AB-LOP: 15 OCT 6964
UTR V 51
1) AB_IC

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 aannemelijke 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 Batau-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 19e-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 hondentractie. 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 gejank 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 *f* 3,- tot *f* 25,-) 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 hondenkargeleider 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.

Bijlage der Rekening № 07.

GEMEENTE IJSSELSTEIN.

№ 125

BEVELSCHRIFT VAN BETALING.

Dienst 1902.

HOOFDSTUK 1
AFDEELING 2
ARTIKEL 7
van de Begrooting.

De Ontvanger der Gemeente IJsselstein zal betalen aan de Heeren Rencker en Zonen, fabrikanten te Utrecht wegens geleverde hondenpenningen voor den dienst 1902 geleverd in 1902

de Som van vijftien gulden negentig cents.

volgens aangehechte nota

Zegge f 15.90

Dit bevelschrift wordt, mits behoorlijk voor voldaan getekend en van de hoveugemelde beschreiden voorzien, in de rekening over het jaar 1902 geleden.

IJsselstein, den 18 December 1902.

Burgemeester en Wethouders.

. Voorzitter.

. Wethouder.

Voldaan,

den 27 December 1902.

Rencker en Zonen

Betalingsopdracht aan Rencker en Zonen te Utrecht voor 265 hondenpeningen

DE TREKHONDENWET VAN 1910

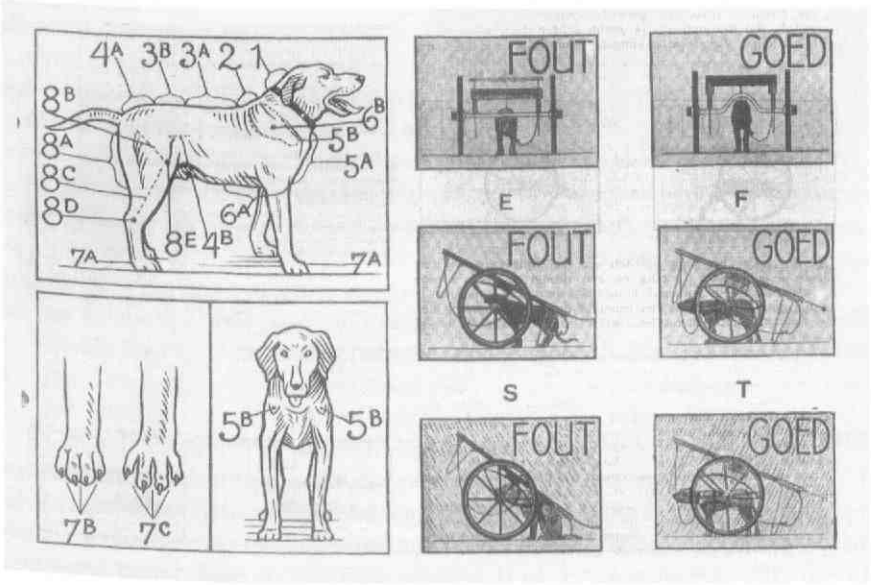
Op 14 juli 1910 verscheen in het Staatsblad (nr.203) de zogeheten Trekhondenwet. Het meest opvallende is het feit dat de bepalingen van die wet de situatie van de hond als uitgangspunt nemen. Dit in tegenstelling tot het reglement van 1853. Voor het eerst werd niet uitsluitend de nadruk gelegd op de 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, rechtop onder de kar (eventueel ook onder de as van de kar) kunnen



Enkele tekeningen uit: "Aanwijzigingen 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 rechtop 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 forsch zijn.

Eischen voor geleider hondekar
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 verloopen 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"*.

Deze groentenboer heeft een hondenkar die door twee honden wordt getrokken.
(foto uit Loosdrecht)

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.

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/klokkenmaker 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. Brancheverwaging (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.

