

REDACTIEZEILBOOT

WATERKAMPIOEN
de Marina

DE BALANS VAN ANDERHALF JAAR

Lapwerk. Dik anderhalf jaar geleden dachten we dat we de Marina daarmee de zomer van 2002 wel door konden slepen. Een paar weken, wat hak- en breekwerk en een heleboel zorgelijke blikken van bouwer/restaurateur Benno Rexwinkel later, besloten we daar toch maar vanaf te zien. 't Was niet verantwoord, zo simpel was dat. Lapwerk werd RESTAURATIE (inderdaad met dikke koeienletters). Na een succesvolle Dutch Classic Yacht Regatta én de Hiswa te Water, is het hoog tijd om de balans op te maken. **TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF | ILLUSTRATIES JOHN FARRAR**

ALS je eenmaal aan een boot begint te breken, valt het altijd tegen. Achter elke plank die je eraf haalt, zit weer een andere, vaak nóg slechtere. Zo ook bij de Marina. Dat blijkt vooral als we de 'voortgangsrapporten' over 2002 er nu nog eens op nalezen.

In eerste instantie wordt daarin nog vol optimisme gesproken over 'enkele korte tochtjes in de zomer van 2002'. Nou, mooi niet. Tot opluchting van Benno trouwens, die vreesde ons met Marina en al ten onder te zien gaan. Niet geheel ten onrechte.

Maar dat ook de beste botenbouwer zich nog wel eens kan laten leiden

door verblindend optimisme, zou helaas in de loop van dat jaar óók blijken. Want in eerste instantie dacht zelfs Benno dat het met 'de rug' van de Marina nog wel goed zat. Dat je hier en daar met beangstigend gemak de punt van een verfrabber in de kielbalk kon steken, hoefde niet meteen te betekenen dat ook die rot zou zijn.

Daar zijn we later wel van teruggekomen. Nadat de Marina van de gietijzeren ballastkiel was gelicht, kon de kielbalk pas écht worden geïnspecteerd. En bleek die wel rot. Wat heet: kuis verrot. Ter plaatse van het mastspoor zelfs op een haar na in twee stukken gebroken. Wat dat betreft had Benno gelijk: een

keer flink aan de grond lopen, had best eens het einde van de Marina kunnen betekenen. Niet alleen de kielbalk bleek rot trouwens. Ook de stevenbalk moest bij nader inzien vrijwel geheel worden vervangen. En omdat we toen toch lekker aan de gang waren, werd ook de oude roerstem gewisseld voor een nieuw exemplaar.

'Dat is zonder twijfel de grootste tegenvaller geweest tot nu toe', aldus Benno Rexwinkel. 'De rest van het werk was te voorzien. Ik was er niet vanuit gegaan dat met name de kielbalk in zo'n slechte staat verkeerde.' Daarnaast waren het vooral de nieuwe gangen die meer tijd kostten dan vooraf was inge-

METAMORFOSE



JAAR RESTAURATIE: TIJD IS GELD

schat. 'Maar dat lag vooral aan de optimistische inschatting die ik had gemaakt', zegt Benno. 'Als je er vooraf over nadenkt en de restauratie plant, blijkt je – ook ik – de dingen sneller te willen doen dan ze in werkelijkheid kunnen.'

BEGROTINGSOVERSCHRIJDING

Bij een eerste begroting van het werk weten we nog niets van alle problemen rondom de kielbalk. Afhankelijk van het werk dat we zelf kunnen doen (en dan praat je vooral over sloop- en (in een later stadium) schilderwerk) komen we uit op een bedrag dat uiteen zou kunnen lopen van ongeveer 12.500 euro

tot een kleine 21.000 euro. Een begroting die we in de loop van de restauratie flink zouden overschrijden... Over het hoe en waarom meer in dit artikel. Per 'restauratieonderdeel' zijn door Benno alle uren bijgehouden. Voor de duidelijkheid hebben we de werkzaamheden die tot nu toe aan de boot zijn verricht, opgedeeld in aparte blokjes. In de praktijk is het natuurlijk zo dat verschillende zaken door elkaar heen lopen. Met het schilderwerk binnenin de romp zijn we bijvoorbeeld al begonnen voordat de nieuwe spanten werden geplaatst.

