

Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. Zellen belicht een aantal van die vergeten zeilers onder de noemer Onbekende beroemdheden.

# ED CONIJN

## HOUT, STAAL, MAAR VOORAL POLYESTER

*Ed Conijn werd geboren in een familie van houthandelaren en ging de zeeën op in een boot van staal. Maar hij zou definitief zijn naam in de watersport laten voortleven met de introductie en ontwikkeling van boten van polyester. Tegelijkertijd was hij een succesvol wedstrijdzeiler.*

Tekst Michiel van Straten

Beeld uit de archieven van Fritz Conijn

### DE ZEILBOTEN VAN ED CONIJN

- Staverse Jol (hout)
- Zeekruiser, *Radboud* (staal)
- Englyn Harrison Butler, *Femmy* (hout)
- Anne (hout met polyester hull)
- Contest (polyester)

Op een zonnige dag rij ik het parkeerterrein op van Contest Yachts in Medemblik. Een rij zeilboten ligt aan het Overlekerkanaal. Oud en nieuw door elkaar. Vooral veel nieuw. Een

jacht met gestreken mast wordt op een bok een overdekte werkplaats ingereden. Het zijn geen rare beelden voor wie gewend is zich op te houden op of rond het water van Nederland. Toch is het een bijzondere plek, waarvan de historie terug te voeren is op het levensverhaal van Ed Conijn. Ik word ontvangen door zijn zoon Fritz en kleindochter Annick. Ook kleinzoon Arjen krijg ik even te spreken. Die zouden hier niet verzameld zijn geweest zonder hun (groot)vader Ed.

#### Van hout naar staal

Ed Conijn, geboren in 1915, woonde in Alkmaar en studeerde rechten in Amsterdam. Vaarwater was dus iets wat zich in zijn directe omgeving bevond. Zijn vader had een zeilboot, de *Femmy*, op het Alkmaardermeer. Dat Ed daar ging zeilen lag dan ook voor de hand. Het IJsselmeer volgde, zijn eerste tochtjes daar maakte hij met een Staverse Jol. Die was van hout. Ook dat lijkt logisch, want zijn familie zat in de houthandel. Maar de rechtenstudent deed ook iets wat niet zo in de lijn der verwachting lag. Fritz Conijn vertelt: "Hij gebruikte het maandgeld dat hij als student van zijn ouders ontving voor zijn studie om te speculeren op de beurs." Dat was uiteraard niet de bedoeling. "Maar het liep gelukkig goed af", aldus Fritz Conijn. Dat kun je wel zeggen: de aandelenhandel van Ed Conijn was zo succesvol dat hij er genoeg mee verdiende om zichzelf een heus zeiljacht aan te schaffen. Hij kocht een zeilboot. Daarmee maakte hij wel de stap van hout naar staal, ondanks de achtergrond van zijn Alkmaarse houthandelsfamilie. Zijn nieuwe *Radboud* was een

stalen zeekruiser van ruim 7 meter, en hij ging er dan ook de Noordzee en Waddenzee mee op. Hij was daarmee in de jaren dertig een van de eersten die met een zeilboot de zeeën in en rond Nederland ging bevaren. Een Citroën-motor zorgde voor de nodige backup. De zeiler Ed Conijn was daar geen fan van ('De luiheid heeft het gewonnen van de sportieve geest' <sup>1</sup>, vond hij), maar toen hij zijn vaargebied ging uitbreiden naar de Oostzee en daar via het Kielerkanaal naar toe voer was het natuurlijk wel een uitkomst.

#### Kustzeilers

Op de Waddenzee deed Ed Conijn meer dan alleen zeilen, zo gaat het verhaal. Zoon Fritz licht toe: "Hij schreef voor de Waterkampioen, onder andere het fantastische verhaal dat hij daar met de *Radboud* aan het varen was en met zijn geweer op robbenjacht ging. Daar kreeg je een premie voor, als je de oortjes inleverde. Hij had een jachtakte, dus hij mocht jagen. Maar wij hebben gecheckt bij hem: hij heeft niet raak geschoten. Dat hij hem geschoten zou hebben is de fantasie van de schrijver geweest."

