

De brand van de Kerkmeermolen te Oudkarspel in 1914 en de mysterieuze molenverdieelsing door Kromhout.

door Han Mannaert, Björn de Vries, Jan & Ida Tauber en Ger Kalverdijk

Doordat Jan en Ida Tauber met laatstgenoemde opnieuw in de papieren waren gedoken van grootvader Hendrik Tauber, timmerbaas- en opzichter van o.a. de Kerk- en Dergmeer, kwamen er vooral vragen bovendien over de twee onderwerpen, die in de titel van dit artikel zijn genoemd.

De notulen en andere archiefstukken in het Regionaal Archief Alkmaar hadden daarover nog onvoldoende duidelijkheid gegeven, zodat meer detaillering nodig was in het artikel "De Kerk- en Dergmeer" (p. 197-208) in het COOG- boek over Oudkarspel. De precieze data van de brand, de dieselplaatsing en de bouw van het gemaaltje zouden dan ook door nieuw speurwerk in later gevonden bronnen gevonden kunnen worden, was onze verwachting.

Ook Björn de Vries was geïnfecteerd met onze nieuwsgierigheid en hij die de diesel van het Kerkmeergemaaltje weer liet draaien, bleek voor ons een onmisbare speurneus. Hij analyseerde de meer technische details die in de rekening-werkboeken van de molenaar/machinist vrij nauwkeurig chronologisch waren opgesomd.



Afb. 1 Björn de Vries demonstreert zijn SAMOFA-motor.

Jan nam het initiatief om Han Mannaert, historicus van het Kromhoutmuseum op te zoeken en wij vieren troffen daar op de karakteristieke oude scheepswerf in

Amsterdam in januari 2009 een uiterst bereidwillige Han Mannaert, die niet alleen vele soorten motoren o.a. onze E.R.- motor, liet draaien maar later ook voortvarend zijn zelf opgebouwde archief voor ons heeft uitgespit.

Wij vroegen o.a. naar de levering van een motor aan de Kerkmeer zeker vóór 1916, het jaar dat op de gevel staat van het stenen gemaaltje, waarvan Hendrik Tauber's bouwtekening en aanvraag was gevonden.



Afb.2 Kerkmeermolen voor de brand

Logisch leek dat de motor pas na de brand van de molen was aangeschaft, maar de hierbij afgebeelde ongedateerde foto uit het archief van St. Langedijker Verleden liet zien dat er ook een motor (èn Hendrik Tauber) naast de restanten van de molen stond.



Afb. 3 Afgebrande molen

Was deze juist aangekocht, mogelijk bij Kromhout, of stond hij al in de molen die afbrandde? Een rekening van Kromhout zou ons duidelijkheid geven over de motor en ook de data van de aankoop en wellicht de brand. Deze rekening werd (nog) niet in het Kromhoutarchief gevonden, maar wel andere interessante concrete gegevens. De antwoorden op vele vragen kwamen wel dichterbij door de zeer recente vondst van een kleine advertentie. In de microfiches van zowel de Nieuwe Langedijker Courant als de Oprechte Langedijker Courant vond Ger geen brandmelding over de Kerkmeermolen, maar Björn kreeg bingo in het digitale bestand van de Schager Courant: 29 december om half vijf 's morgens. (5 maanden na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog op 28-7- 1914)

— NOORDSCHARWOUDE.