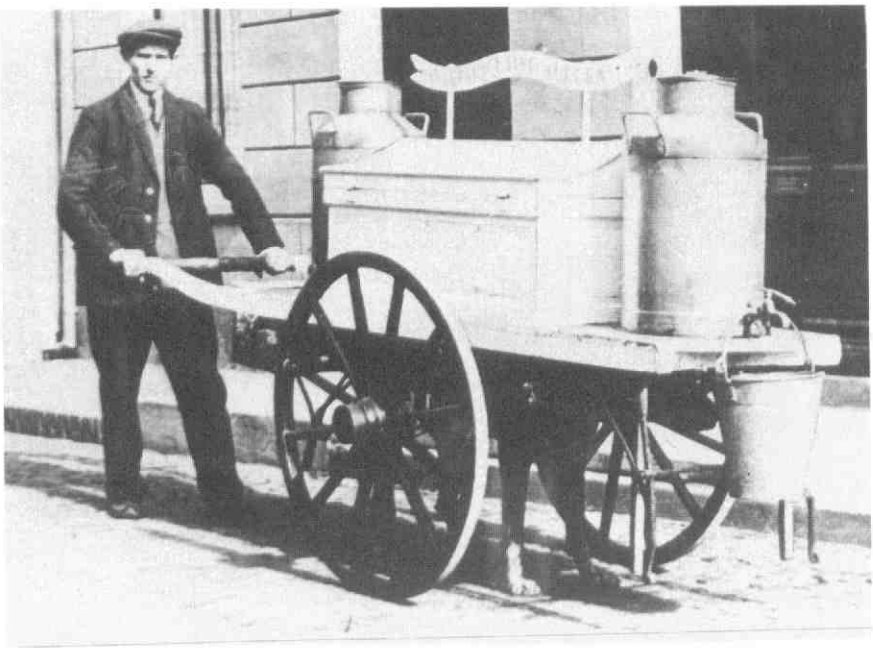
In 1927 adviseerde de minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw om de (her)keuring elk jaar te laten plaatsvinden, bij voorkeur in de maanden maart of april. Zo waren in 1929 van de 53 gekeurde honden in het jaar daarvóór al 48 gekeurd.

Melkkar 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 zoolkussens
- 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.

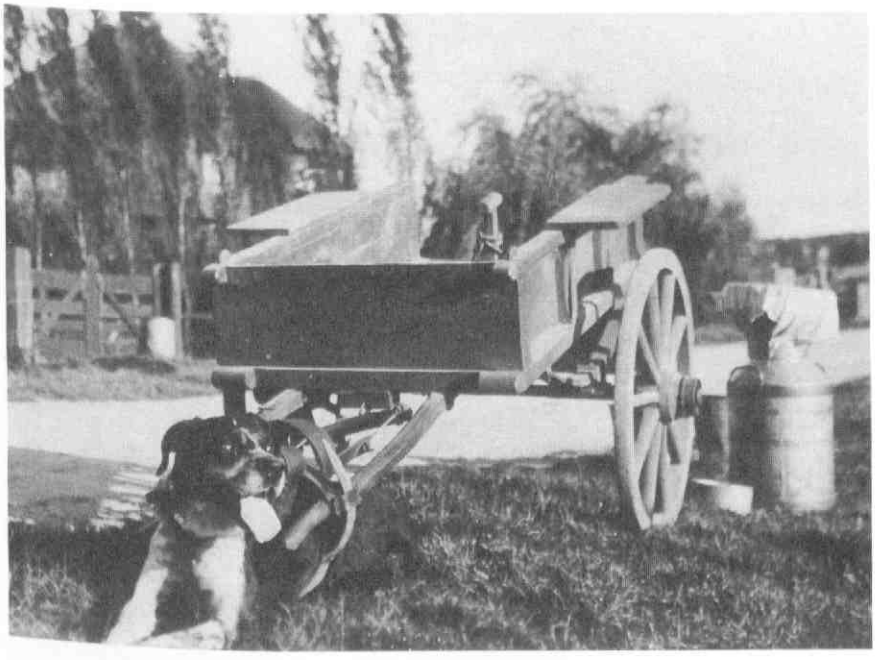


Melkboer Gerard Oskam in 1931. Als hij de melk goedkoper bij een afgelegen boerderij kon inkopen, stond hij desnoods 's morgens om half vier op.

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
	100

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. (Vele 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.*

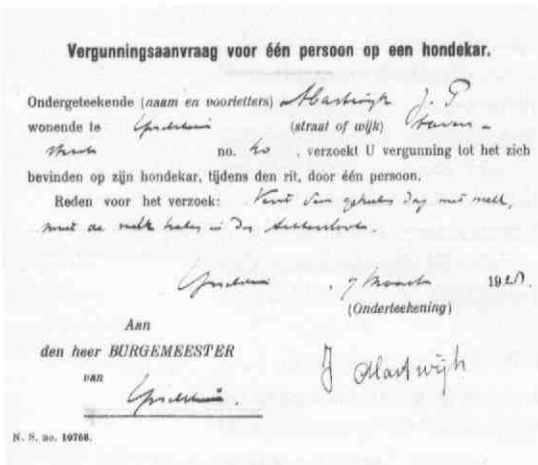
- *Wanneer de kar in rust is, mag haar gewicht niet op den daarvoor gespannen hond drukken. Daarom moeten er aan de kar steunsels zijn, die voorkomen, dat de kar op den hond drukt, wanneer de hond zit, ligt of staat.*

Het volgende voorval schijnt echt gebeurd te zijn. In IJsselstein werd de hondenkar 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 eertijds telde.

trok één van zijn klompen uit, goot daarin water uit zijn veldfles en liet zijn hond uit deze 'drinkbak' drinken. Hoe de politieman 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 hondekar.

