



DE ZANDLOPER

Kwartaalblad van de Vereniging Oud Ede



Historisch Museum Ede

1997 - 2

m. meeuwissen

Bedrijf: Frankeneng 102
Postadres: Amsterdamseweg 66
6712 GK Ede
Tel.: (0318) 63 50 50
Fax: (0318) 62 29 27



meeuwissen
voor versheid, kwaliteit en service

CHOCOLATERIE

≡ Le Bâton ≡
Superieur

HOF VAN GELDERLAND EDE

G.C. Meeuwissen-de Wilde

de lekkerste winkel van Ede

ALLES VOOR DE DOE-HET-ZELVER

Autolakken
Draadmateriaal
Gereedschap
Verf
Ijzerwaren

* Bezorgen gratis

Hout Board Triplex
Wandplaten Schroten
Wandweefsel

Dit alles natuurlijk bij

DOE-HET-ZELF MARKT

ELBERT JANSEN V/H DE NOOY

KOLKAKKERWEG 65 - 67 - EDE - TEL. (0318) 611 680

* Wij geven u een deskundig advies



DE ZANDLOPER

Kwartaalblad van de Vereniging Oud Ede
25e jaargang nr 2 juni 1997

Van het bestuur

De jaarvergadering van onze vereniging, die op 24 april jongstleden plaatsvond, had een prettig verloop. De aanwezige leden hebben, onder meer, de aangepaste hal en wachtkamer van het museum kunnen bekijken. Dank zij de financiële steun van de leden van onze vereniging, de SNS-bank en de Stichting "Vrienden van de Vereniging Oud Ede" hebben wij deze twee ruimten een nieuwe indeling en inrichting kunnen geven, zodat wij er op een meer efficiënte wijze gebruik van kunnen maken. Het ligt in ons voornemen om de officiële ingebruikneming met enig feestelijk vertoon te doen plaatsvinden.

In de trant van het bekende TV-programma "Tussen Kunst en Kitsch" bood onze vereniging op zaterdag 12 april bezitters van antiek en curiosa de gelegenheid hun dierbare "antiquiteiten" te laten taxeren door de Edese antiquair, de heer E. Spies. Er kwamen ruim tachtig bezoekers op deze taxatie af. Verreweg de meeste aangeboden voorwerpen bleken alleen emotionele waarde te hebben, maar de heer Spies wist voor velen de teleurstelling wat te verzachten door op humoristische wijze de "pil te vergulden".

Wij zijn van plan om tijdens de zomermaanden twee of drie keer op een avond in de gerenoveerde wachtkamer een aardige film over Ede, een videoreportage over het boerenleven, of misschien een korte lezing met dia's over Ede te presenteren. Het geheel zal niet langer dan een uur duren. Let op de aankondigingen hieromtrent in de plaatselijke pers.

Wij beginnen het winterseizoen met een wandeling in het park van kasteel Hoekelum, onder leiding van de heer Jan Teunissen, districtsbeheerder West-Veluwe van de stichting Het Gelders Landschap. Hij zal ons iets vertellen over het geheel gerenoveerde park met de ijskelder, de brug en de opnieuw aangelegde waterlopen. De wandeling begint om 10 uur bij de parkeerplaats van kasteel Hoekelum op zaterdag 27 september aanstaande. Zo mogelijk krijgt u hierover ook nog persoonlijk bericht. Wij wensen u een prettige zomer.

DE ZANDLOPER is het orgaan van de Vereniging Oud Ede

- * Het dagelijks bestuur van de Vereniging Oud Ede bestaat uit mevrouw H.A. Blaauw-de Wit (voorzitter), de heer D. van Veldhuizen (secretaris) en de heer W. Kempe (penningmeester).
 - * De contributie bedraagt 20 gulden per jaar, te voldoen door storting op giro 353.42.68 van penningmeester Vereniging Oud Ede te Ede.
 - * Het Historisch Museum Ede (Museumplein 7, 6711 NA Ede, tel. (0318) 61 95 54) is open 's middags van twee tot vijf uur, op zondagen tot vier uur. Op maandagen is het museum voor het publiek gesloten.
 - * Conservator van het museum is drs. D.J. List.
 - * De redactie van De Zandloper bestaat uit de heren J.E.H. den Hartog (eindredacteur), drs. D.J. List, J.J.P. Nijdam, H. van Scherrenburg en G.H. Stel.
 - * Adres voor vereniging, museum en orgaan: Museumplein 7, 6711 NA Ede, tel. (0318) 61 95 54.
 - * Produktie van het blad: Drukkerij Frouws te Ede.
- ISSN 1384-7090

Museumnieuws

Tentoonstelling "Poppenmode"

Van 16 juli tot en met 28 september organiseert het Historisch Museum Ede een zeer aparte tentoonstelling over de speelgoedpop door de eeuwen heen. Omdat het niet zeker was of het museum oude poppen in bruikleen zou krijgen, is de werktitel heel lang "Van Batman tot Barbie" gebleven. Zoals de titel doet vermoeden wordt niet alleen stilgestaan bij de ontwikkeling van de traditionele meisjespop, maar wordt tevens aandacht besteed aan de jongenspop. En met een jongenspop bedoelen we niet een meisjespop in de vorm van een jongetje, maar een pop die speciaal voor jongens is gemaakt.

De speelpop is heel oud. Reeds in de oudheid speelden kinderen met poppen van hout of klei (terracotta) met beweegbare ledematen.

Vanaf de zestiende eeuw worden de poppen steeds professioneler gemaakt. De speelgoedpoppen zien er dan uit als deftige dametjes, waarvan de kleding tot in de kleinste details is uitgevoerd. Het lichaam van de pop is gemaakt van hout of van met garen omwonden ijzerdraad.

In de zeventiende eeuw verschijnen de kleine poppen met gezichten en armen van bijenwas. Deze poppen treffen we vooral aan in de zeventiende- en achttiende-eeuwse poppenhuizen. En poppenhuizen zijn in deze tijd zeker nog geen kinderspeelgoed.

Uit het einde van de zeventiende eeuw en de gehele achttiende eeuw dateren de grotere houten poppen met scharnierende ledematen. Compleet met pruik en garderobe verschaffen deze kinderpoppen ons een schat aan informatie over de mode uit die tijd. Veel speelgoedpoppen uit deze tijd worden vaak ten onrechte aangezien voor de modepoppen die, gekleed volgens de allerlaatste mode, over heel Europa werden verstuurd.

De negentiende eeuw is de bloeiperiode van de antieke pop. Naast poppen met hoofden van papier-maché (geperste papierpap) en was, worden vooral de modellen met hoofden en armen van porselein aangeprezen. Het lijf en de ledematen zijn gemaakt van leer en bij voorkeur voorzien van scharnieren. Deze fraaie poppen beschikken over een eigen garderobe, paspop en meubilair. Curieus zijn de eerste "looppoppen", die



Aankleedpop Rosa, ca. 1875

door middel van een opwindmechaniek worden voortbewogen op wielen die onder de rok schuilgaan.

In de twintigste eeuw verschijnen de eerste poppen van plastic. Tegenwoordig is Barbie ongetwijfeld de meest bekende plastic pop. Haar geboorte in Amerika in 1959 veroorzaakte een ware revolutie in het zo rustige poppenwereldje van toen.

Door de jaren heen zijn de poppen qua uiterlijk en beweging realistischer geworden. Gezichten lijken net echt, ledematen buigen heel natuurlijk, ogen kunnen zich sluiten en uit de romp klinkt een stem die kan praten en zingen.

De jaren verstrijken en Barbie krijgt niet alleen haar vaste vriendje Ken. Voor de jongens worden stoere jongenspoppen geproduceerd. Batman, G.I.-Joe, Big Jim, de Man van 6 miljoen, He-man en Action Man zien achtereenvolgens het licht.

Deze jongenspoppen moeten het niet hebben van een modieuze garderobe. Het zijn hier juist de accessoires - zoals wapentuig, auto's en wilde dieren - die voor het speelplezier zorgen.

