



## Gemaal Oude en Nieuwe Broekpolder

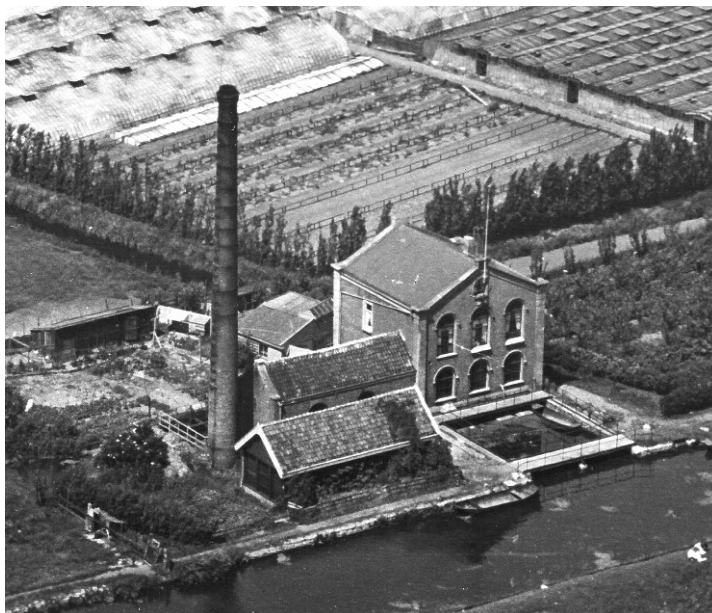
### De polders en hun bestuur

Al in 1289 wordt melding gemaakt van De Zeven Ambachten, een samenwerkingsverband van polders, waar later het Hoogheemraadschap van Delfland uit zou ontstaan. Het Hoogheemraadschap droeg de totale verantwoordelijkheid voor de waterhuishouding in de regio, maar beheerde indertijd alleen de boezemwateren. De polders en hun bemaling werden namelijk beheerd door zogenaamde polderbesturen. Pas in 1977 hielden die polderbesturen op te bestaan en ging het totale beheer naar het Hoogheemraadschap.

Binnen het gebied van Delfland liggen de Oude en de Nieuwe Broekpolder in Kwintsheul, gescheiden door de huidige Broekkade, met een totale oppervlakte van ongeveer 635 hectare, die in vroeger tijden ieder hun eigen achtkante schepradmolen had. Binnen de Oude Broekpolder ligt nog een extra laag gedeelte van ongeveer 65 hectare, de zogenaamde droogmakerij, dat tussen 1830 en 1858 is ontstaan door turfwinning. De droogmakerij wordt apart uitgemalen.

### Het gemaal en de machinisten

In 1880 keurde het Hoogheemraadschap een verzoek van de twee polderbesturen goed om beide molens te vervangen door één enkel gemaal. Hiervoor ontwierp J.P. van den Berg Janzn. een gebouw in neoclassicistische stijl dat in 1883 in gebruik werd genomen. Het hele complex bestond uit een ketelhuis met ketel, een stalen schoorsteen, een kolenschuur, een machinekamer met stoommachine en pompen en een woning voor de machinist. Die woning was nodig omdat het gemaal continu bemand moest zijn. De machinisten kregen vrij wonen, vuur (brandstof), licht en schoonmaakmiddelen (!), maar ze verdienden slechts een half loon omdat ze gemiddeld maar zo'n vijftien uur per week met het gemaal bezig waren. Er werd dus driftig bijverdiend. Als er niet gemalen hoefde te worden werden er onder andere buizen verhandeld, pompen en poldermolens gemaakt, Westlanders voorzien van motoren en er werd zelfs tabak gesneden.



Na de oorlog moest er door de toenemende glastuinbouw steeds meer uitgemalen worden. Het regenwater deed er immers geen dagen meer over om via de grond in de sloot terecht te komen, maar spoelde nu direct van de glazen daken de sloot in. Werkweken van vijftig uur waren meer regel dan uitzondering. Het duurde even, maar toen de polderbesturen eenmaal inzagen dat deze werkdruk structureel was, stelden zij het loon van de machinist bij.

