



# Historische Kring IJsselstein 17 (mrt. 1981)

<https://hdl.handle.net/1874/10055>

# Touw, touw en nog eens touw (1)

door **W.T. Bunnik, Utrecht**  
**C.A. van Duuren, Lopik**  
**A.H. Goes, IJsselstein**  
**Ch. W. Vink, IJsselstein**

Verantwoording.

Waarom een artikel over de touwbaan ?

Allereerst vragen wij ons af hoe IJsselstein aan de straatnaam Touwlaan komt. Heeft deze naam te maken met het oude ambacht of is deze keus toevallig gemaakt ? Verder is onze belangstelling gewekt door advertenties in oude dagbladen, over het bestaan van een IJsselsteinse touwbaan, die scheepstrossen vervaardigt.

Als je dan probeert, daar wat meer over aan de weet te komen, zit je al snel met een grote stapel boeken voor je in de leeszaal van een of andere bibliotheek. Het resultaat van ons onderzoek is een artikel geworden voor ons tijdschrift. De schrijvers hopen, dat u net zoveel plezier zult hebben aan het lezen, als zij hebben gehad bij het spuurwerk in diverse boeken en documenten.

Tenslotte bedanken wij iedereen, die ons heeft geholpen bij het verzamelen en verwerken van alle gegevens. In het bijzonder de familie Van der Neut uit IJsselstein, die ons informatie verstrekke omtrent de plaatselijke geschiedenis.

## INLEIDING

Binnen het kader van dit tijdschrift zal het te ver voeren om **alles** over touw en het vervaardigen ervan door de eeuwen heen te behandelen. Toch duiken we in de geschiedenis en we vertellen u over de verschillende soorten touw, hoe men ze maakt en waar ze voor gebruikt worden.

Natuurlijk treft u ook gegevens aan over IJsselstein zelf, zoals de plaats van de touwbanen en de produkten die in IJsselstein gemaakt zijn.

## GESCHIEDENIS

Reeds bij de meest primitieve volken is het gebruik van touw bekend. Touw is nodig om te kunnen vissen of om dieren mee te vangen. De gebruikte materialen zijn: dierlijk haar of plantaardige vezels.

De werkwijze bestaat uit het in elkaar draaien van de vezels tussen duim en vingers, of tussen de beide handpalmen. Omdat zo'n draad de neiging heeft uit zichzelf weer terug te draaien, is het noodzakelijk om de draad dubbel te nemen en dan in tegengestelde draairichting. Veel kinderen maken ook nu nog op deze manier een sleutelkoord.

Een koord zoals hierboven beschreven, is gevonden als versiering om een aardewerk pot ( $\pm 2500$  jaar voor Chr.)

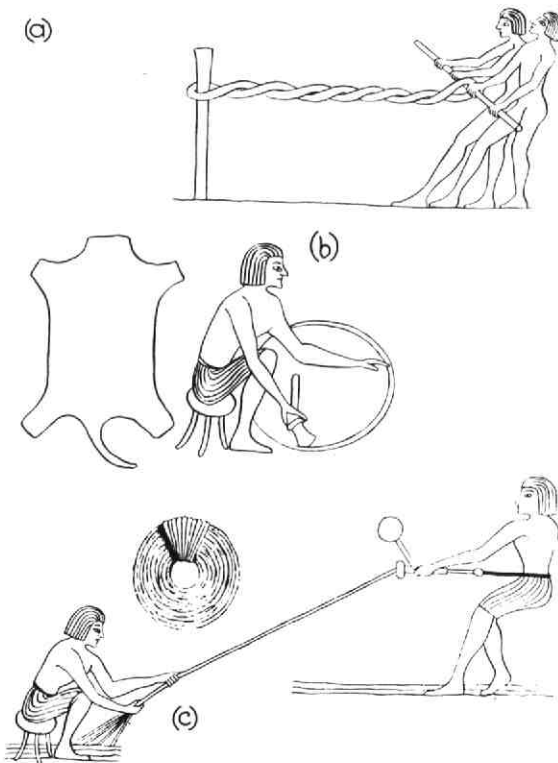
Doordat men steeds vaardiger wordt in het maken van touw, vindt het ook zijn

toepassing in de scheepvaart. Daar wordt touw gebruikt om de masten te stagen, de zeilen te hijsen, maar ook om te ankeren of bij het afmeren (trossen).

Door de goede klimatologische omstandigheden is in Egypte touw bewaard gebleven uit de prédynastische periode.

Dit touw bestaat uit twee rechtshandig gedraaide garens, die linksom in elkaar gedraaid zijn. Hieruit zal blijken, dat de fundamentele techniek door de eeuwen heen hetzelfde gebleven is.

Als grondstoffen worden in het oude Egypte genoemd, de bladvezels van de dadelpalm, maar ook de vezels van de papyrusplant, terwijl touwvondsten uit de 18e dynastie (1552 - 1306 v. Chr.) uit vlas blijken te bestaan.



