

DE STAR

ACHTKANTE STELLING
KORENMOLEN

TE

BALKBRUG

Verval, herstel, verplaatsing en restauratie van de achtkante stellingkorenmolen "De Star" te Balkbrug.

INHOUD:

1. Leeswijzer.	blz.: 2
2. Het verder reilen en zeilen van de molen.	blz.: 4
3. Moeizame start van het molenproject.	blz.: 7
4. Aanpak en volgorde van de uitvoering.	blz.: 8
5. De bouw van het onderachtkant als omschreven In perceel 1.	blz.: 9
6. Restauratie van de kap.	blz.: 10
7. Type wiekenstel.	blz.: 12
8. Verplaatsing van het bovenachtkant naar het gereedstaande onderachtkant.	blz.: 15
9. De verdere afbouw en restauratie.	blz.: 18
10. Gereviseerde buil met snaaraandrijving.	blz.: 18
11. Aanbrengen van de fokwiek.	blz.: 20
12. Afsluithekken voor het pad vanaf De Omloop en de Coevorderweg.	blz.: 21
13. Feestelijke ingebruikstelling van de achtkante stellingkorenmolen "De Star" te Balkbrug.	blz.: 21
14. De gevaren van historische molens.	blz.: 22
15. Gronologisch overzicht van gebeurtenissen m.b.t. de molen "De Star" te Balkbrug.	blz.: 24
16. Prijs-toekenning voor vernuft en volharding uit het ir. F.D. Pigeaud fonds.	blz.: 25
17. Plaqueette waarop het reilen en zeilen van de: achtkante stellingkorenmolen "De Star" in een waardig kunstwerk is weergegeven, dank is uitgesproken en een wens voor de toekomst is neergelegd.	blz.: 26

Leeswijzer.

Dit verslag bestaat uit een tekstgedeelte en een verslag met afbeeldingen van foto's, tekeningen, brieven, krantenknipsels en andere gegevens.

De tekst van dit verslag loopt parallel aan de afbeeldingen.

De nog enig overgebleven molen van de zeven molens die op het grondgebied van de voormalige gemeente Avereest hebben gestaan, is de achtkante stellingkorenmolen "De Star" te Balkbrug. [Zie afb. 001.](#)

De molen behoorde toe aan de Coöperatieve Landbouw Vereniging ter plaatse. Er was, vooral bij de directie, verbondenheid met de molen omdat het besef bestond dat het bedrijf uit de molen was ontstaan. Hoewel de molen in de Tweede Wereldoorlog nog van onschatbare waarde is geweest, werd het onderhoud door de Coöperatieve Landbouw Vereniging steeds bezwaarlijker gevonden. Met de gemeentelijke overheid werd onderhandeld over een financiële bijdrage in de onderhoudskosten en werden collecten georganiseerd. De brandverzekering van het gehele bedrijf werd gekoppeld aan het verhoogde brandgevaar van de molen. Dat dit geen holle frase was, werd op 11 november 1972 duidelijk, toen tijdens een storm de wind van achteren in de molen stond en de molen ging draaien, waardoor de vang begon te slepen. Door de wrijving van de slepende vang ontstond er brand in de kap van de molen. Gelukkig begaf de stelling het en stortte gedeeltelijk naar beneden, waardoor de stellinghaken los kwamen en de molen zichzelf uit de wind kruide en de wieken tot stilstand kwamen. [Zie afbeelding 002.](#) Een dappere werknemer van de C.L.V. (Jan de Boer), die goed bekend was met de molen, is met een brandblusser in de met rook gevulde kap van de molen gekropen en heeft de brand geblust. Alhoewel de brand ontstond bij de vang, was het vuur reeds tot het voorkeuvelens gevorderd. Dit is nog gefilmd vanaf de molenweg. (door mevr. Woestmaat). Het geweld waarmee de molen draaide was spectaculair. Dit kwam door de harde wind en door de gestroomlijnde Dekkerwieken.

In één van de geschiedkundige bijdragen van de vroegere veldwachter van Balkbrug, is door hem uitvoerig beschreven welke molens er binnen het grondgebied van de gemeente Avereest hebben gestaan.

Van de eerste molen in Avereest zijn nog funderingsrestanten overgebleven. [Zie afbeelding 003.](#) met de situatie van de veldkeien waarop de molen gefundeerd stond.

Deze molen is door de oorlogshandelingen van "Bommen Berend" in 1672 of 1673 "rijstig" gemaakt zoals ze toen het in brandsteken noemden. Op geringe afstand van de Reest ± 30 meter in zuidelijke richting, nabij de Stenenbrug in de weg naar Zuidwolde, zijn nog de veldkeien te vinden waarop de molen heeft gestaan. Het is betreurenswaardig, dat de grondeigenaar één van de veldkeien naar zijn boerderij heeft gehaald.

Door de gebeurtenissen in het jaar 1972 werd de druk op de C.L.V.- NiBa-directie zo groot, dat werd besloten om een verzoek tot het slopen van de molen in te dienen. In het prachtige boek "Overijsselse windmolens van toen en nu" van Gerard Varwijk, is op enkele foto's te zien, hoe zeer de molen ingebouwd was geraakt en nog verder ingebouwd zou raken met nog hogere gebouwen. De molen kon niet op de oude plaats gehandhaafd worden. Het gevaar voor het personeel van de C.L.V.- NiBa., van het naar beneden storten van de stellingrestanten e.d., was te groot.

In 1966 brandde de molen aan de Hoofdvaart te Dedemsvaart af. Dit was een groot verlies, niet alleen door de weinig beeldbepalende bouwkundige accenten die Dedemsvaart rijk is, maar ook door de veelzijdige mogelijkheden van deze molen. Deze molen kon niet alleen granen malen, maar had tevens de mogelijkheid om als houtzaagmolen te dienen en olie uit zaden te persen. Hoewel in het verleden er pogingen werden ondernomen om deze molen als cultuurhistorisch werktuig te bewaren, is dit toen niet gelukt. Kennelijk werd er ook niet voor een bliksemafleider gezorgd, waardoor deze molen uiteindelijk verloren is gegaan. [Zie afb.004.](#) Het kon toch niet zo zijn dat ook de laatste molen op het grondgebied van Avereest als verloren moest worden beschouwd?

Door de ontwikkelingen gealarmeerd heeft steller dezes van burgemeester Jonkheer S.M. Snouck Hurgronje de vrijheid gekregen om alles in het werk te stellen om de molen van de ondergang te redden. Van meet af aan was het duidelijk dat de C.L.V. van de molen af wilde. De enige mogelijkheden hiertoe waren: slopen van de molen of overplaatsing. Voor de overplaatsing was een mogelijkheid ontstaan om in het kader van de werkverruiming de molen te verplaatsen en te restaureren. Er moest wel aan een groot aantal voorwaarden worden voldaan. Het moest dus uiteraard een project worden om te kunnen worden aangemeld in het kader van de werkverruiming en opgenomen in het zogenoemde werkenbestand van het Directoraat Generaal voor de Arbeidsvoorziening, om aan werklozen werkgelegenheid te bieden en het moest door een kleine aannemer uit de eigen leefgemeenschap worden uitgevoerd, met uitzondering van het specifieke molenbouwers gedeelte. Bovendien moest er door de plaatselijk bevolking een niet onaanzienlijk gedeelte van de kosten worden bijeengebracht om daarmee aan te tonen dat het project door de leefgemeenschap ter plaatse gedragen werd. Het werk diende in een van te voren bepaald tijdsbestek te zijn afgerond. Wekelijks moesten er formulieren worden ingevuld omtrent de voortgang van het werk en de inzet van werklozen e.d.

Het verdere reilen en zeilen van de molen.

Er diende op korte termijn een duidelijk plan van aanpak te komen,

omtrent de volgende zaken, te weten:

- a. het bijeenbrengen van het vereiste geldbedrag van ruim 15700,-- gulden;
- b. de C.L.V. NiBa moest medewerking willen verlenen door het afzien van de sloopplannen en de molen voor een symbolisch bedrag aan de gemeente overdragen;
- c. de gemeenteraad van Avereest moest zijn medewerking willen verlenen om de molen in eigendom te aanvaarden en het onderhoud op zich te nemen;
- d. er diende een geschikte plaats te worden gevonden en de grond in eigendom verworven, om de molen daar naartoe te verplaatsen en weer op te bouwen;
- e. de Rijksdienst voor de Monumentenzorg moest akkoord gaan met de overplaatsing van de molen, want de molen zou op de Rijksmonumenten lijst worden geplaatst;
- f. er moest een grondonderzoek komen naar de draagkracht van de bodem op de nieuwe locatie;
- g. voor het kunnen verlenen van de bouwvergunning voor een nieuw te bouwen onderchtkant en de verdere opbouw van de molen moest het bestemmingsplan worden gewijzigd.

