



# Historische Kring IJsselstein 87 (mrt. 1999)

<https://hdl.handle.net/1874/10069>

# Trekhond..... een hondenbaan!

De geschiedenis van de trekhond in IJsselstein

door L. Murk en K. Peeters

De wolven die in de vroege Midden-Steentijd woest en vraatzuchtig tekeer gingen, zullen niet vermoed hebben dat één van hun nakomelingen 10.000 jaar later de kar van een IJsselsteinse melkventer zou trekken. Hoe weinig serieus de voorgaande zin ook mag klinken, toch zit er een kern van waarheid in. De hond stamt af van een meng-ras van hondachtigen en de wolf is een belangrijke voorvader.

Natuurlijk weet geen mens met zekerheid te zeggen hoe het proces van wilde wolf tot gewillige melkboerenhond zich precies heeft voltrokken. Een aanneemelijke theorie is dat rond 8000 v. Chr. ergens in Noord-Europa de domesticering van hond-achtigen moet zijn begonnen. De wolven die zich in de omgeving van een nederzetting van mensen ophielden, werden door deze laatsten getolereerd, zolang ze maar niet al te agressief waren. Doordat de mensen uit het Mesolithicum van de rondzwervende wolven de wildste exemplaren uit zelfbescherming doodden, ontwikkelde zich in de loop van duizenden jaren een half-wild, half-tam wolfachtig dier, dat het woongebied van de mens ging beschouwen als het eigen territorium en dat tegen indringers verdedigde.

De prehistorische mens, op zijn beurt, onderkende het voordeel van de ongevraagde bescherming door zo'n wolfshond en het dier hechtte zich langzamerhand aan zijn nieuwe roedelleider: de mens. Later, toen men het fokken van deze hondachtige dieren onder de knie kreeg, werd er geselecteerd uit oogpunt van praktisch nut. De hond moest gezond en sterk zijn en niet agressief voor de bewoners van het territorium. Door selectief fokken ontstonden hondenrassen die geschikt waren voor de assistentie tijdens de jacht en rassen die hun dienst konden bewijzen als waakhond. De *Canis familiaris* verwierf triomfantelijk zijn plaats in de woning van de mens en bleef er vervolgens voorgoed wonen. Zeer oude rassen, waarvan de afkomst tot duizenden jaren terug te volgen is, zijn bijvoorbeeld de saluki (Perzische windhond), de Engelse dog (mas-



tiff) en de cardigan Welsh corgi (kortbenige herdershond).

In Nederland zijn door archeologen bij Swifterbant (Flevoland) sporen gevonden van een menselijke nederzetting. In de restanten van dit kamp trof men het gebeente aan van een hond. Dit is een bewijs dat ongeveer 6000 jaar geleden de hond op onze bodem al de status van 'huisdier' had.

In de omgeving van het tegenwoordige IJsselstein klonk zeker al rond het jaar 200 na Chr. vrolijk hondengeblaf. In "Archeologie van de Lopikerwaard" maakt R.J.Ooyevaar melding van:

*'Een schedel van een kleine hond gevonden bij de opgegraven boerderij in Bataau-Noord. Deze hond deed dienst als waakhond, ving ratten en werd gebruikt bij de jacht op klein wild. Het is een echt "boerderij-keffertje".'*

Van oudsher was de hond de onmisbare hulp van de mens bij de jacht, bij het verdedigen van hof en haard en bij het trekken van sleden. Zelfs bij het trekken van een niet te grote kar kon een hond goede diensten bewijzen. In het 19-eeuwse Nederland beschouwden de keuterboer en de kleine middenstander de hond als een goedkoop alternatief voor een trekpaard. Het zal duidelijk zijn dat alleen forse, gespierde honden daarvoor enigszins geschikt waren. In alle opzichten moest zo'n 'karhond', oftewel trekhond, werken als een paard. Men deed daar verder niet moeilijk over: de hond genoot nog geen bescherming van overheid of particuliere organisaties. In Nederland bestond de Dierenbescherming vanaf 1864, in Engeland was een dergelijke vereniging er al veertig jaar eerder.

Een mitrailleurkar met honden-tractie.  
Waarschijnlijk is de foto in 1914 genomen.



Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden in het Nederlandse leger trekhonden ingezet om de verrijdbare mitrailleurs te verplaatsen. De legerleiding kwam daar echter spoedig op terug, omdat het geblaf en gejam van deze 'soldatenhonden' bepaald niet bevorderlijk was voor een succesvolle, onverwachte aanval of een geslaagde, geheime verdediging.

### HET REGLEMENT VAN 1853

Tot ver in de negentiende eeuw was er in ons land niets wettelijk geregeld wat betreft het gebruik van de hond als trekhond. Iedere gemeente bepaalde zelf wat wenselijk was. Dat gaf natuurlijk problemen voor bijvoorbeeld rondreizende kooplieden, ketellappers en uurwerkmakers, die immers met hun hondenkar allerlei steden, dorpen en buurtschappen bezochten. Deze neringdoenden kregen dan vaak te maken met afwijkende bepalingen in de diverse gemeenten. Omdat dit in de praktijk tot onhoudbare situaties leidde, ontwierpen de Gedeputeerde Staten van elke provincie een aantal voorschriften waaraan iedere geleider van een hondenkar die zich op het grondgebied van die provincie bevond, zich moest houden. Dat was al een hele verbetering.

Zodoende verscheen op 1 december 1853 in het 'Provinciaal Blad' een reglement op het rijden met een hondenwagen binnen de provincie Utrecht. De dierenliefhebbers onder de lezers zullen als vanzelfsprekend aannemen dat dit reglement onder meer was geschreven om de trekhonden te beschermen tegen te zware werkomstandigheden of dierenmishandeling. Niets is minder waar! Het reglement noemde praktisch uitsluitend voorschriften over zaken als:

- hoe te handelen als een rijtuig met paarden naderde,
- welke wegen toegestaan waren voor een hondenkar,
- welk visum nodig was om met een hondenkar meerdere gemeentes binnen de provincie te kunnen bezoeken,
- welke geldboetes (variërend van f3,- tot f25,-) konden worden opgelegd bij overtredingen.

Een vergunning (consent of visum genoemd) moest door de eigenaar van de hondenkar worden aangevraagd bij de burgemeester van zijn woonplaats. Artikel 4 van het reglement vermeldt dan:

*'De burgemeester is bevoegd dit verzoek te weigeren:*

- a. *Bijaldien de verzoeker, ten aanzien van zijn gedrag, ongunstig bekend staat.*
- b. *Bijaldien het blijkt, dat de voorschriften van dit reglement niet behoorlijk door hem zijn nageleefd gedurende een vroeger tijdvak, ofschoon ook geene regtsvervolging heeft plaats gehad of wel vrijspraak is gevolgd.'*

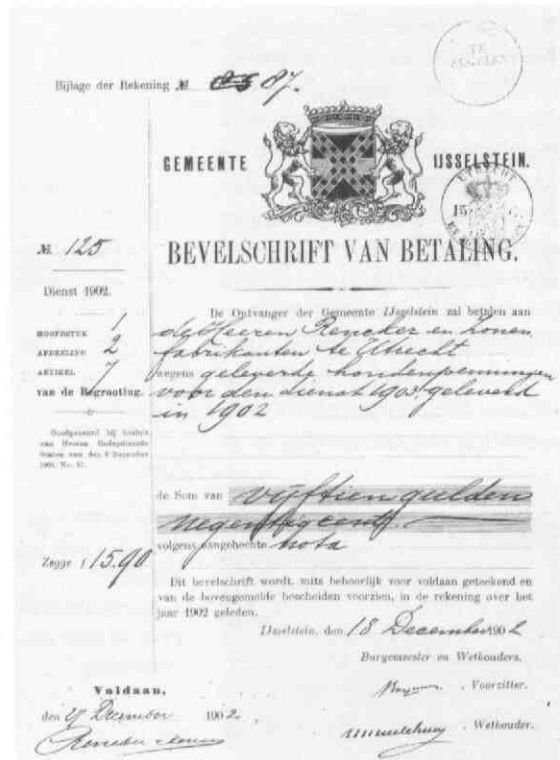
De enige bepaling uit het reglement van 1853 die in het leven van de trekhond wat verlichting bracht, was artikel nr. 16.

