



oud nieuws

Uitgegeven door de historische vereniging van Krimpen aan de Lek “Crempene“

Nr. 12, april 2017

Beste leden,

Na lange tijd weer een nieuwsbrief. Nog steeds zijn we er niet in geslaagd om de beoogde regelmaat in het uitbrengen van een nieuwsbrief waar te maken. Kunt u ons daarbij helpen? Suggesties voor te behandelen onderwerpen, een bijzondere foto of een verhaal zijn welkom, maar zeker ook reacties op onze nieuwsbrieven. Een eigen bijdrage zou natuurlijk helemaal mooi zijn.

Toch hebben we niet stilgezeten afgelopen periode. Het papieren archief (documenten, foto's, boeken, etc.) heeft een definitieve plaats gekregen in een kamer van de Dertienhuizen. Veel materiaal werd geïnteriseerd en gedigitaliseerd. In ons bezit zijnde voorwerpen werden opgeslagen in de loods van de familie Bruinenberg. Nogal wat energie is gestoken in diverse exposities in de oude Marskramer en recent in de bibliotheek in het nieuwe Cultuurhuis. Het is fijn dat we velen van u daar hebben ontmoet.

Zoals waarschijnlijk al bekend wordt er binnenkort op de Markt een monument onthuld ‘De Krukas uit een Bolnesmotor’. Het leek ons in dit verband goed in deze nieuwsbrief aandacht te besteden aan de geschiedenis van Bolnes Motorenfabriek, die voor vele Krimpenaren een belangrijke plaats heeft vervuld in hun leven. Wij hebben hiervoor teruggerepen op een eerder door dhr. Leen Boon geschreven hoofdstuk in het boek ‘Krimpen door de eeuwen heen’. Deze tekst is in grote lijnen uit het boek overgenomen.

De geschiedenis van Bolnes zoals door Boon beschreven, kwam voor hem vooral tot leven in een interview in het "Raadhuisje" het privé werk- en hobby domein van dhr. J.H. Van Cappellen, in samenspel met zijn vriend, gewezen mededirecteur en -bestuurder dhr. Spruit. Waar de tekst van Boon, vanwege het feit dat deze in 1984 in de actualiteit van toen werd geschreven, aanpassing behoefde is deze door ons uitgevoerd.

Veel leesplezier.
Hans Dekker

BOLNES MOTORENFABRIEK, stuwkracht in staal. (teksten uit het boek *Krimpen door de eeuwen heen 1984* van Leen Boon)

In 1885 begint Johann Hendrik van Cappellen in Bolnes een gieterij en machinefabriek. Dat dit later voor Krimpen aan de Lek en vele Krimpenaren van groot belang zou blijken kon niemand voorzien.



Voorgeschiedenis

Tijdens de voorgeschiedenis was het niet van een leien dakje gegaan. De gezondheidstoestand van Johann van Cappellen vroeg om een zittend beroep. Hij werd horlogemaker. Maar niet professioneel. Hem trok meer het grotere mechaniek. Hij maakte een kleine stoommachine, kocht er een zaagraam en stoomketeltje bij en begon aan de rivierdijk tussen Schiedam en Vlaardingen een houtzagerij.

Het ging goed. Tot op de dag in 1875 dat de oude brandverzekering was verlopen, een nieuwe nog niet was gesloten...en door onbekende oorzaak de gehele zaak in vlammen opging.

Johann, die een begaafd musicus was en kerkorgel, cello en piano speelde, was tijdens het uitbreken van de brand op een muziekavondje. Zijn vrouw en dochtertje konden bijtijds het vuur ontvluchten, maar met zijn gezin stond Johann Hendrik van Cappellen (28) als een arm man op straat.

Toen las hij een advertentie. De Gieterij Bakker in Ridderkerk zocht een medefirmant. Johann solliciteerde, werd benoemd en bekwaamde zich in de kennis en techniek van het gieten en bewerken van hoofdonderdelen voor vlasbraakmachines. Maar dat niet alleen. Bakker ging ook over tot het maken van buigbanken, ponsen en scharen voor de stalen scheepsbouw. En behalve de toename van zijn bestuurservaring verbreedden zich de capaciteiten van Johann in de wereld van de techniek. Maar toonaangevend bleef zijn liefde voor de stoommachines. De grote waarde daarvan werd al spoedig duidelijk. In Slikkerveer had Willem Smit de dynamo ontwikkeld en hij kreeg drie belangrijke opdrachten: de elektrische verlichting van de gevangenissen in Scheveningen, Arnhem en Breda. Uit te voeren met door stoommachines aangedreven dynamo's. Tijdens een gezellig onderonsje met muzikale omljsting hoorde Johann daarover praten en zijn enthousiaste reactie was: 'Ik zal die stoommachines wel maken'.

