

Stichting Molencomplex Goidschalxoort

Restauratievisie

Korenmolen + motorhuis te Goidschalxoort

Datum:

16 november 2007

Opsteller:

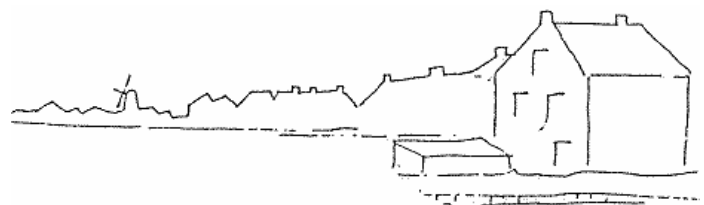
ir. J.B. van Steensel

Versie:

2.0

Status:

Definitief



1 Inleiding

In dit document geeft de Stichting Molencomplex Goidschalxoort haar visie op de restauratie van de korenmolen en het motorhuis van het molencomplex te Goidschalxoort. Deze visie geldt als randvoorwaarde voor het door de provincie op te stellen restauratiebestek en omvat op hoofdlijnen het beeld dat de stichting heeft van het gerestaureerde complex. Uitgangspunt voor de restauratie is dat het complex, met behoud van de aanwezige historische elementen, wordt gerestaureerd naar de situatie zoals die was toen het voor het laatst in gebruik was.

Numansdorp
November 2007

Hiermee komt Restauratievisie, versie 1.0, d.d. 21 juli 2006 te vervallen.



2 Restauratievisie molen

2.1 Algemeen

De algemene visie van de stichting ten aanzien van de restauratie van de molen is dat deze weer maalvaardig moet zijn met de functionaliteiten zoals die in de laatste gebruiksfase aanwezig waren. Het gaat hier dus om de periode voor ca. 1950.

In de volgende paragrafen wordt op een aantal bijzondere details nog uitgebreider ingegaan.

2.2 Locatie

Uit historisch onderzoek (voornamelijk fotomateriaal) is gebleken dat in de dijk langs de molen vroeger een veel ruimere bocht lag. In 1953 is de molen stilgezet en in datzelfde jaar is na de watersnoodramp de dijk verzwaaard waarbij tevens de weg dicht langs de molen is komen te liggen. Hierdoor is het in de huidige situatie niet mogelijk om met de gerestaureerde molen te draaien zonder dat de draaiende wieken gevaar opleveren voor de weggebruikers. De stichting heeft hiervoor een drietal oplossingen onderzocht:

1. Omleggen van de dijk naar de oorspronkelijke ligging. Niet haalbaar gebleken vanwege zeer hoge kosten en uitvoeringstechnische problemen.
2. Verplaatsen van de molen in zuidelijke richting, dus verder vanaf de dijk. Niet haalbaar vanwege aantasting historiciteit en vanwege connectie met motorhuis.
3. Ophogen van de molen. Voor deze optie is gekozen omdat de molen in ieder geval al moet worden rechtgezet. Bij de uitvoering hiervan is het goed mogelijk om de molen direct naar de vereiste hoogte op te vijzelen. Bijkomend voordeel hiervan is dat de molen nog nadrukkelijker in beeld komt en de landschappelijke waarde toeneemt. Geschat wordt dat de molen 1 à 1,5 meter opgevijseld moet worden.

2.3 Interieur

2.3.1 Steenkoppels

Een uniek element van de molen is het aantal steenkoppels. Een steenkoppel bestaat uit twee molenstenen, een ligger (ligt vast op de vloer) en een looper (draait over de ligger en wordt aangedreven door de molen), die samen een productie-eenheid vormen. Omdat aan de molen sinds de laatste gebruiksfase geen aanpassingen zijn geweest zijn alle steenkoppels nog aanwezig. Bijzonder, en uniek binnen de streek, is het aantal: in de molen liggen nog drie koppels stenen. Het doel van de stichting is om dit aantal te handhaven en de molen weer maalvaardig te restaureren met drie koppels stenen.

