



Oude schepen, nieuwe kansen

'Opnieuw gekalefaat worden'. Zo omschrijft het woordenboek het Engelse woord 'refit'. In schipperstaal betekent het dat je een wat ouder schip goed en grondig opknapt en opnieuw uitrust. Gebruikte schepen die bijna aan het eind van hun cyclus zijn, krijgen zo weer een nieuw leven. Het Amsterdamse Aqua Art legt zich toe op dit werk. Dat doen meer bedrijven, maar eigenaar Marco van den Berg heeft een bijzondere band met schepen van weleer, die zijn specialisatie verklaart.

LAURENS VAN ZIJP

„Als ik een mooie Marco-kruiser zie varen, springt mijn hart wel open”, zegt Marco van den Berg (46) van Aqua Art. De kruisers van Marcoplast liggen hem duidelijk na aan het hart. Niet verwonderlijk, hij groeide ermee op. Sterker, de boten zijn naar hem vernoemd. Vader Jan en moeder Tiny bestierden de Marcoplast-werf, eerst in het Noord-Hollandse Blokker en later in Hoogkarspel. Van oorsprong was Van den Berg sr. fruitteler, maar de risico's op misoogsten waren groot. Daarom zag hij om naar ander werk en begon te handelen in caravans en bootjes.

ENORME PRODUCTIE

Het was medio jaren zestig, Nederland was herrezen, de welvaart nam rap toe en mensen hadden meer vrije tijd, omdat de zaterdag voor velen tot vrije dag was verheven. Voor betaalbare boten was een markt. Polyester was inmiddels een gangbaar bouw materiaal.

In Blokker begon de Marcoplast-werf met nieuwbouwschepen. Marco: „In het begin bouwden we negen scheepstypen, van roeiboten tot kruisers. De Marco 560 was toen de grootste. In de jaren zeventig groeide de range met de 630, 730, 810, 860, 920, 1100 en de 1300. In de toptijd was de productie enorm, wel honderden boten per jaar.” Zo zijn er duizenden Marco's in de vaart gekomen.

Marco raakte min of meer spelenderwijs vertrouwd met het boten bouwen. Als kleine jongen was hij vaak op de werf te vinden en hielp hij dikwijls mee. Boten heb-

01 Marco van den Berg. 02 Zit er speling in de schroefas? 03 Aanpassing aan de moderne tijd: een boegschroef. 04 Het binnenwerk is gestript en geverfd.





05

05 Betimmering die nog goed is, wordt opgeknapt. 06 De kale stuurstand zonder ramen. Het stuur en dashboard zijn nog in orde. 07 De naad onder de stootrand wordt grondig gecontroleerd. 08 Een servicebeurt volstaat voor deze Ford benzinemotor.

ben dan ook geen geheimen voor hem. Bovendien ontwikkelde hij zich tot vakman met 'twee rechterhanden'. „Wat mijn ogen zien, kunnen mijn handen maken”, zegt hij zelf. Een vaardigheid die hem vandaag de dag nog goed van pas komt; zo is hij onder meer betrokken bij klusprogramma's op televisie.

Toch zat een overname van Marcoplast er destijds niet in. Zijn vader verkocht de werf in 1983 aan Succes in Marknesse en Marco ging zijn eigen weg, de handel in en in 1997 begon hij een eigen bouwbedrijf.

ONTWIKKELINGEN

De watersport liet hem echter niet helemaal los. Natuurlijk voer hij zelf in z'n vrije tijd met een Marco 630 en ook handelde hij een beetje in schepen. Steeds vaker kreeg hij de vraag 'Heb jij geen leuk bootje voor mij?' Dat zette hem aan het denken. Ook signaleerde hij een paar ontwikkelingen. Een grote groep watersporters kan of wil geen nieuwbouw meer betalen. „Bij mijn vader kocht je vroeger een nieuwe boot voor 25.000 gulden. Nu ben je al gauw 90.000 euro kwijt voor een schip van vergelijkbare grootte.”

