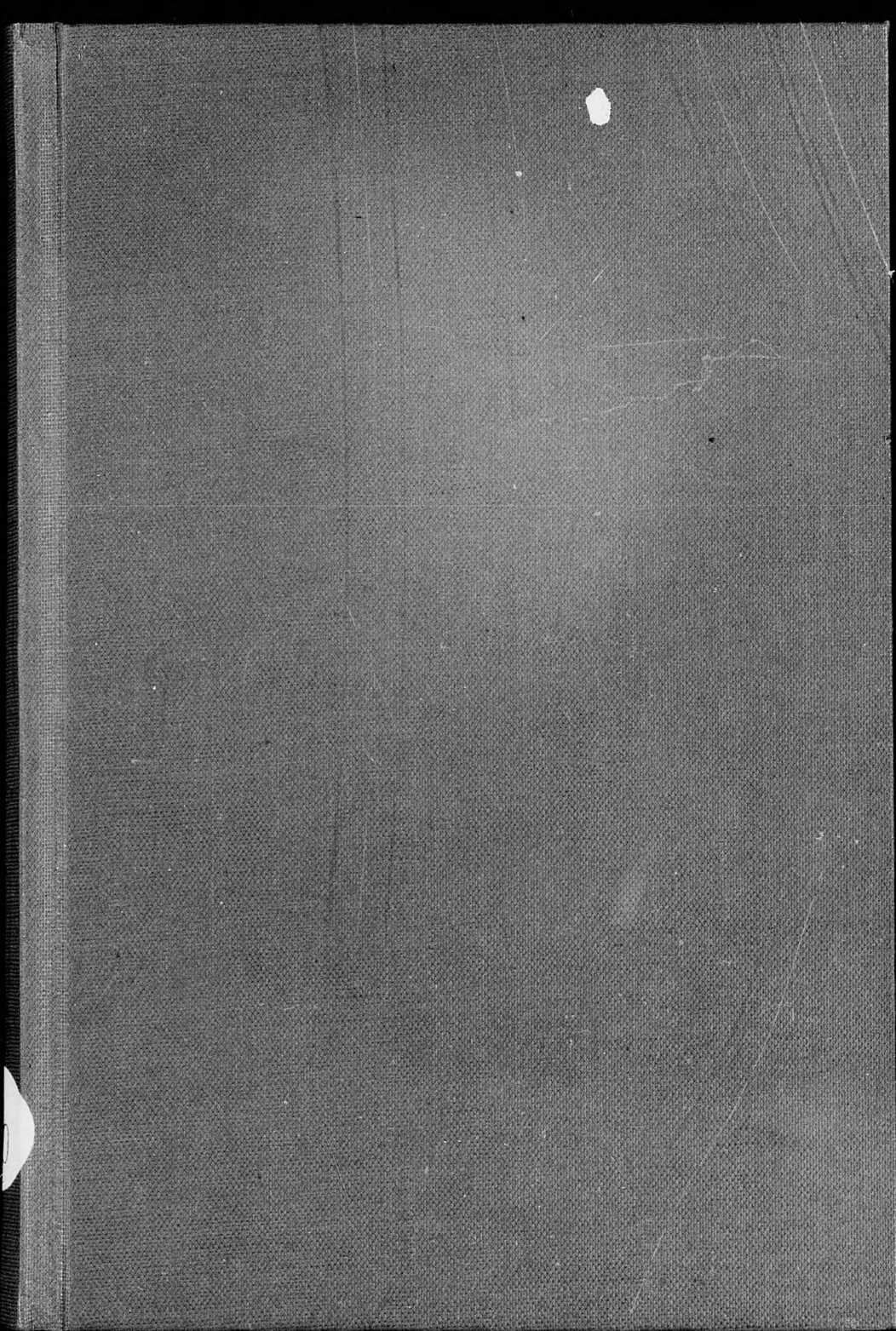






Bibliotheek der
Rijksuniversiteit te Utrecht
Afd. Diergeneeskunde

BIBLIOTHEEK UNIVERSITEIT UTRECHT



2911 117 0

HET VAN DEN BOK RIJDEN.

gec.

53497

F. TH. LAFEBER.

HET VAN DEN BOK RIJDEN.

B 1280'

GRONDIG ONDERRICHT

VOOR

KOETSLEERS EN HOUDERS VAN ÉQUIPAGE,

IN DE

WARE BEHANDELING EN DRESSUUR VAN WAGENPAARDEN,

HET INSPANNEN EN RIJDEN.

NAAR HET HOOGDUITSCH VAN

FRIEDRICH HAMELMANN,

Chef der paarden-stoeterij van Z. K. H. Prins Frederik der Nederlanden te Muskau.

DOOR

J. F. J. SCHEURLEER.

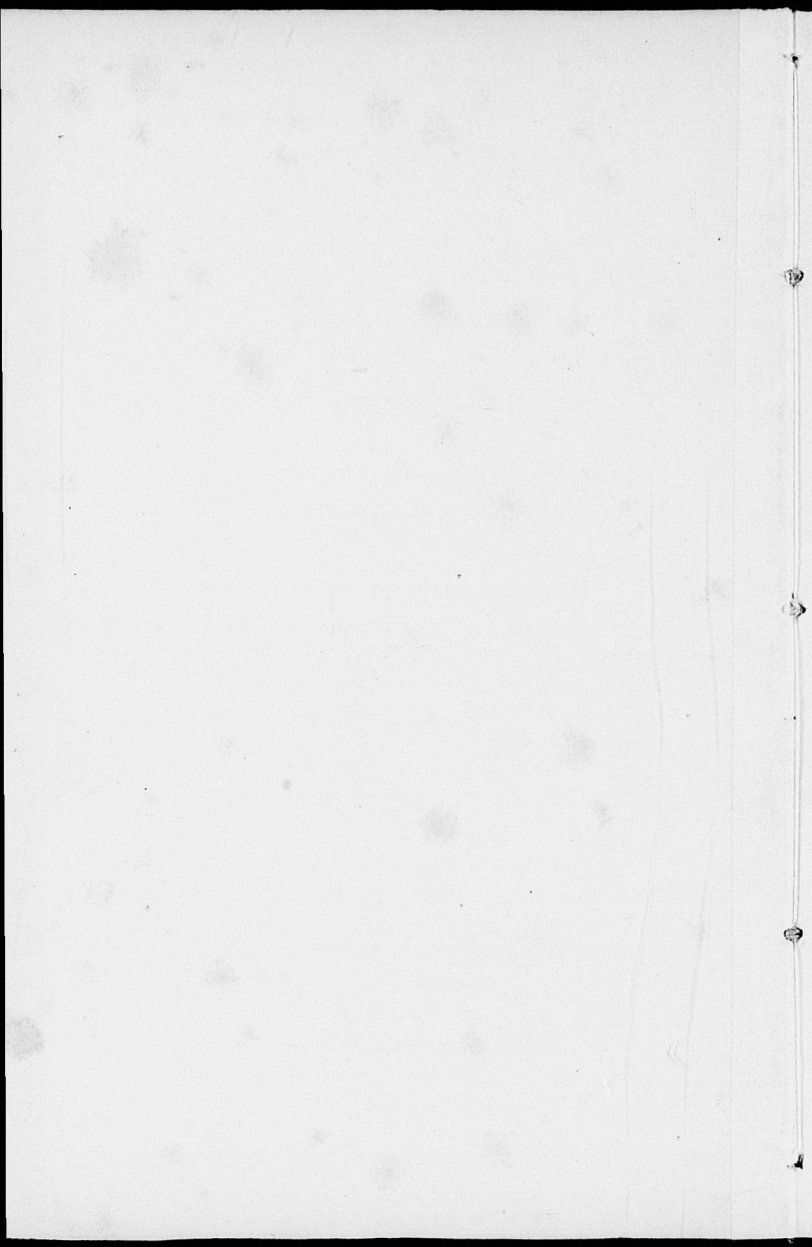
Met Platen.



ZWOLLE,

VAN HOOGBRATEN & GORTER.

1873.



VOORWOORD.

In kunst en wetenschap, in handel en nijverheid, bespeuren men van tijd tot tijd grooten vooruitgang; ieder streeft naar volmaaktheid in zijn beroep.

Slaan wij echter een blik op het wagenrijden en op de personen, die dat beroep uitoefenen, dan moet ieder deskundige mij toegeven, dat op dat gebied weinig vooruitgang zichtbaar is.

De oorzaak van dit gebrek is, naar mijne meening, te zoeken in onverschilligheid omtrent de zaak; men geeft zich geen moeite degelijke koetsiers te vormen, en er wordt te weinig belang gesteld in de kunst om „van den bok te rijden.”

Hoe geheel anders is het in dit opzicht met het „van den zadel rijden” gesteld. Het paardrijden behoort, en zulks ligt in den aard der zaak, tot de edele hartstochten; het wordt praktisch en theoretisch onderwezen, en toch is het niet te ontkennen, dat de kunst om van den bok te rijden over het algemeen dezelfde belangstelling verdient en dat haar praktische waarde niet hoog genoeg te waardeeren is.

Zeker is het dat ieder, die er een rijpaard op nahoudt, dat rijden geleerd, of ten minste eenige rijlessen bijgewoond heeft.

Welk onderscheid met het wagenrijden!

Zelden wordt daarop zoo nauw gezien, ja, het komt dagelijksch voor dat iemand, die niet het geringste onderricht daarin genoten heeft, zich al dadelijk verbeeldt, paard en wagen te kunnen besturen.

Zoolang deze onverschilligheid, dit gebrek aan lust tot verbetering, blijft bestaan, zooals zulks in Duitschland — Weenen uitgezonderd, welke stad in dit opzicht waardiglijk Londen ter zijde streeft — het geval is *), zoolang nog bovendien zoo oppervlakkig omtrent die kunst geoordeeld wordt, kan zij onmogelijk een beter standpunt bereiken.

Eenige jaren geleden hield ik te Berlijn eene verhandeling over de opleiding van koetsiers, en beweerde dat het leeren rijden van den wagen slechts op daartoe opgerichte scholen grondig kan verkregen worden; ofschoon deze meening door verscheidene hooggeplaatste personen gedeeld wordt, behoort zij toch tot op dit oogenblik tot de vrome wenschen.

Evenals den koetsier over het algemeen weinig tot praktische opleiding aangeboden wordt, zoo wordt hij ook theoretisch stiefmoederlijk bedeed, daar er nog maar zelden over zijn vak geschreven is.

Van dit weinige, voor zooverre mij bekend, zijn mij de voorschriften, door den Hofstalmeester von Rauch geschreven, voor de Koninklijke, thans Keizerlijke Paardenstoeterij te Berlijn, het leerrijkst voorgekomen, en erken ik gaarne dat ik daaruit menig goede les geput heb.

*) Mijn groote liefhebberij voor paarden en wat daarop betrekking heeft, zoo ook de treurige ervaring dat ook in Nederland zoo weinig kundige koetsiers gevonden worden, hetgeen wel grootendeels aan gebrek aan goede leiding zal moeten toegeschreven worden, deden bij mij al sedert lang den wensch geboren worden, dat er toch bij ons eens een goed werkje mocht uitkomen, waarin eenige nuttige lessen voorkwamen omtrent het van den bok rijden; het is daarom dan ook dat ik volgaarne voldeed aan het verzoek der uitgevers, om de vertaling van dit werkje op mij te nemen.

Het groot belang, dat ik steeds in het rijden van den wagen gesteld heb, deed bij mij de gedachte opkomen of het wellicht van nut konde zijn, mijn sedert zoo lange jaren opgedane ondervinding, gegrondvest naar de school (de vroegere Koninklijke Hannoversche Paardenstoeterij), waarvan ik de beste uitkomsten heb gezien, in het licht te geven.

Mijne bedoeling is, het équipage-wezen en de maatschappelijke positie van den koetsier te verhoogen, en tegelijk een waardiger behandeling van het paard te bereiken.

Mogen mijne wenken, mijne raadgevingen, als zaadkorrels in goede aarde vallen, en weldra rijpe, rijke vruchten dragen.

Den opmerkzamen lezer zal het opvallen, dat ik in dit werkje op verschillende plaatsen hetzelfde onderwerp bespreek; hij gelieve daarbij in het oog te houden dat die onderwerpen hoofdpunten uitmaken, en dat ik daarop met opzet steeds terugkwam, opdat een niet bijzonder doordenkend koetsier ze toch bij herhaling zoude lezen, en daardoor meer ter harte nemen.

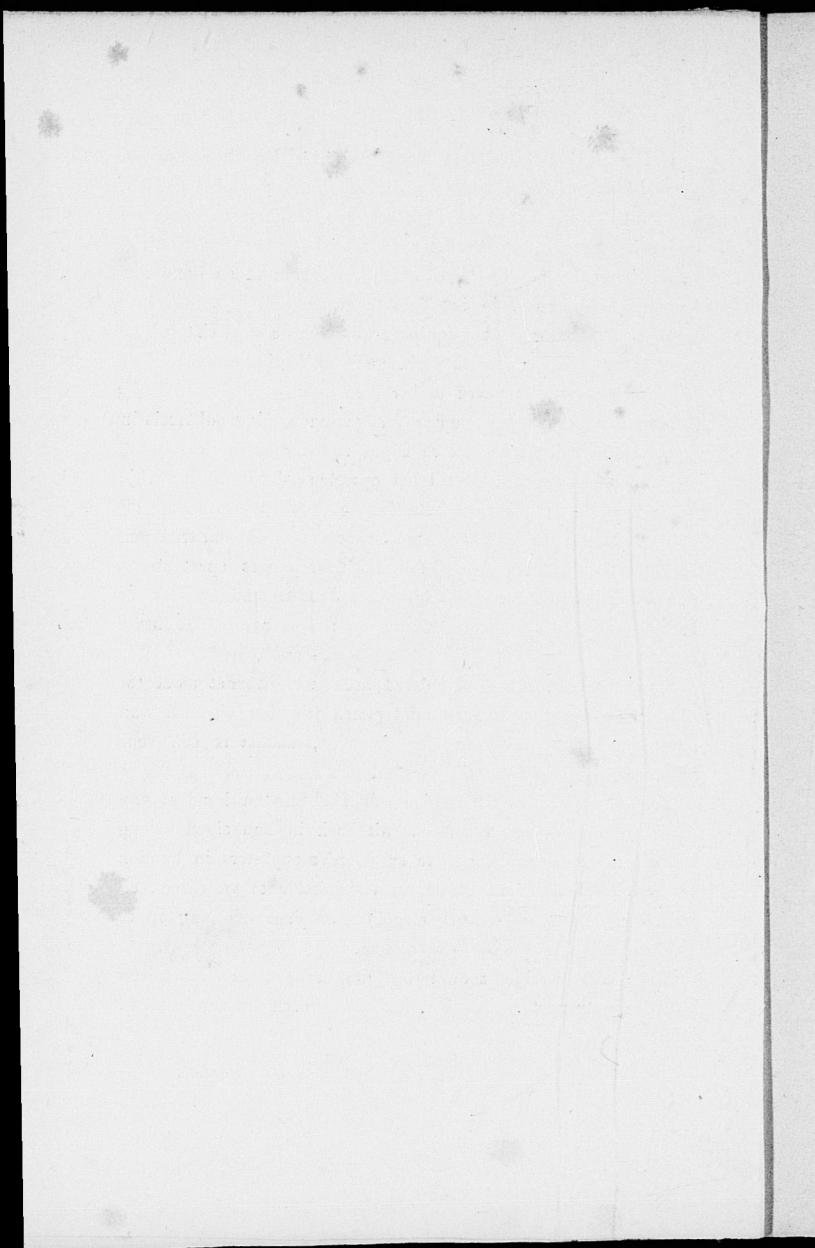
Mijn boek mocht geen geleerd boek worden, het moet tot nut en genoegen strekken niet alleen van den eigenaar van équipage, maar ook van den koetsier, zoodat ik een voor iedereen begrijpelijken stijl gevolgd heb.

Ten slotte richt ik tot alle liefhebbers en houders van équipage het dringend verzoek, dit boek in hun eigen belang zooveel mogelijk aan koetsiers en paarden-oppassers in handen te geven, hen naar het daarin verhandelde te verwijzen, en hun denkvermogen zooveel mogelijk in deze richting op te wekken.

Moge dit werkje zoowel bij deskundigen als leeken een gunstige ontvangst ten deel vallen en algemeen nut verspreiden!

MUSKAU,

De Schrijver.



