

MAR STOLK OVER RIJTUIGEN

Door ■ MARTIN VAN DER ZEEUW

Fotografie ■ MICHEL VAN NIEUWKERK



Praten met één lid van het gezin Stolk is feitelijk onmogelijk. Deze familie van rijtuigrestaurateurs, bestaande uit vader Jean-Pierre ('Piet', 57), moeder Mar (48) en zoon Jean-Louis (26), is op een unieke manier eensgezind in haar ideeën en spreekt ook als een eenheid. Alledrie beschikken ze over een fabelachtige kennis van rijtuigen en restauratietechnieken, een ongekend vakmanschap en dito liefde voor het vak, maar ook over een flinke dosis Hollandse nuchterheid. Wellicht is dat het geheim van het familiebedrijf uit het Overijsselse Balkbrug. Mar Stolk aan het woord over de nieuwe rijken, de koningin, het ambacht en natuurlijk rijtuigen. "Heb je overigens onze Mercedesen al gezien?"

Oh, wat mooi, een postkoets!

Haha, nee, dat zegt iedereen. Begrijpelijk overigens, want hij heeft er wel iets van weg. Maar het is een 'private drag'. Eind 19^e eeuw werd er door de adel gewoon zo snel mogelijk mee gereden, met een vierspan ervoor. Niet anders dan nu met sportwagens. Het was feitelijk de Mercedes-Benz SL-Klasse van toen. En tijdens bijvoorbeeld paardenrennen konden de mensen bovenop zitten om de wedstrijden goed te zien, terwijl ze aan het picknicken waren.

Praten we anno nu nog steeds over de oude adel, die in het bezit is van echte rijtuigen of daar interesse voor heeft?

Niet meer. De adel heeft zelfs de interesse bijna volledig verloren, op een enkeling na. Rijtuigliefhebbers vind je nu voornamelijk onder de nieuwe rijken, qua leeftijd rond de 45, die zich bewegen in hippische kringen. Op een bepaald moment is de klik daar en dan groeien ze vanzelf in deze wereld. Wij adviseren de mensen daar ook in, want je moet niet meteen met een galaberline beginnen. Zo iets moet je leren waarderen.

Heb je zelf ook dat groeiproces doorgemaakt?

Eigenlijk wel. In de jaren vijftig reden Piets ouders met paard en wagen groenten rond in Hillegersberg bij Rotterdam. Later gingen ze hobbymatig met rijtuigen rijden. Piet werd 'aangestoken' en kocht op zijn dertiende al zijn eerste rijtuig om dat op te knappen. Ik ontmoette Piet zo'n dertig jaar geleden in de paardenwereld en ben hem gewoon gaan helpen met restaureren. Maar eigenlijk ben ik schoonheidsspecialiste, al zegt Piet altijd dat dat hetzelfde is, haha.

Hoe was het om die keuze te maken?

Ik wilde eigenlijk altijd al een technische opleiding volgen, maar mijn ouders vonden dat maar niks. Dus de keuze zelf was niet moeilijk. Maar ik had wel de neiging om me als enige vrouw in de mannenwereld te bewijzen. Ik werkte tachtig uur per week. Nu niet meer, je kunt jezelf niet blijven uitputten. Ik noem mezelf een ex-workaholic.

Van wie hebben jullie het vak geleerd?

Van de laatste mensen die nog echt het ambacht van rijtuigschilder, smid of wagenmaker beoefenden. We nodigden ze uit en keken hoe ze het werk deden. Zij vonden het plezierig om hun kennis over te dragen.

Jullie werken ook voor het Koninklijk Huis.

Wij doen al 25 jaar veel groot onderhoud aan de rijtuigen, maar enige jaren geleden werden we gevraagd voor de volledige restauratie van de Crème Calèche, het inhuldigingsrijtuig van Koningin Wilhelmina uit 1898. Dat is nog steeds een van onze mooiste opdrachten. Ik twijfelde zelfs of we het moesten doen, want het was een heel omvangrijke en vooral verantwoordelijke klus, maar Piet trok me over de streep.

Na de restauratie, in 2004, heeft Koningin Beatrix ons nog persoonlijk bedankt. "Ik vind hem nu veel te mooi om ermee te gaan rijden", zei ze toen. Zonder erbij na te denken, zei ik meteen: "Dan had ik hem



ook niet hoeven restaureren.” Dat kwam er wel een beetje te direct uit, geloof ik.

Zou je ooit de Gouden Koets onder handen willen nemen?

