

Medemblik en de industrialisatie na WO

II (2)

Deze tweede aflevering van de reeks artikelen over de industrialisatie van Medemblik na de Tweede Wereldoorlog staat in het teken van het thema water. Wat betreft de industrie denk je dan aan de jachtenbouw, maar die jachtenbouwers besteden werk uit en ik wilde ook kijken naar de uitstraling daarvan binnen Medemblik. Kijken of er een netwerkje is van industriële watersportbedrijven in Medemblik: jachtenbouwers, servicebedrijven, metaalbewerkers en installatiebedrijven. Misschien vraagt u zich af of al die bedrijven wel tot de industrie behoren. Ik heb dit nagezocht op de website van het CBS en dat blijkt inderdaad het geval. De industrie valt onder de codes 10 tot en met 33 en meer specifiek: jachtenbouw onder 30.12, reparatie en onderhoud onder 33.15 en installatie onder 33.2.

Overigens zijn er dermate veel watergerelateerde bedrijven in Medemblik, dat het niet mogelijk is om ze in één keer in deze Jaaruitgave te behandelen. Een aantal bedrijven op het gebied van de watersportindustrie zal later aan de orde komen en dat geldt eveneens voor enkele andere water gerelateerde bedrijven: FishFlow Innovations dat oplossingen vervaardigt voor de passage van vis, Vlaar Techniek dat hardware en software maakt voor de besturing van gemalen en EST-Floattech dat batterijmanagementsystemen voor schepen maakt.

Een uitzondering op het thema water is gemaakt voor de papierindustrie die door vader Rein en zoon René Snel is opgezet. Dit verhaal lag al helemaal klaar op de plank eind 2015. Maar we beginnen met de man die ook in aflevering 1 aan bod is geweest: burgemeester Letschert. Gaandeweg mijn onderzoek werd steeds duidelijker hoe belangrijk hij is geweest voor de stad. Vandaar nogmaals aandacht voor hem.

Tenslotte nog een rectificatie. In de reeks van Jaaruitgave 2015 stond, op basis van een krantenartikel, dat Jongert een soort van doorstart zou maken via Acico. Die deal blijkt echter niet te zijn doorgegaan en Acico is inmiddels ook failliet.

Burgemeester Letschert

Uit Wikipedia tekenen we op dat Drs. H.B.P.A. (Hendrikus Bernardus Petrus Antonius, roepnaam Henk) Letschert geboren is in Amsterdam op 10 januari 1924. Hij heeft Nederlands gestudeerd en is vervolgens leraar geworden in Bolsward. Na een aantal jaren werd hij directeur van het vormingscentrum aldaar en vervolgens namens de KVP lid van de gemeenteraad.

Het ambt van burgemeester heeft hij in de gemeenten Medemblik en Uithoorn vervuld, respectievelijk van 1956 tot 1965 en van 1965 tot 1975.



Afb. 1: Burgemeester Letschert op bezoek bij Monroe (ca. 1964).

In het NHD van 21 april 1964 staat een artikel over Letschert bij gelegenheid van zijn benoeming tot algemeen voorzitter van 'Bloembollencultuur', de branchevereniging voor de bollenteelt. Gememoereerd worden de vele nieuwe werken die de laatste jaren in Medemblik zijn ondernomen. Tot de spectaculairste bestuursdaden van Letschert behoort, aldus het artikel, de begonnen verbetering van de verbinding van de stad met het grote wegennet. In totaal kon hiervoor f 3.500.000,- subsidie worden verkregen. Het artikel rept van zijn vele functies en ruime belangstellingssfeer, hetgeen onder meer blijkt uit zijn aanwijzing door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten als haar vertegenwoordiger bij het beraad over de regionale ontwikkeling in de EEG.

In 1975 volgt Henk Letschert, Cees Becht op als burgemeester van Tilburg. Hij heeft (hier baseer ik me weer op Wikipedia) enorm bijgedragen aan het stadsvernieuwingsproces in Tilburg: de verbetering van het centrum en de bouw van de wijken De Blaak en Reeshof. Ook het zogenaamde 'Tilburgs Model' kwam na een ambtelijke reorganisatie in 1985 onder zijn bewind tot stand. Letschert is landelijk vooral bekend van zijn tijd als lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal. Hij was Eerste Kamerlid voor de KVP, later het CDA, van 1968 tot 1980. Naast het lidmaatschap van de Eerste Kamer, was hij lid van de Raad van Europa en de Assemblee van de West-Europese Unie. Door een hersenbloeding moest hij zijn functies in april 1988 opgeven. Hij overleed in Tilburg op 19 juni 1996. De Noordwesttangent van de Tilburgse Ring werd naar hem vernoemd: de Burgemeester Letschertweg.

Toen Henk Letschert in Medemblik aantrad was hij 32 jaar. In de Jaaruitgave 2015 heb ik gememo-reerd dat hij de Medemblikkers opriep élan te tonen. Zelf toonde hij het goede voorbeeld door 'de boer op te gaan'. Ik heb al aangegeven hoe hij ledikan-tenfabrikant Verduin naar Medemblik haalde. Ook de bekende jachtwerf Jongert roemde zijn inspan-ningen. 'Burgemeester Letschert steunde de over-gang (van Opperdoes naar Medemblik) waar hij kon' aldus de Jubileumuitgave bij het 35-jarig be-staan van het bedrijf.

Het verhaal van Fritz Conijn begint op dezelfde ma-nier als dat van Henk Verduin. Op zekere dag stond burgemeester Letschert bij hen voor de deur en praatte Conyplex naar Medemblik.

Ook bij de komst van de Europese Hardmetaalfab-riek heeft hij een belangrijke rol gespeeld via de contacten die er toentertijd waren met zusterstad Runderoth. Een aantal eigenaren van de Edelfstaal-werke in Runderoth en Düsseldorf ging het nieuwe bedrijf in Medemblik opzetten. Bij de komst van Jachtwerf Medemblik ben ik zijn naam niet expliciet tegengekomen, maar de aanmeldingsbrief bevat zo precies de argumentatie over Medemblik als veel-belovende locatie voor jachtbouw en watersport, dat ik vermoed dat die is ingefluisterd door Henk Let-schert. Zeker als je hoort van Fritz Conijn dat de 24-uursrace door zijn vader en Letschert op poten is gezet. De zoon van Letschert, Henk jr., herinnert zich het enthousiasme van zijn vader voor de mo-gelijkheden die de jachthavens zouden bieden. Broer Guus herinnert zich nog dat zijn vader bij de ontwikkeling van de jachthaven nauw samenwerkte met de heer Kasemier. De winnaar van de eerste 24-uursrace, de Engelsman Jacques Knight, heeft nog bij hen thuis gelogeerd!

Vermeld dient verder nog te worden dat burge-meester Letschert op 30 november 1962 aanwezig was bij de oprichting van de Oudheidkundige Ver-eniging "Medemblik". Die oprichting vond plaats in het 'Wapen van Medemblik', waar Letschert (als eerste) ook een lezing hield.

Enkele jaren daarvoor, in 1959, stond Medemblik centraal in de 26e bundel van het Historisch Ge-nootschap 'Oud West-Friesland'. Henk Letschert schreef daarvoor de inleiding en bovendien een ar-tikel over Lord Murray! Ook mevrouw Letschert heeft een artikel geschreven voor die bundel met als titel 'De 'Persona' van Medemblik'. Het artikel han-delt over de bronnen van de kerkgeschiedenis, waarin een vroegere pastoor van Medemblik als enige wordt aangeduid met die titel!

Tijdens de raadsvergadering van 14 april 1965 blijkt dat burgemeester Letschert is benoemd tot burge-meester van Uithoorn. Namens de raad wordt hij gefeliciteerd door dhr. Jong, die het een groot ver-lies voor de stad vindt en dank uitspreekt voor wat hij heeft verricht.

Het staat hier wat kort, maar uitgebreider in de no-tulen en deze woorden zijn zeker niet plichtmatig uitgesproken en zonder twijfel namens ieder raads-lid! Het is onbegrijpelijk dat er niet een straat of in-dustrieterrein in Medemblik naar hem is genoemd!

Jachtwerf Medemblik

Op 30 augustus 1962 komt een aanvraag binnen bij de gemeente van bootbouwerij v/h Pieter van der Meer. Het bedrijf beoogt verplaatsing van Alphen a/d Rijn naar Medemblik omdat het bestaande ter-rein plus loods niet langer gehuurd kan worden en omdat er voor uitbreiding te weinig personeel be-schikbaar is. De keus is om een aantal redenen op Medemblik gevallen.

Ten eerste omdat het industrieterrein aan de jacht-haven ligt. Ten tweede omdat door de inpolderingen van het IJsselmeer de concentratie van zeil- en mo-torjachten zich zal verplaatsen van de omgeving van Muiden naar noordelijk van de lijn Enkhuizen-Lemmer. Ten derde door de plannen om de accom-odatie van de KNRZ van Muiden over te brengen naar Medemblik, waarbij nog komt dat de groei van de watersport van Medemblik een watersportcen-trum zal maken. Ten vierde omdat de ligging van Medemblik gunstig is ten opzichte van de wind, waardoor het een veilige ligplaats zou zijn en het veilig zeilwater zou bieden voor kleine jachten. En als laatste door de verkeerstechnisch gunstige lig-ging voor de klanten en door de mogelijkheid tot het verkrijgen van een investeringspremie.