Toch is de jongenspop niet een typisch verschijnsel van deze tijd. Reeds in de Middeleeuwen speelden jongetjes van goede komaf

met geharnaste ridders te paard. En de achttiende-eeuwse speelgoedheertjes zijn zeker bestemd geweest voor een klein jongetje. Want zolang een jongetje nog een rokje droeg was het tevens gepast om met poppen te spelen. Maar omdat speelgoed toch altijd nog een educatieve rol moest hebben bleven de robuuste ridders en soldaten gereserveerd voor het actieve mannelijke geslacht.

Tegenwoordig heeft de speelgoedhandel veel oog voor wat "in trek" is, en er wordt zelden actiespeelgoed op de markt gebracht zonder dat er een duidelijke relatie bestaat met een speelfilm of een kinderserie op tv. En natuurlijk moeten we de reclame niet vergeten. Want kijken doet kopen.

Op onze tentoonstelling "Poppenmode" is niets te koop, maar des te meer te zien. Tere porseleinen poppen illustreren het speelplezier uit een ver verleden. Antieke en moderne aankleedpoppen vormen een verhaal apart. Uiteraard worden de poppen in Edese klederdracht niet vergeten. Onder de plastic exemplaren zijn, naast de overbekende Barbie en haar familieleden, de jongenspoppen Big Jim, de Man van 6 miljoen en Action Man ruim vertegenwoordigd.

Dirk-Jan List, conservator

Jaarvergadering

De jaarlijkse jaarvergadering mag zeer geanimeerd worden genoemd, want de leden zorgden voor een levendige discussie. Twee bestuursleden, mevrouw I. Zwaginga-van der Sluis en de heer H.B. de Leeuw, waren statutair aftredend. De scheidende bestuursleden ontvingen een cadeau uit handen van de voorzitter, mevrouw H.A. Blaauw-de Wit (rechts), als blijk van waardering voor hun inzet. Tot nieuwe bestuursleden werden gekozen: mevrouw P. Ritman-Schurer en de heer L.A.C. van der Hoeven. (Foto: R. Honhoff)



De geschiedenis van het spoor- en tramverkeer in de gemeente Ede (2)

Het onderstaande artikel, een onderdeel van een serie verhandelingen over het spoor- en tramverkeer in de gemeente Ede die redacteur Jaap Nijdam voor De Zandloper verzorgt, is een vervolg op het eerste deel, dat ongeveer twee jaar geleden in dit blad werd gepubliceerd (jaargang 1995, nummer 3) en dat betrekking had op de periode van 1840 tot 1930. In toekomstige afleveringen van De Zandloper zullen nog enkele vervolgartikelen over hetzelfde onderwerp worden opgenomen. De bij dit artikel geplaatste foto's zijn afkomstig uit de privé-collectie van de auteur.

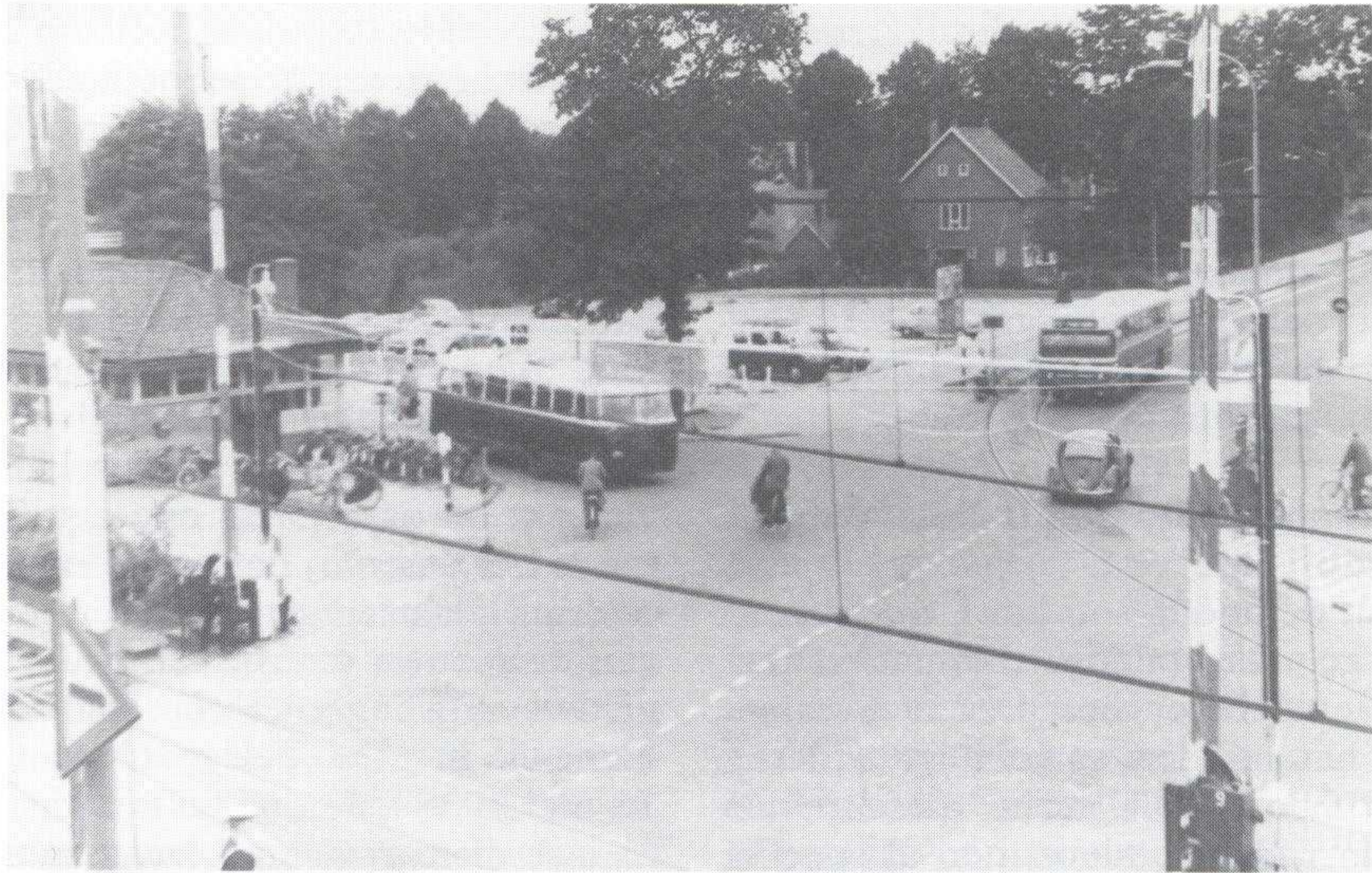
De tramlijn van Ede naar Bennekom en Wageningen

Het personenvervoer op de tramlijn Ede-Bennekom-Wageningen bleef in stand tot zaterdag 13 maart 1937. Op die dag reed de tram, afgeladen met luid zingende studenten (de rit was gratis), voor de laatste keer van Wageningen door Bennekom naar Ede. Het busvervoer had het van het tramvervoer gewonnen. Opmerkelijk was dat de gemeente Wageningen wel in het spoorboekje vermeld wilde blijven. Zij wist met succes af te dwingen dat het station, destijds Ede/SS geheten, de naam Station Ede/Wageningen zou krijgen.

Op de lijn van Ede naar Wageningen vond tot 28 september 1968 nog goederenvervoer plaats. Dat het definitieve opheffen van de tramlijn zoveel tijd bleek te kosten, had een aantal oorzaken. Hoewel het vervoer wel wat in omvang afnam, bleven in Bennekom en Wageningen enkele bedrijven, die over aansluitsporen beschikten, aan het vervoer per spoor de voorkeur geven. Dit was mede het gevolg van de speciale tarieven die al jarenlang voor hen golden. De Edese Courant berichtte op 4 maart 1968 dat de bedoelde bedrijven, nadat de definitieve opheffing van de tramlijn was aangekondigd, de minister hadden bena-



Het station Ede/SS, zoals het er omstreeks 1939 uitzag. Midden op de foto staat een portaalmast, als symbool van de zich voltrekkende elektrificatie. Op de achtergrond is het begin van de Parkweg zichtbaar en, helaas wat minder duidelijk, de tram die in de richting Wageningen vertrekt.