Van de Waddenzee ging het verder, naar de Oostzee. Zijn eerste buitenlandse reis maakte Ed met twee bevriende medestudenten, en wel helemaal naar Zweden. "Dat was vóór de Tweede Wereldoorlog", vertelt Fritz Conijn. "In de oorlog voer hij voornamelijk op het Alkmaardermeer. En ná de oorlog heeft hij de *Femmy* teruggekocht van degene waar zijn vader het schip aan verkocht had. Toen is hij met mijn moeder, met wie hij in 1943 getrouwd was, ook gaan zeilen, meteen naar de Oostzee." Ed Conijn breidde zijn zeilactiviteiten uit, namelijk binnen de in 1946 opgerichte Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers. Daar werd hij direct lid van, en in 1954 nam hij zelfs de voorzittershamer ter hand. "Die Kustzeilers zijn een belangrijk



Ed Conijn





**“Mijn vader had een flexibele geest. Hij was een succesvolle ondernemer en zocht in het wedstrijdveren de grenzen op”**

element in zijn leven geweest”, zegt Fritz Conijn. “Want hij is daar achttien jaar voorzitter van geweest.” Ook ging hij aan wedstrijden meedoen zoals de Harwich-Hook Race, van Harwich naar Hoek van Holland. “Die heeft hij heel vaak gevaren. Allemaal met de *Femmy*. Die was hartstikke snel, vooral met weinig wind.” Doordat Ed Conijn vaak in Scandinavië voer, kwam hij in aanraking met een bijzondere wedstrijd, namelijk over 24 uur. Dat leek hem ook wel iets voor in Nederland. Fritz Conijn: “Het is denk ik wel een idee van hem geweest om dat ook in Nederland te gaan doen met de Kustzeilers.” In 1950 starten er 22 deelnemers. Door windstiltes finishten er slechts twee van hen, met Ed Conijn in de *Femmy* als tweede. Dat was dus geen vliegende start voor het evenement, maar in 1965 werd ‘de 24-uurs’ weer gehouden en inmiddels is dit evenement niet meer weg te denken van de kalender, met zijn 700 schepen en 3500 deelnemers. Eds zoon Fritz heeft de race met Dick Zaal in 1977 gewonnen.

#### Planeren met Anne

Een vriend van Ed was Ricus van de Stadt. Die tekende in 1952 een nieuwe boot voor hem, de *Anne*, van 12 meter. Ed voer daar wedstrijden mee. “Dat was een bijzondere boot,” herinnert Fritz zich, “ik realiseerde me dat laatst nog toen ik aan het zeilen was. Die boot van