Om de onder a. t.e.m. g. genoemde zaken in gang te zetten en ordelijk te laten verlopen, werd een molencomité gevormd. De bij de bevolking van Balkbrug levende gedachten en wensen konden zo beter tot uiting komen namens een molencomité, maar ook de besluitvorming bij de gemeente kon goed verlopen omdat de samenstelling van het comité strategisch werd gekozen. De voorzitter/secretaris/penningmeester van het molencomité, steller dezes, was als ambtenaar in dienst bij de gemeente Avereest, belast met o.a. zaken betreffende de ruimtelijke ordening en monumentenzorg en kon in het molencomité en bij de gemeente voor de molenbelangen zorgen en waar nodig sturend functioneren. Voorts bestond het comité uit:

- Mevrouw A. J. Slijkhuis- Grootenhuis (raadslid voor de V.V.D.);
- De heer J.W. Nijensikkens;
- De heer W. Veenbaas (raadslid voor de P.v.d.A.)

De vergaderingen van het molencomité beperkten zich tot telefonisch overleg en informatie.

- ad. a. Het bijeenbrengen van het geldbedrag door een collecte in Balkbrug had geen kans van slagen omdat de burgers de haalbaarheid van het plan nog niet zagen zitten. Daarom werd door het molencomité besloten om de gegoede ingezetenen en/of oud ingezetenen van de gemeente, bedrijven, middenstanders, het ontwikkelingsfonds Balkbrug, Prins Bernhard fonds, vereniging "De Overijsselse Molen", de ANWB e.d. aan te schrijven.

Er werd een windpachtbrief opgesteld die een goed historisch inzicht gaf in het recht op de wind en verkocht aan de bezoekers van de molen voor een bedrag van 10,-- gulden. [Zie afbeelding 005](#).

Voor het schrijven van de persoonlijk gerichte brieven en brieven aan Bedrijven en instellingen was veel werk omdat er nog geen gebruik kon worden gemaakt van een tekstverwerker zoals thans het geval zou zijn. Dus elke brief moest afzonderlijk worden getypt. Het bijeenbrengen van het benodigde eigen geld liep voortreffelijk en was in korte tijd vrijwel geheel bijeengebracht. Uiteindelijk werd een bedrag bijeengebracht van ruim 23.000,-- gulden, waardoor tegenvallers bij de bouw en andere noodzakelijk geachte zaken eveneens konden worden opgevangen.

- ad. b. Door het gemeentebestuur van Avereest is aan de Minister verzocht, geen vergunning tot het slopen van de molen te verlenen maar een ontheffing tot verplaatsing en restauratie. De directie van de C.L.V.- NiBa heeft hierop de overdracht van de molen geregeld voor een symbolisch bedrag van één gulden en ook zelf nog een geldelijke bijdrage gegeven.
- ad. c. De gemeenteraad van de gemeente Avereest nam het besluit om de molen in eigendom over te nemen en de zorg voor het onderhoud van de molen te aanvaarden. Hoewel de molen niet zwaar op de begroting drukt, zie foto's van de krantenberichten met bedrekking tot de raadsbesluiten, waren er toch nog enkele tegenstemmers. De burgemeester drukte uiteindelijk het besluit door de gemeenteraad. Zie krantenbericht. [Afb. 006](#)
- ad. d. Door het molencomité en de gemeente werd intensief gezocht naar een veilige nieuwe plaats voor de molen, waar voor het opnieuw ingebouwd raken niet behoefde te worden gevreesd. Ten oosten van Balkbrug, dicht bij de aardgastransportleidingen, buizen met een diameter van ruim 1 meter, werd een plaats gevonden op het grondgebied van de heer P.G. Hoekstra. Het beschikbaar stellen van deze grond moest dus aan de eigenaar worden gevraagd en door hem goedgevonden. Op deze plaats behoefd niet voor het opnieuw ingebouwd raken van de molen te worden gevreesd. [Zie afb. 7](#). Het verzoek werd door het molencomité aan de heer Hoekstra gedaan in een omzichtig gestelde brief, rekening houdend met gevoeligheden uit het verleden tussen de grondeigenaar, met de gemeente en provincie. Later zijn hieruit onderhandelingen ontstaan tussen de gemeente Avereest en de heer Hoekstra. Zie kopie van het verzoek en het antwoord van de heer Hoekstra. [Afb. 008 en Afb. 009](#). Uiteindelijk werd de grond door de heer Hoekstra voor een symbolisch

bedrag afgestaan in eeuwigdurende erfpacht, onder een aantal stringente bepalingen. [Zie kadastrale situatie afbeelding 010.](#)

Later is dit perceel door de heer Hoekstra overgedragen aan het Overijssels Landschap die op het naleven van genoemde bepalingen zal toezien.

ad. d. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de Minister moesten akkoord gaan met de overplaatsing van de molen, want de molen werd een Rijksmonument. Niet alleen moest de situering inpasbaar zijn in het landschap, maar de te kiezen plaats moest ook waarborgen bieden waardoor in de toekomst niet opnieuw verplaatsing noodzakelijk zou worden.

ad. e. De draagkracht van de bodem moest uit berekeningen blijken op basis van een bodem onderzoek met een sondering en een grondboring tot een diepte van 17 meter.

Nu wil het toeval dat in Avereest het grondboorbedrijf H.Haitjema gevestigd is, welk bedrijf de sondering en de grondboring kosteloos heeft uitgevoerd.

De interpretatie van de grafieken van de grondboring zijn als volgt: Vanaf het maaiveld tot op een diepte van ongeveer 1.20 m. worden slappe lagen aangetroffen met conuswaarden van minder dan 10 kg/cm². Uit de resultaten van de grondboringen blijkt, dat deze lagen voornamelijk uit gemengd zand en veen bestaan. Onder deze lagen treffen we een zandpakket aan met veel hogere conuswaarden. Het teruglopen van de conuswaarden is waarschijnlijk te wijten aan verschillende pakketten grond dichtheden van de zandlagen. De zandveenlagen dienden tot op een diepte van ongeveer 1,50m. beneden het maaiveld te worden verwijderd, waarna het mogelijk werd op de aanwezige grondlaag, op zogenoemd "staal", te funderen op een diepte van 1,80 m. Heien was dus niet nodig.

Op de oude plaats van de molen, [zie afb. 011](#), was een geringe Funderingsdiepte aangehouden met alleen ter plaatse van de toegang vanaf de langs de molenlopende vaart, een diepere funderingsaanleg. Door het verlagen van de grondwaterspiegel ten tijde van het dempen van de Dedemsvaart en de vaart vlak langs de molen, ontstonden in het metselwerk van het onderchtkant dan ook zettingen. Bovendien ontbrak een ondertaflament en stond de molen op zogenoemde stiepen, zie [Afb. 032 en 033](#), waardoor de spatkrachten van het bovenchtkant Rechtstreeks op het metselwerk van het onderchtkant werkten. Een gelukkige omstandigheid van de molen was in dit opzicht de forse steunberen op de hoeken van het onderchtkant.

Alle voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen, is de verplaatsing naar de

huidige plaats voor het behoud van de molen op langere termijn gunstig geweest, ook met betrekking tot de onveiligheid binnen het woongebied op de oude locatie.

- ad. e. Voor het kunnen verlenen van de bouwvergunning voor een nieuw te bouwen onderchtkant moest het bestemmingsplan worden gewijzigd. Hierbij is geanticipeerd op het later in procedure gebrachte Bestemmingsplan "Sterremolen" met toepassing van het toen nog vrij onbekende artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, junks to art. 50 lid 8 van de Woningwet. Zie **Afb. 012** van de advertentie voor de te volgen procedure.

Moeizame start van het molenproject.

De beginperioden van het molenproject was niet gemakkelijk. Nog weinigen geloofden in het slagen van de plannen en er was financieel nog niets geregeld en dus geen geld beschikbaar. Een groot voordeel was wel de verwevenheid van het molencomité met de gemeentelijke overheid. Bovendien was er de steun van de heer J.A. Heydra van de afdeling Molens van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Bij de gemeente Avereest werd hard gewerkt om de verplaatsing en de herbouw van de korenmolen "De Star" te Balkbrug als extra werkgelegenheidsobject aangemerkt te krijgen.

Het was op 25 februari 1974 dat de verplaatsing en de herbouw door het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk, door tussenkomst van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, werd vrijgegeven voor uitvoering. Zie de bijgevoegde kopie van dit schrijven, **Afb. 013.** en **Afb. 014.**

De brief was geadresseerd aan de Coöperatieve Landbouwvereniging "Nieuwleusen-Balkbrug". Dit werd gecorrigeerd door middel van bijgevoegd verzoek d.t.v. de Hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. **Zie Afb. 015.**

Hieruit blijkt dat de gang van zaken steeds nauwlettend in de gaten diende te worden gehouden.

In het schrijven van het ministerie werden een aantal voorwaarden genoemd waaraan strikt de hand moest worden gehouden, waarvan de belangrijkste hier genoemd:

- werkzaamheden welke na 30 april 1975 worden uitgevoerd niet meer voor een bijdrage in aanmerking zouden komen;
- de toezegging zou komen te vervallen indien de werkzaamheden niet uiterlijk op 1 mei 1974 waren aangevangen;
- de bedrijven die het werk zouden uitvoeren: de molenmaker Doornbosch te Adorp en aannemer Stroeve te Balkbrug werden goedgekeurd;
- speciale aandacht werd gevraagd voor de wekelijkse invulling van de "maandagtelling formulieren" die wekelijks bij het Directoraat Generaal voor

de Arbeidsvoorziening moesten worden ingediend.
Dit laatste was niet altijd eenvoudig, omdat de werkloosheid van het personeel van de aannemers een voortdurend punt van aandacht moest zijn.

