

EDE EN DE PAARDENTRAM

In mijn kinderjaren heb ik me wel afgevraagd waarom het station Ede van de Staats Spoorwegen, destijds de officiële naam, zo ver van het dorp was gelegen. Zeker, men was lopen wel gewend, maar het bleef een hele tippel. Niet dat wij die dikwijls maakten; de omgeving van het station en aangrenzende Maanderpark was voor ons kinderen onbekend terrein. Wel herinner ik mij nog hoe op één van de weinige tochten daarheen mijn vader, overigens geheel onbewust, meester Stroband eens te pakken had.



Bestuur en leden van Sparta tgv 25-jarig Jubileum in 1921

Op Hemelvaartsdag 1921 werden er, ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de gymnastiekvereniging "Sparta", sportdemonstraties gegeven op een terrein achter villa "De Reehorst". Vader had beloofd dat mijn zusje en ik er met hem heen mochten. Hij bezat een fiets van het merk Brennabor, zonder bagagerekje maar wel met een, aan de achterzijde van het achterwiel bevestigde ongeveer 6 cm lange pen, benodigd voor het opstappen. Wie kan zich dat nog voorstellen: de linkervoet werd op die step geplaatst, met de andere een keer of wat stevig afzetten, tot de fiets voldoende snelheid kreeg om met een vlotte sprong op het zadel te komen. Het was hem onmogelijk om ons beiden tegelijk mee te nemen, dus als oudste, eerst mijn persootje. Dat vervoer gebeurde ook al met behulp van dit onmisbare stepje: mijn linkervoet erop, dan de knie van het andere been op het achterspatbord, mijn handen stevig om zijn schouders en zo reed je mee.

Halverwege de Stationsweg zagen wij meester Stroband met zijn vrouw en kinderen lopen. Daar wij hen goed kenden, ik was bij hem op school en bevriend met zijn zoontje Thijs, zei vader zodra hij hen zag: “Die gaan er ook heen, spring er af en loop met ze mee, dan ga ik terug je zusje halen, dat spaart tijd”. Zo gedaan, terwijl hij snel omdraaide en wegsputte, sloot ik mij bij de familie aan. Enthousiast voorspelde ik Thijs dat het wel een fijne dag zou worden op de Reehorst. Hij keek mij wat verwonderd aan, tot zijn vader mij uit de droom hielp: “Wij gaan niet naar de sport maar met de tram naar Wageningen om het Zendingsfeest bij te wonen”.



Schoolklas Paasbergschool 1907, links staande meester Stroband

Ja, daar zat enig verschil in; ik keek teleurgesteld, maar bezorgd als meester Stroband nu eenmaal was, wilde hij mij in deze vreemde omgeving niet alleen laten, maar liep mee naar de Reehorst. Het gevolg was echter dat zij de tram naar Wageningen misten, bijkans een uur op de volgende moesten wachten en daardoor ver na de opening op het feest aankwamen. Later heb ik er altijd met een gevoel van schaamte aan teruggedacht. Dat juist meester Stroband, een man met een pracht karakter, die in zijn leven zo sterk met “de zending” meeleeft, door ons toedoen dit moest overkomen.

De Stationsweg, zij het aanmerkelijk breder en fraaier dan de vroegere Grindweg met tol, is nog precies even lang, maar thans met alle mogelijke vervoersmiddelen is het geen probleem meer station Ede-Wageningen te bereiken. Maar destijds betekende het voor reizigers, vooral als zij één of meer koffers moesten sjouwen, een hele opgave. Slechts een enkeling die rijtuig met koetsier kon betalen of over eigen vervoer beschikte. Geen wonder dat men al in het begin van deze eeuw naar een oplossing zocht die minder inspanning vereiste. In verschillende plaatsen van ons land had men die gevonden door paardentrams in gebruik te nemen. Het heeft maar weinig gescheeld of ook Ede had over een dergelijk vervoermiddel kunnen beschikken.

Van 1903 tot 1905 heeft de gemeenteraad zich herhaaldelijk met deze kwestie bezig gehouden. Niet dat de gemeente zelf het initiatief daarvoor wilde nemen, maar er waren wel ondernemende mensen van buiten die in een vervoerslijn Ede-dorp – station brood zagen. In de gemeenteraadsvergadering van 31 mei 1905 kwamen twee concessieaanvragen voor exploitatie van een paarden-

tram in behandeling. De eerste van de heer Mijnard uit Gouda, de andere van de heren S. Winkel en J. Poel uit Rotterdam. Blijkbaar had men niet veel vertrouwen in de man uit de kaarsenstad, althans, dit schrijven werd achteloos terzijde geschoven. Wel werd besloten, op 2 juli d.a.v. een voorlopige vergunning te verlenen aan de Rotterdammers. Er werd een commissie benoemd die de nodige voorwaarden en bepalingen zou vaststellen. Deze, bestaande uit de heren Dinger, Jochemsen en Toe Water, ging vol ijver aan het werk. Niet minder dan 17 voorschriften werden behandeld; over zestien daarvan was men het spoedig eens. Uitgerekend bij het laatste punt, al of niet rijden op zondag, kwamen de moeilijkheden.