Afb.2: Voormalige jachtwerf Medemblik, later Ten Wolde, op de achtergrond Heerdt (ca. 1968).

Via de gemeente wordt aan het Ministerie van EZ gevraagd om de investeringspremiereregeling en de prijsreductie voor de grond van toepassing te ver-klaren.

In eerste instantie wordt hier afwijzend op gereageerd omdat het eigen kapitaal te klein was ten opzichte van de premie. Nadat de eigenaar van de bootbouwerij, de heer Stolp, een compagnon heeft gevonden in de vorm van een meewerkende financier, wordt een tweede aanvraag toegekend. Bij die aanvraag vestigt de gemeente de aandacht op de reeds gepremieerde scheepswerf Jongert. In 1963 leidt dit tot de vestiging van Jachtwerf Medemblik op Breek 4. Overigens kwam pas op 21 juli 1964 bericht dat de premieregeling door het Ministerie van toepassing werd verklaard. Hierdoor verkreeg de jachtwerf een prijsreductie op de grondaankoop van 50%, ten bedrage van 20.569 gulden. Het bedrijf heeft niet gefloreerd en is in 1968, ten tijde van de verkoop via de curator, al failliet.

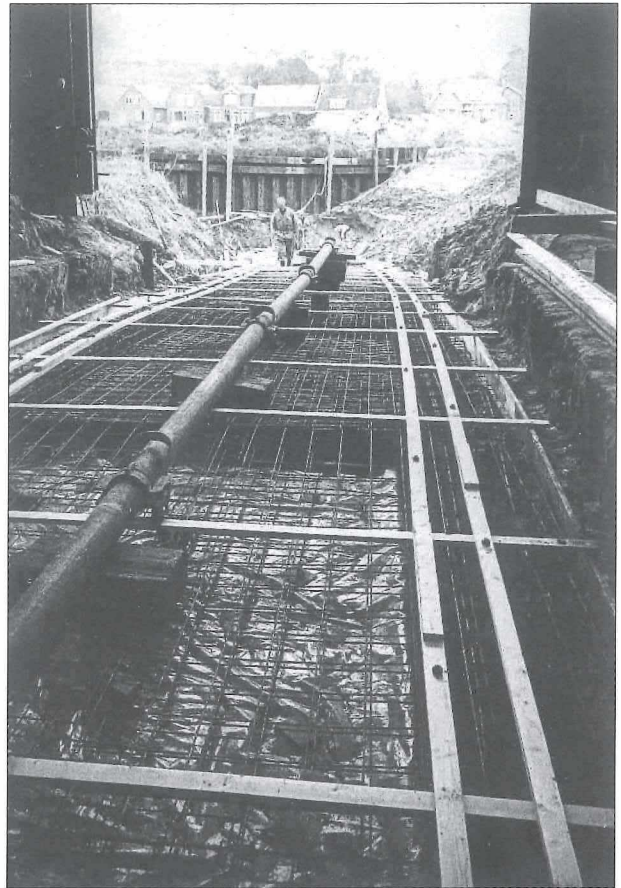
Jachtwerf Ten Wolde

Na het faillissement van Jachtwerf Medemblik is het bedrijf overgenomen door Rinus ten Wolde en voortgezet onder de naam Jachtwerf M.H. ten Wolde. Rinus heeft zijn opleiding gehad bij Jachtwerf Van de Stadt in Zaandam. Daarnaast heeft hij de LTS via de avondopleiding doorlopen. Na Van de Stadt heeft hij als bedrijfsleider ook bij andere werven gewerkt. Van zijn laatste werkgever kocht hij de nieuwe machines, die hijzelf had laten installeren vlak voordat het bedrijf stopte. Bij de overname van Jachtwerf Medemblik kwam ook Theo Sijm mee, die tot zijn pensioen bij Rinus zou blijven werken.

In het begin gingen Rinus en zijn vrouw Hanny nog vaak naar de Zaanstreek voor allerlei benodigdheden. Naderhand wisten zij ook in Medemblik hun weg te vinden, bijvoorbeeld bij machinefabriek Hoekstra voor een schroefas of iets dergelijks. De jachtwerf moest wél hoognodig beter worden geoutilleerd. Het was onmogelijk werken met die provisorische helling van tramrails en in de prut. 'Of we stoppen, of er komt een nieuwe helling' was de conclusie.

Stapsgewijs werden verbeteringen doorgevoerd. Inderdaad eerst een nieuwe botenhelling en vervolgens betonnen vloeren, een kraan voor het hantieren van masten, vernieuwing van de elektra en diverse andere aanpassingen.

Naast Theo Sijm hebben er gewerkt: Jaap Docter en zijn zoon Broos op ad hoc basis voor de elektra, Henk van Noort en Cor Tuinman. Op de werf werden zeegaande zeiljachten gestald, die er ook in onderhoud waren. Nieuwbouw is beperkt gebleven tot een tweetal schepen: een stalen jacht van 16 meter voor een Italiaanse afnemer en een houten trimaran. De maten van deze brede trimaran waren heel precies afgestemd op de breedte van de sluis. Ook werden grote reparaties verricht en werd een Trewes jacht gerenoveerd in samenwerking met Jachtwerf Jongert.



Afb.3: Botenhelling Ten Wolde, op de achtergrond het Keern (1969).

Zo rond 1988 begon de dynamiek wat minder te worden: bestaande plannen werden niet meer doorgezet en de kinderen hadden geen ambitie voor het botengebeuren. Henk vertrok om Jacht- en Mallenbouw van Noort op te zetten. Theo ging met pensioen. Uiteindelijk ging Rinus alleen verder tot zijn vroege dood op 58-jarige leeftijd in 1995. Hanny is daarna tot eind 1997 bezig geweest met de afwikkeling van de bedrijfszaken. Momenteel staat op deze locatie een bedrijfsverzamelgebouw.

Conyplex/Contest Yachts

Conyplex is opgericht in 1958. Het bedrijf is voortgekomen uit houthandel G.A. Conijn & Zoon die in 1840 te Alkmaar is opgericht. Naast de houthandel werd naderhand begonnen met de productie van houtwolcementplaten (Conex geheten) en parketvloeren (Conijn Parket). Fritz Conijn vertelt dat zijn vader Ed een fervent zeiler was, al vóór de oorlog. Hij bezat een zeegaand jacht, Femmy geheten. In 1952 bouwde hij, met een lokale timmerman, zelf een hechthouten boot met een polyester huidje eromheen. So far so good. Maar in 1958 deed zich een dramatisch ongeval voor, waardoor alles voor Ed Conijn in een ander perspectief kwam te staan. Hij verloor een zoon, toen die bij het zeilen in het Alkmaardermeer terecht kwam en onderkoeld raakte.

Ed Conijn zocht een uitlaatklep voor zijn verdriet en vond die in een zakelijke uitdaging door zich, naast het hout en parket, ook op het polyester te storten. In Alkmaar werd begonnen met de productie van lichtkoepels. Er liep ook iemand rond die in Suriname eens een polyester bootje had gemaakt: Ab Dubbeld. Hij maakte bij Conyplex ook een polyester boot en wel in de Flying Dutchman klasse. Tot dan toe werden de boten in die Olympische klasse alleen van hechthout vervaardigd. Conyplex ging zich echter niet op de wedstrijdboten richten, maar zag vooral toekomst in de toerboten.

De gemeente ondersteunt de aanvraag voor toepassing van de regeling richting het ministerie van EZ. De motivering luidt dat de komst van Conyplex niet alleen verruiming van de werkgelegenheid betekent, maar ook dat die zeer gunstig aansluit bij 'de verrassende ontwikkeling van de stad als watersportcentrum'. En dat sluit weer aan bij de rijkssubsidie die EZ verstrekt in het kader van 'verbetering der toeristische infrastructuur in de probleemgebieden'.



Afb.4: Conyplex, Fritz Conijn met klanten.

Dat werd de Contest 25, waarvan er al snel één per week in Alkmaar werd gebouwd.

Van meet af aan werd de export gezocht; niet alleen gingen boten naar Europa per trein, maar ze gingen ook per schip naar Amerika. In Amerika had Conyplex namelijk een heel goede agent. Dan komt op een goede dag burgemeester Letschert langs om de voordelen van vestiging in Medemblik onder de aandacht te brengen. Vader Ed gaat er met hem op een zondag eens de boel verkennen en neemt het besluit de productie van de Contest boten naar Medemblik te verplaatsen.

Eén van de voordelen is dat gebruik kan worden gemaakt van de premie- en prijsreductieregeling. In het dossier over Conyplex, dat opgeslagen is bij het Westfries Archief, vinden we hierover documentatie.