*'De geleiders der door honden getrokken wordende voertuigen zullen nimmer op die voertuigen zich mogen verplaatsen, doch naast dezelve moeten gaan.'*

Maar zelfs dit artikel, inhoudende dat de geleider tijdens de rit niet op de kar mocht zitten, had meer met de verkeersveiligheid te maken dan met de bezorgdheid voor het welzijn van de hond.

De naleving van het voornoemde reglement werd streng gecontroleerd. Ieder jaar kregen de gemeentebesturen in de provincie Utrecht een lijst toegezonden met de namen van alle geleiders van hondenkarren die in het voorafgaande jaar waren geverbaliseerd. In 1879 werden in de provincie Utrecht 139 personen veroordeeld wegens overtreding van het reglement op het rijden met hondenwagens. Het pleit voor het ontwikkelde gevoel voor rechtsorde van de IJsselsteiners dat er in dat jaar geen enkele IJsselsteinse hondenkar geleider beboet werd. Of zou de controle in de provincie Utrecht niet overal even scherp zijn geweest?

Het ligt voor de hand te veronderstellen dat in de tweede helft van de 19e eeuw het systeem van hondenpenningen werd ingevoerd, hoewel daar met geen woord over gerept wordt in het reglement van 1853. Zeker is in elk geval dat de gemeente IJsselstein in 1902 175 geelkoperen en 90 roodkoperen hondenpenningen bestelde bij Rencker & Zonen te Utrecht. Er was een bedrag van f 15,90 mee gemoeid. Via mondelinge overlevering hebben we vernomen dat eigenaren van "bedrijfshonden", te weten trekhonden, waakhonden en honden van schaapherders, waren vrijgesteld van belastingen. Deze honden, die bij de broodwinning van venters, boeren en herders onmisbaar waren, kregen een roodkoperen hondenpenning.



**Betalingsopdracht  
aan Rencker en  
Zonen te Utrecht  
voor  
265 hondenpenningen**

**DE TREKHONDENWET VAN 1910**

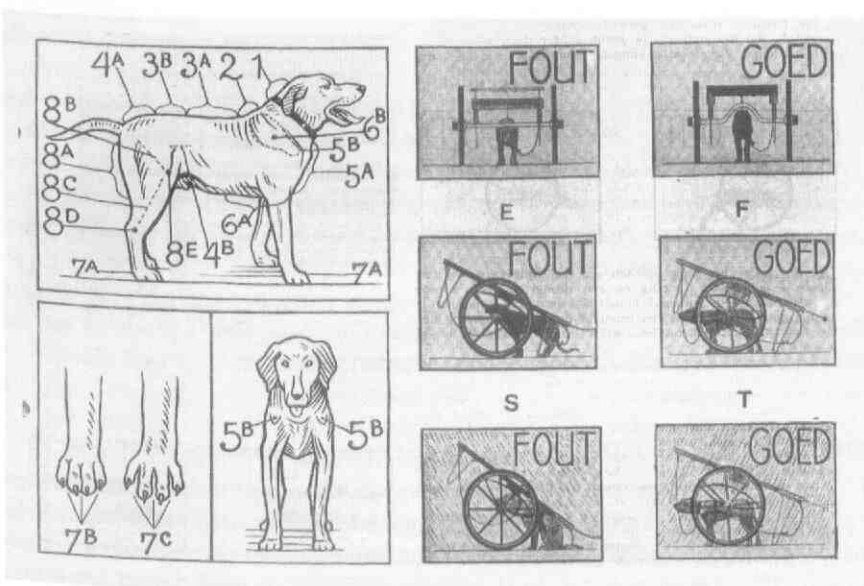
Op 14 juli 1910 verscheen in het Staatsblad (nr.203) de zogeheten Trekhondenwet. Het meest opvallende is het feit dat de bepalingen van die wet de situatie van de hond als uitgangspunt nemen. Dit in tegenstelling tot het reglement van 1853. Voor het eerst werd niet uitsluitend de nadruk gelegd op de nodige vergunningen en registratieformaliteiten. De Trekhondenwet van 1910 noemt als belangrijkste voorwaarde voor het gebruik van een hondenkar: de lichamelijke geschiktheid van de hond en de maatregelen die de eigenaar/begeleider moet nemen om voor de trekhond acceptabele leef- en werkomstandigheden te garanderen. We noemen als voorbeeld de volgende citaten.

### Eischen voor den hond

De honden die gebruikt worden, moeten gezond zijn en in staat te trekken. Daarom is het verboden kreupele, aan huidziekte lijdende, gewonde, zichtbaar drachtige of zoogende honden te gebruiken. De honden moeten volwassen zijn.

### Keuring van de kar

Indien de hond onder de kar gespannen is, moet hij, te rekenen naar de schouderhoogte, recht op onder de kar (eventueel ook onder de as van de kar) kunnen



Enkele tekeningen uit:  
"Aanwijzingen voor houders en geleiders van hondekarren en voor de met het toezicht daarop belaste ambtenaren".  
(n.a.v. de Trekhondenwet uit 1910)

staan. Hij moet dus over de geheele lengte van rug en kop tot deze hoogte recht op kunnen staan, en dit moet het geval zijn, zoowel wanneer de hond in rustende houding, met slap hangende strengen staat, als wanneer hij in trekkende houding, met gespannen strengen staat. Veelal zal in verband hiermede in de as van de kar een boog moeten worden gemaakt. De aanspanning moet zoodanig zijn, dat de hond tijdens het rijden in ongedwongen houding kan loopen en daarbij den kop ongehinderd niet alleen opwaarts tot de schouderhoogte, maar ook neerwaarts tot den grond kan bewegen; dit is noodig, omdat de hond, naarmate hij meer kracht zet, den kop omlaag brengt, en belemmering van den hond om in zijn natuurlijke houding te loopen kwellend moet worden geacht.

Het gewicht (zonder lading) en de bouw van de kar moeten zoodanig zijn, dat het trekken kenlijk geen bovenmatige inspanning van den hond vereischt. Of dit het geval is, kan uit de houding en bewegingen van den hond blijken; trekt hij met laag wegzakkende achterhand of maakt hij beurtelings naar links en rechts bewegingen, dan is zijn inspanning zeker meer dan matig.



*De lading, de persoon die op de kar zit meegerekend, moet in evenwicht zijn; zij mag niet aan den eenen kant zwaarder drukken dan aan den anderen kant.*

*Indien vergunning is gevraagd om op de kar te zitten, moet de hond frisch zijn.*

#### **Eischen voor geleider hondkar**

*Voor de kar mogen ten hoogste 3 honden gespannen worden. Onder de kar mogen ten hoogste 2 honden gespannen worden.*

*De geleider mag met de kar niet harder rijden dan een paard in matigen draf.*

#### **Weigering inschrijving**

*Burgemeester en Wethouders weigeren de inschrijving, wanneer de houder binnen één jaar 2 maal bij een vonnis veroordeeld is voor dierenmishandeling, of omdat hij dieren arbeid deed verrichten, welke kenlijk hun krachten te boven ging, dieren noodeloos arbeid deed verrichten op pijnlijke of kwellende wijze, of omdat hij de bepalingen van de Trekhondenwet overtreden heeft en er sinds dat oogenblik nog geen 2 jaar verlopen zijn.*

Tot zover de citaten uit de Trekhondenwet van 1910. Het is duidelijk dat de belangen van de hond als uitgangspunt werden genomen.