Gelukkig was er reeds in afwachting van de toekenning van het Ministerie het nodige voorwerk verricht en het bestek reeds op 5 november 1973 vastgesteld.
Zie afb. 16.

Nu moest met de nodige spoed met de werkzaamheden begonnen worden, gelet op de datum van 1 mei 1974,

In het bestek en voorwaarden voor de herbouw overplaatsing en restauratie van de achtkante stellingkorenmolen "De Star" te Balkbrug is een overzicht gegeven van wat er alzo gebeuren moest voordat de opdracht aan de aannemer en de molenbouwer kon worden gegeven.

Drie mijlpalen in de geschiedenis van de molen te Balkbrug zijn in het bouwwerk opgenomen.

In de sluitsteen in de korfboog aan de noordzijde, met als datum 1848, is de sluitsteen uit het oude achtkant ingemetseld terwijl in de korfboog aan de zuidkant een nieuwe sluitsteen is geplaatst met het jaartal 1974.

Zie afbeeldingen 017, 018 en 019. In de rietenkap van het bovenachtkant is het jaartal 1882 aangebracht waardoor de belangrijke mijlpalen die de molen heeft gepasseerd zijn vastgelegd.

Aanpak en volgorde van de uitvoering.

Omdat de molen in onderdelen kon worden verplaatst en opgebouwd, werd nagedacht omtrent een zo economisch mogelijk kraangebruik en het parallel laten lopen van de restauratie van de kap van de molen, het in gereedheid brengen van het bovenachtkant voor de verplaatsing en het metselen van het onderachtkant. De aanbesteding vond plaats in 2 percelen. n.l:

Perceel 1:

Het bouwen van de gemetselde onderbouw met tussenstuk, balklagen, vloeren, stelling, ramen, deuren en bestratingen.

Perceel 2:

De overplaatsing en restauratie van het bestaande bovenachtkant, Met kap, wickenkruis, staartwerk en het gehele gaande werk.

Zie overzicht begroting herbouw overplaatsing en restauratie van de achtkante stellingkorenmolen "De Star" te Balkbrug.

Zie het krantenbericht met betrekking tot de gunning aan de aannemers, **Afb. 020** en het contract van aanneming van aannemer Stroeve **afb. 021**

De bouw van het onderchtkant als omschreven in perceel 1.

De fundering van het onderchtkant werd tot op de gewenste diepte uitgegraven en de fundering op een betonnen plaat 1.80 m. beneden het maaiveld opgemetseld. [Zie afbeelding 022 en 023.](#)

Omdat het muurwerk achteroverhelt en hierdoor de regen in grote hoeveelheden snel door het metselwerk slaat, is het metselwerk 2,5 cm. hellend aflopend naar buiten gemetseld. Dit is aan de buitenkant te zien door het trapsgewijze verspringen van de stenen. Door de mortel is een dichtingsmiddel gebruikt.

Voor het metselen van het onderchtkant met het tussenstuk boven de stelling en de nevenruimte werden 100.000 stenen vermetst.

Bij het metselen van het onderchtkant deden zich problemen voor ten aanzien van de gietijzeren ramen. Slechts enkele ramen konden meegenomen worden uit de oude molen. Dit zijn de raampjes op stellinghoogte. Nergens waren er echter gietijzeren ramen verkrijgbaar voor de rest van de molen.

Uiteindelijk werd besloten, dat steller dezès het model voor deze ramen zou maken, dan koste dat niets en dat een gieterij zou worden gezocht die het raam acht keer zou gieten. [Zie afbeelding 024.](#) Dit is gelukt en gedurende het metselen werden er steeds een paar ramen afgeleverd omdat de gieterij maar één gietkast van deze afmeting ter beschikking had. De ramen werden in de werkplaats van aannemer Stroeve door steller dezès, waar nodig, bijgeslepen geschilderd en daarna in het onderchtkant ingemetseld. [Zie afbeelding 025 en 026.](#) Normaal zijn deze ramen 2 cm. dik, maar voor deze molen werd voor de raamdikte 3 cm aangehouden om een betere verhouding met het forse metselwerk te bewerk-stelligen.

Er werd in het metselwerk een zogenoemde "donderbezem" ingemetseld naar oud Saksisch gebruik. [Zie afbeelding 027.](#) De molen is tevens voorzien van een moderne bliksembeveiliging met overspannings-beveiliging die het bouwwerk minder gevoelig moet doen zijn voor blikseminslag wanneer deze voorziening tenminste doorverbonden wordt met één van de stalen roeden. De klem hiervoor wordt wel eens vergeten en dan, als projectiel weggeslingerd. (Er ligt er tenminste nog één in de omgeving van de molen).

Er moest heel wat lengte aan koperen staven in de grond gedrukt worden om voldoende aarding te verkrijgen wat een aanzienlijke overschrijding van de kosten voor de aardleiding gaf.

Op [afb. 011](#) ziet men de overdekte uitmonding van de naast de molen gelegen vaart, waar met bokschuiten het te malen graan kon worden aangevoerd en het gemalen product afgevoerd. De bokschuiten kwamen precies onder het luiwerk. Ter plaatse is in het nieuw gemetselde onderchtkant een kelder gemetseld om het te malen graan van daaruit naar de maalzolder op de hijsen.

In het tussenstuk, onder de rietvacht van het bovenchtkant, zijn aan de westzijde enkele stenen uit het oude onderchtkant ingemetseld met de namen van de vroegere molenaar R. Wassens en enkele molenaarsknechten die op de molen hebben gewerkt.

De afbeeldingen 028, 029, 030, 031, geven een indruk van het opmetselen van het onderchtkant.

Het onderchtkant werd beëindigd met een ondertaflement waarop het bovenchtkant werd geplaatst en niet meer op "stiepen" zie afb. 032, zoals eertijds het geval was. De zware ringbalk, zie afb. 033 van het taflement werd op de acht hoeken met haaklassen verbonden. Zie afb. 034.

Het onderchtkant vorderde. Ook in de krant werd hierover bericht. Zie afb. 035 van het kranten bericht.

Het tussenstuk vanaf het ondertaflement tot aan het bovenchtkant werd vervolgens éénsteens opgemetseld vóór het ondertaflement gelijk met de voorkant van het onderchtkant nadat het bovenchtkant op het onderchtkant was geplaatst. Het onder taflement is dus ± 20 cm breed en op de hoeken staat dus het bovenchtkant.

Voor de metselaars was het lastig om van halfsteens- en wildverband over te schakelen naar het oude kruisverband waarin het onderchtkant is gemetseld. Zie afb. 036. Er was een leerling metselaar die nog wel eens over wilde gaan in staandverband. In het tussenstuk is een plaats te vinden waar dit aan de aandacht is ontsnapt en kan nog altijd worden gevonden. Aan de hand van het schetsje konden de stenen vooraf op maat worden gemaakt voor de acht hoeken. De trappen in de molen vormden ook nog een probleem. De trappen stonden in het midden. Zie afb. 037 en 038. Dit was belemmerend voor de molenaar, en ook bij eventuele bezichtigingen. De trappen zijn bij het nieuwe onderchtkant langs de noordoostelijke muur geplaatst. Zie de aangegeven trapgaten in de schetsjes van de opgemeten balklagen van de opeenvolgende vloeren. Afb. 39, 40, en 41.

Restauratie van de kap.

Op een gegeven moment zijn de kap en de roeden zonder noemenswaardige problemen naar de nieuwe plaats overgebracht en kon de restauratie van de kap een aanvang nemen. Zie afb. 042. Het hekwerk en de verdekking werd aan één kant van de roede verwijderd en met een kraan horizontaal uit de askop geschoven en naar beneden getakeld. Uit afb. 043 en 044 zal duidelijk zijn dat je geen last van hoogtevrees moet hebben.

Ook de roeden werden naar de nieuwe plaats gebracht. Zie afb. 045 en 046. Als je uiteindelijk op de beer staat om de kabels vast te maken, is dit niet iets voor mensen met hoogtevrees. Zie afb. 047. Ook de kap werd naar beneden getakeld en naar de nieuwe plaats gebracht Zie afb. 048 en 049.

Toen de kap, met het oude riet er nog op, bij het nieuwe onderchtkant stond was er nog weinig zichtbaar van de gebreken die later aan het licht zouden komen. De vorderingen van de restauratie werden in de Dedemsvaartsche Courant goed bijgehouden Zie afb. 050 en 051. De kap op de grond werd een

grote bezienswaardigheid. [Zie afb. 052](#). Bij een grondige schoonmaak werd de gehele kap uit elkaar genomen.

Er bleek een voeghout gebroken te zijn. Waarschijnlijk is dit ontstaan bij een poging het kruiwerk te verbeteren met stalen platen. De kap kon blijkbaar niet goed genoeg worden opgevijzeld met als ongewild resultaat het gebroken voeghout. [Zie afb. 053 en 054](#). Uiteindelijk moest worden besloten om vrijwel de gehele kap te vernieuwen. Niet alleen de voeghouten maar ook de lange en de korte spruit, de windpeluw, het voor en achterkeuvelens, de hanetré en de spanten met latwerk voor de nieuwe rietafdekking werden vernieuwd. [Zie de afbeeldingen 055, 056, 057, 058, 059, en 060](#).

