

Monumentgemaal De Vereeniging Oude Veenpad



Nadat de landerijen ten westen van Duivenvoorde al enige eeuwen met handkracht en daarna met kleinere en grotere windmolens waren drooggemaakt en drooggehouden, ontstond rond het jaar 1870 de behoefte aan windonafhankelijke en qua capaciteit veel sterkere bemaling door stoomaandrijving van het scheprad of van de pomp.

Omstreeks die tijd waren genoemde landerijen qua waterpeilbeheersing al bijeengebracht in vier aparte poldergemeenschappen met elk een eigen bestuur: Fluitpolder, Veenzijdsepolder, Duivenvoordsepolder en Raaphorsterpolder.

Eén enkel nieuw stoomgemaal zou alle vier polders samen “droog kunnen houden”.

Gezien de toentertijd grote investering werd in februari 1877 besloten tot de bouw van één gezamenlijk stoomgemaal *De Vereeniging* op de huidige locatie, náást een bestaande windmolen, die overigens vlak ná oplevering van het nieuwe gemaal werd afgebroken.

Architect J. Goldberg uit Hazerswoude kreeg de opdracht tot ontwerp van het gebouw en het toezicht op de uitvoering door twee lokale aannemers, terwijl de Haagse ijzergieterij “De Prins van Oranje” de bouw en de installatie van het machinepark verzorgde. De eerste steenlegging vond plaats op 23 augustus 1877. Reeds op 28 december van dat jaar werd proefgedraaid. Eerste machinist: Abraham Huisman. Prins Frederik, zoon van Koning Willem I, verrichte de officiële opening. De aanvoer van de jaarvoorraad van de kolenbrandstof was lastig, want de gebruikelijke aanvoer per schip (door de Dobbewetering) eindigde tegen de oostzijde van de in 1843 aangelegde spoordijk Den Haag-Leiden. Alle omwonende boerenzoons en -knechten moesten dan de kolen in manden óver de spoorbaan dragen. Pas veel later werd de bereikbaarheid van De Vereeniging door de aanleg van een fietspad aanzienlijk verbeterd.

In 1922 werd het gemaal ingrijpend gerenoveerd, waarbij de stoommachine werd vervangen door een tweecilinder Deutz-dieselmotor (naar licentie van Brons). Die bleek echter voor het bestaande scheprad te weinig vermogen te hebben. Vanaf februari 1926 werd de schepradaandrijving gedaan door een nieuw aangeschaft en veel grotere éencilinder Stork-Werkspoormotor, bekend uit de binnenscheepvaart.

Het gewicht van het vliegwiel: 6 ton, oftewel 6.000 KG, toerental 160/min.). Interessant is de aanwezigheid vanaf het begin van de laatste vertragingsoverbrenging om het motortoerental naar de juiste, lagere omwentelingssnelheid van het grote scheprad te brengen. Dat laatste grote tandwiel (op dezelfde as als het -niet meer aanwezige- scheprad aan de andere zijde van de scheidingsmuur) heeft nog steeds *dezelfde houten tanden* zoals die in de vroegere, aloude windmolens werden gebruikt. De stilgelegde Deutz-dieselmotor werd niet verwijderd, zoals dat wel bij de oude stoommachine, stoomketel en schoorsteen gebeurde. Die dieselmotor is nog steeds aanwezig.

De grote Werkspoormotor en ook het scheprad bleven in bedrijf tot 1978, waarna zij beide werden "afgelost" door een elektromotor en een vijzelpomp, beide geleverd door de Fa. B. den Hertog uit Moerkapelle en geplaatst in het (voormalige) schepradhuys. Beide buiten bedrijf gestelde dieselmotoren werden niet verwijderd en zijn nog steeds te bezichtigen.

In 1993 is het gemaal definitief buiten gebruik gesteld. Ernaast werd een geheel nieuw geprefabriceerd en automatisch werkend, elektrisch gemaal gebouwd. In het gebouw van De Vereeniging werden de E-motor en vijzelpomp verwijderd. De oude seinmast, waarmee door middel van een in de top gehesen lantaarn de omgeving kon worden geïnformeerd over te verwachten hoge waterstanden, werd gedemonteerd. Vanaf 1965 tot 1993 was de heer Leo van Bohemen de (laatste) machinist. Hij overleed op 1 augustus 2013.

Ongeveer tegelijkertijd werd het aantal sporen van de spoorlijn langs het gemaal verdubbeld, waarbij de wateruitgang van De Vereeniging werd gedempt en het geheel nu wel erg dicht langs het spoor ligt.

Op 1 augustus 2013 is het beheer van De Vereeniging overgedragen aan de Stichting Behoud Oude Motorgemalen Voorschoten/Leidschendam (STIBOM), die het gebouw inmiddels -met aanmerkelijke externe bijdragen- geheel heeft gerestaureerd en vergesond is met het herstel van de oude machines, alsmede met de reconstructie van het visueel altijd erg aantrekkelijke scheprad. Dit zal, na gereedkoming, goed zichtbaar zijn vanuit de vaak passerende treinen.

Enkele vrijwilligers zijn er inmiddels in geslaagd de ruim honderd jaar oude Deutz-dieselmotor aan de praat te krijgen, na ruim 60 jaar stilstand. Het is de bedoeling ook de al vele jaren stilstaande Stork-Werkspoormotor weer in werking te stellen. De eerste werkzaamheden zijn daarvoor al gestart. Momenteel wordt het scheprad dat vroeger aan de buitenzijde aanwezig was in oude glorie hersteld. Het voornemen bestaat eveneens de oude seinmast terug te plaatsen. Hiervoor is nog wel enige tijd nodig.

Uiteraard is er behoefte aan vrijwilligers. Heeft u interesse, neem dan contact op met één van de bestuursleden op de reguliere open dagen: tweede zaterdag van mei (Nationale Molen- en Gemalendag) en tweede zaterdag van september (Open Monumentendag).

Versie: juli 2024