De spoorwegovergang bij het station Ede/Wageningen met (rechts) de rails van de tramlijn naar Wageningen.

derd met de vraag: "Wij lijden ernstige schade als het lijntje verdwijnt; wat denkt Uwe Excellentie hieraan te doen?" Een directielid van "Landbouwbelang" merkte in dit verband op "dat wegvervoer aanzienlijk duurder is dan het transport via de veelgesmade rails van NS. Steeds kunnen bovendien afspraken worden gemaakt over het aanvoeren van wagons, zodat de betrokken bedrijven kunnen lossen of laden op de voor hen meest gunstige ogenblikken. Met wegtransport is dat onmogelijk".

Al geruime tijd eerder, in 1949, waren de eerste naoorlogse pogingen ondernomen om de tot goederenlijn getransformeerde tramlijn definitief op te heffen. Daartegen werd van verschillende kanten in Ede en Bennekom hevig verzet aangetekend. Deze protesten hadden succes, hoewel vanuit Wageningen op geen enkele wijze tegen de voorgenomen opheffing werd geageerd. Ook in 1953 en 1957 werden pogingen tot opheffing gedaan, die evenmin resultaat hadden. In 1957 werd, tijdens een gesprek tussen de gemeentebesturen van Wageningen en Ede, verklaard dat Wageningen "fatsoenshalve" niet aan de actie wilde meedoen, omdat NS "net nog had meegewerkt aan de verplaatsing van de los- en laad-

plaats en het grootste deel van de kosten had betaald

Niet eerder dan in 1966 begonnen de standpunten van de twee gemeenten tot elkaar te komen. In november van dat jaar ontving de gemeente Ede uit Wageningen een brief waarin het gemeentebestuur aangaf "..... het zeer toe te juichen als de opheffing zou kunnen worden bevorderd". Op 28 september 1968 vertrok dan uiteindelijk de laatste goederentram uit Wageningen. Ze bestond uit een locomotief en één goederenwagon en, niet te vergeten, een personenrijtuig dat, evenals in 1937, gevuld was met studenten. Dit maakte de gebeurtenis minder dramatisch dan ze in feite toch was: deze rit betekende het definitieve einde van de tramlijn. Vanaf 1970 verdwenen gaandeweg de rails en de nog resterende kleine emplacementen letterlijk en figuurlijk uit het beeld. Dit lot onderging ook de aansluiting van de tramlijn op de spoorlijn Utrecht-Arnhem, op het emplacement van het station Ede/Wageningen. De goederentram moest, komende uit Bennekom en rijdende aan de oostzijde van de Bennekomseweg, deze weg ten zuiden van de spoorwegovergang bij dit station met een bocht in westelijke richting kruisen, om daarna, in

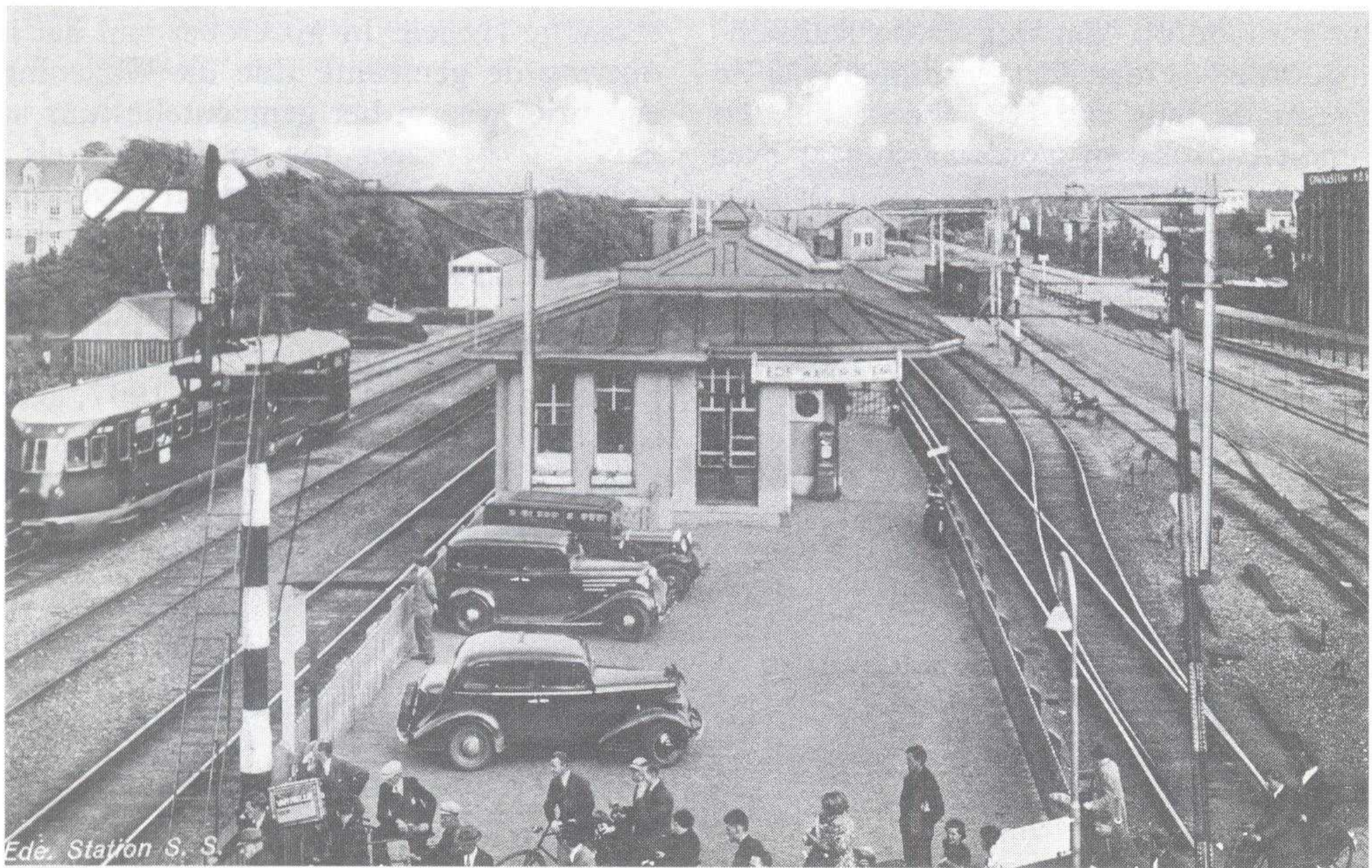
omgekeerde richting rangerend, tenslotte het emplacement te bereiken.

Alleen deskundigen zullen langs de vroegere lijn nog enkele punten kunnen aanwijzen die aan de tramlijn herinneren. In het centrum van Bennekom staat sinds een aantal jaren een bronzen mansfiguur, "Aart" geheten, die bij de vroegere halte geduldig maar vergeefs op "zijn" tram wacht.

"Groote materiele schade door treinsbotsing nabij Ede"

Het lot van de hoofdspoorlijn Utrecht-Arnhem was gelukkig minder dramatisch dan dat van de hiervoor beschreven tramlijn. Nadat in het midden van de jaren dertig tussen Arnhem en Utrecht dieseltreinen waren gaan rijden, besloot men al spoedig daarna over te gaan tot volledige elektrificatie van dit traject. Dit besluit bracht een groot aantal wijzigingen met zich mee: één ervan was het verhogen van de maximumsnelheid van 100 km naar 120 km per uur. Op zondag 15 mei 1938 werd de nieuwe NS-dienstregeling in werking gesteld, en

nog diezelfde dag deed zich op het traject Ede-Arnhem een treinsbotsing voor. Hierover schrijft de archivaris van NS, de heer C.J.W. Gravendaal, in het speciale nummer van "De Zandloper", dat werd uitgegeven ter gelegenheid van de in 1983 in het Museum "Oud Ede" gehouden tentoonstelling "Van Rhijnspoorkeet naar Intercitystation", het volgende. "Er bestond grote belangstelling voor de praktische uitvoering van wat op papier was opgezet. Te betreuren is het daarom, dat op de eerste dag een ongeluk plaatsvond, dat, hoewel geheel los van de nieuwe dienst, een gedeelte van de nieuwe regeling niet tot haar recht deed komen". In "De Telegraaf" van maandag 16 mei 1938 - de dag na het ingaan van de nieuwe dienstregeling - kwamen de ontwikkelingen in het spoorverkeer inderdaad op een sensationele manier naar buiten. En daarin speelde het station Ede/Wageningen ook, even, een belangrijke rol: "Treinen suizen door het land. In strakke vaart glijden zij langs sappige weiden en het prille groen van nauw ontloken boomen. De dienstrege-



Overzichtsfoto van het station Ede/Wageningen rond 1938-'39. Links een diesel-mechanisch treinstel dat dienst deed op het traject Amersfoort-Ede/Wageningen-Arnhem. Dit type treinstel was bij de hier beschreven botsing betrokken.

ling klopt. Dubbel jammer is het daarom, dat bij het inluiden van de nieuwe era in het bedrijf een ongeluk als dat te Ede de algemeene tevredenheid een oogenblik komt verstoren. Toch heeft deze ontsporing niets met de verhooging der rijsnelheid te maken, want een fout als door den bestuurder van den electricen trein gemaakt, om door een onveilig signaal te rijden, kan altijd voorkomen".