Het stormweer in den afgelopen nacht van Maandag op Dinsdag heeft hier enorme schade aangericht. Om ongeveer 10 uur begon 't en 't duurde niet lang, of van de daken rakelden de pannen, sloegen schoorsteenen af en raakten gaten in de rieten daken. Van een zijde van de R.-K. kerk zijn alle leien af, van de pastorie van de Herv. Gem. is het dak vernield; hekken zijn omgeslagen, vaartuigen weggewaaid of gezonken. In Oudkarspel was 't al even erg; op vele huizen is geen pan meer te zien, van een huis sloeg de voorgevel weg en hadden regen en wind vrijen toegang. Een schoorsteen sloeg af en viel door het raam bij een buurman in de slaapkamer. Het allerergste was echter, dat, zeer vermoedelijk tengevolge van den bliksem, om ongeveer half vijf uur, de watermolen in den polder Derg- en Kerkmeer in brand vloog. Alleen per vaartuig te bereiken moest het vanuit het dorp lijdelijk worden aangezien, dat de molen totaal afbrandde. Pas was daarin nog geplaatst een nieuwe mooie machine, waardoor de bemaling machinaal kon geschieden en die mede een prooi der vlammen werd. Gelukkig werd het woonhuis, daarbij staande, gespaard en bleef de inboedel van den molenaar, den heer S. Schuit, daardoor behouden. Alles was verzekerd, naar wij vernemen bij de Oudkarspel-sche Brandwaarborg-Maatschappijen.

Afb. 4 Bericht Schager Courant van 30 dec. 1914

Kromhout in de polder. Van wind naar stoom en diesel.

door J.A.M. Mannaert, historicus en archivaris van de museumwerf Kromhout, Hoogte Kadijk 147 te Amsterdam.

Van oudsher was de productie bij de Kromhout Motoren Fabriek (KMF) gericht op het bouwen van scheepsmotoren. Evenals in de aanvangsperiode van de stoommachines, ondervond men veel problemen. De eerste explosiemotoren waren nog niet echt betrouwbaar en aanvankelijk behielden de schepen hun zeiltuig. Ze werden dan ook in de regel "hulpmotoren" genoemd. In tegenstelling tot de stoommachines waren de brandstofmotoren zeer geschikt voor kleine vaartuigen. Een stoommachine was immers zwaar en groot van omvang, zeker als men de ketel en de kolenbunkers meerekent. Om de concurrentie bij te houden moesten de schippers uiteindelijk wel een motor aanschaffen. Geen wind was niet varen en dan kwam er dus geen geld. Maar een motor gebruikte brandstof en die was duur. In de aanvang gebruikte men de motor dan ook alleen als er geen wind om te zeilen was. Langzaam maar zeker werden de motoren betrouwbaarder. Als het zeiltuig was versleten kwam er geen nieuw. Dan werd alleen op de motor gevaren. Uiteindelijk zijn alle zeilen van de bedrijfsvaartuigen, behoudens die van de nog aanwezige historische vaartuigen, verdwenen. De KMF bouwde motoren van 6 tot 872 pk. en speelde een belangrijke rol bij dit proces.



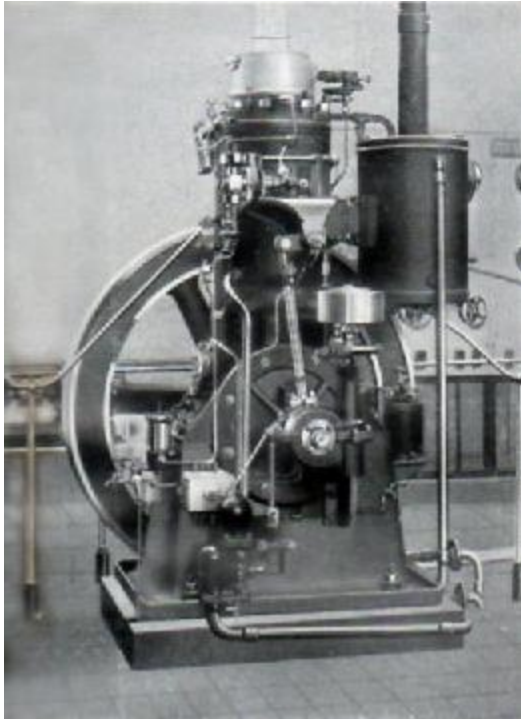
Afb. 5 Een serie ééncylinder scheepsmotoren van 8 tot 45 E.P.K. van Kromhout

Stoommachines waren al lang in gebruik voor andere doeleinden dan de scheepvaart. Bekend zijn de stoommachines voor het gebruik van het droogmalen van de polders. De grote stoomgemalen, zoals die van de Haarlemmermeerpolder,

zijn alom bekend. Eén van de drie gemalen is genoemd naar de beroemde molenbouwer Jan Adiaensz. Leeghwater (1575-1650) die een van de eerste plannen ontwikkelde om het Haarlemmermeer droog te malen.