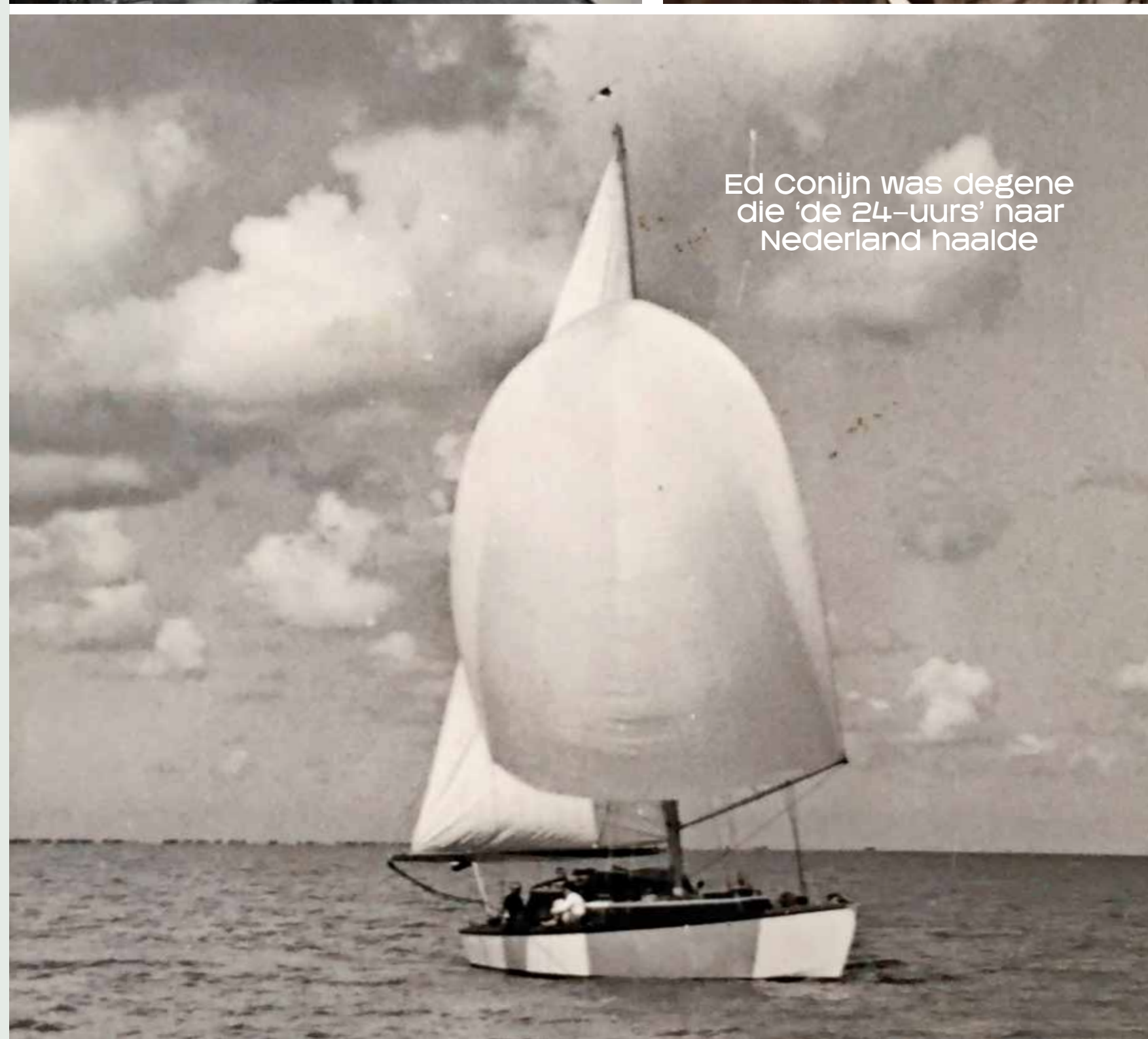
hechthout, van iets meer dan vijf ton, die kon planeeren. We voeren eens van Dover naar Southampton. Met wind van de wal planeerde die boot onder spinnaker met 12 tot 15 knopen naar Wight toe. Dat was een uniek schip. Dat ging over de golven heen – we hadden ook nooit oliegoed aan, dat was helemaal niet nodig, we zaten altijd droog. Dat was echt een revolutie, die *Anne*. Later is er nog stukje aangezet, mast erbij. Dat was gunstiger voor de rating bij wedstrijden. Mijn vader had een flexibele geest. Naast dat hij een succesvolle ondernemer was [waarover zo meer, MvS] probeerde hij in het wedstrijdveren de grenzen op te zoeken.” De familie Conijn voer elke zomer tijdens de vakantie met de *Anne* naar de Oostzee. “En dan gerust naar Stockholm, of Oslo”, vertelt Fritz Conijn. Dat moet flink doorvaren geweest zijn, want de zomervakantie duurde niet langer dan drie weken, uit en thuis. Fritz was daar als de oudste zoon altijd bij, net zoals zijn jongere broer en zus.