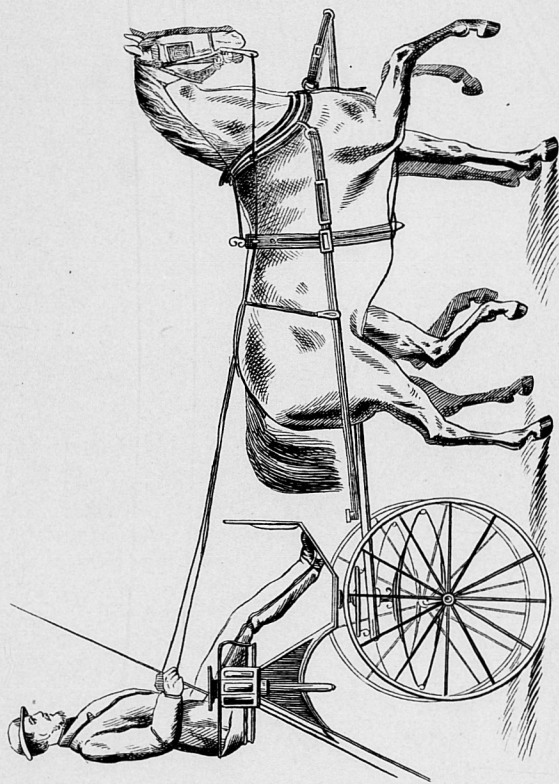
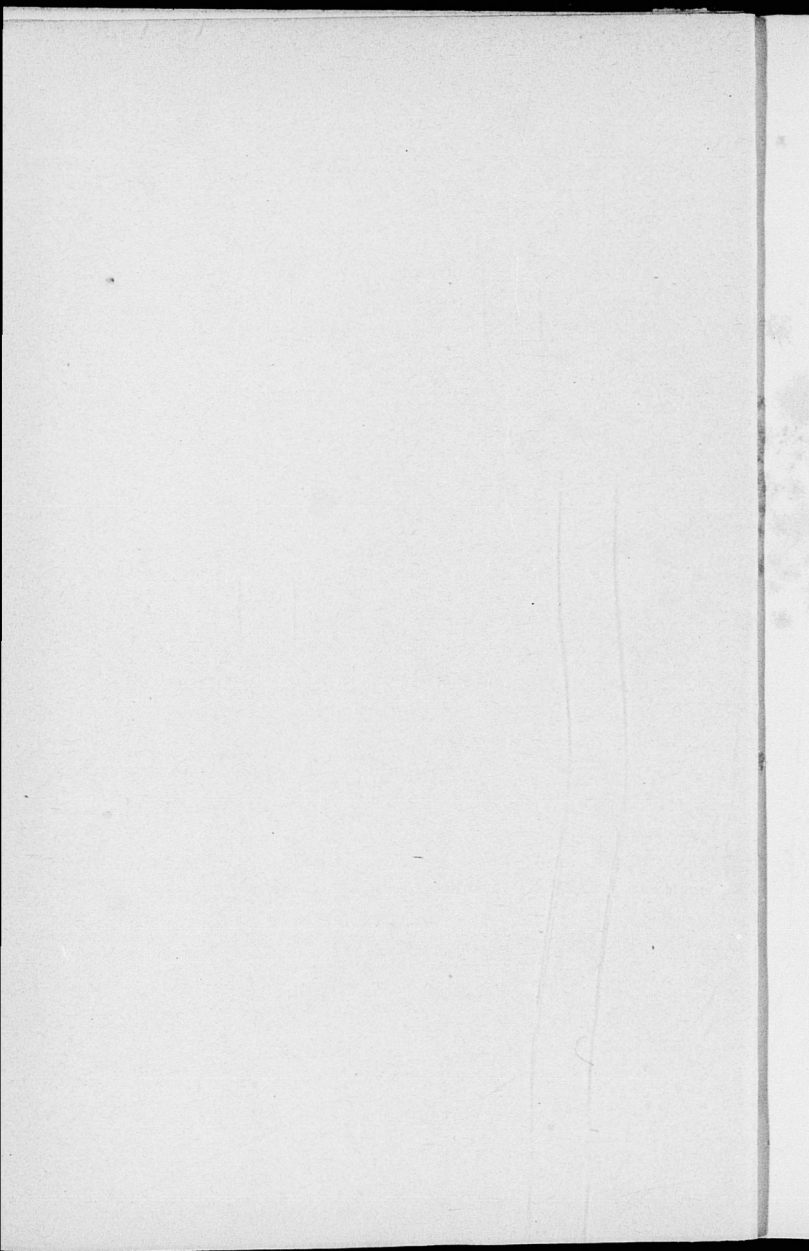


Fig. 1. Een naar den regel aangespannen en goed gereden Equipage.



1^e A F D E E L I N G.

KOETSIER EN PAARD.

1. Noodzakelijke eigenschappen van den koetsier.

Menig leek zal lachend de schouders ophalen wanneer een kenner het van den bok rijden eene kunst noemt, en toch is een goed koetsier een zoo groote zeldzaamheid dat men hem, die een span paarden naar den regel en met smaak weet voor te brengen, de aanspraak op kunstenaarstalent niet ontzeggen kan.

Om zich het van den bok rijden goed eigen te maken, is een zekere volharding en een niet onbeduidend talent noodig.

Men zou boekdeelen kunnen schrijven over hetgeen men onder een bekwaam, geschikt koetsier verstaat; mijne bedoeling evenwel is hier alleen datgene aan te toonen, wat ieder jongmensch noodzakelijk kennen moet, om op den titel koetsier aanspraak te mogen maken.

Daartoe wordt hoofdzakelijk het volgende vereischt: een gezond lichaam en een gezond verstand, onvermoeide lust en ijver voor zijn vak, zorg voor, en gehechtheid

aan de hem toevertouwde paarden, moed, tegenwoordigheid van geest, overleg, opmerkzaamheid en liefde tot orde, gepaard aan groote nauwkeurigheid, matigheid in het gebruik van sterken drank, een ijzeren geduld, bedaardheid en een goed humeur.

Voor dezulken wil ik, steunende op rijke ondervinding, thans trachten mijne denkbeelden breedvoerig uiteen te zetten. *)

Gezondheid en lichaamskracht zijn den koetsier onbetwistbaar noodig ter goede uitoefening van zijn bedrijf; zonder dat is het hem onmogelijk, zijne plichten getrouw te vervullen.

Ofschoon bijzaak, is het toch niet onverschillig dat hij een flink uiterlijk hebbe.

Gezond verstand, of, met andere woorden, een vlug begrip, is hem echter zeer noodig. Het is hoofdzakelijk het menschelijk verstand, dat het sterke, edele ros doet beheerschen; met onze lichamelijke kracht alleen zouden wij weinig of niets uitrichten; zij staat tegenover die van het paard, als de kracht van het kind tot die van een volwassen man.

Hoe meer het den koetsier gelukt, een zedelijk overwicht op zijn paard te verkrijgen, des te meer zal het hem gehoorzamen.

Ontegenzeggelijk is een verstandig ontwikkeld en met

*) Het zal zeker moeilijk zijn een persoon te vinden, die al deze eigenschappen in zich vereenigt; de lezer gelieve echter in het oog te houden dat men die eigenschappen bij den schrijver van dit werkje bepaald grootendeels, zoo niet allen, aantreft; dat hij op den titel „koetsier” ten volle aanspraak mag maken; dat hij een groot liefhebber is van paarden en van al wat daarop betrekking heeft, en het in de kunst van „bokrijden” tot een zekere volmaaktheid heeft gebracht.

een goeden wil bezielde koetsier, in staat zoowel zijn vak als zijn paard al datgene te schenken, waarop beiden aanspraak maken mogen.

Bij een koetsier moeten de liefde tot zijn paarden de lust voor zijn vak alle andere eigenschappen overtreffen, want daarop steunt eigenlijk de geheele kunst om van den bok te rijden.

Men trachte zich eens goed voor te stellen, welk groot nut de mensch van het paard trekt door zijn vele trouwe diensten, en hoeveel genot en voordeelen het ons schenkt; wij zullen dan zeker tot de erkenning komen dat het paard meer op prijs dient gesteld te worden dan tot heden over het algemeen geschiedt, want dit edelste, dit nuttigste aller dieren verdient des menschen liefde in den hoogsten graad. Ten slotte nog een noodzakelijke wenk: ieder jongeling, die zich voorstelt als koetsier zijn weg door de wereld te vinden, onderzoek ernstig bij zich zelven, alvorens dat beroep te kiezen, of hij wel met hart en ziel tot dat vak wordt aangetrokken; alsmede of hij voor het paard genoeg genegenheid gevoelt, om steeds met een goed humeur heen te kunnen stappen over al die moeilijkheden en lasten, welke hem onvermijdelijk te wachten staan; want die dit beroep alleen bij de hand neemt om zijn dagelijksch brood te verdienen, zal het nooit tot iets degelijks brengen, en zeer zeker is het arme paard te beklagen, dat zulk een onverschilligen en machinaal werkenden koetsier in handen valt.

Daar dit punt een van de gewichtigste is, zal ik daarop nog meermalen terugkomen; te meer daar er niet dikwijls en niet dringend genoeg gesproken kan worden over de liefde tot het paard.

Moed, tegenwoordigheid van geest en geschiktheid zijn hoofdzaken voor een koetsier, die een zekere hoogte in zijn vak wil bereiken.

Bij een pasbeginnende moet men die eigenschappen nog niet voldoende verwachten; alleen door studie en vlijtige oefening kan hij zich een zeker zelfvertrouwen eigen maken, waaruit bovengenoemde eigenschappen geboren worden. De paardenmenner moet met een zekeren moed beziel zijn, welke echter nooit in dolle driestheid mag ontaarden.

Dat een ieder, die zich wijden wil aan het van den bok rijden, de volgende woorden ter harte neme, afkomstig van mijn vriend den dichter Müller van de Werra; zij luiden:

Moed, voorzichtigheid, geen vrees,
Niet te driest hals over kop,
Leiden veilig paard en sjees
Zelfs in een stormgalop.

Door tegenwoordigheid van geest is het den koetsier mogelijk, dreigende gevaren te voorkomen en zijn meester voor ongelukken te behoeden; dikwijls zal hij daardoor een groote ramp afwenden, terwijl een lafaard, en ook een waaghals, de paarden blindelings in het ongeluk zal voeren.

Geschiktheid en overleg zal de een in meerdere, de ander in mindere mate bezitten, doch ook de laatste kan zich deze eigenschappen door vlijt en geduld voor een groot gedeelte eigen maken.

Vlijtige en geduldige oefening zal het gebrek aan geschiktheid wegnemen en tot het gewenschte doel leiden; en dan moeten deze oefeningen voornamelijk ten doel

hebben, om ten eerste: het oog te gewinnen aan het meten van bepaalde afstanden; ten tweede: het verkrijgen van handigheid in het hanteeren van teugels en zweep.

Opmerkzaamheid in de strengste beteekenis van dit woord, is de koetsier zijnen meester verschuldigd, en hij moet zulks in de eerste plaats toepassen op zijne paarden en de hem toevertrouwde zaken; ook moet hij er zich op toeleggen om, in een vreemd oord komende, aldaar zoo spoedig mogelijk den weg te leeren kennen; in eene stad moet hij zich bekend maken met de woningen van de voornaamste families, gebouwen, pleinen, straten, enz.; niets is voor zijn meester en voor hem zelve onaannamezamer dan blindelings te moeten door rijden, zonder te weten hoe hij langs den kortsten weg op de bestemde plaats kan komen.

Nauwgezetheid moet de koetsier zich ook bepaald eigen maken, want er is niets dat hem bij zijn heer meer onbemind maakt, dan wanneer hij zijne orders niet nauwkeurig opvolgt en zijn dienst niet behoorlijk verricht.

Liefde tot orde en daarbij de grootste zindelijkheid zijn voor hem ook groote vereischten; het maakt altijd een slechten indruk, wanneer de stalgereedschappen niet behoorlijk op hun plaats geborgen en de rijtuigen, enz. niet netjes onderhouden worden.

De fraaiste en rijkste stal zal tegenvallen, wanneer er geene orde heerscht, terwijl zoowel kenners als niet-kenners den eenvoudigsten stal met genoegen binnen komen, zoodra er de hand aan gehouden wordt.

Evenzoo is het met de paarden, rijtuigen en tuigen; men kan van dat alles het fraaiste, het duurste, het beste bezitten, doch wordt het niet behoorlijk onder-

handen en gepoetst, dan is er voor het oog geen waarde aan; een achtellooze, luie koetsier kan spoedig ongelooflijk veel verwaarloozen.

Een net oppassend man, daarentegen, kan met weinig toe; al zijn zijne spullen nog zoo weinig kostbaar, dan zal een ieder ze toch altijd met genoeg bezien, alleen omdat ze zindelijk en goed onderhouden zijn.

Voorts moet het ook voor een koetsier een zekere eerezucht zijn, om zich door orde en netheid, zoowel wat zijn persoon betreft als de hem toevertrouwde zaken, de achting en goedkeuring van zijn meester te verwerven.

Misbruik van sterken drank verwacht men niet bij een fatsoenlijk mensch; evenwel zal men dikwijls ondervinden dat stalknechten het op dat punt niet zoo nauw nemen; hoofdzakelijk zal daarvan wel de reden wezen dat zij dikwijls aan slecht weder en koude zijn blootgesteld; aanvankelijk gebruiken zij dan iets om zich wat te verwarmen, doch al te dikwijls, helaas, geraken zij daardoor aan den drank verslaafd.

Het is te betreuren dat zij, die zich daaraan versla-ven, niet bij tijds inzien dat het gebruik van sterken drank hun lichaam meer kwaad doet dan goed; ik kan geene woorden genoeg vinden, om de koetsiers daarvoor te waarschuwen. Niet zelden zal men zien dat juist de knapste, de beste rijders zich er aan overgeven; zij worden daardoor dan niet alleen ongeschikt voor hun vak, doch ook voor hun meesters gevaarlijke personen. Hoevele ongelukken zijn er al gebeurd, als gevolgen van den beschonken toestand van den koetsier!

Geduld en bedaardheid kan iemand, die met paarden omgaan moet, niet te veel in zich vereenigen.

Weet hij die eigenschappen behoorlijk toe te passen, dan zal hij zijn werk ook beloond zien; een ongeduldige, driftige koetsier daarentegen zal het tot niets kunnen brengen; in zijn handen wordt het makste, het zachtste paard wederspannig en koppig; in één uur zal men door ruwe behandeling en onverdiende, of slecht toegepaste straffen meer kunnen bederven, dan een ander met geduld en zachtheid in een half jaar tijds weder goed maken.

Dikwijls komt men met paarden in omstandigheden dat het moeilijk is, zijn drift meester te blijven, en toch moeten wij in ons eigen belang en om ons zelve onnuttige moeite en arbeid te besparen, onze drift beteugelen en bedaard onderzoeken, waarom het paard zich tegen onzen wil verzet; wij zullen dan vaak moeten erkennen dat niet het paard, doch wij zelve daarvan de schuld dragen.

Met ernst en lust vervolge de koetsier zijn taak om het karakter, de inborst en lichaamsgesteldheid van zijn paard te leeren kennen; hij moet daarover nadenken, en overwegen, met welke middelen of terechtwijzingen hij in voorkomende gevallen moet tusschenbeide treden.

2. Behandeling van het paard op stal.

De behandeling, de oppassing op stal is in zekeren zin de opvoeding, de vorming van het paard; zij is van zeer grooten invloed, zoowel op de dressuur van het paard, als op het werk dat dit te verrichten heeft.

Ieder koetsier behoort zich zelve tot plicht te stellen om de inborst zijner paarden volkomen te bestudeeren,

ten einde daarna de juiste wijze van behandeling te kunnen inrichten. Want evenals bij den mensch, is ook bij het paard het karakter zeer uiteenlopend, waarom het dan ook verschillend moet behandeld worden.

Verder trachte men zich de inwendige samenstelling van het paard zoo duidelijk mogelijk voor oogen te stellen, want dan zal men het niet dwingen tot onnoodige, zelfs onnatuurlijke stellingen en wendingen, welke dikwijls geheel in strijd zijn met zijn lichaamsbouw.

De nadenkende koetsier zal zich die moeite gaarne getroosten, en zoowel hij als zijn paard zullen er de voordeelen van ondervinden.

Genegenheid, goedheid en gepaste strengheid moeten hem hoofdzakelijk leiden, zoowel in den stal als op den bok; van deze drie eigenschappen zal hij zelf voldoening ondervinden, doch hij moet ze met verstand toepassen; door eene liefdevolle, vriendelijke bejegening kan men ongelooflijk veel van een paard gedaan krijgen, terwijl strengheid alleen, of eene ruwe behandeling, tot niets leiden.

Ieder koetsier moet een zekere liefde voor paarden bezitten; ten eerste verligt hem zulks grootendeels het betreffelijk vermoeiende werk, dat een goede oppassing medebrengt, en ten tweede zal hem zulks een drijfveer wezen om zijn paard zacht te behandelen en het met zorg op te passen en te verplegen.

Wie zijn paard liefheeft, zal er ook goed voor zijn; het eene is een gevolg van het andere.

Goedheid toont men zoowel door woorden als door daden; al begrijpen de paarden niet ieder woord, toch zal een vriendelijke toon, evenals op den mensch, van

veel invloed zijn; — om kort te gaan, een ieder, die met paarden omgaat, moet zorg dragen dat er tusschen hem en zijn paard vertrouwelijkheid heersche, want als het zich op stal tot hem aangetrokken gevoelt tengevolge van ontvangen weldaden, zal het zich in het tuig ook vol vertrouwen naar zijn rijder voegen en hem door onafgebroken volgzzaamheid ten volle beloonen.

Evenals eene goede, vriendelijke behandeling uitnemend op het rijden werkt, even zoo nadeelig zijn de gevolgen van eene ruwe behandeling, en komen vele slechte gewoonten daaruit voort; daarom verlieze men toch nooit zijn geduld en bedaardheid, doch men trachte zooveel mogelijk langs den goeden weg zijne geschillen met het paard op te lossen en zodoende zijn oogmerk te bereiken.

Een oud spreekwoord zegt: al te goed is buurmans gek; zooverre nu moet men de goedheid niet komen laten, doch te gelijkertijd streng weten te zijn, en dat vindt men maar bij weinigen.

Evenals een vader in zijn familiekring, moet ook een koetsier in zijnen stal met vriendelijken ernst weten gestreng te zijn; hij moet den noodigen eerbied weten in te boezemen, en wordt daarin te kort gedaan, dan moet hij het ontzag met kracht weder weten te verkrijgen; het paard moet zijn oppasser liefhebben, maar hem ook tevens gehoorzaam zijn; zulks is wel geen gemakkelijke, maar toch eene beloonende taak.

Ten slotte wil ik nog aanstippen dat een koetsier nooit te zorgvuldig en nauwgezet kan zijn in de oppassing zijner paarden; hij zal zijn meester daardoor groote sommen besparen, en zich zelven genoegens verschaffen.

Waardeering en erkenning van verdiensten, alsmede

geldelijk voordeel, moeten het loon van iederen goeden paarden-oppasser zijn.

3. De bestraffing van het paard.

Is men genoodzaakt, het paard te straffen, dan moet zulks met voorzichtigheid en tevens met het oog op het karakter van het paard geschieden.

Dikwijls slaat men het paard aan het hoofd, doch eene enkele misslag kan dan gevaarlijke gevolgen hebben; anderen weder gaan achter het paard staan en slaan er dan maar met alle macht op los; deze wijze is even afkeurenswaard als de andere.