Door het gerestaureerde achterkeuvelens kan men de gietijzeren molenas en het bovenwiel goed in de kap zien gesitueerd. [Zie afb. 061](#). Een dergelijke molenas weegt ongeveer 3000 kg. Goed is de pen te zien die in een steen van "arduin" komt te draaien evenals de hals achter de askop in een dergelijke steen op de windpeluw. (Arduin is een harde blauwgrijze kalkzandsteen).

Er werden voor in de molenkap twee stutten geplaatst om in het bovenwiel te kunne worden gezet. Dit voorkomt dat het wiekenkruis voorover kan kantelen wanneer de springbeugel het begeeft, zoals bij de Olde Zwarver in Kampen in 1953. Tevens voorkomt het dat de molen zelf de vang kan lichten zoals bij de Star in 1973. Waarbij het nimmer duidelijk is geworden hoe het kon gebeuren dat de maalstenen waren gelicht en de wieken niet vastgezet op de stelling en zodra de wind er van achteren in kwam de molen zou gaan draaien. De kam, zo die al in het bovenwiel heeft gestaan, stelde niet veel voor.

Voor het rietdekken van de kap, [zie de afb.062 t.e.m. 066](#).

De rieten kap wordt beëindigd door de beer of naald genoemd, [zie de schets van de doorsnede van de naald of beer afb. 067](#).

Door het rollenkruiwark waren de eertijds aangebrachte, te dunne platen. verder uitgewalst en op diverse plaatsen gestuikt waardoor het kruien van de molen een probleem bleef tot na de restauratie. Toen is door steller dezies een model gemaakt waarmee het schuine verloop van de rollenbaan in tekening kon worden gebracht en in segmenten uitgesneden. Het uitsnijden van de platen werd opgedragen aan een bedrijf in Dalfsen waar Tonny Moes werkte. De aansluitingen werden schuin verlopend gemaakt. Hierdoor stuiken de rollen niet tegen de aansluitingen. De aansluitingen zelf zijn met stiften gefixeerd waardoor het geheel vlak blijft. Het geheel is door zelfwerkzaamheid uitgevoerd met hulp van bedrijven waaronder scheepswerf Peters te Kampen die de segmenten in de juiste kromming heeft gewalst passend op het model. Dhr. Marinus Bonen en Wim van der Haven hebben voor het transport gezorgd en geholpen bij het walsen van de segmenten in de juiste kromming en steeds gepast op het model. Om te voorkomen dat de segmenten opnieuw verder uitgewalst zouden worden en gaan stuiken is voor de dikte van de segmenten 15 mm. aangehouden,

waardoor tevens de boutkoppen van de houtdraadbouten, waarmee de segmenten zijn bevestigd, in de platen konden worden verzonken.

Hierbij werd gebruik gemaakt van een boormachine die met magneten op de platen kon worden gefixeerd. Deze boormachine werd geleend door Tonny Moes, bij het bedrijf waar ook de platen waren uitgesneden.

Tevens zijn de asjes van de rollen voorzien van een smeernippel. Dit is door Kettingtandwielenfabriek Klaver gratis verzorgd. Nu kunnen de asjes in de rollen gemakkelijk gesmeerd worden. Uiteindelijk zijn de platen door Molenmaker Doornbosch met behulp van kleine vijzels gemonteerd. Door deze omvangrijke klus is het kruien van de molen sterk verbeterd. Zie het rollenkruiwerk in de oude situatie met de dunne uitgewalste en gestuikte platen op [afb. 068](#).

Op [afb. 069](#) is een schets gegeven van de zeven segmenten van het rollenkruiwerk, met de schuin verlopende aansluitingen in rood aangegeven, waardoor de rollen niet kunnen stuiken op de aansluitnaden. Bij de aansluitnaden zijn met behulp van een boormal gaten geboord waarin de stiften zijn geplaatst. Die het geheel vlak houden.

Type wiekenstel.

In het molencomité "De Star" ontstond een discussie over het type wiekenstel. Het bestaande, verdekkerde wiektype, werd gevaarlijk en niet mooi gevonden en de wieken draaien met enigszins vlaggerige wind gauw te snel en onrustig. Het Oudhollandse wiektype past, qua uiterlijke verschijningsvorm bij een oude historische windmolen, maar heeft weinig trekkracht, vooral bij een zachte wind. Eigenlijk is men te laat gaan nadenken over een effectievere wiekvorm. Later is de gehele problematiek van de wiekvorm o.a. door Manfred Curry, ir. Bilau en de Nederlander ir. Fauel wetenschappelijk benaderd. Laatst genoemde heeft de Fauel-wiek ontwikkeld. Ook wel fokwiek genoemd. Waar en onder welke omstandigheden heeft een bepaald type wiek het beste rendement, is veilig en wat zijn de esthetische aspecten. Er kan gekozen worden uit Dekkerwieken, fokwieken, Van Busselneuzen, Ten Have-kleppen, Oud-Hollandse wieken en zelfzwichting om te voorkomen dat de molen bij windvlagen te snel gaat draaien.

Omdat bij opkomende wind een molen met verdekkerde wieken nauwelijks meer is te bedwingen, zijn enkele comitéleden er huiverig voor om de Dekkerwiek, in 1936 op de molen aangebracht, weer toe te passen.

Het steken van de roeden was in 1936, een zware klus vergeleken bij tegenwoordig, nu de roeden, met behulp van een kraan gewoon horizontaal in de askop kunnen worden geschoven. Zie [afb. 070, 071 en 072](#). Het opwiggen van deroeden blijft een gevaarlijke klus zonder beveiliging. Zie [afb. 073](#).

Om een weloverwogen keuze te maken werd op vrijdag 22 november 1974, om 19.30 een bijeenkomst belegd, waarbij naast een aantal oud molenaars ook de heren J.A. Heydra van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, afd. Molens en de heer B.Klein van Het Oversticht, belast met molenzaken, aanwezig waren.

[Zie krantenbericht afb. 074.](#)

Er werd aan de hand van een dia-presentatie van de verschillende wiekvormen uitvoerig gesproken over de voor en nadelen van de verschillende wiekvormen. Behoudens de heer B. Klein prefereerde niemand de Dekkerwiek. De heer Klein betreurde het dat dit toch bijzondere wiektype langzamerhand geheel aan het verdwijnen is. [Zie afb. 075.](#) (het wiektype dat in 1936 op de molen is aangebracht en verschillende keren voor gevaarlijke situaties zorgde.)

Oud veldwachter Albert Piel, die ook voor de vergadering was uitgenodigd, reageerde in bijgevoegd schrijven, [zie afb. 076](#), waarin hij kennis geeft dat hij de vergadering niet zal bezoeken, maar wijst in dit schrijven nog op de grote gevaren die een molen bij een onoordeelkundig gebruik kan opleveren. De heer Piel heeft veel oudheidkundig onderzoek verricht, ook naar de molens. Het is leuk om zo'n brief te lezen. Hij was toen reeds ver over de 80.

Hoewel het Bilau wiektype een goed rendement heeft, werd om esthetische redenen (roeispaanachtig uiterlijk) dit wiektype afgewezen. [Zie afb. 77.](#)

Beschrijving Bilau wiektype aan de molen in Norg. [Zie afb. 78](#)

Lang werd er stilgestaan bij een combinatie Ten Have wiek op de ene roede en een Van Busselneus op de andere roede. [Zie afb. 79.](#) Maar omdat hiervoor de molenas in de volle lengte doorboord zou moeten worden werd dit wiektype ook afgewezen. Hoewel het grote voordelen heeft. Er komt hierbij een zogenoemde spinnenkop

op de askop en met een stangenstelsel door de as worden de kleppen van de Ten Have wiek bediend en kan de molen stilgezet worden zonder het gevaarlijke vangen van het wiekstelsel, waarbij de wieken door de wind blijven aangedreven en de vang met intervallen om het bovenwiel sluit en vlak voor dat het tot staan komt weer wordt vrij gelaten en gevangen. De wiek met een Van Busselneus geeft niet alleen veel rendement, maar toont ook als een Oud-Hollandse wiek.

De Ten Have wiek in combinatie met een Van Bussel neus is gunstig omdat de Ten Have wiek dan horizontaal kan worden gezet dan staat er geen wind op de kleppen.

Op [afb. 075](#) is de Dekkerwiek te zien. Toen stond er reeds vanaf 1906 een petroleum motor van 16 pk bij de molen in een afzonderlijk schuurtje, waar men met een apart door motorkracht aangedreven koppel stenen kon malen. [Zie afb. 011.](#)

Het malen met de wind vond men kennelijk toch ook nog zo belangrijk dat daarvoor de nieuw potroeden werden gestoken waarop een wiekstelsel met een groot rendement werd aangebracht.

Het molencomité was van mening dat een keuze tussen de Oud-Hollands opgehekte roede en de Fokwiek uit oogpunt van rendement en veiligheid ten gunste van de Fokwiek moest uitvallen. Ook de molenbouwer Doornbosch was een voorstander van de Fokwiek boven een Oud-Hollands wiestelsel.