#### Tragisch ongeluk

De familie Conijn had in die tijd niet alleen maar de wind mee. Er deed zich in 1957 namelijk een tragisch ongeluk voor, iets wat de familie hard trof. Teike, de twee jaar jongere broer van Fritz, voer met een Stern, een open bootje, op het Alkmaardermeer. Die Stern was ontworpen door Ricus van de Stadt. “Wij als kinderen mochten daar mee varen. Die hebben we van de werf gehaald, maar we haalden niet de haven die we moesten halen, Akersloot. We kwamen maar tot Uitgeest. Toen is mijn broer Teike, die een heel goede zeiler was, later met een vriendje die boot gaan halen. Ze hebben een spinnaker gezet en zijn toen omgegaan. Dat is op 25 april gebeurd, dus het water was niet erg warm. En Teike, die vrij mager was, is bevangen door de kou. Verdronken. Dat was natuurlijk een enorme tragedie. Walgelijk, absoluut drama.” De vriend kon naar de wal zwemmen en overleefde het wel. Het drama in de familie werd versterkt door enkele omstandigheden, zoals Fritz Conijn uitlegt: “Zwemvesten waren er toen nog nauwelijks, dus daar kwamen wel wat verwijten van. Ook bij Van de Stadt zijn verwijten geweest, want die boot dreef [na het omslaan] niet goed, die dreef rechtop, dus je kon je nauwelijks vasthouden. Die luchtkasten werkten niet goed.” Waarschijnlijk is Teike weggeleden, vertelt Fritz. De vriendschap tussen Conijn en Van de Stadt heeft dit volgens hem wel aangekund. “Maar het was natuurlijk wel afschuwelijk.”

#### Complex

Vader Conijn had het, uiteraard net zoals de andere familieleden, heel moeilijk met de tragische dood van



Ed Conijn was degene die ‘de 24-uurs’ naar Nederland haalde

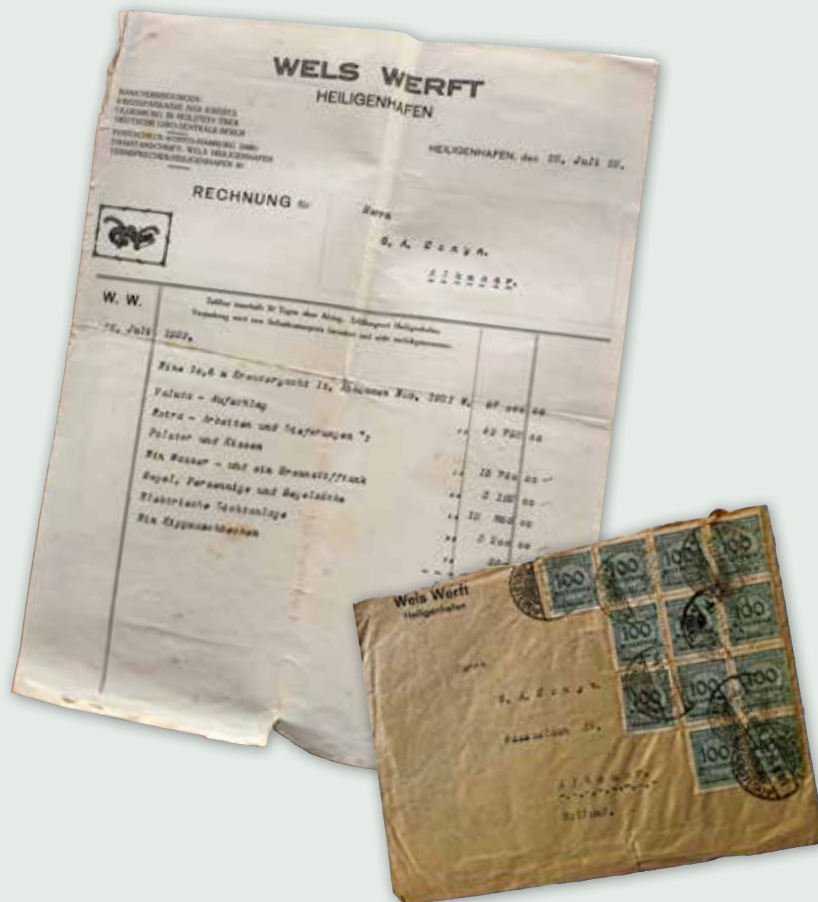


#### WIN EEN BOEK

Het boek *De zeilsport* van vroegere Waterkampioen-hoofdredacteur Jan Loeff was een standaardwerk dat Ed Conijn gebruikte om zijn uitbreidende zeilervaring mee te ondersteunen. Zeilen bezit een exemplaar. Stuur een e-mail met motivatie naar [info@zeilen.nl](mailto:info@zeilen.nl) als je voor dit boek in aanmerking wilt komen.







