

Ploffen, stoten en trillingen

Een eeuw geleden voeren bijna alle jachten nog zonder motor. Wie overwoog er een in te bouwen begaf zich dus op compleet onbekend terrein. Zoals de eigenaar van het Fries jacht *Njord*, die in 1914 besloot de stap te wagen. En zelfs toen al speelde de overweging: een electro- of toch maar een verbrandingsmotor?

Tekst: **Klaas Smit** Foto's: **Sybre Kingma Boltjes**



Zoals begrijpelijk voor die tijd werd ook het Friese jacht *Njord* in 1867 motorloos opgeleverd. Jachteigenaren hadden schippers in dienst en die waren de zeilkunst meer dan meester. Maar vijftig jaar later werden motoren meer en meer gemeengoed en overwoog ook de familie Kingma Boltjes een exemplaar in de *Njord* te laten plaatsen. Er volgde een uitgebreide zoektocht met veel overleg en discussie.

De familie Kingma Boltjes is al 130 eigenaar van de *Njord* en heel veel historie over het schip is bewaard gebleven. Zo ook de correspondentie met machinefabrikanten J. & H.W. van der Ploeg uit Grouw. De brieven die Van der Ploeg stuurde naar notaris T.Y. Kingma Boltjes te 's-Gravenhage zijn er nog steeds. De antwoorden aan de fabriek ontbreken en zijn ook niet meer boven water te halen; de fabriek met alles erin is afgebrand en daarmee

De *Njord* in 1960, toen al bijna een eeuw oud

is helaas de helft van de correspondentie verloren gegaan.

Welke motor is geschikt?

De eerste brief van Van der Ploeg over een motor voor de *Njord* dateert van 19 december 1914. De *Njord* ligt in Grouw, zodat het voor de hand ligt om ter plekke een machinefabri-

kant te vragen welke motor geschikt is. T.Y. Kingma Boltjes, sinds 1897 eigenaar van het Fries jacht, correspondeert via brieven met machinefabrikanten Van der Ploeg. Kingma Boltjes is in 1914 al 72 jaar en een hulpmotor is op die leeftijd geen overbodige luxe. Hij kende twee of drie andere schepen met een motor, maar voor de rest was het een onontgonnen terrein. Pionieren op terra incognita was het enige dat Kingma Boltjes kon doen. In de eerste brief meldt Van der Ploeg dat hij de eer heeft “u mee te delen, dat wij voor gebruik in kleinere pleziervaartuigen, verschillende motoren hebben zien gebruiken, waarbij in den regel te veel gezien wordt op ‘goedkoop bij aanschaffing’ en waarbij men dan later vrij wat last ondervindt onderweg.” Dit was een antwoord op vraag die T.Y. Kingma Boltjes 15 november 1914 had gesteld aan Van der Ploeg. Opvallend is het keurige woord- en taalgebruik van machinefabrikant Van der Ploeg in zijn getypte brieven. Van der Ploeg gaat verder en meldt dat een Amerikaanse éencilinder het goedkoopst is, maar ongeschikt vanwege het lawaai dat de motor produceert. Wat betreft lawaai is een viercilinder motor de beste keus, maar die is voor het doel te duur.

Op verkenning naar Zweden

In nog steeds de eerste brief van Van der Ploeg aan T.Y. Kingma Boltjes staat verder: “Op een reis in 't Noorden ontdekten wij een motor, die ons voor het onderhavige geval zeer geschikt toelijkt. Flink soliede gebouwd, klein van bestek en bedrijfszeker. Deze motor die wij meenen is een Zweedse motor Penta genaamd, welke motor voor 5 P.K. reeds ook twee cilindrig gemaakt wordt. Dat de motor tweecilindrig is, of liever meercilindrig, vinden wij juist gewenscht, daar hierdoor het hinderlijk ploffen en stoten minder erg is dan bij de éencilinder.”

Verderop in de brief lezen we dat met 't Noorden Gotenburg wordt bedoeld. Van der Ploeg raadt de 5 pk benzine binnenboordmotor van Penta aan en verwacht dat de kosten daarvan fl. 800,- zullen bedragen, inclusief montage-werk, maar exclusief timmerwerk door de werf Postma in Grouw. Het totale gewicht van de motor zal 165 kg zijn. De lengte van de motor is ongeveer 80 cm en de breedte 43 cm, zodat hij prima onder het tafeltje geplaatst kan worden.

Van der Ploeg vertelt in de brief nog dat zij zelf voor hun brandspuiten een Gardner motor gebruiken. De kleinste is 5 pk met slechts één cilinder. De Gardner van 10 pk heeft wel twee cilinders, maar is te groot. De prijs van de 5 pk Gardner is dezelfde als die van

de Penta, “zoodat wij in alle opzichten deze motor [Penta, red.] kunnen aanbevelen.” Van der Ploeg herhaalt het afraden van de Amerikaanse motor aan het eind van zijn brief.