De vlieger ging op en onder zijn leiding maakte Bakker & Co de stoommachines. Het anker van de dynamo kreeg een vergrote uitvoering, waardoor het tegelijk als vliegwiel dienst deed. In die tijd iets geheel nieuw en in het buitenland nauwelijks bekend.

Bas Bakker, een zeer vindingrijk man, kwam in 1879 met het plan om rubberartikelen te gaan maken. Maar daartegen kon Van Cappellen met de beste wil van de wereld geen 'ja' zeggen en in 1885 startte hij met een eenvoudige gieterij zijn eigen onderneming. Het geld kon hij lenen van de gebroeders Pot en het aflossen gebeurde in natura. Met bolders, kluizen en verhaalklampen.

J.H. van Cappellen Fabrikant van Stoom-en andere Werktuigen

Johann Hendrik van Cappellen (38) stichtte in 1885 op een stuk griend in Bolnes de gieterij en machinefabriek 'J.H. van Cappellen Fabrikant van Stoom-en andere Werktuigen'. De zaak bleek levensvatbaar te zijn. De gieterij werd uitgebreid en er kwam een machinefabriek bij. Het ligt voor de hand, dat Van Cappellen daarbij zijn Bakker-ervaring in praktijk bracht. Ook hij begon de fabricage van werktuigen.

Ponsmachines, slagscharen en buigbanken voor de scheepsbouw en stuurinrichtingen en handlieren voor de op de werven gebouwde vaartuigen. Maar wat zal het hem tot een vreugde zijn geweest, toen ook in zijn eigen bedrijf stoomwerktuigen in productie kwamen. Op de Nederlandse haringloggers stonden stoomspillen en ketels van Engels fabricaat. Natuurlijk trokken ze de volle aandacht van Johann van Cappellen en hij kwam tot de overtuiging dat hij ze goedkoper kon leveren.

Na de berekeningen volgden de offerte en kwamen de opdrachten. Een groot aantal installaties werd geleverd en gemonteerd. En in figuurlijke zin werden de kleintjes groot. De goede reputatie leidde tot orders voor stoommachines en ketels met grotere vermogens. Weldra konden de aantallen pk's met drie cijfers worden geschreven. 100 pk voor een veerboot in Rotterdam en 350 pk voor de passagiersboot 'Stad Zierikzee'. Een ontwikkeling die veel perspectief bood. Ook de verscheidenheid in producten nam toe door stoomlieren en werktuigen onder meer voor



houtzagerijen. Met andere producten bewezen zij het bestaan van een brede scala van belangstelling, ondernemingsgeest, kennis en capaciteiten.

N.V. Machinefabriek Bolnes voorheen J.H. van Cappellen

Een gegeven is, dat een zakelijke ontwikkeling vaak gepaard gaat met problemen in de intermenselijke verhoudingen. Een mens is geen ruw stuk gietwerk dat men door draaien, schaven, fraisen, boren of wat dan ook kan bewerken tot een eindproduct dat binnen de toegestane toleranties past in of bij de bestanddelen van het hem omringende geheel. Ook de Van Cappellens kwamen te staan voor deze en andere niet eenvoudige problemen die om een oplossing of aanpassing vroegen. Onder meer vroeg de realisering van stoominstallaties met vermogens tot 1200 pk dringend om een groter terrein en om verruiming van de productiemogelijkheden. In dat kader werd het jaar 1908 in de geschiedenis van Bolnes een mijlpaal van ingrijpende betekenis.

Het bestaande bedrijf kreeg een nieuwe naam. 'N.V. Machinefabriek Bolnes voorheen J.H. van Cappellen'. Johann Hendrik van Cappellen (61) deed een stap terug en gaf het stuurrad in handen van zijn zoon Cornelis Willem (32) die al sinds 1890 had bewezen, dat hij behalve over een bij tijden onstuimig reageren op de wereld om hem heen, ook beschikte over twee rechterhanden en een grote mate van inzicht en initiatief.

De Zaag Krimpen aan de Lek

Twee jaar later viel de beslissing dat de toekomst van Bolnes zou liggen in Krimpen aan de Lek. Op het riviereiland de Zaag bestond in die tijd een jong bedrijf, de 'scheepswerf Rotterdam' met als directeuren Pieter Abraham van Halewijn en Cornelis Hoogerwaard. Op 19 april 1910 verkochten Van Halewijn en Hoogerwaard hun opstallen en het tijdelijk recht van erfpacht op de ruim 4 ha grond voor tweeduizend vijfhonderd gulden aan de Machinefabriek Bolnes. Bij die transactie kreeg Bolnes ook de aan de scheepswerf verleende vergunningen tot 'het maken van ophogingen en verdedigingswerken, het uitvoeren van afgravingen en wegbaggeren voor een ligplaats van vaartuigen en tot het bouwen van een vaste brug'.



