

Wiek & Rad



33^e JAARGANG 2014-4

De verhalen

achter de Overijsselse molens

Scheepsmolens

in Holland onbekend,
in Europa geliefd

Het Gilde

op stap

Stichting "De Overijsselse Molen"



Restaurant Den Haller
www.denhaller.com
denhaller@online.nl
0547-351287



Sfeervol gelegen naast de watermolen

Openingstijden:
maandag en dinsdag gesloten

Voor lunch, koffie en kleine kaart van 12.00 tot 17.00 uur. Diner vanaf 17.30 uur



Roald Hans

RESTAURATIE | RENOVATIE | MOLENONDERHOUD



| 06 54 297 356

| info@roaldhans.nl

| www.roaldhans.nl

| De Tuinfluiter 64

| 7671 WG Vriezenveen

RESTAURATIE

RENOVATIE

MOLENONDERHOUD

Colofon

Wiek en Rad is het kwartaalblad van de stichting "De Overijsselse Molen" en is een brug tussen het molenveld en donateurs van molens in Overijssel.

De stichting tracht zo goed als mogelijk de belangen te ondersteunen van ons molenbezit en dit cultureel erfgoed in goede staat door te geven aan komende generaties.

Secretariaat:

mr. A.E.W. Boukes
Krulmate 13
8014 KE Zwolle
tel. 038-465 28 60/038-499 87 85
a.boukes@home.nl

Donateurs ontvangen 4 keer per jaar Wiek en Rad (€20,00 per jaar). Donateur kunt u worden door zich aan te melden via de website www.molensinoverijssel.nl

of schriftelijk via ons secretariaat:
stichting "De Overijsselse Molen"
Krulmate 13
8014 KE Zwolle
Bankrekening van de SOM
NL34 RABO 0128690410



Uitstapje van het Gilde van vrijwillige molenaars naar: De Sterrenberg Diever

Redactie

Kees Scherjon
wiekenrad@gmail.com
Peter van der Molen
prvandermolen@versatel.nl
Ruud Roose
r.roose@daxis.nl
Sjaak Poot
sjpoot@solcon.nl

Kopij naar:

Kees Scherjon
Jupiterstraat 34
8303ZV Emmeloord
wiekenrad@gmail.com
r.roose@daxis.nl

De redactie stelt het zeer op prijs als u artikelen over uw molen of molengebeurtenissen naar ons opstuurt.

Tekst graag als Word document en elk plaatje of foto als een JPEG bestand niet kleiner dan 1 MB en niet groter dan 3 MB.

Inhoud van dit nummer:

Colofon	3
Scheepsmolens in Holland onbekend, in Europa geliefd	4
Grensgevallen (deel 6)	10
Verhalen over de Overijsselse molens	12
In memoriam Willemien van den Berg	17
Schaal van Beaufort	18
Merkwaardig ongeval Konijnenbeltmolen - een analyse	20
Het Gilde op stap	22
Deltion studenten maken:	
Poldermolen voor het Kampereiland	26
Adressen	27

Met medewerking van:

Jan van der Veek
Ed Aldus
Wilma van der Zee

ISSN: 1384-0711

Copyright © Stichting "De Overijsselse Molen".

Alle rechten voorbehouden. Niets in deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enig andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Wiek en Rad voor geslaagden.

Van "Het Gilde" krijgt de SOM de lijst met geslaagden voor het landelijke diploma Vrijwillig Molenaar.

Omdat de beide organisaties steeds meer samen optrekken heeft het bestuur van de SOM besloten dat alle geslaagden 1 jaar lang het blad Wiek en Rad GRATIS krijgen toegestuurd. Natuurlijk geldt dit ook voor de drie geslaagden die zich zelf al als donateur hebben opgegeven.

De geslaagden hebben hier inmiddels bericht van gekregen.

Geslaagden najaarsexamens:

H. van Eeden (Hildebrand) - H. Balsinkstraat 7 - 7412 JW Deventer
W.G. Keizers (Wouter) - Wilhelminastraat 19A - 7591 TR Denekamp
J.M. Nuijtmans (Jac) - de Karekiet 9 - 7609 GL Almelo
G.J.J. Bontemps (Jacques) - Ettenlandseweg 1 - 8316 RM Marknesse
J. van den Broek (Jair) - Melisse 46 - 8252 DH Dronten
M. Hengreen (Marti) - Jan Schamhartstraat 91 - 8121 PA Olst
G. Marinus (Gerrit) - B.H.Spijkersweg 27 - 7711 GW Nieuwleusen

Geslaagden voorjaarsexamens:

J.G.M. Kotte (Johan) - Floris Radewijnsstraat 1 - 7665 AR Albergen
L.J.M. Spikker (Lars) - Het Vlier 158 - 7414 AX Deventer
F.S. Agema (Feike) - Dr Kolfflaan 31 - 8264 DJ Kampen
A. de Graaff (Ab) - Poppenallee 27 - 7722 KW Dalfsen
J. Jutten (Jos) - Fazantenbosweg 1 - 7722 HP Dalfsen
F. Pol-Roorda (Foekje) - Ruitenstraat 8 - 8061 ZM Hasselt

Namens het bestuur,
Ruud Roose
Redactie W&R



Scheepsmolens in Holland or

Het is een wat merkwaardige verschijning daar am Petriförder, de kade aan de Elbe ter hoogte van de Dom van Magdeburg. Het ongeveer vijf meter boven de kade-muur op pilaren gelegen bouwwerk doet met haar grote schoepenrad in eerste instantie wel wat denken aan zo'n levensgrote dorsmachine die over eindeloze graanvelden voort ploetert. Zelfs menig 'Hollander' heeft niet meteen door dat het hier gaat om een replica van een vroeger mas-saal op Duitse stromen voorkomende Schiffmühle. Op zich niet zo vreemd want dit molentype is in Nederland niet of nauwelijks bekend en naspeuringen mijnerzijds hebben ook geen enkele indicatie opgeleverd waaruit kan worden opge-maakt dat tussen de vele typen molens die dit land kent of heeft gekend ook een 'scheepsmolen' heeft gefunctioneerd.

Scheepsmolens komen voor op waterwegen met veel stroming en het ontbreken van voldoende stroming in de Nederlandse rivieren vormt waarschijnlijk de voornaamste reden voor het ontbreken van deze molens in dit land. Als rivieren als Maas en Rijn in Nederland aankomen- de delta van Europa- bieden brede beddingen alle ruimte aan de watermassa's die daardoor traag stromend hun weg kun-nen vervolgen. Dat maakt een groot verschil met bijvoor-beeld de Elbe en de Weser in Duitsland, de Garonne in Frankrijk, de Donau in Oostenrijk en de Tiber in Italië. Die krachtige stroming vormt de belangrijkste voorwaarde voor het inzetten van scheepsmolens. Deze molens werken namelijk volgens het onderslagprincipe en dat vergt nu eenmaal veel energie. Om die energie om te kunnen zetten



Omdat mijn kennis van dit type molen -waarvan het be-staan mij bekend was- ook minimaal was, ben ik mij wat verder gaan verdiepen in deze materie. Onderzoeksoord: de Otto von Quericke Gesellschaft e.V. in de Lukasklause (voorheen Welschen Turm) in Magdeburg. Dat leverde interessante informatie op, zo interessant dat ik denk dat veel molenliefhebbers daar ook wel wat meer over willen weten. In twee of drie artikelen hoop ik aan die onbekend-heid wat te doen, want "bekend maakt bemind".

in kracht zijn deze molens voorzien van vaak metersbrede schoepenraderen zoals bij Magdeburg.

Scheepsmolens kennen een lange geschiedenis. Zo wordt in 537 al melding gemaakt van een scheepsmolen op de Tiber en 300 jaar later van zo'n molen op de Rijn in Duits-land. De populariteit van dit molentype is zo groot dat rond 1200 alleen al op de Garonne in de buurt van Toulouse 60 molens actief waren. Een kwart eeuw later is voor het

Onbekend, in Europa geliefd



eerst sprake van een scheepsmolen op de Elbe en wel bij Meissen. In 1297 is voor het eerst sprake van een scheepsmolen op de Elbe bij Magdeburg, precies tegenover de Welschen Turm!! Omdat de molen succesvol functioneerde volgden er in de loop der jaren steeds meer. Rond 1700 waren er dat daar alleen al 27 ondanks het feit dat in 1631 bij de belegering van Magdeburg tijdens de 30 jarige oorlog 16 van de 20 plaatselijke molens de grond in waren geboord tijdens beschietingen van de stad. Ten tijde van de Reformatie dreven op de Duitse rivieren maar liefst 534 scheepsmolens. In het eerste kwart van de achttiende eeuw lagen er bij Wenen 52. In 1852 lagen alleen al op de hele Elbe 115 scheepsmolens.'

Maar net als bij de Hollandsche molens kwam ook de klad in de scheepsmolens en verdwenen ze in hoog tempo uit het water. De eerste stoommachine die al in 1786 in Londen in gebruik werd genomen vormde de start voor een industrialisatie die tot de ondergang van de molens zou leiden. Bij Magdeburg lagen in 1866 nog vier scheepsmolens in de Elbe en acht jaar later verdween daar ook de laatste.



De eenvoudigste maalinrichting is een stenen Handmolen die bestaat uit een grotere harde ondersteen en een kleinere wrijfsteen daar bovenop. Dit type is bijna zo oud als de mensheid. Uit die handmolen is de industriële molen ontwikkeld die aanvankelijk door mens of dierkracht werd aangedreven, maar vermoedelijk al in de Romeinse tijd werd het gebruik van water als energiebron in Europa verspreid. De Romeinen hadden dit waarschijnlijk van de Grieken afgekeken want daarvan is bekend dat zij al in de derde eeuw v.chr. gebruik maakten van waterrad molens. Toen in 536 de Oostgoten- koning Vitiges tijdens de belegering van Rome de Tiber blokkeerde zou de Romeinse veldheer Belisar enkele onderslagmolens op boten hebben geplaatst waarbij het molenrad tussen twee boten kwam te hangen. Vermoedelijk is hij daarmee de uitvinder van de scheepsmolen. Het succes bleef niet tot Europa beperkt want ook in China, Japan en Amerika werd dit type molen ingevoerd.

Ironisch genoeg betrof het de plaats waar het allemaal begonnen was: ter hoogte van de Lukasklause. (Welschen Turm) De allerlaatste scheepsmolen werd in 1911 uit de Elbe gelicht.

Waarom Magdeburg gekozen voor nader onderzoek?

Omdat het gebied ten Westen van deze stad eeuwen geleden min of meer de graanschuur voor een groot gebied vormde en als centrum van de graanverbouw gold. De stad beschikte al sinds de vroege middeleeuwen over het Stapelrecht en was op basis daarvan aangewezen als opslagplaats voor de graan en de overslaghandel. Die bevoorrechte positie had een grote aantrekkingskracht op de bakkers en bierbrouwers tot gevolg en dat leidde op haar beurt weer tot een grote behoefte aan maalinrichtingen. De eerste kwam zoals gemeld bij de Lukasklause te liggen en wat later werd door de gemeenteraad een tweede molen iets dichterbij de stad nabij een brug gelegd die in 1452 als Ratsmühle (Raadmolen) in de archieven verschijnt.



Op de voorgrond 1 molen en onder de brug nog 3

In 1697 lagen 23 scheepsmolens op de Elbe ter hoogte van Magdeburg. Ze lagen bijna over de volle breedte van de rivier dichtbij elkaar en vormden een groot probleem voor de scheepvaart.

Maar het gemeentebestuur trad daar niet tegen op want de belastingen op die molens leverde een aardige bijdrage voor de gemeentekas op. Dat argument hield lang stand maar bleek op de duur niet houdbaar onder de druk van de toenevende scheepvaart. De ene molen na de andere werd uit het water gehaald en in 1874 werd ook de molen Am Petriförder als laatste weggehaald. Daarmee verdween tevens de laatste getuige van een speciale ambachtelijke en culturele activiteit uit de historie.

