

DE ZANDLOPER

Kwartaalblad van de Vereniging Oud Ede



**Scheepvaart- of afvoerkanaal
door de Gelderse Vallei,
Twee eeuwen Kommer en Kwel**

Historisch Museum Ede

2005-1

COMBIMARKT

&



STUDIO EDE

VOORDEEL IN FOTO EN VIDEO

TEL. STUDIO EDE 0318 - 653363

Grotestraat 62, Ede tel. 0318-616414
Bellestein 21, Ede tel. 0318-614300
Stadspoort 10, Ede tel. 0318-652121
Hoofdstraat 24, V'daal tel. 0318-512689
Molenstraat 3, Rhenen tel. 0317-616866
PB 8170 6710 AD EDE

**FOTO
FILM
VIDEO
STUDIO**



Winkelcentrum Bellestein 21, 6714 DP Ede, tel.: 0318-640479

Contactlenzen / Oogmetingen / Oogdrukcontrole

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
33e jaargang nr 1 voorjaar 2005

Van het bestuur

Een speciale manier om de Vereniging Oud Ede en het Historisch Museum Ede te steunen.

Door Jos van Raan

Uit verschillende publicaties, zowel de Zandloper als in de plaatselijke pers, heeft u vernomen, dat de door de gemeente Ede verstrekte subsidie aan ons museum onder druk staat. Op meerdere manieren probeert uw bestuur te voorkomen dat een deel van de service aan onze leden en de bezoekers van ons museum moet worden terugschroefd.

Dit doen we door met de gemeente in discussie te gaan over hun maatregelen.

Maar ook door onze uitgaven goed te beoordelen en vooral te kijken of we onze inkomsten kunnen verhogen. Dit artikeltje gaat over het laatste.

Heeft u wel eens aan een schenking gedacht? Dit kan per testament na uw leven, maar ook al tijdens uw leven. Om met het eerste te beginnen: Schenkingen aan onze vereniging zijn fiscaal vrijgesteld tot € 4.243,-. Uw schenkingen zijn zelfs aftrekbaar voor de belastingen, indien u in totaal meer dan 1% van het bruto jaarinkomen aan giften besteed. Hierbij gelden nog wel minimum- en maximumbedragen. Deze grenzen kunt u vermijden door de bijdrage aan onze Vereniging vast te laten leggen in een notariële schenkingsakte. Uiteraard kan ik hier niet volledig ingaan op alle juridische- en fiscale ins en outs. Maar een notaris (bijvoorbeeld Posthuma en Schutte in de Molenstraat) kan u hierbij heel goed behulpzaam zijn. Uw Vereniging/museum en eigenlijk heel cultureel Ede is gebaat bij dergelijke schenkingen.

Uiteraard mag u met mij hierover contact opnemen. (0318-413593).

DE ZANDLOPER is het orgaan van de Vereniging Oud Ede

- * De contributie bedraagt € 12,50 per jaar, te voldoen door storting op giro 353.42.68 van penningmeester Vereniging Oud Ede te Ede.
- * Beëindiging lidmaatschap uitsluitend schriftelijk, uiterlijk drie maanden van tevoren.
- * Adres voor vereniging, museum en orgaan: Museumplein 7, 6711 NA Ede. Tel. (0318) 61 95 54.
- * Fax: (0318) 65 33 89, E-mail: hismuseumede@hetnet.nl, Internet: www.historischmuseumede.nl
- * Het museum is di./zo. open 's middags van twee tot vijf uur, op zondag tot vier uur.
- * Conservator van het museum is drs. D.J. List.
- * De redactie bestaat uit de heren drs. D.J. List, F.G. van Oort en H. van Scherrenburg.
- * De redactie behoudt zich het recht voor tot weigeren van een artikel.
- * Overname artikelen na schriftelijke toestemming Historisch Museum Ede.
- * Productie van het blad: Drukkerij Frouws te Ede.

ISSN 1384-7090

Van de redactie

We starten dit jaar met een themanummer. Debet hieraan is de watersnoodramp van 1855, nu precies 150 jaar geleden. Een verschrikkelijke ramp bracht dat jaar veel leed en ellende over het westelijk deel van Ede.

Op 4 maart 1855 bezweek namelijk de Grebbedijk door het woedende water en de wilde golven overstroomden binnen korte tijd de lage gedeelten van Bennekom, Ede en Lunteren, alsmede geheel Geldersch Veenendaal.

De Gelderse Vallei was al eeuwen in gevecht met het water. Was het geen dijkdoorbraak dan was het wel de wateroverlast die vooral ontstond door de conflicthouding tussen de Stichtsen en de Geldersen. Nu, 150 jaar na de ramp blikkt ons redactielid Frans van Oort terug en zet de ontwikkelingen in deze periode op een rij.

N.B. Bij deze editie is een grotere letter gebruikt. Wij willen graag weten wat u ervan vindt.

Het museum bedankt haar sponsors

Kunsthandel Simonis & Buunk

Posthuma & Schutte Netwerknotarissen

Tapascafé & restaurant & vergaderaccomodatie Het Oude Politiebureau

Autorijschool Ouwgie

Autorijschool Bert Zuidhof

Ir. E. Lagerweij

De Heus Optiek

Juwelier De Goudpoort

Kelderman Bouw

Siereveld Makelaardij

Hypotheek Visie Ede

Garagebedrijf Rien Meijer

In memoriam

Vorig jaar kreeg het museum er twee vrijwilligers bij voor het opknappen van de collectiestukken van hout en metaal. Een van deze twee heren was Albert Gunsing. Een jaar lang heeft hij met veel plezier gewerkt aan onze museumcollectie.

Na een kort ziekbed is de heer Gunsing echter vrij plotseling overleden. Wij zullen nog regelmatig aan hem denken.

Museumnieuws

Door Dirk-Jan List

Rond de jaarwisseling 2005-2006 zal er veel gaan veranderen in het Historisch Museum Ede. De laatste keer dat de vaste opstelling werd opgefrist was in 1990. En dat is veel te lang geleden. Vandaar dat het museum van binnen grondig moet worden opgeknapt. Bovendien moet de vaste presentatie drastisch worden bijgesteld. En dat kan heel goed. Door de jaren heen heeft het museum immers interessante schenkingen ontvangen, die meer in de picture moeten worden gezet.

De collectie van het Historisch Museum Ede is zeer de moeite waard. Dankzij de verzamelwoede van de Vereniging Oud Ede zijn zeer bijzondere collectiestukken voor de toekomst bewaard gebleven.

Zo prijken sinds een decennium de vier zilveren bodebussen uit 1795 (van Bennekom, Ede, Lunteren en Otterlo) naast elkaar in de vaste presentatie. Daarnaast wordt de eerste burgemeestersketen van Ede getoond. Weliswaar niet zo'n indrukwekkende keten als van de huidige burgemeesters, maar toch een uit de eerste helft van de twintigste eeuw.

Sinds kort mag het museum zich gelukkig prijzen in het bezit te zijn van waarschijnlijk het oudste artefact van de Edese historie: een spits (vuursteen afslag) uit de periode 100.000-60.000 v. Chr. Deze spits is gevonden op de Sysselt. Uit dergelijke spitsen ontwikkelden zich later de bekende vuistbijlen.

Bovendien is het museum inmiddels in het bezit van de replica (kopieën) van twee Romeinse bronzen beeldjes. Het betreft de in de gemeente Ede gevonden godinnen Minerva en Fortuna.



foto Historisch Museum

De kleine collectie grafiek, tekeningen en schilderijen van bekende Edese kunstenaars mag worden gezien. De laatste aanwinsten van W. Witsen en M. Wandscheer vormen de kroon op deze deelverzameling.

Het oudste stuk textiel in de collectie is een mannenvest uit het midden van de achttiende eeuw. Dit vest is gevonden in de grafkelder van de Oude Kerk te Ede, tijdens de restauratie van 1965. Met behulp van het Gelders Erfgoed zijn de resten van het vest geconserveerd. Uw conservator heeft destijds een replica van dit vest gemaakt.

Maar deze deelcollectie omvat meerdere unieke collectiestukken. Om de kwaliteit van de textielcollectie hoog te houden wordt deze verzameling regelmatig opgeschoond. Alleen hoogwaardige kwaliteitsstukken worden in de collectie opgenomen.

De bibliotheek omvat een grote collectie oude en nieuwe publicaties over Ede en omstreken. Daarnaast is het museum in het bezit van een unieke verzameling oude Edese kranten, alsmede een enorme verzameling ansichtkaarten en foto's. De collectie kranten is ondergebracht bij het Gemeente-archief van Ede.

Winkel

Met ingang van dit jaar wordt de leden van Vereniging Oud Ede 10% korting geboden op de artikelen die in de museumwinkel te koop zijn. En daar zijn heel leuke en typisch Edese voorwerpen bij tegen een billijke prijs.

Heeft u al de verjaardagskalender van het Historisch Museum Ede? Voor slechts € 7,20 (in plaats van € 8,-) heeft u een mooie kalender met 12 afbeeldingen van een deel van de topstukken uit de collectie.

De video 'Een wandeling door Ede in de vorige eeuw' met oude en vergelijkbare moderne beelden van Ede is nog in beperkte oplage verkrijgbaar voor € 11,35. Het Edese kwartetspel kost voor leden slechts € 3,-.