Ten eerste kan men zelf daarbij groot gevaar loopen, te weten, wanneer het paard achteruit slaat; ten tweede kan het gebeuren dat het met al zijne kracht met de schouders tegen de krib aanspringt, waaruit het niet zelden een dikwijls ongeneeslijke kwaal behoudt, namelijk: kreupelheid in de borst of in de schouders.

Moet men echter een paard straffen, dan grijpe men het met de linkerhand bij het hoofd, en met de rechter geve men het dan eenige slagen met eene karwärts over de ribben.

Zit er echter een kwade natuur in, dan binde men het vooraf vast, met het hoofd omhoog en eenigszins kortaan.

Moet men het paard straffen terwijl het ingespannen is, dan korte men eerst de teugels in, doch lette er dan wel op dat men het noch aan den hals, noch op het achterdeel de zweep gevoelen laat. Geeft men het een slag tusschen de ooren of aan den hals, dan zal het weder-spannig met het hoofd schudden, waardoor gevaar ontstaan kan; en begaat men de onvoorzichtigheid om het

op de achterhand te raken, dan zal het paard zich zoeken te wreken door achteruit te slaan; beide wijzen kunnen aanleiding geven tot ongelukken.

De geschiktste plaats om het paard de zweep te geven, is op de schouders, en dat kan daar geschieden zonder eenig nadeel.

Heeft het paard om de eene of andere reden de zweep verdiend, dan bestraffe men het dadelijk en goed.

Voor al vervalle men niet in de fout om telkenmale en zonder genoegzame reden de zweep te gebruiken; hierdoor toch verliest het paard alle vertrouwen in den mensch, het wordt schuw, stomp en wederspannig, bekommert zich ten laatste niet meer om straf, en telt ook zijn bestuurder niet meer; dat onder zulke omstandigheden het duurste paard zijn waarde en nuttigheid verliest, zal wel geen bewijs noodig hebben.

Dat ieder koetsier deze raadgevingen ter harte neme, zoowel in 't belang van zijn meester als van zich zelven!

4. Het tuigen en aanspannen.

Behalve de behandeling van het paard, behoort het naar den regel optuigen en aanspannen nog tot de grondslagen van de kunst om van den bok te rijden.

Het optuigen moet steeds met de grootste voorzichtigheid en handigheid gedaan worden, en heeft de koetsier er voornamelijk op te letten, dat hij het tuig er vierkant op legt en dit overal goed past. De volgende vast aangenomen voorschriften zullen den koetsier in deze gewichtige zaak tot leidsman en raadgever strekken.

Het is gebruik en tevens regel, dat men het paard met een eenigszins vochtigen doek afwischte alvorens het tuig

op te leggen; is zulks geschied en is de stand breed genoeg, dan laat men het paard daarin keeren; *) is de stand echter te smal en het paard groot, dan is het beter, een trens aan te doen, het vervolgens achteruit uit den stand te laten loopen, het op eene ruimer plaats te doen keeren en dan weder achteruit in zijne plaats terug te brengen, want bij het keeren in een enge ruimte kan het licht gebeuren dat het paard zich ernstig kwetst.

Omtrent dit laatste moet men zich vooral des winters in acht nemen, wanneer het paard op scherp staat; want bij korte, snelle wendingen gebeurt het dikwijls, dat het paard zich met het scherpe ijzer op de kroon trapt, en een dusdanige verwonding is, zoo niet ongeneeslijk, dan toch van langen duur; een voorzichtig koetsier zal zulks echter niet gebeuren.

Vele paarden houden er niet van dat men hen het tuig oplegt, als zij gekeerd in den stand staan, en maken dan allerlei tegenkantingen: wanneer men b. v. met het gareel bij het hoofd komt, keeren zij zich plotseling om en slaan dan dikwijls achteruit; men moet dan ook die paarden maar liever vooraf een trens aan doen; men houdt den trensteugel dan in de linkerhand, en al prattende laat men met de rechterhand het gareel vlug en zacht over het hoofd glijden.

*) Het opleggen van het tuig in den stand is hier te lande weinig in zwang, omdat onze standen doorgaans daartoe te smal en te kort zijn, en de paarden licht door schuren de tuigen zouden kunnen beschadigen; — op de groote stallen in Duitschland vindt men standen van $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{3}{4}$ Ned. el breed en $3\frac{1}{2}$ — $3\frac{3}{4}$ Ned. el lang. — In Engeland en Frankrijk vindt men meer de zoogenaamde loopstallen (boxes); ook daarin kan men de paarden gemakkelijk optuigen; overigens heeft het optuigen in den stand hoofdzakelijk dit voor, dat men de paarden rustiger houdt.

Wanneer het gareel moeielijk over het hoofd gaat, veroorzaakt deze ongelegenheid hun wel eens meer of minder pijn, en worden vele paarden daardoor kopschuw.

Zeër vele paarden (namelijk raspaarden) hebben een groot hoofd, vooral ook een breed voorhoofd, doch daarentegen een smallen, dunnen hals; men moet dus voor de maat van het gareel goed toezien op de breedte van borst en dikte van hals, want het gebeurt wel eens dat het gareel (in zijne beugels besloten) niet dan met groote inspanning over het hoofd van het paard te krijgen is, ofschoon het toch om den hals goed van pas zal zijn.

In dergelijk geval doet men het best, het gareel uit de beugels te gespen en het in zijne breedte wat uit te rekken; dit laatste gaat zeer gemakkelijk, door nl. het midden der binnenzijde van het gareel tegen de knie te houden, en de tegenovergestelde zijde met beide handen krachtig naar zich toe te trekken; op deze wijze wordt het gareel wijder en zal men het zonder moeite kunnen aandoen. Bevindt het zich nu om den hals, dan doet men er de beugels weder om, en het overige daaraan verbondene gedeelte van het tuig legt men dan zoolang los op den rug van het paard. *)

Deze kleine moeite, waarvan menig stalknecht door luiheid wordt teruggehouden, moet men toch bepaald niet nalaten; zoowel voor den koetsier als het paard is het

*) Vele koetsiers hebben het gareel (met de strengen) afzonderlijk van de schoft (met staatriem enz.); zij doen eerst het gareel aan, vervolgens het hoofdstel en leggen daarna de schoft op, waaraan zij dan de strengen gespen; deze wijze is wel zoo gemakkelijk, daar het geheele tuig aan-één toch altijd minder handigt.

Voor al bij de paarden, die lastig zijn bij het aandoen van gareel en hoofdstel, is wellicht aan deze wijze de voorkeur te geven. De Vertaler.

eene verlichting, en men zal dan zelfs vaak ondervinden dat het paard uit zich zelf het hoofd door het gareel steekt.

Het behoort tot de stalregels, dat de koetsier, alvorens het paard in den stand te gaan optuigen, het geheele tuig achter het paard hangt.

Staat nu het paard gekeerd in den stand, dan hangt men eerst het hoofdstel aan den linkerarm, schuift vervolgens dienzelfden arm onder langs de schoft, en vat met beide handen het gareel aan; men kan dan het geheele tuig opligten; vervolgens gaat men vlak voor het paard staan en laat dan voorzichtig en vlug het gareel over zijn hoofd glijden, en wel zoodanig dat het wijdeste gedeelte boven is.

Achter het hoofd, waar de hals het dunst is, draait men dan het gareel naar den kant waar de manen liggen, en laat het vervolgens tot op de borst zakken; (ook bij het afnemen van het gareel ga men met de manen mede, daar men ze anders ligtelijk ontsiert.)

Schoft, strengen, enz., worden voorloopig zachtjes op den rug gelegd, en men haaste zich nu, eerst het hoofdstel aan te doen, en wel op de volgende wijze.

Men plaatse zich links bij het hoofd; het hoofdstel, zooals gezegd is, hangt aan den linkerarm, de rechterhand neemt den opzetteugel en schuift dien bedaard over het hoofd tot op den hals; te gelijktijd vat de linkerhand het paard bij den neus en trekt zachtjes het hoofd naar beneden; hierna vat de rechterhand het hoofdstel links bij het kopstuk, en heft zulks zoo hoog op dat stang en snaffel op de hoogte der tanden komen; inmiddels heeft de linkerhand de stang tusschen duim en wijsvinger genomen, den duim drukt men achter de voortanden

zachtjes tegen het bovenste kakebeen, en de andere vinger drukt het onderste kakebeen naar beneden; zoodra nu het paard daardoor den mond opent, schuift men vlug de stang daarin, waarna de rechterhand het hoofdstel naar boven haalt, zóó, dat de linkerhand er gemakkelijk het rechter oor doorsteken kan; nu vat de linkerhand het kopstuk, de rechterhand steekt er het andere oor door, en trekt de kuif naar voren en over het frontdeel.

Wanneer de snaffel niet zoodanig aan het hoofdstel bevestigd is, dat hij tegelijk met de stang in den mond gebracht werd, dan doe men dat nu eerst; vervolgens moet men den kinketting inschalmen en neus- en keelriem vastgespen. Met de linkerhand ligt men nu den staart op, terwijl men met de rechterhand den links los gespen staatriem aanvat, en het kleine worstvormige kussen (culeron genaamd) onder den staart schuift, waarna men den staatriem weder vastgespt.

Hierna legt men de schoft op de juiste plaats, men steekt den buksingel door den springteugel en gespt de schoft zoodanig vast, dat zij nog maar even te bewegen is; nu volgt het vastgespen van den buitensingel en het gespen van den buitenteugel in de stang, waarna men den binnenteugel, behoorlijk recht gedraaid, tijdelijk in den opzetteugel hangt, en de stoot los in de stang steekt. Dit laatste is een kleine moeite, die bij het inspannen zeer te stade komt, want men kan den teugel gemakkelijker aan het losse paard recht draaien, dan wanneer het reeds aan den disselboom staat.

Wanneer men nu het tuig, zooals zooeven beschreven is, heeft opgelegd, dan sponst men de oogen en neusgaten schoon en worden staart en manen goed uitge-

kamd; het is goed, de laatsten met een natten borstel te strijken, opdat ze bij het rijden niet al te spoedig door elkander waaien.

In groote stallen, waar men de paarden door elkander, bij de hand en van de hand inspant, is het verkieselijk, de manen rechts te gewennen. Houdt men echter maar twee paarden, en spant de koetsier ze nimmer om (eene nalatigheid, waarop ik nader terug kom), dan is het meestal gebruikelijk, de manen naar buiten te kammen; zulks is echter eene kwestie van smaak, zooals zooveel andere opsmuk aan manen en kuif. Het paard is nu geheel opgetuigd. Is het nog te vroeg om aan te spannen, dan zet men het paard zoolang aan de zich achter aan den stand bevindende kettingen of riemen, opdat het zijn tuig door schuren niet beschadige of met andere paarden in aanraking kome.

De oningewijde zal wellicht denken dat men voor dit optuigen een uur noodig heeft. Ieder zaakkundige zal mij echter moeten toegeven, dat een geoefend koetsier zulks in eenige minuten doen kan.

Dikwijls heb ik opgemerkt, dat een koetsier het geheele tuig naar behooren oplegde, en dan eerst het hoofdstel aandeed; deze wijze is echter geheel en al verkeerd en kan onaangename gevolgen hebben. Wanneer men b. v. achter het paard bezig is met het vastmaken van den staartriem of anderszins, dan gebeurt het wel dat het paard den stand uitloopt, zich naast of achter een ander paard dringt, en dat door achteruitslaan zich een van beiden bezeert; of ook wel staat de staldeur open, en loopt het paard naar buiten, waaruit ook al ongelukken kunnen voortkomen. De koetsier staat in die

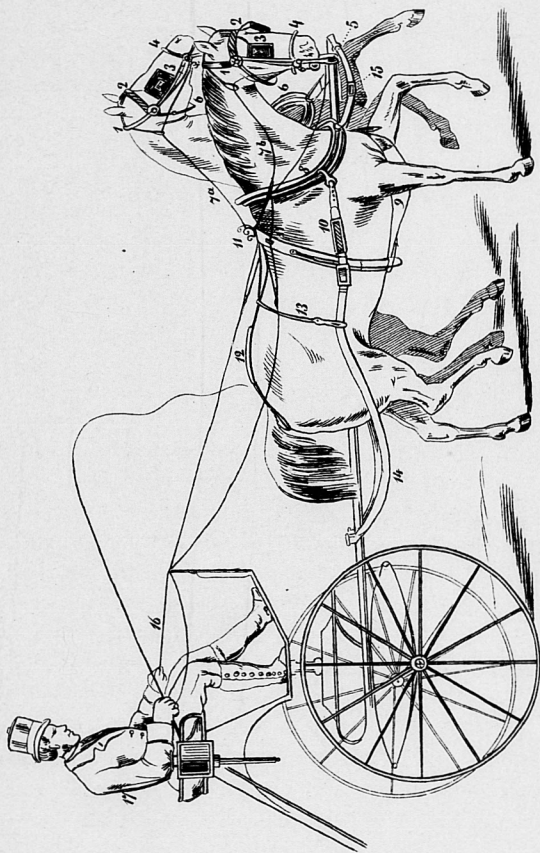
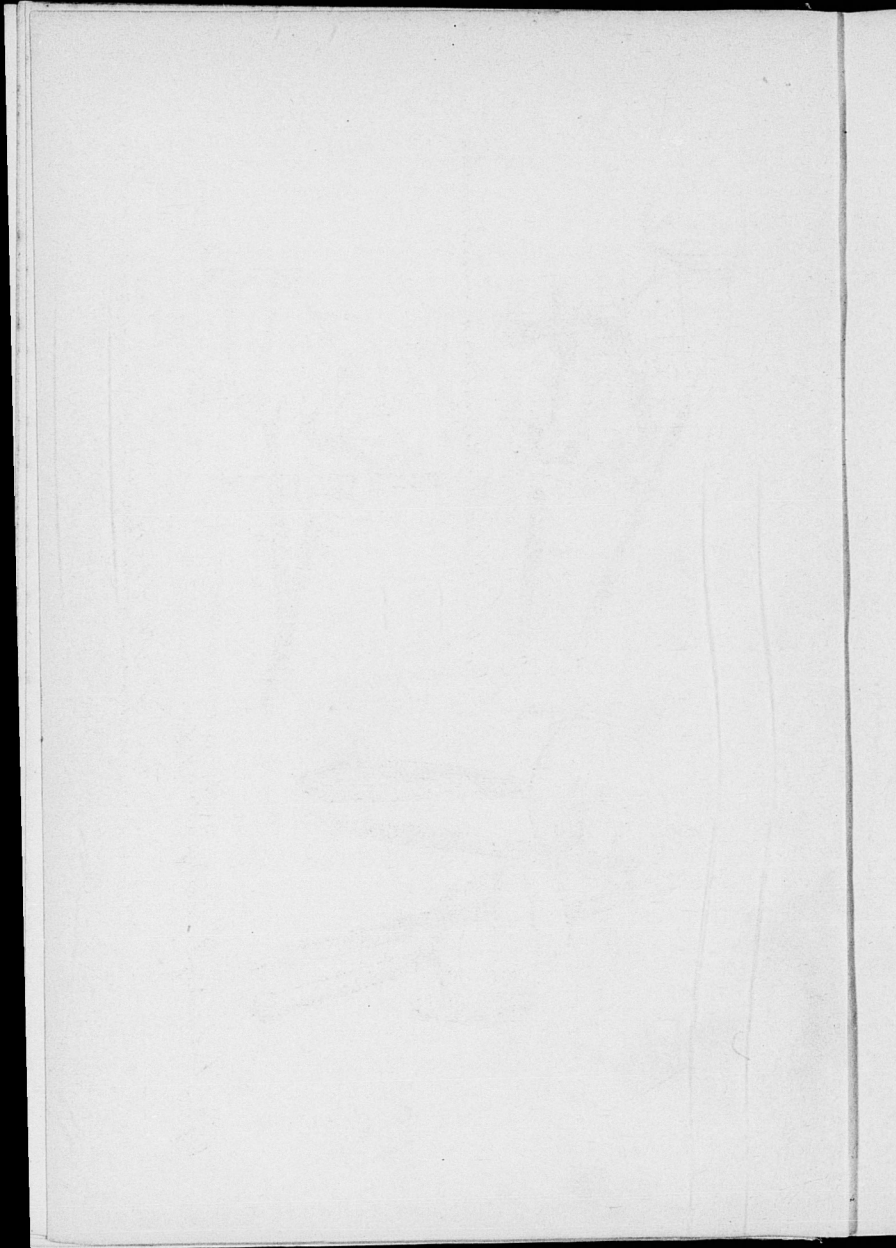


Fig. 2. Een tegen den regel aangespannen en slecht gereden équipage.

1. Kopstuk te veel naar achter. — 2. Frontdeel te wijd en zit te laag. — 3. Oorclappen te laag gespspt. — 4. Neus-riem te laag. — 5. Stang hangt te laag. — 6. Keelriem te wijd. — 7a. Opzettengel te kort. — 7b. Opzettengel te lang. — 8. Gareel te groot. — 9. Springtengel te lang. — 10. Stoot te lang. — 11. Schoft ligt te veel naar voren en is niet genoegzaam aangespspt. — 12. Staartriem te lang. — 13. Leudertiem te kort. — 14. Strengen te lang. — 15. De discliriem niet genoegzaam aangehaald. — 16. De wijze waarop teugels en zweep gehouden worden is verkeerd, daar de linker teugel alleen werkt en de slag van de zweep zoodanig hangt dat het, den wagen alleen trekkende, bij-de-handsche paard, daardoor verontrust wordt. — 17. De wijze van zitten en de houding van den kooftier zijn verkeerd.



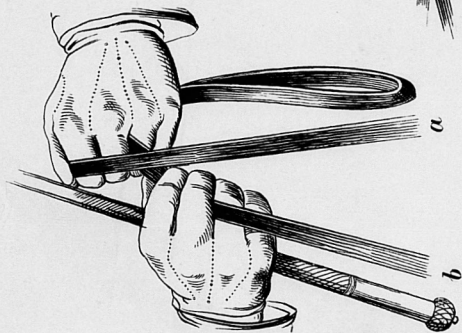


Fig. 3 Die Handlung der taugetzeln rechts weg.