Als redactie hebben we ook nogal wat tijd in de boot gestoken. Ook daarvan

een overzicht om zo een beter beeld te krijgen van de tijd die een restauratie als deze kost. Wat betreft materiaal-kosten hoeft je een facelift zoals onze Marina heeft gekregen niet uit de weg te gaan. Ook van die kosten een overzicht. Bedenk daarbij wel dat alle hout (met uitzondering van de dekplaten) is gesponsord door Boogaard (ter waarde van 5.075 euro), de verf ter beschikking is gesteld door Epifanes (ter waarde van 800 euro) en Meissner ons twee nieuwe bronzen geventileren cadeau deed (winkelwaarde: 833 euro per twee). Alles over de conservering van de 'nieuwe' Marina beschrijven we begin 2004. ▶

REDACTIEZEILBOOT

WATERKAMPIOEN de Marina

DE RESTAURATIE VAN DE MARINA

1 VOORBEREIDING VAN DE RESTAURATIE

Voor we aan de restauratie van de Marina konden beginnen, was er al heel wat water door de Rijn gegaan. Daarbij moet je bijvoorbeeld denken aan een inspectiebeurt die Benno al uitvoerde terwijl de boot nog op de Hiswa stond, maar ook aan het opstellen van een restauratieplanning. En natuurlijk aan het nodige ondersteunende werk bij de demontage van de boot. Daarbij kun je nou eenmaal niet als een dolleman te keer gaan. Oude onderdelen wilden we zoveel mogelijk in één stuk van de boot halen. Om ze als mal te gebruiken bijvoorbeeld, maar ook om dat wat nog wél goed was, ook heel te houden. Vooral het demonteren van de voetlijsten, stootlijsten en opbouw was een behoorlijk tijdrovende klus. **TIJD: 42,5 uur**