### **UIT HET REGISTER VAN DE GEMEENTE IJSSELSTEIN**

Het aantal IJsselsteiners met een hondenkar varieerde in de periode tussen 1910 en 1929 waarschijnlijk jaarlijks van 50 tot 80. Toen de Trekhondenwet in 1910 werd uitgevaardigd, moest iedere hondenkarhouder worden ingeschreven in een gemeentelijk register. In IJsselstein werd met de inschrijving begonnen op 30 augustus 1911. De onderstaande tabel geeft een indruk van het aantal houders van hondenkarren in IJsselstein in de genoemde periode.

|       |    |                |       |   |                |
|-------|----|----------------|-------|---|----------------|
| 1911: | 51 | inschrijvingen | 1916: | 9 | inschrijvingen |
| 1912: | 21 | "              | 1917: | 3 | "              |
| 1913: | 4  | "              | 1918: | 3 | "              |
| 1914: | 9  | "              | 1919: | 0 | "              |
| 1915: | 4  | "              | 1920: | 4 | "              |

In de periode van 1911 t/m 1920 werden er dus volgens het Register van houders van hondenkarren totaal 108 inschrijvingen gedaan c.q. vergunningen verleend. Hieruit kunnen we concluderen dat de Trekhondenwet van 1910 haar vruchten had afgeworpen. De bovenstaande tabel geeft echter alleen de inschrijvingen. In theorie is het heel goed mogelijk dat er bijvoorbeeld in 1913 totaal 76 (51+21+4) hondenkarren in IJsselstein en omgeving rondreden. Het juiste aantal is niet bekend, omdat er ieder jaar ook een (onbekend) aantal eigenaars van hondenkarren werd uitgeschreven. Er werden aanvankelijk drie verschillende formulieren gebruikt voor inschrijving, uitschrijving en keuring van

de trekhonden. Later werden deze gegevens gecombineerd op één formulier: de vragenlijst betreffende de keuring van trekhonden. Het staat in ieder geval vast dat IJsselstein in 1929 nog 50 houders van hondenkarren telde. Dit wordt vermeld op een door burgemeester Abbink Spaink ondertekend keuringsverslag. Bovendien wordt op dit formulier (van 7 april 1930) vermeld dat er in het voorafgaande jaar drie inschrijvingen waren doorgehaald "wegens afschaffing hond".



Getallen zijn op zich wel interessant, maar de cijfermatige gegevens komen pas echt tot leven als er herkenbare namen en beroepen aan toegevoegd worden. We noemen daarom de namen en adressen van de eerste 25 IJsselsteinse inschrijvers van hondenkarren in 1911.

**Deze groenteboer heeft een hondenkar die door twee honden wordt getrokken.**

(foto uit Loosdrecht)

|                      |                         |                    |
|----------------------|-------------------------|--------------------|
| Daniël Koch,         | Voorstraat 377          | bakker             |
| Joh. Tersteeg,       | Voorstraat 380          | groenteboer        |
| Joh. Jansen,         | Utrechts(ch)estraat 216 | schoenhersteller   |
| Gerrit de Ruyter,    | Utrechtsestraat 126     |                    |
| Jac. Teunissen,      | Utrechtsestraat 115     | klokkenmaker       |
| Jochem Floor,        | Achtersloot C 95        | veehouder          |
| Gerrit Verwey,       | Eiteren                 | kolen en turf      |
| Pieter Vermeulen,    | Eiteren                 | transport          |
| Gerrit Lekkerkerker, | Achtersloot             | veehouder          |
| Jan Lokhorst,        | Achtersloot             | veehouder          |
| Gerrit van der Haar, | Hoogeland A 85b         |                    |
| Theo Mulder,         | Kerkstraat 187          | manufacturen       |
| Theo de Bruin,       | Benschopperstraat 273   | veehouder/melkboer |
| Gerrit Fokker,       | Weidstraat 247          | koopman            |
| Teunis Kasteleijn,   | Achtersloot C 14        | veehouder          |
| Jan van Lunteren,    | Weidstraat 246          | melkboer           |
| Gerrit van Lunteren, | Weidstraat 246          |                    |
| Jan van den Akker,   | IJsseldijk D 62         |                    |
| Jan Oskam,           | Poortdijk 15            | melkboer           |
| Gerardus Le Noble,   | IJsselstraat 350        | veehouder/melkboer |
| Jacob Ploeg,         | Benschopperstraat 278   |                    |
| Jan Balk,            | IJsseldijk 73           | veekoopman         |
| Cornelis Straver,    | Hoogendijk 106          |                    |
| Martinus van Dijk,   | Hoogebiezen 6           |                    |
| Eimert van Lint,     | Havenstraat 474         | herenboer          |





Juwelier/klokmaker Jan Teunissen bezocht lopend met zijn hondenkar boeren in IJsselstein, Benschop, Jutphaas, Vreeswijk, Montfoort en Lopik. In IJsselstein woonde hij het laatst in de Utrechtsestraat 38. De foto is rond 1910 genomen.



Tot de bezitters van hondenkarren behoorde ook Mie Scheer, ter plaatse beter bekend als "Mie de Nip". Dit stokoude vrouwtje woonde in de Koningstraat. Ze probeerde aan de kost te komen door langs de deur te gaan met petroleum, borstels, bezems, touw en dergelijke artikelen. Grote populariteit verwierf ze door als eerste neringdoende van IJsselstein bananen te importeren. Eéns per week trok ze met haar hondenkar naar Utrecht en bracht dan "op bestelling" de voor die tijd exclusieve tropische vruchten mee. Branchevervaging (bananen tussen schoonmaakmaterialen) kwam kennelijk negentig jaar geleden ook al voor.

#### DE KEURING VAN TREKHONDEN

Het vaststellen van de geschiktheid van een hond om een kar te trekken liet men uiteraard niet aan de eigenaar van het dier over. De keuring werd uitgevoerd door beambten van de gemeente- of rijkspolitie, of door andere deskundigen. In IJsselstein werd in de dertiger jaren de keuring verzorgd door rijksveearts Neomagus, de man die tijdens de Tweede Wereldoorlog de IJsselsteiners vaak aan extra vlees hielp door frequent toestemming te geven tot noodslachting van kreupel vee.

In 1927 adviseerde de minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw om de (her)keuring elk jaar te laten plaatsvinden, bij voorkeur in de maanden maart of april. Zo waren in 1929 van de 53 gekeurde honden in het jaar daarvóór al 48 gekeurd.

