

Van



Haver Tot Gort

AMBACHTELIJK KORENMOENAARSGILDE

Uitgave Ambachtelijke Korenmoenaarsgilde, Postbus 3086, 3101 EB Schiedam
Mei/juni 1993 - Nummer 112 - Verschijnt tweemaandelijks



Onze ster-reporter Herman Schippers is ook voor dit nummer weer op stap geweest, ditmaal op zich op diverse molens te laten inlichten over het interne transport dat her en der wordt gebezigd. Dat heeft een lang en zeer informatief verhaal opgeleverd, verlucht met ter zake dienende foto's.

De andere hoofdmoot van deze editie is een pennevrucht van Johan Bakker. Hij behandelt één van de 'evergreens' van onze ledenvergaderingen: het gebruik van het gildeschild en -embleem. Wat gaat er gebeuren met de onder-toners in onze gelederen? Mogen ze voortaan wel of niet het schild boven de molendeur hebben? En wat worden de voorwaarden?

Vijfmaal malend in Schiedam

Tenslotte mag op deze plek wel even de loftrumpet gestoken worden voor het initiatief van Schiedam om een vijfde molen te doen herleven. Het project rond De Nieuwe Palmbloom is in de meimaand afgerond en Schiedam is nu een Malend Molenmuseum rijker. Zoiets is een felicitatie waard. En gezien de voortvarende manier, waarop de Schiedamse Molenstichting dit hele project van niets tot alles heeft gebracht, mag ook nog worden verwacht dat het malende museum een echte publiekstrekker wordt.

John van Ham

Vraag aan tien molenaars wat meelkwaliteit inhoudt en er komen tien verschillende antwoorden. Vraag hetzelfde aan tien bakkers en ja... wat antwoorden zij? Is praten over kwaliteit vergelijkbaar met praten over smaak: zoveel hoofden, zoveel zinnen? Er zijn overeenkomsten en raakvlakken, maar dat nu even terzijde.

In onze huidige tijd wordt produktkwaliteit omschreven in rationele, meetbare termen en grootheden waarbij toevallige en subjectieve elementen worden uitgesloten. Zonder te preten-deren dé definitie te geven zou ik meelkwaliteit willen omschrijven als de geschiktheid van een meelprodukt voor het gebruiksdoel.

Dat betekent letterlijk, dat élk meelkwaliteit bezit, maar de grote vraag is: is dat een zorg of een systeem? Is er sprake van een gedurig gevecht met de wind, de regulators, de stenen, het vochtgehalte, de graanleverancier, het humeur van de bakker, de kwaliteit van de oogst en noem maar op; kortom is het een kwestie van altijd met kromme tenen zitten of er misschien wéér klachten komen? Wanneer kwaliteit in meel systematisch is, dan heeft men dat meel letterlijk onder controle, dan wordt de kwaliteit beheerst en zelfs de schommelingen zijn een constante factor.

In een adembenemend hoog tempo stijgen de eisen die aan de kwaliteit en de veiligheid van voedsel worden gesteld. De toenemende kennis en bewustwording over de invloed van allerlei stoffen op, onder meer, het milieu, het menselijk lichaam en ons gedrag, leiden tot ander koopgedrag en aangepaste regelgeving. Meel vormt daarop geen uitzondering en brood evenmin, getuige bijvoorbeeld glutenvrij meel en diverse soorten dieetbrood.

Producenten van voedingsprodukten stellen (gedeeltelijk gedwongen!) al hogere eisen aan de kwaliteit van hun toeleveranciers. Produktkwaliteit wordt in direct verband gebracht met het bedrijf en de ondernemer. Ambachtelijke, door nostalgie gedreven, molens lopen het grote gevaar door de bakkerij als riskant betiteld te worden en, als consequentie daarvan, uitgerangeerd. Wij moeten uit die hoek vandaan, want op den duur is dat funest. Dat sfeertje uit grootmoeders tijd is leuk voor op de

John van Ham (14-9-1954) is geen molenaar die het vak van zijn vader geleerd heeft; hij is een 'nieuwe' molenaar. Hij is er wel via zijn vader ingeroeld. Deze had contact met Bas Koster uit Schiedam, een bouwkundig tekenaar die in de beginfase van de Schiedamse molens het interieur van een brandersmolen had getekend. John is er op een zaterdag op bezoek geweest en de vonk sprong over. Hij ging er op zaterdag of door de week helpen. Op dat moment werkten er Rolf Wassens en Rob Batenburg die op De Vrijheid voor De Echte Bakkers maalden. John deed er vrijwilligerswerk; reinigen, mengen, filterpijpen van de reiniger schoon maken, elevatorriemen herstellen, kortom klusjes dus.



John was scheepsbouwkundige en toen er na een jaar een vakature kwam voor het technische gedeelte en het maalwerk, heeft hij gesolliciteerd en werd aangenomen per 1 januari 1978. Het was een baan voor een jaar, omdat Rob Batenburg van het maalvak naar het technische werk en molenbouw overging en het budget niet groter was. Rolf Wassens was ook op zoek naar een eigen molen en vond die in het Groningse Feerwerd. John kon daarom blijven werken in Schiedam en dat heeft geduurd tot december 1981.

posters en foto's, maar de continuïteit van onze molens stelt de hoogste eisen aan ons kunnen en kennen. De term 'ambachtelijke korenmolens' moet niet synoniem zijn met ouderwets maar met topkwaliteit, vakmanschap en betrouwbaarheid. Dat zijn sterke wapens die we niet zomaar even smeden. Daarvoor is een zeer doordacht kwaliteitszorgsysteem essentieel. Laten we daarvoor zorgen, met het oog op de toekomst.