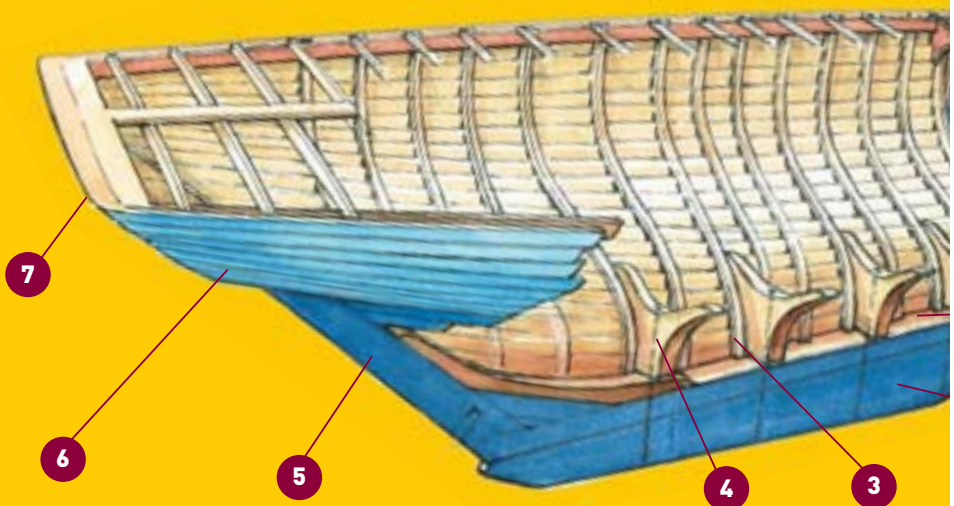
2 DE KIELBALLAST

Al vanaf het prille begin was Benno zeer gedecideerd wat betreft de kielballast: 'Eraf.' Om zo de kielbalk echt goed te kunnen inspecteren en omdat hij vermoedde dat de kielbouten na bijna zestig jaar hun beste tijd hadden gehad. Een goed plan: de kielbalk bleek verrot, één kielbout in tweeën, één bijna de helft dunner dan oorspronkelijk en de rest was ook aan vervanging toe. Niet zozeer het 'lossen' van de ballast kostte veel tijd. Wel het losmaken van de kielbouten en met name de fabricage van een 'krat' om de romp na het lossen van de kiel in te kunnen fixeren. De kielbouten en de rest van de bouten waarmee de wrangen aan steven- en hekbalk zijn bevestigd, zijn vervangen door gegalvaniseerde exemplaren. De gietijzeren ballastkiel is gestraald en daarna voorzien van een epoxycoating. **TIJD: 27 uur**



5 NIEUWE STEVEN-, KIEL- EN HEKBALK

Dé tegenvaller tijdens de restauratie: steven- en kielbalk waren zo slecht dat ze moesten worden vervangen. Met de oude exemplaren als mal werd - ook van eiken - een nieuwe ruggengraat voor de Marina gemaakt. De hekbalk was nog niet aan vervanging toe. Maar omdat we er nu zo goed bij konden, besloten we om die dan ook maar te vervangen door een nieuw exemplaar. **TIJD: 126 uur**



6 NIEUWE GANGEN

Wat een klus! Bijna twintig gangen zijn inmiddels vervangen, bijna allemaal (deels) onder de waterlijn. Deze winter volgen er nog minimaal vier. Als je 'normaal' een volksboot bouwt, maak je eerst de gangen pas op een stelsel van hulpspanten. Daarna komen de wrangen erin. Om het verband in de boot te houden, moest nu precies andersom worden gewerkt. Het nauwkeurig pas maken van de gangen op de wrangen, de sponningen in hek-, kiel- en stevenbalk én op elkaar zorgde ervoor dat dit een bijzonder tijdrovende klus werd. Ook voor de gangen geldt: het onderling aan elkaar klinken (met z'n tweeën) zorgt voor een niet onaanzienlijke post 'uren'. **TIJD: 440,5 uur**



METAMORFOSE

JA IN 13 STAPPEN

3 NIEUWE SPANTEN

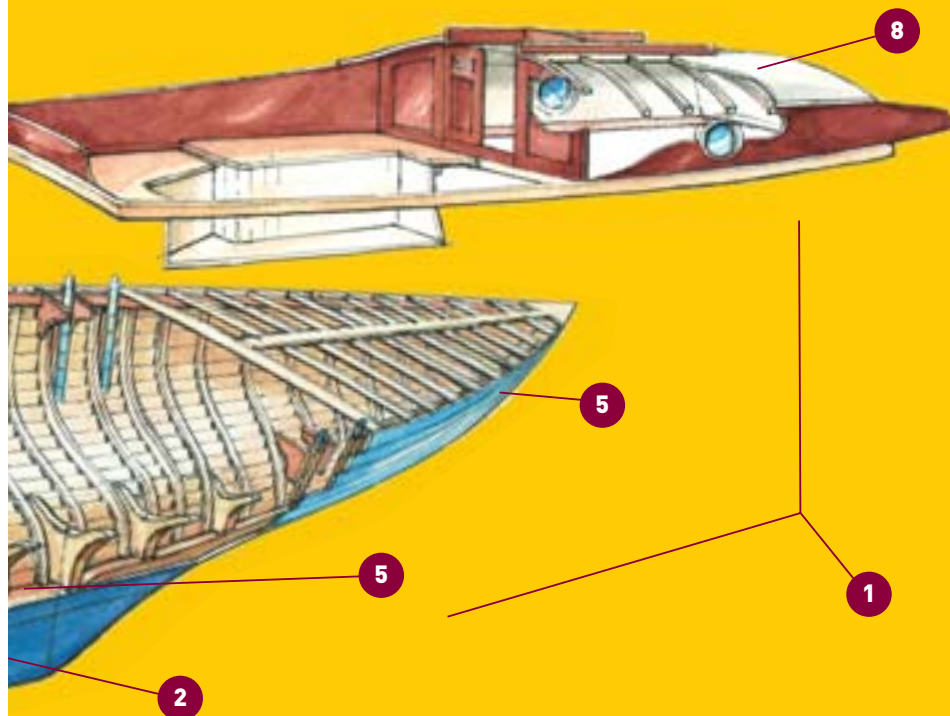
Bijna driekwart van de originele spanten was kapot of in slechte staat. Waarop Benno voorstelde álle spanten dan maar te vernieuwen: 28 per kant. De nieuwe spanten zijn gemaakt van eiken dat moest worden gezaagd, geschaafd en ingebogen. De meeste tijd is echter opgeslokt door het klinken van de spanten. Bedenk bovendien dat die klus met twee personen moet worden gedaan: dat tikt lekker door in uren.

