

'GEESINA' GROENKAN

Bouwhistorische omschrijving

De Geesina is in 1843 gebouwd als lage stellingmolen met maar liefst vier koppels stenen. De romp is gemetseld van brons tot rood gekleurde ijsselsteentjes; een steensoort die je niet veel ziet. Naast het muurwerk dateren alleen nog de zolderbalken van de maalzolder, de zolderbalken van de luizolder, de koningspil, onderdelen van het luiwerk en het lichtwerk van het overgebleven koppel uit de bouwtijd. De versiering van het lichtwerk en het spinnenwebraam boven de toegangsdeur aan de noordoostzijde (waarschijnlijk een kopie van het origineel) geven aan dat de molen rijk versierd, en dus met een ruime beurs gebouwd was. De licht geconstrueerde trappen van naar de maalzolder en naar de steenzolder dateren mogelijk ook nog uit de bouwtijd.

Oorspronkelijk is de vloer van de begane grond bestraat geweest, waarbij er een karrenspoor van arduinen banden tussen beide toegangsdeuren liep. Aan ondermeer de trap is te zien dat de toegangsdeur aan de zuidwestzijde dezelfde vorm als die aan de noordoostzijde gehad moet hebben. Aan weerszijde zat er op de draagbalk een stortkaar om de karen van twee koppels stenen te voeden. Eén van beide stortkaren is nog aanwezig. Aan de andere zijde zit een gedeelte van een replica. Met 4 koppels stenen was het op de steenzolder een zeer krappe bedoening. De luizolder gebruikte men daarom als stortzolder. Om deze reden zit het luiwerk tussen de balken van de kapzolder.

Na 1900 is er aan de zuidzijde onder de stelling een aparte machinekamer met een eencilinder zuiggasmotor aangebouwd. Deze dreef een transmissie-as aan die door de muur heen de molen in liep. De transmissie-as dreef vervolgens met haakse kamwielen de maal-as van een dubbele maalstoel aan. Blijkens de bouwsporen was de maalstoel voorzien van een apart luiwerk (of een extra transmissie-as om ook andere machines aan te drijven) een enkele steenkraan en per koppel stenen een apart stortkaar. De maalstoel is tijdens de restauratie van 1968 gesloopt om ruimte te maken zodat het naar binnen rijden met een vrachtwagen mogelijk werd. De zuiggasmotor is in 1970 verwijderd.

Rond 1930 kwam de molen buiten bedrijf. Er werd gemalen in een maalderij aan de Soestdijkseweg in de Bilt. Abraham Schuurman, de eigenaar en molenaar van de molen, liet in 1939 door Chris van Bussel een omvangrijk herstel uitvoeren. De lange spruit, de korte spruit en de staartbalk werden vernieuwd in staal (oude roeden). Het kruirad werd vervangen door een kruibok. De roeden werden voorzien van Van Bussel- stroomlijnneuzen. De rieten kapbedekking werd vervangen door hout met dakleer en onder de kap kwam een z.g.n. engels kruiwerk. Omdat het kruiwerk zeer slecht liep, wordt vermoed dat het voor deze molen vermaakt is. In de molen werden de op windkracht aangedreven elevator en een koekenbreker aangebracht. Ook kwam er op de luizolder een graansilo van 1 ton. Van de drie koppels stenen die tot dan toe in de molen lagen werd er één verwijderd. Beide overgebleven koppels werden voorzien van nieuwe steenspillen. Abraham Schuurman was voorzitter van de Algemene Nederlandse Molenaarsbond en had blijkbaar een vooruitziende blik. Van de opening in

1941 is nog een grammofoonplaat aanwezig waarop Van Rijkevoorsel en Schuurman een speech houden. Gedurende de oorlogstijd heeft de goed uitgeruste molen zeer veel gemalen. Na de oorlog ging men weer verder met malen in De Bilt en kwam de molen weer stil te staan.

Jan Wilten, molenmaker en molenaar op de Rijn en Zon te Utrecht, was het buurjongetje van de maalderij van Schuurman in De Bilt. Hij weet zich nog te herinneren dat de maalderij uitgerust was met 3 koppels stenen op maalstoelen en een grote Ruston(?) ruwoliemotor. In de maalderij zaten houten roeden verwerkt van de molen aan de Hessenweg in De Bilt. Ook de gevelsteen van deze molen zat ingemetseld in de gevel van het naastgelegen woonhuis bij de keuken. Toen de molen al in slechte conditie was, is Jan nog enkele keren met Schuurman mee naar de molen geweest om de stelling te carbolineren. Ook werd de kap vanuit de luiken met koolteer dicht gehouden.