Wat was er precies gebeurd? Op zondagavond 15 mei was, even ten oosten van het Edese station, de elektrische sneltrein Arnhem (v.23.11)-Ede-Utrecht tegen de dieseltrein Amersfoort-Ede (v.23.18)-Arnhem gebotst. De genoemde tijden zijn die welke in de dienstregeling stonden aangegeven. Beide treinen werden zwaar beschadigd en de twee hoofdsporen bleken geheel te zijn versperd. Vier personen werden licht gewond. Men kan uit de aangegeven vertrektijden opmaken dat de dieseltrein in de richting Arnhem met vertraging het Edese station had verlaten. Op het moment dat het verslag in de krant verscheen was bekend dat de machinist van de trein uit Arnhem plotseling werd geconfronteerd met een tegenliggende, zijn spoor kruisende trein. Men moet er wel van uitgaan dat deze machinist, hoewel hij al afremde wegens het naderen van een station, een op onveilig staand signaal heeft genegeerd, met het gevolg dat zijn trein inreed op de dieseltrein naar Arnhem op het punt waar de zijlijn de hoofdlijn kruiste. Het treinverkeer kon, zij het met vertraging, op maandagmiddag al weer gebruik maken van een van de sporen. Normaal spoorverkeer was pas weer mogelijk vanaf vrijdag de 20ste mei.

"De Kippenlijn"

De treinverbinding Barneveld-Voorthuizen-Nijkerk hield in de loop van 1937 op te bestaan. Ter hoogte van de huidige halte Barneveld/Noord - die tot in 1938 Voorthuizen werd genoemd en daarna van 1939 tot in 1980 Barneveld/Voorthuizen heette - werd de zogenoemde "Kippenlijn" aangesloten op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. De treinen op de laatstgenoemde lijn stopten vanaf dat moment niet meer bij die halte.

De in gebruik genomen verbinding Ede-Barneveld-Amersfoort nam die functie over en de tot dan toe gebruikte stoomtreinen werden vervangen door diesel-mechanische motorwagens. Met dit materieel werd vanaf 1937 de dienst Amersfoort-Barneveld-Dorp-Ede/Wageningen-Arnhem gereden. Tijdens en na de Tweede Wereldoorlog vond op deze lijn een tijdlang geen personenvervoer plaats, maar daarin kwam rond 1950 verandering. Hoewel het station Ede/Wageningen toen al mechanische beveiliging kende, werd deze beveiliging vanaf dat jaar uitgebreid en verbeterd met een automatisch blokstelsel met lichtseinen. De "Kippenlijn" werd op dit blokstelsel aangesloten en -na elektrificatie - in 1951 opnieuw voor personenvervoer in gebruik genomen. Nieuw op dit traject waren de later in het hele land gebruikte Amerikaanse halve-overwegbomen (AHOB's), die voorzien waren van een knipperlichtinstallatie. Dank zij dit nieuwe systeem zou "de weggebruiker er altijd op eenvoudige wijze in slagen zich tijdig van de overweg te verwijderen, zo hij zich daarop tijdens het sluiten der bomen mocht bevinden. Immers, deze bomen reiken slechts over de halve breedte van de weg".

De hernieuwde indienststelling van deze nevenlijn (de NS spreken in zo'n geval van "resuscitatie") heeft in later tijd toch wel vragen opgeroepen. Dit omdat rond 1950 elders - ook op de Veluwe - verschillende andere, zogenoemde minder rendabele lijnen, voor personenvervoer werden gesloten. In het boek "Het Spoor - 150 jaar spoorwegen in Nederland" staat over het na de Tweede Wereldoorlog gevoerde spoorwegbeleid de volgende passage: "Van de Apeldoornse lijnen kan men zich afvragen of deze, gezien de nevenfuncties als directe verbindingen van Apeldoorn naar Zwolle en het noorden enerzijds en met Arnhem en het zuiden anderzijds, en met de vele daaraan gelegen groeiende dorpen, niet hadden kunnen worden gehandhaafd; dit was bijvoorbeeld het geval met de vergelijkbare 'Kippenlijn' van Ede/Wageningen naar Amersfoort".

Tot het moment waarop de "Kippenlijn"



Twee opnamen die ongeveer gelijktijdig zijn gemaakt van de overweg in het "steegje van Honsman". Op de achtergrond de korenmolen "Concordia", toen nog in volle glorie.

op de hoofdlijn Ede-Arnhem werd aangesloten, had de verbinding aan de oostzijde van het station Ede/Wageningen gelegen. Met ingang van de hernieuwde ingebruikneming in 1951 was de aansluiting op de hoofdspoorlijn Arnhem-Ede-Utrecht aan de westzijde van dat station komen te liggen. De trein uit Amersfoort stopte aan het hoofdperron en stond vervolgens ruim veertig minuten buiten dienst op een nevenspoor, totdat ze weer moest vertrekken in de richting Ede/Centrum en verder. Omdat enkele treinen vanuit Amersfoort in de spitsuren naar Arnhem moesten kunnen doorrijden, werd aan de westzijde van het station een wisselverbinding naar het nevenspoor in gebruik genomen.

Het goederenvervoer langs de "Kippenlijn" in de gemeente Ede werd op 3 juni 1984 gestaakt en daardoor raakte het station

Ede/Centrum als goederenlosplaats in onbruik. De aansluitingen naar de vroegere Edese gasfabriek en een spoor dat ter hoogte van de huidige garage Middendorp de Waterloweg haaks kruiste, kwamen te vervallen. Eerder was op deze lijn de aansluiting bij de toenmalige zuivelfabriek "Concordia" ten noorden van de Oude Rijksweg al verdwenen. Ook de kleinste spoorwegovergang van Nederland in wat "Het steegje van Honsman" heette, die een breedte van nog geen meter had en nabij de Bettekamp en het vroegere gemeentehuis aan de latere Notaris Fischerstraat was gelegen, werd in deze periode opgeheven.

Overwegen waren in vroeger jaren vaak obstakels en bronnen van ergernis, en ze zijn dat tot op de huidige dag gebleven. In de gemeente Ede, en met name langs de "Kippenlijn", bestaan zelfs nu nog een aan-

tal particuliere overwegen. De NS zou het liefst zeer snel met de eigenaren ervan een overeenkomst willen treffen, zodat tot beveiliging kan worden overgegaan. Dit werd in april 1981 nog eens benadrukt door NS-woordvoerder Wim Binnendijk, toen zich op de onbeveiligde overweg even zuidelijk van het station Ede/Centrum naar het bedrijf De Kroon tweemaal een ongeluk had voorgedaan. De Edese aannemers G. J. van Beek en T. Koudijs ontsnapten in 1981 respectievelijk in 1979 aan een wisse dood, mede dank zij het feit dat de trein op dit lijnstuk langzaam reed. Mevrouw Koudijs schreef na het ongeval van haar man een brief aan NS waarin ze stelde dat een onbeveiligde overweg, en nog wel binnen de bebouwde kom, niet meer zou mogen voorkomen. NS betreurde het ongeval, maar verklaarde dat het seinstelsel op deze lijn in 1974 was vernieuwd, en merkte verder op dat de bewuste overweg niet voor een beveiligingsinstallatie in aanmerking kwam. Overigens was met de belanghebbenden en de gemeente al geruime tijd overleg gaande over het opheffen van deze overweg, met als achtergrond de voorgenomen aanleg van een parallelweg aan de westzijde van de spoorlijn. In 1979 zou NS nogmaals op spoedige sluiting van de overweg hebben aangedrongen.