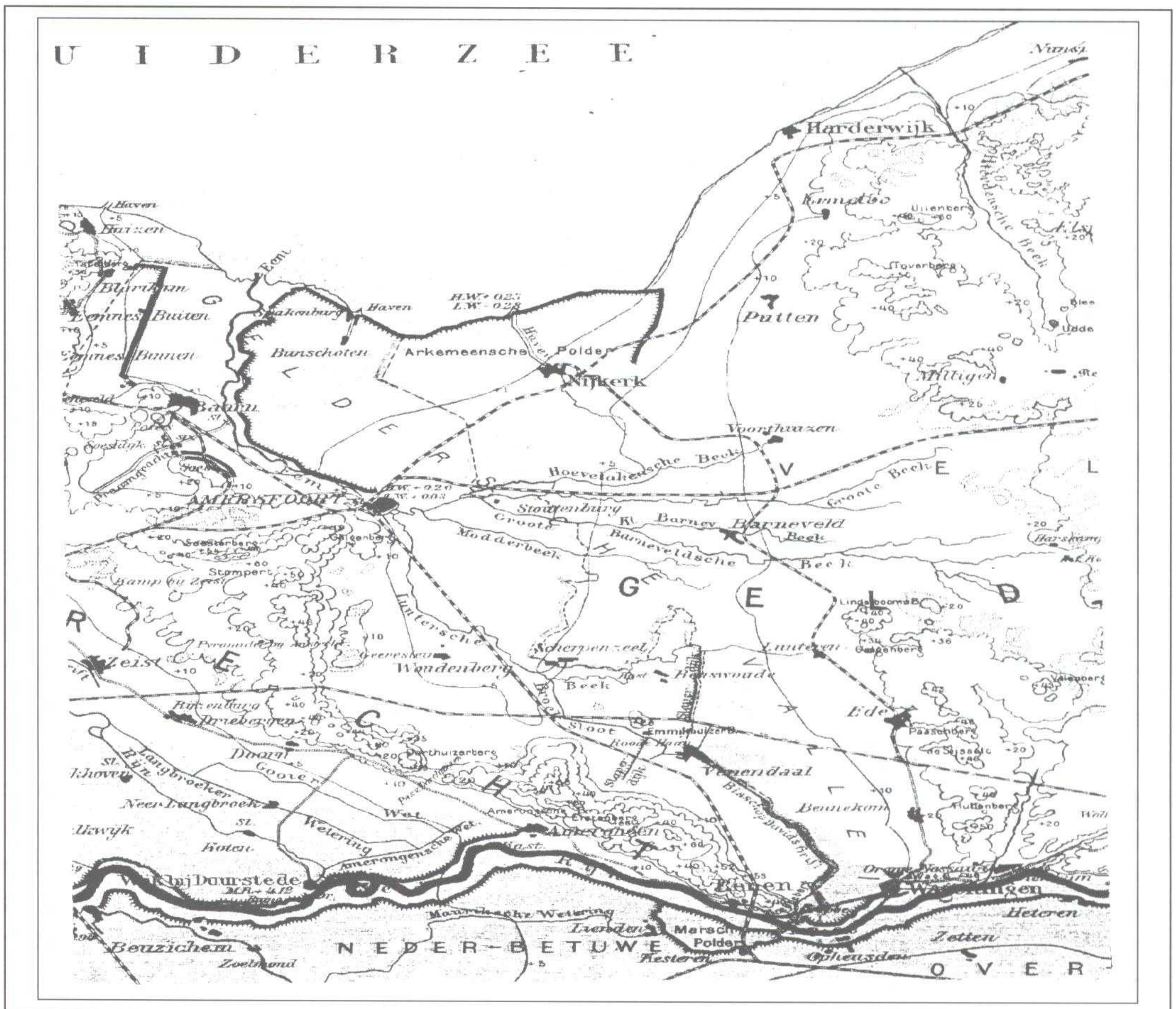
Een scheepvaart- of afvoerkanaal door de Gelderse Vallei, twee eeuwen kommer en kwel.

Door Frans van Oort

Inleiding

“Gelderse Vallei” is de naam van het gebied dat aan de oostzijde wordt begrensd door het Veluwemassief, in het zuiden door de Rijn (tussen Wageningen en de Grebbe), in het westen door de Utrechtse Heuvelrug en in het noorden door het IJsselmeer van het Gooi tot Nijkerk).

De afwatering van dit gebied, dat een oppervlakte heeft van 900 km², vindt in hoofdzaak plaats via de rivier de Eem, maar ook via de Barneveldse- en de Lunterse beek die bij Amersfoort in de Eem uitmonden.



Overzichtskaartje (1900) uit de “Schoolatlas der gehele aarde” (van Beekman/Schuiling). Het gehele Valeigebied is hierop aangegeven (rivieren, beken, spoorlijnen, Slaperdijk, Grebbedijk enz.). Dit gebied ligt ingeklemd tussen de Utrechtse Heuvelrug (links) en het Veluwemassief (rechts)

In de Barneveldse beek komen nog enkele zijbeken uit waarvan de voornaamste zijn de Esvelder beek, de Noorderbeek en de Moorserbeek. De Lunterse beek wordt gevoed met water uit de Woudenbergse Grift en de Broekersloot. De Broekersloot voert het water aan van de de landerijen die in het zuidelijk gedeelte van de vallei onder Ede, Veenendaal en Wageningen zijn gelegen. Juist deze landerijen zijn van het overige deel van de vallei gescheiden door de Slaperdijk en staan bekend onder de naam "Exonereerende Landen" (zgn. uitwateringslanden, dat wil zeggen landen die het recht hebben op bepaalde plaatsen hun water te lozen).

De Grebbedijk

De zuidzijde van de Gelderse Vallei bestond destijds uit een lage strook grond aan de Rijnkant tussen de Wageningse hoogten en de Grebbeberg (vroeger Heijmerberg genoemd). Deze laagte werd beschermd tegen het



Uitsnede van een topografische kaart uit het "Kraanboek van Gelderland" waarop de Grebbedijk staat aangegeven. Duidelijk zijn de verdedigingswerken nabij de Grebbesluis zichtbaar.

Oud archief gemeente Ede

indringen van het Rijnwater door een vijf kilometer lange dijk, de Grebbedijk.

Deze bescherming was van groot belang omdat dit laaggelegen terrein bij een eventuele dijkdoorbraak een bedreiging vormde voor de gehele Gelderse Vallei. De geschiedenis had geleerd dat deze dijk er niet altijd op berekend was om de druk van hoog water te weerstaan. Herhaaldelijk waren er dan ook doorbraken. Bij de dijkdoorbraak in 1595 stroomde het water met zoveel kracht naar Amersfoort dat het wachthuis en de brug aan de Slijkpoort aldaar instortten. De doorbraak van de Grebbedijk in 1643 werd in 1651 door een tweede gevolgd. In beide gevallen liep Amersfoort gedeeltelijk onder. Nog in 1651 zag een ontwerpovereenkomst tussen belanghebbenden het licht, waarin werd bepaald dat de Grebbedijk moest worden hersteld en verbeterd. Tevens werden de Stichtsens (bewoners van de provincie Utrecht) verplicht de bouw van

drie watermolens te bekostigen. Deze waren nodig om de landen van “Wageningen en Bennekom, Rhenen en Achterbergsche Hooilanden, de Geldersche- en Stichtsche Veenen, Maanen, Veldhuizen, Doesborgh en Ede” van overtollig water te ontdoen.

Mocht dit niet voldoende effect hebben, dan zouden de Stichtsen de Schoonderbeekse Grift opgraven (dieper en/of breder maken).

Intussen hadden de Staten van Utrecht wel geëist dat onmiddellijk aan het herstel van de dijk moest worden begonnen.

Hiertoe waren de Geldersen evenwel niet bereid waarop de Stichtsen op hun beurt dreigden een “slapert voor den Grebbendijck” aan te leggen. Deze zou bij toekomstige overstromingen of bij doorbraken van de Grebbedijk als een reservedijk (“slaper”) moeten dienen. De Staten van Gelderland verweerden zich hiertegen met het verlenen van een concessie voor het graven van een kanaal naar de Zuiderzee, dat wel over Gelders gebied zou moeten lopen.

Op 7 september 1652 verleenden de Staten van Utrecht octrooi (toestemming) tot het leggen van een slaperdijk (op eigen gebied), te beginnen “omtrent den Dwarsweg (nabij Haspel, ten westen van Veenendaal) tot aan de Groote Haar van Renswoude en voorts van Wolshaar langs Veltjensgraaf tot aan de Renswoudsche Steeg en soo veel als sulks nodig en raadsaam sal worden bevonden”

Dit hield natuurlijk wel in dat door de aanleg van deze dijk de Gelderse Vallei in een noordelijk en een zuidelijk deel werd opgesplitst. (Op oude topografische kaarten is deze scheiding duidelijk te herkennen; ze loopt precies tussen de hoger gelegen landerijen en de lage veengebieden door).

De afwatering van het zuidelijk gebied, die vroeger grotendeels op de Rijn geschiedde, werd steeds meer problematisch, omdat ten eerste als gevolg van het venen, de landerijen steeds lager kwamen te liggen en ten tweede omdat de rivier de Rijn door aanslibbingen op hoger peil kwam. Hierdoor werd een natuurlijke lozing van hoog naar laag vrijwel onmogelijk. Dit had weer tot gevolg dat de afwatering grotendeels in noordelijke richting moest geschieden, wat door de aanleg van deze Slaperdijk steeds grotere problemen meebracht.

Deze “waterstrijd” tussen noord en zuid verscherpte steeds meer, en toen op 24 februari 1711 de Grebbedijk opnieuw doorbrak, weigerden de Geldersen niet alleen de doorbraak (over een lengte van ongeveer 200 Rijnlandse roeden, of 750 meter) te herstellen, maar dreigden zij zelfs de gehele dijk te zullen slechten.

De conventie van 1711

Daar de nood hoog was zetten beide partijen zich aan de conferentietafel. De Edelmogende Heeren Staten 's Lands van Utrecht en Gelderland kwamen in 1714 tot een “conventie over het toemaaken ende verswaren van

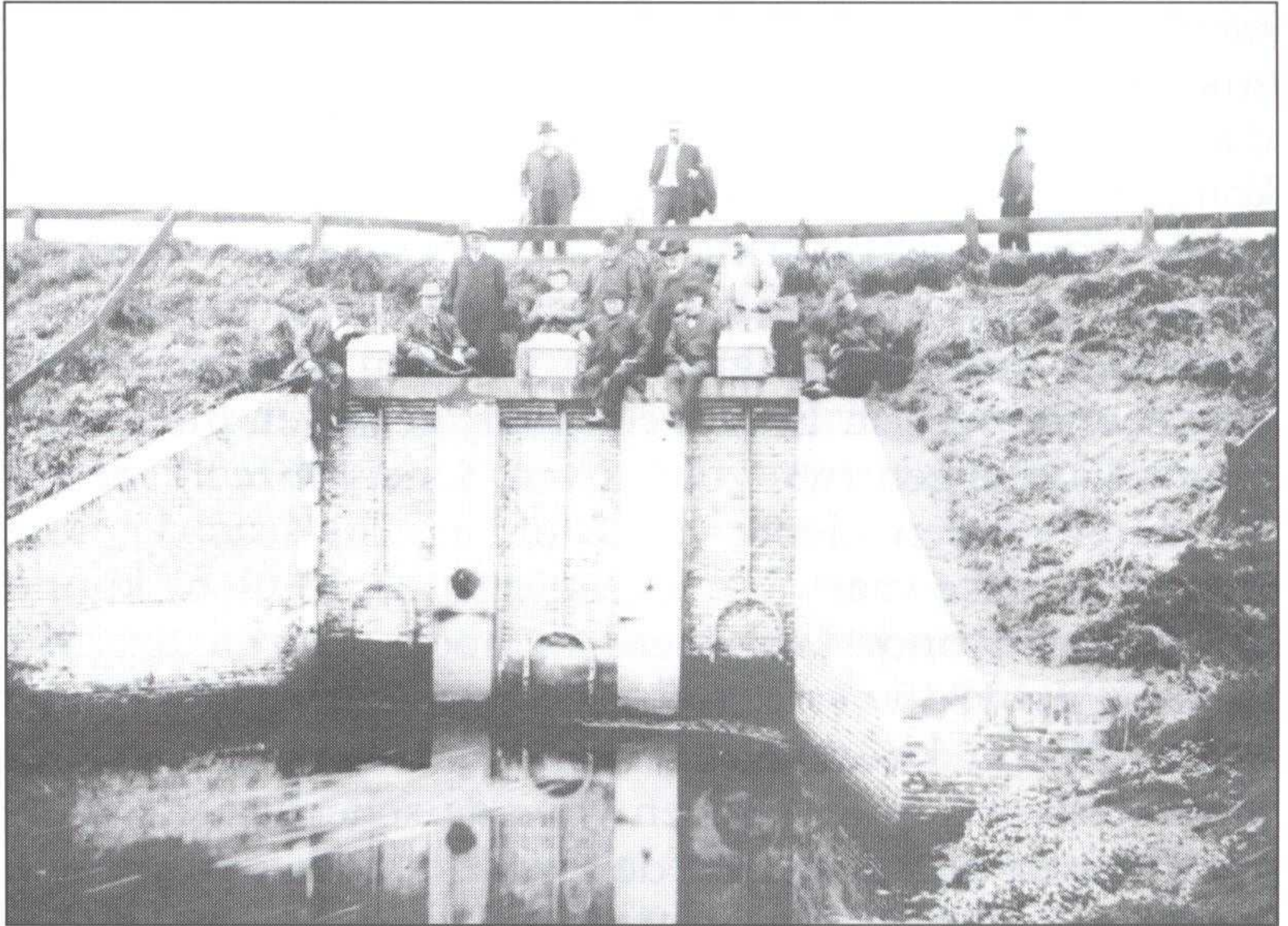
den Dyck tussen Wageningen ende de Grebbe, ende het maacken van een waterlosinge door den Slaperdijk, na Amersfoort in de Eem en Zuydersee". Deze conventie werd in 1727 nog aangevuld om de in 1726 bezweken en weggespoelde heulen te herstellen.



