



Zeilmakerij Molenaar: Drie eeuwen vakmanschap in Grouw



De geschiedenis van zeilmakerij Molenaar in Grouw gaat minstens drie eeuwen terug. Jelmer Kuipers dook de oude bedrijfsboeken in. Tekst Jelmer Kuipers

Een uitgeknipt krantenbericht, gedateerd op 5 maart 1884, vermeldt dat Tjerk Molenaar de zeilmakerij heeft overgenomen van de weduwe van zijn vroegere baas, Theunis Sik-kema. Dat is dit jaar precies 130 jaar geleden, een verjaardag om even bij stil te staan. Overigens bestond het bedrijf toen al zeker 164 jaar, maar vanaf deze dag zou het verder gaan als Zeilmakerij Molenaar. De eerste opdracht die de dan 45-jarige Tjerk Molenaar dat jaar in de boeken schrijft, kwam van de bekende

scheepsbouwer Eeltje Holtrop van der Zee uit Joure. Het ging om een nieuw zeil van de beste kwaliteit Hollands Carldoek (zie kader). Blijkbaar was Van der Zee tevreden, want in 1894 mocht Molenaar een compleet nieuw tuig leveren voor een door hem gebouwde boeier, bestemd voor Mr. B.P. Harinxma thoe Slooten. Deze boeier is nu beter bekend als het Friese Statenjacht *Friso*. Het schip vaart, na 120 jaar, nog steeds met Molenaarzeilen, al zijn die inmiddels van Dacron.

boven: In de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw was het een drukte van belang op de werkvloer

onder: Het personeel van de zeilmakerij rond 1900 met in het midden een jonge Tjerk Molenaar

Halfsleten

Uit de tweede notitie in het debiteurenboek van 1884 blijkt dat er ook vraag was naar opgelapte tweedehands zeilen. Het gaat om de levering van een 'halfsleten vok' en een

ZEILDOEK: VAN HENNEP NAAR KEVLAR

Karldoek was in de beginjaren van Molenaar het meest gebruikte materiaal. Het was al gangbaar in de 17de eeuw, soms als Carldoek of Karreldoek. Letterlijk staat 'karl' voor 'gehekeld hennep', waarbij de vezels zeer fijn gekamd zijn en met olie bewerkt. Door de gladde structuur was dit doek wat lichter dan gewoon zeildoek (canvas). De Nederlandse variant, geweven uit met de hand gesponnen inlandse hennep, bleek in de praktijk sterker dan buitenlands doek, maar was wel iets duurder. Midden 19de eeuw nam vlas steeds meer de plaats in van hennep. Veel weverijen gingen over op machinaal spinnen en weven. Rond 1885 deed ook het 'jachtdoek' haar intrede. Voor een jachtje leverde Molenaar: "een kluivok van licht wit linnen". Tien jaar later bestelde een vrachtschipper de eerste fok gemaakt van katoendoek. Ook zien we in die periode veel Vlaams linnen in de boeken. Rond 1900 werkt de zeilmakerij vooral met machinaal Hollands draaddoek en een enkele keer met zijde katoen. Vanaf 1920 wordt er bijna alleen nog katoendoek gebruikt: Katoen No. 2 Corner Mills of Russel Mills. Dan komt rond 1955 het 'nylondoek' om de hoek kijken en vijf jaar later ook Dacron. Sinds de samenwerking met Quantum maakt Molenaar ook kunststofzeilen (Dyneema en Kevlar).

'halfsleten zeil met gaffel', voor een totaalbedrag van 79 gulden. Molenaar had met de rest van de boedel ook de door Sikkema ingeruilde tuigen overgenomen. Bij de bestelling van voornoemde fok en grootzeil kwamen dan nog enige werkzaamheden, zodat het totaalbedrag ruim 114 gulden bedroeg. Dit bedrag werd in driemaal afbetaald, gedurende vier jaren. In datzelfde jaar leverde hij ook een 'halfsleten Drentse fok' voor 45 gulden. Dit bedrag werd in vier termijnen afbetaald, waarvan de laatste in 1905, dus na 21 jaar. Over armoede en vertrouwen gesproken!

Beroepsvaart en pleziervaart

Het grootste deel van de zeilproductie gaat naar de beroepsvaart: vracht- en vissersschepen. Opvallend zijn de leveranties aan de vissers uit Wierum en Paessens-Moddergat. In 1883 werden deze dorpen door een ramp getroffen waarbij bijna de gehele vissersvloot en veel mensenlevens verloren gingen. Maar rond 1920 ging het goed met de garnalenvangst op de Waddenzee. Er werd goed verdiend en zeker vijftien vissers konden bij Molenaar nieuwe zeilen bestellen.