Hoe ziet de constructie van een scheepsmolen er uit?

De scheepsmolen is een aparte uitvoering van een onder-slagmolen en bestaat uit een "huisboot" waar het molen-



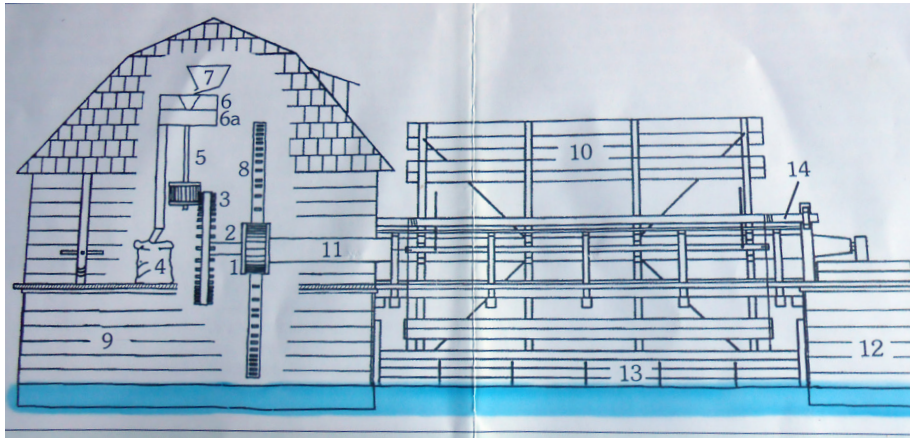
huis op staat en een drijver als steunpunt voor het molenrad. De huisboot is uit hout opgetrokken en het molenhuis heeft boven het bedrijfs gedeelte vaak woonruimte voor de molenaar. De drijver heeft geen dek en is voor het evenwicht ten opzichte van de huisboot met stenen geladen. Huisboot en drijver liggen parallel met elkaar doordat zij door brede even lange spanbomen aan de voor- en achterkant met elkaar verbonden zijn. Die verbindingen worden tevens gebruikt om van de ene boot naar de andere te lopen. Tussen die beide boten is het schoepenrad bevestigd dat soms wel tot tien meter breed kan zijn, een doorsnee van vijf of zes meter kan hebben en acht tot twaalf schoepen kan tellen die onderling met ijzeren stangen verbonden zijn. Aan de voorste spanboom is met kettingen een brede plank –een schut- bevestigd die door deze hoger of lager in het water te laten zakken de watertoevoer regelt. De scheepsmolen bij Magdeburg lag aan de stroomkant met twee zware stroomankers verankerd en stroomafwaarts met twee kleine windankers. Een aantal andere molens lag in het verleden met kettingen aan de brug verbonden.

De laatste scheepsmolen- molenaar bij Magdeburg zou een gierige man geweest zijn. Hij drukte graag wat meel van de boeren achterover maar gunde de arme medemens niets. Toen hij op een avond weg moest (molenaars sliepen op de zolder van de molen) droeg hij zijn enige knecht op niemand binnen te laten. Toen hij al een tijdje weg was, zag de knecht die op wat zaadzakken buiten de molen was ingedommeld, uit de opkomende nevel een grijsaard met een lange witte baard opdemen. De grijsaard vroeg de knecht om onderdak voor de nacht, maar die weigerde in eerste instantie omdat de molenbaas dat bevolen had. Na enig aandringen mocht de man toch in een hoekje van de molen overnachten. Toen de molenaar tegen middernacht terug keerde ontstak deze in grote woede tegen zijn knecht omdat die zo maar allerlei lui tuig op de molen had toegelaten en hij joeg de oude man weg ondanks het feit dat zijn knecht het nog opnam voor de grijsaard. Die was nog maar nauwelijks op de vaste wal of er brak een zware storm uit die de golven van de Elbe hoog opjoeg. Vanaf de oever riep de man met gebalde vuisten: 'Vervloekt ben je samen met je molen. Ik ben de Elbegeest. Jaar in jaar uit heb ik met vlijt het mogelijk gemaakt dat je het graan kon malen, maar je hart is zo hard als een molensteen. Je misgunt mij een uurtje rust op een harde vloer. Vervloekt ben je. Jij, arme molenaarsknecht, wil ik verder dienen. Stap in je roeiboot'. Wat hij verder zei ging verloren in het lawaai van de storm en de grijsaard verdween in de golven. De molen brak uiteen door de kracht van de golven ter hoogte van de Domrotsen. De molenaar probeerde zich nog te redden maar verdween met de molen naar de bodem van de Elbe. De knecht roeide naar de veilige overkant waar hij bleef wonen, beschermt door de Elbegeest.



Producten die op de scheepsmolens verwerk werden:

- a: rogge
- b: tarwe
- c: wintergerst
- d: haver
- e: rijst
- f: mais



Schemafoto met schut voor schoepenrad

rond het midden van de 19 de eeuw 16000 – 20000 gulden in aanschaf. De molens waren in het hoogseizoen dag en nacht in bedrijf. Alleen op Zon- en Feestdagen gold een maalverbod. Afhankelijk van de stroming en de grootte van de steen werden dagelijks 10 – 15 zakken graan gemalen. Vaak stond in de onmiddellijke nabijheid op het vaste land een molenhuis dat als meelsilo diende waar de molenaar met een roeiboot naar toe kon varen. Hij was kapitein, schipper, molenaar en koopman in een persoon.

Overigens werden scheepsmolens niet alleen ingezet voor het malen van graan. Er werden ook kruiden gemalen en gedroogde basten van eikenbomen voor de verfindustrie. Verder waren er scheepsmolens die in plaats van met een maalwerk van een zaagwerk voorzien waren of van pers- en polijstinstallaties. Daardoor konden met die speciale toepassingen planken gezaagd worden en verfpigmenten uit grondstoffen gewonnen worden, munten geslagen, wijn, olie en vet geperst of stalen vaten gepolijst en geslepen. In bosrijke omgevingen deden sommige scheepsmolens zelfs dienst als papiermolen.

Daar waar mogelijk lagen de scheepsmolens liefst met zes naast elkaar en vormden een geweldige belemmering voor de opkomende scheepvaart.

De grootste vijanden van de molen waren hoogwater, extreme droogte (lage waterstand) en sterke ijsgang. Dikwijls werden molens van hun ankers losgeslagen en sloegen dan te pletter tegen oevers of brugpeilers.



Roeiboot-scheepsmolen op Elbe

Het Gilde van scheepsmolenaars

Daar waar veel scheepsmolens voorkwamen verbonden de molenaars zich in een Gilde. Vanwege de vele molenaars in de omgeving van Magdeburg was dat bijvoorbeeld ook het geval. Zo'n Gilde was streng georganiseerd en moest zich houden aan een groot aantal voorschriften. In het geval van Magdeburg omvatte het reglement van orden maar liefst 66 artikelen.

Elk kwartaal kwam het Gilde samen voor een zogenaamd Morgengesprek. Liepen de gemoederen bij zo'n bijeenkomst wat op dan riep de voornaamste molenaar (Altmeister) luidt: Vrede en dan moest iedereen ogenblikkelijk zwijgen. Verder was het gewoonte dat bij dergelijke bijeenkomsten het jongste gildelid alle anderen moest bedienen. Het voornaamste 'heiligdom' bij die bijeenkomsten was een kast. Alleen als die open stond mocht er gesproken worden maar er mochten geen lasterlijke uitsparen worden gedaan. Verder was het de gewoonte dat alle leerling molenaars na drie jaar opleiding op pad gingen om ergens als molenaar aan de slag te gaan. Om zich bijvoorbeeld in Magdeburg als molenaar te vestigen moest de gezelschap eerst een tijd bij een molenmeester in die stad werken. Als examen moest de gezelschap dan een molenrad en kammen maken. Geen eenvoudige klus want alles moest met de hand uit hout gesneden worden.



Meelpakhuis op de wal van de Elbe

Het beroep van molenaar op een scheepsmolen was niet ongevaarlijk. De vloer was door een combinatie van meel en water vaak spekglad en er bestond voortdurend brandgevaar als gevolg van slechte smering van de draaiende houten onderdelen of onvoorzichtige omgang met open vuur. Daarnaast waren de molens duur in onderhoud, hadden een levensduur van 30 – 50 jaar en kosten

Het scheeps- molenaarsgilde had ook een gildeteken. Ze zijn bijna allemaal verloren gegaan maar het Torgauer teken is bewaard gebleven. Het bestaat uit een gesloten lauwerkrans met anker zonder kabel.



milie. Ook de knechten leefden daar. Daarnaast hadden velen ook nog een molenhuis op de vaste wal. Aan de voorkant was tussen de beide schepen een houten schutplank aan kettingen bevestigd. Als die omhoog getrokken werd bracht de stroming het brede schoepenrad in beweging en kon er gemalen worden en als de boel stop gezet moest worden werd de schutplank naar beneden gelaten. Omdat ter hoogte een vaste verbinding tussen de wal en de scheepsmolen niet werd toegestaan moest het te malen graan met een roeiboot aangevoerd worden. Het schip waarop het molenhuis stond lag altijd aan de landzijde, terwijl in de onmiddellijke nabijheid altijd een kleine vluchthaven aanwezig was waar bijvoorbeeld bij hoog water of ijsgang tijdelijk een veilig heenkomen gezocht kon worden.

Zoals gezegd werd de Petrifördermolen in 1874 uit het water gehaald waarmee een einde kwam aan de scheepsmolen- geschiedenis op dit deel van de Elbe bij Magdeburg. Tegen het einde van 20^{ste} eeuw waren de geesten zodanig rijp dat besloten werd de geschiedenis te laten herleven door het bouwen van een replica. De bouwers hadden echter –zo bleek te laat- wel verstand van de molenbouw maar duidelijk niet van scheepsbouw. Toen het gevaarte in 1999 te water werd gelaten bleek het zo lek als een mandje en dreigde linea recta naar de bodem van de Elbe te zinken. Het tot een risicoloos geheel te maken bleek onbegonnen werk en daarom werd op de oever van de Elbe een metershoge betonconstructie gemaakt waar de complete scheepsmolen op werd geplaatst. Dat moest wel hoog, want de Elbe kan met name in het voorjaar geweldig stijgen. Dat betekende wel dat het water als energiebron kwam te vervallen en om bezoekers toch te kunnen laten zien hoe het vroeger allemaal werkte is vervolgens een elektromotor ingebouwd.

De Petrifördermühle

De molen bij Petriförder is een replica van de molen die daar in 1874 uit het water is gehaald. Bij geopende schutplaat aan de voorzijde bracht de energie van het tussen de molenboot en de naast gelegen drijver doorstromende water het schoepenrad in beweging. Het volledig in hout opgetrokken maalwerk vormt het hart van de molen. Het grote kamrad drijft het volledige maalwerk aan. Het kamrad heeft een diameter van vier meter en is voorzien van 90 kammen. Het tweede kamrad telt 50 kammen. Een tweede overbrenging is met de loodrecht staande Koningspil verbonden waarvan het bovenende de bovenste molensteen (de looper) aandrijft.

Het maalwerk is gelijk aan dat van een windmolen. Naast graan werd ook zo nu en dan mout voor de bierbrouwer verwerkt. De smeerpunten vragen bijzondere aandacht. Daarvoor wordt bijenwas of rundervet gebruikt.