Dit kaartfragment is een gedeelte uit de "Caarte van den Slaperdijk streckende vande Stichtse Bergen tot aan de hoogte van Gelderland" (Justus van Broeckhuijsen – 1705). Linksboven zien we "den Rooden Haan" alwaar de heulen (afsluitbare duikers) door deze dijk zullen worden aangelegd. Boven de noordpijl (linksboven) ontdekken we de Schoonderbeekse Grift, die een onderdeel is van de afwatering van de Exonereerende landen. Linksonder zien we het dorp Veenendaal met nog net zichtbaar de kerk en op de andere zijde de nieuwe molen (op Gelders gebied). Vanaf Veenendaal loopt naar rechts het Boveneind en naar beneden het Benedeneind. In het midden van het kaartje ligt de hoogte "het Vendel" dat later als begraafplaats is gaan fungeren.

Foto van de drie duikers door de Slaperdijk tijdens een inspectie door de dijkstoel van het waterschap. Zoals we inmiddels weten is de middelste duiker permanent gesloten.

(foto oud archief gemeente Veenendaal)



Op papier leek de ideale oplossing gevonden te zijn maar in de praktijk bleek ze anders uit te pakken. De beoogde vrede vermocht niet tot stand te komen. De oorzaak daarvan was de afgesproken regeling voor het openen en sluiten van de drie aangebrachte, eerder al genoemde, heulen (duikers, waarvan er één permanent gesloten is gebleven) in de Slaperdijk nabij de “Rode Haan”. Dit sluiten geschiedde naar gelang van de waterstaatkundige toestand aan de noordzijde. Steeg het water daar boven een aangegeven peil dan werden de heulen gesloten. Een stijging van het water kon allerlei oorzaken hebben zoals zware regenval of opstuwning van het water van de Eem bij noord-westenwind. De Exonereerenden waren van mening dat deze bezwarende beperking te snel werd aangegrepen als middel om de noordelijken te beschermen.

Eén en ander deed de oude belangenstrijd tussen de Gelderse en Stichtse landen allerminst ophouden. Meermalen liep ze zelfs zo hoog op dat het volk tot daden overging. Zo werden in 1816 de heulen bij de Rode Haan vernield terwijl in 1829 herhaling slechts werd voorkomen door te dreigen met het inzetten van militairen.

Commissies en plannen bij de vleet

Het verbeteren van de afwatering van de Gelderse Vallei bleek een netelige kwestie te zijn want regelmatig werd deze zaak bij de desbetreffende instanties te berde gebracht. Meermalen werden commissies ingesteld en ook weer ontbonden.

Hetzelfde gold voor de vele bedachte plannen die bijna allemaal hun laatste rustplaats in een bureaulade vonden. Als de tegenstrijdigheid in de belangen (o.a. Rijksbelangen waaronder die van het Ministerie van Oorlog,

Gedeputeerde Staten van Utrecht, van Gelderland, de noordelijken en de zuidelijken, economische expansie van Amsterdam etc.) zou het nog meer dan een eeuw duren alvorens er daadwerkelijk verbetering in de situatie zou komen. Zo werd al in 1817 gerapporteerd dat het moeilijk maar niet onmogelijk was om verbetering van de afwatering te verenigen met een vroeger gemaakt plan om Amsterdam van zoet water te voorzien. Voor het dagelijks verversen van de stadsgrachten was een gestage aanvoer van 23 m³ water per seconde vereist. Er zou een vaart gegraven moeten worden van de Grebbe tot Lambalgen (ten zuiden van Scherpenzeel) met een breedte van 15 a 20 meter en een diepte van 2 meter. Bij deze diepte zou de vaart tevens voor de Keulse vaart (de scheepvaart op Keulen) kunnen worden gebruikt. Een volgend onderzoek werd in opdracht van het Ministerie van Oorlog verricht. In 1845 verscheen een rapport over de inundatie van de Gelderse Vallei. Hierin kwam naar voren dat een aan te leggen afwateringskanaal tevens moest kunnen dienen voor de scheepvaart. Voorgesteld werd om de vaart tussen de Grebbe en de Eem door zes damsluizen in zeven panden te verdelen hetgeen zowel voor de scheepvaart als voor defensie noodzakelijk werd geacht. Om het dorp Veenendaal te ontlasten werd een omleidingskanaal opgenomen.



Prachtige foto uit 1940 van het Benedeneind. Vlak voor de Duitse invasie was een deel van de Gelderse Vallei geïnundeerd. In principe zou het er na een overstroming net zo uit zien. (foto oud archief Veenendaal)

In 1852 werd er opnieuw een commissie ingesteld om plannen te ontwerpen voor een afwateringskanaal dat tevens voor praamvaart geschikt zou zijn en waarbij rekening werd gehouden met de belangen van de militaire verdediging. Ook dit plan omvatte een afwaterings-scheepvaartkanaal van de Grebbe naar de Eem. In de bijbehorende toelichting werd al gepleit voor het oprichten van een waterschap van de Gelderse Vallei.

Bij behandeling door Gedeputeerde Staten van Gelderland kwam naar voren dat deze uitsluitend een kanaal voor de afwatering wensten terwijl buur Utrecht juist voor een kanaal met scheepvaart opteerde, met als gevolg dat er nogmaals niets tot stand kwam.

In de periode 1858-1868 werden in opdracht van het Ministerie van Oorlog en conform de plannen uit 1845 een aantal werken uitgevoerd, die nodig waren om, in tijd van nood, de vallei snel te kunnen inunderen (onder water zetten). De kosten hiervan bedroegen bijna *f* 300.000,-. Het betrof onder andere werkzaamheden aan de Grebbesluis en de sluis bij de Rode Haan, alsmede waterstaatkundige verbeteringen tussen Kruiponder en Rode Haan.

De mogelijkheid om deze werkzaamheden uit te breiden om uiteindelijk tot de aanleg van een kanaal te komen was vooral afhankelijk van de bijdragen die het Rijk en de provincies Gelderland en Utrecht aan het project wilden leveren. Verwacht werd dat, gezien de positieve veranderingen die door deze werken hadden plaats gevonden, vooral Gelderland medewerking zou verlenen.

Uiteindelijk erkenden Gedeputeerde Staten van beide provincies dat het wenselijk was om de onderhandelingen te hervatten.

Van rijkswege werd opnieuw krachtige medewerking toegezegd; de helft van de aanlegkosten en de helft van het jaarlijks terugkerende onderhoud zouden door het Rijk worden gefourneerd.

De provincie Utrecht reageerde positief op het voorstel om 30% van de kosten van aanleg te reserveren en de provincie Gelderland was bereid éénvijfde deel daarin bij te dragen. Voor de financiering van het onderhoud verwees Utrecht naar de ingelanden die via een op te richten waterschap deze kosten zouden moeten betalen. Hetzelfde verhaal kwam van Gedeputeerde Staten van Gelderland. Ook deze instantie stemde dus wel in met het verlenen van een bijdrage in de aanlegkosten maar was verder niet genegen om zich maar op enigerlei wijze tot het meefinancieren van het onderhoud te verplichten.

Gevolg: ook dit plan was weer van de baan.

De afdeling "Neder Veluwe" van de Geldersche Maatschappij van Landbouw verzocht in oktober 1879 de Gedeputeerde Staten of er verbetering aangebracht kon worden in de "ordeloze toestand" waarin de afwatering

van de Gelderse Vallei verkeerde, door te pogen om de gehele vallei onder één waterschapsbestuur te brengen.

In 1880 gaven de Staten van Utrecht en Gelderland de beide provinciale Waterstaten opdracht om de mogelijke oprichting van één of meer waterschappen te onderzoeken. Al spoedig bleek dat men het zelfs over de hoofdpunten van het in te dienen rapport niet eens kon worden. Het overleg sudderde een tijdlang voort, maar bleef uiteindelijk zonder resultaat.

Ontwerp van een groot kanaal door de Gelderse Vallei

Op 28 november 1913 werd de Kanaal-Vereniging "De Geldersche Vallei" opgericht. Zoals blijkt uit art. 1 van haar statuten, beoogde zij "het bevorderen van de totstandkoming van een scheepvaartkanaal door de Geldersche Vallei, gepaard met afdoende maatregelen ter verbetering van den waterafvoer dier vallei".

Aanvankelijk was men van mening dat de aanleg van dit kanaal uitsluitend de belangen van de Gelderse Vallei zou moeten dienen, maar spoedig dacht men het kanaal een veel wijdere betekenis te kunnen toekennen.

De vereniging vond dat een kanaal door de Vallei de aangewezen weg zou zijn om onze grote Noordzeehaven Amsterdam aan een goede verbinding met de Rijn te helpen.