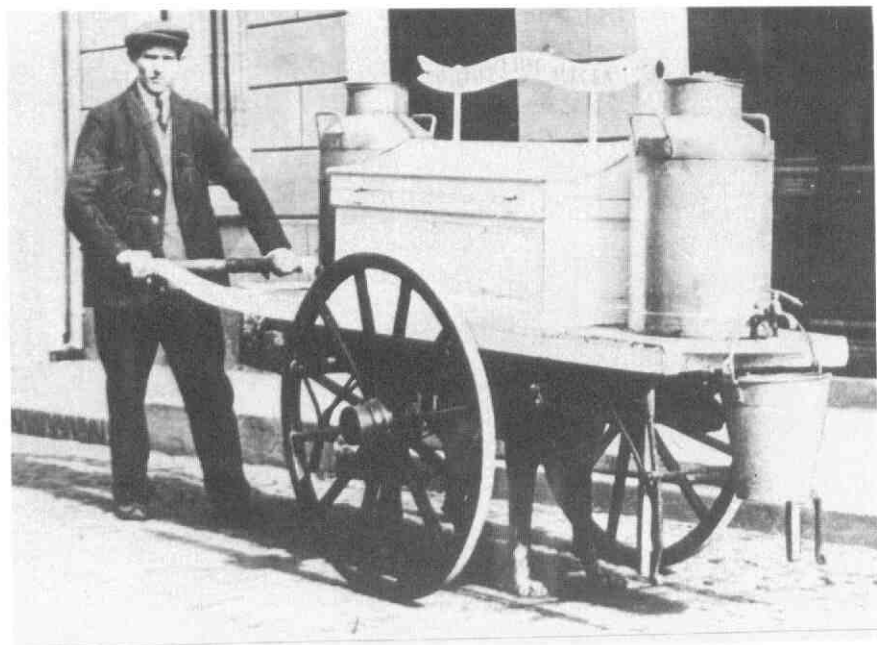


Melkcar van  
boer de Jong uit  
de Achtersloot,  
voor boerderij  
'de Lange  
Velden'.  
(1920)

Degenen die met de keuring van trekhonden waren belast, letten bij hun beoordeling op de volgende zaken:

- korte, brede, zware nek; krachtige hals
- rechte, brede, gespierde rug; korte brede lendenen
- brede schoft (deel van de rug tussen de schouderbladen)
- breed, gespierd kruis; smalle, gevulde flanken
- brede voorborst
- gewelfde, diepe borst; gespierde, vastliggende schouder
- krachtig gebouwde, rechte voorbenen
- korte, ronde klauwen; niet-gespreide tenen met ronde, niet te weke zolkussens
- goed gebroekt; lange flink gespierde dij en schenkel; spronggewrichten laag bij de grond bij goede stand van de achterbenen
- krachtige gewrichten

Om de keuring zo objectief mogelijk te laten verlopen, werd er gebruik gemaakt van een berekening met punten. De diverse onderdelen konden maximaal 100 punten opleveren. Een hond die volgens de hieronder genoemde schaal 60 (of meer) punten kreeg toegekend, was goedgekeurd voor de hondenkar: De punten achter elk te beoordelen onderdeel vormen telkens het maximum te geven punten.

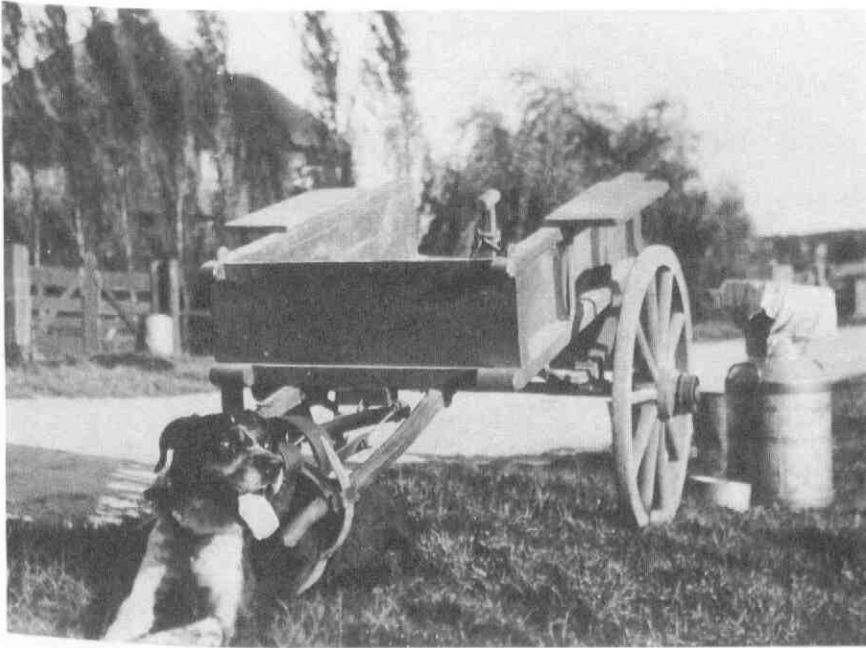


Melkboer Gerard Oskam in 1931. Als hij de melk goedkoper bij een afgelegen boerderij kon inkopen, stond hij desnoods 's morgens om half vier op.

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| Kop en hals                   | 5          |
| Borst, ribben en schouders    | 9          |
| Rug en lendenen               | 14         |
| Kruis                         | 8          |
| Voorbenen (voeten inbegrepen) | 10         |
| Achterbenen                   | 14         |
| Stand, gang en sterkte        | 10         |
| Borstbreedte                  | 15         |
| Algemeen aanzien              | 15         |
|                               | <u>100</u> |

De beoordeling van de borstbreedte vormde een belangrijk onderdeel van de keuring, waarbij een relatief hoog maximum aantal punten te geven was. Hierbij moest nauwkeurig de afstand gemeten worden tussen de middenpunten der boegen. Voor een borstbreedte van minder dan 14 cm werden geen punten toegekend. Was de breedte meer dan 14 cm, maar minder dan 15 cm dan leverde dat 5 punten op. Voor een borstbreedte tussen 15 en 16 cm werden 10 punten gegeven. Honden met een borstbreedte van 16 cm of meer kregen voor dat onderdeel 15 punten.

De keurmeesters gebruikten hun meetlint ook bij het meten van de hoogte van de hond. Als de hond vóór een kar werd gespannen, dan moest de schofthoogte minstens 60 cm zijn. Werd de hond onder de kar gespannen, dan gold een minimale schofthoogte van 50 cm. (Veel jaren later, op 27 oktober 1938, werd



Een opname die gemaakt is ter gelegenheid van de 'Fotowedstrijd IJsselstein' in 1934. De uitblazende hond ligt in de berm van de Achtersloot. De melkbus met teems is inmiddels ook historie geworden.

in een Koninklijk Besluit bepaald dat de schofthoogte en borstbreedte van de hond voortaan moesten worden bepaald met een rechte schuifmaat).

Bij de keuring werd ook de kar betrokken. Deze verplichte periodieke keuring - een soort APK avant la lettre - werd in IJsselstein uitgevoerd door wagenmaker/raadslid/hekeldichter Jan van der Roest. (Hij was de auteur van o.a. de Apenluiders-sage). Bij deze keuring van de kar was hondvriendelijkheid de norm. We citeren artikel 7 uit de Trekhondenwet van 1910:

***Verdere eischen voor de kar.***

- *De kar moet voorzien zijn van 1 of meer doelmatige ligplanken voor den hond of de honden en van een steeds bruikbaren, zindelijken drinkbak, en voorts zoodanig zijn ingericht, dat de hond tijdens den rit in ongedwongen houding kan loopen en tijdens het stilstaan van de kar in ongedwongen houding kan liggen, zitten en staan.*
- *Wanneer de kar in rust is, mag haar gewicht niet op den daarvoor gespannen hond drukken. Daarom moeten er aan de kar steunsels zijn, die voorkomen, dat de kar op den hond drukt, wanneer de hond zit, ligt of staat.*

Het volgende voorval schijnt echt gebeurd te zijn. In IJsselstein werd de hondkar van petroleumventer Keesje Langerak onderweg gecontroleerd. De ambtenaar van politie constateerde dat een drinkbak voor de hond ontbrak. 'Olieboer' Langerak, die hierop werd aangesproken, reageerde verontwaardigd,



Olieboer Kees(je) Langerak met zijn kar, getrokken door zijn trouwe hond Bello. Langerak was één van de vele petroleumventers die IJsselstein eerstijds telde.

trok één van zijn klompen uit, goot daarin water uit zijn veldfles en liet zijn hond uit deze 'drinkbak' drinken. Hoe de politiemann op deze slimme zet reageerde, is ons niet bekend. Het lijkt ons dat er van een 'zindelijken drinkbak' geen sprake was. Bovendien mag de kans groot geacht worden dat de hond een flinke slok jenever naar binnen kreeg, want welke koopman had er wáter in zijn veldfles?...