### Geschiedenis

Op 3 september 1910 sloeg de bliksem in, in de schoorsteen van het stoomgemaal. En het gerucht gaat dat er ooit een ontploffing in de ketel heeft plaatsgevonden, maar daar zijn nooit gegevens van teruggevonden. Welke van deze twee rampen de ontzette muur aan de

zuidwestzijde heeft veroorzaakt is niet bekend, maar dat die muur een klap heeft gehad is wel duidelijk. Kijk maar eens linksonder in de muur waar de schoorsteen vroeger tegenaan stond.

Een zwarte dag in de geschiedenis van het gemaal beleefde machinist S. van de Ruit sr. in 1944. In plaats van de polders uit te malen moest hij ze van de Duitsers juist onder water zetten. Dit om landingen van de geallieerden in dit gebied onmogelijk te maken. Onder protest zette hij de motor in de vrijstand en trok de terugslagklep omhoog.

## De pompinstallatie

In datzelfde jaar werd de droogmakerij voorzien van een Jaffa centrifugaalpomp met een capaciteit van 18 m<sup>3</sup>/min, aangedreven door een 6-cilinder Hercules dieselmotor. Deze set werd buiten opgesteld.



In augustus 1950 werd de stoominstallatie helemaal buiten spel gezet toen voor de Oude en Nieuwe Broekpolder een 2-cilinder 80 pk Industrie dieselmotor met een capaciteit van 70 m<sup>3</sup>/min werd geïnstalleerd. De Hercules werd naar binnen gehaald en aangesloten op de daar aanwezige pomp. De Jaffa pomp werd samen met de oude stoomketel afgevoerd. Dat wil zeggen, de stoomketel werd eerst in stukken gesneden omdat hij anders niet door de deur kon. Een andere, soortgelijke ketel werd omgebouwd tot dieseltank en achter in de tuin geplaatst. Het lege ketelhuis werd ingericht als werkplaats voor de machinist. In 1953 werd de Hercules vervangen door een 1-cilinder 30 pk Rennes dieselmotor. In plaats van te worden gesloopt werd de Hercules weer samengebouwd met de originele Jaffa pomp en hielp hij na de watersnoodramp bij het droogmalen van het rampgebied.

## Veranderingen

De oorspronkelijke toegang tot de woning liep via de machinekamer. Bij een eventuele brand in de machinekamer zouden de machinist en zijn gezin als ratten in de val zitten. Daarom werd er in 1965 besloten om de woning van een eigen voordeur te voorzien. Bovendien kwam er een houten opbouw boven het ketelhuis waarin onder andere de slaapkamers van het gezin werden ondergebracht. Ongepaste zuinigheid van de polderbesturen zorgde er echter voor dat de kwaliteit hiervan ver onder de maat was. Bij de eerste de beste storm voelde men de opbouw heen en weer gaan en op een slecht moment vlogen de ramen er zelfs uit. Het gezin hield voortaan de weersvoorspelling goed in de gaten en bij windkracht 6 of meer werden de matrassen naar de huiskamer gesleept om daar de nacht door te brengen.

In 1987 ging het Hoogheemraadschap zodanig moderniseren dat een continu bemanning niet meer nodig was. De pompen werden voorzien van elektromotoren en de installatie werd stukje bij beetje geautomatiseerd. De dieselmotoren mochten blijven en staan sindsdien paraat voor noodgevallen. De laatste bewoner van het gemaal, machinist S. van de Ruit jr., kon met (vervroegd) pensioen worden gestuurd.

Korte tijd later werd men zich bewust van de culturele waarde van het gemaal en een uitgebreide renovatie volgde. De houten opbouw werd gesloopt, de stoomketel/dieseltank werd vanuit de tuin het ketelhuis in gehesen, waarna het dak in stijl werd hersteld. De inspanningen waren niet voor niets geweest, want in 2001 kreeg het gemaal de status van Rijksmonument.

Van december 2008 tot en met mei 2009 werden de verrotte houten bodem van de instroom en het verroeste hekwerk daar omheen vervangen.

## Heden

Vandaag de dag wordt het gemaal Oude en Nieuwe Broekpolder in de gaten gehouden door meerdere beheerders. Het wordt minimaal drie keer per week bezocht en een van de dieselmotoren wordt af en toe gestart voor demonstratiedoeleinden.