Familieoverleg

Onderaan de brief vinden we nog een handgeschreven tekst, die afsluit met “Veel groeten Pa”. Dit handgeschreven berichtje was bedoeld voor zoon Pieter Kingma Boltjes, notaris te Jorwerd. Vader T.Y. Kingma Boltjes vraagt aan zijn zoon die dichterbij Grouw woont: “Reeds een antwoord van den Heer vd Ploeg. Wat denk jij ervan. Heb jij soms ook nog eens iets vernomen omtrent deze zaak?” Hij heeft de brief van Van der Ploeg met deze vraag doorgestuurd naar zijn zoon. In het handgeschreven tekstje staat namelijk ook nog dat hij de brieven wel terug wil om ze bij elkaar te bewaren.

Is een buitenboordmotor een alternatief?

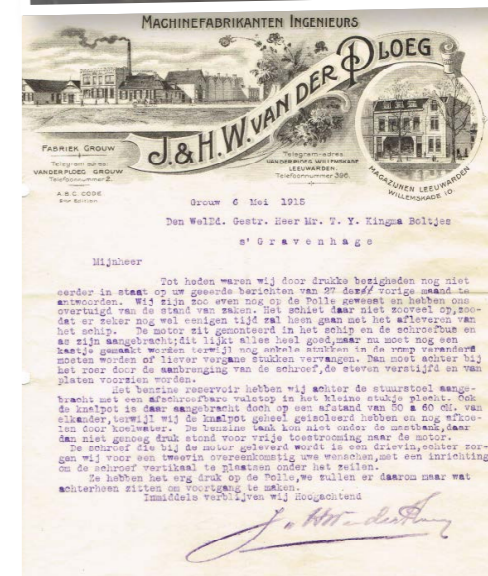
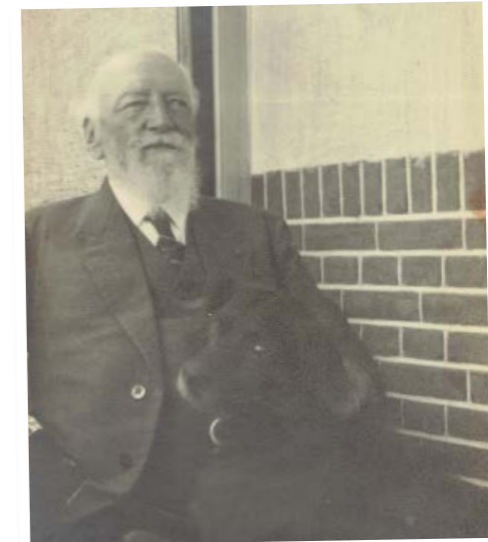
Van der Ploeg stuurt een tweede brief op 6 januari 1915 naar T.Y. Kingma Boltjes: “In het bezit van uwe geeerde berichten d.d. 4 Jan. haasten wij ons u mee te delen, dat de buitenboord motor voor uw schip zeer geschikt is.” In deze brief staan meer typfouten dan in de vorige, wat doet vermoeden dat hij met meer emotie is opgesteld. Dat vermoeden wordt bevestigd door de rest van de inhoud van de brief.

Van der Ploeg haalt alle argumenten aan die hij kan bedenken om Kingma Boltjes af te brengen van het idee een buitenboordmotor aan te schaffen. Voor het bevestigen van een buitenboordmotor aan het schip moet het roer eraf worden gehaald, wat een heel werk is. De motor is daarnaast een lastig stuk bagage in het schip. De motor achter het schip hangen is eveneens niet eenvoudig en hij geeft meer vuiligheid wanneer je hem in het schip opbergt, omdat hij liggend smeerolie zal verliezen. Van der Ploeg zegt zelfs dat hij tegen zulke machientjes is die teveel trillingen in het schip veroorzaken.

Hij roemt de binnenboordmotor die ze hebben aangeraden. Deze is veel handiger wanneer het zeilend even lastig is: “...de motor wordt even aangezet en stil gezet als de nauwte gepasseerd is. Bij een buitenboorder moet het roer afgenomen en dit natte vaak vuile instrument binnenboord gehaald...”

