

PIONIEREN IN DE JACHTBOUW

Sinds haar oprichting zestig jaar geleden is Contest Yachts voorloper in de Nederlandse jachtbouwindustrie. Zo introduceerde de werf uit Medemblik seriebouw van zeiljachten. "Elke week bouwden we een 25-tje in onze fabriek."

Tekst FLOORTJE GUNST

Metershoog boven de grond ligt de romp van een nieuwe Contest 59 in de steigers op de werf. Een timmerman loopt met twee rollen glasvezel de trap op. Hij werpt een blik op de bouwtekeningen en plaatst dan de glasvezelmatten aan de binnenkant van de romp. Hij draagt een blauwe overall, slofjes en handschoenen – glasvezel kan akelig prikken. Laag voor laag bedekt hij de romp met glasvezelmatten afgewisseld met balsahout. Daarna wordt er hars de constructie in gepompt: de vacuüm-injectietechniek. Die zorgt voor stijve en sterke rompen. De jachtbouwer uit Medemblik was een van de eerste Nederlandse werven die met deze techniek experimenteerde. Afgelopen

jaar vierde de werf haar zestigjarig bestaan. Aan het roer van het familiebedrijf staat Arjen Conijn, derde generatie.

Tegeltje uit Makkum

Grondlegger van Contest Yachts, eerst Conyplex geheten, is Ed Conijn, de grootvader van Arjen. Hij richtte de werf op, vlak nadat zijn jongste zoon Teike op elfjarige leeftijd overleed tijdens een zeiltocht. Conijn zocht afleiding en stortte zich op een nieuwe onderneming. Eind jaren vijftig kwam hij in aanraking met polyester, in die tijd nog een onbekend materiaal in de jachtbouw. Conijn zag er potentie in en bouwde de open polyester zwaardboot Flying Dutchman (FD). Die vond gretig aftrek in Nederland en in de Verenigde Staten. In korte tijd verkocht Contest Yachts zeshonderd FD's, destijds een ongekende hoeveelheid. Conijn werkte van begin af aan samen met agenten in de VS, Duitsland en Italië. "Mijn vader was daarin vooruitstrevend. Hij exporteerde een groot deel van de schepen die we bouwden," vertelt Fritz Conijn, zoon van Ed en directeur van 1970 tot 2003. De Nederlandse afkomst van de schepen wordt gesymboliseerd door het Makkumer tegeltje dat op het aanrecht van de boten prijkt en het logo van de werf in de vorm van een tulp. Eind jaren vijftig signaleerde Ed dat er behoefte was aan

een grotere, snelle kajuitboot, in Nederland maar vooral ook in het buitenland. Zijn zoon Fritz: "De Amerikaanse botenmarkt loopt altijd voor op de Nederlandse. Er kwam steeds meer vraag vanuit Amerika naar snelle toerboten. Daar speelde mijn vader op in." Dus ontwierp Contest Yachts een kajuitzeilboot, de Contest 25. Het waren de eerste Nederlandse zeiljachten gemaakt van het nieuwe bouw materiaal glasvezel versterkt polyester. De werf was hierin meteen marktleider. "Elke week bouwden we een 25-tje in onze fabriek in Alkmaar. De boten werden per trein vervoerd naar Rotterdam," vertelt Fritz. De eerste seriebouw in Nederland was een feit: "Waar de traditionele werven enkele houten schepen per jaar bouwden, kwam de bouw van zeiljachten dankzij de introductie van polyester in een stroomversnelling."

Drie zoenen

Fritz, gekleed in overhemd en lamswollen trui, begroet zijn dochter Annick, die sinds 2006 marketingspecialist bij het familiebedrijf is, met drie zoenen als ze elkaar zien op het hoofdkantoor van de werf. Zijn blauwe ogen stralen: "Ik kom elke week even langs om een rondje te lopen op de werf. Ik mag me natuurlijk niet te veel bemoeien met de zaken," zegt hij. "We hebben altijd nieuwe dingen geprobeerd,



Ed en Anne Conijn.



Snel, sneller, snelst.



Contest 25.