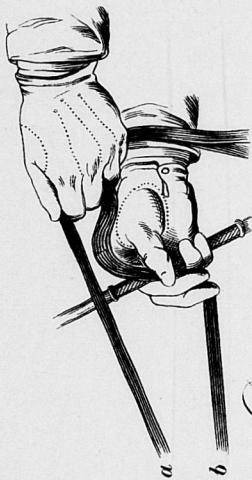
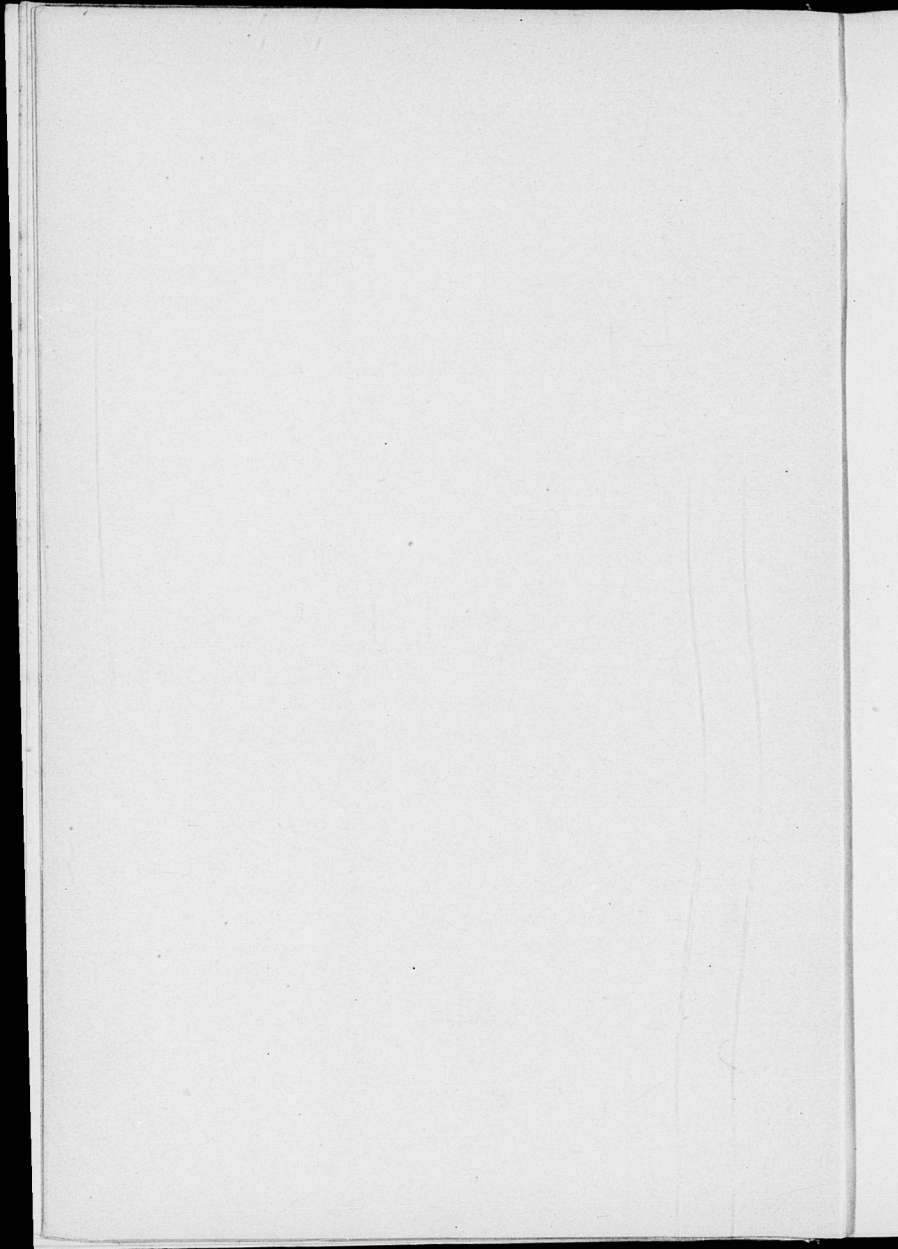


Fig. 4 Die Behandlung der taugetzeln in eine rechtsseitige Wendung.



Fig. 5 Die Behandlung der taugetzeln in eine linksseitige Wendung.



gevallen verlegen te kijken; hij mag dan het paard nakijken, want om het bij den staart vast te houden, gaat natuurlijk niet. Het is daarom raadzaam, het tuig voorloopig los op te leggen, en dan eerst het hoofdstel aan te doen; tracht het paard dan toch nog te ontglippen, dan kan men het gemakkelijker grijpen en baas blijven.

Ik ben er dus voor, dat men het optuigen en opstan-gen, als ware het ééne zaak, behandelde, zooals ik hierboven heb voorgeschreven.

5. De stelling der teugels, de juiste ligging van het tuig en de wijze van gebruik van stang, trens- en opzetteugel.

De teugel werd uitgevonden, niet alleen om het paard te beteugelen, maar ook om het met verstand te besturen en te dresseeren; het tuig echter, om het edele dier nog meer tot nut en genoegen van den mensch te gebruiken, namelijk, om zijne trekkracht dienstbaar te maken.

Zullen beide deelen, teugel en tuig, goed aan hun doel beantwoorden, dan moeten ze juist passen en recht opliggen; dit leert de sedert lange tijden opgedane praktische ervaring. De koetsier moet vooral letten, dat voor het paard de verschillende deelen van het tuig noch te groot noch te klein zijn, en dat alles, met eene behoorlijke ligging, vast gesespt is.

Laat ons beginnen met de beschrijving der juiste ligging van het hoofdstel. Dit moet zoodanig gesespt worden, dat, wanneer het aan gedaan is, de oogen van het paard een weinig onder het middelpunt van den ooglap te staan komen. Nooit mag het oog boven het middelpunt van den ooglap staan; het staat niet alleen niet mooi,

maar het paard kan dan om den ooglap heen zien wat achter hem gebeurt, hetgeen gemakkelijk aanleiding geeft tot schichtig worden, waaruit dikwijls groote onheilen kunnen ontstaan. Verder moeten de ooglappen zuiver geplaatst wezen, dat is, zij mogen niet onmiddellijk tegen de oogen van het paard aangebracht zijn, anders nemen de paarden al zeer spoedig een onrustige beweging of scheeve houding van het hoofd aan, hetgeen wrijving aan de ooglappen veroorzaakt.

Deze fout kan niet alleen oogontsteking veroorzaken, maar ook, daar het paard door pijnlijke gewaarwordingen verontrust wordt, verscheidene onaangenaamheden te weeg brengen.

Het kleine riempje van het kopstuk naar de ooglappen moet zoodanig gespsd zijn, dat de laatsten ook niet te ver afstaan; deze wijze kleedt niet voordeelig en is even nadeelig als het te dicht plaatsen der ooglappen.

Het frontdeel moet lang genoeg zijn, om het kopstuk in de juiste richting te houden; het mag ook niet te lang zijn, anders zou het hoofdstel te ver naar achteren vallen, maar ook niet te kort, want dan drukt het kopstuk tegen de ooren van het paard, en dit kan eveneens zeer slechte gevolgen hebben.

De keel- en neusriem moeten eveneens zoo mogelijk los dicht gespsd worden, zoodat, wanneer ze vast zijn, men onder den keelriem gemakkelijk drie vingers en onder den neusriem twee vingers kan steken. Wordt de keelriem te stijf toegegespsd dan wordt het paard de ademhaling moeilijk gemaakt, en dit kan onder zekere omstandigheden zeer gevaarlijk worden; ook wordt het paard lastig door het te stijf gespen van den neusriem; het

gewilligste en zachtste dier wordt hierdoor dikwijls eigenzinnig en weerspannig.

De stang, het hoofdwerktuig om het paard te sturen, moet met een bijzondere voorzichtigheid gekozen en aan gedaan worden. Men moet voornamelijk daarop letten, dat het bovenste gedeelte van de stang, waarmede zij aan het kaakstuk bevestigd wordt, zoo wijd is, dat zij het paard in het gebruik geen wrijving veroorzaakt, want daardoor wordt het dikwijls last veroorzaakt.

Wij weten soms niet, waarom zich een paard voor den wagen zoo onrustig gedraagt; wanneer men het echter later uitspant, dan heldert zich dit volkomen op; de oorzaak was, dat er door een te enge stang ergens aan den mond eene wonde was gewreven. Het is zeker niet noodig te doen opmerken, dat deze kleine oorzaak de gevaarlijkste uitwerking kan hebben.

Het zooeven vermelde heeft ook betrekking op het mondstuk van de stang. Het moet zoo breed zijn, dat het aan beide kanten 1 ned. duim buiten den mond steekt; ook moet het twee vingers breed boven de hoektanden liggen, zoo, dat er nog genoegzaam ruimte voor den snaffel overblijft, welke iets hooger dan het mondstuk van de stang komt te hangen.

Wanneer de stang van losse mondstukken, zoogenaamde „Pumpgebissen”, voorzien is, kan zij iets lager, dan hier boven aangegeven is, ingegespt worden, daar het mondstuk bij het aanhalen van den teugel in de hoogte gaat.

Paarden, welke zeer zacht in den mond zijn, hangt men de stang wat hooger dan boven aangegeven is, de hefboom werkt dan niet zoo gevoelig. Ook is dit kwaad te verhelpen, door de stang met week caoutschouk of

zacht leêr te laten overtrekken. Weêr anderen, die de stang te veel aannemen, hangt men deze wat lager in den mond, hierdoor wordt een grootere werking van den hefboom verkregen.

Maar bovenal moet men bij het inspannen er op letten, dat de tong van het paard behoorlijk onder het gebit van de stang en de trens komt te liggen, anders heeft men lastige gevolgen te verwachten.

De kinketting, welke den hefboom van de stang zijn geheele werking verleent, moet met de grootste voorzichtigheid om de onderlip van het paard ingehaakt worden. Voordat hij vast gemaakt wordt, moet hij zoo lang van links naar rechts gedraaid worden, totdat de schalmen behoorlijk in elkander sluiten; doet men zulks niet dan doet men de paarden de gevoeligste pijnen aan, want een geheel uit elkander of slecht ineen gedraaide kinketting kan een pijnlijke gewaarwording veroorzaken. Verscheidene koetsiers huldigen het verkeerde systeem, dat wanneer een paard veel mond heeft, de kinketting sterk moet aangehaald worden. Deze zienswijze is echter geheel verkeerd, want door dien maatregel wordt het kwaad erger. Door een te scherpe werking der stang, hetgeen door het te sterk aanhalen van den kinketting veroorzaakt wordt, verkrijgt men een voortdurende krampachtige drukking op de kakebeenen, de bloedsomloop wordt gestremd en er ontstaat een zoogenaamde „dooden mond”, die geen gevoel meer bezit. Zulk een paard luistert dan zeer weinig naar den teugel, het trekt dikwijls meer daaraan dan aan de strengen, en gaat ten slotte met den geleider, waar het hem goeddunkt.

De gevaren, welke uit deze verkeerde handeling kunnen

voortkomen, zal zich echter een weldenkend mensch gemakkelijk kunnen voorstellen. De kinketting moet onder alle omstandigheden zoo los ingehaakt zijn, dat, wanneer men de stang in eene en dezelfde richting houdt met den mond van het paard, men gemakkelijk twee vingers onder den kinketting steken kan, en de laatste moet steeds in de zoogenaamde „kinkettinggroef” aan de onderkaak boven de achterlip liggen. Men moet nooit een te smal of te fijn geschalmd kinketting gebruiken, omdat hij op het paard een te sterke werking uitoefent. De beste is de nauwgeschalmd pantser-kinketting.

Bij paarden, welke licht door den kinketting gedrukt worden, is het goed, dezen met dik doek of week leër te overtrekken. Dit zal het ongemak spoedig verhelpen. De haken van den kinketting moeten goed dicht geknepen zijn, opdat de ketting bij de bewegingen van het paard niet uithake.

Nu nog eenige opmerkingen over de stang en hare werking in het algemeen. Men vermijde geheelenal het gebruik van alle scherpe en zooveel mogelijk van alle zware stangen. De laatsten zijn bij zware gala-tuigen niet te ontberen, daar in dezen uitersten vorm steeds alles met elkander moet overeenkomen. Waar zich de gelegenheid voordoet, zoek de koetsier de stang met beweegbaar mondstuk zooveel mogelijk in te voeren; ik bedoel de stang met het zoogenaamde pompmondstuk, dat, al naar de grootte van het schuingat, daarin ongeveer twee nederl. duimen speling heeft om zich op en neêr te bewegen.

Genoemde stang heeft zich bij mijne ondervinding als de beste doen kennen. De ruiter zoekt door een afwisselend gebruik maken van stang en trens

leven en gevoel in den mond van het paard te behouden.

Dit kan echter de koetsier bij wagenpaarden niet doen. De stang met beweegbaar mondstuk komt eenigermate hier in te gemoet; zij noodzaakt het paard tot afbuigen, daar het den meesten tijd met het mondstuk op en neêr speelt en zich daardoor een opgewekt gevoel in den mond geeft en behoudt. Deze stang verdient daarom zonder twijfel boven alle anderen de voorkeur, want zij bewijst zoowel den koetsier als het paard buitengewoon goede diensten. Voor paarden, welke neiging hebben, gedurende het rijden de tong uit den mond te laten hangen, laat men midden in het mondstuk van de stang een stuk vertind blik in den vorm van een lepel maken. Deze lepel moet 7 à 8 ned. duimen lang zijn, en het breede gedeelte zich naar boven en naar onderen bewegen kunnen, terwijl hij in het midden door een ring om het mondstuk bevestigd zijn moet. Wanneer bij een paard deze verkeerde gewoonte sterk aangeboren is, plaatst men den eigenlijken lepel naar boven en laat den steel afhangen; bij anderen, die dit minder hebben, wordt de lepel op de tegenovergestelde wijze gebruikt. Deze maatregel verhindert het paard, de tong over het gebit te krijgen en die te laten hangen. Zulk een stang wordt ook wel korthedshalve „lepelstang” genoemd; zij moet met de grootste voorzichtigheid gebruikt worden, en de koetsier er vooral opletten, dat bij het aandoen van het hoofdstel de tong goed onder het mondstuk komt; ook moet men bij het inhaken van den kinketting de grootste zorg besteden, anders kan het gebruik van deze stang gevaarlijk zijn, en gespe men den neusriem dan zeer

los aan. Bij hardbekkige paarden gebruikt men ook wel een soort van lepelstang, waarvan echter de lepel dan kleiner is; aan dezen bevinden zich drie kettingjes, ieder vier ned. duimen lang, en ieder van onderen van een kogeltje voorzien. De laatsten bevorderen het afbuigen van het paard, veroorzaken dien tengevolge het schuimen en geven een opgewekt gevoel in den mond. Deze stang is voor vele paarden zeer doelmatig, doch men moet er zeer voorzichtig meê omgaan.

Er zijn nog eene menigte stangen, die voor driftige of hardbekkige paarden aanbevolen worden; ik ben echter van meening, dat alle kunsten, zelfs de sterkste teugels, niets baten, wanneer de koetsier niet in staat is, door een zachte geschikte hand deze ondeugden van het paard te verbeteren of af te leeren. — De snaffel ontleent zijne werking aan den opzetteugel en moet iets hooger hangen dan het mondstuk van de stang. Men kieze dien vooral niet te dun, opdat het paard zich geen wond scheure aan den mond. Eenige heeren houden er van, hunne paarden op een dubbelen trens van den bok te laten rijden. Ik ben geene voorstander van deze manier. Men kan in alle zeer moeilijke gevallen door de stang een grootere macht over het paard uitoefenen, dan met de trens; het paard leunt vrijer en aangenamer op een stang, terwijl het op een trens te veel liggen kan. Buitendien verkrijgt men door de stang een veel betere stelling van het hoofd, waardoor het paard over het geheel een edeler houding heeft. Slechts bij jonge ongedresseerde paarden, of bij paarden die erg zacht in den mond zijn, is het nuttig de eersten aanvankelijk, en de laatsten afwisselend op een trens te rijden; zij nemen daardoor

later beter de stang aan. In alle andere gevallen houd ik het van den bok rijden op een trens voor onpraktisch.

Wanneer de koetsier op order van zijn meester op een trens rijden moet, dan neme hij deze van een tamelijk sterke constructie en zorgte hij, dat zij dezelfde ligging in den mond van het paard hebbe als het mondstuk der stang. De opzetteugel speelt bij het rijden eene hoofdrol. Alleen een doordenkend koetsier zal hem in het algemeen praktisch kunnen gebruiken. Het op de vereischte lengte gespen van den opzetteugel geschiedt bij het optuigen; voor korte toeren geve men het paard een hoogere doch steeds natuurlijke stelling van het hoofd, bij langere toeren late men het echter zooveel mogelijk vrij in de beweging daarvan. Die teugel mag echter nooit bij het optuigen vastgemaakt worden, doch wachte men daarmede totdat het paard ingespannen is. Meer of mindere lengte van dien teugel hangt af van den bouw en de gesteldheid van het paard. Is het paard van voren zwak en van achteren sterk gebouwd, dan moet men den opzetteugel sterk laten werken, opdat de eigen last van het paard daardoor meer op de achterhand kome; is de achterhand echter zwak, dan moet men hem zoomin mogelijk opzetten; ook moet men hierbij op den bouw van hals en hoofd letten. Door den opzetteugel zijn wij in staat, het paard in een natuurlijk evenwicht te houden en in zijne zwakten en gebreken te ondersteunen; ieder koetsier moet zijne paarden zooveel mogelijk gadeslaan en dan overleggen, hoe hij door den opzetteugel het beste zijn doel bereiken kan. Hij zelfs zal daarvan bij het rijden de beste resultaten onder vinden en het paard langen tijd voor het gebruik ge-

schikt houden. Behalve de zooëven besprokene voordeelen, welke het opzetten meëbrengt, verhoogt het ook veel het aanzien van het paard, dat daardoor statiger wordt. Vele heeren geven er de voorkeur aan, hunne paarden zonder opzetteugel te rijden. Dit is echter alleen toe te staan bij lichte paarden van levendige, vurige natuur. Bij zware paarden, zoogenaamde koetspaarden, mag dit echter nooit nagelaten worden. In het span moeten de paarden het hoofd op een gelijkmatige, natuurlijke hoogte dragen. Heeft het de slechte gewoonte, het hoofd naar beneden te dragen, dan kan men dit met den opzetteugel in de hoogte brengen; houdt het daarentegen het hoofd onnatuurlijk hoog en den neus vooruit, — zoogenaamde sterrekijkers, — dan moet men een springteugel gebruiken.