Afbeelding van Egyptenaren die touw aan het maken zijn. In dit geval worden de touwen vervaardigd uit dunne repen leer (zie b.), welke uit een huid gesneden worden. De repen worden in elkaar gedraaid door de man met de riem om het middel. Deze laat het gewicht aan de riem rondslingeren waardoor de 4 repen ineendraaien, zijn helper zorgt ervoor dat dit gelijkmatig gebeurt (zie c.). De „touwen” kunnen dan weer dubbel genomen en ineengedraaid worden (zie a.).

De gebruiks mogelijkheden voor touw zijn eigenlijk onbeperkt. Uit deze vroege periode noemen we: touw gebruikt voor de visvangst, bij het jagen, maar ook als trek- of hijstouw voor het bouwen van de reusachtige pyramiden. Bovendien blijkt uit de bijbelverhalen, dat er vanaf schepen met netten wordt gevist. Alles bij elkaar dus al een ruim gebruik van touw.

In die geschiedenis maken we een sprong naar de 13e en 14e eeuw na Chr. Het beroep van **touwslager** is dan in Engeland algemeen verbreid en er bestaan al touwslagersgildes, dit zijn een soort vakverenigingen van touwslagers, terwijl sommige mensen „Touwslager” als achternaam gaan voeren. Als grondstof wordt

hennep genoemd en de hennep wordt beschouwd als: „Het beste tot dan toe gebruikt”.



Dit is een touwbaan in een Engels dorpje. De huisjes aan weerszijden zijn bewoond. De baan waarop gelopen wordt is hier bestraat. In de deur opening is het wiel te zien, daarboven staat de schoorsteen van de oven voor het teren van touw.

In de tijd van de Verenigde Oostindische Compagnie met zijn uitgebreide handel en scheepvaart ontstaat er in Nederland een grote vraag naar scheepstouw, zodat in de verschillende havensteden heel wat touwbanen opgericht worden. We kunnen deze periode beschouwen als de bloeitijd in het bestaan van de touwslagers.



Op dit plaatje uit de 17e eeuw ziet u een en al bedrijvigheid. Op de achtergrond ligt een touwbaan.

Onder het afdakje staat iemand aan het baanderswiel te draaien, terwijl de spinners langzaam achteruit lopen.

### **Michiel Adriaanszoon de Ruyter.**

Welke Nederlander kent het lied niet van het jongetje in een blauw geruite kiel? We zingen dan over Michiel Adriaanszoon de Ruyter. Hij was een jongen uit een gezin van 14 kinderen en werd geboren op 24 maart 1607 te Vlissingen. Vanwege zijn vele streken wordt Michiel van school gestuurd en daarna te werk gesteld, bij de rijke reders en kooplieden Lampsens, op de lijnbaan. Zijn verdiensten bedragen 6 stuivers per week. Het hart van Michiel trekt echter meer naar de zee en op 11-jarige leeftijd meldt hij zich als bootsmansjongen en voor de latere admiraal is het werk in de touwbaan gebeurd.



*Geschilderd door Ferdinand Bol, een van de leerlingen van Rembrandt.*

# 18. Een draaiersjongen. \*)

Ant. L. de Rod.

Jolig.

Richard Hol.

1. In een blauw-ge-rui-ten kiel Draai-de hij aan'tgroo-te wiel Den  
 2. Als ma-troos-je vlug en net Heeft hij voet aan boord ge-zet, Dat  
 3. Daar staat Hol-lands Ad-mi-raal, Nu een man van vuur en staal, De

1. gan - - - schen dag; Maar Mi-chiel-tjes jon-gens-hart Leed on-  
 2. hoor - - - de see. Naar Oost-in-je, naar de West, Jon-gens,  
 3. schrik - - - der see. 't is een Rui-ter naar den aard; Glo-rie-