Op de Zaag kwam een proces op gang van reorganisatie, aanleg en opbouw. De scheepsbouwloods werd ingericht tot machinefabriek, over de Bakkerskil kwam een wagen brede houtenbrug met één leuning. Weldra klonk in koor de hartklop van een nieuwe ruwolie-motor. Cornelis Willem van Cappellen had hem vroegtijdig gesignaleerd als een concurrent van de stoommachine en besloot om hem zelf te gaan maken.

Als een eerbetoon aan de inzet en de toewijding die hebben geleid tot de voortgaande ontwikkeling van de Bolnesmotoren, zouden we nu tot in details op de technische toer moeten gaan. Maar een beknopte formulering in het kleine bestek van dit verhaal zou het beoogde doel nooit kunnen bereiken.

Daarom gaan we in navolging van de stichter Johann Hendrik van Cappellen ook een kleine gieterij beginnen. Onze gietvormen bestaan uit jaartallen en in die jaartallen gieten we een korte vermelding van de feiten die mijlpalen waren in de geschiedenis van Bolnes.

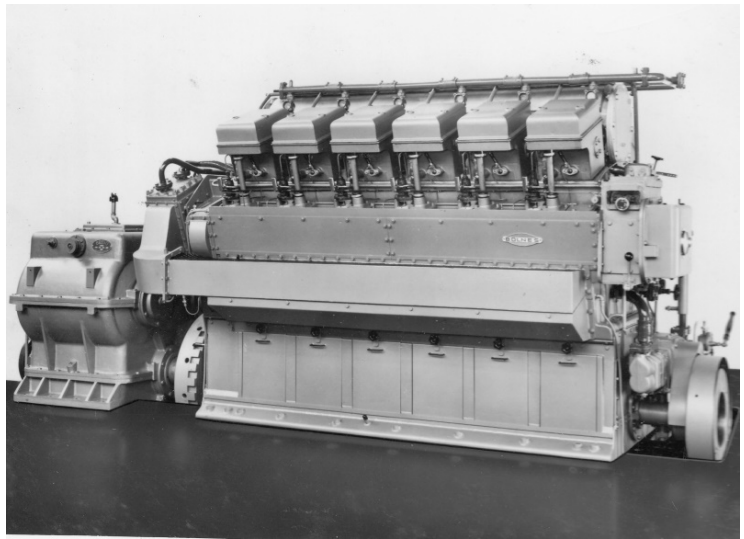
Johann Hendrik van Cappellen (1847-1919).....	1885-1908
Cornelis Willem van Cappellen (1876-1954).....	1890-1954
Johann Hendrik van Cappellen (1902-1985).....	1926-1982
Cornelis Willem van Cappellen (1933-2000).....	1959-1988