Schippers en vissers waren zelf mans genoeg hun nieuwe zeilen op het schip aan te slaan en te 'trimmen'. Maar rond 1915 is er een bepaalde kentering in de 'doelgroepen' te bespeuren. De pleziervaart is duidelijk in een groeifase. Voor de boeiers is het Molenaar zelf die de zeilen hijst en past, in de thuishaven of te Grouw. Dat levert in de boeken opmerkingen op als 'staat er mooi bij' of 'moet niet te ruim op de giek'. Deze nieuwe klantenkring woont aanvankelijk voornamelijk in Friesland, maar gaandeweg weten jachtbezitters in heel Nederland Molenaar te vinden. Na 1920 komen ook kleinere jachtjes als Vrijbuiters, Twaalfvoetsjollen, Regenbogen en plezierschouwen om de hoek kijken. Bijzondere orders voor maatwerk waren er ook, zoals een 'wedstrijdzeil' in 1926 voor schipper Lammert Brouwer uit Nijbeets voor zijn skûtsje *Rust na Arbeid*. Het is voor het eerst dat het woord 'wedstrijdzeil' in de boeken valt. Het zeil wordt gemaakt uit Amerikaans katoen no. 1. En nog een tweede bijzonderheid: het wordt 'nog uit de hand genaaid door IJme Alkema in 182 uren'. Brouwer moest hiervoor wel achttien gulden meer betalen. De naaimachines hadden inmiddels al lang hun intrede gedaan. Leveringen aan de beroepsvaart nemen in de jaren twintig gaandeweg af. Maar vanaf de jaren dertig van

de vorige eeuw krijgt Molenaar de Groningse Scheepswerf Gideon als vaste klant. Zij bouwden tientallen van de later zo bekende Groninger coasters van 200-350 ton. Molenaar leverde voor deze schepen dekkleden over de luiken, kleden over de kappen, hoezen over de luchthappers en de open stuurstand. In de eerste jaren kwam daar soms nog een steunzeiltje bij. Het ging om flinke orders, tussen de achthonderd en twaalfhonderd gulden.

Topjaar

Eind jaren dertig bloeit de watersport als nooit te voren. Er worden zeilen gemaakt voor alle gangbare klassen zoals Vrijbuiters, BM, 16 m², Olympiadjollen, 22 m², 30 m² en Regenbogen. De afnemers wonen over het hele land verspreid. Het jaar 1938 was een topjaar met 285 complete tuigen en daarbij nog eens zo'n zes-

rechts: Simke Molenaar op zijn zeilmakersbank. Hij nam het bedrijf rond 1900 over

De huidige werkvloer in Grou. Dacron deed als doeksoort zijn intrede in 1960





1969. in de loop der jaren steeg het aandeel van jachttuiggen sterk, daarna volgde de chartervaart

tig dekten. Er werd dus naast ander werk bijna elke dag wel een nieuw tuig gemaakt! Niet onvermeld mag blijven dat er ook nog veel voor boeren werd gewerkt: hooinetten en hooikleden maken en herstellen, hoornen staarttouwen, paardenleidsels, paarden- en koeiendekken etc.

Kort voor de oorlog lanceert Bruynzeel het 'Valkjacht'. Het eerste jacht dat uit door Bruynzeel geproduceerd hecht hout in eigen fabriek wordt gebouwd. Molenaar mag na een zeer scherpe calculatie de eerste tweehonderd tuigen leveren. Dan breekt de oorlog uit. Toch worden tot 1944 regelmatig nieuwe zeilen geleverd. Er komt ook meer reparatiewerk. Totdat in 1944 de zeilmakerij geheel inzakt. De grotere bedragen die dan nog binnenkomen, zijn afbetalingen van de beroepsschippers.

Het jaar 1945 begint aarzelend maar vanaf maart trekt het weer aan. In 1947 komen de jachtwerven ook weer terug. Opvallend veel bestellingen voor nieuwe zeilen 'naar het oude model', dat dan intussen zeker 10 jaar oud is. Vanaf 1956 worden tientallen tuigen gemaakt voor de Celebrity-klasse. Deze speciale uitvoering van de 16 m² (met toreнтуig en midzwaard) werden bij Alberda in Sneek en bij Wester in Grouw gebouwd voor de export naar Amerika.