De laatste moet aan den buiksingel of wel aan den kleinen springteugel, die van het gareel naar den buiksingel loopt, bevestigd worden en wordt onder het kakebeen aan den neusriem vast gemaakt. Dit moet echter met de grootste voorzichtigheid geschieden, anders doet de springteugel meer schade dan goed; hij mag nooit geweld op het paard uitoefenen en in den eersten tijd van het gebruik in het geheel niet door hem bemerkt worden. Wanneer een paard, zooals boven beschreven is, den neus zoo onnatuurlijk hoog vooruit steekt, dan komt dit gebrek gewoonlijk voort uit een verkeerden bouw van hals of nek, en moet de koetsier bij het gebruik van den springteugel dit gebrek bepaald in aanmerking nemen.

Wil men den springteugel aan een paard gebruiken, dat in het span gereden wordt, dan moet men, om

de gelijkheid van het tuig niet te verbreken, ook het andere paard voor het oog een dergelijken teugel aandoen. Het spreekt van zelf, dat het in dit geval daarvan niet het geringste mag gevoelen.

Voordat ik mijne raadgevingen over het gebruik van stang en teugels besluit, moet ik den koetsier nog eenmaal op het hart drukken, om toch nooit in de fout te vervallen, zijne paarden te hoog op te zetten. Dit maakt niet alleen een onaangename indruk op den kenner, maar is ook een zeer groote plaag, waaruit dikwijls nadeel en gevaar kan voortkomen.

Door te hoog opzetten wordt het bloed te veel naar het hoofd gedreven, zulks komt in een congestieven toestand, waaruit duizeligheid, kolder, of andere ongesteldheden volgen, die uit een juist natuurlijk opzetten niet zullen geboren worden.

Daarom is ook in deze zaak de grootst mogelijke voorzichtigheid aan te bevelen.

Bij de rechte ligging van het tuig moet men in de eerste plaats de ligging van het gareel van nabij beschouwen. Het moet gemakkelijk langs de schouders van het paard heen liggen; het mag boven aan den hals, even als voor de borst, noch te wijd en noch te eng zijn, en moet zoo lang wezen, dat, wanneer het paard opgezet en het gareel in zijn juiste ligging gebracht is, men gemakkelijk tusschen het gareel en de luchtpijp de hand steken kan.

Een te groot gareel veroorzaakt het paard onder het loopen een gevoelige schuring, waaruit dikwijls verwonding volgen kan, terwijl een te klein gareel de luchtpijp toekniijpt en door onregelmatige drukking erg verwonden kan.

Beide gebreken moet de koetsier zonder dralen ten spoedigste zien te verhelpen, hij moet een te klein gareel vergrooten en een te groot verkleinen. Waar in het laatste geval de tijd zulks niet toelaat, kan men des noods ook van een klein kussentje gebruik maken, dat men boven in het gareel bevestigt, daardoor verkrijgt men voorloopig een betere ligging. De juiste ligging van het gareel mag niet onverschillig beschouwd worden, de koetsier moet het veeleer als een eerste plicht aanmerken, dit goed na te gaan.

De schoft heeft hare ligging al naar de grootte van het paard, van 25 tot 40 ned. duimen achter het gareel, en moet de ligging van de schoft, met de gespen van den streng, een rechten hoek vormen, d. i. de schofriemen moeten in een rechte lijn naar de strengen loopen; en bij het aanspannen moet men deze riemen nooit te lang of te kort gespen, want het eerste gebrek geeft een stuitenden indruk en het tweede werkt zwaar voor het paard. De afstand tusschen schoft en gareel moet steeds nauwkeurig aan de grootte van het paard beantwoorden, anders is het niet mogelijk, de schoft in een rechte ligging te brengen.

De buiksingel, welke de schoft op de plaats moet houden en den kleinen springteugel aan zich verbindt, moet, zoo als reeds bij het optuigen vermeld is, niet al te vast gegespt worden. De kleine springteugel, die in het bijzonder dient om te verhinderen, dat bij het stilhouden het gareel te veel naar voren op den hals schuift, mag niet te vast, maar moet veeleer zoo gegespt worden, dat hij een gemakkelijke speling behoudt.

De buitensingel moet los dicht gegespt worden, men mag

hem daarom niet te sterk aanhalen, want daardoor wordt het paard het trekken zwaarder gemaakt; hij mag echter ook niet te los hangen, want dan kan het paard bij het afweren van vliegen licht met den achtervoet daarin vast geraken, wat hoogst onaangename gevolgen kan hebben. De staatriem, die de schoft in een goede richting houdt, moet zoodanig gespt worden, dat hij het paard aan den staart gemakkelijk zit. Opzetteugel, schoft en staatriem moeten, om het paard in een juist evenwicht te plaatsen, in overeenstemming dienst doen. Deze werking moet steeds door regeling van den opzetteugel, maar nooit door vergespen van den staatriem verkregen worden. Wanneer de opzetteugel te kort is, begaan vele koetsiers de fout om den staatriem dan zooveel langer te maken, waardoor de schoft uit haar behoorlijke ligging geraakt. Hierdoor ontstaat al terstond een verkeerde ligging over het geheele tuig, de netheid is weg, en buitendien heeft men een verkeerde werking der verschillende onderdeelen te verwachten. Wanneer een paard den staart slecht draagt of tegen het lichaam knijpt, dan kan men dat schoonheidsgebrek verhelpen, door het langwerpig ronde kussentje (culeron), hetwelk zijne plaats heeft onder den staart, dikker te laten maken, want hoe dikker dit kussentje is, des te hooger moet het paard den staart dragen. Het spreekt van zelve, dat men bij deze behandeling voorzichtig en volgens de natuur te werk moet gaan.

Bij het vastmaken van den staatriem moet men vooral letten, dat geene haren tusschen dezen en den staart komen, want door deze nalatigheid zou het paard aldaar zeer spoedig eene wond kunnen bekomen. Deze voorzichtigheid blijkt ons te meer noodzakelijk, wanneer men bedenkt, dat der-

gelijke wonden bij het dier niet gemakkelijk te genezen zijn en dat zij dikwijls tot kwaadaardigheid aanleiding geven. De staatriem behoort bij den staart van twee gespen voorzien te zijn, en de koetsier moet bij het opleggen van den staatriem de gesp aan de linkerzijde los doen, het kussentje onder den staart schuiven, en dan weder vast gespen. Door deze kleine moeite zal men het genoemde kwaad zeer zeker voorkomen.

Laat ons nu tot het achtergedeelte van het tuig, de broek genaamd, overgaan. De paarden zulks aan te doen, houdt ik slechts in bergachtige streken of voor hof- of galakoetsen noodzakelijk. Bij lichte rijtuigen zooals die tegenwoordig overal gebruikt worden, is zulks zoo goed als doelloos, en voor het paard is het een ongemakkelijke dracht. Indien de koetsier er zich van bedienen moet, doe hij het zoodanig aan, dat de dijriem eene handbreed onder het stuitbeen te hangen komt, en wel zoo ruim, dat, wanneer het paard gestrekt staat, men er gemakkelijk beide handen onder steken kan. *) De lendenriemen worden meestal gebruikt tot opsiering; met de vier worden ze gewoonlijk bij de voorste paarden als strengendragers gebruikt; zij mogen echter niet te lang zijn, want zij staan dan, bij het trekken van het paard, af, maar ook niet te kort, opdat de strengen niet omhoog

*) Ook bij het berijden van jonge paarden kan een broek van nut wezen, om bij het achteruitslaan te voorkomen dat zij den wagen raken; men ziet zulks echter weinig.

Van het gebruik van een broek bij het rijden met één paard, spreekt de schrijver niet; ofschoon niet volstrekt noodzakelijk, is zulks toch aan te raden, vooral bij het rijden in de stad, wanneer men veel moet stilhouden en waarbij het al licht kan gebeuren dat het rijtuig het paard op de hakken loopt, wanneer het geen broek aan heeft.

De Vertaler.

uit hare regte ligging geraken. *) De maat der strengen is vooruit niet te bepalen, want zulks hangt van de grootte van het paard en de constructie van den wagen af.

Het borsttuig is, en werkelijk tot waren zegen van het paard, bijna geheel in onbruik geraakt. Volgens mijne opvatting wordt het paard door dat tuig het werk aanmerkelijk verzwaard, het knelt de borst te zamen en is daardoor, bij het loopen, voor de bovenste ledematen moeilijk. Ook geeft het aan het paard bij het aanzetten niet die onmiddellijke vastheid, welke het gareel geeft, een bewijs, dat het voor het rijden doorgaans niet praktisch is. Alleen buiten kan men het gebruiken bij lichte rijtuigen, het rijtuig moet dan echter zoo licht zijn, dat de paarden alleen te loopen en, om zoo te zeggen, niets te trekken hebben.

Overigens gebruike men het borsttuig slechts bij uitzondering, b. v. wanneer het paard aan de schouders of den hals door het gareel gedrukt is; men legge het dan zoodanig op, dat de bovenste kant van den borstriem ongeveer twee vingers breed onder de luchtpijp geplaatst wordt; overigens is deze manier van tuigen geheel overeenkomstig die van het gareel. Van de teugels, de beugelriemen van het gareel, en den disselriem hangt grootendeels de veiligheid van het wagen-rijden af. Men moet in het bijzonder deze drie voorwerpen telken male, als men ze gebruikt heeft, nauwlettend nazien, om de gebreken, die ontstaan zijn, hoe gering ook, te verbeteren. Men stelle zich b. v. eens voor, in welken gevaarlijken toestand men

*) Wanneer men in het span geen broeken gebruikt, zijn lendenriemen in zooverre ook nuttig, dat de paarden dan niet zoo gemakkelijk over de strengen kunnen slaan.

komen kan, als de beugelriem van het gareel stuk gaat, ofschoon dit van de drie gebreken nog niet het ergste is. En toch gebruikt de koetsier dezen weken lang, zonder hem na te zien.

Dit is ronduit gezegd onvergeeflijke onvoorzichtigheid, die dikwijls, ten koste van den heer, op de bedroevendste wijze uitloopt. — Evenzoo is het met den teugel en den disselriem; men moet op deze gedeelten van het tuig zeer nauwlettend zijn. —

Het doel van den disselriem behoort een ieder genoegzaam bekend te zijn; in het algemeen kan men daarvoor geen lengte aangeven, want deze hangt van de grootte van het paard en de lengte van den disselboom af. Verreweg de meeste koetsiers laten den disselriem steeds aan den disselboom zitten; zulks is verkeerd, want dan kan dit deel van het tuig niet nagezien en behoorlijk schoon gemaakt worden; de disselriem behoort telkens, wanneer hij gebruikt is, van den disselboom losgemaakt en, nadat hij behoorlijk in fatsoen gebracht is, in de tuigkamer bewaard te worden. —

De teugels, het gewichtigste bij het rijden, moeten, zonder hard te zijn, van nerfleder gemaakt worden en altijd zonder het minste gebrek wezen. De achtereinden mogen niet van knopen voorzien zijn, want deze hebben bij het rijden hun nadeel. Bij ons gebruikt men bijna algemeen de zoogenaamde engelsche teugels.

Al naar mate het paard een langen hals heeft, zijn de binnenteugels 8 à 10 ned. duimen langer dan de buitenteugels.

Men dient er vooral op te letten dat de teugels nooit gedraaid opgelegd, of in die ligging gedraaid gespt

worden, want dit maakt op den kenner een hoogst ongunstigen indruk. De stooten moeten allen behoorlijk door de passanten gestoken zijn en niet wijd uitloopen; het staat slecht wanneer zij langs het tuig bengelen.

6. Het juist aanspannen.

Het naar den regel aanspannen is, om het van den bok rijden goed en geschikt uit te voeren, eene hoofdzaak. Wanneer het paard niet met kennis van zaken is aangespannen, dan is een zeker en naar den smaak rijden eene onmogelijkheid. De koetsier moet hierop steeds met de grootste opmerkzaamheid en zorgvuldigheid acht geven, want als hij dit gewichtige punt uit het oog verliest, zal hij zelfs met de meeste geschiktheid, slechts iets ellendigs voor den dag brengen.

Voordat men het aanspannen voor den wagen begint, moet men dezen nog eens vlug van buiten en van binnen bezien, om de nog voorhandene stof of andere onzuiverheden te verwijderen, want orde en zindelijkheid zijn eerste vereischten voor den koetsier. Men sla deze opmerking dus niet in den wind!

Wanneer de ruimte in het koetshuis het inspannen niet toelaat, moet men eerst het rijtuig op de goede plaats brengen, en dan jas, mantel, enz. en daarna zweep en achterteugels er opleggen, eer men het inspannen begint.

Ik zal nu spreken over het inspannen van een span, terwijl ik reeds bij voorbaat zeg, dat, wanneer een koetsier goed verstaat, twee paarden in te spannen, hij zich ook met het inspannen van één paard zal kunnen redden. Wanneer de paarden, zooals vroeger omschreven is,

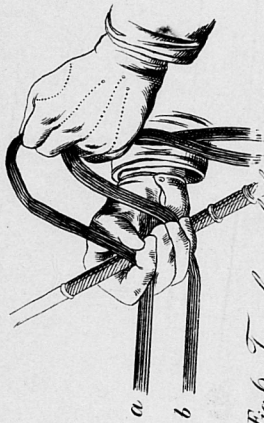


Fig. 6. Tugelgrop by het stilhouden.

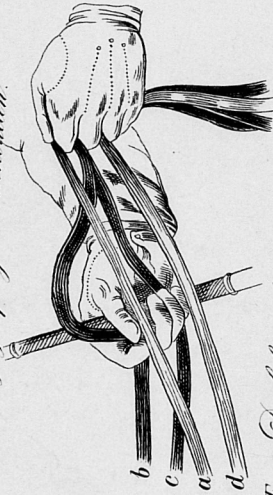


Fig. 9. De behandeling der tugsels in een rotsche wending.

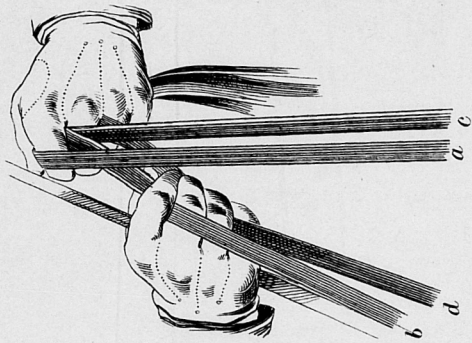
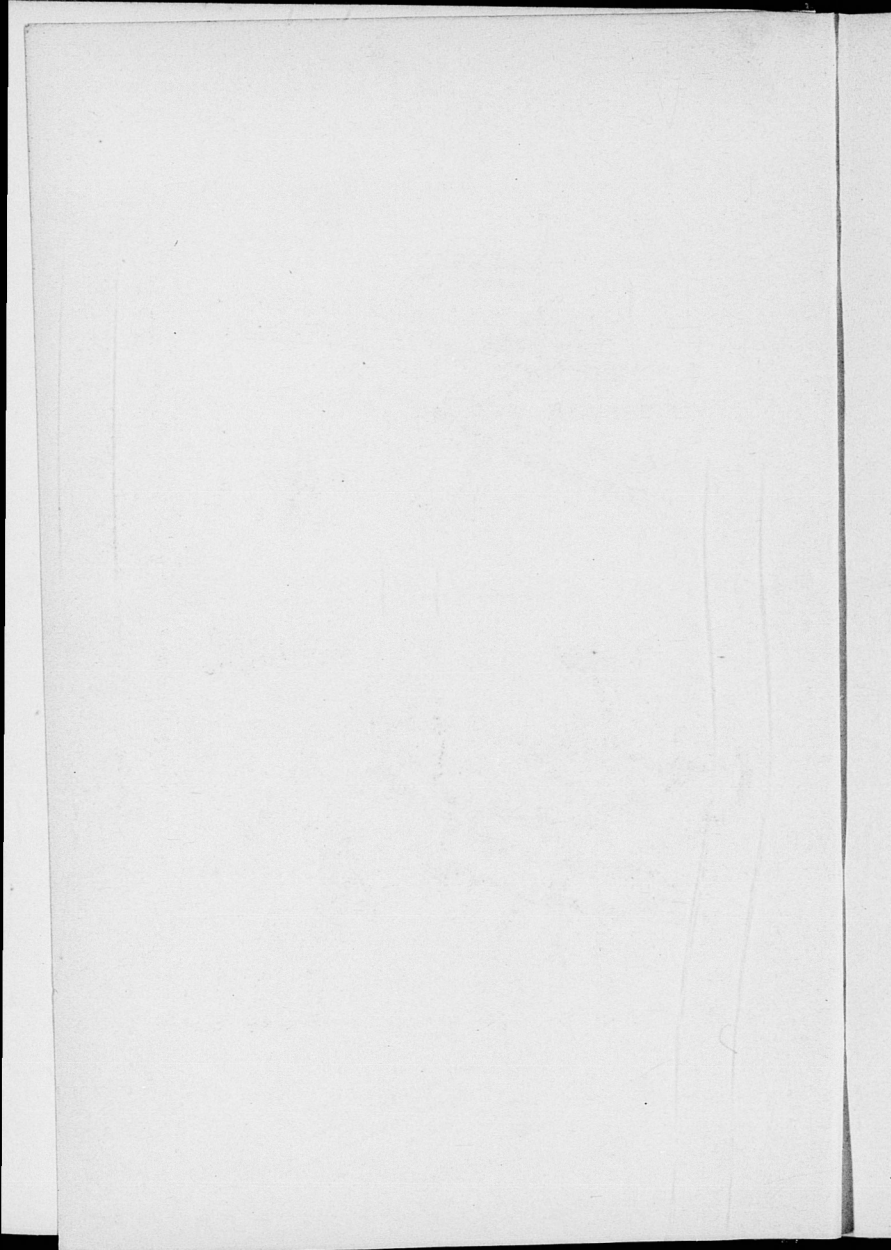


Fig. 7. De hoeding der tugsels op rechten weg by het rijden van een vierspan.