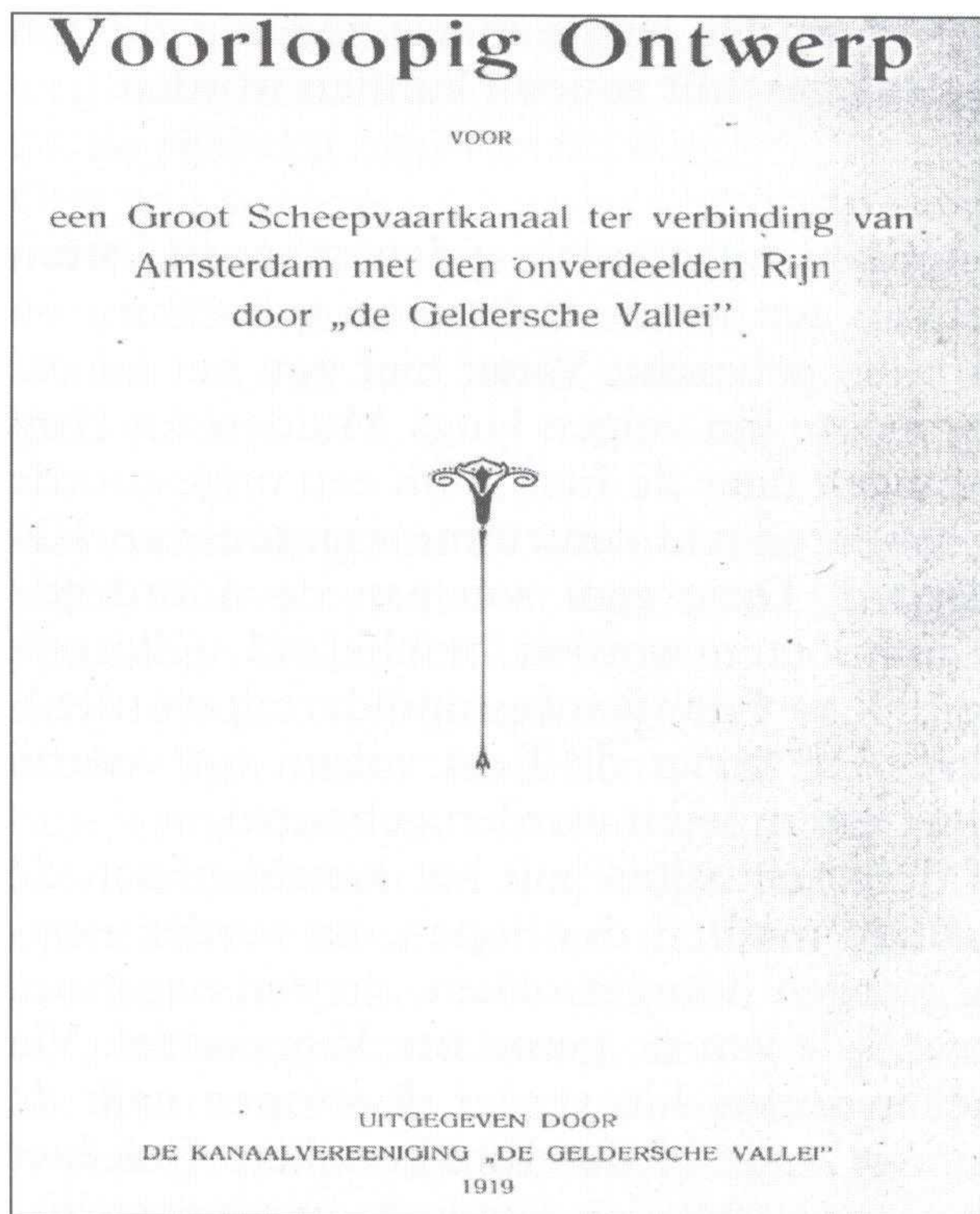
Mede door steun uit Amsterdamse kringen werd besloten om een plan voor een groot doorvoerkanaal uit te werken. Door de aanleg van zo'n kanaal zou bovendien de gebrekkige afwatering van de Vallei aanzienlijk kunnen worden verbeterd.

Maar er waren natuurlijk veel meer argumenten om deze zaak groots aan te pakken. Eén ervan was dat door deze scheepvaartverbinding de Gelderse Vallei een gemakkelijk te bereiken achterland van Amsterdam zou worden. Verder zou het Valleikanaal de scheepvaart op Amsterdam via het Merwedekanaal aanzienlijk ontlasten. Dit kanaal was namelijk al een paar jaar na de voltooiing te klein voor de Rijnvaart gebleken en zou dus juist voor de binnenvaart een minder bezwaarlijke vaarroute kunnen worden.

Ook de zich ontwikkelende mijnindustrie in Limburg zou van het nieuw te graven kanaal gebruik kunnen maken. Het zou precies aansluiten bij de in uitvoer zijnde kanalisatie van de Maas, met de daarbij behorende verbinding tussen Maas en Waal bij Nijmegen.

Zuid-Limburg zou zo een goede verbinding krijgen met het noorden en speciaal met Amsterdam en Velsen, waar tot oprichting van een hoogovenbedrijf was besloten.

Als laatste argument werd aangevoerd dat ook het Europese belang dat Amsterdam had als in- en uitvoerhaven van een groot deel van het continent, door het Valleikanaal het best zou worden gediend.



Het schutblad van het “Voorlopig ontwerp”, door de kanaalvereniging “De Geldersche Vallei” in 1919 uitgegeven rapport (oud archief gemeente Veenendaal)

Men kwam tot de conclusie dat voor schepen van 123 m lengte, 3 m diepgang en 14 m breedte een gemakkelijke vaart op het kanaal gewaarborgd moest zijn. Deze maatvoering was afgeleid van het op dat moment grootste binnenschip, de “Karl Schroers no. 31” (lengte 123 m, breedte 14,08 m en diepgang 2,85 m).

Op grond van deze afwegingen werd aan het kanaalprofiel een bodembreedte van 45 m en een vaardiepte van 4,50 gegeven. Onderzoek had namelijk uitgewezen dat een vaartuig de minste weerstand ondervindt bij voldoende diepte onder de kiel. Het gebruikelijke minimum was 1,20 m maar voor het Valleikanaal diende 1,50 m te worden aangehouden (3,00 m diepgang schip + 1,50 m = 4,50 m vaardiepte).

Als mocht worden overgegaan tot het inzetten van sleeptreinen (vergelijkbaar met de trekpaarden voor de trekschuit van vroeger), die elkaar overal gemakkelijk zouden moeten kunnen passeren, dan zou het kanaal ook bij de oevers een voldoende “diepte onder de kiel” moeten hebben.

De aan te leggen sluizen zouden een breedte van 16 m moeten krijgen en

De afmetingen van het kanaal

Op grond van de genoemde argumenten werd besloten dat het kanaal zeer ruime afmetingen zou moeten krijgen zodat niet binnen een “mensleeftijd” over te beperkte afmetingen zou kunnen worden geklaagd. Bij veel binnenlandse kanalen was dit namelijk het geval geweest.

Het kanaal moest dus voor de grootste schepen, ook voor die welke in de naaste toekomst de Rijn zouden bevaren, voldoende ruim zijn. Men ging uit van de overweging dat een scheepvaartweg tussen Amsterdam en de Rijn van zo grote Europese betekenis zou zijn dat men “alle schielheid van opvatting “diende te vermijden en er beter aan zou doen er twee twee miljoen te veel dan één miljoen te weinig aan te besteden.

een slagdorpel op een diepte van 3,85 m. De lengte moest zodanig zijn dat er drie van de grootste schepen tegelijk geschikt zouden kunnen worden.

Het tracé

Het eerste kanaalpand. Van Amsterdam uitgaande zouden schepen vanuit het Noordzeekanaal, door middel van een nieuw te bouwen schutsluis, op het waterpeil van de Zuiderzee worden gebracht. Vanaf hier zou het kanaal de Zuiderzeekust in een nagenoeg rechte lijn volgen langs Muiden tot Huizen, en vervolgens zuidwaarts ombuigen naar de Eem. Om een ongestoorde en gemakkelijke scheepvaart te garanderen zou een ruime vaargeul van 100 m breedte moeten worden gebaggerd. Deze geul zou aan de noordzijde door een dam tegen golfslag en ijs moeten worden beschermd. (Zie ook tekening 5: deze dam zou dus de dijk van de nieuwe inpoldering worden). Vandaar zou het scheepvaartverkeer de rivier de Eem volgen tot voorbij Amersfoort, waar ook een schutsluis zou moeten worden gebouwd.

Het tweede kanaalpand. Vanaf deze schutsluis zou het kanaal tussen de kommen Scherpenzeel en Renswoude moeten doorlopen, en verder oostwaarts van de Emminkhuizerberg worden doorgetrokken, in een nagenoeg zuid-oostelijke richting naar de oostzijde van de gemeente Veenendaal. Via een bocht om Veenendaal zou het in rechte lijn verder doorlopen naar de monding van de Wageningse haven en zo de Neder-Rijn bereiken. Ook hier zou een schutsluis moeten komen.

Het derde kanaalpand. Iets ten oosten van de havenmond zou op de andere oever van de rivier het laatste traject beginnen dat via de Betuwe en ten oosten langs Dodewaard op de Waal zou uitkomen.

De reden waarom aan een tracé ten oosten van Veenendaal de voorkeur werd gegeven lag in de omstandigheid dat het kanaal van strategisch belang voor de landsverdediging werd geacht. Een gevolg hiervan was wel dat men de bebouwing van Veenendaal zoveel mogelijk aan de westzijde van het kanaal zou moeten realiseren.

De voorziene ligging van het kanaal zou de gemeente ongetwijfeld een belangrijke toekomst als industrieplaats kunnen geven omdat zowel voor de stedelijke bebouwing als voor industrieterreinen grote oppervlakten beschikbaar zouden komen. Verder was Veenendaal ook gemakkelijk met de spoorweg naar Kesteren in verbinding te brengen. Er werd eveneens gerekend op de aanleg van een afzonderlijke industriehaven aan de westzijde van het kanaal.

Ook uit een oogpunt van waterverversing was deze keuze te prefereren. Tot dusver kwam men hiervoor nog wel eens water te kort, maar na aanleg van het kanaal zou men altijd de beschikking over voldoende water hebben.

Het defensiebeleid vereiste dat de grondberging (de plaatsen waar de uitgegraven grond moest worden opgeslagen) aan de westzijde van het kanaal moest geschieden. Dit leidde tot het plan om aan die kant van het kanaal

een hoge dam op te werpen die tevens geschikt zou zijn om als moderne weg voor het snelverkeer te dienen en doorgetrokken zou kunnen worden tot de rijksweg naar Amsterdam.

Ook zou volgens de berekeningen van de grondbalans 300 à 375 ha terrein nabij Veenendaal moeten worden opgehoogd om dit als bouw- en industrieterrein te kunnen bestemmen.

De kosten van het totale project werden geraamd op ongeveer veertig miljoen gulden.