Bij de scheepsmolens op de Elbe in het Pruisische gebied bevond zich in het bovenste deel van de molen vaak het woongedeelte voor de molenaar en zijn fa-

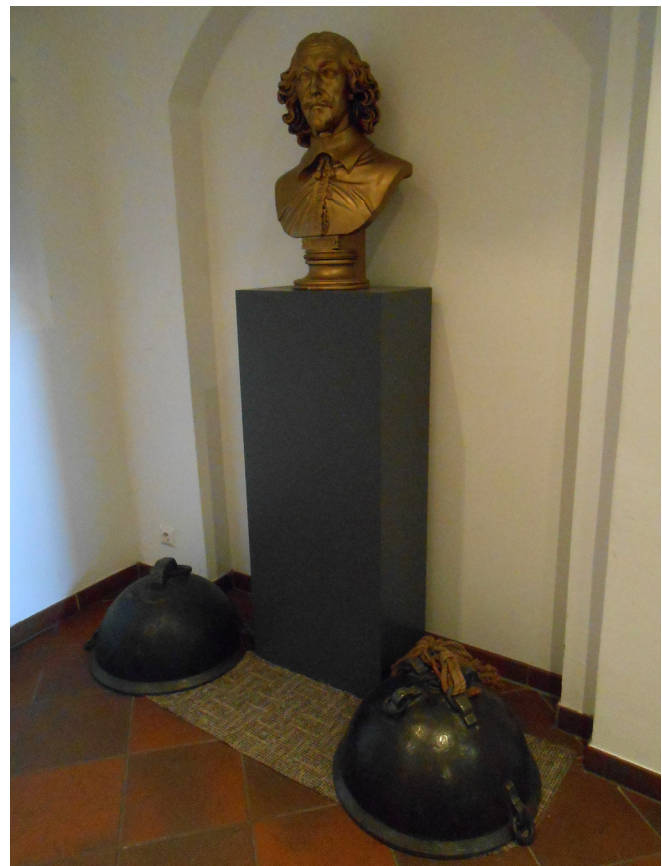
milie. Ook de knechten leefden daar. Daarnaast hadden velen ook nog een molenhuis op de vaste wal. Aan de voorkant was tussen de beide schepen een houten schutplank aan kettingen bevestigd. Als die omhoog getrokken werd bracht de stroming het brede schoepenrad in beweging en kon er gemalen worden en als de boel stop gezet moest worden werd de schutplank naar beneden gelaten. Omdat ter hoogte een vaste verbinding tussen de wal en de scheepsmolen niet werd toegestaan moest het te malen graan met een roeiboot aangevoerd worden. Het schip waarop het molenhuis stond lag altijd aan de landzijde, terwijl in de onmiddellijke nabijheid altijd een kleine vluchthaven aanwezig was waar bijvoorbeeld bij hoog water of ijsgang tijdelijk een veilig heenkomen gezocht kon worden.



zijn verhaal afdraait. Voor meer geïnteresseerden zoals ik is een gang naar het cultuurhistorisch museum in de nabijgelegen Lukasklause een aan te bevelen alternatief dat voor honderd procent past in de cultuur historie van de scheepsmolen. Hier lag immers het eerste en het laatste exemplaar van dit in Nederland hoegenaamd onbekende molentype.



Bij de naam Otto von Quericke (1602 – 1686) gaat bijna bij niemand een belletje rinkelen. Toch gaat achter deze naam een wereldberoemde natuurkundige schuilen die bijna door de toenmalige paus in de ban was gedaan omdat hij beweerde dat de ruimte tussen de sterren en planeten luchtledig was. In het naar hem vernoemde museum zijn voorbeelden te vinden van de proeven die hij destijds nam met bijvoorbeeld luchtpompen, zwavelkogels en thermometers en dan gaat er bij meerdere bezoekers wel een belletje rinkelen. Hier staan namelijk ook de wereldberoemde 'Maagdenburger halve bollen' opgesteld. In menig natuurkundeles zijn leerlingen met die proeven geconfronteerd. Otto laste in 1656 op twee half ronde uit koper geslagen platen ogen waaraan kettingen en touwen werden bevestigd om aan te kunnen trekken. Op een van die halve bollen bracht hij een ventiel aan waardoor hij lucht kon afzuigen. Hij paste de twee halve ronden op elkaar en gebruikte een leren ring voor de afdichting waarna hij de lucht uit de nu hele bol (20 centimeter doorsnee) zoog. Vervolgens liet hij vier sterke mannen aan weerszijden aan de kettingen trekken en die kregen de twee helften niet meer van elkaar. Zij implodeerden wel doordat de luchtdruk van buiten af te groot was geworden. Bij volgende experimenten werd zwaarder materiaal gebruikt, werd de diameter steeds groter. In 1662 nam hij een proef met een kogel met een doorsnee van 60 centimeter. Om die uit elkaar te trekken was een trekkracht van 2800 pk noodzakelijk waarvoor maar liefst 16 paarden moesten worden ingespannen. Omdat er niet altijd voldoende paarden beschikbaar waren, ontwikkelde hij een systeem waarbij de kogel aan een soort galg werd opgehangen en aan de onderkant een soort bascule werd bevestigd waarop gewichten konden worden geplaatst. De luchtdrukproeven met behulp van Maagdenburger halve bollen hebben de eeuwen doorstaan en blijken ondanks moderne berekeningstechnieken nog steeds zeer gewaardeerd.



Otto von Quericke

Omdat wind- en watermolens ook nadrukkelijk te maken hebben met natuurwetten past de zorg voor het behoud van de scheepsmolen mede vanwege de cultuurhistorische waarde uitstekend in het pakket van het Otto von Quericke e.V.

Peter van der Molen



De bekende Maagdenburger halve bollen

Grensgefallen... (deel 6)



De Gildehauser Ostmühle.

Was bij de vorige aflevering van grensgefallen mijn navigatiesysteem nog mijn redding om bij de Mallumse molen te komen, deze keer kwam ik met behulp hiervan bij de verkeerde molen(stomp) terecht. Het doel, de Gildehauser Ostmühle werd door het navigatiesysteem niet herkend op Muhlenberg 6. Dan maar het volgende nummer ingetoetst: 7.

Bij aankomst in Gildehaus werd ik naar dit doel gedirigeerd. Ook bordjes verwezen naar een molen. Aan het eind van het berijdbare pad stond een molenstomp. Dit bleek achteraf de molenstomp van de voormalige Westmühle of Lukasmühle te zijn. Deze werd door de kunstschilder Friedrich Hartmann in 1947 aangekocht als woonhuis en atelier.



Helaas ging de weg, waar het bordje "Ostmühle" naar verwees, over in een wandelpad door het bos en 600 meter verderop zou de molen moeten staan. Dus rechtsomkeert en overgeschakeld op het navigeren op bordjes langs de weg. Dat was geen probleem. Als snel stonden we op de parkeerplaats bij de Ostmühle. Deze molen is gebouwd op een rug van zandsteen (Gildehauser Hohenrücken) ongeveer 70 meter hoger dan de omgeving. Bij de molen heeft men in zuidwestelijke richting, met helder weer, een schitterend uitzicht over het Duitse landschap tot aan



De molen in kerstsfeer

Enschede toe. Tegen de noordflank van deze verhoging in het landschap is het dorpje Gildehaus geplakt. Smalle straatjes leiden naar de winkelstraat en het dorpscentrum. De Gildehauser Ostmühle werd in 1748-1749 gebouwd in opdracht van graaf Friedrich Karl zu Bentheim op de plaats waar een standermolen had gestaan die in 1747 door een storm omwaaide. Deze standaardkast was één van de drie molens die op de zandsteenrug bij Gildehaus hebben gestaan.

De molen is gebouwd met Bentheimer zandsteen, uit de groeven van de graaf van Bentheim, en er werd in juni 1750 het eerste koren gemalen. Boven de ingang is in de molenromp een zandsteenblok met het wapen van de graaf en de spreuk: Ik ben van hout geweest vernietigd door het geweld van de wind, Carl ik herrij's nu door jouw daden in steen 1750. De molen werd gepacht door de gemeente Gildehaus, die de molen weer doorverhuurde. Vanaf 1800 werd de molen door de "fürstliche Domänenkammer" verpacht aan diverse particuliere pachters. Het is een ronde, robuust ogende





Engels kruiwerk met krans voor windroos

kegelvormige molen. Rond 1800 is er een extra verhoging tevens een vernauwing, van de molenromp gemaakt, zodat er een kleinere en lichter kruierende kap op geplaatst kon worden. In de zomer van 1897 sloeg de bliksem in op de twee nog aanwezige molens (de Ostmühle en de Westmühle) op de Gildehauser Mühlenberg, waardoor de borststukken van de roeden (de molen bezat borstroeden) vervangen moesten worden. De molen werd echter steeds onrendabeler, daarom verkocht de graaf van Bentheim de molen aan de textielabrikant

Matthieu van Delden uit Gronau. De molen werd grondig gerestaureerd, en de molen kreeg in 1937 het Bilau wieldsysteem en een windroos om de molen automatisch op de wind te zetten. Uit veiligheidsoverwegingen werden de wieken twee meter korter gemaakt dan de oude wieken. Voor



Staart met "afhouder"

het aanbrengen van het Bilau systeem was de molen een grondzeiler. Maar het noodlot sloeg in 1939 weer toe: door een storm verloor de molen de wieken. Daarna werd er alleen elektrisch gemalen. In de oorlogstijd 1940-1945 was de Gildehauser Ostmühle de enige molen in de omgeving die haver kon pletten tot havermout. Uit de verre omtrek kwamen mensen (zelfs met de trein) met een zakje (Putien) haver naar Gildehaus om hier voor de kleine kinderen voor de havermoutpap, de nodige havermout te krijgen. In 1952 kwam de molen echter geheel stil te staan. In 1966 werd de molen weer voorzien van wieken en een nieuwe windroos, maar dat leidde niet tot het draaien van de molen. In 1984 werd de molen en het daaromheen gelegen stuk grond gekocht door de Landkreis Graftschaft Bentheim. In de daarop volgende twee jaren restaureerde Bernard Wintels uit Denekamp de molen. De windroos werd verwijderd en het wieldsysteem werd een oudhollands gevluht. In de kap zijn de sporen van de zelfkruiging nog te zien.

De kap rust op een Engels kruiwerk. Ondanks het Engelse kruiwerk is er toch een lier aan de staart gemaakt die het mogelijk maakt om elektrisch te kruien. Opmerkelijk is de constructie aan de staart: een balk met rollen tegen het molenlijf, die de staart van het molenlijf afhoudt en voorkomt dat de staart met de schoren naar het molenlijf zakt.

Een probleem was en is de nabijgelegen bebouwing. De molenaar had vlak bij de molen een molenaarswoning gebouwd. Na zijn vertrek is zijn woning een volwaardig café geworden met de nodige ver- en aanbouwingen. En wel dusdanig dat de bebouwing het gevluht in de weg zit. Er kan dan ook niet goed met noordelijke windrichtingen gedraaid worden. In de molen zijn de assen en poelies, die het elektrisch malen in de jaren 40 van de vorige eeuw vertegenwoordigen nog te zien. Er is nog één koppel stenen (op de begane grond), dat vanonder elektrisch wordt aangedreven. Dit koppel wordt zo nu en dan gebruikt voor het malen van veevoer. Het maalproduct wordt via een jakobs ladder naar boven getransporteerd, waarna het in de buil geleid kan worden of weer naar beneden komt en dan in zakken valt. Wintels restaureerde op "voorwaarde" dat er ook vrijwillige molenaars voor de molen beschikbaar zouden zijn. De opleiding van de eerste vrijwillig molenaars is gedaan door Jozef Derkman uit Denekamp. Deze molenaars hebben het Hollandse getuigschrift van de Hollandsche Molen gekregen.

Op dit moment zijn er negen vrijwillige molenaars aan de molen verbonden: Weynand Holtkamp, Hermann Kemper, Heiner Stentenbach, Hendrik Tel, Bernhard Tibbe, Helmut Kupers, Jan Höötmann, Jan Keizer en Toine Zwitterlood. Drie van deze vrijwilligers hebben een Hollands getuigschrift. De anderen, die later gediplomeerd zijn, een Duits diploma. De vrijwilligers ervaren het Hollandse examen als moeilijker. Het Duitse diploma leidt op tot de "dorpsmolenaar" wat bij de herziening van de opleiding bij het Gilde van vrijwillige molenaars in Nederland ook eens ter sprake is gebracht om dat voor Nederlandse vrijwilligers ook mogelijk te maken.