Aan de heer ir. Fauel werd door Burgemeester en wethouders van de gemeente Avereest verzocht het aanbrengen van de Fokwiek op de molen "De Star" te Balkbrug te willen begeleiden, zoals in principe reeds met de heren J.A. Heydra van de Rijksdienst Monumentenzorg en A. J. van der Haven van de dienst gemeentewerken was overeengekomen.

Van deze begeleiding zijn talrijke tekeningen en een uitvoerige correspondentie bewaard gebleven.

Wellicht is het historisch van belang om deze afzonderlijk te bewaren en in een goed archief op te bergen. Mede op basis van de gegevens van de Fauelwiek op "De Star" is er bij de Technische Universiteit Delft onderzoek gedaan naar deze wiek. Hiervan is een verslag gemaakt in de vorm van een klein boekwerkje dat ongetwijfeld in het gemeentelijke archief te vinden is.

Op 27 november 1974 werd door burgemeester en wethouders van Avereest aan ir. P.L. Fauel het verzoek gedaan het aanbrengen van de Fokwiek op de molen te willen begeleiden en op dezelfde datum was er ook reeds een verzoek om gegevens over de roede aan te leveren. Deze gegevens zijn reeds op 30 november 1974 aangeleverd. Gedurende de gehele periode van de realisering van de Fokwieken is er een intensief contact met ir. Fauel geweest met verzoeken om gegevens en toezending van tekeningen, schetsjes, beschrijvingen en telefonische raadgevingen. Veelal kwam ir. Fauel, die toen al op oudere leeftijd was (hij was toen 83 en is 101 geworden) hoogst persoonlijk kijken of alles goed ging. Zijn echtgenote verzocht dan op hem te letten, maar voordat iemand er erg in had was hij dan al in een wiek geklommen om iets op te meten. Ze aten dan beiden bij steller dezès en zo hoorde hij de verhalen dat ir. Fauel ijsfabrieken heeft gehad in Ned. Indië en dat hij even voor de oorlog met vakantie was in Holland. Ze reden daar rond in een grote auto met inlandse chauffeur waarvan hij met enige trots foto's toonde. Hij was toen al rond zijn tachtigste reeds opgenomen geweest in een bejaardenhuis, maar was weer zelfstandig gaan wonen, wat gezien zijn aard en actieve instelling, zeer begrijpelijk is.

Ir. Fauel is op het idee van de fokwiek gekomen toen hij met zijn zeilboot voorbij een molen zeilde, die wegens te weinig wind stil was komen te staan. Hij zei toen tegen de molenaar: "wanneer je op je molen fokken had, dan had je nog kunnen malen". Hij heeft toen op de wieken profisorisch fokken aangebracht en toonde aan dat een fok, evenals op een zeilboot zorgt voor aanzienlijk meer trekkracht. Dit idee is verder door hem uitgewerkt en voor de veiligheid en een regelmatige gang, voorzien van remkleppen. Hierbij maakte hij gebruik van fietstrappers en stuurstangen van een Ford 17 M waarbij de veren uit de kogelgewrichten moesten worden verwijderd omdat er anders teveel weerstand

is. Deze spullen heeft steller dezes bij elkaar gezocht bij sloper Brassien te Nieuwleusen en de veren eruit gehaald en de ruimte van de kogels afgedekt met een plaatje. Bij de fietstrappers deed zich het probleem voor dat je dan linkse en rechtse draad moet tappen om het losdraaien van een van de trappers te voorkomen. Hij was zelf heel enthousiast over deze toepassing en zei dan: "je krijgt nergens een zo goed en goedkoop gelagerd asje als van een fietstrapper die wel 100 kg kan dragen en gewoon in de natuur groeit". Hij was een liefhebber van zeilen en paste ook zelf uitgevonden knopen toe. Tussen de remkleppen zaten koppeldraden die het verschil in zwaartekracht bij een naar bovenstaande of naar beneden gaande wiek voor de gewichten nivelleerden. De de remkleppen werkten perfect.

Voor de fokken zelf had hij een speciale houthandel die de plankjes in de juiste ronding kon schaven. (Koninklijke houthandel en Industrie J. Eecen gzn. B.V. OudKarspel) Als houtsoort schreef hij Red Cedar voor. Deze houtsoort kan zelfs onbehandeld toegepast worden en zal dan vergrijzen. Het krimpt en zwelt weinig waardoor verf en lak zeer goed blijven hechten. Red Cedar heeft een buitengewoon lange levensduur. Bij de beschrijving van de verdere opbouw van de molen nog iets meer over het aanbrengen van de wieken.

Verplaatsing van het bovenachtkant naar het gereedstaande onderachtkant.

Nu het onderachtkant met het taflement gereed was en de kap geheel gerestaureerd en met Oostenrijks riet gedekt, was het moment aangebroken om de, naar later bleek, ruim 22.000 kg wegende kap naar de nieuwe standplaats te brengen. Na zeven jaar vanaf 1966 is er alles aan gedaan wat mogelijk was om het molenproject van de grond te tillen en gerealiseerd te krijgen. Mevr. Wassens, de weduwe van de laatste molenaar volgde ook de verhuizing van de molen waarmee zij zoveel had meegemaakt samen met haar echtgenoot. [Zie afb. 080.](#)

Door het wegbreken van het tussenstuk van het oude onderachtkant werd het bovenachtkant vrij gemaakt om opgetild te worden.

[Zie afb. 081.](#)

Op 21 november 1974 was het dan zover. De dag begon regenachtig. Pas in de middag hield het op met regenen. Iedereen was op tijd aanwezig, maar de 80 tons kraan en de 11 tons kraan van de fa. Kuiphuis en de semi-dieplader van de fa. Rensink, die molenbouwer Doornbosch om acht uur besteld had, lieten tot elf uur op zich wachten. Er was vanuit gegaan dat het bovenachtkant, geschat op 19 ton, aan de oostzijde van het oude onderachtkant getild kon worden, evenals dit met de kap was gebeurd. Maar voor de 22 ton die het bovenachtkant bleek te wegen, moest de kraan dichtbij staan om de giek van de kraan

rechterop te kunnen zetten waardoor de kraan een groter gewicht omhoog kon tillen. Het bovenachtkant bleek meer dan 22 ton te wegen. [Zie afb. 082 en 083](#). Dit was een grote tegenslag want het bovenachtkant kon vanaf de oostkant in één keer op de dieplader geplaatst en zonder belemmering naar de provinciale weg gereden en vandaar over de provinciale weg richting Dedemsvaart naar het zandwegje dat regelrecht naar de nieuwe standplaats leidt.

Om dichterbij het bovenachtkant te komen en om de giek van de kraan meer rechtop te kunnen laten hijsen, met dus meer draagkracht, moest vanaf de andere kant vanaf een klein binnenpleintje aan de westelijke zijde geprobeerd worden om de molen omhoog te hijsen. De 80 tons kraan en de dieplader werden naar het binnenpleintje aan de westkant gemanoeuvreerd.

Van hieruit gelukte het om het bovenachtkant van het oude onderachtkant te tillen en op de dieplader neer te zetten. [Zie afb. 084, 085, 086, 087, 088, 089](#). Ondertussen werd niet stil gezeten en met de andere kraan de molenstenen, steenspillen en andere zware molenonderdelen van de steenzolder van het vrijgekomen onderachtkant getakeld en alvast naar het nieuw gemetselde achtkant gebracht en op de nieuwe steenzolder gehesen. [Zie afb. 089, 090 en 091](#).

Ook de molensteen die lange tijd als schampsteen gediend had, werd meegenomen. [Zie afb. 092](#).

De dieplader kon niet verder dan naar de Molenweg rijden. De bocht kon niet worden gehaald. [Zie afb. 093 en 095](#).

De 80 tons kraan stond achter de dieplader met het bovenachtkant er op ingesloten.

Gelukkig was het mogelijk om de kraan van achter de dieplader naar de molenweg te manoeuvreren. [Zie afb. 094](#).

Met heel veel moeite werd het bovenachtkant opgetild en de dieplader de bocht om gemanoeuvreerd en het molenachtkant op de dieplader geplaatst. [Zie afb. 096](#).

Met veel moeite en het sneuvelen van enkele tuinhekjes, [zie afb. 097](#), werd de volgende bocht bereikt en herhaalde de procedure zich en kon de dieplader met het bovenachtkant naar de provinciale weg rijden. [Zie afb. 098](#). Het was inmiddels 5 uur geworden en de politie gaf te kennen dat hun dienst er op zat en het werk gestaakt moest worden. Steller dezes gaf te kennen dat ze gerust naar huis konden gaan, wetende dat de provincie het weggedeelte waarlangs het transport plaats zou vinden, afgesloten had voor het overige verkeer zoals afgesproken met de plaatsgenoot de heer Nijman die voor de provincie dit wegvak onder zijn beheer had, maar dat de twee kranen en de dieplader te veel kosten om stil gezet te worden en dat dan maar afgewacht moest worden wanneer deze transportmiddelen weer beschikbaar zouden komen. De politie ging naar huis en het transport ging verder. De bocht naar de provinciale weg kon gelukkig zonder veel problemen worden genomen. [Zie afb. 099](#). In een vlot tempo werd de afstand naar het zandwegje onder grote belangstelling afgelegd

(Zie afb. 100 en 101) en ook daar was het nemen van de bocht geen probleem. Zie afb. 102.