Kanaalaanleg zou de afwatering verbeteren

Van oudsher bestond er een belangenstrijd tussen de landen boven de Slaperdijk en de landen die daaronder waren gelegen (de Exonereerende Landen). Zoals reeds werd vermeld waterden de laatsten vroeger af op de Neder-Rijn maar zouden nu ten gevolge van gewijzigde omstandigheden hun water lozen via een duiker door de Slaperdijk nabij de Rode Haan.

De landen boven de Slaperdijk ondervonden niet alleen overlast door de opstuwning vanuit zee die de Eem en de stadsgrachten van Amersfoort (waarop alle beken van de vallei uitmonden) ondergingen, maar ook door de geringe capaciteit van de afvoerwegen zelf.

De Exonereerende Landen hadden overlast van water omdat de landen die boven de Slaperdijk waren gelegen uit zelfbehoud gedwongen waren, de afwatering van die lager gelegen gebieden slechts onder zeer uitzonderlijke omstandigheden toe te laten.

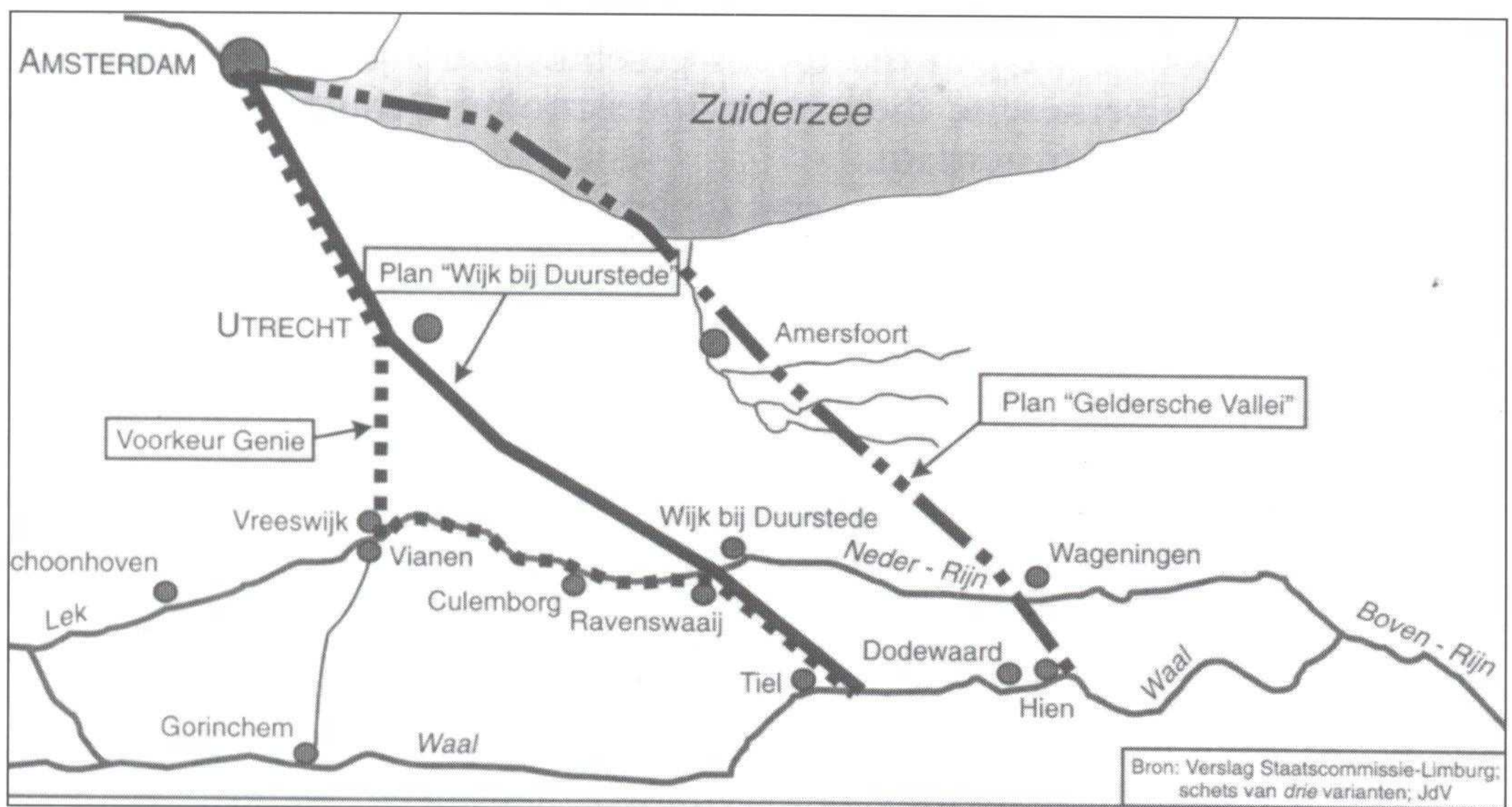
Het kanaal zou de mogelijkheid bieden om deze belangenstrijd te beëindigen en direct een grote verbetering in de afwatering tot stand te brengen. Deze zou beslist afdoende zijn, mede door de afsluiting van de Zuiderzee, die aan het opstuwen van de beken voorgoed een eind zou maken.

De beide partijen, die reeds eeuwenlang met elkaar overhoop lagen, konden toch van elkaar gescheiden blijven door de Exonereerende Landen van een eigen afwatering op het tweede kanaalpand te voorzien.

De Kanaal-Vereniging "De Geldersche Vallei" was al lange tijd met grote voortvarendheid actief geweest in haar streven om de genoemde scheepvaartverbinding te verwezenlijken. In opdracht van deze vereniging had ir.W.B.van Goor een voorlopig ontwerp gemaakt, dat hierboven in het kort is omschreven.

Het voorstel van B.en W. van Amsterdam om het kanaal door de Gelderse Vallei te aanvaarden werd in de gemeenteraadsvergadering van de gemeenteraad van 4 april 1929 aangenomen met 21 stemmen voor en 20 tegen.

Het nagestreefde doel werd echter niet bereikt want de volksvertegenwoordiging besloot in 1930 de verbeterde scheepvaartverbinding Amsterdam-Lek-Waal tot stand te brengen via Tiel.



Er waren, om een kanaal tussen Amsterdam en de Rijn te graven en of te verbeteren twee varianten in de race. Het betrof het plan van "de Geldersche Vallei", welk ook voor het ministerie van Oorlog acceptabel was en dat van "Wijk bij Duurstede", waarbij de Genie een afwijkend tracé voor stond. Deze dienst voorzag namelijk moeilijkheden bij de inundatie van de omliggende landerijen. Toen deze problemen opgelost konden worden trok de Genie het voorkeursvoorstel in. (tekening uit maandblad Utrechtse Fortenstichting)

Daarmee was de tweede kans verkeken dat er van rijkswege een groot scheepvaartkanaal zou worden aangelegd door de Gelderse Vallei.

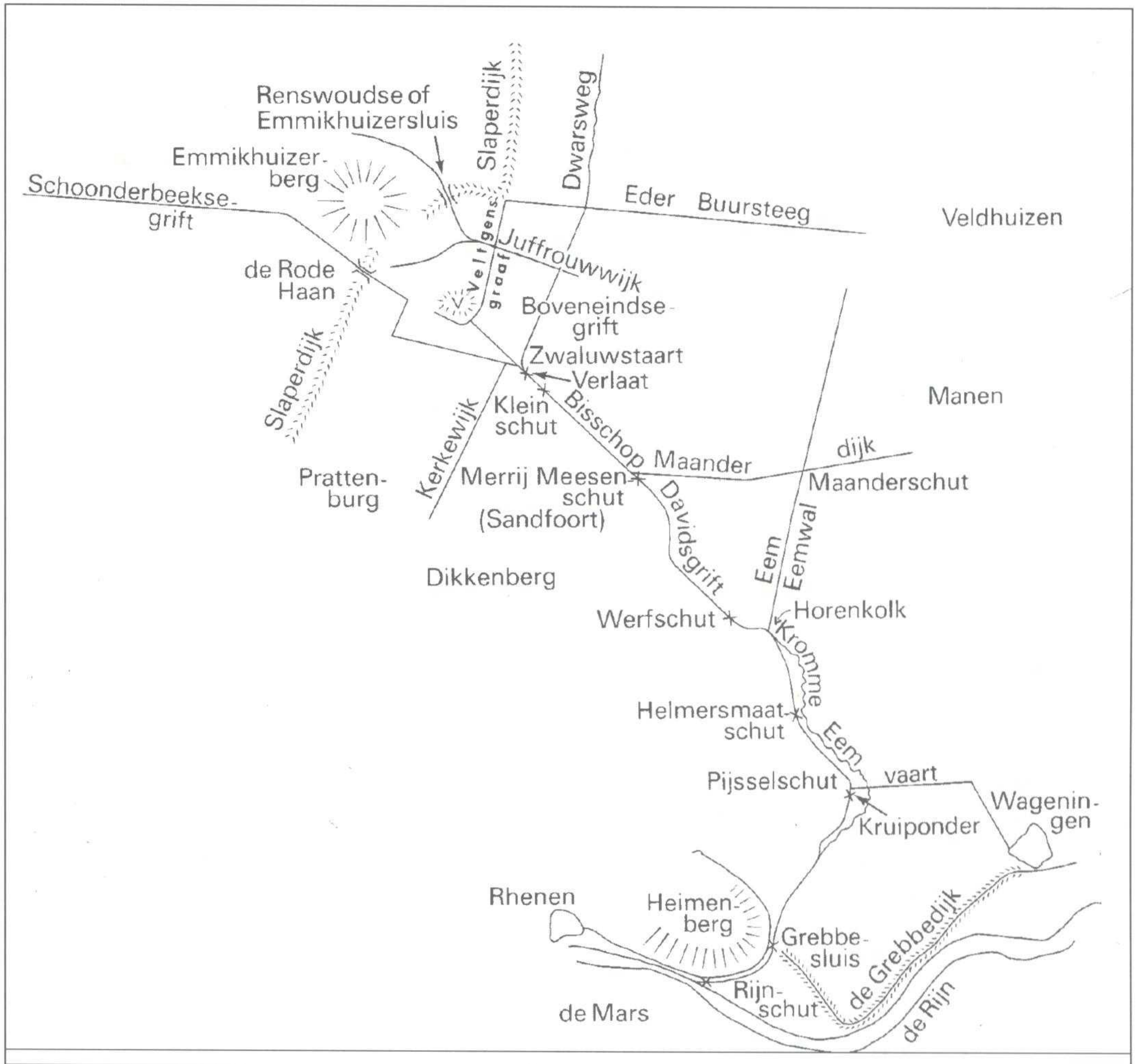
Vijftig jaar eerder was een soortgelijk project in dit gebied ook al op niets uitgelopen toen de Tweede Kamer met een meerderheid van 1 stem tot de aanleg van het tracé Amsterdam-Utrecht-Vreeswijk (het Merwedekanaal) besloot.