De drie heren namen ieder een verschillend standpunt in, waar geen hunner een duimbreed van wilde afwijken. De één was er voor, de ander vierkant tegen, terwijl de derde de gulden middenweg koos door op die dag 'n beperkte dienstregeling te rijden. Zonder eenstemmig advies ging de zaak terug naar de Raad, waar op 20 december 1905 met negen tegen vijf stemmen werd besloten het rijden op zondag te verbieden. Intussen had in oktober 1905, onder grote belangstelling de intocht plaatsgevonden van de nieuwe burgemeester, Jhr. Mr. D.J. A.A. Lawick v. Pabst, zodat onder diens leiding dit besluit werd genomen.

Een aantal mensen, waaronder vooral zakenmensen, waren het met deze beslissing niet eens, zij zonden een protestbrief naar de Raad met het verzoek dit besluit te herroepen. De brief zou op 6 april 1906 behandeld worden, maar voor het zover was trokken de heren Winkel en Poel zich terug. Er was nu bijna een jaar verstreken, zonder dat er schot in de zaak kwam, dat was niet hun manier van zakendoen, dus lieten zij het afweten.

Twee jaar later kwam evenwel een nieuwe gegadigde op de proppen; de heer G.W.M. Jansen, een wijnhandelaar uit Arnhem. De procedure herhaalde zich; de commissie waarin inmiddels de heer Toe Water was vervangen door Baron Bentinck van Schoonheten, ging opnieuw aan de slag, ditmaal nog serieuzer. Bepalingen waar men de eerste maal niet zo zwaar aan hand gebeurd, werden nu van alle kanten bekeken. Er moest een vast tracé vanaf het station tot aan de Boslaan, het eindpunt, worden uitgezet. Dat betekende een versmalling van de weg, waardoor de veiligheid van het overige verkeer, voetgangers, paard en wagen alsmede de opkomende fiets in het gedrang kwam. Een commissielid stelde voor om de trambaan midden op de weg aan te leggen, dan kon ieder naar believen, rechts of links passeren. Er werd zwaar over gedebatteerd maar men had zich al die moeite kunnen besparen en beter met het laatste punt kunnen beginnen.

Immers, ten aanzien van de zondagsrust waren de standpunten vrijwel niet veranderd. Zelfs waren er in de gemeenteraadsvergadering, waar de vraag van de heer Jansen werd behandeld, nu alle leden komen opdagen waardoor met nog groter meerderheid, twaalf tegen vijf stemmen, het rijden op zondag niet werd toegestaan. Er kwam nog een compromisvoorstel ter tafel om, die dag alleen tijdens kerkdiensten het rijden te verbieden, waarmede wel de heer Jansen maar niet de gemeenteraad accoord ging, waarna ook de Arnhemmer van verdere plannen afzag.



Paardentram tijdens WO II

Toch heeft jaren later, in Ede tijdens de Tweede Wereldoorlog, zij het voor korte tijd, een soort paardentram gereden. Eind november 1940, de benzine was al schaars, besloten de heren Prette, garagehouder aan de Telefoonweg en Wildeboer, die later zo'n belangrijke rol in het Edese verzet zou spelen, een busdienst tussen dorp en station op poten te zetten, zij het met 1 PK trekkracht. Het begin was niet fortuinlijk: zij kochten een paard dat, na later bleek, altijd als rijdier was gebruikt en het vertikte om ook maar het lichtste karretjes te trekken. Het ging dus weer van de hand; nu namen zij een bus zonder motor, maar met paard, over van een stalhouderij die al een soortgelijke verbinding onderhield tussen Zeist en Utrecht. Dat lukte beter; er werden folders met dienstregeling huis aan huis bezorgd, terwijl Wildeboer die als wachtmeester bij de Bereden Artillerie met paarden kon omgaan, als koetsier zou optreden.

Tegen vergoeding van drie stuivers kon men zich voortaan naar het station laten rijden. Het werd geen succes; het tijdstip bleek slecht gekozen; begin winter, waardoor men in de onverwarmde bus met veelal bevroren ruiten, verrekte van de kou. Alleen mensen met veel bagage maakten er gebruik van; het merendeel ging, net als vroeger, gewoon lopen, daar bleef men warm bij.

Bovendien klopte de dienstregeling zelden, aan het station gekomen bleef Wildeboer wachten op de aankomst van een paar treinen teneinde ook de terugweg rendabel te maken. Maar aangezien ook die in oorlogstijd vrij onregelmatig liepen, kwam ook het vertrekschema aan de Bospoortstraat in de war. Er waren dagen genoeg dat het paard aan voerkosten meer opmaakte dan er binnenkwam. Begin maart 1941, nadat al een aanzienlijk verlies was geleden, werd de dienst dan ook opgeheven. Het paard ging in andere handen over en voor de bus vond men een gegadigde helemaal op het eiland Texel. Zo kwam, ondanks dat er ditmaal geen sprake was van een rijverbod op zondag, een einde aan de enigste paardentram die Ede ooit heeft bezeten.