

Restauratie meester-schilder Johan Verbeek herstelt tekst en registratienummer [foto: Karin Verbeek].



# Hondenkar in ere hersteld

Restauratie van een laat 19e eeuws transportmiddel

**Door honden getrokken handkarren werden vanaf de 17e eeuw ingezet voor het vervoeren van allerlei goederen. Eeuwenlang waren dergelijke hondenkarren onderdeel van het straatbeeld. Tot in 1911 de Trekhondenwet in werking werd gesteld. Toen verdween het wendbare vervoersmiddel langzaam uit beeld. Samen met meesterschilder Johan Verbeek, herstelde restaurateur Hugo Landman een hondenkar uit vermoedelijk eind 1890 van molen 't Lam. Een uniek stukje mobiel erfgoed.**

tekst **HUGO LANDMAN** en **NELLEKE MANSCHOT**

## **Hersteld vakwerk**

Landman verzorgde het timmer- en smeedwerk in dit restauratieproject. “Deze hondenkar is van eind 1890 en nog in redelijke staat,” vertelt Landman. “Dertig jaar terug zijn er een paar ijzeren strippen bij de berriebalken langs gemonteerd en is er in de bodem wat lapwerk verricht. Afgelopen jaar heb ik de kar echter in zijn geheel gedemonteerd. Dit was nog nooit eerder gebeurd. De toestand bleek minder goed dan in eerste instantie verwacht. Stuk voor stuk zijn alle onderdelen gerestaureerd. De originele onderdelen zijn dus weer gebruikt, hoe slecht ze ook waren. Zelfs de schroefjes zijn hersteld. Alles was namelijk met de hand en op maat gemaakt bij dit type karren.”





- 1) Berriebalken
- 2) Zeven iepen scheien die de berriebomen met elkaar verbinden
- 3) Vuren laad-vloer
- 4) Voorschot
- 5) Achterschot
- 6) Enkel blad-veer: scharnierend aan een zijde en de andere zijde een glijend
- 7) Wagenas
- 8) Velg
- 9) Spaak, twaalf stuks
- 10) Luns
- 11) Naaf
- 12) Wagenpoot
- 13) Zijbord
- 14) Metalen wielband
- 15) Pootijzer en slijtslof

De hondenkar is eigenlijk een vrij eenvoudige kar, bestaande uit:

- twee iepen zijberries;
- zeven iepen scheien die de berriebomen met elkaar verbinden;
- een vuren bodem en een voor- en achterschot;
- een enkel bladveer, scharnierend aan één zijde, en aan de andere zijde een glijend, een Hollandse vet-as;
- twee houten wielen met elk twaalf spaken, opgesloten met een luns;
- twee karpoten bevestigd aan het achterschot.

#### Wendbaar en goedkoop

Hondenkarren waren met name populair in de 19e eeuwse steden. Rond 1900 waren er naar schatting 80.000 trekhonden in Nederland. Amsterdam telde in

1905 7.826 geregistreerde handkarren en Rotterdam bijna 10.000. De karren waren klein en wendbaar, ideaal voor de vele smalle straatjes in de steden. Dit in tegenstelling tot de brede paardenkarren. Daarnaast waren honden goedkoper dan paarden, zowel in de aanschaf als in het onderhoud. De hondenkarren werden daarom ook heel divers ingezet door bijvoorbeeld postbezorgers, marskramers, eierhandelaren, krantenbezorgers en melkboeren.

#### Anti-Trekhondenbond

De levensomstandigheden van de honden waren vaak (zeer) slecht. Begin 19e eeuw ontstond er bewustwording van dit dierenleed en in 1911 werd een Trekhondenwet ingesteld met regels voor onderhoud en voorzieningen voor trekhonden. Ook waren eigenaren van trekhonden vergunningplichtig en

**Ter illustratie een afbeelding van hoe de hondenkar vroeger gebruikt werd in combinatie met een duwer.**







**De gerestaureerde hondenkar is weer in gebruik door de molenaar [foto: Hugo Landman].**

werd registratie van handkarren verplicht, zodat de eigenaar altijd achterhaald kon worden. In 1912 werd de Anti-Trekhondenbond, later Bond tot Bescherming van Honden, opgericht. Deze ontwikkelingen zorgden voor een verbetering van de positie van de hond en het uiteindelijk afschaffen van de hondenkarren in 1962. Dit was Europees gezien erg laat, in Parijs werd het verbod in 1824 ingesteld en in Engeland werd de hondenkar sinds 1855 verboden.

### Registratie

Handkarren werden in Amsterdam al vanaf 1877 geregistreerd. Iedere eigenaar van een handkar kreeg van de politie een nummer dat zichtbaar op de kar moest worden geplaatst: in witte cijfers op een donkere ondergrond. Ook in Utrecht bestond een dergelijke registratieplicht. In Den Haag was het verplicht om ook het adres van de eigenaar op de kar te vermelden. Vanaf 1911 werd met de Trekhondenwet de registratie landelijk gelijk gesteld.



**Voorzijde hondenkar voor (boven) en na retouchering (beneden) [foto: Hugo Landman].**



### C. Siegerts no. 13

Landman: “Elke kar had in die tijd dus eigenlijk al een kenteken. Dit was toentertijd blijkbaar verplicht.” De gerestaureerde hondenkar heeft ook een registratienummer: no. 13. De voorletter en achternaam van de eigenaar en de naam van de gemeente, Wymbrits, staan ook vermeld. Uit aanvullend archiefonderzoek bleek de toenmalige eigenaar van de molen 't Lam in Woudsend (Friesland), Carl Siegerts, aan deze kar verbonden te zijn. De namen en het registratienummer zijn met restauratieschilderwerk hersteld.

### Bijzonder eigendom

Bij dit type hondenkar werd de hond als extra trekkracht gebruikt en liep de duwer achter de kar. Landman: “Deze hondenkar is misschien wel de enige originele kar in Nederland, die nog bij zijn eerste ‘eigenaar’ in bezit is. Deze kar is namelijk nog steeds in eigendom bij molen 't Lam en wordt bijna dagelijks gebruikt door beroepsmolenaar Cees Nooteboom voor het vervoeren van meelzakken. En dat is toch best bijzonder.”

Over de auteur:

**Dit artikel is tot stand gekomen in samenwerking met HUGO LANDMAN, restaurateur en uitvoerder bij Bouwbedrijf Jurriëns Noord BV (onderdeel van Friso Bouwgroep), Erkend Restauratiebouwbedrijf en lid van de Vakgroep Restauratie.**