

Nadat de landerijen ten westen van Duivenvoorde al enige eeuwen met handkracht en daarna met kleinere en grotere windmolens waren drooggemaakt en gehouden, ontstond rond het jaar 1870 de behoefte aan wind-onafhankelijke en capacitatief 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 2 lokale aannemers, terwijl de Haagse IJzergieterij “De Prins van Oranje” de bouw en installatie van het machinepark verzorgde. Eerste steenlegging op 23 Augustus 1877.

Reeds op 28 December van dat jaar werd proefgedraaid. Eerste machinist: Abram Huisman.

De officiële opening werd verricht door Prins Hendrik, echtgenoot van Koningin Wilhelmina.

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.

In 1922 werd gemaal ingrijpend gerenoveerd, waarbij de stoommachine werd vervangen door een twee cilinder Brons/Deutz dieselmotor. Die bleek echter voor het bestaande scheprad te weinig vermogen te hebben.

Vanaf Februari 1926 werd de scheprad aandrijving gedaan door een nieuw aangeschaft en veel grotere één cilinder Stork-Werkspoormotor (bekend uit de binnenscheepvaart, gewicht vliegwiel: 6 ton, oftewel 6.000 KG, toerental 160/min.).

Interessant is de aanwezigheid vanaf het begin van de laatste vertragings-overbrenging om het motortoerental naar de juiste, lagere omwentelingsnelheid 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 Brons-motor werd niet (zoals de oude stoommachine, stoomketel, schoorsteen) verwijderd en 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) schepradhuis. Beide afgedankte 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 Vereniging werden de E-motor en vijzelpomp verwijderd. De oude seinmast, waarmee d.m.v. van een in de top gehesen lantaarn de omgeving kon worden geïnformeerd over te verwachten hoge waterstanden, werd gedemonteerd en opgeborgen in het voormalige schepradhuis. Vanaf 1965 tot 1993 was de (laatste) machinist de heer Leo van Boheemen (overleden op 1 Augustus 2013).

Ongeveer tegelijkertijd werd de spoorlijn langs het gemaal verdubbeld, waarbij de wateruitgang van De Vereniging werd gedempt en het geheel nu wel erg dicht langs het spoor ligt. Door de relatief afgelegen ligging, maar zeker ook door een tot voor kort volledig gebrek aan enig onderhoud (ook van de omgeving), is het gebouw sterk onderhevig aan vandalisme.

1 Augustus 2013 is het eigendom van De Vereniging overgedragen aan de Stichting Behoud Oude Motorgemalen Voorschoten-Leidschendam (STIBOM), die het gebouw inmiddels -met aanmerkelijke externe bijdragen- geheel heeft gerestaureerd en voornemens is binnenkort ook met het herstel van de machines te beginnen, alsmede met de reconstructie van het visueel altijd erg aantrekkelijke scheprad, in werking goed zichtbaar vanuit de vaak passerende treinen.

