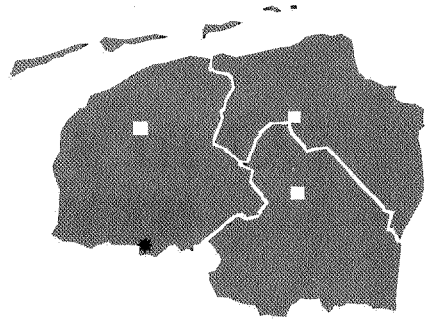


Ir. Wouda gemaal te Tacozijsl



Boven het vlakke land van de IJsselmeerkust ten westen van Lemmer rijst de schoorsteen van dit gemaal zestig meter hoog op als een karakteristiek baken van een nog levend industrieel monument. Het is het enige nog in gebruik zijnde stoomgemaal in Nederland. Hoewel het dagelijks werk door het Hoogland-gemaal in Stavoren is overgenomen, staat het Woudagemaal nog gemiddeld twintig dagen per jaar onder stoom in periodes van extra waterdrang.

Eigenlijk is het min of meer toeval dat er hier een stoomgemaal staat. In de stichtingsperiode van dit gemaal – de jaren na de Eerste Wereldoorlog – bestonden reeds diesel- en elektrische gemalen. Het lag daarmee voor de hand dat de ingenieurs voor nieuwe technieken zouden kiezen. Echter, de te verwachten sterke wisseling in boezempijl – en daarmee ook wisselingen in opvoerhoogtes – maakte een bedrijfsvoering met wisselende toerentallen noodzakelijk. Dit was toendertijd het beste te realiseren met stoommachines. Hiermee werd het mogelijk dat in de nadagen van het stoomtijdperk bij Lemmer het grootste stoomgemaal van Nederland gebouwd werd, en dat tot op heden het uiterlijk en functieneren van het gemaal niet is veranderd, zij het dat de kolen-brandstof nu plaats gemaakt heeft voor olie.

De ingebruikneming van dit gemaal in het jaar 1920 vormt het sluitstuk van een periode waarin het waterpeil van de provincie Friesland met wisselend succes werd gehandhaafd. Een belangrijke schakel in de beheersing van Friesland's boezempijl vormt vanouds de Dokkumer Ee met de sluisen bij het Lauwersmeer (Dokkumer Nieuwe Zijlen). Lange tijd hebben deze als hoofdwaterlozing van de Friese binnenwateren en binnenmeren gefungeert. Een ander belangrijk kenmerk van Friesland's waterstaatkundige structuur zijn de talrijke meren, onderling verbonden met kanalen. Deze kanalen

waren aan het begin van deze eeuw gegraven om bij de opkomende industriële revolutie het scheepvaartverkeer te bevorderen. Een hiermee samenhangende verandering betrof het opheffen van talrijke binnenlandse waterkeringen. Het gevolg was dat de Friese meren als het ware als kommuniserende vaten gingen fungeren en dat bij aanhoudende zuidwestelijke winden in noordelijke richting water werd opgestuwd en onvoldoende water kon worden afgevoerd door de spuuisluizen bij Dokkumer Nieuwe Zijlen. Door de eb- en vloedwerking van de Wadden- resp. Lauwerszee kon alleen maar twee maal per etmaal – tijdens eb- geloosd worden. Bovendien werd door voortgaande ontginning van de venen in zuidelijk Friesland – in het stroomgebied van de Tjonger en Linde – de hoeveelheid binnenwater in Friesland alleen maar groter. De roep om maatregelen werd aan het begin van deze eeuw steeds luider, vooral na de herhaalde winteroverstromingen waardoor weilanden lange tijd onbruikbaar bleven en per jaar slechts één keer een hooioogst kon worden binnengehaald. Jarenlang waren er discussies tussen de Staten van Friesland en Rijkswaterstaat over de te nemen maatregelen. Friesland was van mening dat een inpoldering van de Lauwerszee voldoende zou zijn. Rijkswaterstaat stond op het standpunt dat dit zonder een aanvullende bemaling langs de IJsselmeerkust onvoldoende was.

Paul Paris

Bovendien was indijken van het Lauwersmeer te duur en stond Rijkswaterstaat op het standpunt dat een krachtige bemaling in ZW-Friesland de voorkeur had. Dit maakte de bouw mogelijk van het gemaal bij Lemmer die tijdens de Eerste Wereldoorlog werd begonnen en in 1920 in gebruik werd genomen. In 1947 werd aan dit gemaal de naam verbonden van Friesland's hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat, Ir. Dirk Fredrik Wouda. Een ander belangrijk geschiedkundig feit vond in 1975 plaats, toen het Woudagemaal op de lijst van beschermde monumenten werd geplaatst. Deze status ontleent het gemaal niet alleen aan de nog geheel in werking zijnde stoommachines, maar evenzeer aan de van buiten zichtbare karakteristieke architectonische vormgeving. Hier valt allereerst de langgerekte 62 meter lange machinehal op met links dwars daarop staand het ketelhuis met schoorsteen. In dit ketelhuis wordt de stoom geproduceerd die de stoommachines in de machinehal draaiende moeten houden. De architectuur van deze hal valt op door een grote soberheid en herinnert enigszins aan de beurs van Berlage. De lange daklijst wordt in het midden onderbroken door een topgevel die het kantoor onderdak biedt. Verder geven de smalle, hoge ramen een levendig accent aan het geheel. Ook zien we op de luchtfoto links van de schoorsteen achter de bomen het dak van het was- en schaftlokaal. Dit lokaal gaf onderdak aan de 21 stokers die in de periode van kolenstook nodig waren om de vuren brandende te houden. Deze stokers waren veelal Lemster vissers die 's winters toch niet konden vissen. Sinds 1968 is op oliestook over geschakeld en kolenschepen zullen we dan ook vergeefs op de luchtfoto zoeken. De stookolie wordt over de weg aangevoerd en in grote opslag tanks opgeslagen waarvan het lichtgroene dak nog net zichtbaar is tussen de bomen vóór de schoorsteen. Ondanks de oliestook is aan de werking van de stoommachines niets veranderd en daardoor blijft de machinehal met de reusachtige vliegwielen van de vier stoommachines een uniek monument uit het stoomtijdperk.