Schuurman had grootse plannen met de maalderij in De Bilt. Hier werd een streep door getrokken toen één van de drie zonen op de maalderij door een vrachtwagen werd doodgedrukt. Als gevolg van een boedelscheiding moest de maalderij in De Bilt verkocht worden. Gerrit Schuurman, een andere zoon, heeft toen noodgedwongen de graan- en meelhandel in de ouderlijke molen van Groenekan moeten voortzetten. Dit was verre van ideaal omdat er in de Ruigenhoeksedijk geen elektriciteitskabels van voldoende vermogen lagen om een hamermolen op te kunnen laten draaien. Al het graan moest dus met de wind gemalen worden. Ook kreeg Schuurman grote tegenwerking van de gemeente bij de bouw van een opslagloods. Hij mocht de loods alleen maar bouwen als de molen voor een gulden over ging naar de gemeente. Dit was onacceptabel omdat de molen nu juist de enige mogelijkheid was om het bedrijf voort te zetten. Dit heeft hij opgelost door een demontabele loods voor de verkoop te bouwen en hier vervolgens zoveel geld voor te vragen, dat er zich geen kopers aandienen. Deze loods is in de jaren '80 van de vorige eeuw gesloopt. Ook de maalderij aan de Soestdijkseweg in De Bilt is in ... (?) gesloopt.

In 1968 werd de molen voor fl 72.000,-- gerestaureerd. Deze restauratie was op zich vrij bijzonder omdat in die tijd molens voornamelijk als stilstaand monument gerestaureerd werden. Alleen een aantal poldermolens in Utrecht waren in die tijd nog in bedrijf. Schuurman moest het gehele interieur en de verbeteringen aan het wiekenkruis (naar schatting fl 25.000,-- tot fl 35.000,--) zelf betalen. Om deze reden zag de buitenzijde van de molen er netjes verzorgd uit, terwijl de binnenzijde erg ruw was afgewerkt. "Het moest goed werken, maar mocht ook niets meer kosten". De aannemer was de firma Piet van Beek (molenmaker Hans van Beek). De heer Korpershoek begeleidde vanuit de Rijksdienst voor de Monumentenzorg de restauratie.

Door vorstschade had de gehele zuidwestzijde van het muurwerk een buik gekregen. Dit stuk muur werd bij de restauratie vernieuwd door metselaar Melissen uit Groenekan. De toegangsdeur aan de zuidwestzijde werd aanzienlijk vergroot en voorzien van een ronde betonnen latei, zodat er een vrachtwagen in kon. Ook de stelling werd aan de noordwestzijde voorzien van stutten met windverbanden zodat de vrachtwagen onder de stelling door naar de achtergelegen schuur kon rijden.

De planken boven de toegangsdeur aan de zuidwestzijde werden tegen elkaar gelegd en van dakleer voorzien zodat men droog kon laden en lossen. Het stellinghek had een dekligger en twee tussenschroten. De meeste stijltjes van het stellinghek waren met een schoortje afgesteund. Waar dit niet kon in verband met het dak van de schuur en het dak van het woonhuis, was een ijzeren beugel aangebracht. Het wiekenkruis liep erg dicht langs de daken van het woonhuis en de schuur. Op de klinkers van de begane grond werd een betonvloer gesmeerd. De kap werd grotendeels vernieuwd en weer van riet voorzien. De staart werd weer in hout uitgevoerd maar behield zijn kruibok. Er werd een nieuw wiekenkruis met fokwieken gestoken. Deze fokwieken hadden automatisch werkende remkleppen met doorlopende stangen, die in het begin erg goed werkten.