Het gebruik van brandstofmotoren, anders dan voor de voorstuwing van schepen lag eveneens voor de hand. Ze worden dan land- of stationaire motor genoemd.

Machines in fabrieken, die middels een drijfwerk nog aangedreven werden door een stoommachine, werden vervangen door een dieselmotor van het type E.R.



Afb. 6 Advertentie 1913. De E.R. motor, die lijkt op onze K&D- motor

Ook generators en pompen waren uitstekend geschikt om te worden aangedreven door een motor. Men hoefde geen stoomketels meer op temperatuur te houden en het opstarten ging zeer snel. Het vermogen en het rendement van de véél kleinere dieselmotor lag ook nog eens vele malen hoger dan die van de stoommachine.

Polders worden sinds mensenheugenis droog gehouden door middel van windmolens. Evenals bij koren- of oliemolens is de molenaar van een poldermolen afhankelijk van de wind. Maar de schade bij winduitval is voor de poldermolenaar véél erger dan bij zijn collega's, want dan overstromen de polderdijken en staan het vee en de gewassen in het water. In eerste instantie als "hulpmotor" ziet men de brandstofmotor dan ook al vrij snel in de molen verschijnen. En ook hier gaat het net als in de scheepvaart. Wanneer de molenwieken of andere grote delen aan vervanging toe zijn, worden deze gedemonteerd om niet meer terug te komen. Zeker als een molen is afgebrand - wat nog al eens gebeurde - is het aanschaffen van een motor veel goedkoper. De dieselmotor maakte het werk van de molenaar ook in zekere zin makkelijker. Nog makkelijker wordt het wanneer men later het waterniveau in de polder geheel automatisch kan regelen.

"Het Nederlandsche product is het beste product".

In de jaren 1920 was dit een veel voorkomende leus in de reclame- advertenties. Het turfschippersgeslacht Goedkoop, dat vanaf Zwartsuis over de Zuiderzee turf en andere vracht vervoerde had in de 19^{de} eeuw in Amsterdam de Kromhoutwerf overgenomen, waaruit later de Kromhout Motor Fabriek is ontstaan. En deze ondernemende Goedkoop en zoon zouden geen goede Goedkoop en zoon zijn als zij niet veelvuldig van de destijds bekende reclame- slogan gebruik hadden gemaakt. Wereldwijd prijden zij hun producten op de markt aan als “de beste waar” en maakten dat inderdaad ook waar! Ook de overheid kocht veelvuldig hun motoren.

KROMHOUT

KROMHOUT MIDDELDRIJK MOTOR
IETS NIEUWS!

TOPPUNT VAN EENVOUD.

Geen gloeikop	—	Geen waterinjectie
Geen slijtage	—	Geen hoge spanningen

Zeer laag Brandstofverbruik
Gering Smeerolieverbruik.

VRAAGT BROCHURE!

KROMHOUT MOTOREN FABRIEK
D. GOEDKOOP Jr.

AMSTERDAM Tel. 1748, 4844, 8978	ROTTERDAM Tel. 9394
---	-------------------------------

T.M.S. A.B. 57.

Afb. 7 Advertentie van aanprijzing Kromhoutmotoren

In de bladen “De Molenaar” en “Het Waterschap” uit het begin van de vorige eeuw wordt driftig door Goedkoop geadverteerd. In molens en poldergemalen kwam men dan ook veelvuldig een Kromhoutmotor tegen. Ook nu nog worden er nog enkele gemalen door Kromhoutmotoren aangedreven.