Vergunningsaanvraag om op de hondenkar te mogen zitten.

**Vergunningsaanvraag voor één persoon op een hondenkar.**

Ondergeteekende (naam en voorletters) *Alastwijn J. P.*  
 wonende te *Spindeken* (straat of wijk) *Staven*  
*Markt* no. *40*, verzoekt U vergunning tot het zich bevinden op zijn hondenkar, tijdens den rit, door één persoon.  
 Reden voor het verzoek: *Tient van ghrates dag met melk, met de melk kelen in de kerkhoven.*

*Spindeken* 1928.  
 (Ondertoekening)

Ann  
 den heer BURGEMEESTER  
 van *Spindeken*

*J. Alastwijn*

N. N. no. 10706.

In de Trekhondenwet van 1910 stond verder uitdrukkelijk vermeld dat tijdens de rit zich niemand op de kar mocht bevinden. De burgemeester kon echter aan personen 'die zich niet dan gebrekkig kunnen bewegen of wegens hun leeftijd minder geschikt zijn om naast de kar te loopen' toestemming geven tijdens de rit op de hondenkar te zitten. Deze vergunning werd echter slechts sporadisch gegeven. Enigszins merkwaardig doet het aan dat IJsselstein kennelijk veel moeilijk lopende hondenkargeleiders telde. Op 29 maart 1928 verleende de burgemeester aan maar liefst acht melk- en groenteventers vergunning om op de kar te zitten. Onder hen bevonden zich

J. Mastwijk en G. Oskam, twee melkboeren die hun melk van ver moesten halen (aan de Achtersloot ver voorbij café de Vischkorf).

Blijkbaar werd dit hoge aantal slecht ter been zijnde IJsselsteinse venters de Commissaris van de Koningin in Utrecht toch wat te gortig. Nauwelijks een jaar later, in 1929, mocht er namelijk van de vijftig IJsselsteinse hondenkarhouders helemaal niemand meer op de kar zitten tijdens de rit. Van de IJsselsteinse venters Izaak Hoogendoorn, Adrianus Mulder en Gerrit van den Wijngaard werd de toestemming om zittend op de kar mee te rijden ingetrokken, omdat hun hond 'niet voldoende frisch' was.

Enkele IJsselsteiners wrongen zich in allerlei bochten om een vergunning te bemachtigen om tijdens de rit op de kar te mogen zitten. Een treffend voorbeeld is het schriftelijk verzoek van de heer J. Vlastuin Bos.



gesehtum 23 Febr. '33

Wel Ed. E. tekenbare Heer Burgemeester,  
der gemeente gesehtum.

At

Ondergetekende J. Vlastuin Bos, Verhouder  
Noordzijde D. 179 alhier  
verzoekt u liefst om vergunning te mogen ontvangen  
om op de honden kar te mogen zitten,  
tijdens de rit van of zijn wooning door de S. gesehtum  
en het koningrijke naar zijn landerijen, om daar  
werkzaam te verrichten  
Hoopende dat u hiervoor gunstig moogt beschikken  
Hoogachtum  
J. Vlastuin Bos

Afgesloten: hier mede teken

16. 5. 33

Verzoekschrift  
van de heer  
Vlastuin Bos om  
op de hondenkar  
te mogen zitten.  
Het mocht niet  
baten.

Zijn verzoek werd enkele weken later afgewezen met de motivatie "niet noodzakelijk". Ruim drie jaar later waagt dezelfde heer een nieuwe poging. Onzeker is het of hij in de tussenliggende tijd toch een vergunning om op de kar te zitten heeft weten te bemachtigen of dat hij bluffpoker speelt door te doen alsof hij de gevraagde toestemming bij zijn vorige hond al had. Zijn grootste troef is echter zijn leeftijd: eind vijftig!

*IJsselstein 12 Oct. '36*

*Edele Achtbaren Heer Abbink Spaink,*

*Ondergetekende J. Vlastuin Bos, Veehouder Poortdijk 179 D te IJsselstein, verzoek u beleefd om Vergunning te mogen ontvangen om op de hondekar te mogen zitten tijdens de rit om te gaan melken van huis N. IJsseldijk en 't Zomerwegje terug naar huis, aangezien ik van 't voorjaar wegens verandering van een hond een nieuw rijbewijs heeft ontvangen en daar niet op vermeld staat aangezien 't wel op 't voorigen rijbewijs was vermeld dat tijdens de rit een persoon op de kar moogt bevinden, welk u Agent Volwerk bekend is daar die 't rijbewijs al eens gelezen heeft.*

*Daar ik al tegen de Zestig Jaren bind is 't mij al een beetje moeilijk om te lopen achter de hondekar. De hond behoeft niet meer te lopen dan 2 Kilometer met 'n tusschenrust van 3 kwartier.*

*Hopende van u een Gunstig antwoord te mogen ontvangen*

*Hoogachtend  
J. Vlastuin Bos*

**Veldwachter  
Piet Valk op zijn  
diendersfiets aan  
de gracht bij de  
Benschopper-  
poort.**



Ook deze aanvraag werd door B en W niet gehonoreerd. Een ambtenaar op het gemeentehuis had op de betreffende brief de notitie geschreven: 'Mede in verband met doofheid niet verantwoord indien vergunning verleend zou worden.'

In 1927 verschenen aanvullingen op de Trekhondenwet van 1910. De - minimaal 14-jarige- geleider van de hondekar moest nu voortaan een nummerbewijs op zak hebben. Dit was een document met alle mogelijke informatie over kar, hond en manier van bespannen. Op de kar moest verder een kentekenplaat zijn bevestigd: een wit bord waarop met zwarte letters de naam en woonplaats van de houder met het nummer van inschrijving was geschilderd.

Hoe serieus dat in zijn werk ging toont het verslag aan, geschreven door veldwachter Valk in 1930.



## Rapport

Ondergetekende heeft de eer U Edelachtbare het navolgende te rapporteeren.

Op Donderdag 24 April 1930 en Vrijdag 25 April 1930, telkens des voormiddags ten 7 1/2 uur, heeft op het Plantsoen alhier een herkeuring van honden, karren en tuig plaats gehad met den deskundigen W.C. Neomagus rijksveearts te IJsselstein. Verschillende op- en aanmerkingen werden gemaakt op honden, karren en tuig van onderscheidende houders van hondenkarren; o.a. dat de hond te mager was, naam en woonplaats niet duidelijk leesbaar voorkwam op de kar, geen drinkbak aanwezig en enkele houders moesten hun tuig laten repareren, waaraan door allen zal worden voldaan. Bij een houder van een hondenkar kwam het voor, dat zijn nummerbewijs gedeeltelijk was afgescheurd, 't welk ten name stond van H. Kool, wonende Lagendijk alhier.