TIJD: 137,5 uur



4 NIEUWE WRANGEN

Omdat er lange tijd water onder in de boot had gestaan, waren alle wrangen rot. Eén wrang was door de vorige eigenaar al eens vervangen door een vurenhouten exemplaar, ook die ging eruit. Toen we de beschikking kregen over de originele tekeningen bleek bovendien één complete wrang te ontbreken. De wrangen werden net als de spanten gemaakt van eiken. **TIJD: 111 uur**



8 EEN (DEELS) NIEUWE OPBOUW

Aan de opbouw was in de loop der jaren al heel wat verspijkerd. De wangen (de doorlopende delen van de zijkanten voor en achter) waren eraf. Er zat een nieuw, professioneel gemaakt achterschot in. En het dak was ook al eens vernieuwd. Met name op de overgang tussen dek en opbouw was rijkelijk Sikaflex gebruikt. Zo vast als een huis en daardoor niet netjes te demonteren. Omdat we ook het rechthoekige raam in de opbouw niet mooi vonden, besloten we de zijkanten opnieuw te maken. Hierbij kwamen ook de wangen weer terug, zoals het op tekening staat. Het achterschot en het dak waren wel geschikt voor hergebruik. **TIJD: 104,5 uur**



7 DE SPIEGEL

De oude spiegel was een allegaartje van stukjes en brokjes, het resultaat van jarenlange kleine reparaties. En dan zaten er ook nog eens een paar flinke gaten in omdat de Marina was voorzien van een aangehangen buitenboordmotor. Eruit met dat ding! Dat gaf bovendien de mogelijkheid voor een betere spiegelconstructie. Van origine liggen de gangen tegen de zijkant van de spiegel. Met de kopse kanten open en bloot - 'hier inwateren alstublieft'. De nieuwe spiegel is juist óp de kopse kanten van de gangen gemonteerd: een mooie waterdichte bevestiging. **TIJD: 46 uur**



REDACTIEZEILBOOT

WATERKAMPIOEN de Marina

DE RESTAURATIE VAN DE MARINA

9 EEN NIEUW DEK

Het originele dek van de Marina (grenen delen, bedekt met een laag geschilderd linnen) was al lang niet meer origineel: het linnen was vervangen door een plaat 3-millimetermultiplex. Die zat helaas niet overal goed vast, dus was er maar één remedie: eraf. We besloten het nieuwe dek te maken van 10 millimeter dik hechthout. De dekbalken konden voor een deel worden hergebruikt. Een aantal, met name rond de mast en onder de gangboorden aan weerszijden van de kuip, moest worden vervangen door nieuwe eikenhouten exemplaren. **TIJD: 201,5 uur**