De problemen die de overwegen van de "Kippenlijn" zelfs nog in 1969 veroorzaakten, waren dermate groot dat er in de buurt van Lunteren als protest een groot aantal overwegen door de plaatselijke bevolking werd dichtgespijkerd. Wel werden enkele jaren later veel overwegen beveiligd, maar de meeste particuliere overwegen kwamen daarvoor toch niet in aanmerking.

Van meer dan lokaal belang is ook tegenwoordig de lijn Ede-Amersfoort nog wanneer zich op het traject Ede-Utrecht vertragingen of stremmingen voordoen. Incidenteel werden zelfs internationale TEE-treinen, waaronder de Rheingold, met matige snelheid door het centrum van Ede en Lunteren geleid. Speciaal als uitwijkspoor voor goederentreinen speelt de lijn nog af en toe een ondersteunende rol.

Nadat de stations Lunteren en Ede/Cen-

trum hun rol van goederenstation waren kwijtgeraakt en waren teruggebracht tot rustige haltes, doken op zeker ogenblik binnen de gemeente Ede uitgelekte plannen over uitbreiding van spooractiviteiten op, die waren vervat in een structuurschema Verkeer en Vervoer. In dit structuurschema was sprake van een volledig dubbelsporig maken van het baanvak Ede/Wageningen-Lunteren-Barneveld. Het toenmalige Edese college van B en W reageerde met een ferm "onaanvaardbaar" in een brief aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. "Wij achten de consequenties van een eventuele spoorverdubbeling van dermate ernstige aard dat wij ons met kracht tegen dat voor-nemen moeten verzetten". Ook de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer werd met overtuiging van de dreigende ontwikkelingen op de hoogte gebracht, met als argument "de wel zeer ernstige, om niet te zeggen desastreuze gevolgen, die hieruit voor de gemeente Ede zouden kunnen voortvloeien". Als alternatief stelde het college van B en W voor, de vroegere spoorlijn vanaf Rhenen te verlengen tot de spoorlijn Arnhem-Utrecht (aan de hernieuwde ingebruikneming ervan werd op dat moment gewerkt) en deze voort te zetten naar Amersfoort via de oude, nog aanwezige spoorlijn. Deze is zelfs tot op dit moment nog deels in gebruik als de "Ponlijn", zo genoemd vanwege de bevoorrading van Volkswagenimporteur Pon in Leusden, die langs deze lijn plaats heeft. Daar deze spoorlijn vrijwel niet langs woonkernen loopt, zou ze met name het nachtelijke vervoer van gevaarlijke stoffen door Ede, Lunteren en Barneveld kunnen overnemen.

De ligging van de spoorlijn Ede-Amersfoort kwam hiermee opnieuw in discussie, en wel in het bijzonder in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit kan, door de aanwezigheid van niet minder dan elf spoorwegovergangen in Ede, vijf in Lunteren en eveneens vijf in Barneveld, grote risico's met zich meebrengen. De Edese brandweercommandant G. Gelderman gaf aan dat noch de gemeente noch de brandweer op de hoogte is van de aard van de goederen die per trein worden vervoerd. In

geval van een ongeluk kan de brandweer wel onmiddellijk contact opnemen met de NS in Utrecht, en op die manier te weten komen welke maatregelen genomen moeten worden. Toch uitte de heer Gelderman zijn teleurstelling over het feit dat de NS geen bericht vooraf over transporten van gevaarlijke stoffen wil geven, zodat de brandweer zich op eventuele calamiteiten zou kunnen voorbereiden. Ook drs. A. van Vliet, directeur van het aan de spoorlijn liggende (toenmalige) Julianaziekenhuis, reageerde bezorgd: "We begonnen ons af te vragen of de patiënten straks nog wel veilig in hun bed liggen". Enkele dagen later deelde de NS-directeur L.W. Wansink mee "dat NS geen concrete plannen heeft met betrekking tot een eventuele spoorverdubbeling van het traject Ede-Amersfoort, de zogeheten "Kippenlijn". Ook wat het goederenvervoer aangaat zijn er geen veranderingen te verwachten".

In de daaropvolgende maanden werd over het onderwerp druk gediscussieerd, vooral over het onderdeel Kern Ede, omgeving Brouwerstraat/Telefoonweg. De gemeente Ede verklaarde zich in 1981 bereid om, mocht een verbreding van het baanvak Molenstraat-Nieuwe Stationsstraat door-

gaan, de voor dit gebied bestaande bestemmingsplannen te wijzigen. Die bereidverklaring hield niet in dat de gemeente daarmee haar verzet tegen de verdubbeling van de lijn opgaf, maar had te maken met de voorgenomen bebouwing ter westzijde van dit traject (onder meer de Harmonie). Er bleek op ministerieel niveau een koppeling te bestaan tussen het plan Brouwerstraat-Telefoonweg en het structuurschema Verkeer en Vervoer, waarin de verdubbeling van de spoorlijn werd voorgestaan. De voor de bouw gevraagde ontheffing kon daardoor niet zonder meer worden verleend. Intussen was na intensieve discussie tussen de Edese Dienst Gemeentewerken en de Nederlandse Spoorwegen een oplossing bedacht die in technisch opzicht te verwezenlijken was. Die kwam erop neer dat, wanneer het spoor zou worden verdubbeld, ten noorden van de Brouwerstraat een strook van het marktterrein van ten hoogste 7 en ten minste 3 m zou moeten worden opgeofferd. Verder zou ten zuiden van de Brouwerstraat (ten oosten van de spoorlijn) een strook openbaar en gemeenschappelijk groen met een breedte van 3 m moeten vervallen en zou aldaar (ten westen van de spoorlijn) de geprojecteerde winkelbebou-



Blokpost ter hoogte van het op pag. 8 genoemde overwegje, nabij "De Bettiekamp". De torenspits van de Noorderkerk is nog juist zichtbaar.

wing hoek Brouwerstraat/spoorlijn minder breed moeten worden.

Tijdens een verkiezingsbijeenkomst van het CDA in de eerste helft van 1981 stelde het Edese CDA-raadslid A.P. Schol aan zijn partijgenoot, Tweede-Kamerlid W. Mateman, de vraag of de spoorlijn tussen Ede/Wageningen en Barneveld/Noord verdubbeld zou worden. De heer Mateman liet de heer Schol na enige tijd weten dat verdubbeling van de lijn geen prioriteit had; hem was, in een gesprek met wethouder Alberts, duidelijk geworden dat verbreding van de lijn moeilijk te verwezenlijken zou zijn vanwege de aanwezige bebouwing aan weerskanten, zodat hij de kans op uitbreiding van de "Kippenlijn" klein achtte.

De stationsgebouwen in Ede/Centrum en Lunteren staan op de monumentenlijsten van de Nederlandse Spoorwegen en van de gemeente Ede. Voor het Lunterse station geldt zelfs dat het in 1981 op de aanvullende monumentenlijst van het Ministerie van CRM werd geplaatst. Een derde gebouw dat in vroeger tijd in deze stijl werd opgetrokken staat in het dorp Voorthuizen in de gemeente Barneveld. Het ligt sinds de jaren dertig echter niet meer aan een spoorlijn en heeft een normale woonfunctie. In Ede is het Historisch Museum in het in "Western style" opgetrokken stationsgebouw gehuisvest, en in Lunteren is in het station sinds een aantal jaren een galerie gevestigd. In de drie plaatsen kunnen spoorkaartjes alleen nog worden gekocht bij onlangs geplaatste automaten op de perrons.