Aanvankelijk werd met zorg elke oneffenheid met rijplaten geëffend. Op een gegeven moment echter, liep de dieplader volledig vast. Zie afb. 103. Hoewel niet helemaal duidelijk te zien, maar met een beetje hulp gelukt dit zeker, is te zien dat de grote kraan bij het nieuwe onderachtkant staat en de kleine kraan voor de dieplader. Op afb. 104 is te zien dat de grote kraan vooruit rijdt en de weg vrijmaakt voor de kleine kraan om bij de dieplader te komen om te proberen het transport weer in beweging te krijgen. Inmiddels was het volledig donker geworden. Op afb. 105 is te zien dat de kleine kraan vóór het transport staat. De grote bouwlamp van de molenbouwer zorgde voor licht.

Uiteindelijk is de dieplader met een lier van de kraan stukje voor stukje door de blubber tot bij het nieuwe onderachtkant getrokken. Het bovenachtkant slingerde vervaarlijk. Niemand lette meer op kuilen en gaten en alles ging gelukkig goed. Het was pikkedonker geworden toen eindelijk met het hijswerk kon worden begonnen.

Het hijswerk van het bovenachtkant op het nieuwe onderachtkant verliep zonder problemen en leverde enkele spectaculaire beelden op. Zie afb. 106, 107 en 108. Op Afb. 109 is het moment van plaatsing van het bovenachtkant op de acht hoekpunten van het taflement vastgelegd. Zelfs de heer Hoekstra deed enthousiast mee om de molen precies op de hoekpunten van het taflement te plaatsen. Dan moet de kap er nog bovenop. Zie afb. 110. Het ophijsen van de kap en het plaatsen op het bovenachtkant is blijkbaar niet meer op foto vastgelegd. Op de kuip van het bovenachtkant stond de heer Heydra met een bezem de kap in een goede positie te manoeuvreren, steller dezès zorgde ervoor dat de koningsspil met de bonkelaar goed gepositioneerd terecht kwam ten opzichte van het bovenwiel. Zie afb. 111. Hij stond hierbij met een portofoon in verbinding met de directeur gemeentewerken, de heer J. de Jong die bij de machinist van de kraan stond.

De kommando's werden gegeven, uitgaande van de kompasrichting. Dus bijv. 25cm. in oostelijke richting, 20cm. in zuidelijke richting enz., steeds in kleinere afstandcorrecties. De vloer in de kap zat vol gaten en slechte plekken. We waren blij toen de kap definitief stond. Hierbij moet bedacht worden, dat de kap niet zuiver horizontaal in de kraan hing. Zie afb. 48, toen de kap naar de nieuwe plaats werd gebracht was dit ook al het geval maar leverde toen bij het op de grond zetten geen moeilijkheden op.

Het bovenachtkant paste precies op het taflement en de verdere afbouw kon een aanvang nemen. Het tussenstuk werd gemetseld. Zie afb. 112. De stelling werd volgens tekening gemaakt. Zie afb. 113.

Ondertussen werd ook de stelling aangebracht. Zie afb. 114. Het is jammer dat evenals voorheen in ieder vlak van het achtkant maar één schoor werd toegepast, waardoor er nogal wat onregelmatigheden in de schoren zit. Misschien dat bij

later onderhoud aan de stelling dit gecorrigeerd kan worden en in elk vlak twee schoren geplaatst kunnen worden.

Het wegje naar de molen vanaf de provinciale weg lag er verlaten bij, met de kuilen en gaten waar de molen met moeite doorheen werd getrokken. [Zie afb. 115](#). In de pers werd over de spectaculaire verplaatsing van het bovenachtkant uitvoerig bericht. [Zie afb. 116, 117 en 118](#).

Nu de stelling gereed was nog zonder het stellinghek, kon met het rietdekken worden begonnen. Het oude riet werd van het bovenachtkant zorgvuldig verwijderd. [Zie afb. 119](#). en het nieuwe riet aangebracht. Omdat het riet van het bovenachtkant vrijwel rechtop staat is dit gunstig voor de levensduur. Maar betekent wel, dat het vastgeknoopt moet worden. Er zit dan ook een hulp van de rietdekker aan de binnenkant om de draad terug te steken. Ook het bovenachtkant werd met Oostenrijks riet gedekt evenals de kap. In dit riet komen vrijwel geen dulen voor en zal minder uitzakken. Dit riet is ook harder en zal dus langer meegaan. Er werden nieuwe dakkisten geplaatst en het jaartal 1882 werd in het riet verwerkt. [Zie afb. 120, 121, 122 en 123](#).

De verdere afbouw en restauratie.

Het wiekenkruis, het staartwerk en het gehele gaande werk moest nog aan de beurt komen.

Maar eerst moest de stelling gereed zijn, ook wat betreft het stellinghek voor dat kon worden begonnen met het wiekenkruis en staartwerk. Voor het rietdekken was het stellinghek onhandig en werd voorlopig weggelaten.

Jaren later klaagde het personeel van aannemer Stroeve nog over de verwerking van het onder druk geïmpregneerd eikenhout met creosootolie dat voor de stelling werd toegepast.

Er werd ontdekt dat er eertijds nog een derde koppel stenen aanwezig moest zijn geweest. Hier wilde de molenmaker wel bij helpen om dit opnieuw in werking te brengen, maar dan wilde hij niet veel meer doen aan het opnieuw billen van de molenstenen. [Zie afb. 124](#). Hier was een oud molenaar toe bereid. (De heer Ties).

Gereviseerde buil met snaaraandrijving.

Ondertussen werd via de provincie een buil aangeboden die geheel gerestaureerd moest worden en van een passende aandrijving voorzien. Deze buil kwam van een verffabriek uit Rossum die hiermee de vulling van filters maakte door gemalen en fijngestampte klei tot poeder te zeven en hiermee ongerechtigheden uit olie en de fijngemalen verfstoffen te halen. De schenker van de buil heeft hiervoor van de gemeente een tinnenbord, met daarop afgebeeld het gemeentewapen van Avereest, gekregen.

De buil werd door steller dezès geheel gerestaureerd en van een passende snaaraandrijving voorzien. [Zie de afb. 125, 126, 127, 128](#). De houten

snaarwielen werden in lamellen gemaakt van essenhout. Hierdoor konden de wielen gemakkelijk om de onderkant van de koningsspil gemonteerd en daarop gecentreerd. Bij de bevestiging heeft Henk Scholte geholpen met het centreren en vlak stellen. Bij de buil kwam ook een machineonderdeel mee, waarmee de buil door middel van een leren riem werd aangedreven. Het leer van de gebruikte riemen was hard en stug, maar werd door de heer Veldman, de vader van Jurrie Veldman, die zadelmaker was, soepel gemaakt. Dit deed hij door eerst het leer nat te maken en toen de poriën open stonden het leer in te vetten. Ongelofelijk, hoe soepel, wanneer leer door een vakman onderhanden genomen wordt. Op het machineonderdeel werd ook een houten snaarwiel gemonteerd. **Zie afb. 129.** Evenals bij het luitouw moet bij een snaaraandrijving een splits gelegd worden waarbij het touw nagenoeg niet dik wordt. Een voorbeeld is te vinden in het ANWB boekje over knopen en splitsen. Voor het om de hoek brengen van het touw en de speling te reduceren en het touw strak te houden, werden houten rollen gebruikt gelagerd met fietsassen. De eiken rollen werden gedraaid door een leraar van de technische school te Dedemsvaart. Het gewicht werd gemaakt door in een bloempot lood te smelten met het bevestigingssoog door het gat in de bloempot en toen het lood afgekoeld was, de bloempot stuk te slaan. Hiermee heeft slager Vos geholpen met een grote brander en het nodige verzamelde lood aangevuld. Dit gebeurde in de synagoge te Dedemsvaart, toen nog eigendom van Willem Vos.

Het geheel werd goedgekeurd door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, afd. Molens.

Het is natuurlijk niet nodig om de buil altijd in werking te laten staan. De snaar kan afgelegd worden bij de koningsspil op daartoe aangebracht klossen.

Het hoogst noodzakelijke werd door steller dezès gedaan met aanvankelijk 5 jongens van de Technische school. Hiervan zijn er een 2-tal als molenaar verder gegaan, te weten: Jan van der Belt en Tonny Moes. **Zie afb. 127.**

Ook toonde Henk Scholte belangstelling voor wat er in de molen allemaal gebeurde.

Aangemoedigd door de gedachte dat men bij de molen alles wel kon gebruiken om te restaureren, werd ook een zakkenklopmachine voor restauratie aangeboden. Maar dit ging steller dezès te ver. Deze zakkenklopmachine kwam van "De Baanbreker" een aardappelmeelfabriek en werd gebruikt om aardappelzakken te kloppen. Wat zal dat gestoven hebben.

Voor de staartbalk werd eikenhout gebruikt, evenals voor de lange en korte spruit. De staartbalk is later vervangen er is toen de houtsoort bilinga toegepast. Dit hout is kruisdradig en veelal zitten er haarscheurtjes in. Het is goed weerbestendig.

Het gehele verdere gaande werk werd overgebracht. [Zie afb. 130, 131, 132 en 133](#). wanneer er gebreken waren [Zie afb. 131](#), werden die hersteld.