Op het premierverzoek wordt op 14 april 1964 gunstig beslist door EZ. Conyplex verwacht met ca. 50 man personeel te starten en na een jaar zal dat naar verwachting ca. 65 man betreffen. De investeringskosten bedragen naar verwachting f 636.000,- en daarvan zou EZ aan premie f 175.000,- bijdragen. Met de bouw op Overleek 5 werd begonnen in april 1965, de oplevering geschiedde begin november 1965 en gestart werd met 30 personeelsleden.

Fritz vertelt dat het vanaf het begin de bedoeling is geweest om in Medemblik grotere typen te bouwen dan de 25-voeter waarmee was begonnen. Uiteindelijk zijn er tot op heden wel 30 typen vervaardigd. Ook in het genoemde dossier bij het Westfries Archief vinden we hierover informatie. Daarin staat dat al in september 1967 tot uitbreiding met twee hallen wordt besloten.

De uitbreiding heeft in belangrijke mate te maken met het in productie nemen van een derde type jacht, de Contest 38. Het jacht is ontwikkeld in samenwerking met de Engelse, Franse en Amerikaanse agenten.



Afb.5: Conyplex, open huis.

Ook verwacht Conyplex goede afzet in West-Duitsland. De kosten zullen f 85.000,- bedragen en wederom wordt om toepassing van de regeling gevraagd. Het personeel zou hierdoor tot ca. 75 man kunnen worden uitgebreid. De regeling wordt van toepassing verklaard, met wel als voorwaarde dat het eigen risicodragend vermogen wordt verhoogd tot 30% van het totale vermogen. Eind december 1969 wordt wederom tot uitbreiding besloten. Het gaat nu om een investering van f 800.000,- om de productie van de Contest 33 mogelijk te maken. Gevraagd wordt weer om de regeling van toepassing te verklaren. De gemeente verkoopt daartoe een stuk grond dat tot het onbebouwde terrein van Plastic Packing behoorde en door de gemeente is teruggekocht. Het personeelsbestand is op dat moment (november 1969) 85, maar zal naar verwachting tot tenminste 150 man uitgroeien.

In de vergadering van 29 juni 1972 gaat de raad akkoord met de verkoop van grond in het eerste industrieterrein aan Conyplex. Dit gaat gepaard met een hypothecaire lening. Hier was eerst Smit's Asfaltfabriek gevestigd.

Gaan we weer terug naar het verhaal van Fritz Conijn. Hij vertelt dat Henk Burger uit Alkmaar mee kwam, hij heeft lang de functie van bedrijfsleider vervuld. Uus van Essen heeft de Contest 29 en 33 getekend. Robert Das heeft de trendsettende deken ontworpen, die in de Contest 33 voor het eerst zijn toegepast. Naderhand werd Dick Zaal aange trokken als ontwerper. Dick had bij de bekende jachtenbouwer en -ontwerper Van de Stadt gewerkt. De Contesten 25, 28, 33, 31HT en 48 zijn door hem ontworpen.

Rond 1990 is Dick voor zichzelf begonnen in Hoorn. Georg Nissen heeft toen het ontwerpstokje overgenomen en de CS-lijn mee ontwikkeld. Eén van de kenmerken van die lijn is dat er meer glas en dus licht is aan de bovenzijde van de boten. Dit idee is nog steeds leidend bij de verdere ontwikkeling.

Recent is bij het ontwerp van de Contest 67CS overgestapt op het gerenommeerde ontwerp bureau Judel/Vrolijk & Co. Door de achtergrond als houtbedrijf, heeft Conyplex steeds veel aandacht gehad voor de verzorging van mooie houten interieurs.

Begin jaren '80 heeft Conyplex een zware periode doorgemaakt. Fritz Conijn vertelt erover dat er van een algehele recessie sprake was en dat alle onderdelen van holding Conhold het moeilijk hadden. De holding is toen failliet gegaan en de vestigingen in Alkmaar zijn gestopt. De jachtwerf in Medemblik heeft al spoedig een doorstart gemaakt. In een interview met ANWB/watersport, dat in 1988 werd gegeven, vertelt hij erover. Op dat moment werken er 40 mensen bij Conyplex. Maximaal hebben er circa 150 mensen gewerkt.

We maken nu een sprong van 1988 naar 2015. Het bedrijf is inmiddels omgedoopt in Contest Yachts en in 2016 werken er circa 100 personeelsleden. Om als bedrijf te overleven is innovatie van cruciaal belang, zo blijkt uit de literatuur. Het beleid van de Nederlandse regering is dan ook in belangrijke mate gericht op bevordering van innovatie. Bij Contest Yachts ademt alles innovatie. Via het magazine CONTEXT kunnen we daarvan kennis nemen. Je leest erin hoe door de jaren heen internationale bedrijven de nieuwe jachten ontwikkelen. Daarbij geeft Contest de eigen ideeën mee en wordt gebruik gemaakt van wensen van de klanten, de laatste technische ontwikkelingen in de markt en aanbevelingen van leveranciers.



Afb.6: Contest, bevestiging dek op motorjacht.

Een belangrijke innovatie is in 1995 ontwikkeld in samenwerking met TNO. Het betreft een ingenieuze vacuüminjectiemethode om de composietelementen van het jacht te vervaardigen: de romp, het dek en de belangrijkste schotten en de langsversterkingen.

Contest claimt daarbij een van de weinigen te zijn die het hele proces doorvoert conform de strikte richtlijnen van het internationale Lloyd's Register.



Afb.7: Contest, timmerman aan het werk (2015).

De keuze van de toeleveranciers wordt uitgebreid gemotiveerd. De meesten komen uit Nederland. België, de UK en Duitsland zijn ieder met één leverancier vertegenwoordigd.

Tot 2014 werden op de jachtwerf alleen zeiljachten gebouwd, maar in april 2014 kwam voor het eerst ook een door Contest gebouwd motorjacht in de vaart, de Contest 52MC.

Over de toeleveranciers vertelt Fritz dat de uitbesteding al vrij lang op dezelfde onderdelen van de jachten betrekking heeft gehad. Overwogen wordt echter om ook het inbouwen van de motoren uit te besteden. De complexiteit daarvan is dermate toegenomen dat het misschien te specialistisch is geworden om het nog zelf te doen.

In de begintijd viel Conyplex nog veel terug op de bekende leveranciers uit Alkmaar, maar geleidelijk aan kwamen ook Medemblicker bedrijven in beeld. Fritz noemt om te beginnen de winkel van Kool op de Oosterhaven en machinefabriek Hoekstra. Hij spreekt over Ben Hoekstra met warmte en grote waardering voor diens deskundigheid. Ben heeft de eerste botenwagen voor Conyplex geconstrueerd. Hij had die zelf uitgedokterd, samen met Fred Paardekooper. Metalen onderdelen en roestvrij staal werden eerst vanuit Alkmaar geleverd, maar dat gebeurt nu vanuit Medemblick door W. van Mullum Roestvrijstaal. Ook MD-Techniek wordt ingeschakeld. De tuigerij geschiedt door Rake Rigging.



Afb.8: Luchtfoto Overlekerkanaal, Plan West, Heerdt, BBN, Jachtwerf Ten Wolde (ca. 1970).

Contest jachten gaan lang mee. Zo staat in het Duitse zeilmagazine Yacht van 16 december 2015 een verhaal over een Duits stel, dat met een 45 jaar oude Contest 33 de wereld rondvaart. Ook staat er een stukje in over een medewerker van het blad, die in 2016 voor de derde keer hoopt mee te varen in de 24-uurs race op het IJsselmeer met een Contest 29 uit 1967. Het stel dat de wereld rond vaart had twee jaar lang ieder vrij ogenblik gewerkt aan de renovatie van het jacht. Zo'n enorme klus wordt natuurlijk vrijwel nooit door zeilers zelf ondernomen en er zijn dan ook gespecialiseerde onderhoudsbedrijven die dit werk doen.

Bij Contest is een typerend voorbeeld dat iemand van een kleinere boot op een grotere wil overstappen. Zijn oude schip wordt via het jachtmakelaarsbedrijf Contest Brokerage verkocht en eventueel door Contest-dochter Medemblik Yacht Service (MYS) gerefit naar de modernste maatstaven.

A+ Rigging Zeldenrust 11

A+ Rigging is circa 1993 begonnen als tuigerij Rolf Verheij. Rond 2000 is het overgenomen door Jongert, die het in 2007 verkocht aan Paul Tijssen en Sten Nieuweboer. Zij kochten een mooi bedrijf, waarin Jongert veel had geïnvesteerd. Sten stopte er desondanks al snel mee en verkocht zijn aandeel aan Bram Helle. Bram was net een jaar voor zichzelf bezig als agent voor Reckman reefsystemen (reven: van een zeil het effectieve oppervlak verkleinen door het samen te vouwen of op te rollen). Hierdoor werd het productenpalet van A+ Rigging vergroot.