1960-1970

Vanzelfsprekend zou ik de boot van mijn vader erven



LIONG THUNG (67)

Naam boot	<i>Shui-Yen</i>
Type	Contest 29
Bouwjaar	1968
Ligplaats	Volendam

“Het was vanzelfsprekend dat ik de boot van mijn vader zou erven toen hij in 2002 overleed. Hij kocht de Contest 29 eind jaren zestig bij de werf in Medemblik. Ik weet nog dat we het schip op een mooie zomerdag met de hele familie gingen ophalen en ermee naar Kortgene zeilden. We waren met vier kinderen thuis, maar ik was de meest enthousiaste zeiler van het stel. Destijds was het heel bijzonder om zo'n schip te hebben. Dat was lang niet voor iedereen weggelegd. Toen ik de boot kreeg, heb ik de mast en zeilen vervangen. Verder was ze nog in goede staat. In de beginjaren hadden we nog geen navigatie-apparatuur aan boord. We hadden kaarten en een kompas en als je even niet oplette, wist je niet meer waar je was. Dat is nu wel anders met gps en andere hulpmiddelen. Ook hadden we niet zulke accurate weersvoorspellingen als nu. Soms kwam er ineens een bui aan, daar zat je dan middenin.”

1970-1980

We vonden dit vroeger echt een superjacht



JOOST VAN LEENDERS (50)

Naam boot	<i>Skylla</i>
Type	Contest 31HT
Bouwjaar	1976
Ligplaats	Medemblik

“Toen de Contest 31HT eind jaren zeventig op de markt kwam, vonden we dat echt een superjacht. Inmiddels ben ik aan het idee gewend dat ik zelf zo'n schip bezit. De boot lag zes jaar geleden te koop in Medemblik. Ze was zo goedkoop dat ik er niet omheen kon. We passen er precies in, met mijn vrouw en drie dochters. Elk jaar doen we als gezin mee aan de Contest Cup. Het leuke aan dat evenement is dat er redelijk gewone boten meevaren, niet alleen maar snelle wedstrijdboten met de allernieuwste zeilen. Daardoor maak je nog eens kans om te winnen. Dat wil ik toch het liefst en dat lukt soms. Mijn dochters hebben allemaal een taak aan boord en zitten aan de hoge kant met hun benen over de reling. Er vaart vaak ook een vriend met veel wedstrijdervaring mee. Ik word toch heel fanatiek tijdens een race. Dan is het wel goed als iemand de rust aan boord bewaart.”



Contest Cup 2019



Polyester seriebouw.



Op de werf.

1980-1990

Het schip is goed in je eentje te varen



CHRISTIAAN LEYDEKKER (48)

Naam boot	<i>Dione</i>
Type	Contest 35
Bouwjaar	1981
Ligplaats	Lemmer

“Mijn eerste herinnering is dat ik wakker werd in de hondenkooi en dat mijn vader tosti's aan het maken was in de scheepskombuis. Ik ben opgegroeid met zeilen. Toen ik eraan toe was om een eigen boot te kopen, heb ik proefgevaren met verschillende type schepen. Mijn toenmalige vrouw was zwanger van ons eerste kind. Ik kwam uit op een Contest 27; die is voor die lengte stabiel en ruim genoeg. Met dat schip hebben we acht jaar met veel plezier gevaren. Toen de kinderen wat ouder waren, wilde ik een maatje groter. Ik heb mazzel gehad dat *Dione* binnen mijn budget viel. We varen vanuit Lemmer op het IJsselmeer en op de Wadden. Ik ben nu gescheiden en zeil vooral met mijn twee dochters. Die willen wel eens binnen zitten met een boekje of hun telefoon. Dus in de praktijk kan ik niet altijd op hulp rekenen. Dit schip is gelukkig goed in je eentje te varen.”



Fritz Conijn.

zonder dat de klant daar de dupe van mocht worden. We heten dan wel Conijn, maar we willen niet dat zij proefkonijnen zijn.” Zo introduceerde de werf het stuurwiel in plaats van de helmstok. Dat werd al gauw de standaard in de Nederlandse jachtbouw. De Contest 33, ontworpen door de vooruitstrevende ontwerper en futuroloog Robbert Das, kwam op de markt. De Contest 36 volgde. Fritz vertelt: “Dat was het eerste kajuitzeiljacht waarbij je onderdeks naar de achterkajuit kon lopen. In die tijd een ongekende luxe; daarvoor

moest je altijd buitenom lopen.” Onder leiding van Fritz paste de werf in de jaren tachtig de vleugelkiel toe, een uitvinding die voortkwam uit de America's Cup. Tot eind jaren negentig hadden alle kajuitzeiljachten van de werf uit Medemblik een vleugelkiel. Eerlijk is eerlijk, niet elk type was een doorslaand succes. “Tja, af en toe zat er een minder geslaagd ontwerp bij.”