Aanbrengen van de fokwiek.

Bij het hoofdstuk over de wiekkeuze werd reeds uitvoerig ingegaan op de verschillen in de wiektypen en hoe uiteindelijk werd gekozen voor de Fauel wiek. Ir. Fauel was bereid om het aanbrengen van de wiek te begeleiden. Hij deed dit uiteindelijk gratis. Hij wilde natuurlijk ook graag zijn eigen wiek aan de molen zien. Aan de hand van enkele afbeeldingen is hier getracht een inzicht te geven hoe de werkwijze was. In [afb. 134](#) is een schets gegeven van het principe van de fokwiek. Het is te vergelijken met een fok op een zeilboot, waar de fok achter het grootzeil een stukje doorgaat, waardoor een spleetwerking ontstaat. De trekkracht wordt hierdoor aanmerkelijk vergroot, net als bij een zeilboot zoals hij vroeger had opgemerkt. Direct nadat hem de opdracht was gegeven begon hij om maatgegevens van de roeden te vragen. [Zie afb. 135](#). Die hem onmiddellijk werden toegezonden. De echtgenote van steller dezès ging zelfs mee om het meetlint, waar nodig, vast te houden. Ir. Fauel reageerde veelal schriftelijk in uitvoerige brieven, aangevuld met schetsjes op een bijgevoegde tekening. [Zie afb. 136 en 137](#).

De plankjes werden hol- en bol geschaafd zoals ir. Fauel graag zag.

Molenbouwers passen veelal platte plankjes toe.

Het hout voor de fokken werd aangevoerd. [Zie afb. 138](#), met dhr. Doornbosch op de voorgrond.

Eén kant van de roede werd op de grond opgehekt en de fok werd er eveneens aan gemonteerd. [Zie afb. 139](#). Later komt dan nog het systeem van de regelklep met de bekende fietstrappers enz. [Zie afb. 140](#). De vlag, wat wil zeggen dat het hoogste punt is bereikt van het molenproject, werd eveneens reeds aangebracht. In tegenstelling tot vroeger, worden de roeden horizontaal gestoken met behulp van een kraan. [Zie afb. 141 en 142](#).

Zie voor het opwigen van de roeden in de askop [afb. 073](#).

De roede met de vlag wordt langzaam naar het hoogste punt gedraaid. [Zie afb. 143, 144 en 145](#). Daarna konden de andere kanten van de roeden opgehekt worden en de fokken gemonteerd. [Zie afb. 145](#).

Het bliksembeveiligingsbedrijf Van der Heiden staat gereed, [zie afb. 146](#).

om direct de beveiliging aan te brengen, die met een klem onderaan de roede bevestigd en losgenomen kan worden, wanneer de molen gaat draaien. Beide handelingen worden nog wel eens vergeten. De bliksembeveiliging heeft tot doel om het object minder aantrekkelijk te maken en niet om de bliksem naar de aarde te geleiden. Uiteindelijk werd de molen geschilderd.

Toen molen "De Star" zo goed als gereed was, zijn er nog enkele kleine zaken uitgevoerd die aandacht verdienen. Zo is er het slot op de deur van de molen

opnieuw gemaakt naar een oud voorbeeld van een molenslot. Het originele slot, dat aan een bewoner in Balkbrug was weggegeven, om dat het niet meer voldeed als inbraakbeveiliging, werd gekopieerd en door de technische school te Dedemsvaart nagemaakt en van een moderne zekerstelling voorzien. Er werd een haag van spaanse-aak om het molenerf gezet met in het landschap passende hekken. Direct om de molen werd straatwerk uitgevoerd met zogenoemde paardenklinkers. Er werd ook nog een koppel natuurstenen aangekocht van de molen te Gramsbergen voor 2000 gulden.

Afsluithekken voor het pad vanaf De Omloop en de Coevorderweg.

De heer Hoekstra vroeg medewerking voor het afsluiten van het bovengenoemde pad. Dit was niet teveel gevraagd, omdat dit pad gebruikt werd als sluipteg en om vrachtwagens te parkeren. Daardoor werd het landelijke wegje stuk gereden en moest geregeld worden opgeknapt.

Steller deze heeft daartoe een passend hekwerken ontworpen. [Zie afb. 148](#). Met medewerking van de timmerlieden van de gemeente, de heren J. Haar en A. Kat zijn de hekken gemaakt. [Zie afb. 149](#). Het hang en sluitwerk is gemaakt door een metaalbewerker uit Dedemsvaart. Misschien dat de maker nog eens opgespoort kan worden.

Het is jammer dat men het nodig vond enkele spijlen door te zagen. Hoewel dit moeilijk is te herstellen heeft het Overijssels Landschap deze kostbare reparatie toch laten uitvoeren.

FEESTELIJKE INGEBRUIKSTELLING VAN DE ACHTKANTE STELLINGKORNMOLEN ”DE STAR” TE BALKBRUG

Hoewel de molen allang opgeleverd was, waren er allerlei bijkomstigheden die de ingebruikstelling ophielden. De werkzaamheden werden op 30 april 1975 afgerond en gereed gemeld. Met name de beplanting van het molenerf vergde enige discussie. Maar de bij het molengebeuren betrokkenen kwamen gelukkig tot het inzicht om het molenerf zo onopvallend mogelijk in te richten. Dit betrof de hekken en de afrastering en het inzaaien met gras.

Op zaterdag 29 november 1975 was het dan zover. Er werd een lijst met genodigden opgesteld. Hierbij wil steller dezès onder alle overige gevers vermelden:

- de actie met het halve varken van Jan Nijensikkens;
- de hulp van het ontwikkelingsfonds Balkbrug van de heer Ebbers;
- de hulp van de middenstand en middenstanders afzonderlijk;
- de hulp van de banken;
- de hulp van de NIBA;

- de hulp van de zuivelfabriek Coberco (de grondaanvulling voor het molenerf);
- de Ned. Gasunie, voor de aanzienlijke gift en de bescherming door het tracé van de gasbuizen;
- de gift van het Prins Bernhardfonds d.t.v. de Hollandse Molen;
- de gift en overige hulp van de vereniging "De Overijsselse Molen";
- de gift van de ANWB;
- vele andere gevers, al of niet hier aanwezig, die allen een uitnodiging hadden ontvangen.

De genodigden werden ontvangen in de 'De Viersprong' Waar ook naast burgemeester Jhr. S.M. Snouck Hurgronje diverse sprekers het woord voerden. Waaronde de heer J.A. Heydra namens de Rijksdienst Monumentenzorg. Mevr. Slijkhuis Grootenhuis en de heer Veenbaas namens het Molencómite De Star. Zie de krantenverslagen [afb 150](#), [151](#) en [52](#).

Onder vrolijke klanken van Excelsior/Crescendo ging het vervolgens naar de molen, waar de feestelijke plechtigheid werd voortgezet met het inmetselen van de gedenksteen door de heer P.G. Hoekstra, het openen van de molendeur door burgemeester Jhr. S.M. Snouck Hurgronje en het lichten van de vang door mevr. Snouck Hurgronje, waarna de, met vlaggetjes versierde molenwieken in gang werden gezet.

Zie de [afb. 153](#), [154](#), [155](#) en [156](#).

Er zijn altijd mensen die beseffen dat de initiatiefnemers achter een dergelijk inspanning even in een vacuüm terecht komen en schrijven dan een aardig briefje. Eén van die vele blijken van waardering kwam van de oud notaris de heer D.G. Swanenburg de Veye, die ook de echtgenote van steller dezes niet vergat. [Zie afb. 157](#).

De gevaren van historische molens.

De gevaren van historische molens worden tegenwoordig sterk onderschat. De strenge bepalingen bij het in erfpacht geven van de grond voor de toegankelijkheid van de molen, waren door de heer P.G. Hoekstra met name ingegeven met als achtergrond de veiligheid te waarborgen..

Dat men ook in het verleden beducht was voor de gevaren van molens, blijkt uit onderstaand gedichtje.

MOLENGEDICHT

"Maar gij als molenaar! aan wien ik word belast
de winden zijn zeer ras! Wel op U zaken past,
draagt zorg, als gij myn gang,
door mijne vang wilt stuiten
om dan niet te ras de vang, te eng te sluiten
aan het Vangen leit er veel, Want ziet met volle reeden

om vors te stille staan doet beven mijne leeden
spaart ook uw eigen Lijf Te raken myne werken
Want tegen mijnen gang zult gij niet kunnen sterken
dees les ontvangt van my, ik maker dezer molen
opdat gij onbeducht, niet in dees ramp komt dolen”.

Een reeks van verhalen van ongelukken en bijna ongelukken doen de ronde
maar worden zo veel mogelijk verzwegen.

We kennen het verhaal van de molenaar die het meel rood gekleurd zag worden
omdat zijn zoon tussen de raderen elders in de molen werd vermorzeld en hij de
molen met een ruk tot stilstand bracht waardoor het wiekenkruis er af brak. De
molen is nooit meer opgebouwd.

We kennen het verhaal dat een vrijwillig molenaar die met een maalsteen door
alle zolders viel waarbij gelukkig niemand werd getroffen.

We kennen het verhaal dat een molensteen in de molen ” De Star” 14 dagen aan
een nylon touwtje van 10 mm. doorsnede hing te wachten op de dingen die
komen gingen.