Op donderdag 24 April 1930 werden 2 (twee) honden van houders afgekeurd, welke in een gebrekkigen toestand verkeerden, namelijk van A.J. Kruijff, melkventer, wonende Havenstraat en van G. Lekkerkerker, veehouder, wonende Noord IJsseldijk, beiden te IJsselstein. Op Vrijdag 25 April 1930 werd 1 (een) hond afgekeurd van H. van Montfoort, wonende Havenstraat alhier, zijnde te smal van borst gemeten tusschen de boegen. Voorts werden nog honden gekeurd, waarvan verandering op het nummerbewijs moest plaats hebben. Verschillende houders van hondenkarren zijn niet opgekomen wegens dat zij niet meer in het bezit waren van een hond, namelijk:

|                 |              |     |
|-----------------|--------------|-----|
| H. de Haan      | IJsselstraat | 35  |
| G. Le Noble     | IJsselstraat | 30  |
| G. van Schaik   | Panoven      | 70  |
| G. Le Noble     | Hooge Biezen | 13a |
| A. Hoogendoorn  | Hooge Biezen | 22  |
| M.J. Hoedeman   | Hooge Biezen | 24a |
| T.A.B. Tersteeg | Voorstraat   | 14  |
| N. Both         | Utr. straat  | 34  |

Dit rapport op afgelegden ambtseede opgemaakt, geteekend en op 26 April 1930 gesloten.

de Veldwachter, P. Valk

Achteraf gezien doet het bizar aan dat de Nederlandse overheid zich 11 maanden vóór het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog rustig bezig hield met diverse aanvullingen en wijzigingen van de Trekhondenwet. Namens koningin Wilhelmina gaf minister Van Boeyen (Binnenlandse Zaken) op 27 oktober 1938 een aantal gedetailleerde richtlijnen voor houders van hondenkarren. Een voorbeeld:

'Het gebruik van andere halsbanden dan banden van leder of banden van door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken aangegeven textielproducten is verboden.'





Na de oorlogsjaren is de hondenkar langzamerhand uit het (IJsselsteinse) straatbeeld verdwenen. De 'Katholieke Encyclopedie' wist in de uitgave van 1952 te vermelden dat in dat jaar in Nederland en België nog steeds honden als trekdier werden gebruikt. Er werd zelfs een vereniging opgericht om te bereiken dat de hondenkar uitgebannen werd: de Anti-Trekhondenbond. Mede door de inspanningen van deze bond kwam er tenslotte in 1961 een officieel verbod op het gebruiken van de hond als trekdier.

Ook al werd de hondenkar niet meer door venteren gebruikt, toch was er in ons taalgebruik nog jarenlang een herinnering aan de verdwenen trekhond, want in de vijftiger en zestiger jaren werd door veel bakkers en zuivelhandelaren een driewielige, gemotoriseerde kar gebruikt, die in de volksmond de 'ijzeren hond' genoemd werd. Maar goed dat die wolven uit het Mesolithicum daar geen weet van gehad hebben!

**Groentenboer  
Gert van Zanten.**  
Op het witte  
bord is zijn hon-  
denkarnummer  
geschilderd (63)  
met naam en  
adres (Utr.straat  
11).



**Jan Westerhout**  
had aan de  
Kampdijk een  
volkstuint. Tijdens  
de crisisjaren van  
1930-1940 tracht-  
te hij de gekweek-  
te groenten met  
zijn hondenkar op  
straat te verko-  
pen.

En dan, op het moment dat we dachten de hondenkar alleen nog op oude foto's te kunnen bekijken, komt dit verdwenen vervoermiddel opeens via de zijdeur ons land weer binnen. Alsof er in 1961 niet een officieel verbod op het gebruik van de hond als trekkier is uitgevaardigd, worden er openlijk in de handel weer hondenkarren te koop aangeboden. Het Utrechts Nieuwsblad wijdde er op 11 maart 1998 een artikel aan:

### 'HONDENKAR IS MISHANDELING'

GPD Den Haag

*In kringen van hondenliefhebbers is grote onrust ontstaan over de import van de Sacco, een hondenwagentje dat wervend wordt beschreven in het blad Dieren & Mensenmanieren van 'hondengoeroe' Martin Gaus. De Bond tot Bescherming van Honden is laaiend op het blad en de importeurs. Die is bang dat de hond wordt herontdekt als trekkkracht. "Pure dierenmishandeling," zegt een woordvoerder.*

*De Bond tot Bescherming van Honden schuwt ferme taal niet. De vereniging waant zich terug in het begin van deze eeuw, toen de oprichters van deze vereniging in actie kwamen om het gebruik van honden als trekkkracht af te schaffen. In vroeger tijden zuchtten honden bijvoorbeeld onder de last van een met schillen beladen kar. De gezondheids- en welzijnswet voor dieren verbood deze praktijken.*

*De Sacco betekent volgens de dierenbeschermers een terugkeer van deze kwellingen. De kar kan worden beladen met een gewicht van 150 kilo. Naar believen kunnen een of twee honden worden ingespannen. "De importeurs en het tijdschrift lokken uit tot misdrijven," zegt de woordvoerder van de hondenbescherming. "Het gebruik van een hond als trekkkracht is verboden."*

*De eigenaar van hondenkennel Van den Bothof noemt de kar een 'hartstikke leuk ding'. "Je kunt er twee honden voor spannen, maar ook een Shetlander of een pony. Het rijden met de kar is ontspanning voor de hond. Als de hond niet wil, dan trekt hij niet. De Sacco is verder een aardig vervoermiddel voor gehandicapten."*

*Importeur H. Janssen uit Enschede is zich van geen kwaad bewust. De leverancier van de Sacco (kosten 1900 gulden voor een eenvoudige uitvoering) erkent dat de afbeelding op de folder een in Nederland verboden tafereel toont. "De foto met de herders en retrievers komt uit Noorwegen. In dat land is het heel normaal dat dergelijke honden als trekker worden gebruikt. Voor Nederland maken we binnenkort een nieuwe folder. En we vertellen klanten er eerlijk bij dat het verboden is om dergelijke dieren als trekker te gebruiken. In Nederland moeten dat sledehonden zijn." Zelf spant Janssen graag een ruwharige hollands herder voor haar karretje. De Amerikaanse rashond ciemok is volgens haar ook zeer geschikt als trek-hond. "Die hond trekt met gemak 180 kilo. Het is jammer dat de Nederlandse overheid dat niet erkent. Ze ontnemen mensen hun hobby."*



*Het ministerie van Landbouw, belast met dierenbescherming, bekijkt de komst van de kar met argusogen. "Het is bij wet verboden om honden als trekkracht te gebruiken," aldus een woordvoerder. "Er bestaat alleen een ontheffing voor de sledesport, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de honden geen pijn lijden."*

---

#### Geraadpleegde bronnen en literatuur

1. *R.J.Ooyevaar*, Archeologie van de Lopikerwaard, Alphen aan den Rijn, 1990 (citaat pag. 33)
2. *Judith Hancock*, Uw hond uw vriend, Kosmos, 1988
3. *William Lindsay*, Prehistorisch leven, Standaard Uitgeverij, Utrecht/Antwerpen, 1994
4. *J.H.F.Bloemers e.a.*, Verleden land, Meulenhoff, Amsterdam, 1981
5. *L.Murk*, IJsselstein te kijk, IJsselstein, 1980
6. Provinciaal Blad van Utrecht, december 1853
7. Het Staatsblad van 14 juli 1910
8. Koninklijk Besluit van 27 oktober 1938
9. Diverse teksten (circulaires, registers, brieven, verslagen, namenlijsten e.d.) afkomstig uit het gemeentelijk archief van IJsselstein, onder nr. SAU 282
10. Gegevens en foto's uit het privé-archief van de heer L.Murk
11. Katholieke Encyclopedie, 1952
12. Utrechts Nieuwsblad, 11 maart 1998

# Behoud van de culturele erfenis en het "eigene van IJsselstein"

Afscheid van Bep Murk als voorzitter  
van de HKIJ

door Th. Daams; bestuurslid HKIJ



Het is vrijdag 29 januari 1999, kwart voor drie 's middags. Zenuwachtig heen en weer geloopt in Huize Murk. Bep en Corrie zullen thuis opgehaald worden voor het officiële afscheid van Bep als Voorzitter van de Historische Kring IJsselstein. Ze weten dat ze opgehaald worden, maar nog niet waarmee. Ze weten ook, dat ze om drie uur in de Burgerzaal verwacht worden.