1885	Johann Hendrik van Cappellen sticht gieterij en machinefabriek in Bolnes.
1908	Cornelis Willem van Cappellen neemt de leiding over van zijn vader.
1909	De eerste gloeikopmotor
1910	Verhuizing naar de Zaag in Krimpen aan de Lek
1913	De eerste gloeikopmotor met kruiskop. De toepassing van het bij de stoommachines gebruikelijke kruiskopprincipe was een initiatief van Cornelis Willem van Cappellen. Het betekende een belangrijke verbetering. Bolnes was de enige fabriek ter wereld die bij het vermogen van de door haar gefabriceerde dieselmotoren de kruiskop toepaste.
1926	Johann Hendrik van Cappellen (24) komt bij zijn vader in de zaak. Een van zijn eerste taken is het ontwerpen van een dieselmotor, gebaseerd op de ervaringen met de sinds 1909 met succes gefabriceerde gloeikopmotoren. Via een latere vinding gaf hij de kruiskop de vorm van een zuiger, die daardoor tevens werkte als een extra spoelpomp en een vergroting van het vermogen mogelijk maakte.
1932	De eerste dieselmotor met centrale druksmering.
1948	J.H. van Cappellen maakt een studiereis naar de Verenigde Staten. Bij Amerikaanse motorfabrikanten ziet hij toegepast, wat hij al geruime tijd als mogelijk veronderstelde en gewenst achtte: het lassen van het motorframe en het samenstellen van de motor uit eenvoudiger standaard-onderdelen. In samenwerking met Prof. Ir. Kroon van de Technische Hogeschool in Delft wordt een nieuw motortype ontworpen, gebaseerd op de waarden: 50 pk per cilinder bij 430 omw/min.
1949	De eerste gelaste dieselmotor draait.
1958	De eerste gelaste dieselmotor in V-uitvoering draait. Naast de zogenoemde lijnmotoren met 1 rij cilinders is de V-motor ontwikkeld. Onder de hoek van 36 graden leveren twee rijen cilinders een naar evenredigheid groter vermogen.
1959	Met Cornelis Willem van Cappellen (26) treedt de vierde generatie in rechte lijn in dienst van het bedrijf.
1971	De voortgaande ontwikkeling van het bedrijf op motoreengebied leidt tot een naamsverandering. Voortaan heet het bedrijf 'Bolnes Motorenfabriek BV'. Als beleggingsmaatschappij wordt in het leven geroepen de 'BV Machinefabriek Bolnes'. J.H. van Cappellen wordt directeur van deze BV. De directie van de 'Bolnes Motorenfabriek BV' wordt vanaf dit moment gevormd door, de heren J. Bode, C.W. van Cappellen, P. Groeneweg en A.C.M. van Putte.
1974	P. Groeneweg beëindigt op eigen verzoek zijn werkzaamheden. J. Bode wordt korte tijd later benoemd tot algemeen directeur.
1982	J.H. van Cappellen beëindigt zijn werkzaamheden bij de 'BV Machinefabriek Bolnes'. C.W. van Cappellen volgt hem daar op als voorzitter van de raad van beheer en wisselt tegelijkertijd zijn functie van directeur van de 'Bolnes Motorenfabriek BV' voor die van commissaris.
1985	100 jaar Bolnes Motoren
1988	Overname van Bolnes Motoren

Ontwikkeling dieselmotoren

De ontwikkeling van de Bolnes-dieselmotoren en de daarmee gepaard gaande groei van het bedrijf spreken ook duidelijk uit de volgende vergelijkingen. De eerste dieselmotor (1926) had 1 cilinder en een vermogen van 25 pk.

De in de dertiger jaren gefabriceerde driecilinder-dieselmotor 3-HS-270 leverde 180PK, was 2.60 m lang, 2.34 m hoog boven de werkvloer en woog 11200 kg. De motor van de periode na 1971, de DNL 190/600 levert met 3 cilinders 570 pk dus het meer dan drievoudige vermogen, is 10 cm korter, 27 cm lager en weegt 7200 kg. Dat wil zeggen 4 ton of wel 35% lichter.

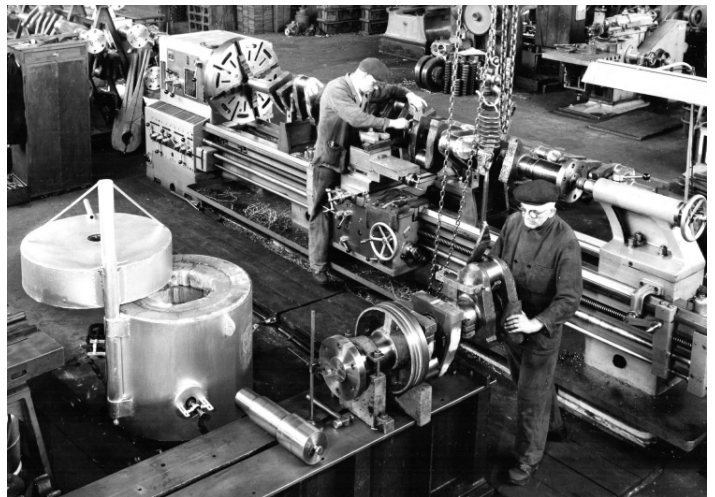


Via een climax komen we terecht bij een van de Bolnes-paradepaarden, de 20 V-DNL 190/600. Lang 6,50 m en 2,26 m hoog levert hij met 20 cilinders 3800 pk in een machtig en imponerend eindproduct met een gewicht van 33,5 ton.