A. Pandsel

Ari Berkhout was eigenaar-molenaar op 't Roode Hert' te Alkmaar en had de molen in 1979 verkocht aan de familie Timmermans, de toenmalige eigenaars van Meelfabriek Alkmaar. Via Frans Gunnewiek en Rolf Wassens had Ari de vraag steld of ze iemand wisten voor de molen, aangezien hij er mee op wilde houden. Met die vraag werd John in november '81 gebeld en op 5 december zat hij al in Alkmaar op de molen. Ari Berhout heeft nog een jaar meegewerkt, maar kon niet veel meer in verband met ziekte.

John kwam in dienst van meelfabriek Alkmaar en hij en Ronald Brommer werken elk 38 uur, Jos Kors werkt er 27 uur en er is nog een vrijwilliger uit Akkersloot. Ze zijn weliswaar in loondienst maar regelen verder alles zelf. De meelfabriek schrijft de rekeningen voor de bakkers en int ook het geld. De vonk die de interesse voor 't Roode Hert' deed ontspringen was de techniek van de molen. Omdat alles op wind kan draaien, komt zijn technische achtergrond goed van pas.

Meelfabriek Alkmaar is 2½ jaar geleden overgenomen door Meneba, die onlangs ook Wessanen meel hebben overgenomen. Meneba is echter zelf ook weer opgekocht en is nu het bezit van Goodman Fielder uit Australië, een groot conglomeraat van een paar 100 bedrijven. De vraag is hoe een molen in dat geheel past. John probeert daarom nu te regelen hoe het met de molen in de toekomst moet. Vroeger werden de zaken geregeld met de directie in Alkmaar, nu is het iemand van Meneba; de afstand eigenaar-molenaar is een stuk langer geworden. De molen valt onder de afdeling verkoop en acquisitie. John heeft verschillende opties op papier gezet en wil daar met Meneba over praten.

Voor de molenaars is de toekomst vrij zeker, in geval van nood kunen ze bij Wessanen gaan werken. Als windmolenaar is het echter maar de vraag wat Meneba of liever Goodman Fielder uit Australië met de molen wil. 't Roode Hert' heeft een hele sterke poot in de particuliere verkoop, er wordt 1500 kilo meel per week verkocht aan thuisbakkers. Hopelijk komt er een oplossing. Het is een prachtige molen met veel techniek die het verdient dat hij in bedrijf blijft.

Herman Schippers

INTERN TRANSPORT

Iets schrijven over intern transport betekent dat je je moet beperken, omdat er hele boeken over geschreven kunnen worden. Omdat het wel aardig is om te weten wat collega's in hun molen gebruiken voor intern transport ben ik bij de volgende molens geweest: 'De Hoop' in Oud Zevenaar van Jan Pijnappel en 'De Eendracht' met Marcel Gordijn in Alphen a.d. Rijn, die beide aan pneumatisch transport doen. In de molen 't Roode Hert' te Alkmaar, met molenaar John van Ham, draait bijna alles op windkracht. De laatste molen waar ik gekeken heb naar intern transport is molen 'De Hoop' in Wervershoof met Adri Peereboom.

Elevatoren en transport schroeven, die in bijna alle molens voorkomen worden hier niet besproken, de meeste molenaars kennen de voor- en nadelen ervan. Ook de schijven-transporteur blijft buiten beschouwing, omdat hij in het vorige nummer over Stiens besproken is. Het is ook de enige molen waar er een voorkomt.

Pneumatisch transport

Jan Pijnappel en Marcel Gordijn transporteren graan en meel. Bij Jan Pijnappel zorgt een stationaire dieselmotor voor de benodigde luchtdruk om de tarwe naar de kapzolder te blazen. De dieselmotor is van hetzelfde type als bij vrachtwagens wordt gebruikt. De motor staat op een vaste plaats en blaast de lucht via een slang naar een verrijdbare graanblazer. Dit is een trechter met een sluis eronder. De kisten tarwe worden met de heftruck op de graanblazer gezet en de tarwe wordt naar de kapzolder geblazen. De tarwe valt via een voorreiniger met actieve luchtafzuiging in een van de silo's in de molen. De lucht nodig voor de voorreiniging, wordt afgezogen via een cycloon. De lucht in de cycloon gaat naar het centrale filter op de stellingzolder. Het graan wordt dus geblazen, dit in tegenstelling tot het meel dat aangezogen wordt. Een waaier zuigt lucht aan van een kleine onderdrukcycoon van ongeveer 60 centimeter hoog (foto 1). Omdat onder de cycloon een luchtsluis

*Met
zuigen en blazen,
pneumatiek,
diesel en
windkracht....*



Foto 1:
Rechtsboven op de foto is de waaier te zien die de onderdruk levert voor de kleine cycloon, half verscholen achter een leiding van het pneumatisch transport. Links van de cycloon zit de pijp die het meel aanzuigt.

zit, ontstaat er een vacuüm in de cycloon (foto 2). Door dit vacuüm wordt het meel van de maalbak naar boven gezogen. Bij het afzuigen van het meel van de steen wordt de maalbak afgedekt en er ontstaat in de steenuip een onderdruk waardoor er geen stof uit de steen komt. De lucht uit de waaier die voor de onderdruk zorgt gaat ook naar de centrale stoffilter, zodat er in de molen bijna geen stof vrijkomt.

Jan vindt het een voordeel dat met behulp van pneumatisch transport de tarwe boven in de molen kan komen. Met

een elevator is dat niet te bereiken. Met een vijzel zou het wel mogelijk zijn, maar die loopt niet helemaal leeg. Doordat de tarwe naar de kapzolder getransporteerd wordt, kan Jan gebruik maken van valpijpen en zijn vijzels niet nodig. Daarnaast is lucht hygiënisch en blijft er niets achter. Ook is het meel koel als het in de mengketel valt en koekt er geen meel aan in de transportleidingen.