Een ander uniek element ten aanzien van de steenkoppels is het materiaalgebruik. Tot het begin van de vorige eeuw werden in molens hoofdzakelijk zogenaamde blauwe stenen en Franse stenen toegepast. Blauwe stenen bestaan uit lavagesteente, afkomstig uit de Eifel. Deze stenen zijn vrij zacht en leveren door hun structuur een goede productie. Franse stenen zijn samengesteld uit stukken zoetwaterkwarts en zijn erg hard. Door hun harde en dichte structuur leveren ze een lagere productie dan een blauwe steen, maar ze zijn wel slijtvaster. Aan het begin van de vorige eeuw werden zogenaamde kunststenen



ontwikkeld die de goede maaleigenschappen van de blauwe stenen combineerden met de slijtvastheid van de Franse stenen, wat dus een verhoging van de productie opleverde. De eerste molen in Nederland waarop deze kunststenen werden toegepast was de molen van Goidschalxoord. De kunststenen van de Goidschalxoordse molen bestonden uit een maallaag die op de afgesleten blauwe stenen was aangebracht waarbij de blauwe steen als ballastlaag diende. Deze stenen zijn nog in de molen aanwezig. Ook dit unieke element wil de stichting behouden en bij de restauratie terugbrengen.

2.3.2 Afzuiginstallatie

In de molen bevinden zich nog de resten van een houten afzuiginstallatie. Deze werd gebruikt om bij het malen het vrijkomende stof bij de stenen op te zuigen om zo het productieverlies te verminderen. Ook dit is een uniek element dat de stichting wil behouden.

2.3.3 Energieopwekking

Op of net onder de kapzolder bevinden zich nog de resten van een installatie die in de Tweede Wereldoorlog is aangebracht en die bedoeld was om met de molen energie op te wekken. Hoewel de installatie destijds niet succesvol is toegepast wil de stichting ook dit bijzondere element behouden.



3 Restauratievisie motorhuis

3.1 Inleiding

Het motorhuis is in sterke mate bepalend voor de uniciteit van het hele complex. Uit bouwhistorisch onderzoek is gebleken dat het motorhuis diverse aanpassingen en uitbreidingen heeft ondergaan. Op dit moment is het in vergaande staat van verval zodat restauratie neerkomt op totale herbouw.

3.2 Historische functie

Via een tunnelverbinding is er een directe verbinding met de molen mogelijk. Voorheen stond in het motorhuis een zogenaamde stoomlocomobiel die via een riemoverbrenging door de tunnel het binnenwerk van de molen aandreef. Deze functie was vooral bedoeld om op windstille dagen toch productie met de molen te kunnen draaien. Hiertoe werd uit het bovenwiel van de molen een aantal kammen verwijderd, zodat de molen in z'n "vrij" stond, waarna de stoomlocomobiel via de overbrenging door de tunnel het spoorwiel van de molen aandreef.

Later werd de stoomlocomobiel als aandrijving voor het binnenwerk van de molen verwijderd en vervangen door een zogenaamde koekenbreker. Dit apparaat vormde een uitbreiding op de machinerie in de molen en werd dus ook via dezelfde riemoverbrenging door de molen aangedreven. Een koekenbreker werd gebruikt om de koeken die overblijven bij de productie van olie uit oliehoudende zaden te breken en fijn te maken zodat het voor veevoer geschikt was. In dit geval werd de riemoverbrenging naar het voormalige motorhuis dus omgekeerd gebruikt, niet om het binnenwerk van de molen aan te drijven, maar om met de molen de koekenbreker aan te drijven.

3.3 Toekomstige functie

Het doel van de stichting is om het motorhuis weer in de oorspronkelijke situatie en functie terug te brengen. In tegenstelling tot de molen geldt hier dus dat het motorhuis niet terug wordt gebracht naar de situatie zoals die in de laatste gebruiksfase van de molen was, want toen stond er geen locomobiel meer in. In het motorhuis wordt indien mogelijk weer een stoomlocomobiel geplaatst, en als dat om enige reden niet mogelijk is wordt een stationaire motor geplaatst. Het doel is dat ook bij windstilte met de molen gemalen kan worden zoals dat vroeger ook gedaan werd.

3.4 Indeling

Omdat het motorhuis niet onder de monumentenstatus van de molen valt wil de stichting het in iets gewijzigde vorm herbouwen. De wijziging bestaat hierin dat de toegang tot het motorhuis aan de oostkant komt te liggen wat uit oogpunt van de toegankelijkheid gunstiger is. Met de eigenaar van het perceel aan de oostkant zijn reeds onderhandelingen gestart om de bereikbaarheid van het complex vanaf die kant te verbeteren.

Naast de ruimte die gereserveerd is voor de toekomstige aandrijving voor de molen zijn er nog twee ruimten beschikbaar. Deze krijgen een molen-gerelateerde bestemming, passend binnen de afspraken zoals die met de omgeving zijn gemaakt en passend binnen de RIHW-plannen om de molen in de landschappelijke plannen op te nemen.