Rond de molen vinden jaarlijks dorpsfeesten plaats: een kerstmarkt, Back- und Mühlen Fest en natuurlijk de Duitse molendag op 2e pinksterdag. Verder is de molen vanaf half april tot november op zaterdag en elke 1e zondag van de maand geopend van 14.00 tot 17.00 uur. De molen staat in een gebied met veel fietsroutes en mooie wandelroutes onder andere door Gildehaus of door het bos over de zandsteenrug naar Bad Bentheim.

Gildehauser Ostmühle
Mühleberg 6
D48455 Gildehaus-Bad Bentheim

Sjaak Poot



De molenaars: Hermann Kemper, Hendrik Tel, Weynand Holtkamp en Toine Zwitterlood

VERHALEN OVER DE OVERIJSSELSE MOLENS



Binnen het Provinciale cultuurproject 'Het verhaal van Overijssel', 2013/2014, was een door de Monumentenwacht aangevraagde bijdrage voor molens gehonoreerd. Tot uitvoering van het project hebben zich de Monumentenwacht Overijssel-Flevoland, Stichting de Overijsselse Molen de SOM en het Gilde van Vrijwillige Molenaars verenigd. Monumentenwacht nam de nulmeting en de opleveringsinspecties voor haar rekening en de SOM en het Gilde verzorgen de publiciteit, de open dagen en het maken van de fraaie nieuwe folders.

Liefst 25 molens hebben geprofiteerd van een extra bijdrage van de provincie in het onderhoud. Het gaat daarbij om extra middelen bovenop de vaste Rijks instandhoudings-subsidie (BRIM). Deze extra bijdrage is bedoeld om eigenaren van molens te stimuleren om preventief onderhoud aan hun molens te plegen. Door preventief onderhoud kan voorkomen worden dat er grotere schade – en dus hogere herstelkosten – ontstaat.

De extra onderhoudsimpuls is gebaseerd op een zogenaamde 'nulmeting' die door de Monumentenwacht werd uitgevoerd. Bij acceptatie van het onderhoudsplan wordt 20 % in de onderhoudskosten tot een maximum van € 2000 bijgedragen. Na het uitvoeren van de werkzaamheden volgde een opleveringsinspectie door de Monumentenwacht en het uitkeren van de subsidie.

In samenwerking met een student van het Deltion College werd door de drie organisaties ook gewerkt aan het maken van een documentaire om het resultaat van de werkzaamheden, bij een aantal molens, te tonen aan een breed publiek. In de documentaire konden de Monumentenwacht, het Gilde van Vrijwillig Molenaars, de Stichting de Overijsselse Molen en een molenmaker zich profileren. Van de 25 deelnemende molens – waaronder drie watermolens – waren er zeven die een extra promotionele rol kregen toebedeeld doordat daar speciale uniforme folders voor werden gemaakt. In alle gevallen werd de extra bijdrage gebruikt als aanvulling op onderhoudswerk dat anders moeilijk kon worden uitgevoerd. Door regulier onderhoud te combineren met preventief onderhoud konden in voorkomende gevallen grotere klussen worden uitgevoerd.

De zeven molens met een extra promotionele toevoeging zijn: De Pelmolen in Rijssen, Sint Nicolaasmolen en

Borgelinkmolen in Denekamp, Westerveldmöl in Tilligte, Oortmanmolen in Lattrop, De Vier Winden in Reutum en de Bökkers Mölle te Olst. Voor deze molens zijn de speciale folders gemaakt en gratis aan deze molens ter beschikking zijn gesteld.

Pelmolen Rijssen: hier werden de 40 jaar oude eiken schaliën (houten dakpannen) op de kap vervangen (zie W&R 3); De Vier Winden te Reutum: de molenbiotoop werd hier sterk verbeterd doordat rondom de molen veel hoog opgaande bomen werden gekapt (zie W&R2). Daarnaast werd er schilderwerk uitgevoerd; Bökkers Mölle Olst: de steenzolder had al langere tijd met leeftijdsproblemen te kampen die zijn opgelost door de hele vloer te vernieuwen; Nicolaasmolen Denekamp; hier werden de fokwieken en het hekwerk vervangen terwijl tevens schilderwerk werd uitgevoerd; Borgelinkmolen Denekamp: omdat het stellingdek erg glad was is daar een anti-slipcoating op aangebracht; Oortmanmolen in Lattrop: de keerkuip werd vervangen, het gevlucht uitgestukt en schilderwerk verricht; Westerveldmöl Tilligte: Staartbalk en schoren zijn hier vervangen.

De overige 18 projecten:

De Hegemanmolen te Dijkelhoek: Ingerotte raamkozijnen werden vervangen, het watervat voor de stationaire motor hersteld, houtworm bestreden en een vogelwering op het kruierwerk aangebracht; in Deventer werden aan de Bolwerksmolen de roeden doorgehaald en wat kleinere werkzaamheden verricht. Ook in en rond Ommen profiteerde een aantal molens van de extra subsidiemogelijkheden. Zo werd aan de Vilsterse molen een deel van het voegwerk vervangen, kreeg de Konijnenbeltmolen in Ommen een nieuw linker lange schoor en werden de molens Den Oord en De Lelie in dezelfde plaats weer van een frisse verflaag voorzien. Voor de conservering van de Molenstomp Olst aan de Rijksstraatweg werd de bonte knaagkever, die de balklagen aantast, bestreden. Ook bij de Haarmolenstomp in Hardenberg viel het waterdicht maken van de invaart onder de noemer 'conservering'. Bij molen De Windlust in Radewijk werden de rotte fokwieken vervangen en werd schilderwerk uitgevoerd terwijl bij molen De Leyten in Staphorst de rotte kruipalen plaats maakten voor nieuwe, de rietbedekking bijgestopt en de bliksemafleiding verbeterd en schilderwerk werd verricht. In Vriezenveen kreeg de Leemansmolen een nieuw stellingdek (zie foto's) en werd de stellingondersteuning plaatselijk hersteld. In Goor bij

de Braakmolen werd de doorgeroeste windpeluwbeplating vervangen en ook hier kon de schilder aan de slag. Van de watermolens waren er drie die hebben geprofiteerd in het project 'Het verhaal van Overijssel'. Bij de Watermolen Herickhave in Fleringen beperkte dat zich tot schilderwerk terwijl bij de Molen van Bels in Mander de nokafdekking in heide werd herlegd en de ingerotte deuren en gevelbeschieting werden hersteld. Bij Watermolen Frans in Mander werd de nok- en hoekkeperafdekking in heide herlegd en de rotte windveren vervangen.

Tenslotte werden bij De Grote Geesterse in Geesteren de eiken schaliën op de molenkap vervangen en werd het metselwerk bij de invaart hersteld. De korenmolen Massier in Nieuwleusen werd van een noodzakelijke nieuwe verflaag voorzien. Bij korenmolen De Leeuw in Bathmen werd de stalen band op het bovenwiel verwijderd, waarna een houten voering werd aangebracht. De vangblokken werden vervangen voor nieuwe.

De hierboven genoemde documentaire is terug te vinden op Youtube: <http://youtu.be/JvoPzP178S8>

Peter van der Molen/Ruud Roose

Leemans molen - stelling op de helling

De vrijwillig molenaars bij de Leemansmolen in Vriezenveen hebben in een tijdsbestek van ongeveer twee maanden de stelling van de molen aan de Hammerweg flink onder handen genomen. De stelling van de uit 1862 stammende korenmolen verkeerde in slechte staat en uitstukken was geen optie meer. Mede door de extra bijdrage uit de provinciale pot voor preventief onderhoud kon de stelling in haar geheel worden vernieuwd.



Plank voor plank is de afgelopen maand opgemeten en op maat gemaakt. Hier en daar werd het dragende deel ook vervangen en werden de draagbalken waarop het plankier moest worden aangebracht van rubberoid voorzien. De planken werden een aantal keren van een stroeve beschermlaag voorzien. Om de grip op het plankier verder te verbeteren is een dunne laag split aangebracht.

Omdat de klus meer tijd vroeg dan voorzien hebben de vrijwilligers de afgelopen maanden niet alleen hun vrije zaterdagen opgeofferd maar ook een aantal keren op vrijdag de handen uit de mouwen gestoken.





De Leijen Staphorst

De Leijen in Staphorst is een grondzeiler. Dat wil zeggen dat de molen met zijn achtkant op het veld staat en vroeger niet belemmerd werd door bomen en of huizen in zijn omgeving. Stond een molen in een dorp of stad, dan moest de molen met zijn wieken, om een goede wind te kunnen vangen, boven de huizen uitsteken. Om dan nog bij de wieken te kunnen komen werd er rond de molen een stelling gebouwd. Als de wieken op de wind werden gezet (kruien) werd de kruiketting om een van de liggers van de stelling geslagen. Bij een grondzeiler ontbreken die liggers. Daarvoor zijn om de paar meter kruipalen rond de molen ingegraven. Tijdens het kruien wordt de kruiketting met

een grote ring om een van de kruipalen geslagen. Omdat er tijdens het kruien behoorlijke krachten op de palen worden uitgeoefend moeten die behoorlijk diep en stevig in de grond staan. Kruipalen kunnen, wanneer ze al jaren in de grond staan, gaan rotten. De zwakke plek is net onder het maaiveld. Bij molen De Leijen in Staphorst zijn de rotte kruipalen vervangen door nieuwe.



Ook is de rietbedekking bijgestopt en de bliksemafleiding verbeterd en er werd schilderwerk verricht. Dit stukje onderhoud aan de molen werd mede mogelijk gemaakt door de extra subsidie van de provincie voor preventief onderhoud. Tijdens het fotograferen van de nieuwe kruipalen viel ons oog op de linker onderstaande foto.



Gezocht:

In twee zeilen van molen De Leyen te Staphorst zitten gaten. In de schatkist van deze molen zitten ook dergelijke gaten. Wie wil deze molen(aar) helpen de gaten te dichten???

Pelmolen Rijssen

Hier werden de 40 jaar oude eiken schaliën van de kap vervangen. Daarvoor zijn ruim 9000 eiken schaliën op de juiste maat gezaagd en van drie lagen conserveringsmiddel



voorzien. Dat is niet zo maar een klusje wat je even op een droge zaterdagmiddag doet. Daar zijn heel wat uurtjes vrije tijd in gestoken. Ook aan het conserveringsmiddel worden hoge eisen gesteld. Eikenhout is wel duurzaam, maar als het voor dakdekking wordt gebruikt heeft het te maken met warm worden in de zon en weer afkoelen als de zon weg is. Dus heeft het hout te maken met uitzetten en krimpen. Het conserveringsmiddel moet daarvoor dus mee kunnen uitrek-



ken en krimpen, zonder scheuren te vertonen. Want juist in deze scheuren kan zich vocht ophopen en een kwalijk effect op de houdbaarheid hebben. Bruine teer was daar zeer voor geschikt. Veel scheepsluiken, houten wanden van veldschuren en scheepstouwen werden gedrenkt in bruine teer.



Deze teer drong diep het hout binnen. De bruine teer werd als volgt verkregen. Bij het (droog) verhitten van hout verkrijgt men houtteer. Hiervoor moet het hout in een afgesloten ruimte worden verhit (heel goed bruikbaar is de bast van berk omdat deze veel betuline bevat). Hierbij ontstaan vluchtige gassen die door afkoeling condenseren. Het geheel wordt verwarmd tot ongeveer 700 graden en het proces duurt een kleine drie uren. Zwarte koolteer verkreeg men door het distilleren van steenkool. Teer kon nog volop gebruikt worden tot

1997. Door de Europese regelgeving werd dit in Nederland verboden. Het vreemde is dat er in de omringende landen zoals Duitsland en België nog volop bruine en zwarte teer te koop is. En men is het er nog helemaal niet met elkaar over eens dat teer slecht zou zijn voor gezondheid en milieu. Er zijn wel vervangende middelen voor deze teer te koop, maar de prijs ligt aanmerkelijk hoger.