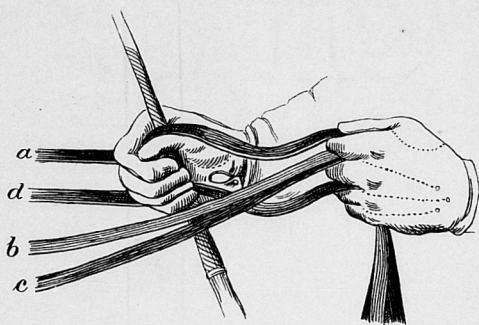


Fig. 8 De behandeling der zenuels in eene linkse wending.

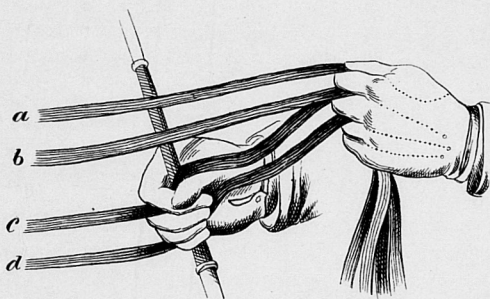
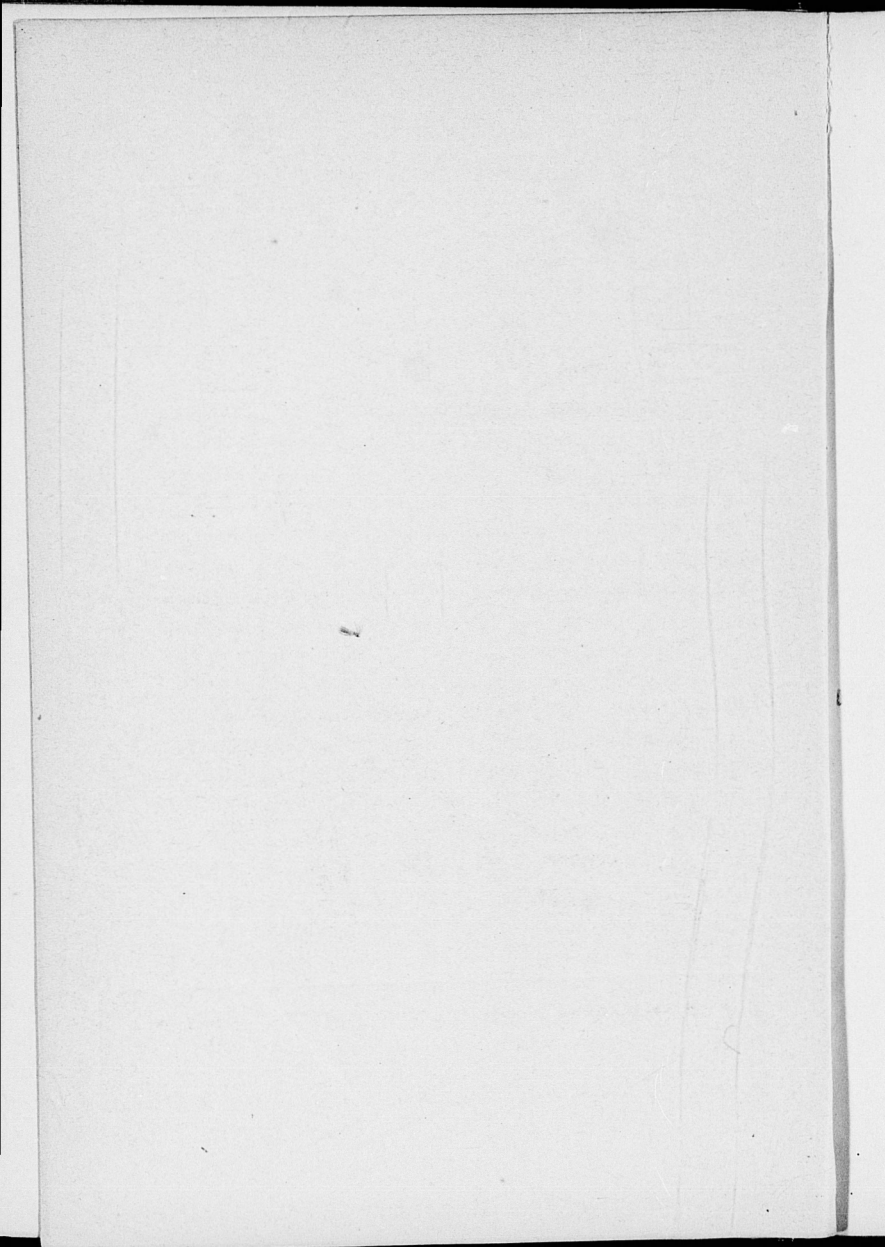


Fig. 10 Zenuelgreep bij het tot stilstaan brengen van een vier-span.



getuigd zijn, moet men alles nog eens na zien om enkele gebreken te verbeteren. Dan leidt men de paarden voorzichtig uit den stal naar den wagen en wel op de volgende wijze: Men leidt het paard, dat bijderhands voor den wagen moet loopen, met de rechterhand aan den buitenteugel, het vandehandsche paard op dezelfde wijze met de linkerhand; het spreekt van zelve, dat de geleider van de paarden dan in het midden loopt. Bij den wagen gekomen, blijft de koetsier met het gezicht naar den wagen voor den disselboom staan, en laat de paarden ieder voor zich keeren; dit alles moet voorzichtig en vooral bedaard geschieden. Wanneer volgens deze methode de paarden naar den wagen geleid worden, zal men nooit gevaar loopen, dat het paard met een achterbeen achter of tegen den evenaar komt, hetwelk dikwijls plaats vindt, wanneer ieder paard afzonderlijk geleid wordt en de geleider het een te grooten draai bij het aantreden naar den disselboom laat maken, zoodat het bijna genoodzaakt wordt, den evenaar te raken of daaraan te blijven haken, waaruit groote ongelukken kunnen voortkomen. Vele koetsiers maken het zich dikwijls zeer gemakkelijk bij het geleiden der paarden van den stal naar den wagen; zij nemen het eene paard bij de stang en gespen het andere met den binnenteugel daaraan vast. Deze wijze is zeer af te raden, want zij brengt dikwijls ongelukken te weeg; het gebeurt dan wel, dat het losse paard reeds in de staldeur steken blijft, zich daarbij de heup schuurt of het tuig scheurt; bij den geringsten schr.k steigert het en kan zodoende aan het handpaard de grootste wonde toebrengen.

Doch deze wijze is nog in een ander opzicht af te keuren; niet zelden gebeurt het bij het aanspannen, dat

de paarden 6 tot 8 stappen achteruit moeten en door deze onnutte beweging elkander op de kroon trappen. In den winter, wanneer de paarden op scherp staan, kan zulks nadeelige gevolgen hebben. Menige onaangenaamheid zal de koetsier zich zelven en ook de paarden besparen, wanneer hij mijne raadgevingen over het leiden der paarden van den stal naar den wagen opvolgt.

Wanneer nu de paarden op hun goede plaats aan den disselboom staan, moet men ten eersten den disselriem losgespen, en vervolgens de kruisteugels aan de binnenzijden van de stang vastmaken. Deze laatste verrichting is doorgaans noodzakelijk en moet steeds vóór het vastmaken der strengen gebeuren, daar men hierdoor de paarden, als ze mochten vooruit gaan, terstond in de macht heeft, want, alle teugels aan de stang bevestigd zijnde, heeft men, om meester te blijven, ze alleen maar achter de schoft te grijpen.

De kruisteugel van het paard, dat het hoofd het hoogste draagt, wordt, wanneer dit niet te gevoelig in den mond is, onder den anderen kruisteugel heengetrokken; daardoor verkrijgt men, dat het hoofd van het paard, 't welk zulks het laagst draagt, door den kruisteugel opgericht wordt, en tegelijkertijd doet zulks het paard, 't welk het hoofd het hoogst draagt, dit iets lager dragen; buitendien blijven de kruisteugels bij het rijden ook beter op elkander liggen. In het algemeen is het regel, dat men den van het linker naar het rechter paard loopenden kruisteugel onder den anderen heenhaalt.

Zoodra de teugels vastgemaakt zijn, begeeft men zich achter het rechter paard, maakt niet alleen zijne strengen, maar ook de binnenste streng van het linker paard

vast. *) Nu neemt men de reeds op den wagen liggende achterteugels, gespt er een aan den voorteugel van het rechter paard, en werpt het andere einde bijna onmerkbaar over het linker paard.

Dan moet de rechter disselriem goed aangehaald en aan het rechter paard gespt worden, van daar gaat men naar het linker paard om de buitenste streng daarvan vast te maken, en ook om aan dien kant den achterteugel aan den voorteugel te gespen en tevens daar den disselriem vast te maken. Als nu het inspannen zoover is afgeloopen, gaat de koetsier het geheel nog eens goed na, om te zien of er ook ergens iets vergeten is en zulks dan te verbeteren. Zoodra dit echter in orde bevonden is, spreekt hij de paarden nog eens vriendelijk toe en brengt ze in eene gestrekte houding. †) Hierop trekt hij overjas en handschoenen aan, neemt de achterteugels in de linkerhand en wel zoodanig, dat, zoo hij de teugels aanhaalde, ze op beide paarden gelijkmatig zouden werken. Zulks is een vereischte, alvorens op den bok te gaan, want ging er een teugel los, of had hij den eenen teugel langer in de linkerhand dan den anderen en gingen de paarden

*) Het vastmaken der strengen vóór dat de disselriemen vast zijn, kan zeer gevaarlijk wezen, en het is vreemd dat de schrijver zulks aangeeft; — wanneer toch de paarden dan onverhoopt vooruitgaan, mist de wagen alle stuur, en brengt men ze dan tot staan door achter de schoft de teugels te grijpen, dan moet de wagen hen onvermijdelijk op de hakken loopen; — doch ook iedere andere wijze van tot staan brengen is in dat geval gevaarlijk.

Maakt men echter eerst de disselriemen vast en daarna de strengen, dan kan er nooit iets gebeuren; men gespt b. v. de disselriemen voorloopig in het eerste gat, en zijn de strengen vast, dan gespt men de eerstgenoemden zooals men ze hebben wil.

De vertaler.

†) De schrijver vergeet dat de paarden nog niet zijn opgezet; zulks moet nu geschieden en wel, eer men de paarden laat strekken.

De vertaler.

loopen terwijl hij het rijtuig besteeg, dan zou hij deze lasten niet voldoende in de hand hebben, om er dadelijk meester van te zijn: er zouden dan ongeregeldheden gebeuren, en misschien wel ongelukken. De koetsier moet met de grootste voorzichtigheid de teugels in de linkerhand nemen, en terwijl hij aan den linker kant op het rijtuig gaat, moet de rechterhand hem daarbij ondersteunen, die, zoodra hij zijne plaats op den bok heeft ingenomen, zich van zijne zweep, welke reeds in den koker staat, kan bedienen.

Staat er een hulp voor de paarden tijdens de koetsier op den bok gaat, dan moet deze zich, zoodra de koetsier op den bok is, rustig zijwaarts van de paarden begeven. De koetsier moet dan nog een oogenblik op de plaats blijven, waar aangespannen is, opdat de paarden, ook zonder dat zij vastgehouden worden, zich gewennen stil te staan.

Voor dat ik dit hoofdstuk over het aanspannen van twee paarden sluit, moet ik nog in het bijzonder opmerken, dat de koetsier de paarden steeds zoo kort mogelijk inspannen en bij het rijden in de stad altijd stevig in strengen en disselriemen zetten moet.

Het laatste kan door vast aanhalen van den disselriem verkregen worden. Het kort inspannen is den paarden bij het trekken een wezenlijke hulp, want hoe korter zij voor den wagen loopen, des te gemakkelijker valt hun het trekken. Echter moet men er nauwkeurig op letten, dat de paarden bij het uitglijden niet met de hakken tegen den evenaar stooten en de achtervoeten niet door het voorrad geraakt worden kunnen, waaruit ook al weder ongelukken kunnen ontstaan. Alleen door het goed inspannen is de koetsier in staat, in de stad vertrouwd en met smaak te rijden.

Het is dringend noodzakelijk, dat de paarden bij het rijden in de stad vast in het tuig staan; want alleen hierdoor is het den koetsier mogelijk, bij iedere voorkomende gelegenheid spoedig en voldoende uit te wijken.

De disselboom mag te hoog noch te laag liggen. In het eerste geval stoot deze de paarden tegen den neus bij het naar beneden rijden, en in het andere geval hebben zij dien als een onnutten last te dragen.

Bij groote toeren, buitenpartijen of dergelijken rit, als ook op slechte wegen, moet men de paarden een paar gaten langer in den disselriem zetten, en ook den opzet wat schieten laten. Zulks geeft hun groote verlichting. Men bedenke slechts, hoe zwaar het een soldaat vallen zou, als hij vier tot vijf mijlen in parade-houding marcheeren moest, en het moet dus wel even vermoeiend voor het paard zijn, als het vast ingespannen een grooten weg moest afleggen.

Ook moet men de paarden bij dergelijke diensten steeds aan een los zweng spannen, en niet de strengen onmiddellijk aan den evenaar vast maken. Het doel van het zweng is, de paarden bij het trekken meer gemak te geven in de schouders, daar het trekken aan den evenaar vermoeiend voor borst en schouders is.

Bij verschillende temperamenten is het praktisch, de strengen van het paard, dat het driftigst is, een gat te verlengen of de andere voor denzelfden afstand te verkorten. Men kan het zodoende beter in het tuig houden, en is het door deze inspanning gedwongen, den wagen meer te trekken, terwijl men het driftige paard door het werken van den teugel beter terughouden en sparen kan. Bovendien kan men paarden van een ongelijk temperament of

ongelijken bouw, door het vergespen der kruisteugels regelen. Men neme echter tot dit hulpmiddel eerst dan zijne toevlucht, wanneer de noodzakelijkheid zulks onvoorwaardelijk gebiedt, want de paarden gewennen zich daardoor al zeer spoedig om op één teugel te loopen, en nemen tengevolge daarvan voor den wagen een scheeve houding van het hoofd aan; dit is niet alleen niet mooi, maar bemoeilijkt ook het loopen. Het veroorzaakt een scheeven gang, waardoor de paarden onder het loopen door het tegen elkander slaan van de beenen (strijken) zich dikwijls hevig bezeeren.

Een zorgvolle koetsier moet dit alles echter weten te vermijden.

De paarden moeten zoo ingespannen zijn, dat zij in de juiste richting der streng in het tuig loopen; de vier teugels moeten gelijk werken en zoodanig gegespt zijn, dat de hoofden noch naar binnen, noch naar buiten getrokken worden. Wanneer een paard van nature geneigd is, het hoofd naar binnen of naar buiten te dragen, is het goed, het dikwijls om te spannen, dat is: nu links dan rechts te rijden, en waarover ik later verder zal uitwijden.

Het inspannen van vier paarden is het verdubbelde te noemen van één span, daarom heeft men daarbij ook twee personen noodig. De paarden worden te zamen, als boven omschreven, naar den wagen geleid en de achterpaarden geheel volgens de vermelde wijze aangespannen; één der stalknechten moet zich met de voorpaarden bezighouden en hen allereerst, nadat zij ongeveer twee stappen in een rechte richting voor de achterpaarden geplaatst zijn, door de kruisteugels aan elkander verbinden. Hierop gaat de

koetsier achter de voorpaarden, en moeten dan de achter einden der teugels van het voorspan reeds aan de hoofdstellen der achterpaarden hangen; men gespt nu die achtereinden aan de voorteugels der voorpaarden, zoodat, wanneer daarvan de strengen zijn vastgemaakt, men ze slechts bij de teugels te grijpen heeft voor het geval, dat zij trachten vooruit te gaan.

Zoodra zulks is geschied, zet een stalknecht de voorpaarden op, en laat ze eenigszins gestrekt in de strengen komen.

De koetsier zorgt in dien tusschentijd, dat de vier teugels zooveel mogelijk aangehaald voor op den wagen hangen en hij, ze in de linkerhand nemende, voorzichtig zijn plaats op den bok innemen kan.

De overige handelingen zijn geheel dezelfde als bij het span; alleen moeten de binnenteugels der voorpaarden een of twee gaten korter gespt worden, zoodat zij wat dichter bij elkaar gaan dan de achterpaarden; de laatsten kan men, als men met de vier rijdt, één gat langer zetten; in deze verhouding rijdt men zeker en aangenaam.

Over de lengte der voorstrengen wordt verschillend geoordeeld. Volgens mijne ondervinding ben ik van oordeel dat, bij vier strengen van gelijke lengte, de voorstrengen 4 à 5 gaten langer moeten gelaten worden dan de achterstrengen, en zulks staat ook het netste; — anderen geven er de voorkeur aan om hunne voorpaarden veel langer in te spannen; dit staat echter niet alleen niet mooi, maar men verkrijgt daardoor ook een ongemakkelijk, onzeker rijden. Weêr anderen spannen ze op dezelfde lengte in als de achterpaarden; men kan op deze manier zeer goed rijden, doch het ziet er niet zoo goed

uit en men heeft dan ook het nadeel, dat bij het aanhalen der teugels van de voorpaarden, de voorevenaaren al lichtelijk op de hakken stoot, waardoor dikwijls ongelukken kunnen gebeuren. — Insgelijks worden de teugels der voorpaarden op verschillende wijzen langs de achterpaarden bevestigd.