We kennen het verhaal van het ongeval op molen ”De Star” te Balkbrug d.d. 23-
7-1976 om 16.00 uur.

Tijdens het bezoek van een aantal leerlingen van een school uit Leeuwarden aan
de molen, onder geleide van 2 volwassenen, waren de kinderen op de stelling
aan het rondhollen. Een ervaren vrijwillig molenaar fungeerde als molenaar
overeenkomstig een voorlopige toestemming. Voorts waren twee vrijwillig
molenaars in opleiding aanwezig. Hoewel vrijdag 23-7-1976 reeds het ongeluk
plaatsvond kwam steller dezès pas zaterdag ter ore via het geruchtencircuit wat
er op de molen gebeurd was. Hierna heeft steller dezès de geruchten
geverifieerd. De vrijwillig molenaar bevestigde het voorval met de mededeling:
”dit is een normaal bedrijfsongeval”. Hoewel dit in zekere zin waar is, omdat
ook excursies naar andere bedrijven worden gemaakt, wekt het wel bevreemding
dat aanvankelijk werd getracht dit ongeval te verheimelijken.

De arbeidsinspectie kan aan een dergelijk historisch werktuig vrijwel geen eisen
stellen met betrekking tot de veiligheid. De kinderen waren niet bij het
maalproces aanwezig en één van de kinderen kwam in aanraking met een wiek,
waardoor hij een ernstige hoofdwond kreeg die door de plaatselijke arts en later
in het ziekenhuis is behandeld. Onmiddellijk werd bij de gemeente de
aansprakelijkheidskwestie gesteld. De vader van het kind heeft zich later
middels de politie tot steller dezès gewend. Het resultaat van dit onderhoud is
geweest dat de ouders hebben afgezien van een schadeclaim.

Mevr. N. A. Muysken- Schmidt werd de ”Molenmoeder” genoemd. Zij heeft
veel betekend voor heel molenminnend Nederland. Zij is ook nog bij de

ingebruikstelling van "De Star" geweest namens vereniging "De Hollandse Molen". Haar echtgenoot was atoomgeleerde. Het echtpaar woonde in een poldermolen in Noord-Holland, welke molen zij ook zelf bediende. Het gras om de molen werd keurig verzorgd door de heer Muysken zelf die bij het maaien tegen de geruisloos draaiende wijk van de molen liep en dit met de dood moest bekopen en alle aardigheid van de molens in hun leven wreed weg nam.

Het meest recente dodelijke ongeluk kennen we van de molen in Radewijk, waar het zoontje van de molenaar om het leven is gekomen.

Opm. Steller dezes zag laatst op de molen te Langweer, dat men voor de afzetting op de stelling de netten gebruikten die gewoonlijk voor de karretjes achter auto's worden toegepast voor het afdekken van de lading.

Gronologisch overzicht van gebeurtenissen m.b.t. de molen "De Star" te Balkbrug.

- 1848 gebouwd in opdracht van Jan ten Kate;
- 1882 afgebrand tot op het onderchtkant en herbouwd in hetzelfde jaar met waarschijnlijk het bovenchtkant van de molen "De Drie Gebroeders" van de heer Schutte uit Deventer; dat de molen aan een rivier heeft gestaan blijkt ook uit de naam Sterremolen voor de bovenstroomse molen de benedenstroomse molen was dan de onderste molen"
- 1896 muldershuis bij de molen gebouwd;
- 1909 vergunning verleend door de gemeente Avereest voor een petroleummotor van 16 pk met een koppel zestiende stenen om te kunnen malen wanneer er te weinig wind was;
- 1920 overgegaan van partikuliere handen (wed. R. ten Kate) in handen van de Coöp. Landbouwvereniging;
- 1920 plaatijzeren loods bij de molen geplaatst 26 x 6.20 m. (voormalige remise van de Zwolse paardentram) dit was het begin van het ingehouwd raken van de molen;
- 1936 werden en nieuwe roeden gestoken en de wieken verdekkerd waardoor ook bij weinig wind gemalen kon worden;
- 1950 enkele leden van de Coöp. Landbouwvereniging wilden de wieken slopen omdat het windpeluw (het gedeelte waarop de molenas aan de voorzijde rust) in slechte staat verkeerde (reparatiekosten f 2710,--; een actie onder de bevolking van Balkbrug bracht f 650,-- op; deze actie werd op touw gezet voor de heer A. Geerts; het Rijk verleende middels de vereniging "De Hollandsche molen" f 903,-- subsidie.; de provincie gaf 20 % van de Rijkssubsidie f 180,--; de gemeente Avereest gaf een bedrag van f 500,--;

- het ontbrekende deel nam de Coöp. voor haar rekening zijnde een bedrag van f 487,-- ;
- 1966 15 november 1966 bericht de Coöp. Landbouwvereniging aan het gemeente bestuur van Avereest dat op de algemene ledenvergadering was besloten dat de molen afgebroken moest worden en wanneer niet spoedig een oplossing in deze zaak werd gevonden, dat dan desnoods zonder vergunning de molen "ontluisterd" zou worden; naar aanleiding van dit schrijven besluit de gemeente Avereest zich voor het behoud van de molen in te zetten;
 - 1967 30 juni 1967 besluit de raad van Avereest tot een bijdrage van f 10.000,-- voor noodzakelijk herstel van de molen; totale kosten f 10.280,--;
 - 1968 3 februari 1968 is de molen weer maalvaardig; de reparatie werd verricht door molenmaker W. Bisschop uit Zwollekerspel;
 - 1969 15 september 1969 werd de molen op de vastgestelde lijst van beschermde monumenten geplaatst als bouwwerk van belang uit oogpunt van oudheidkundige en volkskundige waarde;
 - 1972 21 augustus, molencomité "De Star" in het leven geroepen en werd uiteindelijk de herbouw van een geheel nieuw onderachtkant, de overplaatsing naar dit nieuwe onderachtkant van het bovenachtkant met kap en wiekenkruis mogelijk in het kader van de werkverruiming.
 - 1975 29 november 1975 werd de verplaatste en gerestaureerde molen in werking gesteld door mevrouw Snouck Hurgronje

ZWOLLE, 7 februari 2012.

A.J. van der Haven.

Dit verslag draag ik op aan mijn echtgenote
Marianne van der Haven- van Schothorst
Zij maakte het mij vele jaren mogelijk om
zoveel tijd te besteden aan dit molenproject en
steunde het zoveel in haar vermogen lag.

**Prijstoekenning voor vernuft en volharding uit het
ir. F.D. Pigeaud fonds.**

Voordracht van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg voor de
toekenning van de prijs voor vernuft en volharding uit het
ir. F.D. Pigeaud. **Zie afb. 158 en vervolg.**

Plaquette waarop het reilen en zeilen van de achtkante stellingkorenmolen "De Star" in een waardig kunstwerk is weergegeven, dank is uitgesproken en een wens voor de toekomst is neergelegd.

In de periode dat steller dezès met de restauratie en aandrijving van de aan de gemeente geschonken buil bezig was, kwam Henk Scholte met de weekenden regelmatig op de molen. Na afloop ging hij dan mee naar steller dezès thuis om wat te drinken en verder te praten over kunst en restauraties. Het was de bedoeling om het restauratieproject af te ronden met een plaquette zoals hier boven is aangegeven.

Al pratende kwamen we op het idee dat steller dezès de tekst en het hout voor de plaquette zou leveren. We hadden hiervoor wat geld beschikbaar. Voor het maken van de plaquette zou hij een tekenmachine krijgen met een bord van 100 x 150 cm. Al pratende kwam Henk Scholte met ontwerpen. Toen hij eindelijk tevreden was over het ontwerp, heeft steller dezès een mooi stuk eikenhout besteld met aan de achterkant twee klampen met zwaluwstaarten aangebracht waardoor het hout vrij kan krimpen en zwellen zonder te scheuren. Het hout werd geleverd door de Gebr. Gotmer te Kampen voor een bedrag van 500 gulden. De tekst werd door een drukkerij gedrukt in een door Henk Scholte uitgekozen lettertype. Regelmatig ging steller dezès kijken in zijn werkplaatsje onder het kerktorentje dat hij ter plaatse had gebouwd. Wanneer wij dan aan kwamen fietsen, veelal waren de kinderen er ook bij, zongen wij het wijsje van: 'Vakmanschap is meesterschap' en zo was het ook. De plaquette heeft een prachtige symboliek en afwerking. Ook het gemeentewapen is een mooi historisch waardevol gegeven. Vooral het vlak waar de letters zijn uitgesneden heeft een krachtige vorm. Er zullen niet veel molens zijn waar zo'n waardige plaquette aan de muur hangt.

Inmiddels was er een nieuwe burgemeester aangetreden, de heer E.R.

Wieldraaier, die inmiddels van de waardering van de molen had doen blijken en grote bewondering had voor de plaquette, een waar kunstwerk, zoals hij zei. Hij was gaarne bereid om de plaquette, waaraan Henk Scholte in zijn vrije tijd 1½ jaar heeft gewerkt te onthullen. [Zie afb 159.](#)

Henk Scholte was zeer bescheiden, te bescheiden over zijn prestaties en kundigheden. [Zie afb. 160 en 161.](#)