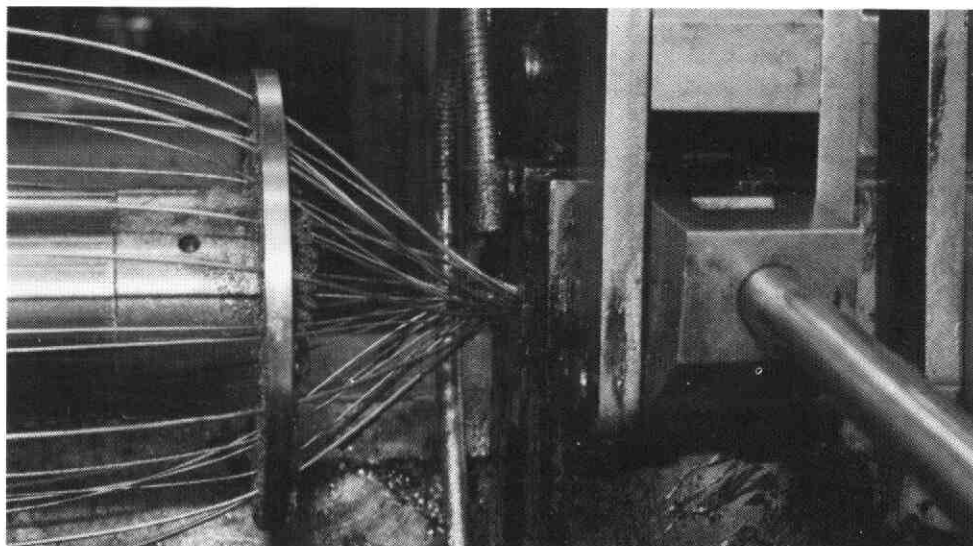
*terughoudend*

1. dra - ge - lij - ke smart, A - ach! a - ach! a - ach! a - ach!  
 2. dat gaat op - per - best! Ho - jo, ho - jo, ho - jo, ho - jo!  
 3. rijk zit hij te paard! Hoe - see, hoe - see, hoe - see, hoe - see!

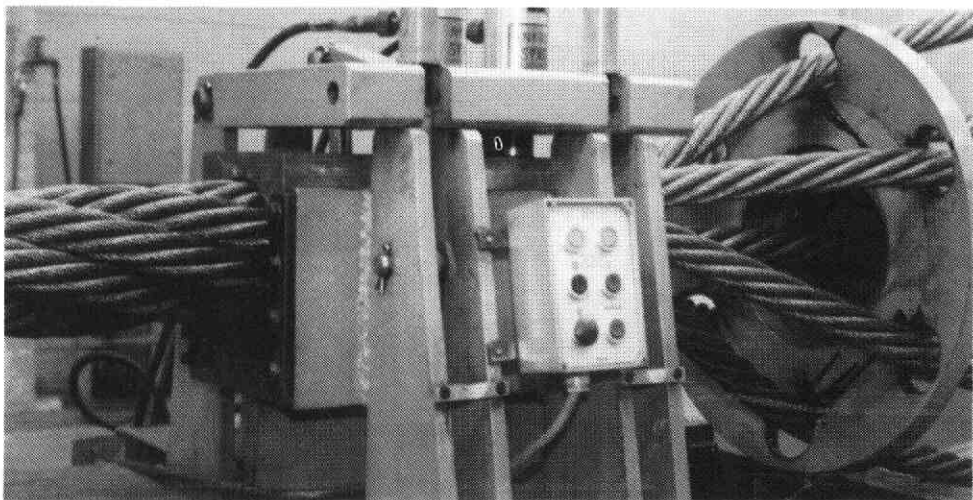
Na 1800 zien we een sterke daling van het aantal touwbanen in ons land. Dit komt voornamelijk door de beperking van onze vrijheid op zee door Napoleon. Er is nog wel werk op de zogenaamde fijngarenbanen. De banen waar uitsluitend scheepstouw gemaakt wordt verdwijnen echter.

In Engeland worden vlak voor 1800 enige uitvindingen gedaan, welke een omwenteling betekenen op het gebied van touwmaken. In deze periode worden door verschillende mensen machines ontwikkeld, waarmee draden in elkaar gedraaid kunnen worden. Dat is wel noodzakelijk geworden, omdat de schepen steeds langere en zwaardere trossen nodig hebben. In de loop van de tijd worden

Op de foto's hieronder is duidelijk te zien wat voor machines hiervoor nodig zijn. Reeds in 1866 worden in Engeland staalkabels gebruikt voor de constructie van zogenaamde „hangbruggen”.



*De verschillende staaldraden worden op de machine ineengedraaid tot een kabel.*



*De verschillende kabels worden ineengedraaid tot dikke trossen.*

die machines vervolmaakt, zodat tenslotte volledig geautomatiseerde garenspinnerijen ontstaan.