Het is niet te ontkennen dat de netste wijze deze is, dat de voorteugels loopen door den sleutel, die zich daartoe op het hoofdstel der achterpaarden bevindt, en door den sleutel, dien men op de schoft der achterpaarden, boven op den haak der opzetteugels heeft. De voorteugels werken dan echter lastig op de achterpaarden, en hebben de voorpaarden veel mond, dan worden de hoofden der achterpaarden met geweld naar onderen gedrukt. Wordt het echter uitdrukkelijk verlangd, dat genoemde teugel zoodanig loopt, dan moet de koetsier zooveel mogelijk vermijden, dien door den sleutel van de schoft te doen, want daardoor zullen deze teugels zeer veel van hunne hefboomkracht verliezen en zijn zij dien ten gevolge voor de achterpaarden minder moeilijk.

Volgens mijne ondervinding rijdt men het best, en ook het gemakkelijkst voor de paarden, als men de voorteugels loopen laat ten eerste door een ring, dien men aan de buitenzijden van de hoofdstellen der achterpaarden bevestigt aan den gesp, die kaak en kopstuk aan elkander verbindt, en vervolgens door de buitenste schoft sleutels (zie fig. 15).

Deze ring moet van een of ander gepolijst metaal of van ijzer zijn en met leër overtrokken; ze moet de grootte hebben van een rijksdaalder en aan een dubbel riempje van twee duim lang hangen; zij vervangt niet alleen ge-

heelenal den sleutel op het hoofdstel, maar overtreft deze verreweg in het gebruik.

De teugels, zooals hierboven omschreven aangebracht, zijn ten eerste minder lastig voor de achterpaarden, want deze kunnen het hoofd rustiger houden, en al schudden zij het hoofd, dan werkt de teugel toch minder gevoelig op den mond der voorpaarden, daar ring en riempje meer speelruimte geven, dan wanneer zij over het hoofd door den sleutel liepen. Ten tweede is men door die sleutels op de hoofdstellen aan vele gevaren blootgesteld. Bij de grootste oplettendheid der koetsiers kan zich b. v. het geval voordoen, dat een paard bij het afweren der vliegen met dien sleutel aan de teugels van het andere paard blijft haken, waaruit de ergste gevolgen kunnen ontstaan.

Verder kan men een vierspan veel gemakkelijker en zekerder sturen, als de voortteugels langs de buitenzijden der achterpaarden loopen, en wordt ook hierbij, bij het maken van een hoek, het achter-binnen-paard goed in het tuig gehouden en genoodzaakt, het rijtuig op het juiste oogenblik weder voort te trekken.

Dit laatste is een gewichtig punt, hetwelk ik in het hoofdstuk over het hanteeren van den teugel nader zal uiteen zetten.

Ook laat men wel de voortteugels aan de binnenzijde der achterpaarden loopen, geheel tegenovergesteld aan de zooeven beschrevene en, volgens mijne meening, beste wijze; op den rechten weg geeft zulks aan de paarden hetzelfde gemak; moet men echter wendingen maken, dan wordt die wijze lastig voor koetsier en achterpaarden, het binnen-paard wordt dan door het werken van den

voorteugel teruggedrongen en in het trekken belemmerd, terwijl het juist bij wendingen oogenblikken heeft, dat het den wagen alleen voor zijne rekening heeft. Ieder doordenkend mensch zal kunnen begrijpen, dat deze wijze voor de achterpaarden lastig is, en de koetsier alsdan bij eene wending onmogelijk goed en elegant kan rijden.

Ten slotte moet ik bij het rijden met de vier nog een voorzichtigheidsmaatregel aanbevelen, en deze is: de zogenaaemde koppelriem aan de voorpaarden; hij is ongeveer 3 voet lang, van hetzelfde model als de teugels en aan weërszijden voorzien van gesp en stoot, waarmede men de voorpaarden aan de neusriemen aan elkander bevestigt. (Zie fig. 15).

Deze riem is volgens mijne ervaring nuttig, zelfs praktisch in het gebruik.

Het kan gebeuren, dat één der voorpaarden voor een voorwerp terugschrikt of op zijde springt; de koetsier heeft dan over zulk een paard weinig macht; zijn de paarden echter door dien riem aan elkander verbonden, dan zal het angstige paard door het andere worden tegengehouden, en wordt daardoor menig gevaar voorkomen.

Vele collega's verwerpen dezen voorzichtigheidsmaatregel; zij vreezen namelijk, dat, wanneer één der voorpaarden mocht neêrstorten, het andere ook gemakkelijk meêvallen kan. Bij een jarenlang gebruik is mij dit geval echter nooit voorgekomen, maar wel, dat juist een paard, dat op het punt stond van te struikelen, door dezen veiligheidsriem op de beenen werd gehouden; daarom juist is deze zeer aan te bevelen. Men moet verder bij het rijden met de vier er ook vooral opletten,

dat de disselboom niet te hoog ligt, anders worden de achterpaarden door het aantrekken der voorsten van voren afgedrukt. Dit werkt vermoeiend en nadeelig op de schouders en op alle voorste ledematen.

Het inspannen van een equipage à la Daumont meen ik te mogen overslaan; alleen in de hoogere standen rijdt men het rijtuig van den zadel, en ik ben van oordeel, dat men in die kringen mijn raad niet noodig heeft.

Het uitspannen geschiedt op dezelfde wijze als het inspannen, alleen moet dit in omgekeerde wijze gedaan worden. Evenzoo is het tuig afnemen gelijk aan het optuigen.

7. Over het zitten en de houding van den koetsier op den bok.

De wijze van zitten van den koetsier op den bok kan het aanzien eener equipage zeer verfraaien, maar ook onooglijk maken.

Verscheidene heeren, die in het bezit zijn der kostbaarste paarden en rijtuigen, maken daarmee nooit opgang, daar hun koetsier als een zak op den bok zit.

De koetsier wordt door een aflopend kussen zeer in het goede zitten gesteund. Waar een dergelijk kussen niet voorhanden is, moet men zich door middel van een paardedek een schuins aflopende zitting maken.

De koetsier moet op den rechterkant van den bok zitten, behalve bij zoogenaamde stad- of galarijtuigen, hierbij zit hij in het midden. In dichte rijtuigen is gewoonlijk een koord aangebracht, waarmede men den koetsier een teeken geeft, wanneer er onverwachts moet stilgehouden worden. Hij moet dit aan den duim der linkerhand vastmaken.

De paardenmenner moet, als hij rijdt, een zekeren trots aannemen, zijne wijze van zitten moet niet te stijf maar nog minder achteloos zijn. (Zie fig. 1 en 2.) Hij moet steeds een nette houding trachten aan te nemen, het bovenlichaam recht oprichten, de borst vooruit steken, het hoofd recht ophouden, de bovenarmen aan het lichaam sluiten, de onderarmen van af de ellebogen een rechten hoek doen vormen, en de handen, de rechter meer, de linker minder, met een weinig afgebogen vuist midden voor het lichaam houden; de beenen moeten zooveel mogelijk recht uitgestoken worden, en knieën en hielen dicht naar elkander toe. Vele van den bok rijders meenen een voortreffelijke houding te hebben aangenomen, als zij hun bovenlichaam recht naar achteren buigen, dit is echter even verkeerd, als wanneer het bovenlichaam te veel voorover hangt.

Tot eigen voordeel moet ieder koetsier zich moeite geven, zich aan een goede houding te gewennen, want dit is dikwijls van meer nut dan voortreffelijk rijden. Ik heb koetsiers gekend, die door hun goede zitting buiten gewoon veel indruk maakten; zij hadden echter een slechte hand en waren daarom slechte koetsiers; en toch prees iedereen hen met de woorden: die lui rijden als kunstenaars.

Het is opmerkelijk dat een koetsier, al is hij de beste rijder, toch in het oog van onkundigen weinig of geen verdiensten heeft; zijn geheele kunst zal onopgemerkt blijven, als hij zich niet behoorlijk weet te plaatsen.

Als een heer zelf rijdt en de koetsier naast of achter hem zit, moet deze geheel de zoeven beschrevene houding in acht nemen, alleen moet hij dan in dit geval de

armen over elkander slaan. Houdt zijn heer hier of daar stil, dan moet de koetsier, wanneer hem niets anders bevolen is, terstond en vlug van den bok springen en voor de paarden gaan staan. Wordt de heer door twee stalbedienden begeleid, dan moet in het laatste geval één hunner zich naast het rijtuig plaatsnemen. Wil de heer echter uitstappen, dan blijft de koetsier op den bok zitten om de teugels over te nemen.

Vele koetsiers hebben de slechte gewoonte, dat zij onder het rijden iedereen groeten of links en rechts naar ieder in 't oog vallend voorwerp zien. Dit zijn beide groote fouten! Gedurende het rijden moet de koetsier zijn geheele aandacht op de hem toevertrouwde équipage richten; zijne gedachten moeten steeds vooruit zijn en daardoor den loop van den weg opnemen, om vooruit te kunnen zien of hem hier of daar ook iets hinderlijks in den weg kan komen. Ieder gevaar moet tijdig vooruit gezien worden. Alle andere dingen moeten voor den koetsier niet bestaan; hij heeft niemand te groeten, noch op dingen te letten, die niet tot zijn vak behooren.

Alleen bij het begin van een tocht moet de koetsier de personen groeten, die instijgen, of, wanneer hij met het leêge rijtuig ergens stil staat, alleen voorbijgaande, hem bekende hooggeplaatste personen, en wel door het bovenste gedeelte van het lichaam te buigen en te gelijktijd door een lichte beweging van het polsgewricht, zonder den arm merkbaar uit zijne houding te brengen, de zweep tegen den rand van den hoed te houden.

Het afnemen van het hoofddekseel past voor een koet-

sier, die in functie is, evenmin als voor een soldaat. Worden den koetsier door zijn heer bevelen gegeven dan moet hij gedurende die oogenblikken, als boven vermeld, met de zweep groeten en opdat zijn meester wete, dat hij begrepen is, moet hij antwoorden: „Zeer wel mijnheer”, of iets dergelijks. Wordt een meêrijdend stalbediende onder het rijden door zijn heer aangesproken, dan moet hij opstaan en de rechterhand aan den rand van zijn hoed houden, en zoo de bevelen, enz. ontvangen.

Overigens moet de koetsier zich van ieder onnuttig gepraat onthouden. Wanneer hij daartoe niet uitgelokt wordt, moet hij geene gesprekken beginnen, want al verbiedt zijn meester hem zulks ook niet direct, toch is dit gepraat hem dikwijls lastig. Ook als de koetsier met een leêg rijtuig ergens staat te wachten, moet hij evenzeer een betamelijke houding, eenigermate eene parade-houding (zie fig. 13), aannemen. De linkerhand houdt de teugels op dezelfde hoogte als bij het rijden en deze mogen niet slap hangen. De rechterhand neemt de zweep ongeveer vier duim boven het handvatstel aan en houdt haar, iets naar voren gericht, op de rechter knie.

Ten slotte moet hier nog vermeld worden, dat de koetsier steeds een zooveel mogelijk rustige houding op den bok aannemen moet. Bij het rijden der moeilijkste hoeken, enz. moet de houding van het bovenlichaam, voornamelijk ook der armen, zoo onbewegelijk blijven, dat de zich in het rijtuig bevindende personen niet het minst bemerken van de moeilijkheden, welke hij te overkomen heeft; ieder teugelgreep moet bedaard en behendig uitgevoerd worden.

8. De eigenschappen der hand.

Om van den bok te rijden moet men een zachte, vlugge en zekere hand hebben, en dit hangt grootendeels af van de buigzaamheid van het handgewricht. Het moet los en elastisch zijn en daarbij door een zekere vastheid het paard hulp en steun kunnen bieden.

De handen mogen niet slaperig er bij hangen, maar moeten steeds, door de armen opgehouden, licht en met een bijna onbemerikbaar spelen van het handgewricht, aanmoedigend op den mond van het paard werken. Daardoor verkrijgt men, dat het paard steeds behoorlijk het mondstuk opneemt; het zoo lastige steunen op de stang wordt verhinderd, en vroolijk stapt het voort, uit zich zelf een schoone, verhevene, natuurlijke houding aannemende.

Een zachte hand is een onschatbaar voorrecht, want daardoor kan men veel gedaan krijgen. Een harde, zware hand, daarentegen, werkt allertreurigst en natuurlijk geheel tegenovergesteld.

Ofschoon een zachte hand, om zoo te spreken, aangeboren en dus een erfstuk is, kan toch iemand, die niet door de natuur daarmede begunstigd is, door vlijtige oefening niet zelden een betere, ja, zelfs een zeer buigzame hand verkrijgen.

De harde hand wordt door een te vaste, krampachtige spanning der hand- en armspieren veroorzaakt; de zware hand heeft haren oorsprong in een onbuigzaam, verhard polsgewricht. Men moet zich een te sterk gebruik der spieren afwennen, en door oefening een zacht, beweegbaar pols- of handgewricht verkrijgen. Het laatste moet even

buigzaam en elastisch zijn al een goede wagenveêr, die haren last, zonder te stooten, aangenaam zwevend draagt. Geene moeite mag gespaard worden, om de vermelde fout zooveel mogelijk te verbeteren. Ernstige vlijt en volharding worden ook in dit geval met den besten uitslag bekroond.

Alleen de koetsier, die elken stap van het paard in zijne handen gevoelt, kan goed en met smaak van den bok rijden. Dit gevoel kan men echter theoretisch moeilijk beschrijven en nog minder laat het zich leeren; alleen door onafgebroken op de paarden te letten kan een koetsier, die veel lust in zijn vak heeft, zich dit gevoel eigen maken; hij zal terstond erkennen, welke groote voordeelen hem deze kennis geeft.

9. De handhouding van den teugel, en hoe men er zich van bedient.

Zal eene onderneming gelukkig slagen, dan komt het er hoofdzakelijk op aan, hoe de ondernemer de zaak aanpakt en leidt. Op niemand is bovengenoemde bewering meer van toepassing dan op den van den bok rijder, want bij hem komt het er wezenlijk op aan, hoe hij zijne zaak (de teugels) in handen neemt en gebruikt; hij kan zich met dit voor hem zoo gewichtig punt niet genoegzaam theoretisch en praktisch bezig houden.

Wij maken in Duitschland bijna uitsluitend gebruik van de Engelsche teugels, die van hunne kruisteugels af in twee handteugels (achtereinden) uitloopen.

De beide teugels moeten in de linkerhand genomen worden, en wel de linkerteugel *a*, fig. 3, tusschen den duim en wijsvinger, en de rechter *b*, tusschen de beide

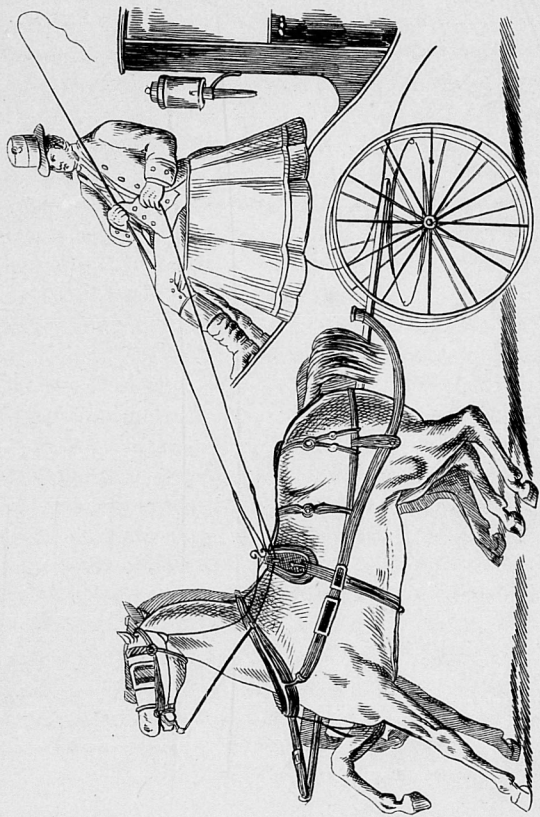
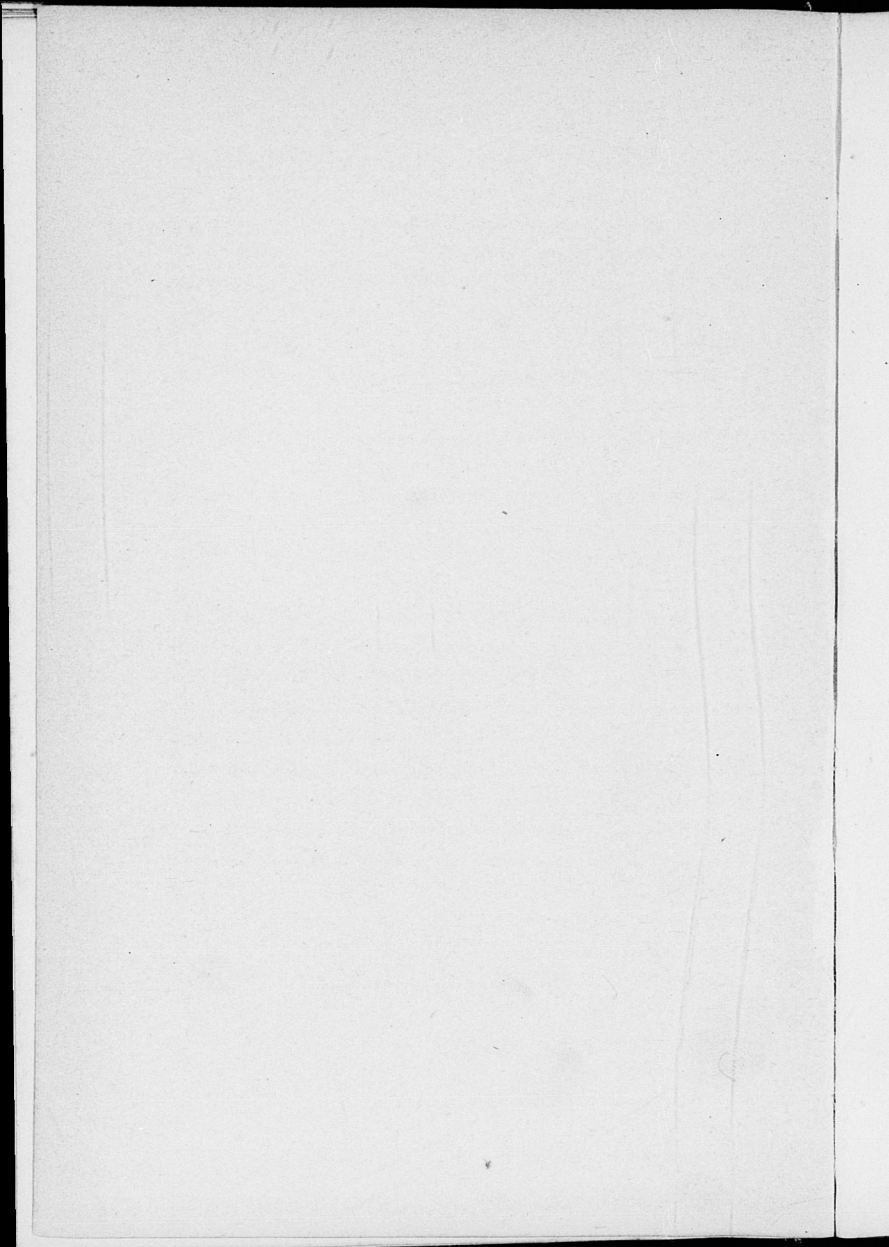


Fig. 11. Een zonder voorbereiding en tegen den regel tot stilstaan
gebrachte Equispage.



lange, den derden en vierden vinger, zoodat de wijsvinger en de daaropvolgende lange vingers tusschen de beide teugels te liggen komen; deze moeten zoo in handen genomen worden, dat de gladde zijde van het leër steeds naar boven is; verder mogen zij nooit gedraaid zijn en moet men de uiteinden der handteugels tusschen de beenen doorhalen en er op gaan zitten.