Het optuigen van masten is een specialistisch gebeuren, dat vrijwel altijd wordt uitbesteed door werven. Door het loskomen van Jongert, kwam A+ Rigging ook bij andere grote werven in beeld, bijvoorbeeld Huisman en Holland Jachtbouw. Het tuig waarmee zeilen aan masten worden bevestigd bestaat uit kabels (ropes) en bij grotere boten uit staven (rods). Er zijn diverse machines nodig om dat tuig in de juiste vormen en afmetingen te krijgen, plus om de uiteindes bevestigd te krijgen.

A+ Rigging is uniek in Nederland door de Rod Rigging. Daarvoor is door het bedrijf een productiestraat bedacht, waarvoor de machines door MD-Techniek zijn gebouwd. Ook bij Contest worden nu (behoorlijk innovatieve) projecten gedaan, in samenwerking met Rake Rigging. Naast het direct optuigen van vooral grote boten, fungeert A+ Rigging ook als toeleverancier aan andere tuigerijen.

De klanten komen niet alleen uit Nederland, maar ook uit Duitsland, Italië, Hongarije en Frankrijk. Bij drukke en grote projecten op locatie, wordt een vast netwerk van zzp'ers ingeschakeld. Ze zijn ook wel op verre bestemmingen als Taiwan geweest, maar dat doen ze niet meer.

Bram ziet de toekomst met vertrouwen tegemoet: er is een mooie spreiding tussen klanten en tussen grote en kleine projecten. Voor 2017 staat al een groot project op de rol.



Afb.9: A+ Rigging, nieuwe Rod Riggingset (2014).

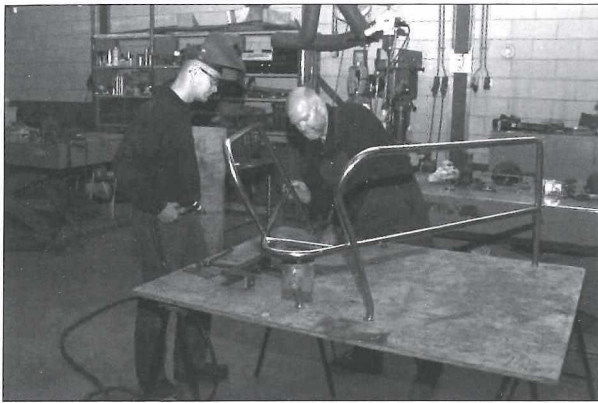
Na afloop van het gesprek loop ik nog even met Bram door het bedrijf, dat momenteel op Zeldenrust 11 is gevestigd. Ik zie een heel lange mast hangen. Dat blijkt een exemplaar dat is gemaakt van carbon en in Medemblik is opgetuigd. De dag erna wordt het vervoerd naar Frankrijk, alwaar het op een jacht zal worden geplaatst.

Ik zie ook rollen met stalen kabels liggen. Die zijn vervaardigd in Zuid-Korea, maar A+ Rigging koopt ze van een Duits bedrijf dat voor certificering heeft gezorgd. Geen enkel risico met de kwaliteit is het devies! Volgens mijn informant op het gebied van de zeilsport in Medemblik, Emile Grotenbreg, behoort A+ Rigging dan ook tot de top in Europa. Weer een bedrijf dus om trots op te zijn.

W. van Mullum Roestvrijstaal

Willem van Mullum is in Hoogkarspel terecht gekomen doordat hij ging werken voor Marco Boten. Nadat hij trouwde is hij daar ook gaan wonen. Marco Boten, dat vooral polyester kruisertjes maakte, ging door de crisis in 1982 failliet. Willem is toen in Monnickendam gaan werken bij scheepsbouwer Hakvoort, waar hij de afdeling RVS heeft opgezet. Echter in 1993 was het een tijdje erg rustig op de werf. Willem had ondertussen ook wat particuliere klanten en toen een vriend van hem in Andijk ruimte beschikbaar stelde, is Willem voor zichzelf begonnen.

Het pand werd op een gegeven moment te klein. Er was veel werk voor Johan Vels uit Medemblik, waardoor Willems zoon Perry erbij kwam. In 2004 heeft Willem de overstap gemaakt naar het pand Smidse 2C in Medemblik. Niet onbelangrijk was dat Medemblik vier havens heeft en Andijk maar één. 'Het leuke van Medemblik is de goede samenwerking tussen bedrijven', zegt Willem en zoon Perry knikt bevestigend. Men gunt elkaar wat, als de ander beter is in bepaalde aspecten van de projecten. Willem werkt het meest samen met buurman MD-Techniek. Opdrachten komen van verschillende kanten binnen.



Afb. 10: Willem en Perry van Mullum.

Veel werk wordt uitgevoerd voor de (voormalige) jachtbouwers Vels, van Noort, Rijk Jachtbouw en Jongert (Willem stopte daar toen Jongert financieel in slecht weer kwam). Ook komt er veel reparatie- en refittingwerk binnen via havenmeesters, HR zeilen, MYS, Klerk en RC Jachtservice. Het voordeel is dat allerlei relatief kleine maatwerkklussen door de nabijheid snel plaats kunnen vinden. Via MYS is ook de nieuwbouw bij Contest in beeld gekomen. Preekstoelen, hekwerk, puttingen, sierstrippen en neusstukken worden op maat gemaakt. Een mooi stukje innovatief werk was het vervaardigen van een ingewikkeld klapanker voor een motorjacht van Contest. A+ Rigging en Rake Rigging leveren ook orders op, net als Rigging Assist en Hiemstra Nautisch advies.

Gevraagd naar de toekomst, zegt Willem dat het soort werk dat zij doen er altijd zal blijven. Hij zorgt ervoor niet te afhankelijk te worden van één klant. Ook is hij breder bezig dan alleen jachten, particuliere klanten kunnen ook voor allerlei RVS maatwerk bij ze terecht. Verder besteedt hij liever werk uit dan meer personeel aan te nemen. Dit geldt ook voor het vervaardigen van halffabricaten, ze worden door Perry met AutoCad getekend en bijvoorbeeld in Varsseveld gemaakt. De klant heeft bij dit alles supersnel een offerte voor elk stukje RVS op maat.

MD-Techniek

Martin van Driel komt oorspronkelijk uit Oud-Beijerland, waar hij in een machinefabriek werkte. Via zijn toenmalige vrouw is hij in Opperdoes komen wonen en kort bij Leba in Enkhuizen aan het werk gegaan. Langer heeft hij in de montage gewerkt bij DeMaCo in Noord-Scharwoude. Dat duurde zes jaar en toen begon hij in 1996 voor zichzelf bij ZTI in Tuitjenhorn, waar hij de ontwikkeling van een prototype voor de verwerking van sluitkool afrondde en deze monteerde bij de klant. Het meeste werk leverde echter de watersport op, via Marina Den Oever. Zodoende is de samenwerking met Willem van Mullum ontstaan. Samen zijn ze naar Medemblik verhuisd, Martin naar Smidse 2A. Grofweg gezegd doet Willem het las-, buig- en railingwerk en Martin het constructie-, draai- en freeswerk.

Ook vogelt hij aparte dingen uit. Dat deed hij in het verleden ook wel voor Medistad, maar die werkt nu met CNC-machines en dat doet Martin niet. Daardoor zijn de ontwerpen die hij heeft gemaakt moeilijker reproduceerbaar. Intussen heeft hij een grote diversiteit aan mooie prototypes gemaakt, onder meer voor A+ Rigging. Dit prototype heeft hij overigens wel degelijk kunnen reproduceren en wel voor Rolf Verheij, de vroegere eigenaar van A+ Rigging, die naar Denemarken was uitgeweken.

Veel heeft Martin geleerd van zijn vader, die in dagelijks leven stoffeerder was en modellenbouw als hobby had. Na de LTS heeft hij verder nog cursussen gedaan. In de praktijk heeft Martin bij ZTI de kunst van het weglaten geleerd. Gevraagd hoe hij het presteert om de nieuwste technische hulpmiddelen in te zetten bij de oplossing van complexe problemen, noemt Martin de machinebeurzen in Utrecht en Gorinchem. Deze bezoekt hij samen met Willem. Wat betreft de toekomst denkt Martin dat veel van waar hij handig in is, door de techniek wordt ingehaald: 3D printen en/of standaardisatie via CNC-machines.



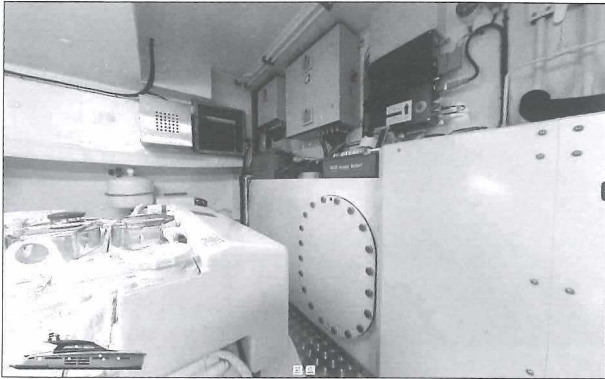
Afb. 11: MD-Techniek, machines voor schuren en polijsten van rod rigging.