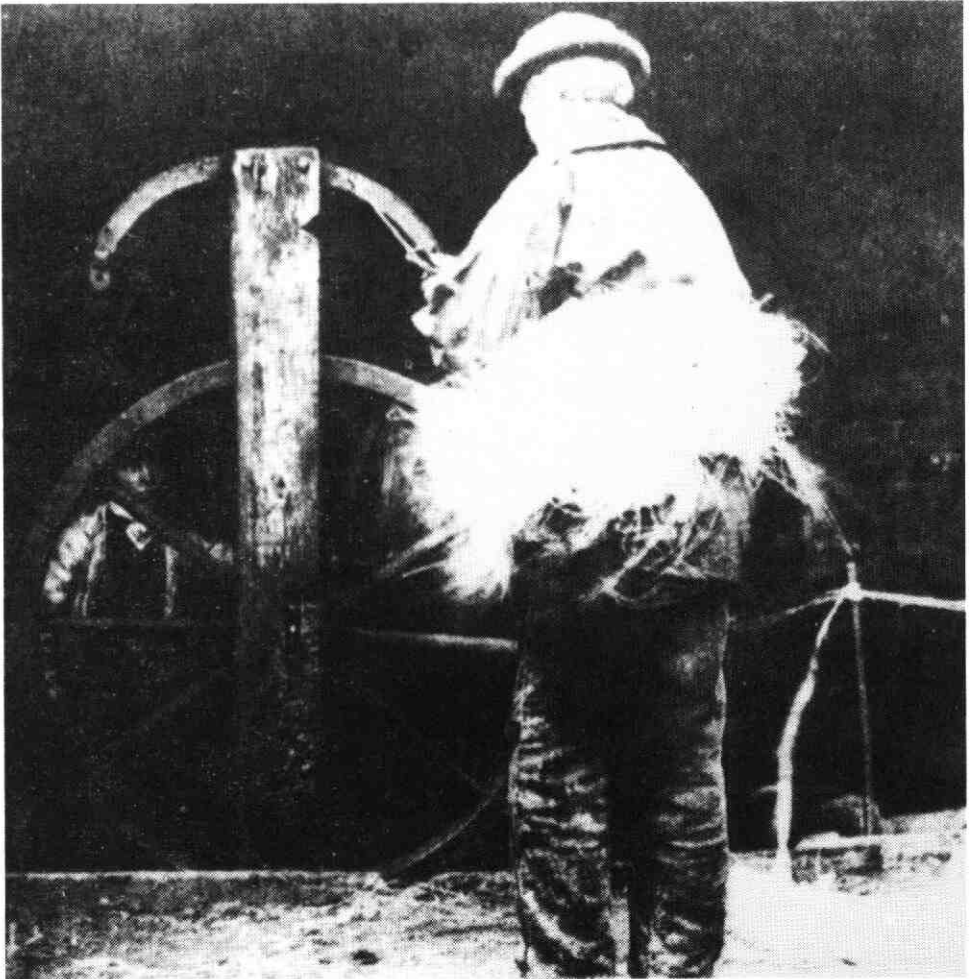
Met het in gebruik nemen van machines komt de mogelijkheid om staaldraden te gaan vervaardigen. Net als bij touw worden de verschillende staaldraden om elkaar gedraaid tot een dikke kabel. Door meerdere kabels ineen te draaien ontstaan weer trossen.

Ter vergelijking laten we ook twee afbeeldingen zien van een touwslager rond 1885.



*Al spinnend loopt de touwslager achteruit, de reeds gesponnen draad hangt hij op aan de „krukken” zodat deze niet vuil kan worden. Aan de linkerzijde hangen visnetten. Daarom nemen we aan met een havenplaats te maken te hebben.*





*De spinner heeft de hennep rond het middel gebonden en al spinnend voegt hij steeds nieuw materiaal toe. Op de achtergrond is een kind te zien, dat aan het wiel moet draaien.*

Hoewel staaldraden sterker zijn dan touwen, kan men niet overal staaldraad voor gebruiken. Een nadeel van staaldraad is bijvoorbeeld dat het niet mag knikken omdat anders op die plaats een breuk kan ontstaan.

Verder bestaat de kans op roestvorming waardoor de levensduur verkort wordt. De laatste ontwikkeling, die we u noemen, is die van de opkomst van kunstvezels. Kort na de tweede wereldoorlog wordt in Engeland polytheen ontwikkeld en in zeer korte tijd is men in staat van verschillende kunstvezels touw te maken. Ieder kent de „nylon“-sleepkabel voor de auto. Gemakshalve noemen we alle kunststoffen maar nylon; er zijn echter zeer vele soorten. Om er enkele te noemen: polyamide, polyester, polyetheen, polypropreen, aramide enz.

Deze kunstvezels vinden een ruime toepassing in onder andere de zeilsport.

## Hij vergaarde voorspoed al achteruitgaande.

Deze misschien wat merkwaardige titel laat zich gemakkelijk verklaren. Om touw te kunnen spinnen moet de touwslager steeds achteruitlopen tot aan het einde van de baan. Door nu de hele dag achteruit te lopen, verkrijgt hij een hoeveelheid touw en van de opbrengst daarvan moet hij leven. Vandaar het woord: voorspoed; dit woord is ons inziens niet helemaal goed gekozen, want voorspoed geeft een bepaalde welstand aan en dat de touwslagers rijke mensen waren, kunnen we beslist niet beamen.

Nadat we in het eerste deel de geschiedenis van het touwmaken in het algemeen besproken hebben, richten we nu onze aandacht op de IJsselsteinse geschiedenis.

In IJsselstein hebben al eeuwen geleden touwslagers gewerkt en gewoond. Zo lezen we in de „Resoluten” van 3 november 1778 het volgende:

„Geven met alle eerbied te kennen, Goris 't Hoen, Pieter Jacob van der Meulen en Dirk van den Bosch, dat sij supploten reeds sedert seven maanden begonnen hebben binnen deze stadt IJsselstein ene fabriek op te rigten, tot het bereiden, spinnen en weeven van hennep en vlas, aan welke fabriek thans reeds verscheidene in- en opgeseetenen deser stadt en Baronie, geheel of gedeeltelijk hun bestaan hebben en seer waarschijnlijk in vervolg van tijd nog merkkelijk andere hunne kostwinning vinden sullen.