Jan heeft de benodigde capaciteit van de graanblower en de meelafzuiging laten uitrekenen. In de praktijk bleek dat alles erg nauwkeurig op elkaar afgestemd moest zijn en daarom is alles uitgerekend door de firma Hoflinger uit Neustadt/Weinstrasse in Duitsland, die ook het materiaal geleverd hebben.

Drie keer gereinigd

In molen 'De Eendracht' te Alpen aan de Rijn, waar Marcel Gordijn de eerste molenaar is, zorgt een prachtige oude dieselmotor voor de benodigde lucht om het meel te transporteren. De tarwe komt in bulk aan en loopt via een schroef en elevator over een zelfgebouwde schoner weer in een silo. Een week voor de tarwe gemalen wordt, loopt ze nog een keer over de schoner en via een peddelschroef wordt er dan water toegevoegd. Via de mengketel komt het in een kleine silo waar de tarwe een week afstaat. Vlak voor het malen gaat de tarwe over een Petkus reiniger. De tarwe wordt dus in totaal driekeer gereinigd. Achter de Petkus staat een pletter die op een elevator uitkomt.

De tarwe wordt boven afgetapt als het gebroken of geplette tarwe moet zijn. Er is daarvoor een heel handige oplossing gevonden. Met behulp van een zakkenkleem wordt de zak aan de aftappijp vastgemaakt. De zak staat op een weegschaal en als die laag genoeg zakt, omdat de zak vol is, wordt er automatisch een handel overgehaald waardoor er in de toevoerpijp een klep dichtslaat en de tarwe niet verder in de zak kan lopen. Zo'n eigen weegauto-maat zit er ook onder de meelmengketel die werkt met een zelf gebouwde weegschaal!

De gekneusde tarwe uit de elevator wordt boven in zakken afgetapt als er met de wind volkorenmeel wordt ge-

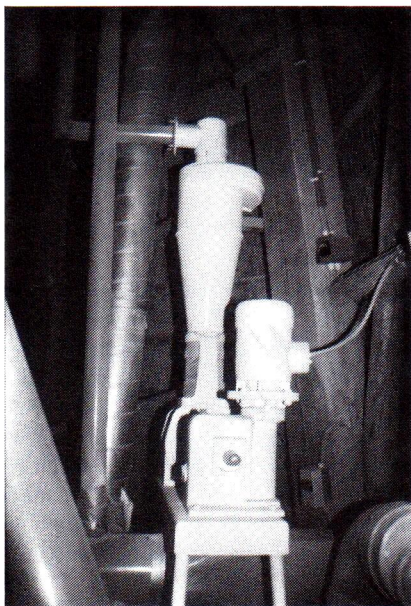


Foto 2:

De cycloon, ongeveer 60 cm hoog. Linksboven de cycloon loop de pijp naar de waaier, die voor de onderdruk zorgt.

maakt. Moet er met de motor gemalen worden, dan loopt de tarwe naar een silo boven de motorsteen op de begane grond. Deze wordt aangedreven door de dieselmotor die in een aanpalend gebouw staat. Het is een oude scheepsmotor die er nog prachtig uitziet en goed onderhouden wordt door een paar vrijwilligers. Via een as die door de muur van de molen loopt wordt een motorsteen aangedreven. In vroeger dagen werden door dezelfde motor drie koppels aangedreven, nu is er nog maar één over. Op de plaats van de tweede staat nu een waaier die de onderdruk verzorgt voor het pneumatisch transport en die door de dieselmotor aangedreven wordt. Pneumatisch transport hier dus alleen als er met de dieselmotor gemalen wordt.

Uit een opgedoekte meelfabriek.....

Moet er bloem gemaakt worden dan is de motorsteen in gebruik, omdat het meel dan afgezogen wordt naar een grote planzifter op de begane grond. Door de enorme doorsnede van de molen is er ruimte genoeg voor. De planzifter hebben ze, met zeer veel ander materiaal voor pneumatisch transport, uit een opgedoekte meelfabriek in Duitsland gehaald. Een aantal technische vrijwilligers en veel proberen hebben ervoor gezorgd dat alles goed werkt.

De planzifter, uit 1913, is van het merk Luther uit Braunschweig en bestaat uit twee kasten elk aan weerszijde van het schudgedeelte, twee om voor de noodzakelijke balans te zorgen. Elke

kast bestaat uit twee delen zodat er vier soorten meel tegelijkertijd gezeefd kunnen worden. Marcel heeft echter maar één kast bespannen, omdat elke helft 750 kilo per uur kan verwerken. In totaal kan de planzifter dus 3 ton meel per uur verwerken. Per zeefkast zijn er 12 zeven, 3 voor de zemelen met een grootte van 1200 µ, 7 voor bloem van 140 µ en 2 voor de griezen van 180 µ. Bloem, gries en zemelen worden naar boven gezogen (foto 3). Op de maalzolder worden de drie fracties met behulp van een onderdruk cycloontjes afgetapt (foto 4). De griezen gaan weer door het volkorenmeel zodat er een hoog rendement is bij de productie van bloem, van elke 100 kilo wordt maar 10 kilo als afval geproduceerd in de vorm van zemelen.