De Leeuw

Op korenmolen De Leeuw is het bovenwiel "geschroot" en er zijn enkele vangdelen vernieuwd. Op zich een behoorlijke klus en boven in de kap ontdek je eigenlijk hoe groot en zwaar deze vangdelen wel niet zijn.

Veel te ingewikkeld om hier in enkele regels uit te leggen. Het voornemen is om hier een apart artikel aan te besteden in de komende uitgave van Wiek en Rad.

Het schroten van een bovenwiel wil het volgende zeggen: op het bestaande bovenwiel wordt een nieuwe slijtlaag aangebracht: zogenaamde belegstukken. Maar eerst moet daarvoor het bovenwiel vlak worden afgedraaid. Dat ge-



beurt op de molen zelf. De vang (rem) wordt verwijderd. Op het rechter voeghout wordt een support (steun) geplaatst waar een houtbijtel ingeklemd is. Dan worden de wieken op de wind gezet en met behulp van windkracht gaat de molen (zonder vang!) draaien. Als het bovenwiel mooi vlak afgedraaid is, draait men de kap uit de wind.

De belegstukken zijn van iepenhout gemaakt. Omdat iepenhout een lange nerf heeft, slijtvast en taai is en niet

snel scheurt. Omdat de vang rond is worden de belegstukken in het midden iets hol geschaafd. Met lijm en diepverzonken schroeven worden de belegstukken op het bovenwiel gemonteerd. Als de lijm droog is wordt het bovenwiel weer opnieuw afgedraaid. Omdat dit afdraaien zonder vang gebeurt moet je goed weten wat je aan het doen bent, want het is best wel riskant. De vangstukken worden in de werkplaats gemaakt. De diameter van het afgedraaide bovenwiel is dan bekend en de vangstukken kunnen daar op maat worden geschaafd. Als de vang klaar is, wordt deze gedemonteerd in de werkplaats en meegenomen naar de molen. Daar worden de stukken weer gemonteerd. Op veel bovenwielen zijn om de belegstukken nog een stalen ring gemonteerd: een 'hoep'. Bij oliemolens wordt deze hoep nooit toegepast want roet op een hoep geeft een smerende werking, wat je juist niet wilt hebben. Bij De Leeuw heeft men er voor gekozen om deze hoep weg te laten.





Voor de conservering van de Molestomp "Boks" te Olst aan de Rijksweg werd de bonte knaagkever die de balklagen aantast bestreden.

De bonte knaagkever is zes tot acht millimeter lang, donkerbruin van kleur met een vlekkerige rode beharing. De levensloop van een bonte knaagkever ziet er als volgt uit: het ei van de vrouwtjes kever komt na ongeveer acht weken uit. Deze larve leeft ongeveer drie jaar lang in het hout, zonder zich te vertonen en richt in die tijd de meeste schade aan. Uit die larve ontstaat een pop en in de pop ontstaat weer een volwassen kever. Deze kevers leven daarna nog een jaar of drie buiten het hout. De vrouwelijke kevers leggen in de spleten van het hout ongeveer zo'n zestig tot honderd eieren en de cyclus begint weer van voor af aan. Dus een vermeerdering van de kevers gaat behoorlijk snel.

Vooraf in het voorjaar komen de kevers uit het hout. Op warme dagen zijn ze het meest actief en maken klopgekluisden als zij zich verplaatsen over het hout. Met deze klopgekluisden lokken ze elkaar. Het verschil met de houtworm en de knaagkever is dat de knaagkever in het harde gedeelte van het hout voorkomt zoals het kernhout en daardoor moeilijk op te sporen is.

De bonte knaagkever komt het meest in loofhout voor en minder in naaldhout zoals grenen of lariks.

De bonte knaagkever wordt in andere talen wel 'klok des doods' genoemd, in het Engels death watch beetle en in het Duits Totenuhr. Deze benaming komt uit de scheepvaart: als men dit diertje aantroef, wist men dat het hout van het schip tot in de kern rot was en het schip dus verloren was.

Kees Scherjon

Restaurant Watermolen Bels

Gelegen midden in het dal van de Mosbeek proef je de sfeer van vervolgen tijden



- * Sfeervol ouderwets Twents restaurant.
- * Ruim terras in mooi begroeide tuin.
- * Houten speeltuin
- * Vele plattelandsspecialiteiten en arrangementen
- * 100 soorten Pannenkoeken
- * á la carte dineren
- * s' Winters heerlijke boerenkool maaltijden.
- * Bruiloften en partijen tot 100 pers.



Een droomlocatie voor een onvergetelijke bruiloft

Restaurant Watermolen Bels is gelegen in het prachtige natuurgebied Het Dal van de mosbeek. Trouwen in een landelijke omgeving buiten in de sfeervolle boerentuin met uitzicht op de mosbeek of u kunt de huwelijksceremonie laten plaatsvinden in de karakteristieke Theeschenkerij en Oale Dell.

Een onvergetelijk huwelijksfeest in Twentse sfeer. Ook beschikken wij over tal van mogelijkheden voor uw bedrijfsfeest. Schotse highlandgames, paardemennen, moordtochten en diverse andere activiteiten .

Bergweg 9 7663 TB Mander

Tel: 0541 - 680213 ~ Fax: 0541-680299 ~ www.watermolenbels.nl

In Memoriam Willemien van den Berg

Op 20 september is Willemien van den Berg, molenaar op molen D'Olde Zwarver, na een kort ziekbed, op 20 september overleden. Willemien was erg geïnteresseerd in geschiedenis met name die van Kampen. Ze was als vrijwilligster actief in het Frans Walkate archief en het gemeente archief, waar ze nog heel wat historische foto's en artikelen van d' Olde Zwarver gevonden heeft, en ze was lid van de oudheidkundige vereniging Jan van Arkel. Dat verklaart haar aanmelding voor molengids in 2006. Ze wilde al snel wat meer dan bezoekers rondleiden en startte in 2007 al met de opleiding tot vrijwillige molenaar. In 2009 slaagde ze voor het diploma op de molen de Star in Balkbrug. Ze was dolgelukkig met het behaalde papiertje. In de opleiding moest ze haar hoogtevrees overwinnen. Ze werd geholpen door gebruik te maken van een veiligheidstuig. Theun Vellinga memoreerde dat nog bij het uitreiken van haar diploma in 2010. In een interview met de krant, naar aanleiding van haar slagen, gaf ze haar drive voor de molen bloot: "Molens zijn cultuurgood uit het verleden en wellicht het meest karakteristieke element in ons landschap. De verlevendiging van het landschap boeit mij".

Willemien was een prettige collega om mee samen te werken. Ze was positief kritisch op zaken die door de mannen op de molen als gewoon werden beschouwd, maar

vooral punctueel. Ze was attent. Ze zou nooit vergeten dat er een kaart naar eenjarige gestuurd moest worden. Ook de vrolijke

noot ontbrak bij haar niet. Ze bezocht veel kringloopwinkels en nam daar alle muizen mee die ze maar tegenkwam. In de molen staan er vele: van koper, keramiek, wol, hout... bezoekende kinderen vinden dat geweldig. Lichamelijk klachten maakten haar acht jaar geleden arbeidsongeschikt. Maar nietsdoen was niets voor haar. Ze pakte diverse soorten vrijwilligerswerk aan. In februari had ze nog een nieuw appartement betrokken in de Oudestraat. Deze zomer openbaarde zich meer lichamelijke klachten. Na de diagnose heeft ze nog maar drie weken mogen leven. We missen haar en we zullen haar blijven herinneren als een fijne collegamolenaar.

Sjaak Poot



Koning Molenzellen



- Nieuwe zeilen
- Reparaties
- Touwwerk
- Smeermiddelen
- En meer

Sipke Koning
06-44003400

www.koning-molenzellen.nl

MOLENSTEENMAKERIJ



Voor de beste kunstmaalstenen als ook blauwe basaltlavamaalstenen.

Tevens wrijfstenen, kweernen (romeins model)
demonstratiestenen (doorsnede: 10, 15 of 20 cm.)
en huishoudmolens.

Zeer snel en vakkundig scherpen van uw molenstenen en
maaltechnische adviezen.

www.molenstenen.nl

Werkplaats: Rijksweg 146 6586 AB Plasmolen, Nederland

Telefoon: 024-696 36 54 / Fax: 024-696 36 57

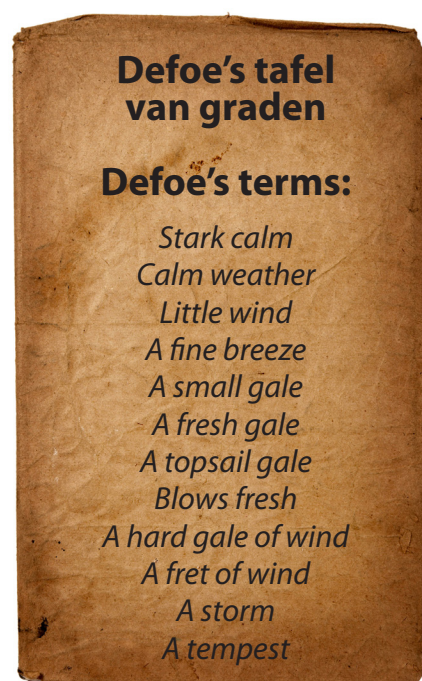
GSM: 0653667686 / E-mail: molensteenmakerij@planet.nl

Schaal van Beaufort

Vaak wordt gezegd dat Admiraal Francis Beaufort, van de Britse Royal Navy, in het begin van de 19de eeuw de bedenker was van de schaal van Beaufort. Echter in werkelijkheid was hij dat niet, in feite was hij de initiatiefnemer van een dergelijke schaalverdeling. Een vergelijkbare windschaal werd al tenminste een eeuw eerder gebruikt en waarschijnlijk zelfs al lang daarvoor. We weten niet wij nu de eerste was met het bedenken van de windschaal. Het zou verrassend zijn als Arabische zeelieden daar geen gebruik van maakte omdat zij, in de late 15de eeuw, elk element van het weer benutte om te navigeren over de zeeën. Het is dan ook niet ondenkbaar dat er in die tijd al een schaalverdeling van de windsnelheid bestond, maar dat blijft helaas speculeren. De schaalverdeling van Beaufort kennen we inmiddels allemaal en deze is tot stand gekomen in 1805. Pas in 1873 werd de Beaufortschaal internationaal aanvaard en vandaag de dag is de schaal van Beaufort een uitgebreide dertiendelige schaal met de gevolgen van wind op zee en boven land.

Op 26 en 27 november 1703 werden de Britse Eilanden getroffen door een dodelijke storm. Daniel Defoe (Hij werd bekend om zijn boek over Robinson Crusoe) maakte een verslag van deze vernietigende storm, met als titel: "Een verzameling van de meest opmerkelijke ongevallen en rampen die plaatsvonden tijdens de laatste verpletterende storm". Hierin gebruikte hij een vereenvoudigde schaalverdeling van de wind die was onderverdeeld in 12 punten, hij noemde deze verdeling 'tafel van graden'. Het omvatte kale termen die gebruikt konden worden door zeilers. Dergelijke windschalen konden alleen boven zee worden gehanteerd.

Boven ons land werd de wind daarom afgeleid uit de wiken van molens. Dat was een vondst van Jan Noppen (1706-1734), een befaamd opziener van de waterstaat.