Dat sij supploten tot verdere uitbreidinge en in standhouding dese nette onderneming, reeds sedert enige maanden sijn bepaald geweest tot het oprichten van ene touwspinnerij of lijnbaan en ten dien einde sig reeds tot vrij hogen prijs voorzien houden van een kundig man, om over dit werk en het onderwijs der leerlingen het opzigt te hebben, enz.” aldus de geciteerde brief.

In 1778 wordt dus reeds gesproken over het oprichten van een touwbaan. In 1839 lezen we het volgende in de burgerlijke stand: „ene Teunis de Lange van beroep **baander**, oud 23 jaar, gaat trouwen met Janna de Kruyf, dienstmeid, oud 20 jaar. Bij dit huwelijk waren getuigen: Jacobus Murk, timmerman, Hermanus de Kruif, **baander**, Hermanus Eliza Hoogendoorn, **baander** en Hendrik Krayesteins, **baander**”. De naam baander komt natuurlijk van: touwbaan.

De namen van de getuigen klinken voor IJsselsteiners beslist niet vreemd. Andere gegevens treffen we aan in het kadaster. Zo lezen we op 12 september 1865 het volgende:

„De lijnbaan genaamd „De Zon en Riviervaart” bestaande uit fabriek, woonhuis, schuur, hennepmagazijn, zes woningen, tuin en tuinland, alles naast elkander gelegen te IJsselstein nabij de stad in het waterschap Neder Oudland strekkende van de Achterslootsche dijk tot over de Eiterschen dijk, belend aan den ene zijde de stadswandeling en aan de andere kant den eigendom van den Heer Immink, enz.” Dit alles wordt door Mr. Arnoldus Grube verkocht voor de som van f 12.500,—. Voor de IJsselsteiners zal al duidelijk zijn dat we hier spreken over de Touwlaan. De Touwbaan lag dus tussen de Achtersloot en Eiteren. Het begin van de baan,

waar het wiel zich bevond, was gesitueerd aan de kant van de Achtersloot. Van lang niet alle touwbanen is te achterhalen waar ze geweest zijn of wanneer een bepaalde lijnbaan is opgericht of wanneer men er gestopt is met het werk. Dankzij de familie Van der Neut hebben we meer gegevens kunnen krijgen over de lijnbaan aan de Touwlaan. Deze baan bestond reeds in 1848 en was eigendom van de heer W. de Gruyter. De heer E. van der Neut is knecht bij de Gruyter en nadat de laatste naar Vlaardingen verhuist, begint Van der Neut een touwslagerij aan de Paardenlaan. Het wiel staat in een schuur, op de plaats waar nu de padvindersboerderij staat, en het uitlopen van de draad gebeurt langs de bomen in de richting van het Ewoudsgasthuis. Na de Paardenlaan komt de touwbaan op de Groenedijk terecht, dat moet ongeveer 1920 geweest zijn. Daarna wordt er in IJsselstein geen touw meer vervaardigd. Verder kunnen we nog vermelden, dat Doris Leeuwenstein bij Van der Neut in dienst is als „rad- of wieldraaier”.

Van al de IJsselsteinse touwbanen is vrijwel niets meer terug te vinden. Met uitzondering dan van de Touwlaan. Op de plaats waar vroeger het wiel zich bevond, staat nu nog onderstaand huis, met het bord: „De Oude Touwbaan”. Lopen we dan verder in de richting van Eiteren, dan komen we langs het huis met de naam: „de Lammeroen”. De naam lammeroen is ook afkomstig uit de touwslagerij.\* Op de onderstaande **nieuwe** foto's geven we iets weer van de **oude** situatie.



*De Oude Touwbaan*

*\* in het volgende deel van dit artikel wordt verklaard wat een lammeroen is.*



*De Oude Touwbaan*



*de Lammeroen*

De meeste touwbanen vinden we buiten de stad, dit in verband met de lengte van de banen. Soms zie je een touwbaan net binnen de stadswallen. In de binnenstad van IJsselstein treffen we in 1832 ook een touwbaan aan en wel tussen de Hofstraat en de Kloosterstraat, nu is daar het parkeerterrein tegenover het Fulcotheater. Eigenaar is de heer H. Roetsteen.

Voor wat statistische gegevens hebben we gebruik gemaakt van de Gemeenteverslagen. Zo worden in 1852 als eigenaars van een touwbaan genoemd: de heer J.P. Strick van Linschoten en de heer J. van Oosterwijk van Baak.

Het onderstaande overzichtje laat zien hoeveel mensen er werken in de touwbanen en wat hun verdiensten zijn.