Een binnenboordmotor moet het worden

Van der Ploeg gaat door over de binnenboordmotor. “Van de fabrikanten in Zweden kregen wij een mededeeling dat wij in deze tijden niet meer tegen vroegere condities konden kopen, daar de materialen zooveel duurder



geheel boven: Tjomme Ynte Kingma Boltjes in 1928, de Haagse notaris liet de eerste motor in de *Njord* inbouwen

midden: Fraai bedrukt briefpapier van de machinefabriek uit Grouw die de Penta leverde

onder: Zoon Piet Kingma Boltjes aan de kade met vrouw Annie en zeilnecht Jelle staand in het wit

waren etc. doch dat men ons nog als demonstratiemachine een motor wilde zenden voor vroegere condities.” Het was inmiddels volop oorlog in West-Europa en dat dreef de prijzen



NJORD 150 JAAR

Na de eerste motor is in 1936, na 21 jaar dienst te hebben gedaan, de tweede motor ingebouwd, een Albin O2. Ook deze motor werd geleverd door Van der Ploeg, ditmaal voor fl. 405,45. In 1971, 35 jaar later, kwam er een Albin O22 in het schip. Deze motor kostte fl. 4000,-! Nu, 45 jaar later, doet deze motor het nog steeds prima. Pas recentelijk is het verzinkte benzinetankje met een inhoud van 8 liter vervangen. Het Fries jacht *Njord* viert in 2017 haar 150-jarig bestaan. Sybren Kingma Boltjes is de huidige eigenaar van dit mooie jacht en hij vond het tijd de historie vast te laten leggen in een boek. Er zijn vele documenten en foto's bewaard gebleven die het lezen en bekijken waard zijn voor een groter publiek. Later dit jaar zal het boek over de *Njord* verschijnen; we houden u op de hoogte.

natuurlijk op. Van der Ploeg is overtuigd van zijn eigen gelijk en van de kwaliteit van de Penta binnenboordmotor. Hij voert de druk in de alinea daarna nog een beetje op. "Wij hebben nu direct twee stuks 5 P.K. 2 cilinder motoren besteld met keerkoppeling, schroeven, etc. compleet. Deze machinetjes lijken ons zoo geschikt en goed, dat wij ze in Leeuwarden in onze showroom exposeeren, wanneer ze niet direct een plaats krijgen. Wilt u de komst van deze motoren afwachten, dat wij ze b.v. toonen aan uw zoon in Jorwerd, dan kunt u er later over besluiten."

En een elektromotor dan?

Ook al is maar de helft van de correspondentie bewaard gebleven, ze geeft een fantastisch inkijkje in de overwegingen en manier van communiceren een eeuw geleden. We citeren wederom uit een brief van Van der Ploeg, gedateerd 4 maart 1915. "U wilt mij hoop ik niet kwalijk nemen dat ik uw schrijven van 23 Febr. nog niet beantwoord heb. Wij hebben heel veel drukte en zeer veel eigenaardige regelingen door de drukkende tijdsomstandigheden, zoodat ik wel eens verschuiven moet, wat ik meen als niet meest urgent te mogen beschouwen." Wat een hoffelijk en openhartig excuus. "Wat betreft de elektromotor van uw neef de heer H. te Sneek informeerde ik bij een kennis van mij die mij nog mededeelde wat ik als

Een foto gemaakt van de *Njord* bij Grouw aan het begin van de vorige eeuw

links: Het Fries jacht is altijd binnen de familie gebleven en goed onderhouden

aanvulling kon beschouwen, van het geen ik reeds van deze motoren wist. De motor zooals uw neef bezit is een gemakkelijk te behandelen instrument, doch zooals u zelf reeds opmerkt moet de motor de energie ontnemen van een battery. Deze batterij kan net zooveel stroom zoowat bevatten dat met de machine gevaren kan worden van Grouw naar Sneek en terug. Nu is het een vervelend idee dat men precies gebonden is aan kracht voor een vaart van zoo en zoo lang." Dit is werkelijk de letterlijke tekst uit een brief uit 1915! De voorbehouden hadden van vandaag de dag kunnen zijn. Dit is precies de discussie die nu, anno 2017, nog steeds speelt.

Geen alternatief

De elektromotor als alternatief is hiermee afgeschreven vindt Van der Ploeg, want hij gaat als volgt door: "Wat de Zweedsche motoren betreft kan ik u meedeelen dat deze in Rotterdam zijn aangekomen en ik net zoeven de papieren voor inkleding heb opgezonden; de volgende week zullen denkelijk de motoren in Leeuwarden aankomen en zal ik uw zoon in Jorwerd een bericht zenden." Van der Ploeg schrijft niet alleen maar over

welke motor in zijn ogen de beste keus is voor de *Njord*. Ook zaken die in de wereld spelen en persoonlijke besommingen komen in de brieven aan bod. Een mooi voorbeeld daarvan is: "Door de couranten hebt u zeker reeds vernomen dat de door onze gemeente beroepen predikant het beroep heeft aangenomen. Wat de Deventer geschiedenis aangaat, moet ik u melden dat wij hier weinig of niets hooren; alleen vernamen wij dat de verpleegster in kwestie overleden is en dat zij zich zelf dit zou hebben aangedaan."