Cornelis Jongkind

Rond 1980 begon Carl Grootjes met Johan Vels houten bootjes te bouwen. Je kon toen heel makkelijk beginnen. Een jacht van 12 meter was al megagroot en er heerste veel optimisme in de botenbouw. Carl deed de techniek, maar niet alleen bij Vels. Hij had een vrachtwagentje als mobiele werkplaats, waarmee hij door heel Nederland ging voor werk aan jachten.

Op een gegeven moment vroeg Dico de Goede, onderhavenmeester bij de Pekelharinghaven, hem om het elektronikawinkeltje daar te runnen. Dico ging naar de grote winkel bij de Kwikkelsebrug. Dit speelde in 1992 en dat heeft Carl een aantal jaren gedaan. Hij verkocht er navigatiehulpmiddelen en energiesystemen, die hij ook installeerde. Er was verder veel reparatiewerk. Naast Medemblik opende hij winkels in Lelystad en Alkmaar.

De markt veranderde echter met de opkomst van de discounters. Hierdoor viel de marge op de te verkopen producten weg en kon de jachtservice niet meer toe. Carl stopte in 2006 met de winkels in Medemblik en Lelystad.



Afb. 12: Cornelis Jongkind - Tommy Project Jongkind.

Inmiddels waren de te bouwen jachten groter geworden en via Johan Vels verzorgde Carl met zijn team alle techniek in dergelijke projecten. Later kwamen daar projecten bij aan de Lemmeraken van de werf van Nico Klaasse en ook de superjachten die ontworpen werden door André Hoek. Dit werk gebeurde eerst allemaal vanuit Alkmaar, maar dat bedrijfspand werd te klein en daarom werd in 2005 Breek 30 in Medemblik gekocht. Sinds die tijd levert Cornelis Jongkind Scheepsinstallatietechniek (CJ), zoals het bedrijf is gedoopt naar de opa van Carl, vanuit Medemblik oplossingen voor technische installaties aan boord. Er is inmiddels ervaring opgebouwd met meer dan honderd installaties.

CJ heeft zich, aldus Carl, in de afgelopen jaren ontwikkeld tot een efficiënt team van vijftientig monteurs, engineers en projectbegeleiders met een vestiging in Medemblik en Mallorca. De vestiging in Mallorca betreft een overname uit de failliete Jongertboedel. CJ levert technische installaties voor onder meer zeiljachten, motorjachten, werkschepen, sloepen, ribs en woonschepen. Voor ieder type vaartuig kan een systeem of een deel daarvan worden geleverd en geïnstalleerd. Hoewel CJ ook voor Contest heeft gewerkt en nog niet zo lang geleden op de Oude Zeug een Tamer jacht van Jongert heeft gerefit, is de zakelijke band met die bedrijven nooit sterk geweest.

Veel werk wordt in Medemblik voorbereid en dan in het buitenland uitgevoerd, aldus Carl. Voor 70% bestaat de omzet uit nieuwbouw en voor 30% uit refitting van schepen.

Gevraagd naar het toekomstperspectief van zijn bedrijf, merkt Carl op dat de markt moeilijk is. Er is nog geen opwaartse beweging merkbaar in de investeringscyclus voor (grote) jachten. Daar heeft Jongert ook veel last van gehad. CJ krijgt echter nog steeds grote projecten toegewezen en het is dus een kwestie van consolideren.

Winner Yachts

Winner Yachts is opgericht in 1986 te Enkhuizen, door de succesvolle zeewedstrijdzeilers Riet Vader en Dick Rus. Puttend uit hun ervaring wilden zij boten vervaardigen naar geheel eigen inzicht. Sportieve en comfortabele boten van uitstekende kwaliteit, met de juiste zeileigenschappen, ook op zee. Jachtontwerper Cees van Tongeren van Van De Stadt Design hielp hun ideeën en deskundigheid tot uiting te brengen in een nieuw zeiljacht: de Winner 9.50. Het resultaat was ernaar. Door succesvolle zeilwedstrijden, de handelbaarheid in havens én Noordzeestormen, kreeg de Winner 9.50 juichende perscommentaren en een trouwe klantenkring tot in het Verre Oosten.

Na het bijschaven van de Winner 9.50 werd vijf jaar later de Winner 11.20 gebouwd. Door eigen ervaringen en klantervaringen met de 9.50 door te voeren, werd de 11.20 wederom een succes. Ze leverde, samen met de Winner 9.50, de beste prijs-kwaliteitsverhouding. Pas in 2005 werd een derde ontwerp aan de vloot toegevoegd, de 10.10. Dit hedendaagse ontwerp past goed bij de lijn...

In 2005 werd Winner Yachts overgenomen door Remco Sol. Al snel werden goede resultaten geboekt: de Flevorace werd in 2005 gewonnen met het nieuwe model, de Winner 10.10. Ook in 2006 won de Winner 10.10 het kampioenschap ORC2, regio Noord. Daarnaast werd de Winner 10.10 genomineerd voor European Yacht of the Year 2007. In 2009 werd de Winner 12.20 geïntroduceerd en ook genomineerd voor European Yacht of the Year. Ondertussen waren de oermodellen Winner 9.50 en Winner 11.20 uit productie genomen en is in 2013 de Winner 9 geïntroduceerd om de vrijgekomen plaats in het productaanbod aan te vullen. Ook de Winner 9 werd direct bij haar introductie genomineerd voor European Yacht of the Year. Vanuit de Winner 9 ontstond er vraag naar een nog kleiner model en in 2014 is vanuit de Winner 9, de Winner 8 ontwikkeld. Tot zover de geschiedenis van Winner Yachts in het kort.

Inmiddels is Winner verhuisd naar Medemblik en spreek ik met Remco Sol in het kantoorgedeelte van hal 10 bij Contest. Deze hal huurt Winner Yachts sinds 1 juli 2015.

Remco heeft HTS Scheepsbouw gestudeerd in Haarlem. Tijdens en na zijn afstuderen in 2000 kwam hij in aanraking met Contest. Tot begin 2005 heeft hij er diverse functies vervuld: werkvoorbereider, projectleider, productie leider en hoofd engineering. Remco is met het zeilen in aanraking gekomen via zijn ouders, die een eigen jacht hadden. In de jaren '90 werd dat een Winner 9.50, het oermodel.

Hij heeft ook stage bij het bedrijf in Enkhuizen gelopen en na zijn afstuderen werd hij benaderd om het bedrijf over te nemen.



Afb. 13: Winner Yachts (2016).

De modellen waren op dat moment echter wat verouderd, wat niet in verhouding stond met de gevraagde overnameprijs. Vier jaar later was er een nieuw model in aantocht en zag het financiële plaatje er beter uit. Met de Rabobank en ingebracht eigen vermogen, kon de financiering worden rondgemaakt.

Met Dick en Riet Rus was een 10-jarig huurcontract afgesproken. Die 10 jaar waren in 2015 verstreken en de wereld is ondertussen enigszins veranderd. Winner is zich, door de markt gedwongen en door de gemaakte keuzes, gaan toeleggen op de niche van iets kleinere boten, de Winner 8 en 9 (meter). Werd eerder 90 tot 95% van de omzet op de binnenlandse markt gerealiseerd en zonder dealers, nu gelden die percentages voor de exportmarkt en uitsluitend via dealers. Voor die kleinere boten geldt een ander verdienmodel. De vaste kosten moesten omlaag en dat lukte onder meer door het bestaande huurcontract niet te verlengen.

Met Arjen Conijn kon tot een goede afspraak worden gekomen over de huur van hal 10 op de Overleek. Ook werden globale afspraken gemaakt over het gebruik dat Winner Yachts zou kunnen maken van faciliteiten van Contest en MYS. Dit maakte dat een polyesterman, die met pensioen ging, niet hoefde te worden vervangen. Voor de kleinere modellen is dat werk nu uitbesteed in Polen, voor de incidentele bestellingen van grotere modellen kan worden uitgeweken naar Contest. Bij grote drukte wordt trouwens ook Rake Rigging ingeschakeld.

De winterstallers van Winner hebben de werf grotendeels gevolgd en staan nu bij MYS in de stalling. Daarnaast zijn er nog meer synergievoordelen denkbaar, maar Winner Yachts gaat eerst rustig zelf haar koers zoeken op de nieuwe locatie. Intussen kan Winner, mede door de samenwerking met Contest, heel flexibel opereren en draait het met 5 à 6 man, waar het er in Enkhuizen 10 à 12 waren.

Over de toekomst van Winner spreekt Remco zich vol vertrouwen uit. De verhuizing naar Overleek 3 en de reorganisatie zijn achter de rug en het bedrijf is flexibel ingericht en opereert met lage vaste kosten. Terwijl de markt op het dieptepunt zit of dat net achter de rug heeft, draait het bedrijf goed. Er worden nu 20 tot 25 boten per jaar geproduceerd en dat kan voor de 8- en 9-series oplopen tot 35 à 40. Innovatie vindt plaats in zowel het proces als in het product. Winner jachten onderscheiden zich in de markt, aldus Remco, doordat het goede

zeilschepen zijn voor de echte zeiler: veel handgrepen, goed schrap kunnen zetten op het dek, gebruik van de keuken onder hellingshoek, zware kiel met lage zwaartepunt ligging, relatief veel zeil en goede trim-mogelijkheden, etc. Het merendeel van de Winner Jachten valt onder CE categorie A (ocean waardig).