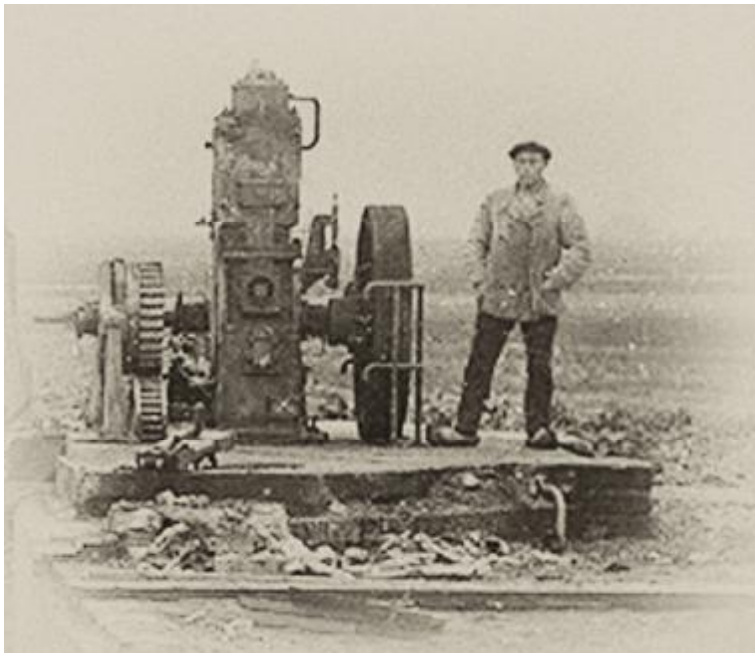
De Kerk- & Dergmeerpolder

Met dank aan: Björn de Vries, Jan en Ida Tauber en Ger Kalverdijk.

Zo'n overgang van wind naar dieselmotor vond ook plaats bij het al zeer oude poldergemaal Kerk- en Dergmeer te Oud- Karspel (gemeente Langedijk, N-H.) Al eerder waren twee kleinere polders Dergmeer en Kromwater via opeenvolgende duikers met de Kerkmeer verbonden, hoewel de Dergmeer ook een kleine eigen bemaling behield tot de grote Ruilverkaveling in de jaren 1970.

Het gemaal in de Kerkmeer was oorspronkelijk een molen, een achtkantige binnenkruier (d.w.z. dat van binnenuit de wieken op de wind werden gezet), die echter volgens een krantenbericht op 29 december 1914, in een heftige storm door blikseminslag, 's ochtends om half vijf, in vlammen opging. De vonken bereikten met de sterke zuidwestenwind volgens getuigen zelfs de Kroonstraat in Oudkarspel, een paar kilometers verderop.

Ruim een maand eerder was een Kromhout- motor in de molen geplaatst, en gedurende weken werd er hard gewerkt om de motor en de aandrijving te stellen, zoals in het reken- werkboek van Hendrik Tauber, toen nog polderbaas geheten, is terug te vinden. Daaruit blijkt dat al in 1913 contact was met Kromhout en dat de motor al voor de brand in gebruik was genomen als hulpmotor. Het is de motor waar de robuuste Hendrik Tauber met gemengde gevoelens naast zal hebben gestaan.



Afb. 8 Polderbaas Hendrik Tauber naast de motor

Het is heel bijzonder dat deze foto bewaard is gebleven waarop de restanten van de molen, kort na de brand, zichtbaar zijn. Naast de verkoolde molenresten, het ijzeren wiekenkruis, restanten van de wieken, en de houten vijzel (opzij getakeld) steekt boven alles uit: de door de brand aangetaste maar nog in tact lijkende Kromhoutmotor met aandrijfwerk. Hoewel de rekening

In de volgende aflevering van dit blad komt het vervolg van deze boeiende

geschiedenis o.a. over de z.g. verdieseling van het poldergemaaltje in de Kerkmeer, maar ook in het gemaaltje van de mogelijk oudste droogmakerij van Nederland, de Dergmeer.

Tenslotte, het is bijzonder te waarderen als er mensen opstaan en niet te vergeten de huidige eigenaar, de heer B. de Vries, die de overblijfselen uit het verleden en van cultuurhistorische en archeologische waarde zijn, omarmen en voor de toekomst veilig willen stellen.

Han Mannaert, Amsterdam, 15-2-2009.