Als het drie uur is, zegt Bep: "*Laten we maar gaan, want we kunnen die mensen daar niet laten wachten*". Maar zoals dat gewoonlijk dan gaat, komt juist op dat moment de arreslee voorrijden en kan de tocht naar het mooie oude stadhuis beginnen.

Inmiddels hebben de genodigden in de Burgerzaal wat met elkaar kunnen praten. Ze staan nu voor de ramen om het echtpaar te zien aankomen. Temidden van veel marktbezoekers zien we Bep en Corrie, terwijl ze zich waarschijnlijk wat opgelaten voelen, uit de arreslee stappen en via de trap het stadhuis binnengaan. Daar worden ze met applaus ontvangen.

Nadat de ceremoniemeester de aanwezigen en in 't bijzonder het echtpaar Murk welkom geheten heeft, geeft hij het woord aan de Burgemeester van IJsselstein, de heer Wijte.

De Burgemeester memoreerde hoe de heer Murk in een moeilijke tijd zijn eigen bedrijf begon. Hoe hij naast drukke werkzaamheden toch tijd vond zichzelf, al luisterend naar anderen, te ontwikkelen op het gebied van historie en monumenten, kortom het Culturele erfgoed van IJsselstein.

*"De heer Murk heeft ons ervan weten te overtuigen, dat bij alle ontwikkelingen die plaats vinden en nog zullen plaats vinden, de historie van de stad IJsselstein, voorop moet staan."*



Op weg van het 'Hemeltje' naar de Burgerzaal per arreslee.



V.l.n.r.:  
burgemeester  
mr. drs. T.H.M.  
Wijte,  
dhr. E. van  
Brederode (directeur  
NCM en dhr.  
B. Rietveld  
(namens de HKIJ)

De laatste officiële handeling als voorzitter van de HKIJ. De 1000e donateur, C. Gresnigt uit IJsselstein, wordt verwelkomt en ontvangt de hele HKIJ reeks.



Verder vertelde de heer Wijte, dat het hem een eer was geweest, om als dank van de stad, aan de heer Murk in 1996 een Koninklijke Onderscheiding uit te reiken. Ook waardeerde hij bijzonder zijn inzet voor het plaatsen van het nieuwe Herdenkingsmonument en het organiseren van een ontmoetings-bijeenkomst voor allen, die op een of andere wijze bij welke oorlog dan ook, betrokken waren. Tenslotte wenste hij de Heer en Mevrouw Murk een goede tijd en gezondheid toe en hoopte hij de heer Murk toch weer spoedig te ontmoeten in de "straatnaamgevings commissie".



Hierna werd het woord gegeven aan de heer E.van Brederode, directeur van het N.C.M. (Nationaal Contact Monumenten). Hij preef de Historische Kring IJsselstein en in het bijzonder de heer Murk voor het vele werk dat zij doen op het gebied van historisch onderzoek, publicaties, tentoonstellingen en monumenten. Ook hoe zij bepaalde zaken, die dreigen te verdwijnen, proberen te behouden. En dat alles op vrijwillige basis.

**Nieuwe voorzitter van de HKIJ, dhr. J. Klomp, overhandigt een persoonlijke attentie aan de scheidende voorzitter in een bomvolle Burgerzaal.**

Hij benadrukte het belang van particuliere organisaties in ons land. Bij deze organisaties zijn naar schatting zo'n 35.000 vrijwilligers betrokken. Al die particuliere organisaties vormen het draagvlak voor het beleid van de overheid, om goed om te springen met de monumenten. Zonder inzet van vrijwilligers zouden de monumenten niet in stand te houden zijn. Hij pleitte ervoor het belang van vrijwilligers niet teveel te professionaliseren en te verambtelijken. Een monument heeft met emoties te maken en emoties breng je niet over met ambtelijke stukken.

De heer van Brederode richt zich dan wat meer persoonlijk tot Bep. Hij vindt hem bij uitstek iemand, die zich belangeloos en enthousiast inzet voor de historie van de stad. Hij herinnerde zich het 10-jarig bestaan in 1985, waarbij o.a. een mooie tentoonstelling over restauratie-ambachten werd georganiseerd.

*"Jij was altijd bij alle vergaderingen van de N.C.M. aanwezig. Ik herinner me een vergadering in Gouda, waar je samen met je vrouw op de fiets naar toe kwam. Ik vond het opvallend, dat jij bij allerlei dingen die we organiseerden, er altijd bij was. Bep, voor alle leuke contacten, die we hebben gehad en voor alle leuke ideeën die we hebben kunnen uitwisselen, zeg ik je hartelijk dank. Ik hoop dat je de HKIJ nog vele jaren in goede gezondheid geïnteresseerd kunt blijven volgen."*

De volgende spreker Bart Rietveld (van ons tijdschrift), zou liefst met een symposium beginnen.

*"De juiste mensen, de juiste plaats en even bij Bep langs voor een onderwerp en we kunnen weer terugzien op 'n geslaagde activiteit. Bep weet als geen ander de mensen*



*om zich heen te inspireren. In de bijna 20 jaar dat ik met Bep heb mogen samenwerken, heb ik grote bewondering gekregen voor zijn creativiteit- en organisatie-vermogen. In die tijd zijn wij, naast hetgeen ons bindt in onze plaatselijke geschiedenis, ook persoonlijke vrienden geworden. Zo heb ik ook Corrie en het gezin Murk goed leren kennen".*

Bart constateerde, dat de artikelen in diverse kranten en de opkomst deze middag illustreert hoe Bep Murk in onze IJsselsteinse gemeenschap staat.

Een generatie lang, zo sprak Bart verder, bepaalde hij het gezicht van de Kring. Hij hielp, zo schreef nog kort geleden het Utrechts Nieuwblad, IJsselstein aan historisch besef. De spreker herinnerde zich in dit verband 'n voorval uit 1988.

De toenmalige minister van WVC, de heer Elco Brinkman, presenteerde in de Pieterskerk in Leiden de nieuwe Monumentenwet. De Gemeenten zouden de beslissende rol spelen bij de aanwijzing van zowel de Rijks- als Gemeentelijke monumenten. Direct na de toespraak van de Minister wandelde Bep naar het podium en vroeg hoe de Minister dacht om te gaan met Gemeenten, waar nauwelijks sprake was van monumentenbeleid?!

*Het is allemaal goed gekomen. IJsselstein heeft nu een duidelijk monumentenbeleid en de Gemeente stuurt ook ieder jaar een delegatie naar de Nationale Monumentendag. Tenslotte het volgende:*

Ir. Nusselder van het Bureau Rijksbouwmeester van de Rijksgebouwendienst, heeft Bep leren kennen tijdens de perikelen rond de geplande bebouwing van de hoek Touwlaan-Kasteellaan.