Jaar	aantal touwbanen	volw.	kind.	loon per week	
				volw.	kind.
1854	1	22	6	f 6,—	f 1.50
1855	1	20	6	f 6,—	f 1.50
1856	1	20	4	f 7.50	f 1.90
1857	1	20	4	f 7.41	f 1.94
1861	1	29	3	f 6.50	f 1.30
					f 3.60
1862	1	29	3	f 6.50	f 1.30
					f 3.60
1863	1	20	6	f 6.50	f 1.30
					f 3.60
1864	1	25	6	f 6.50	f 2.20
1865	1	25	6	f 6.50	f 2.20
1866	2	48	13	f 6.50	f 2.20
1871	1	21	10	f 6.60	f 2.20

De eigenaars van de banen in 1866 zijn: A. Greebe en W. de Gruyter. In 1869 verenigen de handwerkslieden zich en wel in de Vereeniging voor fabriek en handwerknijverheid. Het aantal leden bedraagt 31 man.

In dat jaar is er nog maar 1 touwslager (W. de Gruyter). Tenslotte de periode 1886 tot 1896: gedurende deze jaren oefenen drie bekende personen het beroep van touwslager uit: W. de Gruyter, N. de Kruif en E. van der Neut.

Een andere bron van informatie vormen oude kranten.

Zo schrijft de Utrechtsche Courant van 23 april 1838 het volgende:

*„Hoezeer een gedeelte der lijnbaan van de ondergetekenden, genaamd „de Drie Vrienden”, gelegen te IJselstein, op den 12 dezer maand is afgebrant, hebben zij dienstig geoordeeld door deze kennelijk te maken, dat, evenwel in bestellingen van alle soorten van benodigd Touwwerk, dadelijk kan blijven worden voorzien.”*

*Hoest, Graafland en Strick.*

Op 5 september 1854 lezen we echter dat de lijnbaan „de Drie Vrienden” openbaar verkocht zal worden in het logement de Moriaan.

## **VERKOOPING VAN DE LIJNBAAN DE DRIE VRIENDEN.**

\* \* \* Op Woensdag den 4 October 1854, des middags ten 12 ure, zal te Ysselstein in het Logement *de Moriaan* in het openbaar worden verkocht:

De van oudsher gerenommeerde en in volle werking zijnde TOUWSLAGERIJ voor de groote Scheepvaart, genaamd *DE DRIE VRIENDEN*, met de daartoe behoorende in anno 1838 nieuw herbouwde Fabriek, Magazijnen, Woonhuizing, Arbeiderswoningen, Schuren, Loozen, losse en vaste Gereedschappen, breede Baan, lang 420 ned. Ell., beplant met 218 stuks zware Iepenboomen, en een stuk Bouwland, alles aan elkander gelegen te Ysselstein, nabij de Stad, van waar dagelijks gelegenheden bestaan, om het fabricaat naar elders te vervoeren.

Nadere informatie zijn te bekomen ten Kantore van den Notaris H. D. G. A. IMMINK te Ysselstein, terwijl de bezigtiging kan geschieden op Maandag en Dingsdag van elke week vóór den verkoop, voorzien van een toegangsbillet bij voornoemden Notaris verkrijgbaar.

Dat de lijnbaan niet voor lang in handen van dezelfde eigenaar blijft, wordt wel duidelijk als we de volgende stukjes uit het Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad lezen. In 1863 is de heer A. Greebe de nieuwe eigenaar van de Drie Vrienden, maar reeds in 1865 is dezelfde baan weer te koop.

## **LIJNBAAN**

### **DE DRIE VRIENDEN.**

\* \* \* De ondergetekende, eigenaar geworden van bovengemelde Lijnbaan, beveelt zich aan tot het leveren van **ALLE** soorten van **Touw werk**, tegen **billijk gestelde prijzen**. Op franco aanvraag worden aan belanghebbenden prijscouranten toegezonden.

IJsselstein  
1 Januarij 1863.

A. GREEBE.

*Utrechtsche Provinciale en Stads-Courant, 5 jan. 1863.*



Op Dingsdag den  
6. Junij 1865, des mid-  
dags ten 12 ure, zal te  
Ijsselstein, in het Lo-  
gement genaamd: **HET**

**WAPEN VAN IJSELSTEIN**, in het openbaar  
worden verkocht:

De van oudsher gerenommeerde en in volle  
werking zijnde **LIJNBAAN**, voor de groote  
Scheepvaart, genaamd: **DE DRIE**  
**VRIENDE**, staande en gelegen te  
Ijsselstein bij de stad, bestaande in een hecht  
en sterk **WOONHUIS** met **KOETSHUIS** en  
**STALLING** en zeer groot **FABRIEKGEBOUW**,  
daarachter staande **SCHUUR**, groot **HENNIP-**  
**MAGAZIJN**, twee **ARBEIDERSWONINGEN**,  
zeer breede en 420 Ned. Ellen lange **BAAN**  
en eindelijk een stuk **BOOMGAARD** en **BOSCH-**  
**LAND**, alles aan elkander gelegen, groot 1  
Bunder, 38 Roeden, 25 Ellen en in bijzonder  
goeden staat van onderhoud, zeer ruime reve-  
nuën afwerpende en alleen door toevallige  
omstandigheden te koop.

Bieder bij biljetten en nader onderrigt te  
bekomen ten Kantore van den Notaris H. D.  
G. A. IMMINK te Ijsselstein.

*Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad, 26 mei 1865.*

•• De Lijnbaan **DE DRIE VRIENDE**  
te Ijsselstein is **uit de Hand verkocht** en  
zal mitsdien de openbare veiling, **geen**  
**voortgang hebben.**

*Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad, 31 mei 1865.*

Hoewel men in IJsselstein wel boerentouw maar geen scheepstouw zal verwachten, lezen we toch over de fabricage van zware kabeltrossen bestemd voor 's Rijks Marine. Deze artikeltjes komen uit de Utrechtsche Provinciale en Stads-Courant van 1860 en 1861.

\*— Uit IJsselstein schryft men ons :

Van goederhand vernemen wij met veel genoegen, dat bij de aanbesteding van touwwerk voor 's Rijks Marine te Amsterdam op gisteren onze lijnbaan de drie Vrienden alhier niet vergeten is geworden, maar dat de wakkere eigenaar gelukkig genoeg is geweest, weder 50,000 Ned. ponden kabels, die binnen weinige maanden geleverd moeten worden, aan te nemen.

Als inwoners van IJsselstein verheugen wij er ons over, daar het welligt aan een vijf en twintig tal huisgezinnen tegen den naderenden winter veel goed zal doen, nu nog een ruim stuk brood te kunnen verdienen.

10 aug. 1861.

\*— Uit Ysselstein schrijft men ons :

Nadat sedert de maand Julij eene buitengewone bedrijvigheid geheerscht had aan de lijnbaan de drie Vrienden alhier, toebehoorende aan den heer Meelboom te Utrecht, zagen wij heden voor de tweede maal sedert dien tijd voor onze stad een vaartuig laden met een aantal zware kabeltrossen, naar men zeide, wegende meer dan 55,000 Ned. ponden, bestemd voor 's Rijks Marine. Wij brengen gaarne hulde aan den wakkeren man, die, gesteund door zijn vermogen en krediet, kracht en lust gevoelt, om door ondernemingsgeest en werkzaamheid aan meer dan dertig huisgezinnen hier een ruim middel van bestaan te bezorgen.

7 nov. 1860.





# Jaarverslag over 1980

door W.J.A. van Wijk.  
tekeningen N.A. Peeters.

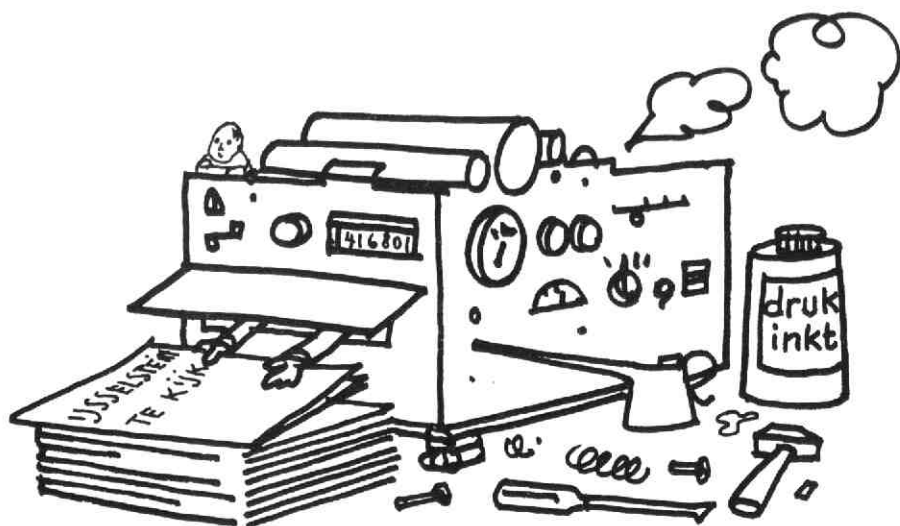
## 26 februari:

In samenwerking met de plaatselijke fotoclub „EF-ELF” wordt een dia-avond gehouden over het IJsselstein-van-nu. Ruim 400 kleurendia's worden er vertoond in overvloeiprojectie.

Na de pauze is er een quiz, waarbij de aanwezigen worden getest op hun kennis van onze plaats.

## 1 maart:

Een goed verzorgd boekje, onder de titel „IJSELSTEIN te KIJK”, verschijnt. Ruim 100 foto's en ansichtkaarten met uitgebreide toelichting geven een duidelijk beeld hoe het vroeger was. Deze uitgave is mogelijk gemaakt met medewerking van de plaatselijke Rabo-bank.



## maart:

Het veertiende tijdschrift komt uit. Het bevat artikelen over: het St. Katrijnmelken, het huis 's Heerendijk en zijn bewoners en een Engelse bommenwerper, die in 1942 in neergestort bij het Broekse Dijkje.

**30 april:**

Openstelling van de kasteeltoren.



**6 juni:**

De opening van het stadsmuseum.