Ik weet echt niet of ik dat wel zou willen. Nog afgezien van het feit dat het een nog veel verantwoordelijker opdracht is dan de Crème Calèche, is het ook een technisch en geestelijk zware klus. De Gouden Koets is één en al bladgoud. Dat vergt een leger aan bladgoudspecialisten, de beste die er zijn, om hem te restaureren. Nee, daar zou ik echt serieus over moeten nadenken. Maar Piet zou meteen ‘ja’ zeggen.

Jullie komen toch erg als een eenheid over. Hebben jullie ooit wel eens meningsverschillen?

Piet en ik hebben nooit ruzie. Met Jean-Louis nog wel eens, maar niet noemenswaardig. Zelfs niet nu hij zich meer wil richten op auto's. Hij wil in de toekomst hier een restauratiebedrijf voor met name klassieke Mercedesen opzetten. Piet is er net zo enthousiast over, ze werken vaak samen. We restaureren in onze vakantietijd een oude Amerikaanse pick-up uit 1947. De chassisdelen zijn net terug van de straler. Voor de leek ziet het er goed uit. Maar wij zijn er niet tevreden mee, want we weten dat het beter kan. De autorestauroatie moet van hetzelfde topniveau zijn als de rijtuigrestauratie. Mensen moeten het verschil zien. De laatste schroefjes moeten ook gestraald zijn.

In jullie vakantietijd?

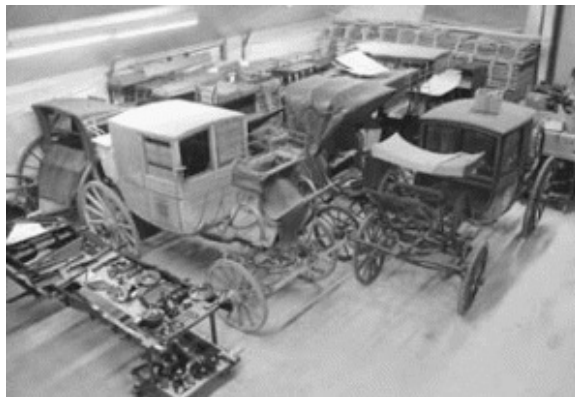
Ja. We gaan nooit weg met de vakanties. Waarom zouden we? We wonen hier paradijselijk, hebben hier alles wat we nodig hebben.

Hoe is jullie concurrentiepositie?

Wij zijn het enige bedrijf ter wereld dat rijtuigen restaureert op een dergelijk hoog niveau. Wij zoeken precies het juiste hout uit, de juiste lakkleur, het juiste leer, de juiste stoffering. Restauraties vergen soms drie, vier jaar. Met één koets hier zijn we zelfs al tien jaar bezig, al is dat een extreem geval. Verder handelen wij niet in rijtuigen, zoals veel concurrenten, wij restaureren alleen.

Hoe ziet jullie klantenkring eruit?

Voornamelijk Europees: Nederland, Frankrijk, België, Duitsland. Verzamelaars uit deze landen hebben hoge kwaliteitseisen. Anders dan bijvoorbeeld Spaanse of Amerikaanse verzamelaars; die hebben het liefst dat een rijtuig in twee maanden klaar is. Maar het meest plezie-



rige is, dat bijna al onze klanten vrienden geworden zijn. Ze bellen vaak alleen maar op om gezellig over rijtuigen te praten.

Is de rijtuigwereld nog in ontwikkeling?

Laten we zeggen dat het verschuift. Gaandeweg komen er nieuwe klanten. Die komen 'uit het zadel' of uit het vierspanrijden. Spanje is erg in opkomst. In Sevilla alleen al is er een club van achthonderd leden met elk gemiddeld dertig tot vijftig rijtuigen! Al zijn daar weinig echte liefhebbers bij. Ze hebben geen gevoel voor historie, het zijn geen goede restauraties. Maar vergeet niet: tien, twintig jaar geleden was het hier net zo. Nu wordt er weer kwaliteit gewenst.

Wat zijn de toekomstplannen?

De Mercedes-Benz 190 SL en de 220 B restaureren, haha. Maar dat wordt voornamelijk iets voor Jean-Louis. Wat rijtuigen betreft hebben we werk genoeg. Uitbreiden is mogelijk, maar dat willen we niet. Dan ren je alleen maar achter het personeel aan, dus we houden het zo. En als we onze ogen sluiten? Dan is het gewoon over.