Aan het interieur is in die tijd heel veel veranderd. Onduidelijk is of het bovenwiel door Van Bussel is aangebracht of dat het wiel van de molen te Oudemolen bij Fijnaart (NBr.) afkomstig is. Feit is dat de overbrengverhouding voor 1968 ca 1 : 7 was en dat Van Beek deze verlaagd heeft tot 1 : 6,3 door het bovenwiel te verkleinen. Ondanks de bolle kapvorm was er geen plaats voor een normale vang. Om deze reden is een ijzeren bandvang toegepast. Het licht uitgevoerde spoorwiel en het steenrondsel komen in ieder geval uit Oudemolen. Van Beek heeft van het bovenwiel en het spoorwiel de kammen vernieuwd. E.e.a. liep echter niet fraai. Tijdens de restauratie kwamen er 6 stenen uit de molen. Een koppel kunststenen en 4 blauwe stenen. Eén blauwe steen is nog naar Verbiest in Tienhoven gegaan. De balklaag van de steenzolder werd vernieuwd en er werd één koppel 16der kunststenen dat in de maalderij gedraaid heeft, terug geplaatst. De toen aangebrachte kuip en steenkraan zijn mogelijk ook uit De Bilt afkomstig. De afgeschuinde kaarhoek geeft aan dat het meer voor de hand ligt dat de steenkuip van de maalstoel op de begane grond af komt. Onder de gele kleur van deze onderdelen zit nog een beige verflaag; een teken dat deze onderdelen inderdaad van een mechanische maalstoel afkomstig zijn. Het koppel stenen heeft een pennetjesrijn en een reguleur op de luizolder. De gietmal voor dit rijn is nog in de molen terug gevonden. De trekstangen voor de reguleur zijn in 1968 nieuw gemaakt en scharnieren op oude vijlen. De reguleur zelf lijkt uit 1939 te dateren en is door middel van een pijp en twee antenneklemmen verlengd. E.e.a. ziet er amateuristisch uit maar werkte perfect. Of de molen voor 1968 ook al pennetjesrijnen en een reguleur op de luizolder had, is onduidelijk. Momenteel wordt de reguleur aangedreven door een riem die over een schijf rond de koningspil loopt. Deze schijf is gemaakt van twee oude rondselbladen. Aan de steek van ca 8,5 cm is te zien dat dit rondsel niet bij het huidige spoorwiel (steek 10,3 cm) maar vermoedelijk nog bij het vorige spoorwiel hoort. Het staakijzer van het andere koppel stenen en ander ijzerwerk is naar Wageningen gegaan en heeft daar als standbeeld voor het pand waar de molenaarsopleiding gevestigd was (naam?), gestaan. De lichtboom van het koppel stenen was te kort. Dit is opgelost door twee oude lichtbomen met een liplas aan elkaar te maken. Een derde oude lichtboom is terug gevonden als bedieningsboom van het luiwerk. Bij het vervangen van de balken van de kapzolder (twee nieuwe eiken, een oud stuk stellingsluiting en een oude grenen balk uit het interieur) heeft men het luiwerk niet meer bedrijfsvaardig opgeleverd. Naderhand heeft men het windluiwerk met oude machinekettingen en een overgebleven schenkel van de fokwieken toch weer aan de praat gekregen.

In 1968 werden alle vloeren inclusief de luiken vernieuwd. De meelpijp dateert ook uit 1968 en toen is ook een nieuwe trap naar de luizolder aangebracht. De trap naar de kapzolder was in 1968 nog origineel, maar is later vervangen door een eiken trap uit de maalderij in De Bilt. De traphekjes op de steenzolder en de luizolder zijn oude rekken van een Fargo; een vrachtwagentje uit de 2^e wereldoorlog.

Vanaf 1968 lag de zolder van de schuur naast de molen vol met onderdelen uit de maalderij aan de Soestdijkseweg. Deze zijn (waarschijnlijk) allemaal verdwenen. Tot de jaren '30 heeft de molen nog een grote houten klopbuil gehad. Met de verplaatsing van het maalbedrijf is deze meegegaan naar de Soestdijkseweg. In 1968 is deze buil weer terug naar Groenekan gekomen. Deze was echter te groot om binnen op te slaan. Als gevolg hiervan heeft deze buil jaren achter de molen in de regen gestaan, en is uiteindelijk in elkaar gezakt.