Mooi stofvrij

Tarwemeel dat met de motor gemalen wordt gaat met het pneumatisch transport naar boven en komt via een kleine onderdruk cycloon met luchtsluis in de meelmengketel. Doordat het meel omhoog gezogen wordt, is het koud als het in de mengketel komt en kan meteen afgezakkt worden. Er zijn geen problemen met meel dat aankoekt in de transportpijpen en het blijft mooi stofvrij omdat er onderdruk ontstaat bij de steen. De afgewerkte lucht verdwijnt via cycloon en filters. De waaier produceert 30 kubieke meter lucht per minuut en kan zo 15 ton per uur transporteren, de 750 kilo die de steen produceert wordt dan ook zonder problemen verwerkt. De hogedruk ventilator produceert weinig lucht met veel druk en met de druk transporteer je. Een lage-druk ventilator geeft veel lucht met weinig druk en wordt meestal gebruikt om stof af te zuigen. Op sommige motoren staat op de typeplaat van de ventilator een Ps (van Pascal, een maat voor druk) aanduiding en bij 700 Ps of meer praat je van een hogedruk ventilator. Ps geeft aan hoeveel mm water de ventilator zou kunnen verplaatsen; bij Ps 700 zou er dus een kolom van 700 mm water opgezogen kunnen worden. Voor Marcel zijn de voordelen van pneumatisch transport de onderdruk zodat je geen stof hebt en het systeem dus schoon is. Ook de flexibiliteit heeft grote voordelen, je kunt de producten aftappen waar het je het beste uitkomt en meel of bloem is door het luchttransport zo snel afgekoeld dat je het meteen kunt opzakken.

In 't Roode Hert' in Alkmaar kan bijna alles wat moet draaien of getransporteerd door de wind aangedreven worden of door een prachtige Ruston Dieselmotor. Elektriciteit wordt alleen ge-

bruikt bij het lossen van een bulkauto, zodat men zeker weet dat er gelost kan worden in een bepaalde tijd. Met behulp van wind zou kunnen, maar dan zit men in de problemen als het niet waait. Met de dieselmotor zou het misschien óók gaan, maar het kost een kwartier om hem op gang te krijgen en bij het lossen van een bulkauto is dat te lang.

Het interne transport wordt van beneden aangedreven door de dieselmotor, die in een apart hok naast de molen ligt, of door de wind, via een rondsel op de luizolder, dat om een as kan schuiven en dan in een rondsel om de koningspil grijpt. Wind van boven en diesel van onderen drijven via drijfriemen twee tussendrijfwerken aan. Dit zijn assen waar poelies opzitten die met drijfriemen de diverse apparaten aandrijven. De schroef onder de silo op de begane grond, de elevator om de tarwe uit die silo omhoog te brengen, mengketel, pletwals en de elevator en schroef om de tarwe in de bovenkaren te krijgen kunnen allemaal op windkracht werken. Ook de centrifugaal buil, de toevoerschroef van de steen ernaartoe en de elevator om het meel in de buil te brengen gaan op wind. Het luiwerk wordt door een drukrol bediend. Ook zal de nieuwe mengketel die op de begane grond komt door wind aangedreven gaan worden. John van Ham, eerste molenaar, kwam op de molen toen dit systeem van aandrijven er al was en hij gaat hiermee verder.

Het systeem werkt aanstekelijk, want Jos Kors die op de 'Zandhaas' in Santpoort gaat draaien, richt de molen daar

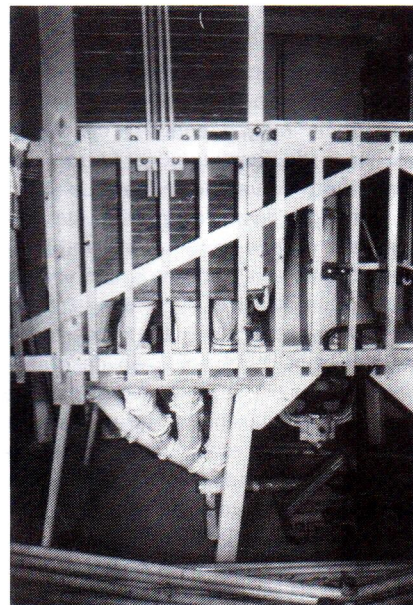


Foto 3:

De planzifter met de uitlaten voor bloem, gries en zemelen. Een deel van de afzonderlijke fracties, van bijvoorbeeld bloem, komen weer bij elkaar en worden niet, zoals in een meelfabriek later gemengd. Boven de palletsteekkar kan men de leidingen zien die alles omhoog brengen.

zo in dat er met tussendrijfwerken en drijfriemen gewerkt kan worden om apparatuur met behulp van de wind aan te kunnen drijven.

Weinig kracht nodig

Het geheel kan op windkracht draaien als de molen 60 end loopt, daar is het transportsysteem op afgesteld. De Ten Have kleppen zorgen ervoor dat de molen vaak voldoende toeren maakt. Het hele interne transportsysteem op de wind geeft weinig weerstand en kost dus niet veel kracht. John kan de aandrijf-as met de hand rond duwen, terwijl de meeste apparatuur meedraait. De tussendrijfwerken kunnen door wind of diesel aangedreven worden, maar de apparatuur hiermee aangedreven loopt altijd mee, of ze nu gebruikt worden of niet. Als er weinig wind is, moet de dieselmotor ingeschakeld worden. Het is ook mogelijk met de diesel de motorsteen aan te drijven en het intern transport door de wind te laten verzorgen, als de molen voor de prins draait. Bij te weinig wind werkt de elevator niet voldoende en moet de dieselmotor voor de aandrijving zorgen. De diesel kan twee

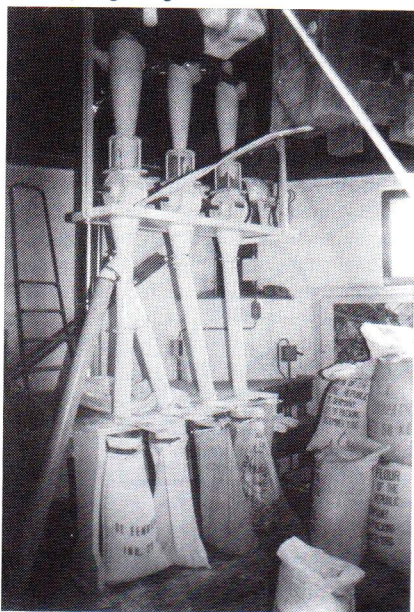


Foto 4:
Op een van de hogere zolders worden bloem, gries en zemelen afgetapt met kleine cycloontjes en luchtsluizen.

stenen aandrijven en de wind drie koppel, een 15-, 16- en 17-der, die op een verhoging op de maalzolder liggen. Door de enorme omvang van de molen is er echter ruimte genoeg.