**“Hij is tot zo ongeveer zijn 85ste blijven varen”**

zoon Teike. Hij zocht een manier om daar mee om te gaan, er zelf niet aan onderdoor te gaan. Die vond hij in hard werken, iets nieuws opzetten. In het familiebedrijf, de Alkmaarse houthandel, deed een nieuw materiaal zijn intrede. Uit de Verenigde Staten kwam glasvezel en polyester. In de eerste plaats werd een toepassing gevonden in het produceren van polyester lichtkoepels. Het bedrijf Conyplex was geboren. Maar Ed Conijn zag ook een toepassing voor de watersport. Oorspronkelijk nog als voorzorgsmaatregel. Hij had een polyester hull laten maken rond de hechthouten romp van de *Anne*. “Hij vertrouwde dat hechthout niet helemaal wanneer je op een boei zou varen of zoiets.” Dat was onbedoeld de opmaat tot het maken van polyester zeilboten. Er kwam een bedrijfsleider uit Suriname die daar polyester bootjes had gebouwd en in Nederland heel kleine sloepjes bouwde. Hij en Ed zeiden tegen elkaar: kunnen we niet zeilboten van polyester maken? In 1959 startte Ed Conijn met Contest. Het eerste schip werd de Flying Dutchman in polyester. Dat werd onder andere een succesvol exportproduct voor de Amerikaanse markt. “Daar hebben we er zeshonderd van gebouwd.” Dat werd toen nog in Alkmaar gedaan, in 1965 verhuisde het bedrijf naar Medemblik. De volgende boot was de Contest 25, een kajuitjacht. “Daar bouwden we er één per week van, helemaal tegen alle regels in van de jachtbouwers van Nederland, die nog helemaal niet toe waren aan seriebouw.” “De dood van Teike is eigenlijk de start van Conyplex geweest”, zegt Fritz Conijn. “Om het te verdringen is hij met dat bedrijf gestart. Eerst voor de bouw, later voor de zeilboten. Hij moest een nieuwe uitdaging hebben om zijn geest tot rust te brengen.” Hoe was het gelopen als Teike niet verongelukt zou zijn geweest, vraag ik aan Fritz Conijn. “Dan waren Conyplex en Contest er

niet geweest”, antwoordt hij direct. Wat was zijn vader dan gaan doen? “Gewoon met de houthandel verder.”

### Contest

Wat had Ed Conijn voor karakter, vraag ik aan zijn zoon. “Een enorme doordouwer. Dat zie je al aan al die wedstrijden. Dat ging in die tijd wel even anders dan nu, het was allemaal primitief. Om een voorbeeld te noemen: ze voeren zonder zeereling naar Harwich. Toen er een keer problemen met de schroefas waren die eruit kwam, douwden ze een stuk spek in het gat en voeren verder. Hij was een heel stoere vent, en een enorm voorbeeld. Heel actief, breed georiënteerd. Een pionier die ervan hield om dingen te ontwikkelen. Hij was in Contest vooral de dirigent van het geheel.” Ed Conijn ontwikkelde verder aan Contest, waarvan de naam inmiddels overbekend is op de Nederlandse wateren en daarbuiten. Vanuit de Contest 25 en de Flying Dutchman ontstonden tientallen boottypes vanuit de huidige werf in Medemblik, waaronder in serie gebouwde 48- en 60-voeters in polyester, wat voor die tijd bijzonder was. In 1970 nam zijn oudste zoon Fritz het stokje over, in 2003 gevolgd door Arjen, Eds kleinzoon. Naast zeilboten worden er ook motorboten gebouwd. Daar voer Ed Conijn zelf op latere leeftijd ook mee, hoewel hij ook is blijven zeilen. De familie had een schip op de Middellandse Zee liggen, waar Ed Conijn ook tot op hoge leeftijd van kon genieten. ‘Hij is tot zo ongeveer zijn vijftigste blijven varen.’ In 2005 overleed Ed Conijn op negentigjarige leeftijd. Zijn naam leeft voort in de Contest. Eén van zijn achterkleinkinderen heet Teike. ●

<sup>1</sup> Bron: Ed Conijn - Zeezeiler en entrepreneur van het eerste uur, uit *De Classic Zeiler* van maart/april 2015.