10 DE KUIP

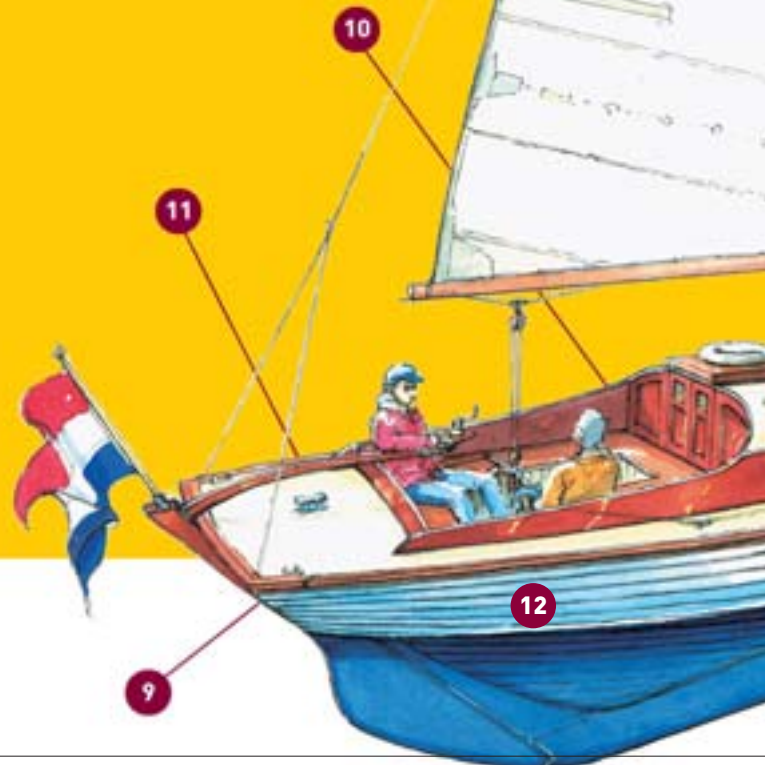
Ofschoon de kuip nog niet klaar is, is de basis al wel gelegd. De balken waarop straks de nieuwe kuipvloer komt, zijn inmiddels gemonteerd. De rest van de kuip is volgend jaar aan de beurt. **TIJD: 8 uur**



FOTO: DICK WILLIAM HARINCK

12 SCHUREN EN SCHILDEREN

Wie mooi wil zijn, moet pijn lijden. Wie een mooie boot wil hebben ook. Hoewel de Marina op de 'Dutch Classic' beslist toonbaar was, is het schilderwerk buitenom na de DC en voorafgaand aan de Hiswa te Water verder vervolmaakt. En bedenk: in het schilderen gaat niet zo veel tijd zitten, het is het schuren dat het 'm doet... **TIJD: 132 uur**