Als de drijfriemen draaien is het een prachtig gezicht. Het werkt heel ingenieus, waarbij je goed moet kijken welke drijfriem welk apparaat aandrijft. Een beschrijving hiervan geven is moeilijk, met moet het met eigen ogen zien. Dan kun je beoordelen wat er van in de eigen molen toe te passen is. In Alk-

maar hoeven ze in ieder geval niet bang te zijn voor een energiecrisis.

In Molen 'De Hoop' in Wervershoof wordt een aantal lopende banden gebruikt. Er is er één die boven in de molen ligt en die links en rechts kan draaien om de bovenkaren te vullen. Het voordeel van een lopende band is, dat er geen produkt achter blijft en je dus geen ongewenste menging krijgt. De lopende band in de molen wordt gevuld door een kettingtransporteur. Dit is een vertikaal opvoerapparaat waarbij aan een kettig rubber flappen zitten die de tarwe omhoog brengen. De neerwaartse en opwaartse ketting zitten in een koker, waardoor het geheel niet groter is dan ongeveer 15 bij 40 centimeter, heel wat minder dan een elevator. Een ander voordeel is dat de transporteur onder een kleine hoek kan staan, wat de montage in de molen, met al zijn balken, gemakkelijker maakt.

Binnenkomende tarwe wordt met een verrijdbare schroef in de molen gelost, dit om gebruik te maken van de voorreiniger. Via een elevator en een schroef gaat de tarwe naar de nieuwe loods bij de molen met een capaciteit van maximaal 20 ton per uur. Er is voor dit gedeelte gekozen voor een schroef omdat je daar de lagers van kunt smeren en zo het geluid wat kunt beperken. In de schuur ligt boven de silo's een kettingtransporteur die meer lawaai maakt.

De silo's in de molen en in de schuur zijn allemaal grondstofsilo's en worden als een geheel gebruikt. Om er nu voor te zorgen, dat de tarwe uit een silo in de schuur niet te snel naar de molen toekomt en de reiniger overbelast raakt, is er gekozen voor een traploos instelbaar toerental voor de lopende band onder de silo's. De kleppen van de cellen in de schuur worden bediend vanuit de molen en staan helemaal open als er tarwe uit loopt. De toevoer van de lopende band bedraagt maximaal 15 ton per uur. Dit betekent dat de band nooit de vijzel van de molen naar de loods en vice versa kan overbelasten. Het toerental van de lopende band wordt geregeld door de stroomtoevoer te variëren. Dit gebeurt door de frequentie traploos te regelen tussen 0 en 75 Hertz, in plaats van de normale 50 Hertz. Het vermogen van de motor kan daardoor verhoogd worden tot 150%. Per tarwe-soort is de schoningscapaciteit verschillend en dus moet ook de toevoer uit de loods verschillend zijn. Door de frequentieregelaar op de motor is de toevoer nauwkeurig te bepalen zonder dat men naar de schuur heen en weer moet hollen om de schuif van de silo

verder open of dicht te doen. De bediening van de silo's in de schuur gaat dan ook alleen vanuit de molen. Dit is gedaan omdat je dan in de molen kunt blijven waar er overzicht is door middel van een display, die aangeeft waar de tarwe zich bevindt en waar ze naar toe gaat.

Voor intern transport maakt men in Wervershoof geen gebruik van Pneumatisch transport. Er wordt wel met lucht gewerkt, maar dan om overal het stof wég te zuigen zodat er alleen schone lucht naar buiten komt. Bij de aanvraag voor de hinderwetvergunning voor de loods werd bepaald dat er geen stof naar buiten mocht komen. Deze bepaling is toen ook maar op de molen van toepassing verklaard. Om dit te realiseren wordt er nu geïnvesteerd in een stofafzuiging met een koelmoge-

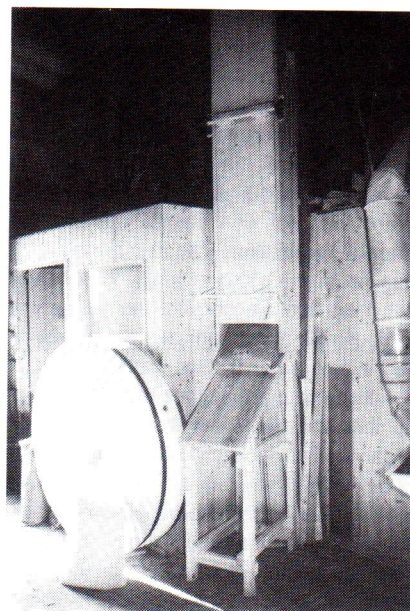


Foto 5:
De kraaienbek van IJsbrandt. Zonder bok om de zakken op te vangen neemt hij nog minder ruimte in. Rechts staat de molensteen van Van Hees die nog geplaatst moet worden.

lijkheid en een filter dat met hoge druk gespoeld wordt, zodra de weerstand van het filter te groot is door stof. Het geheel kost een vermogen en is een gevolg van de veranderde Hinderwet. Voor de stofafzuiging is gebruik gemaakt van apparatuur van DCE uit Wormerveer, de molen van Stiens heeft een gelijksoortige afzuiging.