In 1965 kwam Pim Schurink in het bedrijf, een neef van Tjerk Molenaar. In de zomer draaide hij mee in de zaak en in de winter ging hij op pad om werk binnen te halen.

Door verschil van zakelijk inzicht duurde dit dienstverband slechts korte tijd. Toevallig kwam in dezelfde tijd een baan als bedrijfsleider vacant bij zeilmaker De Vries, ook in Grouw. Hier bleef Schurink vijf jaar actief tot hij in 1979 weer bij zijn oom Molenaar begon. Er werden nu duidelijke afspraken gemaakt en in hetzelfde jaar nam Schurink het bedrijf over. Al gauw zag hij dat er teveel personeel en te weinig werk was. Schurink besloot drastisch te saneren. Door de nadruk te leggen op hoge kwaliteit van de gemaakte tuigen en het stipt nakomen van afgesproken levertijden wist hij binnen korte tijd het tij te keren.

In de loop van 1980 kwam er ook weer meer werk uit de jachtbouwwereld. Ook breidde in deze periode de chartervaart zich geweldig uit. Veel schippers wisten Grouw te vinden.

Brandkast

Ondertussen was de overdracht van kennis nog nooit het gilde-tijdperk ontstegen. Overgrootvader Tjerk Molenaar had alle maten en modellen in zijn hoofd. Grootvader Simke werkte volgens bestekken die hij alleen kende en kon (laten) uitvoeren. Zoals de meeste zeilmakers was hij doodsbenaauwd dat personeelsleden met zijn gegevens naar een concurrent zouden overlopen of voor zichzelf zouden beginnen.

Oom Tjerk Molenaar was de eerste die volgens tekeningen ging werken. Het meten en tekenen had hij op een speciale cursus geleerd. De tekeningen gingen wel in de brandkast. Overigens bestaat er nog steeds geen officiële opleiding voor zeilmaker, de vakkennis gaat nog steeds over van vader op

zoon en van leermeester op leerling. Schurink besloot een computer aan te schaffen om te moderniseren. Jaap Jongsma, in 1986 aangenomen als leerling zeilmaker, had er plezier in en leerde zichzelf de benodigde vaardigheden aan. Mede hierdoor ontwikkelde hij zich tot de beoogde opvolger van Pim Schurink. Pierre Modderman kwam in 1991 in het bedrijf. Hij werd belast met de watersportwinkel, die door mevrouw Schurink was opgezet en door haar werd gerund. Verder ging Modderman zich met het tuigen van jachten bemoeien. Hij en Jongsma zouden het bedrijf uiteindelijk in 2005 officieel van Schurink overnemen.

Modernisering

Jongsma en Modderman gingen meer aandacht besteden aan grote wedstrijdachten, aan eenheidsklassen en vooral aan jeugdklassen. Vooral dit laatste bleek een gouden zet: veel jeugdzeilertjes van toen zeilen nu in hun gezinsjachten nog steeds met Molenaarzeilen. Ook de hausse in de Lemsterakenklasse, rond 1995, legde de zeilmakers geen windeieren. Molenaar is nu marktleider in deze klasse. Omdat de ontwikkeling en fabricage van de moderne doeksoorten en het per computer berekenen van jachtzeilen in korte tijd zo'n grote vlucht had genomen, besloten Jongsma en Modderman in 2004 een samenwerkingsvorm aan te gaan met de Amerikaanse Quantum Sail Design Group.

Ondanks deze modernisering, blijven de plat- en rondbodems belangrijk. Toen Jongsma en Modderman in 2005 het bedrijf van Schurink overnamen, bestond één van de mooiere opdrachten uit een nieuwe tuigage voor de *Groene Draeck*. Zo'n 40 tot 50% van de SKS-vloot vaart met Molenaarzeilen en zelfs zo'n 70 tot 80% van de IFKS-skûtsjes. Na bijna 300 jaar is zeilmakerij Molenaar nog springlevend en gereed voor de toekomst. ♪

BEWINDVOERERS

ZEILMAKERIJ MOLENAAR

1720	Ype Douwes Faber
1769	Ate Ypes Faber
1804	Sipke Sjoerds
1828	Wybe Dam & Hidde Tjelkens
1847	Evert Sikkema
1872	Theunis Sikkema
1884	Tjerk Molenaar
± 1900	Simke Molenaar
1923	Tjerk Molenaar
1979	Pim Schurink
2005	Jaap Jongsma & Pierre Modderman