**juni:**

Aflevering 2 van het huis 's Heerendijk, een verhaal over Koning Lodewijk in IJsselstein en in de serie „straatnaamgeving” wordt nu aandacht besteed aan Mr. Abbink Spaink. Dit zijn de onderwerpen van het juni-nummer van ons tijdschrift.

**9 september:**

De Kring verleent haar medewerking aan een contactavond met de leerkrachten en oudercommissies der scholen, die zijn aangesloten bij de Vereniging voor Protestants Chr. Kleuter- en Basisonderwijs.

**2 oktober:**

De heer A. Smaal van de Rijksdienst voor Monumentenzorg verzorgt een lezing met filmvertoning over monumenten.

**4 oktober:**

Ruim 60 personen hebben deelgenomen aan de excursie naar Leerdam, welke wij hebben georganiseerd.



**20 oktober:**

Meer dan 300 kinderen hebben in de herfstvakantie een prent met een tafereel voor het stadhuis anno 1900 ingekleurd.

**7 november:**

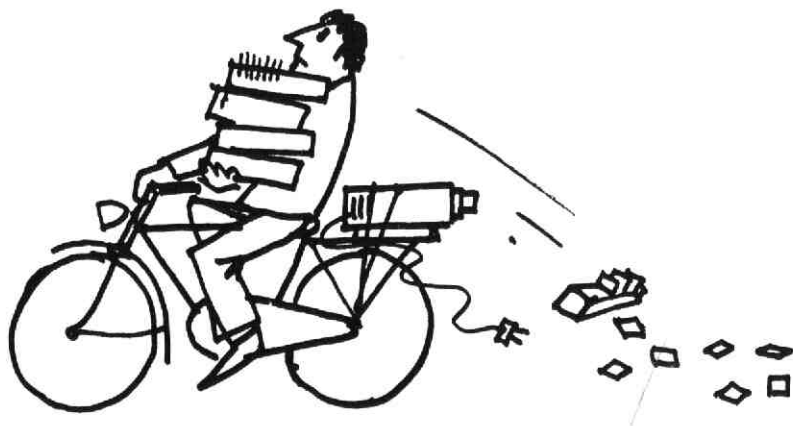
De vijfde verjaardag van de Kring.

**7 november:**

Een fraaie verzamelband verschijnt. Deze is bestemd voor hen die de boekjes van de Kring bewaren en handig willen opbergen.

**12 november:**

Een volledig nieuwe serie dia's over Oud-IJsselstein wordt vertoond in het Fulco-theater. Tevens wordt even stil gestaan bij het eerste lustrum.



**12 november:**

De bewoners van Haanderik en Dissel ontvangen een korte uiteenzetting van een haanderik en dissel in hun brievenbus.

**20 november:**

Wegens grote belangstelling wordt de dia-serie, welke op 12 november is vertoond, herhaald.

**20 november:**

In de bibliotheek houden wij een expositie m.b.t. de activiteiten van de Kring. De nadruk ligt op een non-stop diavertoning van oud en nieuw IJsselstein.

**30 november:**

Het „Ghselscap Goet ende Fijn” brengt een programma met Nederlandse en Vlaamse liederen uit de Middeleeuwen in het koffieconcert dat wij in samenwerking met de Stichting Kulturele Aktiviteiten IJsselstein hebben georganiseerd.

**december:**

Het zestiende tijdschrift bevat artikelen over „De Amstels van IJsselstein”, Jan van Goyen en het stadswapen van IJsselstein.

**31 december:**

De Kring heeft thans 651 leden.



**BESTUUR:**

*Voorzitter:* L. Murk, IJsselstraat 24, IJsselstein.

*Secretaris:* W.J.A. van Wijk, Kloosterstraat 11, IJsselstein.  
telefoon 03408 - 3941.

*Penningmeester:* W.G.M. van Schaik, Mr. Hobbemalaan 11,  
IJsselstein.

*Leden:* Mevr. A.T. Edelschaap-van Capelle en  
mevr. G.C.A. Pompe-Scholman.

*Bank:* AMRO-bank IJsselstein, rek.nr. 218400217, gironr. bank 2900.

**Redactie:**

Mevr. F.A.G.T. Mesman-Reijntjes, Paulus Potterlaan 23, IJsselstein, tel. 03408 - 1872.  
W.J. van Impelen, Kasteellaan 151, IJsselstein, tel. 03408 - 1968.

Donateurs ontvangen het tijdschrift gratis (3 of 4 nummers per jaar) en worden op de hoogte gehouden van alle activiteiten.

Nieuwe donateurs kunnen zich opgeven bij de heer W.G.M. van Schaik, M. Hobbemalaan 11, 3401 NA IJsselstein, tel. 03408 - 1873.

Voor inwoners van IJsselstein bedraagt de contributie minimaal f 17,50 per kalenderjaar. Zij die buiten IJsselstein wonen, worden verzocht f 5,— extra over te maken in verband met de verzendkosten van het tijdschrift.

**Inhoud:**

Touw, touw en nog eens touw (I) .....	1
Hij vergaarde voorspoed al achteruitgaande .....	9
Jaarverslag over 1980 .....	16