Vertikaal transport van gezakt goed

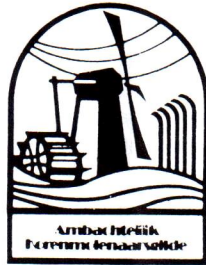
In 'De Molenaar' van 9 juli 1963 staat een artikel van IJsbrandt, een redacteur van 'De Molenaar', over een "kraaienbek". Het geheel bestaat uit een koker die zo groot is dat er gemakkelijk een zak inpast, dus met een binnenmaat

De ene ton, 'n grens die geen grens is

Reeds meerdere malen heeft het "embleemgerechtigd" zijn van molens c.q. molenaars binnen het gilde in het middelpunt van de belangstelling gestaan. De huidige praktijk voldoet niet, maar tijdens de laatste ledenvergadering bleek dat het verre van eenvoudig was om een bevredigende nieuwe vorm te vinden. Dat heeft toen zelfs geleid tot het doen van twee voorstellen, maar door het ontbreken van het vereiste aantal stemmen kon geen besluit genomen worden. Het bood het bestuur wel de gelegenheid om de gemaakte opmerkingen in de oren te knopen en over te gaan tot een andere bezinning waarbij een fundamentele diepgang niet geschuwd werd.

't Schild van 't Gild' in de praktijk

Tegen de huidige praktijk bestaan verscheidene bezwaren. Allereerst de één-ton grens. Er moet op een molen minstens een ton per week gemalen worden om in aanmerking te komen voor het schild. Die grens is welbewust in het leven geroepen om het ambachtelijke karakter van het malen aan te geven. Nu is die grens vrij willekeurig. Want om met een omzet van een ton (meel!) te spreken van een bedrijfsmatige produktie gaat eigenlijk ook te ver. Als men daarvan moest leven lagen de muizen ook dood voor de kast (en dat in een korenmolen!). Om molenaars toch een kans te geven heeft men die drempel bewust en terecht laag gehouden. Maar waarom mag iemand met 900 kg geen schild voeren en met 1000 kg wel? In de bedrijfsvoering komt dit bij zulke omzetverschillen niet tot uiting: bij wijze van spreken een kwartier meer



of minder echt malen. Dit verschil zal bij iedere lage grens opgeld doen. De grens omhoog brengen tot pakweg zeven ton in de week (dan kan men pas echt spreken van een bedrijf) is om andere redenen irreal. Kortom de grens van een ton is een grens die geen grens is.

Het tweede nadeel is de continuïteit van het schild. In de praktijk geldt: eens een schild altijd een schild. Ook wanneer de omzet daalt tot (vrijwel) het absolute minimum dan blijft veelal het schild zitten waar het zit. En er zijn molens met een schild waar het overduidelijk niet meer hoort te zitten omdat het zeker geen aanduiding meer is dat hier het molenaarsbedrijf op een ambachtelijke wijze bedreven wordt. Het heeft vanaf de kant van het bestuur wel eens geleid tot een "schildenjacht", een weinig geliefde bezigheid.

Een derde bezwaar is het afschroeven van schilden met alle gevolgen vandien zoals het niet meer mogen gebruiken van reclamemateriaal. Het is voor de betrokkenen een nare zaak. Vooral voor een startende molenaar die in zijn aanlooptijd net de ton niet heeft kunnen halen is dat een frustrerend zaak en het docht zijn "bedrijf" geen goed. (Als u bij uw keurslager of echte warme bakker de bijbehorende kentekenen die gelden als een kwaliteitsmerk ziet verdwijnen, dan denkt u ook snel dat er iets aan de hand is wat niet deugt.)

Schild als identiteit

Wat is het doel van het embleem en de daarmee verbonden huisstijl? Eigenlijk niet anders dan een stuk herkenbaarheid, identiteit. Met dit embleem wil de molenaar duidelijk maken dat in zijn molen meel gemalen wordt op een naar alle kanten verantwoorde wijze. De stelling dat molenaars buiten het AKG niet vakbekwaam zijn gaat niet op, maar molenaar is geen beschermd beroep. Dit maakt het optreden van knoeiers mogelijk en vergroot de kans op een meelaanbod dat de toets der kritiek op geen enkele wijze kan doorstaan. (historisch: "Als dit volkorenmeel is dan zijn er maar weinig zemelen te zien!") Reactie: "Kijk dan uit je ogen, daar zit er toch één!"

Broddelwerk bederft het imago van het molenaarsvak. Zo kan een vrijwilliger ondanks zijn enthousiasme veel schade aanrichten en de molen uit de markt jaren. Daarom is er behoefte aan herkenbaarheid in de richting van de bakker en over diens hoofd naar de consument. Zo is het embleem bedoeld en vandaar die herkenbare huisstijl die Jan Houdijk iedere keer weer onnavolgbaar gestalte weet te geven.



Voorstel: schild in licentie

Het bestuur komt nu naar de ledenvergadering met een voorstel dat ook een aanpassing van het huishoudelijk reglement vereist. Het komt er op neer dat het schild in licentie wordt gegeven voor f 150,— 's jaars. Die 150 gulden mag men weer aftrekken van de omzetafhankelijke bijdrage. Momenteel is dit bedrag f 2,50 per ton per jaar voor handelsgemaal. Het schild gaat dus in die zin pas geld kosten wanneer men minder dan 60 ton per jaar voor eigen verkoop maalt.

Het voeren van dit schild brengt rechten en plichten met zich mee, plichten zoals de graankeuring en natuurlijk moet er een ballotage plaatsgevonden hebben. Ook moet men een bedrag ineens voor het schild betalen, een soort

Vervolg van pag. 5.

van zeker 25 bij 40 centimeter. De smalle zijden en een van de brede kanten worden aan elkaar bevestigd.

De vierde kant wordt met behulp van scharnieren aan de bovenkant draaibaar gemaakt en door veren of een telescoopveer met ingebouwde demper tegen de achterwand aan gedrukt. Als er boven een zak in wordt gegooid, beperkt de veer de valsnelheid waardoor de zak niet kapot valt.