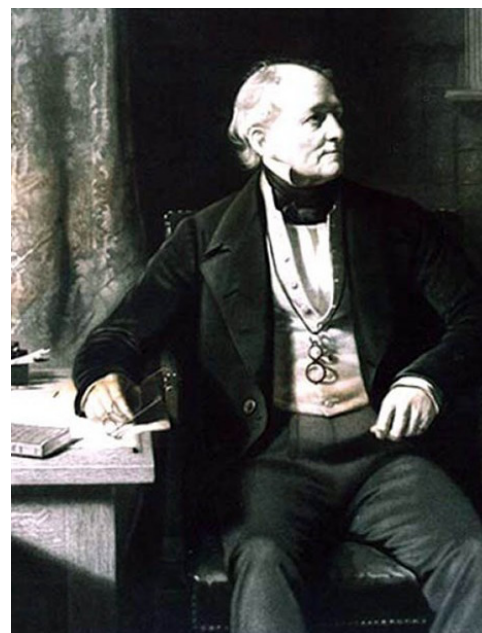
Ambtshalve hield hij zich op Huize Swanenburgh in Halfweg bij Amsterdam bezig met het bijhouden van het weer en was daarmee een voorloper van het KNMI. Noppen introduceerde een 17-delige molenwindschaal: windkracht 8 volgens de huidige schaal van Beaufort komt overeen met 13 of 14 aan molenwind volgens Noppen. Van belang was de hoeveelheid

zeil op de wiken: hoe harder het woei, hoe meer zeil opgerold (gezwicht) werd. Vanaf windkracht 8, een stormachtige wind volgens Beaufort, hebben de wiken geen zeil. Waait het nog harder

(storm, windkracht 9 in Beaufort) dan is malen te gevaarlijk. Later zijn vereenvoudigde versies van de molenwindschaal gebruikt en zo gebruikte waarnemer Pieter de Leeuw in 1809 een gecombineerde 9-delige schaal waarin het effect van de wind op zeilschepen en op molens was beschreven.

Aan het begin van de 19de eeuw volgende nog andere versies van de windschaal. Na de puntenschaal van Defoe werd een schaalverdeling ontworpen door kolonel Capper van de Oost Indische Company. Hij reproduceerde een tabel met de verschillende windsnelheden die met grote zorg waren bedacht door de heer Rous aan de hand van een groot aantal experimenten en feiten. Vanaf 1660 werd het bijhouden van weerrecords steeds populairder en zodoende kwam James Jurin in 1723 met een aanbeveling om een schaalverdeling te gebruiken voor waarnemers zodat ze de windsterkte beter konden worden ingeschat. Zestig jaar later werd door de eerste meteorologische organisatie in Mannheim een schaal bedacht waarin helften werden gebruikt om de windkracht te duiden.

Francis Beaufort is geboren in het Ierse Country Meath en leefde van 1774 tot 1857. In 1787 ging hij naar zee en in 1805 wordt hij kapitein van de HMS Woolwich. Tijdens deze eerste jaren ontwerpt hij de eerste versies van de windkracht schaal en de weer notatie code, welke hij de rest van

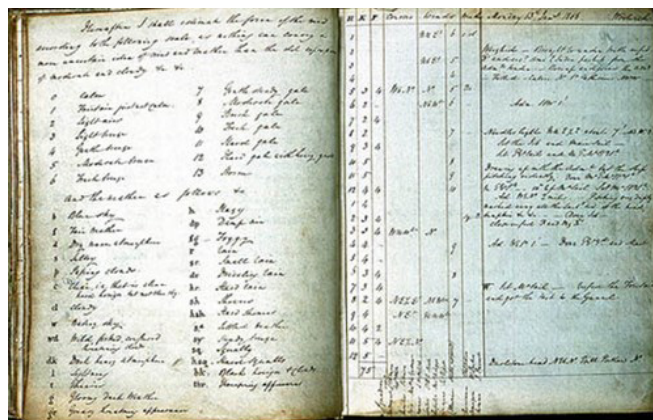


Terms of the wind	Velocity of wind		Perpendicular force on one square foot in Avoirdupois pounds
	Miles in one hour	Feet in one second	
Almost Calm	1	1.47	0.005
Just Perceptible	2	2.93	0.020
	3	4.40	0.044
Gentle Breeze	4	5.87	0.079
	5	7.33	0.123
Fresh Breeze	10	14.64	0.492
	15	22.00	1.107
Fresh Gale	20	29.34	1.968
	25	36.67	3.075
Strong Gale	30	44.01	4.429
	35	51.34	6.027
Hard Gale	40	56.68	7.873
	45	66.01	9.963
Storm	50	75.35	12.300
Violent	60	88.02	17.715
Hurricanes,	80	117.36	31.490
Tempests, etc.	100	146.70	49.200

De windsnelheid bedacht door de heer Rous

zijn leven blijft gebruiken in zijn logboeken. Hij besloot om de categorieën 1 en 2 te combineren en vervolgens een schaal te maken die loopt van 0 tot 12. Beaufort baseerde de windkracht op de hoeveelheid zeil die een groot schip kon voeren bij een zwakke bries, storm of orkaan. Aan zijn carrière kwam in 1812 een eind toe hij ernstig gewond raakte tijdens een ontmoeting met de Turken in klein Azië. Na zijn herstel werd hij in 1829 benoemd tot hydrograficus bij de Admiraliteit. Hij ging zich helemaal toeleggen op het onderzoek van de zuidelijke Noordzee. Hij ontdekte en beschreef heel wat nieuwe zandbanken, ondieptes en geulen, adviseerde over de plaatsing van vuurtorens en boeien en maakte een volledige update van de zeemansgidsen.

Vanuit deze functie is hij ook verantwoordelijk voor talrijke Britse expedities, o.a. van de HMS Beagle onder aanvoering van zijn beschermeling Robert Fitzroy. In 1838 wordt Beaufort's windkracht schaal ingevoerd bij de Britse vloot. Zijn weer notatie code was reeds vijf jaar eerder in gebruik genomen. De Admiraliteit bevordert Beaufort tot Admiraal in 1846. Twee jaar later wordt hij vereerd met de titel 'Knight Commander of the Bath'. In 1855 na 68 jaar dienst gaat Sir Francis met pensioen. Hij overlijdt in 1857, maar zijn levenswerk blijft erkenning en eer ontvangen.



Beaufort's dagboek uit 1860 laat de oorspronkelijke schaalverdeling zien

De schaal van Beaufort wordt gebruikt voor de gemiddelde windsnelheid, niet voor de snelheid van rukwinden. Heel vaak worden die twee met elkaar verward. Als de wind bijvoorbeeld gedurende 10 minuten waait met een gemiddelde snelheid van 70 km/u met pieken tot meer dan 117 km/u, is er dus geen sprake van windkracht 12 (orkaan), maar van windkracht 8 (stormachtige wind).

Bft	Benaming	Gemiddelde wind-snelheid				Kenmerken
		m/s	knopen	km/u	mi/u	
0	Windstil	<0.2	<1	<1	<1	Rook stijgt (recht) omhoog
1	Zwak	0.3 - 1.5	1 - 3	1 - 5	1 - 3	Rookpluimen geven richting aan
2	Zwak	1.6 - 3.3	4 - 6	6 - 11	4 - 7	Bladeren ritselen
3	Matig	3.4 - 5.4	7 - 10	12 - 19	8 - 12	Bladeren en twijgen voortduren in beweging
4	Matig	5.5 - 7.9	11 - 16	20 - 28	13 - 18	Stof en papier dwarrelen op
5	Vrij krachtig	8.0 - 10.7	17 - 21	29 - 38	19 - 24	Takken maken zwaaiende bewegingen
6	Krachtig	10.8 - 13.8	22 - 27	39 - 49	25 - 31	Grote takken bewegen
7	Hard	13.9 - 17.1	28 - 33	50 - 61	32 - 38	Bomen bewegen
8	Stormachtig	17.2 - 20.7	34 - 40	62 - 74	39 - 46	Twijgen breken af
9	Storm	20.8 - 24.4	41 - 47	75 - 88	47 - 54	Takken breken af. Dakpannen waaien weg
10	Zware storm	24.5 - 28.4	48 - 55	89 - 102	55 - 63	Bomen worden ontworteld
11	Zeer zware storm	28.5 - 32.6	56 - 63	102 - 117	64 - 74	Uitgebreide schade aan bossen en gebouwen
12	Orkaan	>32.6	>63	>117	>74	Niets blijft meer overeind

Op de foto's hieronder is de zeegang op zee en de oceaan te zien die hoort bij een bepaalde windkracht volgens de schaal van beaufort. Door de foto's te vergelijken met de zeegang kan de waarnemer een goede inschatting maken van de windkracht.



Windkracht 0



Windkracht 2



Windkracht 4



Windkracht 6



Windkracht 8



Windkracht 10

Noppen's windmill wind scale (correlated with the Beaufort scale).

Windmill wind scale	Beaufort scale	Description	Effect on windmill sails
0	0	calm	mills cannot grind
1	1	calm	mills turn, but very little
2	2	light breeze	mills turn gently and continually, and grind
3-4	3	gentle or constant breeze	mills grind at moderate or reasonably brisk rate
5-6	4	moderate breeze	mills grind so briskly that full canvas on sails can be set
7-8	5	fresh breeze	between quarter and a third of the canvas furled; brisk revolution
9-10	6	strong breeze	between half and two thirds of canvas furled
11-12	7	moderate gale	three quarters of canvas furled
13-14	8	storm	no canvas set
15-16	9-10	continuous storm	milling too dangerous
over 16	11-12	hurricane	milling too dangerous

Noppen's windmill scale, which was also used by Cruquius probably dates from c. 1730. It was described in a letter from Johan Christiaan Mohr (1747-1787) to Jan Hendrik van Swinden (20).

Windsnelheden gebaseerd op de molens

Ed Aldus, weerman RTV rijmond

KNMI

http://nl.wikipedia.org/wiki/Schaal_van_Beaufort

Merkwaardig ongeval Konijnenbeltmolen -

Op zaterdagochtend 16 augustus j.l. is tijdens het draaien ernstige schade ontstaan aan de windmolen Konijnenbelt aan de Zwolseweg in Ommen. Op het moment van het ongeluk staat er een redelijk doorstaande wind en loopt de molen met twee volle zeilen zo'n 50 – 60 enden per minuut. Met een heldere lucht en prima weer konden er weer eens wat omwentelingen gemaakt worden. Maar dan slaat het onheil toe: ogenschijnlijk zonder aanleiding klinken er dof- fe klappen in de kap en aan de voorkant van de molen en het wiekenkruis komt vrijwel direct tot stilstand. Er is schade – forse schade – maar gelukkig geen persoonlijk letsel. De buitenroede blijkt tegen de romp te zijn geslagen en is verbogen; hekkens, windborden en zomen zijn gebroken. Boven in de kap ligt de gietijzeren as naast het achterste lager (pensteen). De springbeugel die dit zou moeten voorkomen is losgesprongen en opengebogen. Verder heeft het bovenwiel een forse deuk gedrukt in de kap en is een gording gebroken. De vang blijkt nog wel intact maar is volledig ontwricht en ook het bovenwiel is wat scheefgedrukt. Zo goed als mogelijk is het zeil afgenomen en is het gevlucht vastgezet.

Later op de dag is door molenmaker Anne Doornbosch de as weer teruggezet in de pensteen. Daarna is de molen een halve slag gedraaid om het zeil van het bovenste end af te nemen. De molen is vervolgens teruggedraaid in de oorspronkelijke positie en met behulp van spanbanden gezekerd. In de kap is het bovenwiel ook extra geborgd omdat de vang niet erg betrouwbaar lijkt. Tot zover het relaas van de gebeurtenissen op die bewuste zaterdag.



Nieuw gevlucht

De Konijnenbeltmolen – de oudste van de vier molens in en rond Ommen – was net enige maanden eerder weer draaivaardig opgeleverd. Zo'n drie jaar geleden leek het niet langer verantwoord om te draaien met het stokoude



gevlucht en is de molen aan “de ketting gelegd”. Dat werd bevestigd nadat de twee Potroeden waren doorgemeten. Er bleek er inderdaad sprake te zijn van forse slijtage bij de askop en geconcludeerd werd dat er zonder grote risico's niet meer kon worden gedraaid. Wat bij die beslissing nadrukkelijk heeft meegewogen is het feit dat kort op de molen drie hoge appartementengebouwen staan. Deze veroorzaken nogal wat turbulentie waardoor het gevlucht anders wordt belast dan bij een vrije windvang. Het gaande werk krijgt het meer dan gebruikelijk voor z'n kiezen en dat is een blijvend probleem. De molenbiotoop wordt er de komende jaren niet beter op omdat er aan de andere zijde van de Vecht vergelijkbare complexen zullen verrijzen. Na een onttakeling begin 2013 werd besloten de oudste Potroede daterend uit 1901 te “restaureren” en de buitenroede uit 1936 te vervangen door een gelaste stalen roede. Naast het vervangen van het gehele gevlucht zijn er verder werkzaamheden uitgevoerd aan de stelling en het kruiswerk.