Herkenbare overblijfselen van haltes waren tot voor een aantal jaren de korte perrons in de Doesburgerbuurt en in Meulunteren. Ze zijn in de loop der tijd, als onderdeel van periodiek onderhoudswerk, als nutteloze objecten verwijderd. Op het traject van Lunteren naar Barneveld staat, halverwege Meulunteren aan de oostzijde van het spoor, een naar rechts afbuigende bomenrij, die nog de vroegere aftakking naar de aldaar gelegen zandafgraving markeert. Deze oude route is door enkele metalen paaltjes met betiteling ook als zodanig herkenbaar.

De reis per trein van Ede naar Amersfoort is bijzonder plezierig; ze voert door een aantrekkelijk landschap met voorbij het Lunterse station een fraai uitzicht op het Veluwemassief en verder, tot aan de halte Barneveld/Noord, op het overgangsgebied Gelderse Vallei/Veluwe. Heel mooi is dit wisselend uitzicht op die Gelderse Vallei wanneer men, zittend aan de linkerkant van de trein, aanvankelijk in westelijke en later in zuidelijke richting naar buiten kijkt. Dat wil niet zeggen dat het landschap daar volmaakt is, maar in die richting uitkijkend wordt men vooralsnog minder ruw geconfronteerd met de opmars van de Randstad. Die opmars ziet men na Barneveld/Noord aan de rechterzijde van de spoorlijn maar al te duidelijk aan het snel groeiende Barneveldse industriegebied, een parallel aan de spoorlijn lopende autosnelweg en, zeker niet minder nadrukkelijk, aan de groei van het woon- en werkgebied rond Hoevelaken. Bijzonder jammer is het dat men met de "Kippenlijn" in Amersfoort sinds jaar en dag geen aansluiting heeft op de sneltreinen naar Zwolle, Leeuwarden, Assen en Groningen. Hieraan valt niet te ontkomen door via Arnhem te reizen, want daar doet hetzelfde "Amersfoortse" probleem zich voor: bij aankomst uit Ede merkt men dat de sneltrein naar Zwolle zojuist is vertrokken. Zo wordt de reis naar het noorden via Arnhem minder aantrekkelijk, en dat is jammer want deze reis voert door een van de mooiste gebieden van Nederland: de IJsselvallei. Een overstap tijdens de reis naar het noorden in Nijkerk zou, als althans de lijn Barneveld/Noord-Voorthuizen-Appel-Nijkerk opnieuw in gebruik zou worden genomen, wèl een goede aansluiting op de lijn Amersfoort-Zwolle geven. Dit traject zou voor de van het landschap genietende treinreiziger een welkome aanwinst betekenen. Maar een verzoek om in Nijkerk een Intercity-trein te laten stoppen om reislustige Wageningers en Edenaren met bestemming Groningen of Leeuwarden op te nemen zal in de huidige en toekomstige spoorgroeiplannen wel moeilijk in te passen zijn.

(wordt vervolgd)

J.J.P. Nijdam

Ede, bakermat van de Nederlandse imkerij

1997: 100 jaar georganiseerde imkerij

In oktober van dit jaar hoopt de VBBN (Vereniging tot Bevordering der Bijenteelt in Nederland) haar 100-jarig bestaan te vieren. Hoofdkwartier van deze organisatie is het Bijenhuis annex verkoopcentrum, dat gelegen is tussen Bennekom en Wageningen. Daar is men reeds druk doende de nodige voorbereidingen voor het eeuwfeest te treffen.

Ede: bakermat van de imkerij

Weinigen weten dat Ede, beter gezegd de gemeente Ede, de bakermat is van de vaderlandse imkerij. Voor een goed begrip zij vermeld dat de Veluwezoom vóór het ontstaan van de VBBN een geheel ander aanzien bood dan thans het geval is. Toen verkeerden de heidevelden nog in een optimale conditie (1826: 62,2% van de gemeente Ede bestond uit heide, zijnde 20.519 ha): geen ontginningen, geen vergrassing, terwijl talrijke schaapskudden de heide kort en jong hielden. Boekweit en heide waren in die dagen een rijke drachtbron voor de bijen. De aangrenzende Betuwe met haar vele hoogstam-boomgaarden was in het vroege voorjaar eveneens een eldorado voor de toenmalige zwarte heidebij.

De Klomp: eens 's werelds grootste bijenmarkt

Gaan we nog even terug naar het midden van de vorige eeuw, dan vinden we in de rubriek "Marktberichten" in de Edese Courant uit 1863 het bericht, dat er in juli van dat jaar in De Klomp 5235 bijenvolken werden aangevoerd. Deze plaats had in die tijd de grootste bijenmarkt ter wereld. De stichter zou zijn geweest Floris van Wevelinghoven, bisschop van Utrecht (1379-1393). Hij deed veel voor de bevordering van de welvaart en door zijn toedoen zou die markt, centraal gelegen in het toenmalige heideareaal, tot stand zijn gekomen. De Klomp lag destijds op de omstreden grens tussen het Bisdom Utrecht en het landge-

bied van de Hertog van Gelre. Nu is deze bijenmarkt, die in het midden van deze eeuw naar Veenendaal werd verplaatst, helaas niet veel meer dan een historisch en nostalgisch evenement.

De aanvoer van korfvolken op deze markt kwam voornamelijk uit Brabant en de Betuwe. In die gebieden werd het aantal overwinterde volken door middel van natuurlijk afzwermen van één op drie, soms vier volken gebracht. Dat deed men door de bijenvolken te voeden met stamphoning (gestampte raten met honing en stuifmeel uit het voorgaande jaar). Aldus ontstonden er grote aantallen bijenvolken. De zwermperiode was midden juni beëindigd, zodat de volken op de markt in De Klomp, de derde week van juli, geschikt waren voor de verkoop.

De Veluwse imkers - velen van hen waren ook schapenhouders - brachten op de Veenendaalse wolmarkt ook hun schapenwol aan de man. Voor de opbrengst kochten ze dan een aantal jonge bijenvolken. Deze werden vaak rechtstreeks op de boekweitvelden geplaatst, die goed waren voor grote honingooigsten. Hierna gingen de volken naar de heide, waar de kostbare heidehoning werd gewonnen. Aan het einde van het seizoen, half september, werd van alle volken éénderde ingewinterd, de rest werd afgezwaveld.

Na het afnemen van de heidehoning werden de wintervolken "ingevoerd", ze kregen gemiddeld 12 kg suiker om te overwinteren. De suiker was in die dagen nogal prijzig, zodat het aantal wintervolken sterk beperkt moest worden.

Dominee Heldring

In de Gelderse Volksalmanak van 1842, verzorgd door dominee O.G.H. Heldring, directeur van de bekende Heldring-gestichten in Zetten, werden als primeur 60 pagina's gewijd aan de verbetering van de bijenteelt.

In deze almanak nam Heldring een reeks aanbevelingen voor de bijenteelt op, met

het doel dit nevenberoep van de sobere Veluwe boer op een hoger peil te brengen. De Veluwe imkerij vormde toen al het centrum van de landelijke bijenteelt.

Een groot imker in de vorige eeuw was Albert van Schothorst (1814-1899), die woonachtig was op de "Kreyenspraak" in De Valk onder Lunteren. Dominee Helddring was zeer bevriend met de familie Schothorst en daarin lag vermoedelijk het geheim van al de goede raadgevingen in die Gelderse Volksalmanak. Albert van Schothorst was een veelzijdig mens; hij was onder meer jarenlang wethouder in Ede.

Rond 1900: crisis in de imkerij

Waren er in 1850 nog meer dan 200.000 (winter)volken in Nederland, in 1896 was dat aantal geslonken tot nagenoeg 100.000. Verouderde bedrijfsmethoden, onvoldoende onderwijs en voorlichting, alsmede het ontbreken van enig organisatorisch verband, waren de oorzaken van de achteruitgang van het eertijds zo bloeiende imkersbedrijf. Daarbij kwam dat honing niet meer de enige zoetstof was: rietsuiker en vooral bietsuiker veroverden de markt.