Misschien kon bemaling uitkomst bieden

In 1918 gaven de Gedeputeerde Staten van Utrecht een ingenieursbureau de opdracht tot een ontwerp voor de uitwatering van de Exonereerende Landen in de Rijn. Het plan omvatte de bouw van een gemaal bij Kruiponder met een capaciteit van 300 kubieke meter per minuut, en van een dergelijk kanaal bij de Grebbesluis met een capaciteit van 350 kubieke meter.

De stichtings- en exploitatiekosten bedroegen voor een stoomgemaal f 323.000,- en voor een elektrisch gemaal f 241.800,-.

In hetzelfde rapport werd ook nog een tweede plan naar voren gebracht. Het betrof de afsluiting van de Eem bij Eembrugge door middel van een schut- en keersluis en de bouw van een groot elektrisch gemaal aldaar voor



Tekening uit het boek "De Gelderse Vallei" van H.P. Deys (1988). Het geeft een prachtig overzicht van de wegen, waterlopen en dijken enz. van de Exonereerende Landen zo rond 1714. Ook de locaties Kruiponder en Grebbesluis zijn hierop prima terug te vinden.

het bemalen van de gehele Gelderse Vallei, een gebied ter grootte van ongeveer 76.000 ha. De maximale capaciteit van het gemaal zou 2400 kubieke meter per minuut moeten bedragen. In dit plan was tevens begrepen de verbetering en verruiming van de Lunterse en Barneveldse beek. De aanlegkosten inclusief de jaarlijkse exploitatiekosten waren begroot op nagenoeg f 2.000.000,-.

De Gedeputeerde Staten van Utrecht en Gelderland kozen uiteindelijk voor het laatste plan omdat dit de goedkoopste oplossing bleek als men de grootte van de gebieden in aanmerking nam.

Het Rijk verklaarde zich bereid een subsidie te verlenen van 45% van de aanlegkosten. Van de resterende 55% zou 42,5% tussen de provincies Utrecht en Gelderland worden verdeeld in naar evenredigheid van de hoeveelheden water, die door de landen in Utrecht en Gelderland bij Amersfoort op de Eem werden geloosd. De overige 12,5% kwam ten laste van de direct belanghebbenden. De kosten van onderhoud en exploitatie zouden geheel ten laste komen van de waterschappen die reeds bestonden of nog zouden worden opgericht.

Intussen was de wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee (14 juni 1918 St.bl. 354) tot stand gekomen waarbij berekend was dat na de afsluiting werken als de bovengenoemde geen groot nut meer zouden hebben. Niettemin liet het zich aanzien dat begin 1922 met de aanbesteding van de sluiswerken en het gemaal zou kunnen worden begonnen.

Maar op 8 februari 1922 berichtten de Gedeputeerde Staten van Gelderland dat zij aarzelden om onverwijld tot uitvoering van de plannen over te gaan. Zij meenden dat, gezien de weinig rooskleurige toestand van 's lands financiën de toegezegde subsidie pas in 1923 of later op de begroting zou worden geplaatst. Ook gaven zij er de voorkeur aan vooraf overleg te plegen met de belanghebbende waterschappen voorzover die reeds bestonden of nog moesten worden opgericht.

In de Tweede Kamer ontstond nu ook verzet daar de kosten voor de belanghebbenden te hoog werden gevonden. Hetzelfde gold voor de te verlenen subsidie. Ook werd bemaling van de Eem overbodig geacht zodra de Zuiderzeewerken zouden zijn uitgevoerd.

Uiteindelijk ging ook de minister zich afvragen of het wel verantwoord was om grote sommen geld aan de werken te besteden. Hij begreep dat door aarzeling van de Gelderse Staten de ontworpen afsluitingswerken van de Eem niet spoedig zouden worden aangevangen. Het profijt van deze werken zou steeds kleiner worden en na de totstandkoming van het Eemmeer zouden de werken helemaal geen nut meer hebben. Misschien zouden er dan zelfs kosten ontstaan als de dan onnodig geworden hindernissen voor de scheepvaart weer moeten worden opgeruimd.

Op grond van het bovenstaande en natuurlijk ook met de overweging dat men nog steeds belanghebbende was bij de aanleg van een groot kanaal door de Vallei (zie hiervoor), besloten de Staten van Utrecht en Gelderland in 1927 van de uitvoering van de plannen af te zien.

Hoe was de afwateringsproblematiek dan wel op te lossen?

Op 16 april 1931 werd door de Minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw een commissie ingesteld die de opdracht had de afwatering van de Gelderse Vallei te verbeteren.

Leden van deze commissie waren o.a. de burgemeesters van Amersfoort, Veenendaal en Ede (mr.dr.C.O.Ph. baron Creutz) alsmede de voorzitter van

de dijkstoel van Wageningen en Bennekom.

Onder deze verbeteringen werden alle werken en maatregelen verstaan die nodig zouden zijn om de zogenaamde bovenslaperdijkse landen en de lage gronden in het gebied van de hele vallei zodanig te ontwateren als in het belang van de landbouw vereist werd. Ook had men rekening te houden met de belangen van scheepvaart en industrie, en met de reiniging van afvalwater. Ook de aanleg van een binnenscheepvaartkanaal was niet uitgesloten. Zoals duidelijk zal zijn bleek deze opdracht weer zeer ruim, ondanks het feit dat een jaar eerder besloten was de kanaalverbinding van Amsterdam met de Boven-Rijn tot stand te brengen.

Toen op 28 februari 1933 de commissie haar rapport indiende, bleek dat zij haar werkzaamheden in dit stadium had moeten beperken tot het aangeven van maatregelen die een onbelemmerde afvoer van het water mogelijk zouden maken. Zij achtte in haar rapport twee alternatieven mogelijk: de aanleg van een scheepvaartkanaal, tevens afwateringskanaal, genaamd "Rijn-Eemkanaal", of de aanleg van een kanaal alleen ten behoeve van de afwatering en genaamd "Valleikanaal".

Het Rijn-Eemkanaal

Met een scheepvaartkanaal door de Gelderse Vallei, als verbinding tussen de Neder-Rijn en de Eem zouden niet alleen de scheepvaartbelangen van Wageningen, Veenendaal en Amersfoort zoveel mogelijk worden gediend, maar het moest ook voor de afwatering van nut zijn.

Wat de scheepvaartbelangen betreft achtte de commissie een kanaal, dat geschikt zou zijn voor schepen van 500 à 600 ton ruimschoots voldoende (grotere schepen konden overigens de Eem toch niet bevaren). Niettemin verdiende het aanbeveling om rekening te houden met een mogelijkheid om het eventueel tot een 1000-tons kanaal te verruimen. Verder zou het kanaal van belang kunnen zijn voor de landsverdediging (Grebbe-linie).

Het tracé volgde in hoofdlijnen vrijwel rechtlijnig de Neder-Rijn bij Wageningen tot Amersfoort; ging met een grote boog aan de oostkant om deze stad heen en eindigde in de Eem.

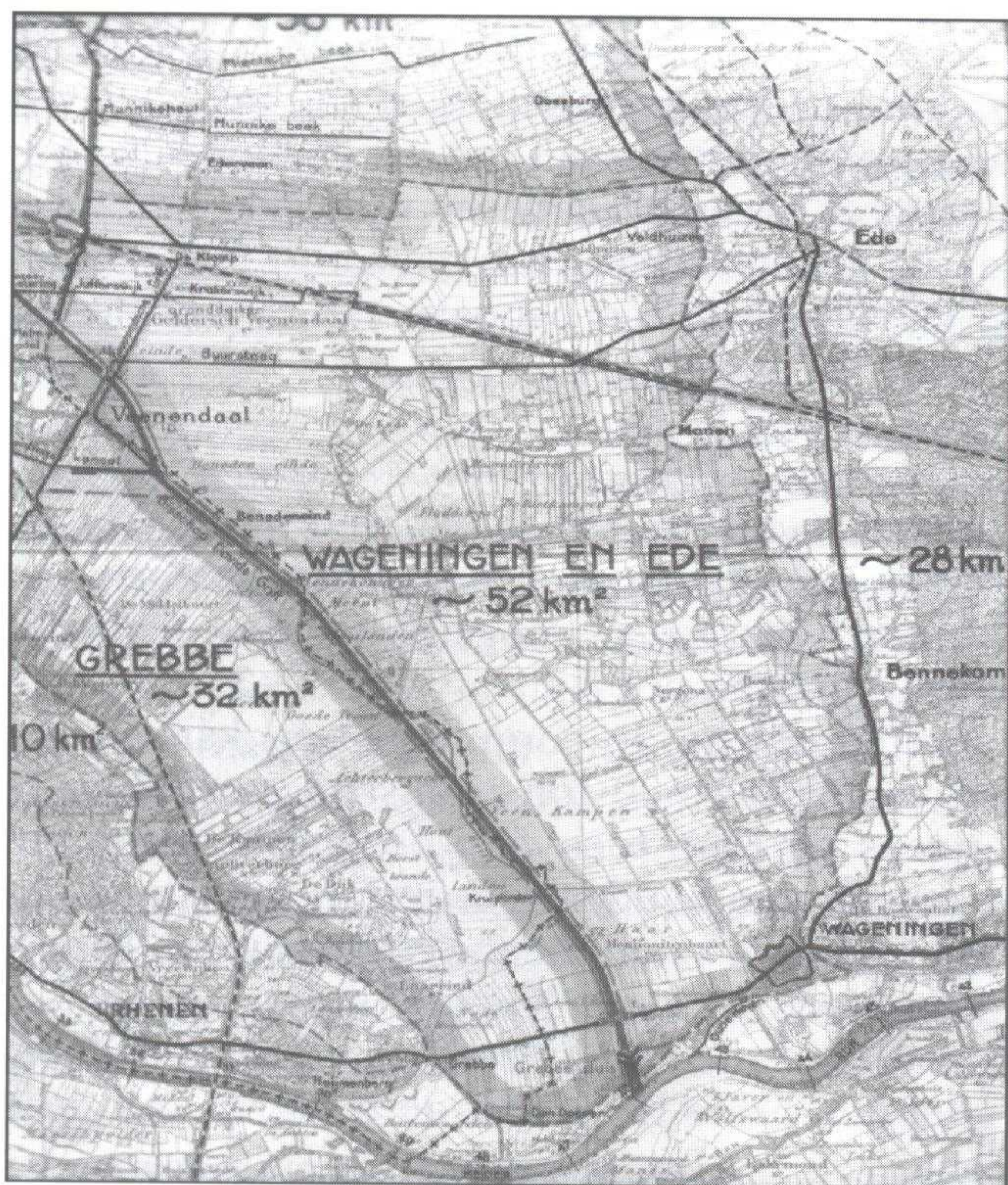
Voor Ede betekende dit dat het kanaal bij de sluis door de Grebbedijk Edes grondgebied zou bereiken en vandaar in rechte lijn zou worden doorgetrokken naar Kruiponder en daarna de Bisschop Davids Grift volgen tot het Omleidingskanaal bij Veenendaal. De afgesneden bochten van deze Grift konden dan worden gedempt.