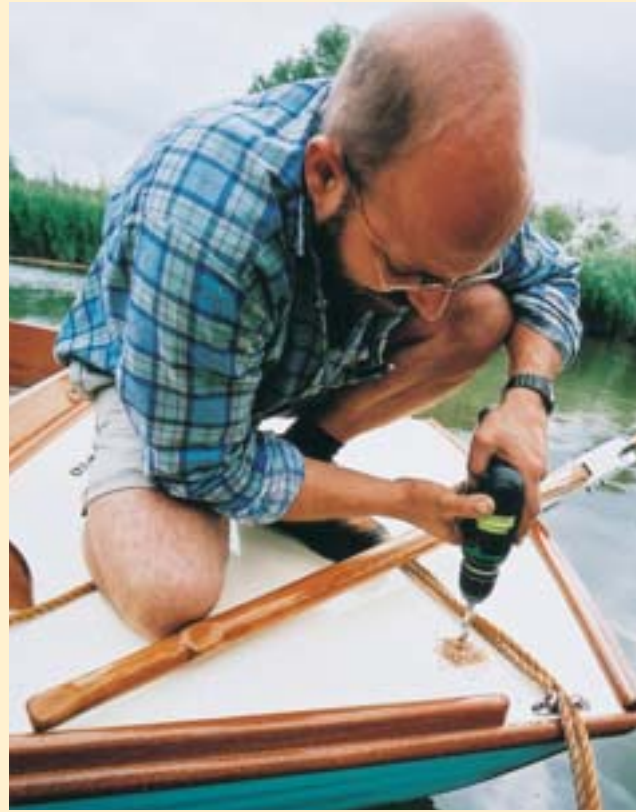
METAMORFOSE

JA IN 13 STAPPEN

11 BESLAGEN

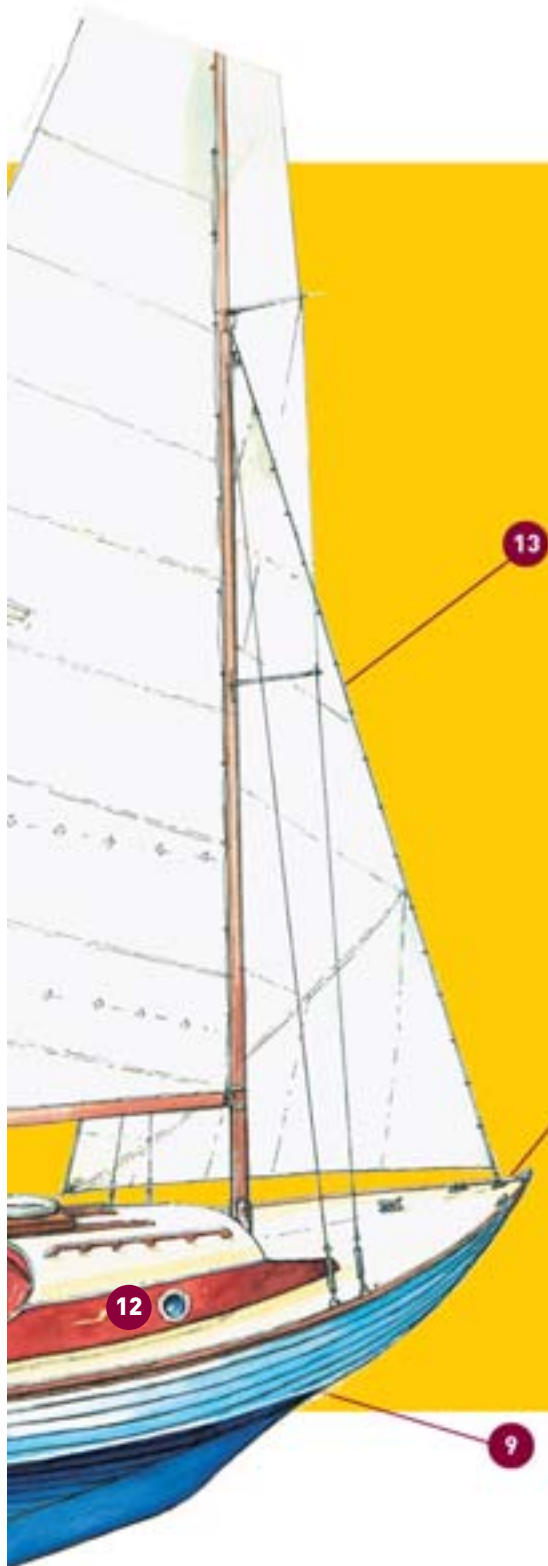
Omdat we met de Marina aan de Dutch Classic Yacht Regatta wilden deelnemen, moest de boot in korte tijd zeilklaar worden gemaakt. Onder het motto 'wat er niet op zit, kan ook niet kapot' hielden we de zaak zo simpel mogelijk. Toch leverde dit nog genoeg werk op. Van bijvoorbeeld klossen onder de lieren tot montage van genuarails, kikkers, verhaalklampen en een stevige verankering van de wantputtings. De laatste constructie zullen we overigens deze winter verder perfectioneren.