Stichting van de VBBN

Meester T.C. Hootsen uit Lunteren was de grote pionier die in 1896 de Gelders-Overijsselse Maatschappij van Landbouw wist te bewegen de nodige maatregelen te nemen. Dit resulteerde in een bijeenkomst van zestig imkers uit alle delen van het land, die op 29 oktober 1897 te Utrecht onder auspiciën van het Nederlands Landbouwcomité werd gehouden. Deze bijeenkomst werd in wezen de stichtingsvergadering van de VBBN.

Een prominente imker uit Lunteren, notaris R. Dinger, was van 1897 tot 1901 de eerste algemeen voorzitter van de VBBN. Een dochter van de eerdergenoemde Albert van Schothorst, Hendrika, huwde in 1887 met Bernhard Wigman uit Lunteren. Het was deze Wigman die gedurende de beginperiode van de VBBN zestien jaar functioneerde als secretaris en vervolgens negen jaar als algemeen voorzitter.

Om het niveau van de toenmalige imkerij in



*Aan de Kreelseweg te Ede waakt deze tevreden imker over zijn bijenstal "Immeloo".
(Foto: H. van Scherrenburg)*

Lunteren te schetsen wil ik opmerken dat de voorganger van notaris Dinger, notaris J.H.T.W. van den Ham, erin slaagde, door middel van selectie (en bijenbestuiving), een nieuw soort appel te creëren: de nog altijd bekende en smaakvolle Notarisappel. Meester T.C. Hootsen werd de eerste redacteur van de periodiek van de VBBN: "Het Groentje, Maandblad voor de bijenteelt". Het was dezelfde Hootsen, die van 1910 tot 1929 als bovenmeester aan de gemeentelijke buurtschool in Ederveen was verbonden. Deze school, die in 1862 was gesticht, werd in 1939 gesloten. Hootsen kreeg grote bekendheid door zijn artikelen in "Het Groentje". Een topprestatie leverde hij door in 1909 zijn 220 pagina's tellende boek "De Bijenteelt" te publiceren, dat in ons land grote bekendheid verwierf.

Bekende grote imkers in Ede

In Bennekom op Den Wildenkamp bezaten de gebroeders Geurt (1870-1938) en Kees

(1906-1974) van de Brink een grote imkerij, waar menigeen op bezoek kwam om het nog altijd met mysteries omgeven imkersvak te leren.

In diezelfde tijd woonde op De Hindekamp, aan de oostzijde van de Ginkelse heide, Geurt (1855-1936) en Willem (1871-1959) Speelziek, twee broers die eveneens de bijenteelt beoefenden. In de eerste druk (1956) van het boek "Langs heidezooom en hessenspoor" van Jacob Gazenbeek treffen we nog een imkersverhaal aan met een foto van Willem Speelziek, getooid in imkerstenue.

Iemand die regelmatig bij deze imkers op

bezoek kwam was Van Giersbergen, die in 1918 als eerste Rijksbijenteeltconsulent in dienst trad. Zijn opvolger was de zeer kundige "bijoloog" ir. L.A. Minderhoud in Wageningen, van wiens hand in 1928 het voortreffelijke boek "Bijenteelt" verscheen.

Jan Speelziek

Bronnen:

T.C. Hootsen, "De bijenteelt", 1907

Ir. L.A. Minderhoud, "Bijenteelt", 1928

J.J. Speelziek, "Korfimkerij", 1995

"Maandschrift voor bijenteelt", 1947 p.142

"Maandschrift voor bijenteelt", 1947 p.3

"Maandschrift voor bijenteelt", 1947 p.24

Noot van de redactie:

De auteur van dit artikel, Jan Speelziek, is een kleinzoon van eerdergenoemde Geurt Speelziek en evenals deze geboren in Ede. Hij was gedurende de laatste decennia een groot promotor van de bijenteelt. Naast een 35-jarige carrière als beroepsofficier was Jan Speelziek actief als bevoegd leraar bijenteelt; ook vervulde hij onder meer de functie van algemeen voorzitter van de VBBN. Jan Speelziek heeft vele boeken over bijenteelt geschreven; in 1996 verscheen de vierde druk van zijn Werkboek Bijenhouden, dat dit jaar ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de VBBN ook op CD-rom zal verschijnen.

Boekbespreking

Onlangs (in 1996) verscheen het boek "Geldersen gezocht", gids voor stamboomonderzoek in Gelderland, uitgegeven door het Rijksarchief in Gelderland en het Centraal Bureau voor Genealogie (ISBN-90 70324-88-1); het boek is rijk geïllustreerd met historische foto's, landkaarten en archiefvoorbeelden, en heeft een omvang van 248 pagina's.

Stamboomonderzoek (of genealogie) is voor velen een boeiende hobby. Jaarlijks bezoeken ruim 16.000 mensen de Gelderse openbare archiefbewaarplaatsen op zoek naar de "geschiedenis" van hun voorouders: waar kwamen ze vandaan, waar woonden ze, waar werkten ze en hoe leefden ze. Door onderzoek te doen naar de eigen familie wordt het verleden dichterbij gebracht.

Voor wie in dit onderwerp is geïnteresseerd

maar niet weet hoe te beginnen, kan dit boek van groot nut zijn. Ook de ervaren genealoog zal echter plezier aan dit boek beleven vanwege de veelheid aan praktische informatie die het bevat. De bespreking van de genealogische bronnen vormt de hoofdmoot van het boek. In het eerste hoofdstuk wordt onder andere het begin van het stamboomonderzoek besproken, en wordt aandacht besteed aan de (gemeentelijke) persoonskaart, de opzet van het onderzoek en het vastleggen van de gegevens. Voor pc-bezitters is een interessante bespreking opgenomen van beschikbare softwareprogramma's voor het vastleggen van de gegevens. In het tweede hoofdstuk komen de archieven in Gelderland aan de orde, en in het derde hoofdstuk worden de diverse bevolkingsregistraties uitgebreid besproken. Afzonderlijke hoofdstukken betreffen rechtspreek, onroerend goed, defensie, onder-

wijs, belastingen, kerken, waterstaat, sociale zorg, nijverheid, familie-, huis- en heerlijkheidsarchieven, familiewapens en gedrukte media.

Elk hoofdstuk bevat praktische informatie over archieven, literatuur, bronnen, beschikbaarheid en adressen; de vele voorbeelden en illustraties maken het boek prettig om te lezen. Achterin is een aantal suggesties opgenomen voor onderzoek buiten de provincie Gelderland. Handig zijn ook het register en de uitgebreide adressenlijst.

Het boek maakt deel uit van een serie, waarin alle provincies aan bod komen. Eerder verscheen al "Brabanders gezocht". Het is de bedoeling dat in 2002 - als de Rijksarchiefdienst 200 jaar bestaat - de serie zal zijn voltooid.

Tenslotte, dit boek is niet alleen voor genealogen interessant; ook liefhebbers van (provinciale) geschiedenis zullen er veel plezier aan beleven.

Van harte aanbevolen.

Het "Zwarte Laantje" en "De Hooge Paaschberg"

In het onlangs door de gemeenteraad aangenomen bestemmingsplan "Ede, omgeving Stationsweg" wordt de doorgang van het Zwarte Laantje van noord (Beukenlaan) naar zuid (Prins Bernhardlaan) hersteld. Dit tot tevredenheid van de Vereniging Oud Ede.

Helaas moeten wij u minder goede berichten geven over De Hooge Paaschberg. Wij zijn weliswaar blij dat deze villa in haar oude luister wordt hersteld, maar onze pogingen om de bouw van een appartementengebouw in het park van De Hooge Paaschberg te voorkomen zijn mislukt. Wij hopen vurig dat deze nieuwbouw het aanzien van De Hooge Paaschberg niet al te zeer zal schaden.