Aan de oostzijde van het Benedeneind van Ede bevond zich aanzienlijk meer bebouwing dan aan de westzijde, zodat het aanbeveling verdiende de oostzijde te ontzien. Het kanaal zou dan aan de westzijde van het Benedeneind tot aan het Omleidingskanaal lopen. De Grift zelf kon worden versmald tot een afwateringssloot.

Van het beginpunt van het Omleidingskanaal werd het te graven kanaal oos-

telijk om Veenendaal heen getraceerd en wel zodanig dat het volledig bebouwde Boveneind op een gunstig punt ten zuiden van de Buursteeg werd gekruist. Vandaar zou het kanaal de spoorlijn en de Rijksstraatweg Ede-De Klomp kruisen. Iets ten noorden van deze kruising zou de Slaperdijk worden doorsneden waarna het tracé tot Amersfoort weer recht zou zijn.

De Gelderse Vallei zou door de aanleg van het Rijn-Eemkanaal kunnen worden verdeeld in vijf voor hun afwatering onafhankelijke van elkaar zijnde gebieden. Te onderscheiden zouden zijn de door het kanaal in tweeën



Tekeningen van het zuidelijk deel van de Gelderse Vallei waarop het ontworpen Rijn-Eemkanaal staat ingetekend. De Grift zal in deze plannen geheel verdwijnen. In kapitalen staan de nieuw te vormen waterschappen aangegeven met de oppervlakten van hun afvoergebied (rapport bij oud archief Veenendaal)

het graven en het plaatsen van alle kunstwerken kwamen uit op f 8.000.000,—. Hiervan zou het Rijk 3/4 deel voor zijn rekening nemen en

gesplitste Exonereerende Landen, de oostelijk van het kanaal gelegen stroomgebieden van de Lunterse Beek en de Barneveldse Beek en tenslotte het gebied aan de westzijde van het kanaal tussen de Slaperdijk en Amersfoort, welk gebied voor zijn afvoer aangewezen zou blijven op de Heiligenberger Beek en de stadsgrachten van Amersfoort. (Deze gebieden zouden de natuurlijke begrenzing van de toekomstige waterschappen vormen).

Het Rijn-Eemkanaal werd voldoende groot geacht om het afgevoerde water uit deze gebieden op te nemen -Tekening van het zuidelijk deel van de Gelderse Vallei waarop het ontworpen zonder dat daardoor de scheepvaartbelangen zouden worden geschaad.

De geraamde kosten, inclusief de grondaankopen,

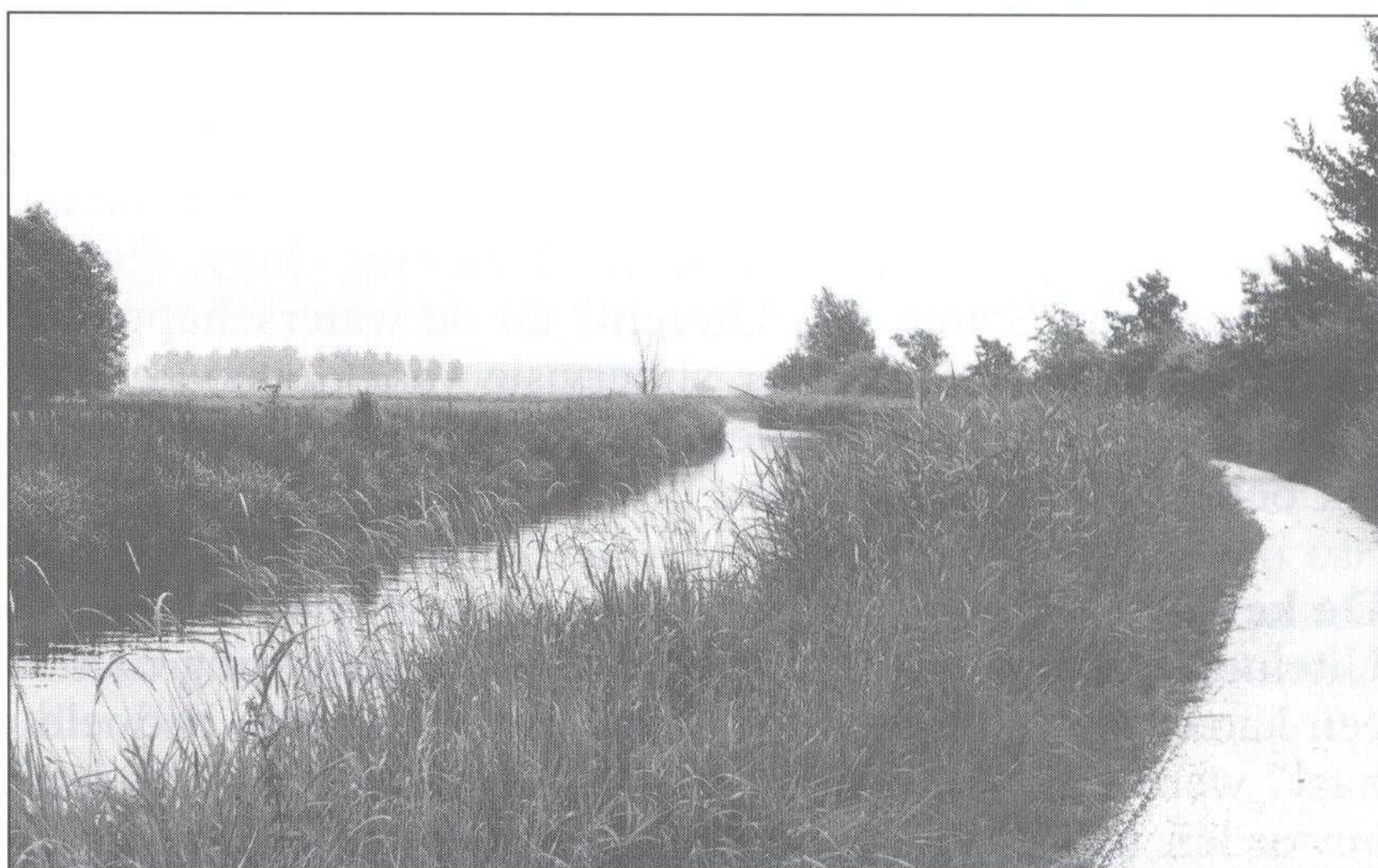
de provincies Utrecht en Gelderland alsmede de gemeenten Amersfoort, Veenendaal en Wageningen tezamen 1/4 deel. Het kanaal zelf zou in onderhoud en beheer van het Rijk komen en nieuw op te richten waterschappen zouden moeten bijdragen in de kosten ervan.

Het Valleikanaal

Als tegenhanger van het Rijn-Eemkanaal werd ook nog onderzocht hoe een doeltreffende verbetering in de waterhuishouding van de Gelderse Vallei tot stand zou kunnen worden gebracht door de aanleg van een afwateringskanaal, genaamd Valleikanaal.

De meest rationele oplossing zou zijn het graven van een afleidingskanaal van de Lunterse Beek (ten noordoosten van Woudenberg), langs de Grebbelinie naar de Eem. Het tracé volgde dus de Bisschop Davids Grift, het Omleidingskanaal, de Broekersloot, de Lunterse Beek, het genoemde afleidingskanaal, langs de Grebbelinie en daarna, op enige afstand van Amersfoort, naar de Eem.

De kosten van dit project werden begroot op f 1.450.000. Hiervan nam het rijk 45% voor zijn rekening, de provincie Utrecht 33% en de provincie Gelderland 22%. Het kanaal zou worden aangelegd door de provincie Utrecht, die ook voor het beheer en onderhoud verantwoordelijk zou zijn. De jaarlijkse kosten zouden echter door de nieuw op te richten waterschappen moeten worden opgebracht.



De Bisschop Davidsgrift is door de eeuwen heen de hoofdwaterafvoer van de Exonereerende Landen geweest. Vroeger was het gemiddelde waterpeil bij de sluis de Rode Haan 5.30+ NAP (maar ook vaak 5.50-6.00+ NAP). Als de verbeteringswerken worden uitgevoerd wordt dit peil volledig beheersbaar en zal dan uitkomen op 4.60+ NAP.

(foto: F.G. van Oort)

Nadat het Rijn-Eemkanaal of het Valleikanaal zou zijn aangelegd zouden de bestaande waterschappen en de conventies van 1714 en 1727 worden opgeheven.

Nieuwe waterschappen

De structuur van ons land en van ons staatsbestel maakte de oprichting van waterschappen noodzakelijk. In een groot deel van de Gelderse Vallei bestonden dergelijke instellingen al. Zo kende men de “Collegiën der Exonereerende Landen” (de aanduiding van de waterschappen uit het zuidelijk deel van de Gelderse Vallei). Deze traden op om de Grebbedijk te herstellen en te verzwaren, “ende een waterlossinge te maacken door den Slaperdijk na Amersfoort in de Eem en Zuyder-Zee”. Volgens het archief van het Veenraadschap werd een dergelijk gezamenlijk optreden al in 1571 vermeld en het werd regel sinds de conventie van 1714.

Daarnaast waren bekend: het waterschap “de Rhenensche Nude en Achterbergsche Hooilanden”, “het Polderdistrict Wageningen en Bennekom”, “het Veenraadschap der Geldersche en Stichtsche Veenen”, de buitenpolder “Maanen en Veldhuizen”, het “College ter Directie van den Slaperdijk” en het “Heemraadschap de Rivier de Eem, beken en aanleve van dien”.

De commissie stelde voor deze waterschappen en de conventies van 1714 en 1727 op te heffen. Ervoor in de plaats kwamen de nieuwe waterschappen Grebbe, Heiligenberger Beek en Lunterse Beek (onder supervisie van Gedeputeerde Staten van Utrecht) en de waterschappen Barneveldse Beek en Wageningen-Ede (onder supervisie van Gedeputeerde Staten van Gelderland). De laatstgenoemde instelling werd tevens verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de Grebbedijk.

De keuze

Uiteindelijk werd gekozen voor de tweede oplossing namelijk de aanleg van een kanaal dat uitsluitend voor de afwatering was bedoeld en dat “Valleikanaal” werd genoemd. De kosten waren in de loop der jaren toch wel hoger geworden want in 1946, toen het kanaal vrijwel gereed was, liet de begroting een bedrag van f 2.400.000,— zien.

Eindelijk, ruim twee eeuwen na de eerste perikelen, hadden de betrokken partijen elkaar gevonden. Het was wenselijk, nu de gemeenschap zoveel geld voor het project beschikbaar stelde, om deze kans om een behoorlijke afwatering te realiseren met beide handen aan te grijpen.