De tijd die aan het varen wordt besteed, is vandaag de dag minder dan vroeger. „Moeder deed destijds het huishouden. Zij pakte vrijdags de tassen in, waarna een gezin het hele weekend op de boot verbleef. Dat patroon is er tegenwoordig niet meer. De kinderen van nu hebben een heleboel andere bezigheden. Het gevolg is dat de boot minder wordt gebruikt.” Een nieuw schip is dan te veel van het goede; een tweedehands volstaat, mits in goede staat.

Hij merkte ook dat mensen wel een tweedehands willen kopen, maar opzien tegen het opknappen. Of het

opknappen schromelijk onderschatten. „Ze beginnen eraan, maar hebben er te weinig tijd voor en dan wordt het een gebed zonder end.”

Zo was de tijd rijp om de refit-activiteiten uit te breiden. Aqua Art, waarvan de werf in Mijdrecht is gevestigd, legt zich toe op courante tweedehands schepen, zowel motorboten als zeiljachten. „Refitten is meer dan een kwastje verf opbrengen en wat slangen vervangen”, verduidelijkt Marco, „de kern is: grondig aanpakken en ervoor zorgen dat alles weer jaren meekan. Ik kijk altijd eerst naar de staat van het casco; als dat niet goed is, begin ik er niet aan. Maar het polyester van de merkboten uit de jaren zeventig is van goede kwaliteit. In die tijd werd alles stevig gemaakt door extra lagen op te brengen. Dat lamineren gebeurde nog met de hand en het leverde oersterke rompen op. Osmose (blaasvorming in het polyester. – red.) ben ik nog niet tegengekomen. Ik richt me vooral op werfschepen als Polaris, Waterland en uiteraard Marco. We strippen een boot tot casco en bouwen hem dan weer helemaal op. Alles wat niet nog eens twintig jaar meekan, slopen we eruit; koelkast, toilet, bedrading, isolatie, betimmering, raamrubbers, noem maar op.”

VERVANGING EN HERGEBRUIK

Wat niet meer bruikbaar is, wordt vernieuwd. Maar dingen die geschikt zijn voor hergebruik, worden opgeknapt. Zoals een stuurstoel, die opnieuw wordt gestoffeerd. De boot wordt van binnen en buiten geschilderd, inclusief de bakskisten en het motorruim. Met de hand, want spuiten drijft de prijs te veel op. „Het blijft tenslotte een tweedehands”, benadrukt Marco, „en vergis je niet, het is arbeidsintensief werk, zo'n boot helemaal



06

refitten kost bij elkaar enkele maanden. We passen de schepen trouwens aan de hedendaagse eisen aan, door een vuilwatertank, walaansluiting, lader of andere toebehoren in te bouwen.”

De voortstuwing neemt Marco grondig onder de loep. Is de schroef beschadigd? Heeft de schroefas speling? Werken de motor en de koppeling goed? Hij controleert het allemaal. Als de motor weinig draaiuren heeft en nog goed loopt, volstaat doorgaans een servicebeurt. Een revisie is ook mogelijk, en soms is hermotorisering verstandig. Voor dat laatste levert Aqua Art Timray diesels. „Dat zijn Chinese diesels op basis van Isuzu-blokken”, zegt Marco, „bedrijfszekere machines, zonder ingewikkelde techniek.”

GARANTIE

Bijzonder is dat Aqua Art garantie geeft: 3 maanden op een bestaande motor, 2 jaar op een nieuwe Timray diesel en 1 jaar op de boot na refit.

En dat voor schepen met een schappelijke prijs. Een opgeknapte Polaris 770 met bestaande motor kost rond de 31.000 euro inclusief de aankoop van het casco. Met een nieuwe motor ligt de prijs rond de 35.000 euro.

Daarmee brengt Aqua Art gerevitaliseerde werfschepen binnen het bereik van een grote groep watersporters. Watersporters die later misschien toch een groter schip overwegen en dan doorstromen. De eigenaren kunnen ook nog eens meebeslissen over de uitrusting of de kleur verf. Of, zoals Marco het zelf zegt: „Eigenlijk is het custom built voor de wat smallere beurs!”

Bovendien zorgt de refit ervoor dat mooie boten die liggen te verkommeren weer jaren actief blijven rondvaren. „Mooi werk, dat refitten.”



07



08