Foto: H. van Scherrenburg

Het pand Molenstraat 13



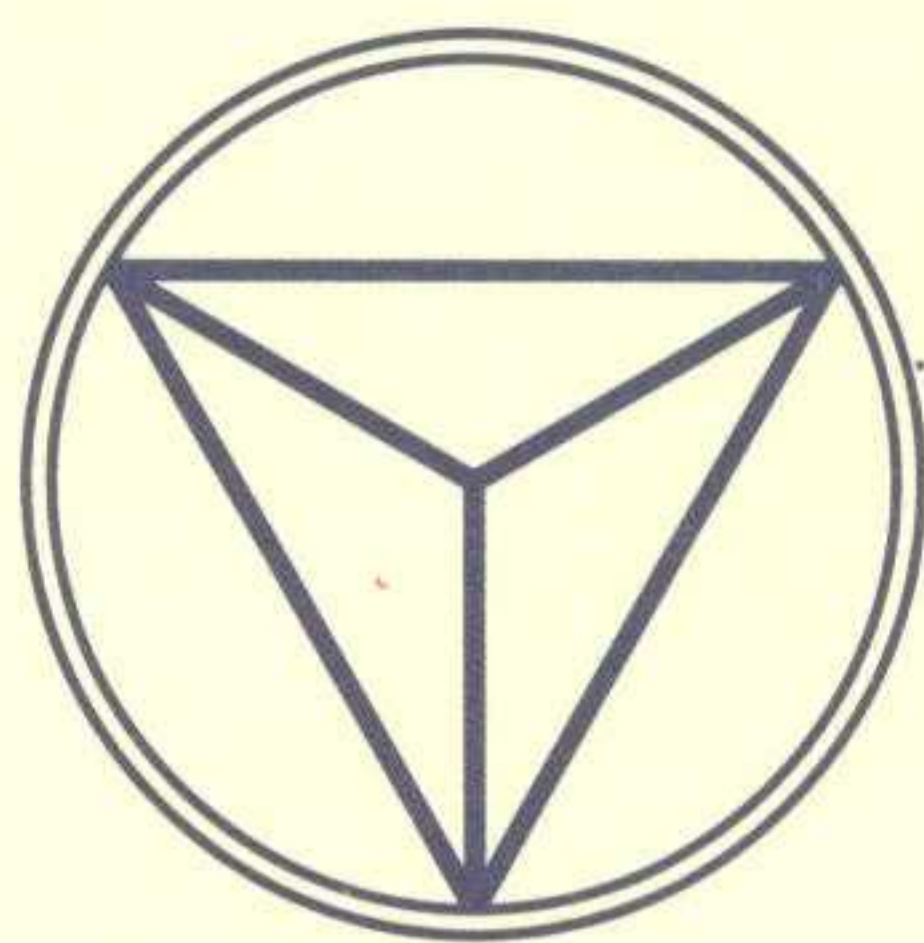
Foto: H. van Scherrenburg

Een jaar geleden heeft het college van Burgemeester en Wethouders een sloopvergunning afgegeven voor het pand Molenstraat 13, dat vlak naast het huidige postkantoor staat. Het is merkwaardig dat op dit huis duidelijk het getal 15 zichtbaar is, maar dat de gemeente het pand onveranderlijk aanduidt als "Molenstraat 13". Tegen het afgeven van deze sloopvergunning zijn bezwaren ingediend, onder andere door de Vereniging Oud Ede. Onze vereniging voert aan dat een pand dat al in 1831 in de kadastrale atlas voorkomt en dat, te zamen met het pand Molenstraat 11 (notaris Posthuma) en de twee schitterende kastanjeboomen, een beeldbepalend hoekje vormt in het oude Ede, niet afgebroken mag worden. Het juiste bouwjaar van Molenstraat 13 was noch bij de gemeente Ede noch bij de Vereniging Oud Ede bekend. Maar daar is nu verandering in gekomen.

Enige tijd geleden werden wij door de heer J.G. Hartgers attent gemaakt op de muur-

ankers in de westelijke muur, die als bouwjaar 1829 aangeven. Het jaartal is niet gemakkelijk te lezen, omdat het postkantoor zeer dicht tegen die muur aanstaat. Maar toch is het, achteraf gezien, merkwaardig dat deze muurankers nooit eerder zijn opgemerkt.

En hoe zit het met de sloopvergunning? Nadat van verschillende zijden protest aangetekend was tegen het afgeven van de sloopvergunning, is er op het gemeentehuis kennelijk nog eens goed naar gekeken. En men heeft ontdekt dat de sloopvergunning onterecht is afgegeven. Namelijk: op grond van het bestemmingsplan moet voor een beeldbepalend pand, te zamen met de aanvraag voor de sloop, een zogenaamde "aanlegvergunning" worden overgelegd. Deze vergunning kon niet worden overgelegd en tot op heden heeft het college van Burgemeester en Wethouders er ook geen voor dit pand afgegeven.



SCHILDERWERKEN
KAMMINGA BV

maanderweg 74 - 6711 ng ede - tel. 0318 - 618522
fax 0318 - 650007

- ⊗ schilderwerken
- ⊗ wandafwerking
- ⊗ glasservice
- ⊗ speciale vloercoatings
- ⊗ houtrot-renovatiesystemen
- ⊗ betonreparatie
- ⊗ 10 jaar Garant-Plan

de glans van kwaliteit

De Boek- en Kunsthandel
“Het Wapen van Ede”

Fa. Th. Menger

**houdt zich aanbevolen voor de levering
van ALLE
Binnen- en Buitenlandse Boekwerken**

Inlichtingen worden steeds gaarne verstrekt



HET WAPEN VAN EDE
boekhandel pel
HOFLEVERANCIER

GROTESTRAAT 91 - EDE

T
O
E
N
E
N
U

SINDS 1849

Familiedrukwerk, handelsdrukwerk,
periodieken, brochures en folders

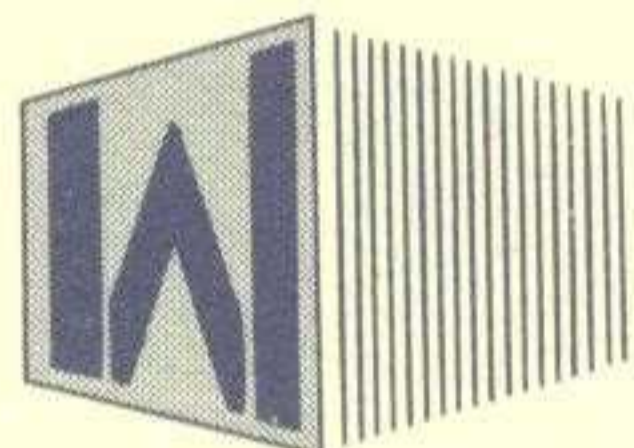
met vakmanschap vervaardigd bij:



DRUKKERIJ FROUWS EDE BV

Fahrenheitstraat 26, 6716 BR Ede, tel. (0318) 642 111, fax 642 757

**AANNEMERSBEDRIJF
WILLEMSSEN & ELBERTSEN EDE**

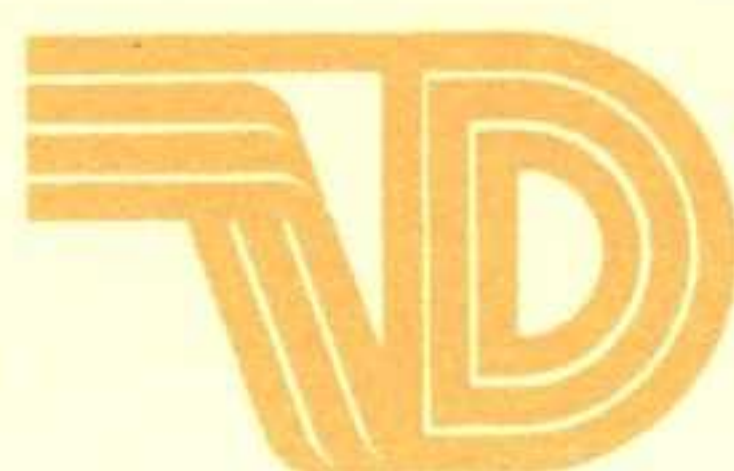


**NIEUWBOUW
VERBOUW EN ONDERHOUD**

Dwarsweg 10 - 6716 BJ Ede - Tel. (0318) 63 72 50 - Fax (0318) 63 97 62

**Geen project
of kantoor
is ons te groot!
En geen winkel
te klein!**

Ook dit project,
Historisch Museum Ede
is verzorgd door:



VAN DIJK B.V.

**INTERIEUR
VERZORGING**

ZANDLAAN 16 - 6717 LP EDE
TELEFOON (0318) 632 359