In de praktijk bleek de vroegere negatieve instelling van de streekbewoners niet meer te bestaan. Er viel zelfs in de vallei, met name in de gedeelten die het meest van de waterlast te lijden hadden, een positieve instelling te bemerken om zich voor het realiseren van het project in te zetten.

Juist op het gebied van de bodemexploitatie openden zich nieuwe perspectieven.

De landerijen konden intensiever worden gebruikt en hier en daar was al weer beweiding mogelijk. Vooral de kwaliteit van het grasland verbeterde gestaag en het alom aanwezige blauwgras werd verdrongen. Het spreekt vanzelf dat deze verbeteringen niet incidenteel maar in onderlinge samenwerking werden ontworpen en uitgevoerd.

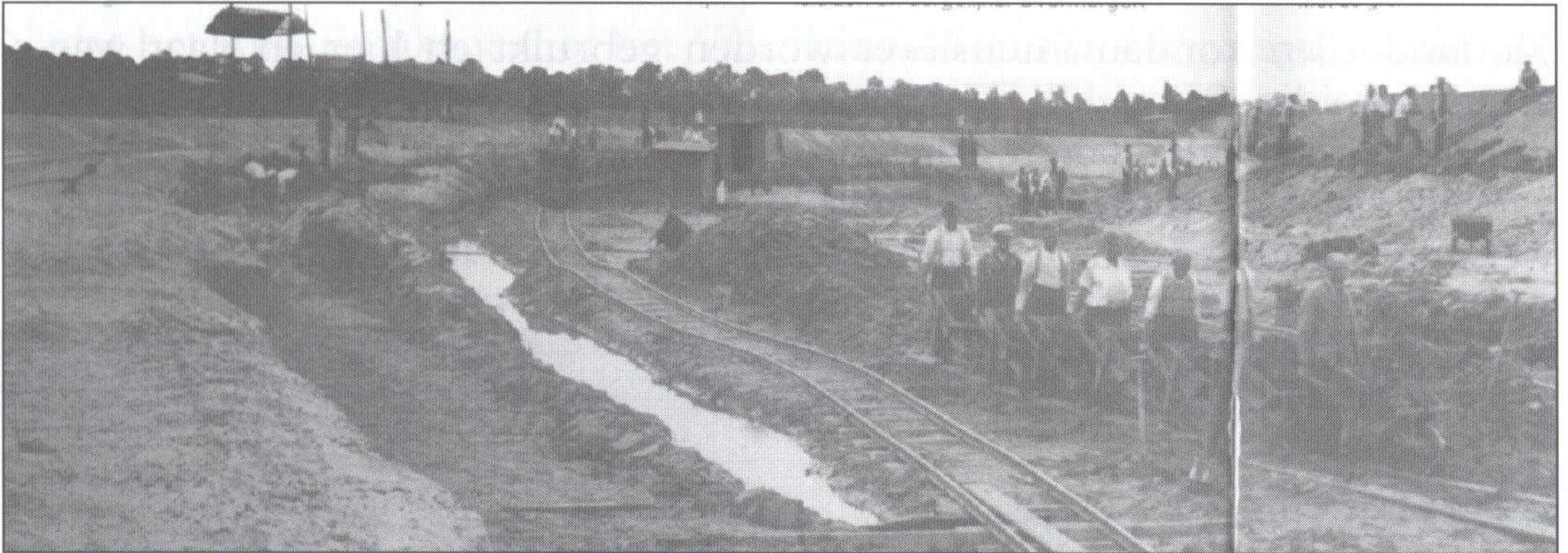


Foto van het "haken" bij de aanleg van het Valleikanaal. Het graven van het kanaal werd in werkverschaffing uitgevoerd. Dit hield in: zo veel mogelijk handen aan het werk, ondanks dat het machinaal veel sneller zou worden uitgevoerd. Haken wil zeggen: de man beneden in de put neemt een schep aarde die hij vervolgens op de schep van de man, die een meter hoger staat, deponeert. Deze doet weer hetzelfde, net zo lang tot de aarde boven is. In deze put werken \pm 80 arbeiders (toestemming Arcadis, Arnhem)

Zo kwam de ruilverkaveling in de gemeente Veenendaal tot stand. Deze was grensoverschrijdend want ook delen van Rhenen en Ede (dat de grootste oppervlakte in de verkaveling inbracht) behoorden tot het gebied.

Uiteindelijk kan worden vastgesteld dat de aanleg van het Valleikanaal, de oprichting van nieuwe waterschappen, de inpoldering van de Zuiderzee, de grootschalige beeknormalisatie en de ruilverkaveling er gezamenlijk toe bijdroegen dat er een einde kwam aan onhoudbare toestanden en langdurige (ruim twee eeuwen) onenigheid.

Een aardige bijkomstigheid was nog dat de vrede in de Gelderse Vallei tussen Geldersen en Utrechters in 1940 werd getekend in hotel "De Wereld" te Wageningen. In dezelfde zaal zou vijf jaar later de bevrijding van geheel Nederland een feit worden !



Nogmaals het graven van het Valleikanaal. Ook hier geldt weer: veel handen aan het werk. Het smalspoortje wordt ook gebruikt maar de lorries worden meestal met handkracht voortgeduwd. (toestemming Arcadis)

Bronnen:

H.P.Deys, De Gelderse Vallei, overzichtskaartje nr.4

Dr. J.G.Thoomes, Vier eeuwen Veenendaal

Rapport: Afwatering Geldersche Vallei 1933. Alg. Landsdrukkerij Den Haag

De Kanaalvereniging "De Geldersche Vallei": Voorlopig ontwerp voor een groot scheepvaartkanaal door de Geldersche Vallei 1919

J.Gazenbeek, 100 jaar Provinciale Waterstaat Gelderland

Archief gemeente Ede

Archief gemeente Veenendaal

Het museum is in het bezit van onderstaande foto van een huwelijk. Wij zouden graag weten wie het bruidspaar is. Herkent u uzelf of personen, geeft u dan een berichtje aan het museum.



een winkel
vol (cadeau-)
ideeën voor
binnen en
buiten

Geels

E D E

Grotestraat 111, Ede Tel.: 0318 61 92 92
geels@geelsede.nl www.geels-edede.nl

voor een
volledige
impressie
bezoek
onze
internet
site



Fahrenheitstraat 24
Postbus 262
6710 BG Ede
Tel. : (0318) 624 523
Fax: (0318) 625 161

- 24 uurs glasservice
- Onderhoudsschilderwerk
- Nieuwbouw
- Utiliteitsbouw
- Isolatieglas
- Voorzetramen
- Rolluiken
- Zonweringen enz.

Arnhem, Barneveld, Ede, Renkum

Wessels

Modestoffen

wessels modestoffen Boogstraat 4-8, Ede
0318-617215

Op het gebied van internationale modestoffen is
Wessels een begrip in de regio's Arnhem, Barneveld,
Ede, Renkum en omgeving.

- modestoffen gevarieerd van:
- trendy tot klassiek
 - lycra tot bruidsstoffen
 - ieder seizoen aanbiedingen
 - deskundig advies.

Kortom een veelzijdig assortiment

Periodieken, handelsdrukwerk,
brochures en folders
met vakmanschap vervaardigd bij:



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

AANNEMERSBEDRIJF

WILLEMSSEN & ELBERTSEN EDE

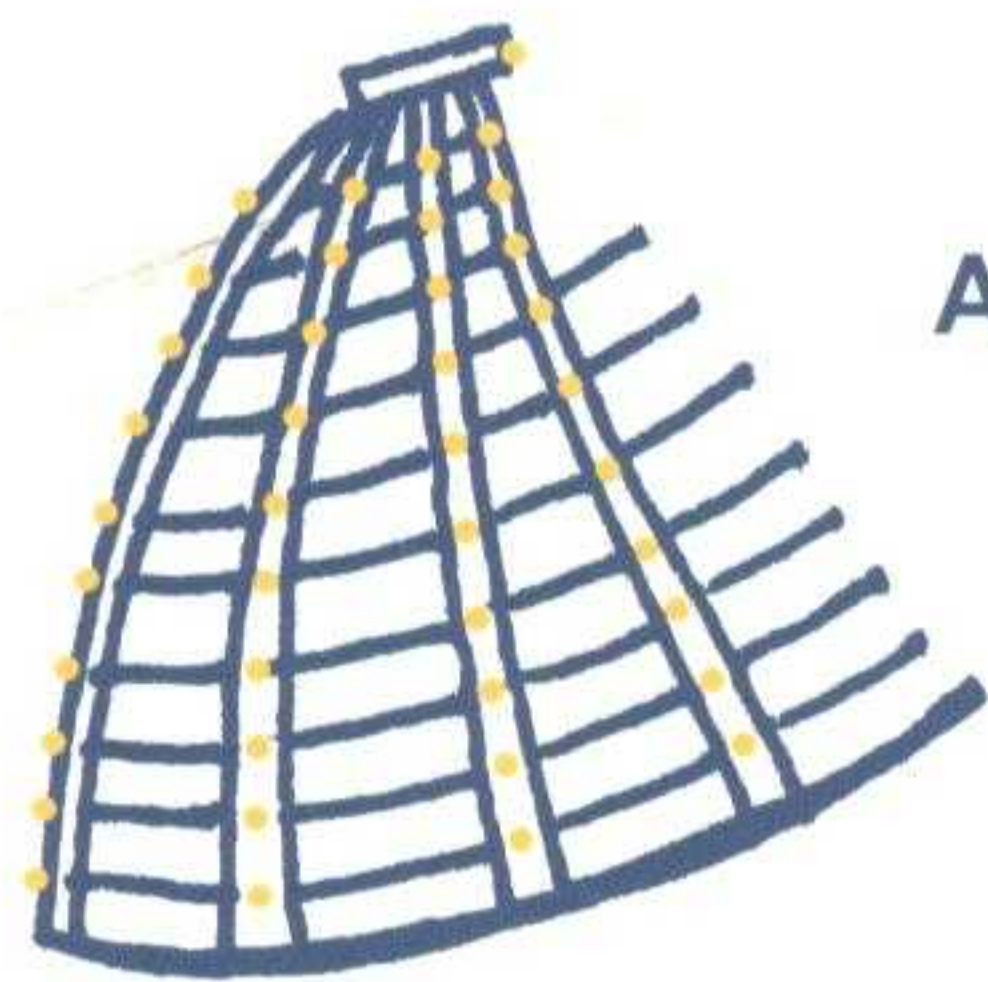


**NIEUWBOUW
VERBOUW EN ONDERHOUD**

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

HISTORISCHE LINGERIE COLLECTIE

zoekt



ANTIEKE VORMGEVENDE ONDERKLEDING

korsetten, crinolines, tournures,
valse boezems, stijve onderrokken e.d.



organiseert

LEZINGEN, WORKSHOPS e.d.

0318-655019 (buiten kantooruren)