In Terheijden is zo'n kraaienbek in gebruik met een schuine tafel eronder om de zakken beet te pakken (zie foto). Met twee personen kan men zo in korte tijd heel wat zakken beneden krijgen. Voordeel is de beperkte ruimte die het geheel inneemt en de snelheid van transport. Een kraaienbek is vooral handig als men de zakken door meerdere zolders moet laten zakken. Ook een combinatie met glijgoot is mogelijk.

entreegeld. Het schild was en is géén eigendom van de molenaar maar van het gilde. Na verloop van tijd kan de molenaar van het schild afwillen of afmoeten. Voor dit schild is indertijd wel betaald. Het is niet anders dan billijk dat de bewuste molenaar via een soort afschrijvingsclausule een deel van dit bedrag terug krijgt.

Voor wat betreft de rechten kunnen we kort zijn. Het zijn alle rechten die de huidige embleemvoerende molenaars ook hebben zoals het gebruik maken van het reclamemateriaal.

Reclamemateriaal

In feite is het bovenstaande niets anders dan het eerste voorstel uit de ledenvergadering van 19 november jl. Het tweede is hiermee ingetrokken. Dat behelsde het strikt vasthouden aan de ton-grens. Hierboven is uiteengezet dat die grens nauwelijks reëel te noemen is en dat het scherp stellen ervan moeilijk te verdedigen en moeilijk te controleren is. Vandaar dat het geen ramp is dat die verdwijnt. Het tweede idee was het verstrekken van reclamemateriaal aan "onder de tonners" via embleemgerechtigden mits zij ook daar hun graan betrekken. De achterliggende gedachte was het proberen grip te krijgen op de vrijwillige molenaar die voor zijn plezier af en toe maalt. Deze groep vrijwilligers vormt een kweekvijver voor nieuwe ambachtelijke molenaars. Bovendien kan men met het raad en daad ter zijde staan knoeipartijen voorkomen die het imago van de molenaar met wind- of watermolen schade aandoen. Het grote nadeel is dat de grens tussen ambachtelijke en vrijwillige molenaar wel erg vaag wordt en dat er problemen kunnen ontstaan tussen collega's, doordat de een wél en de ander niet wil samenwerken met een vrijwilliger. Er ontstaat als het ware een schemergroep van semie-ambachtelijke molenaars door het gebruik van het materiaal van het gilde, waar men als organisatie geen enkele grip op heeft. Dat is ongewenst en vandaar dat het bestuur dit voorstel laat vallen.



Betekent het nu dat een AKG-molenaar nu de deur in het slot moet gooien voor de vrijwillige molenaar "van goeden wille"? Integendeel, probeer met hem een goede verstandhouding op te bouwen, help hem zo mogelijk en lever hem desnoods tarwe of meelprodukten.



Maak, als het kan, ook prijsafspraken. Dat lijkt op sommige punten tegen het eigen belang in te gaan. Dat is evenwel maar schijn. Een vrijwilliger die er een rommeltje van maakt, en die kans is groot, is ook schadelijk voor de reputatie van de ambachtelijke molenaar. Veel beroeps- en hobbybakkers zal het verschil tussen de ambachtelijke en de vrijwillige molenaar ontgaan. "Een molen is een molen, nietwaar?" Juist dit laatste maakt de versterking van de identiteit, het imago van de AKG-molenaar noodzakelijk. Het in handen komen van reclamemateriaal bij niet-gildemolenaars maakt dat onmogelijk. Voelt men zich geroepen om te helpen? Prima, maar dan zonder materiaal van het gilde.

Drempels en drijfveren

Betekent het nu, dat met het vallen van de één-tons grens het hek van de dam is en een horde hobby-molenaars klaar staat om het schild te verwerven als bewijs van echt molenaarschap? Het bestuur denkt beslist van niet. De nieuwe regeling houdt een aantal forse drempels in.

Allereerst de algemeen geldende, zoals de ballotage. Verder zal de bevoegde zeer kleine adspirant ambachtelijke molenaar ook rekenen. Hij moet zijn jaarlijkse vaste bijdrage gaan betalen (nu f 120,-), verder het omzetafhankelijke bedrag, het entreegeld voor het schild moet op tafel komen, de ballotagekosten en de kosten voor de graankeuring. Dit is absoluut niet interessant voor de hobby-molenaar van 100 kg in de week. Daarvoor heeft hij dat schild niet nodig. Het is eigenlijk alleen maar interessant voor iemand die het molenaarsvak in welke vorm dan ook echt als vak wil uitoefenen en naar een redelijke omzet wil groeien. Dat is ook juist de groep die het AKG binnenboord wil halen en die een kan wil geven, juist door het beschikbaar stellen van faciliteiten.

Het instellen van het jaarlijks weerkerend licentiegeld à raison van f 150,- 's jaars zal voor de molenaar ook een drijfveer zijn om het bord in te leveren als hij de daarvoor benodigde omzet op geen stukken na meer haalt. Bovendien krijgt hij dan de restwaarde van het bord terug. Schilden die hun betekenis

verloren hebben en daardoor een negatieve reclame voor het gilde kunnen zijn, komen terug bij het gilde. Als een molenaar bijzonder gehecht is aan dat schild kan en mag hij het laten hangen als hij aan zijn overige verplichtingen voldoet. Hij moet dan wel het geld er voor over hebben.

Duidelijke regeling

De winst van de nieuwe regeling is dat er een duidelijke regeling is geschapen, waarbij de praktijk als zeef werkt en niet een kunstmatige en irreële grens. Verder zullen de schilden verdwijnen waar ze hun functie verloren hebben. Oneigenlijk gebruik van reclamemateriaal mag niet meer voorkomen. Met een juists gevoerd embleem krijgt de ambachtelijke molenaar, het AKG, de gelegenheid om zich beter te profileren.