TIJD: 25 uur



13 VAARKLAAR MAKEN

Zonder twijfel hoort vaarklaar maken tot de leukere klussen. Nieuwe vallen inscheren, de mast zetten en trimmen, de zeilen erop en uitproberen of het allemaal lukt. **TIJD: 16 uur**



REDACTIEZEILBOOT

WATERKAMPIOEN

de Marina

METAMORFOSE

UREN

Vanaf het voorjaar van 2002 hebben we de uren bijgehouden die door Rexwinkel Jachtbouw en de redactie Waterkampioen in de boot zijn gestoken. Het resultaat:

| | |
|------------------------------------------------------------|----------------|
| Aantal uren Rexwinkel Jachtbouw vanaf voorjaar 2002 | 1.417,5 |
| Aantal uren redactie Waterkampioen | 900 |
| Totaal aantal uren | 2.317,5 |

MATERIALEN

Bij de 'urenrekening' hoort nog een bescheiden rekening van de gebruikte materialen. Bescheiden, omdat we door drie bedrijven ondersteuning kregen in de vorm van materiaal sponsoring.

Voor het verpakket van Epifanes betaal je als consument **€ 800**.

Het hout van Boogaardt: Oregon pine (gesorteerd op kwaliteit) voor de huid: 1,184 kuub à **€ 2.960**; Frans en Amerikaans eiken voor kiel, steven, hek, spanten en dekbalken: 0,75 kuub à **€ 1.650** en sipo mahonie voor de opbouw: 0,31 kuub à **€ 465**. Totaal vertegenwoordigt het een waarde van **€ 5.075**. De twee door Meissner geschonken bronzen genualieren kosten in de winkel **€ 833** per set.

Overige materialen*:

| | |
|----------------------------------------------------------|-----------------|
| - Vurenhout ten bate van het 'krat' | € 195,66 |
| - Twee Recipro-ijzerzagen (om de kielbouten af te zagen) | € 10,65 |
| - Nieuwe kielbouten plus galvaniseren | € 797,30 |
| - Ballastkiel stralen en voorzien van een epoxycoating | € 862,75 |
| - Bruynzeel-hechthout dekplaten | € 531,17 |
| - Schroeven | € 52,40 |
| - Klinknagels en ringen | € 527,19 |
| - Schuurpapier | € 297,50 |
| - Blokken, lijnen, vaarinventaris, etc. | € 700 |

Totaal materiaalkosten **€ 10.682,62**

*prijzen inclusief 19 procent BTW

DE REKENING

Rexwinkel Jachtbouw (inclusief materialen) **€ 56.931,13**

vaarinventaris **€ 700**

Totale kosten sinds maart 2002 (inclusief aanschafwaarde van **€ 7.800**) **€ 65.431,13**

Tellen we daar de gesponsorde zaken bij op, dan komen we aan een totaalbedrag van **€ 72.139,13**

Zouden we onze 'eigen uren' rekenen (tegen een gangbaar tarief van **€ 35**), dan zitten we op een bedrag van **€ 103.639,13**

Ter informatie:
een nieuwe volksboot laten bouwen kost ongeveer **€ 68.000**



IN DE PLANNING

Voor 2004 staat op het programma:

- Lakwerk buitenom verder aanpakken en beschermingsstrips op de kuipranden en de stootlijst monteren
- Het vervangen van nog eens minimaal vier gangen (twee per zijde) plus het bijkomende schilderwerk aan de romp
- Een kuip maken (vloer, bankjes, etc.)
- Patrijspoorsten in de opbouw monteren, een binnenvloer leggen en een eenvoudig, maar functioneel interieur maken
- Rondhouten checken en lakken. Het mastspoor verstevigen/aanpassen en de puttings aanpakken
- De maststrijkinstallatie verbeteren
- Een eventuele motorisering plus de benodigde installatie
- De tuigage aanpakken: nieuwe zeilen, verbetering van de trimmogelijkheden en grootschootvoering