Omdat hij niet aanwezig kan zijn schreef hij Bep een brief waarin o.a.:

*"Het was de geplande bebouwing welke als gelegenheid ons samenbracht en die voor mij duidelijk maakte, dat wij in U een volwaardig partner hadden in het streven naar kwaliteit van Architectuur en Monumentenzorg. Het leerde mij, dat hier door een goed onderlegde voorzitter met zijn club gestreden wordt voor een alleszins loffelijk doel: verantwoord behoud van de culturele erfenis en het "eigene van IJsselstein".*

De brief eindigt met:

*"Ik denk dat U ondanks uw vertrek toch betrokken zult blijven bij het wel en wee van IJsselstein, bloed kruipt immers waar het niet gaan kan!"*

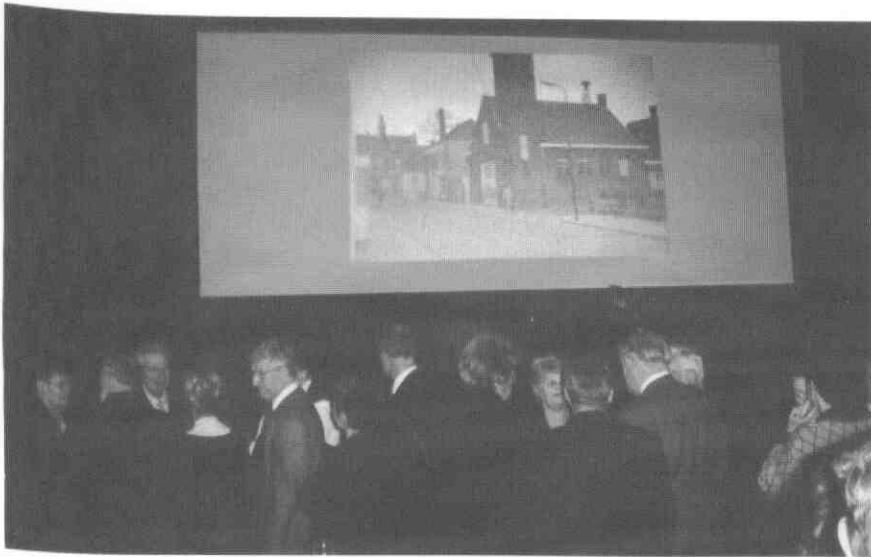
Bart Rietveld eindigde met:

*"En zo is het. Bep, namens Bestuur en Werkgroepleden, bedankt!"*

Na de koffie krijgt de scheidende Voorzitter het woord. Hij begint met het bekend maken van de 100ste donateur. Dat blijkt de heer Chris Gresnigt uit IJsselstein te zijn.

*"Duizend mensen die de Historische Kring een warm hart toedragen, duizend mensen die bereid zijn ons te steunen, zowel financieel als moreel. We zijn daar zo blij mee, dat we U het mooiste geschenk willen geven dat er in de ogen van de HKIJ bestaat en dat zijn al onze tijdschriften. Drieduizend pagina's IJsselsteinse geschiedenis".*

De heer Murk vertelde verder hoe hij als 13 - 14 jarige jongen krantenknipsels verzamelde, die betrekking hadden op de geschiedenis van IJsselstein. Hoe hij zich steeds meer voor historie in het algemeen en vooral voor de plaatselijke



Receptie in het Fulco met, hoe kan het anders, een dia-voorstelling over oud-IJsselstein op de achtergrond.

geschiedenis ging interesseren hetgeen uiteindelijk geleid heeft tot de oprichting van de HKIJ. Hij is daar altijd zo bij betrokken geweest, vervolgde hij, dat z'n vrouw en kinderen zich wel eens afvroegen, wat is nou belangrijker, de HKIJ of het gezin?

Bep bedankte de sprekers van deze middag en vooral ook al degenen, die mee gewerkt hebben om de HKIJ te maken, tot wat ze nu is. Een stichting, die het cultureel erfgoed van IJsselstein, zeer hoog in het vaandel draagt. Tot slot richt hij zich tot de nieuwe voorzitter Jan Klomp.

*"Jan, ik heb het volste vertrouwen in jou, als geboren en getogen IJsselsteiner. Ik hoop dat jij nu de kar gaat duwen, die ik meer dan 24 jaar getrokken heb. Ik blijf nog wel actief in de Kring en vraag daarom toestemming om nu op de kar te mogen zitten".*

Het officiële gedeelte van dit afscheid van de heer Murk als voorzitter van de HKIJ, werd besloten door de nieuwe voorzitter de heer Jan Klomp.

In zijn toespraak bekende hij toch wel wat geschrokken te zijn van het vele werk dat hem te wachten staat en dat hem vanmiddag pas duidelijk werd, uit de speeches van de verschillende sprekers.

*"Ik acht mezelf niet in staat dat te evenaren en heb voor m'n benoeming als opvolger van Bep in de HKIJ dan ook gevraagd niet hetzelfde verwachtingspatroon te hebben".*

Niettemin bleek de heer Klomp zich al aardig verdiept te hebben in de eventuele problemen die zich in de toekomst zullen voor doen. Hij noemde de historische, sociale en fysieke structuren, die in stand gehouden en beschermd moeten worden. Voorbeelden hiervan te IJsselstein zijn o.a. de stadsmuur, de molen, de kerken en andere monumenten.

Onder sociale structuren verstaat hij het bekend maken van de IJsselsteiners en vooral ook van de nieuwe inwoners, met al het moois dat IJsselstein te bie-





den heeft op het gebied van historie en architectuur. En bij de fysieke structuur denkt hij aan de inrichting van de binnenstad en de aanzet die daartoe is gegeven in het rapport van de Gemeente IJsselstein "De nieuwe alliantie".

*"We zullen daarop moeten anticiperen vòòr de besluitvorming 'n feit is. Dat is vruchtbaarder en minder frustrerend, dan achteraf te moeten reageren. Ik denk, dat we vanuit deze achtergrond, de structuur en de participatie, een grote bijdrage kunnen leveren aan het welzijn, de groei en de eigenheid van IJsselstein. Ik reken op Uw aller medewerking".*

Tenslotte bood hij Bep een oorkonde aan waarop de benoeming van de heer L.Murk tot Erevoorzitter van de Stichting Historische Kring IJsselstein.

Hierna volgde een druk bezochte en zeer gezellige receptie in het Fulco-theater.

In de geest van Bep werd de dag besloten met een eenvoudige maar smakelijke maaltijd met familie, werkgroepleden en bestuur in Hotel Restaurant "De Mallemlen" van de familie Epping.

*Bep, alle goeds en we zien je graag weer terug op de donderdagavonden, de werkavonden van de HKIJ.*



## Stichting Historische Kring IJsselstein

**Redactie:** B. Rietveld  
Meerenburgerhorn 10  
3401 CD IJsselstein  
tel: (030) 688 74 74  
email: bariet@knoware.nl

**Uitgave:** nr. 87, maart 1999

**Druk:** Libertas, Bunnik

**Voorzitter:** J.C.M. Klomp,  
tel: (030) 688 28 52

**ISSN:** 1384.704X

**Secretariaat:** C.J.H. van Dijk-Westerhout,  
Omloop West 42,  
3402 XP IJsselstein,  
tel: (030) 688 36 99

Donateurs ontvangen het periodiek (4 uitgaven per jaar) en worden op de hoogte gehouden van de activiteiten. Nieuwe donateurs kunnen zich aanmelden bij de penningmeester waar tevens mutaties kunnen worden doorgegeven. Voor inwoners van IJsselstein is de bijdrage minimaal f 20,- (voor bedrijven f30,-). Voor hen die buiten IJsselstein wonen is de bijdrage resp. f 29,50 en f 39,50. Losse nummers, voor zover voorradig zijn à f 7,50 verkrijgbaar via het secretariaat. Voor dubbelnummers is de prijs f 10,-

**Penningmeester:** W.J. van Vliet  
J.W. Frisolaan 7,  
3401 AX IJsselstein,  
tel: (030) 688 16 60

**Bank:** Postbank. nr.: 4074718