Evolutie van de jachtbouw

“Ik wil graag een boot bouwen die eeuwigheidswaarde heeft, maar die er ook mooi

uitziet en snel is. Niemand vindt het leuk om voorbij gevaren te worden,” zegt Arjen Conijn, die sinds 2003 aan het roer van het bedrijf staat. Zijn lange blonde lokken vallen voor zijn ogen. Kwaliteit en comfort zijn altijd leidend geweest voor de jachtwerf. “Ik heb daar *performance* en design aan toegevoegd. Het is weer een stap verder in de evolutie van de jachtbouw,” zegt Arjen. “Dat heeft ermee te maken dat het vaargebied is veranderd. Er is onder zeilers een grotere behoefte om de hele wereld over te varen. Vroeger was je een held

– een uitzondering – als je de oceaan overstak. Nu willen veel zeilers op enig moment de oversteek maken. Dat moet dan wel binnen afzienbare tijd kunnen en op een comfortabele manier. Daar spelen wij op in.” Waar zijn grootvader pionier was op het gebied van seriebouw in Nederland, legt Arjen zich toe op jachten die semi-custombuilt zijn. Contest Yachts opereert nu in een niche-markt van steeds grotere en snellere schepen. De romp van de zeiljachten is identiek. De opbouw en het interieur

kunnen door de klant worden bepaald. In plaats van tweehonderd jachten per jaar bouwt de werf er nu jaarlijks een stuk of vijftien. Arjen: “De Nederlandse jachtbouw staat wereldwijd bekend om de hoge kwaliteit. Om in de top mee te kunnen draaien en je te onderscheiden, moet je rekening houden met de wensen van de klant.”

Slag gemist

Zestig jaar jachtbouw is natuurlijk niet alleen een verhaal van successen. Contest Yachts heeft ook kansen laten liggen.

1990-2000

Het was een dure impulsaankoop



KLAAS NOORMAN (55)

Naam boot	Viking
Type	Contest 37
Bouwjaar	1997
Ligplaats	Medemblik

“Mijn broer heeft een Contest 38; we liggen tegenover elkaar in Medemblik. In het weekend is de boot onze *man cave*. We varen elk jaar de Contest Cup. Dat is eigenlijk een wedstrijd tussen ons tweeën. Óf ik eindig als laatste óf hij. Het was onvermijdelijk dat ik ooit een Contest zou kopen. Mijn vader heeft verschillende Contests gehad. Ik heb er altijd van gedroomd om er zelf eentje te hebben. Tien jaar geleden lag er een tweedehands Contest 37 te koop. We hebben het schip niet eens van binnen bekeken. Het was een dure impulsaankoop. Gelukkig viel het niet tegen. Tijdens al onze vakanties gaan we met de boot op pad. Afgelopen zomer zijn we naar het Deense Aarhus gevaren. Toen we laatst in zwaar weer terechtkwamen voor de kust van Dover, merkten we dat je echt geen zorgen hoeft te maken op dit schip, ook al waait het 40 knopen.”



Kans om te winnen met de Contest Cup.



Comfortabel en snel.



In aanbouw.



Arjen Conijn.

“Composiet is het ideale materiaal voor de jachtbouw: het is licht, sterk en onderhoudsvrij,” zegt Arjen. “Ik vind het jammer dat we er niet in zijn geslaagd om in Nederland een cluster te maken dat gericht is op de doorontwikkeling van composiet. Daar zou de jachtbouw bij gebaat zijn. Daar hebben we een slag gemist. Daardoor is de kennis op dat gebied nagenoeg verdwenen.” De kunst is om continu vooruit te kijken en relevant te blijven. Hoe doet de werf dat? Arjen: “We bouwen nu ook motorjachten, de 52MC. Daarmee richten we ons op