Ondergeteekende (*naam en voorletters*) Alastwijk J. P.
wonende te Gorinchem (*straat of wijk*) Havenstraat no. 40, verzoekt U vergunning tot het zich bevinden op zijn hondekar, tijdens den rit, door één persoon.

Reden voor het verzoek: Vervoer van gehuurd dag met melk, met de melk halen in de Achterstraat.

Gorinchem, 7 Maart 1928.
(*Onderteekening*)

Aan
den heer BURGEMEESTER
van Gorinchem.

J. Alastwijk

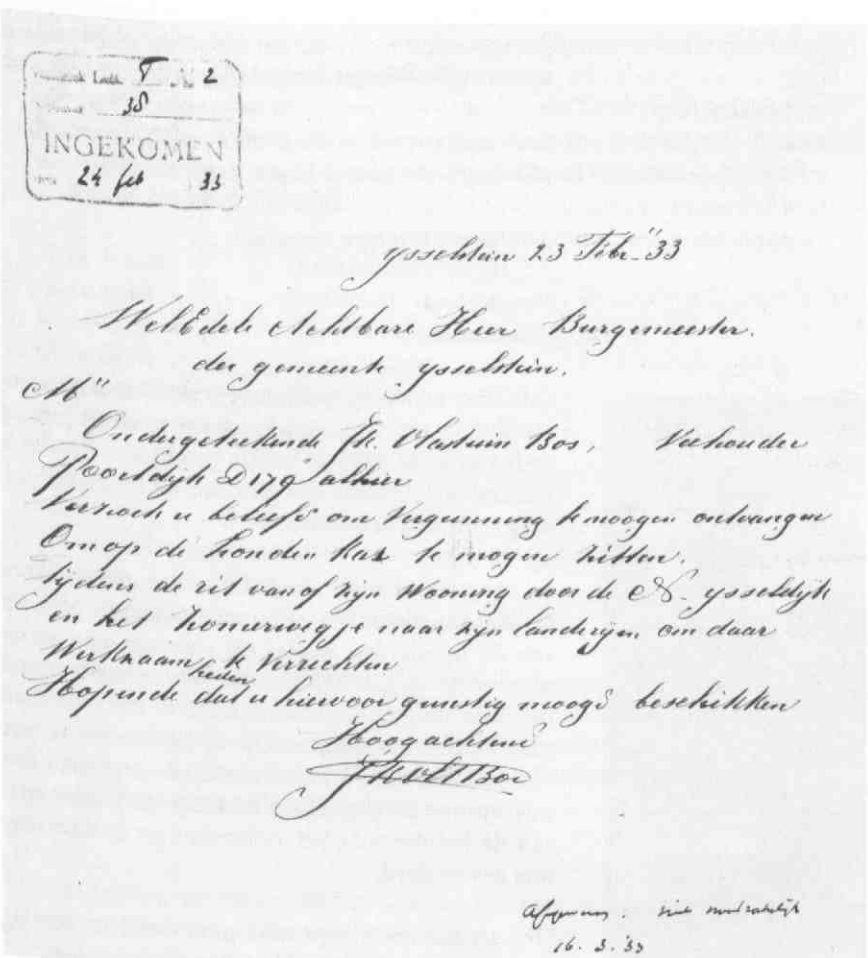
N. S. no. 10766.

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 forsch' 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.


INGEKOMEN
24 feb 33

Ysselstein 23 Febr. 33

WelEdele Achtbare Heer Burgemeester
der gemeente Ysselstein.

Ondergeteekende Jk. Vlastuin Bos, Veehouder
Poortdijk D 179 alhier
Verzoek u beleefd om vergunning te mogen ontvangen
Om op de honden kar te mogen zitten.
Tijdens de rit van of zijn Wooning door de N. Ysseldijk
en het Zomerwegje naar zijn landerijen om daar
Werkzaamheden te verrichten
Hopende dat u hiervoor gunstig moogt beschikken
Hoogachtend
J.K.Vl.Bos

Afgewezen. niet noodzakelijk
16. 3. 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 blufpoker 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 loopen achter de hondekar. De hond behoefd niet meer te loopen 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 hondenkar 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 repareeren, 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.Kruijf, 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 venters 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 dààr geen weet van gehad hebben!

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

Jan Westerhout had aan de Kampendijk een volkstuin. Tijdens de crisisjaren van 1930-1940 trachtte hij de gekweekte groenten met zijn hondenkar op straat te verkopen.

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 trekdier 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 trekkracht. "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 trekkracht 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 inporteurs en het tijdschrift lokken uit tot misdrijven," zegt de woordvoerder van de hondenbescherming. "Het gebruik van een hond als trekkracht 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 dierem als trekker te gebruiken. In Nederland moeten dat sledehonden zijn." Zelf spant Janssen graag een ruwharige hollandse herder voor haar karretje. De Amerikaanse rashond ciemok is volgens haar ook zeer geschikt als trekhond. "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 woordvoerster. "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. SAIJ 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