Schadepatroon

Juist omdat alles in het werk was gesteld om de molen weer bedrijfsvaardig – in dit geval draaivaardig (binnenwerk ontbreekt) – te maken is het ongeval op zijn zachtst gezegd “behoorlijk zuur”. De molen blijft nu weer geruime tijd uit de roulatie en het herstel is een kostbare zaak.

Direct na het ongeval en de periode erna is goed nagedacht over de oorzaak en inmiddels is hierover helderheid ontstaan. Gezien het schadepatroon moet de oorzaak worden gezocht in het falen van een deel van het gaande werk. De meest voor de hand liggende verklaring is dat tijdens het draaien de linker bevestiging van de springbeugel – een spijkerbout van 12 cm lengte – is losgekomen. Bij inspectie bleek dat het hout rondom de bout volledig was weggerot waardoor de toch al korte bout

- een analyse



weinig houvast meer had. Dit euvel was overigens vooraf moeilijk te constateren zonder destructief onderzoek en het mankement is bij eerdere inspecties dan ook niet opgemerkt. Tijdens het draaien is de achterzijde van de bovenas vrijgekomen uit de pensteen. Door het kantelen van de as sloeg de aankomende roede met zeil tegen de stelling en tegen het rietdek. De gelaste buitenroede is daarvoor beschadigd en geknikt. De gerestaureerde Potroede is overigens nog intact.

Actie geeft reactie: door de botsing van de roede heeft de vrijliggende as een enorme zwieper gemaakt en is het bovenwiel met de vangstukken tegen het rietwerk van de kap geslagen. Metingen tonen aan dat de bovenas op dat punt halverwege zijn lengte zo'n 50 cm schuin omhoog is gekomen. Door de plotselinge verplaatsing van de as zijn de vangstukken volledig van de geleiders gedrukt en is de vangbalk uit zijn ophanging gelicht. De vang is vastgeslagen waardoor het wiekenkruis na ongeveer één omwenteling van de as tot stilstand is gekomen.

Door de winddruk op het bovenste end is de bovenas vervolgens weer min of meer op zijn oorspronkelijke positie teruggekomen.

Achterliggende oorzaken

Bij het terugzetten van de as bleek dat het evenwichtspunt behoorlijk ver naar voren lag. Het kostte nogal wat kracht om de pen van de as naar beneden te bewegen. Tijdens het draaien zou de as de springbeugel niet moeten raken. Toch is dat wel gebeurd waardoor de spijkerbout uiteindelijk is losgeraakt en de beugel is losgekomen met alle gevolgen van dien. Het lijkt erop dat dit euvel zich al eerder heeft voorgedaan. Aan de binnenzijde van de springbeugel is namelijk een oude breuk te zien.

Een verklaring voor het opwerpen van de bovenas kan zijn dat de massa van het gevluht in de loop der jaren is toegenomen. Er is bij de laatste restauratie gekozen voor de toepassing van hardhout (bankirai voor het hekwerk/bilinga voor voorzoom). Ten opzichte van het materiaalgebruik wat vroeger gebruikelijk was voor het ophekken



(grenen of lerken voor hekwerk en zomen) is er sprake van een aanmerkelijke gewichtstoename. Berekeningen wijzen uit dat deze 'hardhout' variant zo'n 50 – 60% extra gewicht meebrengt voor het gehele gevluht (in deze situatie ongeveer 500 kg). Overigens moet worden opgemerkt dat het gevluht dat is vervangen met dezelfde materialen was opgehekt. Ook in de oude situatie was er dus een verhoogd risico aanwezig.

Een tweede verklaring waardoor opwaartse druk kon ontstaan op de achterzijde van de as is de nabijheid van bebouwing. De appartementencomplexen rondom de molen zorgen soms voor een vreemde belasting op het draaiende gevluht. Meestal wordt het bovenste deel van de draaicirkel relatief zwaar belast omdat de bebouwing het onderste deel afschermt. Op de betreffende zaterdag was de molen gericht op de rand van de bebouwing.

In de aanvoerrichting was er deels sprake van vrije wind en deels van geblokkeerde wind, waarbij ook nog eens de windrichting door de bebouwing fluctueerde. Van achter de molen gezien was de winddruk aan de rechterkant van de draaicirkel groter dan die aan de linkerzijde omdat bebouwing de vrije windtoevoer deels belemmerde. Door de ongelijke windbelasting kon meer druk ontstaan op het onderste eind van het gevluht.



Spijkerbout, waar de springbeugel mee vast zit aan de penbalk

Lessen

Het ongeval maakt weer eens duidelijk welke krachten er kunnen spelen bij onze oude werktuigen. Hier ging het om een combinatie van factoren die in onderlinge samenhang een ongeval hebben veroorzaakt. Het is zaak daar lering uit te trekken.

Natuurlijk gaat het dan in de eerste plaats om technische betrouwbaarheid. Maar ook het aspect molenbiotoop moet niet worden onderschat. Een slechte biotoop wordt meestal geassocieerd met windbelemmering waardoor er

minder kan worden gedraaid. Maar dat vooral bebouwing kort op de molen een veroorzaker kan zijn van bijzonder windgedrag zoals turbulentie, vlagerigheid en richtingverandering wordt vaak vergeten. Ook in theoretische studies zoals windtunnelonderzoeken die het effect van nieuwe bebouwing moeten aantonen blijven dit soort aspecten vaak onderbelicht. Bij ingebouwde molens kan bijzonder windgedrag het gevluht op een onvoorspelbare manier belasten. Dit stelt hoge(re) eisen aan de molen om op een veilige en verantwoorde manier te kunnen draaien.



Schade aan de kap

Jan van der Veek

Het Gilde op stap



Het is 27 september 2014. Vroeg op vandaag om de bus te halen.

De herfstmist ligt nog over velden en wegen en het is goed uitkijken op weg naar de bushalte op een afstand van drie kwartier rijden.

Vanuit Hengelo is de bus via Almelo onderweg naar Balkbrug waar de laatste groep uit west-Overijssel zal instappen. 40 molenaars/Gildeleden en twee SOM-leden hebben zich voor deze dag aangemeld.

Inmiddels heeft de zon aan kracht gewonnen en de voorspelde mooie najaarsdag heeft een aanvang genomen. De eerste molen waar de reis naar toe ging was Roderwold in de uiterste punt van de fraaie provincie Drenthe. Hier staat aan de Hoofdstraat 34:

Olie- en korenmolen Woldzigt

Volgens de gevelsteen werd molen Woldzigt in 1852 gebouwd door Aukema en Datama. De molen is als oliemolen gebouwd. Enkele jaren na de bouw werd op de zolder

boven de stellingzolder (steenzolder) een koppel maalstenen geplaatst. Aan de overzijde van de weg ligt een haventje. De molen en het haventje zijn erg belangrijk voor elkaar geweest hoewel het haventje er waarschijnlijk eerder is geweest.

De molen is daarom mogelijk juist op deze plaats gebouwd omdat vervoer van lijnzaad uit Groningen en levering van lijnolie voor de verf- en zeepindustrie in Groningen gebeurde via het water. In de twintiger jaren van de vorige eeuw stopten veel oliemolens met de olieproductie. Daardoor stopte dus ook de productie van de heilzame lijnkoeken of lijnmeel. Voor Woldzigt betekende dit juist dat er een grotere vraag kwam naar deze producten. Dit heeft er voor gezorgd dat de olieproductie en dus ook de productie van lijnkoeken is voortgezet tot 1941/1942 (het begin van de Tweede Wereldoorlog). Daarmee was deze molen een van de weinige oliemolens in ons land die zo lang is doorgegaan met deze productie.

Eigenaren van Woldzigt

De molen is diverse malen van eigenaar veranderd, maar toen eigenaar Rietema de molen in 1919 voor prijs van de stenen wilde verkopen hebben de inwoners van Roderwold de handen ineen geslagen. Zij vormden een coöperatie waardoor de molen voor Roderwold in stand kon worden gehouden. In de 70-er jaren dreigde de molen weer sterk te vervallen en werd toen aangekocht door de gemeente Roden en uitgebreid gerestaureerd. Het eigendom berust nog altijd bij de huidige gemeente Noordenveld.

Deze unieke industriemolen uit 1852 beschikt over een 'afdeling' voor de productie van lijnolie (de zgn. Olieslag) en over een 'afdeling' voor het malen van graan tot meel. De beide afdelingen zijn nog geheel operationeel en ook nog regelmatig in gebruik. (info: www.woldzigt-roderwolde.nl)

Naast deze twee molen-afdelingen bezit de molen ook nog een graanmuseum op de grote westelijke zolder. Na aankomst werd de groep in drieën gesplitst om de verschillende 'afdelingen' om beurten te bekijken. Omdat de groep bijna geheel uit koren-molenaars bestond was er natuurlijk erg veel belangstelling voor de uitleg van het olie slaan, een proces waar heel wat meer 'techniek en eikenhout' bij





Olie- en korenmolen Woldzigt

te pas komt als op een korenmolen. Het bijzondere van de maal-afdeling van Woldzigt is dat deze zich zo hoog in het gebouw, boven het aandrijvingsdeel van de olieslag, bevindt. Via een brede trap kwamen we op de voormalige graanzolder van Woldzigt. Op deze plaats vind je het kleine maar compleet ingerichte museum dat hier sinds 1974 gevestigd is en de naam 'Nederlands Graanmuseum' draagt.

Het museum is ingericht met veel attributen en gereedschappen die met de teelt van graan in vroegere tijden te maken hebben. Hier vindt u alles wat betrekking heeft op het graan van het zaaien tot oogsten en van het aanbieden op de korenbeurs tot de verwerking tot een product. Voor veel ouderen, zoals de meeste aanwezigen, was het een feest van herkenning om de oude gereedschappen en spullen van vroeger bij elkaar in het museum terug te vinden. Niet alleen voor het graan is er bijna alles te vinden, ook velerlei 'gereedschappen' en handboeken voor de veearts kunnen in de vitrines bewonderd worden. Hoewel we er veel meer tijd hadden kunnen doorbrengen werd toch het sein gegeven om weer naar de bus te gaan voor de volgende bestemming: Nij Beets in Friesland.

Openluchtmuseum It Damshûs

Voorafgaand aan de zeer enthousiaste rondleiding werd ons, als aanvulling op het eigen lunchpakket, melk en een heerlijke soep gepresenteerd. Het museum laat de bezoekers op een levendige en actieve manier ervaren hoe laagveenturf werd gemaakt en hoe de veenarbeiders leefden en werkten in de periode van 1863 tot ca. 1920. Hun erbarmelijke werk-, woon- en leefomstandigheden waren de voedingsbodem voor een felle sociale strijd.

Een stukje historie van de turfwinning

Turf was eeuwenlang een veelgebruikt product, vooral als brandstof. Aanvankelijk werd vooral hoogveen (veen boven de waterspiegel) afgestoken, o.a. in Drenthe, Groningen en oostelijk Friesland. In het midden van de 18e eeuw begon de grootschalige laagveenderij (veen onder de waterspiegel). Deze vorm van veenderij heeft voortgeduurd tot de eerste decennia van de 20e eeuw. Een van de laatste grote verveningen vond plaats in Opsterland en Smallerland. Op 13 april 1863 stak burgemeester Lycklama à Nijeholt de eerste spade in de grond voor de vervening onder Beets, hetgeen leidde tot het ontstaan van Nij Beets.