Piet(er) Kingma Boltjes

Zoon Piet is nauw betrokken bij de keuze van de motor voor de *Njord*. Afstand is in ieder geval een oorzaak daarvan. Het vervoer was tijdens de Eerste Wereldoorlog niet zo makkelijk als nu en een zoon in de buurt van Grouw is handig. Piet gaat echter niet alleen op pad, hij neemt zijn oom Sieber Boltjes mee. Die keus is niet toevallig. Sieber Boltjes is de halfbroer van Pieters vader en was voor T. Y. Kingma Boltjes eigenaar van de *Njord* (1888-1897). Op 28 maart 1915 stelt Piet zijn vader op de hoogte van hun bezoek aan Van der Ploeg in Grouw: "Gisteren ben ik met oom S. bij van der Ploeg geweest. Ons oordeel over de motor o.a. voor een schip als de *Njord* is niet gunstig, vooral omdat wij vreezen, dat er te veel gewicht in het schip komt en bij plaatsing van de motor er te weinig ruimte tusschen de banken overblijft."

linksonder: Motorkast met cardanisch opgehangen tafelblad waaronder inmiddels de derde motor staat, ook alweer een beestje op leeftijd

rechtsonder: Onder zeil



De motor weegt 230 K.G. of 460 Pond. Hiervan komt minstens 3/5 gedeelte boven de "boekdelling" [vlonders -red.]. Oom Sybren vreest, dat het schip hierdoor zeer wankel komt te liggen en het gevaarlijk wordt om er mee te zeilen." Piet vraagt zijn vader thuis eens uit te meten hoe groot 80 cm lang, 50 cm breed en 50 cm hoog is. Hij veronderstelt dat zijn vader dan hun conclusie deelt dat de motor ongeschikt is. Hij vindt de motor er wel netjes afgewerkt uitzien. Een alternatief zou een 125 kg zware 2,5 pk motor zijn: "Deze motoren zijn niet op voorraad en zouden ontboden moeten worden, wat in deze tijd lang duren kan." Piet en Sybren, ook wel geschreven als Sieberen, want in die tijd was de schrijfwijze van een naam niet heel precies, zien nog een bezwaar: "In het huisje van de stuurstoel zou het benzinereservoir komen van 30 liter benzine. De hoeveelheid lijkt ons wel wat groot en ook niet zonder gevaar, maar men kan natuurlijk ook minder medenemen."

Dan maar geen motor?

Op 1 april 1915 schrijft Van der Ploeg dat hij het spijtig vindt dat de heer S. Boltjes de voorgestelde Penta van 5 pk niet ziet zitten. Van der Ploeg is er echter van overtuigd dat dit de enig passende motor is voor de *Njord*. T.Y. Kingma Boltjes heeft blijkbaar nog een vraag gesteld over Amerikaanse Robert motoren, doch daarover zegt Van der Ploeg: "De Robert motoren hebben wij nooit geheel bestudeerd, doch over het algemeen zijn deze dingen goed in het begin terwijl later ongemak optreedt, zoodat wij ons hier liever buiten houden." Van der Ploeg zegt nog expliciet dat hij niet perse zijn mening wil doordrijven, maar dat

hij onder geen beding een Amerikaans massamachientje wil plaatsen, ook al zou Kingma Boltjes hem van alle garantie vrijwaren.

De beslissing

In de brief van 23 april 1915 lezen we de uitkomst van alle overwegingen: "Van uwe geëerde berichten 20 dezer namen wij goede nota en zonden wij alreeds de motor etc. naar de werf van de firma Postma. Wij zullen de plaatsing met de firma Postma behandelen en zorgen dat ook alles op z'n best wordt ingericht." Van der Ploeg heeft de familie Kingma Boltjes er binnen 4 maanden van kunnen overtuigen om een 5 pk Penta benzine binnenboordmotor in de *Njord* te plaatsen. De kosten bedragen fl. 675,-, exclusief knalpot, benzinereservoir, waterleidingen, benzineleiding, etc. De rekening bedraagt in totaal fl. 811,50 en dat komt heel dichtbij de eerste inschatting van Van der Ploeg. En natuurlijk is de rekening voor het inbouwen van de motor bewaard gebleven. Verstandig als Kingma Boltjes was, sloot hij meteen een brandverzekering af na het inbouwen van de motor. Uit de laatste brief, één van 6 mei 1915, maken we op dat de motor is geplaatst en is aangesloten. De werf van Postma op de Polle heeft het erg druk en ze kwamen ook nog wat rotte delen tegen in het schip die moesten worden vervangen. Er moest nog een kastje om de motor worden gemaakt en de achterstevan moest worden verstevigd. Van der Ploeg biedt aan een vinger aan de pols te houden: "Ze hebben het erg druk op de Polle, we zullen er daarom maar wat achterheen zitten om voortgang te maken." 