Snel Golfkarton/Spanell

In de Jaaruitgave 1999-2000 staat op pagina 17 een foto van de Nieuwstraat in 1950. Daarop staat de papierhandel W.C. Snel afgebeeld. Deze Willem Conrad is de opa van René en Erik Snel. René vertelt over hem dat hij eerst een brood- en banketbakkerij had, naast Piet Bos. Bij die bakkerij lag echter bepaald niet het hart van Willem.

Hij wilde eigenlijk politicus worden en is inderdaad wethouder van Medemblik geweest. Zijn ambities waren nog groter en hij bekleedde diverse voorzitterschappen in Nederland, onder meer van de Vereniging van Papiergroothandel. Vanuit die wereld kwam hij op het idee om een papiergroothandel te beginnen en te stoppen met de bakkerij.



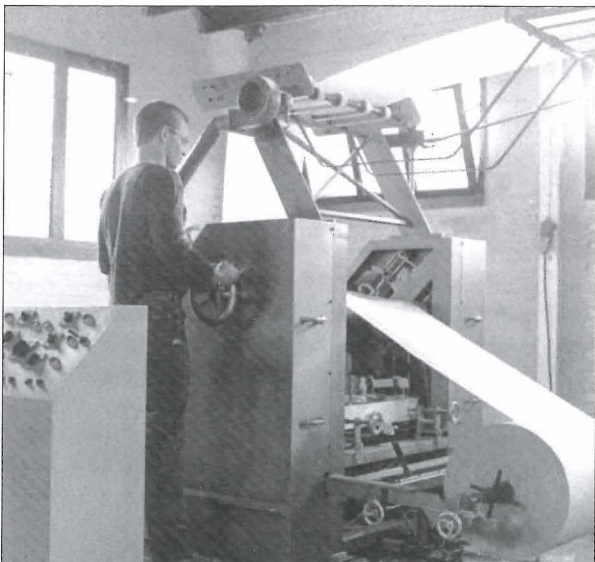
Afb. 14: Willem Conrad en Rein Snel bij de Willy's Overland (voorloper jeep, aangeschaft in 1936 (1938).

De vader van René, Rein Snel, wilde eigenlijk architect worden of in ieder geval een technisch beroep leren. Dat zat er echter niet in; hij moest werkzaamheden verrichten in de groothandel. Zo ging hij vanaf zijn 13^e jaar op de fiets, en in de winter ook wel per schaats, langs de bakkers en slaggers in de regio. Later ging dat met een 2^e hands A-Ford. Rein kwam met golfkarton in aanraking via de vleesverpakkingen.

Hij zag winst in eigen productie en ging proberen daar een machine voor te maken. Hij deed dat thuis op zolder en later in de kelder. Op het Waterlooplein in Amsterdam werden zoveelste-hands onderdelen gekocht en werd de hulp van de plaatselijke smid Schuitemaker en vervolgens machinefabriek Hoekstra ingeroepen.

René heeft de experimenteerdrang al vanaf 5-jarige leeftijd op die zolder opgepikt. De ontwikkeling van die machine kostte echter geld en dat kwam ten dele uit de handel en ten dele door de verkoop van huizen van moeder Snel-van der Lee. Jo de Koning was hierbij belangstellend toeschouwer onder het uitspreken van de historische woorden: 'Als het lukt Rein, dan wordt het goud, en als het niet lukt eindigt het als oud ijzer bij mij op het erf'. Maar na vijf of zes jaar ploeteren was de machine werkend! We hebben het dan over 1958-1959.

Met de werkende machine kwam de productie goed op gang. Er kwam een grote klant, Nestelrooy uit Amsterdam, die de productie van vetvrije golfpapieren vleesschaaltjes bij Snel onderbracht. De productie werd verplaatst van de zolder via de kelder (voor korte tijd) naar de voormalige timmerfabriek van Boekel aan de Oude Haven.



Afb. 15: René Snel met een zelfgebouwde kartonmachine (1970).

Die was nog even verhuurd aan chocoladefabriek Van Campen. Dit was een enorme vooruitgang en het ging toen hard, ook de Hema kwam erbij als klant.

Tot 1969-1970 kon je van een bloeiperiode spreken. Toen kwam de klad er keihard in door de introductie van plastic vleesschaaltjes.

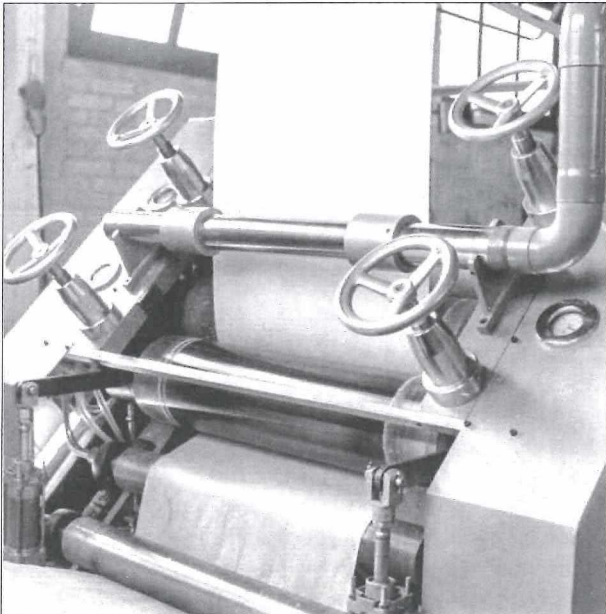
Inmiddels was de gezondheid van zijn vader aange-tast (hij zou al op 66-jarige leeftijd overlijden) en René nam steeds meer het roer over. Daartoe mede aangezet door zijn moeder, want zelf had hij eigenlijk goud- en zilversmid willen worden! Zoals dat gaat werd hij echter van jongs af aan ingeschakeld bij het maken van de machines en het laden van dozen die naar de klanten moesten. Hij ging naar de LTS in Voorhout, op kostschool, om te voorkomen dat teveel tijd naar de fabriek zou gaan. Vervolgens volgde hij de MTS werktuigbouw in Beverwijk, waarvan hij het laatste half jaar mocht laten schieten wegens de ziekte van zijn vader.

In die periode vond de genoemde overgang op plastic plaats en de fabriek moest terug van drie werknemers naar één man. René is toen overgeschakeld op andere producten en wel hoofdzakelijk voor de tuinbouw. Dit tegen de wens van vader Rein en ook van de concurrentie, die zich in een kartel had verenigd. Hij begon daarvoor een eigen, in pandig, machinefabriekje met ondersteuning van tandwiel-fabriek Blom uit Amsterdam. Hij kwam er echter achter dat dit niet zomaar ging! Tot eind jaren '80 werd de markt in Nederland namelijk beheerst door het reeds genoemde kartel van papier- en golfkartonfabrikanten onder regie van Bühmann-Tetterode. René kon wel in dit kartel komen, maar onder voorwaarden die er voornamelijk op gericht waren om hem klein te houden.

Hij stapte er daarom niet in, met als vervelend gevolg dat het hem onmogelijk werd gemaakt om in Nederland materialen te kopen. Daarvoor moest hij de boer op naar kleine fabriekjes in Noorwegen, Duitsland en Tsjechië. De verkoop ging wat in het geheim naar grossiers e.d. Hij had echter het geluk dat de tuinbouw zich ging organiseren en wilde stoppen met de dure inkoop bij het kartel. De inkoop door veilingen en dergelijke werd gecentraliseerd via de AVM en deze schonk het vertrouwen aan Snel Golfkarton. Het ging nu heel hard en verhuizing van de Oude Haven naar de Ambachtsweg werd noodzakelijk. Nieuwe machines werden gebouwd en het personeelsbestand groeide van twee naar 25 à 30 man eind jaren '90. In ploegen werd dag en nacht doorgewerkt. De productiefaciliteit op de Ambachtsweg werd naderhand weer uitgebreid, maar op een wel heel ongelukkig moment toen plotseling 60% van de afzet wegviel door het afhaken van drie grote klanten.

Ook deze tegenslag werd overwonnen met nieuwe (luxe) verpakkingen voor industriële bakkerijproducten. Daarvan ging 95% als export naar Scandinavië en, na het vallen van de Muur in Berlijn, naar Oost-Europa en Rusland. Het Midden-Oosten kwam er nog bij, en ... Philips voor de verpakking van TL-buizen.

René wilde inmiddels weg van de Ambachtsweg. Hij vond dat de gemeente het gebied te verbrokkeld had uitgegeven. De nieuwe fabriek, die hij in gedachten had, wilde hij daar niet tussen hebben. Het leidde ertoe dat de bezittingen in dat gebied werden verkocht en dat hij een, zelf getekende, mooie nieuwe fabriek liet bouwen op de hoek van de Almereweg en het Aambeeld. Hij kocht grond bij en wilde er een mooi industriepark met een golvend terrein, vijvers en kunstwerken realiseren. Zo iets had hij bij klanten in Denemarken gezien. Maar dat is niet gelukt, (nuchtere) potentiële kopers vonden het te duur worden.