J.S. Bakker



In de familie

In Birdaard is Marijn geboren. Hartelijke gelukwensen naar de voorzitter en zijn vrouw Marjan.

En het hoge noorden blijkt vruchtbaar. Zo werd in Oldehove in het gezin van Piet en Maaïke Reitsema een Maartje geboren. Ook hier vanzelfsprekend felicitaties!

Ballotage aangevraagd

De hele bemanning van de molen 'Welgelegen' in Heerenveen heeft een aanvraag ingediend voor het lidmaatschap van het Ambachtelijk Korenmolenaars-gilde. Het gaat om de volgende drie molenaars:

- P.W. Hofkamp uit Aldeboarn
- G. van de Weg, Reduzum
- A.M. Kraakman, Drachten.

Elk van de drie dingt naar de status van gezelschap-molenaar.

Leden die gegronde bezwaren hebben tegen de toetreding van een van hen dient daarvan op korte termijn gewag te maken bij de secretaris van het AKG.

ROOSE

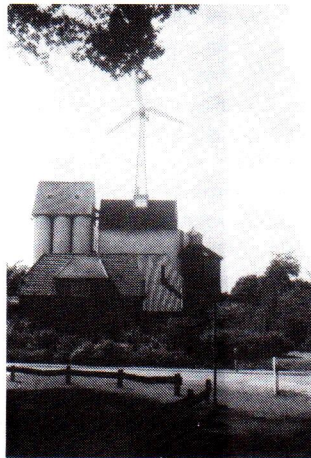
Volgens overlevering had z'n grootvader voor het laatst met windkracht gemalen. Het moest begin twintiger jaren zijn geweest en hij deed het eigenlijk alleen nog uit onvrede met de "nieuwe tijd". Die oude, conservatieve man kon maar moeilijk met z'n tijd meegaan en stond 's morgens liever een half uur aan een kruirad en zeilen te prutsen in plaats van onmiddellijk op de groene knop van zo'n efficiënte, produktieve en bovendien veel goedkopere elektromotor te drukken. "Ach, die arme nostalgische man", mijmerde de molenaar en tuurde in gedachten verzonken naar een vergeelde foto van hun oude windmeelmachine.

Nee, dan zijn vader: die had het stukken beter aangepakt. Gelijk na de dood van zijn grootvader had deze een moderne maalderij tegen het oude windmolenbedrijf aangebouwd en de bovenas en roeden aan een of andere achterlijke windmolenaar in het zuiden des lands verkocht. Nog geen vijf later ging dat plattelandsbedrijfje failliet, had hij zijn vader horen zeggen, en dat verbaasde hem niets.

Dit in tegenstelling tot hun eigen bedrijf, want daar gingen de zaken voor de wind! "Leuke uitdrukking trouwens", grijnsde de molenaar en bladerde geamuseerd verder in het familiealbum, want hijzelf had natuurlijk ook niet stilgezeten. Ruim tien jaar geleden had hij de maalderij verder uitgebreid en uitgebouwd. Het hele maalproces werd voortaan door middel van een computer gestuurd en de molenstomp was aanzienlijk verhoogd en was als silo dienst gaan doen. Het houten bo-

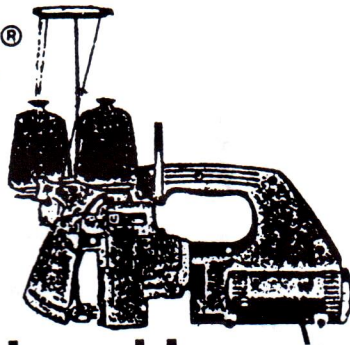
venachtkant had hij goed kunnen verkopen aan een of andere "Stichting-tot-wederopbouw-ofzo" die vlakbij hem in de buurt een vervallen molenstomp wilde completeren.

Met een duivels lachje bladerde hij verder, want daar was zijn nieuwste aanwinst op de gevoelige plaat vastgelegd. De molenaar had inmiddels ook wel ontdekt dat 'de ambachtelijke windkoren-molen aan een soort van tweede jeugd was begonnen en daarom had hij tijdens een briljante brainwave een grote windturbine op het dak van zijn maalderij laten plaatsen. En wat een succes: gemiddeld werd alle benodigde stroom voor ruim 90% uit windkracht geleverd! Geen wonder dat hij zich onlangs als lid van het AKG had aangemeld, want - zo redeneerde hij - wie maakt er nu méér gebruik van de windkracht, ik of die "ambachtelijke" korenmolenaar waarbij je soms tussen al het elektronische en computergestuurde gedreun nog wel eens een rechtstreeks door windkracht aangedreven koppel stenen kon horen malen?! Nee, dat was zo klaar als eewn klontje en ondertussen zocht hij naarstig naar een plaatsje voor zijn AKG-schild. "Naast de stichtingssteen boven de vroegere inrijpoot van de molenstomp misschien?..." (rechts op de foto).



Union Special®

Fa. DENA
Postbus 209
8250 AE Dronten
Telefoon 03210 - 187 26
Telefax 03210 - 187 28



**zakkennaaimachines
onderdelen en garens**

**Uw succes
wordt mede
bepaald door
een goede
kwaliteits-
zak**



WALKI

Sacks B.V.

Postbus 110
1135 ZK EDAM
Tel. 02993-71451

**Voor meelzakken
en zakband
naar**

**Van Randeraad's
Zakkenhandel**

Zuidzijde 118 a
2411 RW BODEGRAVEN
Telefoon (01726) 16139
's Avonds na 18.00 uur:
telefoon (03488) 8614

Vele soorten hardhout o.a.

**AZIJNHOUT
GROENHART
POKHOUT**

AMSTERDAMSCH
FIJNHOUTHANDEL
Minervahavenweg 14
1013 AR Amsterdam
tel. 020-828079