Personeel

Uit de gesprekken die heer Boon voerde om het verhaal over de geschiedenis van Bolnes te kunnen schrijven viel op dat in ruime mate aandacht wordt besteed aan het persoonlijk belang van de mensen van Bolnes; van de enkeling en van de gemeenschap. In dit verband gaf de heer J.H. van Cappellen zijn gevoelens als volgt weer:

‘Kapitaal en arbeid zijn in wezen hetzelfde, want kapitaal wordt door arbeid verkregen. Wij mensen, werkend in een bedrijf, ieder in zijn eigen functie en met zijn eigen verantwoordelijkheid, zijn de kapitaalmakers. Het is een wederzijds belang, wanner kapitaalverschaffers en kapitaalmakers samenwerken en niet elkaars tegenstanders zijn. Ook de menselijke factor moet in het bedrijf een rol spelen. Wanneer de technische en zakelijke kennis aanwezig zijn en men kan het niet met elkaar vinden, dan blijft het succes achterwege. Het ‘Grote Boek’ spreekt in dit verband in de Korinthebrief van de Liefde’.



Zulke overweging dienen als praktische richtlijn het belang van de 220 mensen van Bolnes. Dat bevestigen ook de levende voorbeelden van families die via een of meer leden uit soms vier opeenvolgende generaties voor Bolnes hebben gekozen. In 1984 werkten in het bedrijf 100 mensen uit Krimpen aan de Lek.

Recessie en einde Bolnesgeschiedenis

In 1985 is het eeuw feest gevierd. De recessie van de tachtiger jaren ging niet onopgemerkt voorbij. Ondanks modernisering en sterkere gerichtheid op het buitenland (in 1984 een miljoenenopdracht verkregen

voor 10 lijnmotoren met totaal 78 cilinders en een gezamenlijk vermogen van 15000 pk) stopt in 1989 de fabricage van de Bolnesmotoren. De Bolnesmotoren reparaties gaan in 1988 over naar Stork Wärtsilä Diesel. Een ander deel wordt Bolnes MultiTechniek. De gebouwen op de Zaag worden ondergebracht bij Bolnes Vastgoed. Tot 1996 blijft Wärtsilä in de gebouwen van Bolnes op de Zaag, daarna verhuizen ze naar Schiedam.

Veel oud medewerkers van Bolnes vinden werk bij Wärtsilä. Andere kunnen blijven werken bij bedrijven die in de Bolnes gebouwen worden gevestigd. In 2017 zijn nog steeds 300 Bolnes motoren wereldwijd in bedrijf. Hiervoor wordt nog steeds service verleend en onderdelen geleverd. Bijzonder is dat er een schokker gebouwd in 1908 nu voor de wal ligt met de bolders waar eerder in dit verhaal over wordt geschreven.



Een lange weg met een fascinerende ontwikkeling. Van de gegoten bolder naar de 20 cilinder V-motor. Dankzij de stuwende kracht van de mensen van toen.

Er komt in mei een nieuw boek uit over de Bolnes motoren: 'Stuwkracht in Staal' van Jan Vegter

Mededelingen

- Het monument 'De Krukas uit een Bolnesmotor' is mogelijk gemaakt dankzij sponsoring door Wärtsilä Netherlands B.V. en Qantiparts B.V. met medewerking van Bolnes Vastgoed en kunstenaar Leo Jongenotter.
- De vereniging heeft een laptop, printer/scanner en beamer aangeschaft. Dit was mogelijk door een gift (€1750,-) van het stimuleringsfonds van de Rabobank Krimpenerwaard.
- We hebben diverse voorwerpen, documenten en fotoarchief (1940-2015) ontvangen van Mannenkoor Internos.
- Van dhr. Cees Duyser kregen we diverse digitale foto's van de Nederlands Hervormde Kerk.
- Van diverse personen hebben we een aantal boeken ontvangen over Krimpen aan de Lek.
- Ook hebben we weer verschillende foto's gekregen en gescand en opgeslagen in ons fotoarchief.

COLOFON

Oud Nieuws wordt uitgegeven door de historische vereniging van Krimpen aan de Lek 'Crempene'

Redactie en opmaak: Gijs en Elsa Moerkerken

Correctoren: Aris Middelkoop en Jan Kees Wepster

Secretariaat: Buitenweg 8
2931AC Krimpen aan de Lek
Tel: 0180-522465

e-mail: crempene@telfort.nl

website:

www.historischeverenigingcrempene.nl

facebook: www.facebook.com/historischeverenigingcrempene

[historischeverenigingcrempene](https://www.facebook.com/historischeverenigingcrempene)

Iedereen hartelijk dank voor deze bijdragen aan onze historische vereniging.

Foto's over Krimpen aan de Lek zijn altijd welkom. Heeft u er nog? Wij scannen en de foto krijgt u retour.

Wist u dat we iedere eerste vrijdagmiddag van de maand (van 14.00 u. tot 16.00 u.) aanwezig zijn in de bibliotheek? Ook hebben we een fotowand in de bibliotheek. Kom eens een keertje langs!