In de molen werd de volgende productiegang gehanteerd. Vanaf de vrachtwagen werd het graan opgeluid tot de steenzolder. Dit waren balen van 75 kg tarwe, rogge en soms mais. Alles werd tot veevoeder verwerkt. Een enkele keer is er voor een slager in Utrecht gemalen. Het luiwerk was een elektrisch luiwerk uit De Bilt en is met een nieuwe elektromotor en een nieuwe transmissie-as geïnstalleerd. Toen het windluiwerk werkte, is dit luiwerk tijdelijk verwijderd. In 1978 is het luiwerk weer opnieuw aangebracht. De zakken werden in een kleine stortput midden op de steenzolder leeggeschud. Van hieruit liep er een pijp tot onder in de elevator. Deze elevator werd eerst via de luitafel op windkracht aangedreven. Later (jaren '70) werd er een elektromotor met V-snaar aandrijving aangebracht. Het was nog de bedoeling om het graan eerst te reinigen. Hiervoor is er nog een wanmolen met elektromotor boven de inloop van de elevator aangebracht. Deze is echter nooit in bedrijf geweest. Vanaf de elevator kon het graan met een pijp naar de pletter of in het stortkaar van de molenstenen worden geleid. De pletter staat op de maalzolder in de hoek en werd met een elektromotor die op de deksel van de mengketel zat, aangedreven. Alle machines stonden zoveel mogelijk bij de elevator in een hoek, om zoveel als mogelijk vloeroppervlak open te houden voor de opslag van zakgoed. Het geplette graan liep met een pijp weer de elevator in. Aan de bovenzijde liep het geplette graan in een aparte koker met een opzakupunt op de maalzolder. Vervolgens werden de zakken afgewogen. Momenteel zijn er op de maalzolder een gietijzeren en een houten bascule aanwezig. De gietijzeren bascule werd altijd op de maalzolder gebruikt. De houten bascule stond op de begane grond of in de nabijgelegen schuur. Het te malen graan liep via het stortkaar met een pijp in het kaar van de molenstenen. Dit stortkaar was oorspronkelijk zo groot dat er 1000 kg in paste. De luiken van dit kaar liggen nog op latten tussen de balken van de kapzolder opgeslagen. Naderhand is dit kaar verkleind. Als men slechts enkele zakken van een bepaalde graansoort moest malen, werd het graan ook wel eens rechtstreeks in het kaar gestort. Hiervoor stond er op de steenzolder een aparte bok. Vaak zal dit echter niet gebeurd zijn omdat het koppel stenen geen aparte zakkenbank had en de draagbalk van de koningspil hopeloos in de weg zit. Al het gemalen graan werd op de maalzolder opgezakt, afgewogen en tijdelijk opgeslagen. Door er met een bezem vijf gaten in te prikken, kon het afkoelen voordat het verder verwerkt werd. Gerrit Schuurman nam het met de afwerking van het interieur niet zo nauw. Op het gebied van graan en meel was hij echter een secure

molenaar. Het gemalen en afgekoelde meel werd vervolgens in een bepaalde mengverhouding in een grote ijzeren mengketel gestort die op de begane grond hing. Deze mengketel is in 1997 verwijderd. De forse elektromotor van deze mengketel is nog wel aanwezig en hangt in een apart juk achter de elevator. Nadat het mengvoeder gereed was, liet men de mengketel met een pijp leeg lopen in de elevator en kon men via dezelfde pijp als waar men het geplette graan door liet lopen, ook het mengvoeder opzakken. Onder aan de maalzolder hing een glijbaan die men met een ketting tot op de vrachtwagen kon laten zakken. Deze glijbaan was afkomstig uit De Bilt. Voor 1968 heeft er overigens aan de buitenzijde onder de stelling ook een glijbaan gehangen. Via een luik dat net voor de trap naar de begane grond zat, kon men de zakken gereed product vervolgens gemakkelijk tot op de vrachtwagen laten glijden. Met het aanwezige zakkenkarretje werden de zakken over de maalzolder verreden. De overige luiken in de maal- en steenzolder hadden geen functie. In het begin is er heel veel met de molen gemalen. Ook 's avonds en 's nachts omdat er geen motoraandrijving voor de molenstenen was. Tot 1980 is de molen nog sporadisch in bedrijf geweest.

Aangetroffen losse inventaris:

- Een westontakel (oorspronkelijk was er ook een takel met een wormaandrijving)
- Een ijzeren meelschep en een oude houten meelschep met ijzeren beslag.
- Een oude halssteen die als ballast op de vangbalk diende.
- Diverse stukken vierkant stafmateriaal. Vermoedelijk ankers waarmee de oude kruivloer vastgezet heeft.
- Het oude sabelijzer.
- Een lendestut uit 1968
- Twee hanetreden uit 1968
- Een rol uit een rollenkruiwerk en een rol uit een engels kruiwerk
- De spitijzers van één roe.
- De springbeugel uit 1968
- ca 10 bilhamers
- Een looplamp, speciaal om molenstenen te scherpen.
- Een triangel van een maalstoel, speciaal om de ligger met stelbouten horizontaal te kunnen stellen
- Een set ijzerwerk van een steenkraan voor de windmolen en een set ijzerwerk van een steenkraan voor een maalstoel.
- Een stang om het vliegwiel van een eencilinder motor te kunnen verdraaien.
- 4 zakkentangen
- Een apparaatje om drijfriemen aan elkaar te kunnen lassen (helaas kapot)
- Een spindel met klemstukken om drijfriemen en de elevatorriem aan te kunnen spannen.
- De roekettingen en de bezetketting
- De complete bliksemafleider
- Een klein rondsel van een builaandrijving o.i.d.
- Twee oude houten katrollen (drieschijfs en vierschijfs)

- Een harpsluiting om de steenspil te kunnen lichten.
- Diverse gewichten.
- Een gietijzeren en een houten bascule
- Een gietmal voor een pennetjesrijn.
- De glijbaan uit De Bilt
- Een oude stoof als foaienpot
- 4 molenzeilen