Afb. 16: Machinefabriek Snel, eigen bouw golfkarton machine (1970).

Unda Maris (golf van de zee, een schuilnaam wegens het kartel, voorgesteld door Hans Sterk die bij Snel Golfkarton de functie had van chef de bureau) is een traditioneel bedrijvenpark geworden, naast de twee andere in Medemblik: Overleek en Almere. In 2002 werd de golfkartonfabriek verkocht aan de Duitse Palm Packaging Group, die de productie onderbracht bij dochter PilloPak uit Eerbeek. René zelf ging verder met bouwgerelateerde producten, waarvan golfkarton en gegolfd aluminium het hoofdbestanddeel vormden. Hij kwam hierop door een vraag van Ben van Rheden, directeur van een woningbouwcoöperatie. Die vroeg of het mogelijk was om muren of wanden te maken van golfkarton. René ging hierop de weddenschap aan dat hij wel een heel huis van golfkarton kon maken (het Wikkelhuis, sinds kort in productie). Maar eerst werd de uitdaging aangegaan om scheidingswanden te maken.

De fabriek die hieruit ontstond is Spanell (Snel panelen) gaan heten en daar worden wandpanelen voor kantoren en scholen vervaardigd plus aluminium panelen voor tunnelwanden en aluminium constructies, zoals een datacenter.

De broers Erik en René hebben bovenvermelde ontwikkelingen samen doorgemaakt. Erik had in de periode 1980-2003 de leiding over de productie en was daarnaast verantwoordelijk voor het onderhoud van het machinepark. René had de algehele leiding en de ontwikkeling van machines en producten in zijn portefeuille. Tot halverwege jaren '90 werden de machines in een eigen 'machinefabriek' vervaardigd en later in machinefabriek Leba in Enkhuizen. Totdat het moment kwam dat de tropenjaren hun tol gingen eisen. René was 'op' zoals hij zelf zei; hij verkocht de fabriek aan BIA Systeemwanden en ging verder met R.S. Developments in Zwaag. Daar ontwikkelt hij nieuwe producten voor de bouw.

Machinefabriek Hoekstra

Klaas Hoekstra was afkomstig uit Heerenveen en kwam in 1930 naar Medemblik, op zoek naar em-plooi als zelfstandig ondernemer. De Zuiderzeewerken waren in volle gang en hij kocht een oude zogeheten zolderschuit. Hij zette er een opbouw op en creëerde een drijvende werkplaats. De inventaris bestond uit een aantal oude, maar nog bruikbare machines: boor- en slijpmachine, schaaftbank, autogene lasapparatuur in de vorm van een carbid gestookte ontwikkelaar, een smidsvuur en zowaar een echte draaibank! Het geheel werd aangedreven door een voorin geplaatste Lister dieselmotor. Het werd aangeduid als de 'SCHUIT' en had een ligplaats bij de Overleekersluis, aan de Wieringermeerzijde. Inmiddels was het 1931 en waren de crisisjaren aangebroken.



Afb. 17: Werkschuit van Klaas Hoekstra in de Wieringermeer (ca. 1930).

Op de SCHUIT werden onder meer onderdelen gemaakt voor en reparaties verricht aan de talloze baggermolens, die ter ontginning van het drooggevallen land werden ingezet. Dat werk varieerde van nieuwe eigen gesmede mangaan stalen bussen en pennen in de baggeremmers tot nieuwe hardhouten lagerblokken in het onderzeskant. Veel reparaties moesten worden uitgevoerd aan de steenbreker, een gigantisch apparaat dat ter hoogte van het huidige BP-station op de Westerdijk stond. Zeker eens per week werden er nieuwe 'kiezen' in gemonteerd.



Afb. 18: Klaas Hoekstra, eerste eigenaar machinefabriek Hoekstra (ca. 1950).

Toen het werk aan de ontginning van de Wieringermeer afliep en de baggermolens zoetjesaan verdwenen, liep ook het werk voor Hoekstra aldaar terug. En dat middenin de crisisjaren! Tot overmaat van ramp wilde de Wieringermeer-directie de SCHUIT weg hebben van zijn ligplaats, uit 'esthetische overwegingen'.

In 1937 diende zich een kans aan in de vorm van de openbare verkoop van een opgeheven zuivelfabriek aan de Brakeweg te Medemblik. Bij opbod en afslag werd Hoekstra voor f 2.300,- eigenaar van dit pand. De inventaris van de SCHUIT werd verhuurd en de boot kon zelfs nog voor f 300,- worden verkocht. Vele vormen van metaalbewerking werden aan de Brakeweg uitgeoefend. In de eerste tijd vooral hoofbeslag, nieuwe stalen banden om spaakwielen en het uitsmeden van ploegmessen. Later kreeg het werk wat grotere omvang, onder meer: nieuwe loopvlakken voor de wielen van wegenwalsen en triltafels voor de fabricage van trottoirbanden door de firma Heerdt.

Zoon Ben Hoekstra komt in 1941 in het bedrijf. Hij zat toen pas een jaar op de Ambachtsschool te Hoorn, maar door de oorlog was de fietstocht erheen te gevaarlijk geworden. De opleiding werd via avondstudie voortgezet. Akkerbouwers uit de Wieringermeer vormden een deel van het klantenbestand en vaak was in die oorlogsjaren sprake van betaling in natura.

Zoals bekend is de Wieringermeer aan het eind van de oorlog onder water gezet. Veel landbouwwerktuigen van de getroffen akkerbouwers werden bij Hoekstra in de Brake neergezet. Ze werden dan, al dan niet aangetast door het water, zo goed en zo kwaad als mogelijk was gerepareerd.

Zodoende kwam het accent steeds meer te liggen bij werk voor de land- en tuinbouw: hooivorken, roders-schopjes, zeisenstrijkers, gegalvaniseerde kunstmeststrooibakken, etc. Daarnaast was er werk aan kolen- en oliekachels, met gebruikmaking van de handwagen die van collega's Smit of Van de Wetering werd geleend.

Op een gegeven moment was een verbouwing van de bedrijfsruimte nodig. Aan de voorkant werd een showroom gerealiseerd, waar, naast het kleine handgereedschap, ook trekkers stonden. Hoekstra was namelijk ook dealer van bijvoorbeeld de tweewielige Holder trekkers. In Jaaruitgave 2015 zagen we dat Krakei de productie van uienstaartmachines overdroeg aan Hoekstra. Maar er werden ook bollenpelmachines en augurkensorteerders gemaakt, dáárvoor had hij een dealer in Enkhuizen.

Aan de achterzijde werd de werkplaats uitgebreid en dat was in belangrijke mate ook het gevolg van het feit dat Medemblik als industriekern was aangevoelen. Er kwam minder werk voor de tuinders, maar dat werd gecompenseerd door de toename van het werk voor de industrie, die zich vanaf de jaren '50 in Medemblik vestigde. Bij de bespreking van de jachtwerven Ten Wolde en Conyplex en de ontwikkeling van de eerste papiermachine door Rein Snel is dit aan de orde gekomen. Hoekstra wordt hieronder ook genoemd door Hans van Leerdam in relatie tot Stadtman en Medistad. Ook voor Plastic Packing zijn werkzaamheden verricht.

Door de toenemende vraag uit de hoek van de opkomende industrie, waarop Hoekstra met de geleverde service en getoonde bekwaamheid goed inspeelde, bleek de huisvesting aan de Brake rond 1975 te klein. Ook werd het wenselijk geacht wat centraler bij de klantenkring te zitten. Het bedrijf is toen verhuisd naar een nieuw pand aan de Nijverheidsweg. Gemiddeld was daar vijf man aan het werk.

Zoon Benno Hoekstra was tot 1985 één van hen. In dat jaar startte hij een eigen bedrijf, Elhoek Metaal geheten. Ook de schoonzoon van Ben, Harry Bouwman, werkte bij Machinefabriek Hoekstra. Een volgende stap was de verkoop van de machinefabriek aan de heer Montouban uit Haarlem in 1988. Helaas is het daarna niet gelukt om het bedrijf blijvend te laten floreren. Ergens in de jaren '90 moest zelfs het faillissement worden uitgesproken. Harry Bouwman is toen ook voor zichzelf begonnen.

H. Stadtman

H. Stadtman is opgericht in 1928 in Amsterdam en werd in 1961 overgenomen door Van de Wall. Op dat moment bestaat het uit een kartonnagefabriek en plastic-lasbedrijf dat mappen maakte. Vanaf 1962 wordt een plastic-lasbedrijf in Medemblik gevestigd, in de tijdelijke industriehal aan de Graaf Florislaan.