klanten die na hun zeilende leven actief willen blijven in de watersport. Zo'n motorboot moet wel aantrekkingskracht hebben op de zeiler; we willen onze afkomst als zeilbotenbouwer niet verloochenen.” Dus is er aan boord nauwelijks motorgeluid, een gangboord en een wenteltrap: “Een zeilboot heeft ook altijd een trap.” In de toekomst zal de jachtwerf zich volgens hem gaan toeleggen op alternatieve vormen van energieopwekking aan boord. “Een zeilboot is bij uitstek een hybride

voertuig. Zeilers verwachten steeds meer comfort. Daardoor verbruiken zij meer energie. We moeten duurzame alternatieven bedenken voor accu's.” Groter zullen de schepen die de jachtbouwer produceert voorlopig niet worden, denkt Arjen. In 2018 lanceerde de werf de 26 meter lange 85CS. “Dit zeiljacht is geschikt om met bemanning te varen; het heeft een eigenaarshut en drie gastenverblijven. Ik denk dat een nog groter jacht niet zo snel een toevoeging is.”

2000-2010

Ik was meteen verliefd op de lijnen



THIJS (71) EN WILMA (70) VIEGERS

Naam boot	Luna Verde
Type	Contest 50CS
Bouwjaar	2003
Ligplaats	Scheveningen

“Wilma en ik zochten een zeiljacht om na ons pensioen een lange reis mee te maken. De boot moest groot genoeg zijn om permanent op te wonen en voldoende ruimte bieden als onze kinderen en kleinkinderen invliegen voor bezoek. In 2007 zagen we een tweedehands Contest 50CS te koop liggen. We waren meteen verliefd op de lijnen en de afwerking van het schip. Je ziet dat de boot met oog voor detail is gemaakt. We vroegen ons in het begin af of we een 50-voeter met zijn tweeën aan konden. Dat bleek heel goed te gaan. In 2010 zijn we voor vijf jaar vertrokken voor een rondje rond de wereld. De boot zeilt goed. Het leven aan boord is comfortabel, met een grote zonnige kuip, wasmachine, magnetron en douche. Alleen de vaatwasser ontbreekt. Komend jaar blijven we op de Canarische Eilanden, voordat we terugvaren naar Nederland. Ik vind het prettig dat Contest een familiebedrijf is. Als eigenaar heb je er belang bij dat een werf blijft bestaan. Als een bouwer failliet gaat, daalt immers de waarde van je schip.”

2010-2020

We moesten meer dan 1000 beslissingen nemen



MARIANNE EN ERIC VAN 'T HOOFT (74)

Naam boot	Emrar3
Type	Contest 62CS
Bouwjaar	2014
Ligplaats	Dénia, Spanje

“Het laten bouwen van een schip is een zorgvuldig proces waarbij je meer dan duizend beslissingen moet nemen als eigenaar. We hadden een uitgebreide lijst met wensen toen we vielen op deze Contest 62CS. Zo wilde ik graag dat ons schip een volledig vlak dek heeft, opdat buiswater meteen kan wegvloeden. Ook wilde ik dat de verstaging van lichtgewicht carbon werd, in plaats van rvs. Dat scheelt al gauw een tiende aan gewicht over de gehele lengte van de mast en carbon is minstens zo sterk. We gingen tijdens het bouwproces elke veertien dagen op de werf kijken. Het is heel leuk om mee te kijken naar de uitvoering en op detailniveau mee te denken met de bouwers. Mijn echtgenote heeft veel tijd gestoken in het vormgeven van het interieur van het schip. Samen met de interieurontwerper koos zij voor materialen, stof voor de bekleding en de indeling. Ik vind het een grote meerwaarde om zo nauw betrokken te zijn bij het bouwproces. Op die manier krijg je een schip dat geheel voldoet aan je wensen. We zijn echt blij met ons maatpak. Het zit als gegoten.”

je zegt dat het over zijn boot gaat; een boot kopen is een stuk emotie. Dan is het fijn als je als klant doorverbonden kunt worden met iemand die een vergezicht heeft en die op een andere manier met de werf is verbonden dan een investeringsmaatschappij,” zegt Arjen. “Ik zit er over tien jaar waarschijnlijk nog steeds en wie weet volgen later mijn kinderen. We borgen als familiebedrijf continuïteit.” Fritz maakt zich nog geen zorgen over de opvolging. Hij heeft vijf kleinkinderen, tieners nog. “Er is genoeg materiaal.”