Slechte huisvesting

Eind 19e eeuw was de woonsituatie in de vervening mensonterend. Schamele houten keten met slechts één woonruimte, soms gebouwd op de wrakke resten van een turfbok, boden onderdak aan veel grote gezinnen. Pas later werden er voor de turfmakers ook stenen huisjes gebouwd naar zgn. Gieters model. Het laatst overgebleven huisje van dit type vormde het begin van het museum. Dit huisje van de familie Dam (it Damshûs) werd de naam van het museum.

Hard werken, weinig loon

Het werken in de turfwinning was zwaar, vuil en arbeidsintensief. De werkdagen waren lang: 12 tot soms wel 15 uur per dag! Veel veenarbeiders waren met de oprukkende vervening vanuit Giethoorn en omgeving geleidelijk in Friesland terechtgekomen. Toen de vervening onder Beets begon was het loon door de sterke opkomst van steenkool en petroleum gezakt van fl. 1.20 tot fl. 1.30 per dag naar 55 tot 65 cent per dag. De grote armoede werd nog verergerd door misstanden als gedwongen winkelnering (veenarbeiders moesten hun inkopen doen in de winkels van de veenbazen!).



Openluchtmuseum it Damshûs

Sociale onrust, opkomst van het socialisme

De woon- en werkomstandigheden van de veenarbeiders leidden vaak tot grote spanningen en sociale onrust. In de tachtiger jaren van de 19e eeuw stelde de socialist Ferdinand Domela Nieuwenhuis de schrijnende armoede aan de kaak. Hij maakte de veenarbeiders bewust van de noodzaak om voor hun rechten op te komen. In 1888 werd hij door het kiesdistrict Schoterland in de Tweede Kamer gekozen. De arbeiders noemden hem "Us Ferlosser". Zijn optreden heeft in belangrijke mate de opkomst van het socialisme bevorderd in dit deel van Friesland dat wel De Reade Hoeke werd genoemd.

Naast de informatie over het turfsteken zelf wordt een indruk gegeven van de verandering van het landschap als gevolg van de turfwinning. Zo krijgt de bezoeker een totaalbeeld van de sociaal-economische, politieke en landschappelijke geschiedenis van de laagveenderij in Opsterland en Smallingerland met als uitgangspunt Nij Beets. Aan het eind beseffen wij allen nog eens hoe onze manier van leven ontzettend veel beter is geworden t.o.v. de vaak erbarmelijke werk- en woonomstandigheden van die tijd. Het was weer tijd om in de bus te stappen voor de laatste stop van de dag:





Nijveveen.

In Nijveveen, tegenwoordig vallend onder de gemeente Meppel, staat een zéér bijzondere on-Nederlandse molen. Dat is niet vreemd als je weet dat korenmolens Sterrenberg van Duitse komaf is.

Nijveveen, een van oorsprong veendorp, had net als bijna alle dorpen een eigen korenmolen welke tot in de 30-er jaren haar werk deed in het dorp. Als gevolg van de mechanische aandrijvingen kwam ook deze stil te staan en viel uiteindelijk onder de slopershamer.

Half jaren 70 kwam een ambtenaar van de toenmalige gemeente Nijveveen in het Oost-Friese plaatje Weener (Duitsland) in gesprek kwam met de familie Sterrenberg. Deze waren eigenaar van de korenmolen aldaar. Ook deze molen bevond zich min of meer in vervallen toestand wat ook het gevolg was van mechanisatie. De familie Sterrenberg was wel bereid om de molen, voor een zacht prijsje, van de hand te doen. Met dit gegeven ging de ambtenaar (de hr. Van Doorne) huiswaarts en legde het als voorstel neer bij Burgemeester en Wethouders. Hoewel beslist niet zonder slag of stoot waren er uiteindelijk meer voor-als tegenstemmers en werd besloten de molen te kopen en naar Nijveveen over te brengen. Wel waren door de familie enkele voorwaarden gesteld. De molen moest weer in originele vorm worden opgebouwd en de zelf-kruiging en de zelf-zwichting moesten weer worden aangebracht en gebruikt. Dit is gebeurd en dat maakt deze molen voor Nederlandse begrippen juist zo bijzonder. Hij is dan ook in Neder-



land en ver daar buiten bekend. Als waardering voor prettige afhandeling van het geheel is de naam "Sterrenberg" voorgoed aan de molen verbonden. Ook de twee "Meisterbrieven" van de vader Helmut en de zoon Hermann hebben een plaats gekregen in de molen.

Tijdens het 500 jarig bestaan van Nijveveen (1977) is de molen Sterrenberg heropend door Z.K.H. prins Claus. Naast de bijzondere krui- en zwichtinrichting heeft de molen ook nog een, nog weinig voorkomende, houten bovenas. Als je dat nog niet eerder hebt gezien kijk je toch wel de ogen uit. Wat een enorm, en kapvallend, gevaarte.

Nadat een ieder zich over de bijzonderheden had laten voorlichten werd het dan toch tijd de bus te bevolken en op weg te gaan naar de op-cq uitstapplaatsen en naar huis. Het was een uiterst boeiende en leerzame dag. Al deze vakkundige molenaars hadden weer gesprekstof voor vele dagen opgedaan.

Als niet-molenaar (bestuurder) ben ik blij dat dergelijke leerzame dagen door het Gilde worden georganiseerd.

Ruud Roose

Wie het weet... mag het zeggen

Een haverklapper

"Om de haverklap" zit die jongen achterstevoren in de bank.

"Om de haverklap" knagen de muizen weer gaten in de graanzakken.

"Om de haverklap" = steeds weer opnieuw

Weet u waar dit gezegde vandaan komt en waar dient deze voor? Deze "haverklapper" werd gefotografeerd tijdens het reisje met het Gilde in molen "De Woldzigt"



Deltion studenten maken Poldermolen voor het Kampereiland

De Museumboerderij op het Kampereiland heeft het Deltion College in Zwolle benaderd om een poldermolen te maken voor op het Kampereiland. Vroeger stonden er ongeveer 40 poldermolens op het eiland. Wat nu nog rest is een schaalmodel. Volgens de bezoekers van het Kampereiland moet het schaalmodel nodig vervangen worden door een echte molen.



Nico de Jong, praktijkleraar bij het Deltion zag volop kansen in het maken de molen. "We waren op zoek naar een uitdagende praktijkopdracht voor onze beroepsopleidende (bol) niveau 3 studenten. Door de recessie zien we namelijk een toename in het aantal bol-studenten. Dit zijn studenten die voltijd naar school gaan en meerdere periodes op stage gaan." De praktijkopdracht luidde: maak een zo authentiek mogelijke poldermolen voor het 650-jarig bestaan van het Kampereiland.

Met twee oude foto's, beschikbaar gesteld door Stichting Kampereiland en het schaalmodel, gingen de studenten aan de slag. Stichting de Overijsselse Molen vormde een belangrijke vraagbaak voor de timmermannen in spé. Daarnaast heeft Nico de Jong informatie en advies ingewonnen bij twee molenaars. Jente Gort, molenaar op meerdere molens heeft diverse boeken beschikbaar gesteld en Bert de

Ruiter, molenaar/restaurateur op Molen 'de Star' in Balkbrug heeft veel praktische tips betreffende de bouw gegeven.

De Stichting Kampereiland heeft een bedrijf uit Kampen bereid gevonden om het uiteindelijke ontwerp te maken. De poldermolen krijgt een totale hoogte van circa 8 meter en de wieken krijgen een vlucht van circa 7.20 meter. In de grootte van het object zit tevens de uitdaging voor de studenten. Het was erg lastig om een uitslag te maken en voor het maken van de meeste onderdelen moeten ze gebruik maken van hulpconstructies.

Het project wordt naast bovengenoemde partners ondersteund door diverse bedrijven uit Kampen en omstreken en de Gemeente Kampen. Daarnaast hebben de studenten contact gezocht met van de opleiding Metaal, voor het maken van verbindingen, lagers ed.

De molen is op 16 en 17 januari te bewonderen tijdens de Open Dagen van het Deltion College, Mozartlaan 15 in Zwolle. Daarnaast is het altijd mogelijk om een persoonlijke afspraak te maken, email: gtjarks@deltion.nl

*Wilma van der Zee
Junior-adviseur Marketing & Communicatie Sector Techniek
& Vormgeving Deltion College
Foto's Ben Scherjon*



STICHTING "DE OVERIJSSELSE MOLEN"



P. van der Vinne
Voorzitter
Vasserdijk 18
7664 VH Manderveen
tel. 0546-681257
pieter@akkerbouwbedrijfvandervinne.nl

A. Boukes
Secretaris
Krulmate 13
8014 KE Zwolle
tel. 038-4652860
a.boukes@home.nl

R.J. Roose
Penning-
meester
Jan Schamhartstraat 85
8121 PA Olst
tel. 0570-562497
r.roose@daxis.nl

H. van der Aa
Bestuurslid
Hobergenstraat 73
7665AD Albergen
tel. 0546-441507
hjdadaa@hetnet.nl

J.H. Kuiper
Bestuurslid
Stokersdorpweg 24
7532PT Enschede
tel. 0534 - 610710
kuiper.jh@hetnet.nl

E. Ekker
Bestuurslid
Porporastraat 80
8031 HS Zwolle
tel. 038-8509287
eelco@ekkerbouwenmonumentenadvies.nl

C. de Regt
Bestuurslid
Molendijk 39
7591 PT Denekamp
tel. 0541 294 202
info@rodewangen.nu

J. Abbink
Technisch
medewerker
p/a Het Oversticht
postbus 531
9000 AM Zwolle
038 421 3257
jabbink@oversticht.nl

Website van de stichting en contact

R. Roose
Webmaster
www.molensinoverijssel.nl
info@molensinoverijssel.nl

Molenboeken winkel

J. Poot
Zilver schoon 23
8265 HD Kampen
tel. 038-3315638
sjpoot@solcon.nl

Gilde van Vrijwillige Molenaars

E. Blenke
Secretaris
Erve Stroomboer 72
7623 JB Borne
tel. 074 - 8500346
molenaarsinoverijssel@molenfotos.nl

Vereniging De Hollandse Molen

Zeeburgerdijk 139
1095 AA Amsterdam
tel. 020-6238703

Werkgroep Overijsselse Molendag

Dick ter Harmsel
dterharmsel@home.nl

R. Roose
r.roose@daxis.nl

Wiek en Rad redactie en vormgeving

Marian Stobbe
Ben Scherjon
Hindeloopenstraat 1
8304 JG Emmeloord
06 - 54265665
wiekenrad@gmail.com

Op de foto:

"Bij een windkracht lager dan vier, rol ik de zeilen los. Met lusjes haak ik ze aan de wieken, de wind drukt ze vast op het hekwerk. Neemt de wind toe, dan draait de molen snel genoeg en rol ik ze weer op. Dat steekt heel nauw. Ik houd de molen en de lucht continue in de gaten, bij veranderingen moet ik precies op tijd ingrijpen. Soms een kwestie van halve minuten. Als je te lang wacht, kan de molen op hol slaan.

Gelukkig is dat nooit gebeurd. Deze molen maakt deel uit van de molenviergang Aarlanderveen, de enige ter wereld die nog werkt.

Vier molens draaien naar elkaar toe en elke molen brengt het water een stukje hoger. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt blijft de molen in bedrijf. Gelukkig maar, ik houd van de onvoorspelbaarheid en het afwisselende. Ook al maal ik niet dagelijks, ik ben 365 dagen per jaar molenaar."

Johan Slingerland (51), molenaar



Donatus
verzekert
vertrouwd
sinds 1852

Monumenten worden met veel zorg omgeven door eigenaren en beheerders. Dat is belangrijk en nodig. Net als het kiezen van de juiste verzekering. Al sinds 1852 heeft Donatus ervaring in het verzekeren van monumentale kerken en gebouwen. Als onderlinge maatschappij werken wij zonder winstoogmerk. Wij hebben dan ook geen klanten, maar leden. Maak vrijblijvend kennis met Donatus. Onze expertise zal u verbazen en verrassen, evenals onze jaarlijkse premierestitutie.



Donatus

Dé kerken- en monumentenverzekeraar

www.donatus.nl tel. 073 - 5221700