Blijkens mededelingen van Van de Wall, heeft burgemeester Letschert ook in dit geval weer een zeer prominente rol gespeeld. Op 23 september 1964 stellen B&W aan de raad voor om Stadtman optie te verlenen op een terrein aan de Randweg, naast dat van N.V. Bobé. Tot dusver produceert het bedrijf in de tijdelijke industriehal, maar het wil zich definitief hier vestigen. Een punt van discussie is nog geweest dat Stadtman een korting vroeg op het gastarief van het Gemeentelijk Gasbedrijf. Deze korting werd niet verkregen. Eind december krijgt Stadtman bericht dat de premiereregeling uit 1963 van toepassing wordt verklaard op de nieuwbouw van Stadtman. In januari 1966 wordt met de bouw begonnen. In die tijd is Hans van Leerdam daar bedrijfsleider.

Hans komt uit een familie waarvan de jongens onderwijzer werden, behalve zijn vader want die mocht als invalide (na polio op tweejarige leeftijd) niet het onderwijs in. Zo ging dat in die tijd! Hij werd toen kassier bij een bank, die in de jaren 1928-29 failliet ging. Vader kreeg toen een werkloosheidsuitkering via de vakbeweging. Toen hij te kennen gaf te overwegen om ondernemer te worden, werd die meteen stopgezet. Dat kon toen kennelijk ook! Hij is toch een bedrijfje in cosmetische producten begonnen.



Afb. 19: Stadtman aan de Randweg.

Hans zelf begon met studie aan het seminarie, maar stopte daar na twee jaar mee en begon vervolgens op vijftienjarige leeftijd te werken. Dat deed hij bij een firma die kunststoffen en kunststofverwerkende machines importeerde. Daar leerde hij die branche al enigszins via de praktijk kennen. Dit is een terugkerend thema in zijn levensgeschiedenis: leren van de mensen en situaties waarmee hij in aanraking komt. Hij noemt ook nog de leiders bij de padvindrij. Verder de militaire dienst, waar hij als onderofficier dient. Na de dienstitijd gaat hij even terug naar de importfirma om al spoedig in dienst te treden bij de firma Albracht als assistent-bedrijfsleider. Dat duurt acht jaar, waarna Van de Wall hem in 1965 naar Stadtman haalt en hij in Medemblik wordt gestationeerd.

Het gaat van meet af aan crescendo in Medemblik. De productie wordt opgestuwd en het uitvalpercentage sterk verlaagd. Ook de eerder genoemde nieuwbouw aan de Randweg vervult Hans en zijn medewerkers met trots. De orders stromen binnen, de plastic industrie is tenslotte 'booming'. Een giga order was afkomstig van Organon. De pil was in opkomst, maar er werd nog wat heimelijk over gedaan en daarom moest de strip worden verpakt in een neutraal grijs etuitje. Hiervoor werd een machine aangeschaft bij de fabriek van Collpit uit Zandvoort. Hoekstra paste de machine aan voor deze specifieke productie.

In september 1968 wordt wederom de prijsreductieregeling toegepast voor 'horizontale uitbreiding van de fabriek', nu op basis van de regeling uit 1964. Op een gegeven moment, waarschijnlijk ergens in 1973, doet Van de Wall zijn aandelen in Stadtman over aan Twinlock uit Engeland.

Hans wordt benoemd tot directeur van Stadtman Nederland, dus inclusief het (kleine) bedrijf in Amsterdam. Eén van de eerste dingen die hij deed, was sluiting van de Amsterdamse vestiging. Zijn visie was: 'In Medemblik gebeurt het en daar is ook ruimte'.

Grote klanten waren, naast Organon, de Postcheque- en Girodienst, de banken die later ABN/AMRO vormden, Rabobank, Hema en V&D. Stadtman groeide op die manier uit tot de grootste van dit vakgebied in Nederland.

Wat betreft de inzet van personeel is veel gebruik gemaakt van de Sociale Werkplaats. In eerste instantie liep dat via Hoorn. Vanwege de vele uitbesteding door Stadtman werd rond 1980 in Medemblik een dependance opgezet. Die was gevestigd op de locatie van het huidige architectenbureau ME-2. Ook werd veel gebruik gemaakt van thuiswerksters. Van het eerder genoemde grijze etuitje moest bijvoorbeeld nog een randje worden afgehaald.

Dat werk werd via het eigen 'expeditiebedrijfje' rondgebracht. Tevens werden op die manier gevangen in de 'Krententuin' te Hoorn aan het werk gezet. In de tijd dat Hans er leiding gaf, werkten er maximaal 100 werknemers.

In 1966 is de Industriële Club Medemblik (ICM) opgericht. Eén van de redenen om de ICM op te richten was de onenigheid, die er bestond over het weg-trekken van vrouwelijk personeel bij elkaar! Een andere reden was de situatie rond de woningbouw, Medemblik kreeg van GS in het algemeen steeds een veel te klein contingent nieuwbouw toegewezen en voor stafpersoneel waren zelfs vrijwel geen aantrekkelijke woningen beschikbaar.

Ook noemt Hans als reden voor de oprichting van de ICM de tekortschietende infrastructuur, met als succesvol resultaat de actie 'Tweede Coen, doen!'. De ICM was in de Westfriesse Bedrijvengroep de drijvende kracht achter deze actie, die speelde in de jaren '70-'80. Van de ICM kende Hans, via de Nederlandse Bond van Boekbinderspatroons, al Piet Koomen sr.. Van hem heeft hij veel geleerd (daar heb je dat leren van anderen weer!). Ook kwam hij via de ICM in contact met Piet Koster, bedrijfsleider bij Van Houten, die hem één en ander bijbracht op het gebied van management. Jo Heerdt was de eerste voorzitter.

Verder waren onder meer lid: Pub Sluimers (bedrijfsleider bij Plastic Packing), Jan Jongert sr., Theo Deen van Resicon, Wim Lagendijk, Jan Bos van Polymarin (Hans is er nog commissaris geweest) en de bedrijfsleiders van Monroe, MPB en Hardmetaal. Warme herinneringen bewaart Hans aan Ben Hoekstra, niet alleen via de contacten met ICM, maar ook via het zakelijk contact. Hoekstra zorgde ervoor, dat de machines bij Stadtman zagezegd op rolletjes liepen: 'Wij konden daardoor met een kleine technische onderhoudsafdeling volstaan'.

Hans is in 1980 gestopt bij Stadtman en verder gegaan met Medistad, dat hij bezig was op te bouwen. Na verloop van tijd is Stadtman door Twinlock verkocht aan de Van Dorp Groep, die het in 2003 weer heeft doorverkocht aan Biella uit Zwitserland. Biella Benelux is ontstaan uit twee gevestigde Nederlandse bedrijven:

- Kadee Delft B.V., opgericht in Delft in 1919;
- Stadtman B.V., opgericht in Amsterdam in 1928.

In 1998 werd Kadee Delft overgenomen door Biella. Na de acquisitie van Stadtman in 2003 vormden de twee bedrijven samen Stadtman Kadee B.V. in Hoorn als één productie- en distributie organisatie voor de Benelux-markt. In 2007 werd de bedrijfsnaam aangepast naar Biella Benelux en in de Biella Group geïntegreerd. In 2010 volgde de verhuizing van het verkoopkantoor naar Alkmaar.

De productie is eerst uitbesteed naar het Oostblok, maar toch weer teruggehaald naar Nederland en uitbesteed aan een bedrijf uit Purmerend. Dat laatste vernam ik van Paul Biersteker, die van jongs af aan tot 2010 bij Stadtman heeft gewerkt.

Naschrift:

Helaas werd na afronding van de kopij voor dit stukje bekend dat Winner Yachts inmiddels failliet is verklaard. In het Noordhollands Dagblad van 2 september 2016 laat Remco Sol weten dat hij het faillissement zelf heeft aangevraagd wegens uitblijvende orders. Drie jaar eerder was het eigendom al overgegaan op een Belgische investeringsmaatschappij. Mocht er een doorstart plaatsvinden, dan geschiedt die in Polen.

Tevens zijn in de eindfase van het opmaakproces nog twee verhalen over de industrie toegevoegd, die niet water-gerelateerd zijn maar wel gereed lagen 'op de plank'.

Sjaak Pronk
Medemblik, oktober 2016

Geraadpleegde bronnen

WFA - Westfries Archief, Hoorn:
GBM - Gemeentebestuur, Medemblik 1933-1980, diverse inventarisnummers.
Westfriesse Industrie-commissie, inventarisnummer 1838.
NHD, 21 april 1964.
Archief Benno Hoekstra.

Internet, diverse webartikelen.

Een uitgebreid notenapparaat kan worden geraadpleegd in de bibliotheek van de Oudheidkundige Vereniging "Medemblick".

Herkomst afbeeldingen:
Hanny ten Wolde, Medemblik: 2, 3, 8.
Contest, Medemblik: 4, 5, 6, 7.
Martin van Driel, Opperdoes: 11.
Sjaak Pronk, Medemblik: 10, 13.
René Snel, Abbeker: 14, 15, 16.
Benno Hoekstra, Medemblik: 17, 18.
Arnold de Greeuw, Medemblik: 19.
Internet: 1, 9, 11, 12.