Dit laatste beantwoordt aan twee goede dingen. Ten eerste maakt het een slechten indruk als de handteugels tusschen de voeten van den koetsier of op de voetplank bengelen, hetgeen nu vermeden wordt; ten tweede geeft het dit voordeel, dat, als den koetsier eens een teugel uit de hand glijdt (hetgeen echter nooit gebeuren mag), hij, op het eind zittende, dien teugel veel gemakkelijker terug grijpen kan. Dit punt is dus van zeer groot gewicht.

In de linkerhand ligt eenigermate de grondtoon van het rijden, want daarvan hangt het af, of beide teugels gelijkmatig op den mond van het paard werken; zij moet, zonder krampachtig toegedrukt te zijn, zich goed sluiten opdat de door die hand loopende teugels zich niet verschuiven kunnen, en zij behoort zich met een afgerond gewricht midden voor het lichaam te plaatsen, en wel met de nagels eenigszins naar boven (fig. 3).

De rechterhand moet sturen, zorgen voor het regelen der teugels, en de zweep regeeren. Wanneer voor een dezer verrichtingen de rechterhand niet gevorderd wordt, moet zij, ongeveer 8 Ned. duim vóór de linker, met den tweeden en derden vinger den rechter handteugel van boven aanvatten, en op die hoogte eveneens, met een weinig afgerond gewricht, in scheeve houding blijven (fig. 3).

De teugels moeten steeds zacht en geleidelijk vernomen worden; dit mag nooit op een rukkende, zenuwachtige wijze plaats hebben, de koetsier zou daardoor een groote fout begaan.

Bij het uitwijken en wenden moet de rechterhand, al naar de wending groot is en voor zooverre voor de linkerhand noodig, den rechterteugel vergrijpen (fig. 4), om door een zacht en zeker aantrekken de paarden te sturen; zij mag hierbij echter niet meer naar voren aangrijpen dan hoogst noodig is.

Bij eene wending rechts kan de rechterhand, zoodra zij den rechterteugel *b* gevat heeft, direct langs dezen heenglijden tot aan het punt, waar hij aangetrokken moet worden; men moet dan echter vooraf den duim er onder leggen.

De linkerteugel *a* wordt bij eene wending links op dezelfde wijze gegrepen, namelijk zoo, dat de duim er onder, en de beide voorste vingers er op komen te liggen. Door het onderleggen van den duim werkt het geleidelijk inkorten van den teugel meer als hefboom, daar men dezen zoodanig met den duim in de hoogte haalt (fig. 5) en met de beide bovenliggende vingers naar beneden drukt, dat de arm zich bijna niet behoeft te bewegen, zoodat door een zeer langzaam draaien van het polsgewricht de paarden wenden kunnen.

Bij wendingen moet de rechterhand de teugels steeds naar het midden van het lichaam inkorten en nooit er van af of op de zijden, want dergelijke beweging staat onooglijk.

De linkerhand moet de rechter bij elke wending zoo krachtdadig mogelijk, door tegenovergestelde werking met

den buitenteugel, ondersteunen. Alleen daardoor is eene wending goed en juist uit te voeren; de buitenteugel mag dan ook niet te sterk aangetrokken worden, de linkerhand moet veel meer het buitenpaard, al naar noodig is, den teugel elastisch nageven, opdat het niet verhinderd wordt, behoorlijk in de wending te volgen.

Om niet verkeerd begrepen te worden, moet ik nog ophelderen dat, wanneer men rechts om een hoek rijdt, dan de rechter de binnen-, en de linker de buitenteugel genaamd wordt. In het tegenovergestelde geval heeten zij natuurlijk juist anders om.

Daar het harmonisch samenwerken van beide handen bij het rijden eene hoofdzaak is, wil ik in het hoofdstuk over „Het rijden van wendingen” er nog verder over uitwijden.

Bij het stilhouden (fig. 6) grijpt de rechterhand, voor de linker, beide teugels van boven aan, en haalt ze geleidelijk naar zich toe, totdat de paarden stilstaan; zij laat dan de teugels weder los (fig. 6). Het rijden met één hand, dat is, sturen alleen met de linkerhand, is zeer moeilijk, en alleen een geoefend koetsier is in staat, zulks uit te voeren; men gaat daarbij op de volgende wijze te werk.

Bij eene wending rechts draait men de hand in het polsgewricht van links naar rechts, den pink naar den linker schouder wijzende, en den duim van het lichaam afgewend.

Deze beweging der hand geeft een langzaam aanhalen van den rechtereugel en het daaruit volgende nageven van den linker, waaruit dan de verandering volgt van de richting der paarden naar den rechter kant.

Evenzoo kan men ook de wending naar links maken, door de hand tegenovergesteld te laten werken met den duim naar den linker schouder en den pink van het lichaam af. Hieruit volgt dan het aanhalen van den linkerteugel en het nageven van den rechter.

De rechterhand moet bij elken teugelgreep rustig op hare plaats blijven en den teugel vlug door de vingers laten glijden, ten einde het werk van de linkerhand niet te storen. Dit moet zoo geschieden, dat een naast het rijtuig staand onkundige gelooft, dat de paarden van zelve zonder hulp wenden. De kenner echter zal dit kundig rijden weten te waardeeren en den rijder overal in volle mate lof en bijval schenken.

Met ééne hand rijden kan men echter niet goed uitvoeren, wanneer men, zooals velen, de fout begaat, van den rechterteugel tusschen den wijsvinger en den daarop volgende vinger te nemen. Dit is een groote fout, want op deze wijze kan het handgewricht weinig of niet op den teugel werken. Om de hefboomkracht der hand van invloed te doen zijn op de teugels, moet men den rechterteugel *b*, zooals boven gezegd is, zonder twijfel tusschen den derden en vierden vinger leggen, daar het alleen op deze wijze mogelijk is, netjes en met vertrouwen te rijden. De teugels moeten, zooals reeds opgemerkt is, zoo min mogelijk in de linkerhand verschuiven. Dezen regel kan men echter niet altijd nakomen, daar men door de inborst der paarden of door het terrein dikwijls genoodzaakt wordt meer teugel te geven of dien in te korten. De teugel wordt verlengd, wanneer men de hand een weinig opent, en het paard zelf met den mond den teugel na zich laat trekken, al naar zulks noodig is. Moet er

verkorting van een teugel plaats hebben, dan blijft de linkerhand rustig op hare plaats, doch de rechterhand trekt dan achter de linker den teugel rustig en geleidelijk aan.

Een vierspan is alleen door vier teugels, veilig en overeenkomstig den regel, te rijden (fig. 7).

Zij mogen niet aan elkander geespt worden, zooals zoo dikwijls verkeerd in praktijk wordt gebracht, dat wil zeggen, dat men de voorteugels aan de achterteugels bevestigt; men neemt ze eenvoudig in de linkerhand en wel op de volgende wijze: den linker voortegel *a* tusschen den eersten en tweeden vinger (den duim en wijsvinger); den rechter voortegel *b* tusschen den tweeden en derden vinger; den linker achterteugel *c* onder den rechter voortegel tusschen den tweeden en derden vinger, en den rechter achterteugel *d* tusschen den derden en vierden vinger. De linker voor- en rechter achterteugel liggen op die wijze ieder afzonderlijk tusschen twee vingers, terwijl de rechter voor- en de linker achterteugel tusschen dezelfde vingers komen.

Wanneer wij nu de hand behoorlijk gesloten hebben, moeten de beide voorteugels boven, en de beide achterteugels onder liggen.

De rechterhand houdt de zweep, en heeft zij niets te verrichten, dan neemt zij met den tweeden vinger den rechter voortegel en met den derden en vierden vinger den rechter achterteugel, zoodat beide lange vingers tusschen die teugels te liggen komen. De rechterhand moet zich ook hier vóór de linker plaatsen en haar met deze laatste thans dubbel krachtig ondersteunen, zooals dit reeds bij het gebruik van twee teugels omschreven is.

Als de paarden te driftig loopen, te veel mond hebben, moet de rechterhand de vier teugels vatten, en, door ze dan weder langzaam los te laten, zoeken te voorkomen dat het gevoel in den linkerarm verdooft. Deze teugel-greep is een oud-engelsche manier, die zich, volgens mijne meening, nog het best boven vele anderen heeft staande gehouden; hij heeft vele voordeelen, die ik onmiddellijk, als ook in het hoofdstuk over het rijden, nader omschrijven zal.

Om de vier kundig en met smaak van den bok te rijden, moet men zich in het bijzonder in de kruisgrepen oefenen, b. v. om eene wending rechts te maken, moet men den rechter voorteugel *b* en den linker achterteugel *c* bijna tegelijkertijd grijpen en aanhalen; evenzoo moet bij de wending links de linker voorteugel *a* en de rechter achterteugel *d* werken. Het geheele geheim bestaat daarin, dat de voerman deze kruisgrepen snel en zeker weet uit te voeren. Evenals een meester op de piano, zijne accoorden maar te grijpen heeft, zoo moet ook de koetsier, zonder eerst te zoeken, inder oogenblik zijne teugels zeker weten te vatten, en hierin brengen, zooals in elke zaak, de vlijtige menschen het alleen door oefening tot den meestergraad.

De houding van den teugel, zooals in het voorgaande hoofdstuk beschreven is, geeft aan de kruisgrepen eene aanmerkelijke gemakkelijheid (fig. 8).

Bij eene wending links grijpt men met den tweeden vinger der rechterhand eerst den linker voorteugel *a* van boven, en brengt den duim er onder, en op hetzelfde oogenblik moet de linker vuist iets van rechts naar links gedraaid worden, om den rechter achterteugel *d*

meer vooruit en naar boven te krijgen; deze moet dan onmiddellijk met den derden en vierden vinger gevat worden, waarop de rechterhand langs beide teugels naar voren glijdt tot aan het punt, waar het aanhalen van den voorteugel geschieden moet. Als men nu den voorteugel aanhaalt, moet de vierde vinger weêr op den achterteugel terug komen; het laten werken daarvan geschiedt eerst op het oogenblik, dat het linker achterpaard het rijtuig omhalen moet; nu neemt hij den rechter achterteugel vaster en stuurt de achterpaarden om den draai, zoodat zij de voorpaarden juist volgen (fig. 15).

Zoodra echter de voorpaarden na het maken van een hoek, weêr op een rechte lijn komen, mag de voorteugel niet meer werken; zij zouden anders een cirkel maken. De rechterhand moet op dit oogenblik den voorteugel loslaten, opdat de paarden dien met den mond, al naar behoefte, door de vingers halen kunnen. Den achterteugel echter laat men dan eerst los, wanneer de wagen weder geheel op den rechten weg is.

Niet doordenkende koetsiers begaan dikwijls de fout, dat zij, b. v. om een hoek rijdende, de paarden één of twee stappen in de wending sturen, dan echter den teugel in de rechterhand gedeeltelijk los of geheel vallen laten. Dit geschiedt in de meening, dat de paarden nu niet meer behoeven gestuurd te worden en zij hunne wending, zoodra deze met den teugel aangeduid is, van zelve maken.

Dit is echter een zeer verkeerde meening. De paarden moeten zeer bepaald geholpen blijven, totdat zij den eersten stap op den rechten weg gedaan hebben want laat de rechterhand den teugel vroeger los, dan

bestijgen van den wagen in den daartoe bestemden koker (bij gala-rijtuigen op den bok). Het is bij het op- en afstijgen niet raadzaam, behalve de teugels, ook nog de zweep in de hand te nemen, want het kan, niettegenstaande de grootste voorzichtigheid, toch niet altijd vermeden worden, de paarden, hoe weinig ook, te veront-rusten; dit geeft gemakkelijk aanleiding tot allerlei gevaar.

Zooals gezegd is, moet de rechterhand de zweep regeeren. Zij moet zoo gevat worden, dat het handvat-sel 20 à 30 Ned. duim onder uit de hand steekt en, als de rechterhand voor de linker op den teugel rust, moet de zweep iets schuin-links naar voren gericht zijn. De koetsier zorge vooral, dat een naast hem zittende er niet door lastig gevallen, en ook, dat het linker paard niet zonder noodzaak geraakt wordt.

De zweep doet bij het van den bok rijden denzelfden dienst, als bij het paardrijden knieën en sporen doen, alzoo tot hulp, verfraaiing en straf. Een koetsier zonder zweep kan men het best vergelijken bij een schip zonder roer; beiden zijn bestemd om, met verstand gebruikt, vele klippen gelukkig te vermijden. In het bijzonder moet men zich van de zweep sierlijk weten te bedienen, d. i. straf en hulp moeten met een buigzamen arm, zoo mogelijk met het polsgewricht, uitgevoerd worden. De zweep moet daarbij aaiend te werk gaan van onderen naar boven, terwijl zich de vuist door middel van het polsgewricht naar den linker of rechter kant cirkelvormig beweegt. Zoo mogelijk mag alleen het schouderblad van het paard geraakt worden, tenzij men door dringen of afwijken van den disselboom genoodzaakt wordt, van dezen regel af te wijken. Het dringen naar binnen, waarbij

het paard het hoofd meestal te veel naar buiten richt, kan men het best verbeteren, door het paard aan den binnenkant op de ribben achter deschoft de zweep zacht te laten gevoelen.

Ingelijks kan men het afwijken van den disselboom door een tegenovergesteld gebruik van de zweep afwenen; men vervalle echter nooit in de fout, de zweep te dikwijls en doelloos te gebruiken, daardoor worden de paarden ongevoelig, en het aanhoudend slaan geeft een verkeerden indruk. Om de paarden niet tot achteruit slaan uit te lokken, moet men de straffende slagen zonder twijfel op het schouderblad toebrengen.

Buitendien zorg men, dat het paard niet bij elke aanraking der zweep schrikt; het moet daarmede vertrouwd gemaakt worden en hulp of straf goed van elkander weten te onderscheiden.

Het gebruik der zweep bij een vierspan wijkt in vele opzichten af van het boven omschrevene; zij heeft thans een dubbel doel, en men moet er dus ook een zeer goed gebruik van weten te maken. Is men het rijden van een vierspan niet gewoon, en weet men de zweep niet goed te hanteeren, dan zal zoo iemand met de fraaiste equipage nog altijd een beklagenswaardige rol vervullen.

Om de voorpaarden de zweep te geven, moet men eerst den slag in den vorm van een cirkel naar voren slingeren, en dan door een ruk van het polsgewricht terughalen. Op deze wijze is zulks (al naar het paard het verdient) gemakkelijk en zeker uit te voeren. Ook bij deze beweging moet de bovenarm zoo min mogelijk uit zijn behoorlijke houding gebracht worden, en moeten de bewegingen der zweep zoo mogelijk alleen uit het polsgewricht voortkomen.

Tot het aanmoedigen der achterpaarden bedient men zich (wegens den langen slag) van de opgerolde zweep; zwaardere straffen moeten echter met lossen slag geschieden. Is zulks afgeloopen, dan rolt men den slag weder op, ter voorkoming dat hij in het rad gerake; daartoe vatte men het uiteinde van den slag met den pink en wikkele men hem een paar maal behendig om den stok, zoodat hij in twee kleine bogen naar beneden hangt. (fig. 15.)

Vooraf zorgde men er voor, dat de slag niet te verward om den stok gewikkeld zij; men moet hem bij iedere gelegenheid met de grootste snelheid kunnen afwikkelen. Door een te vast oprollen wordt zulks echter onmogelijk gemaakt, welke onnadenkendheid de oorzaak van vele onaangenaamheden is.

Alles, wat ik verder vroeger gezegd heb over de houding en het gebruik der zweep voor een span, heeft ook betrekking op een vierspan.

2^e A F D E E L I N G.

HET VAN DEN BOK RIJDEN.

1. Het signaal en het geven van hulp bij het wegrijden.

Het geschiktste signaal (teeken) tot wegrijden is een lang aanhoudend sissen. Zulks moet in het begin zacht later sterker worden en zich als een lang uitgerekt s.s. s.s. doen hooren.

Daardoor wordt het best een rustig en gelijkmatig wegstappen verkregen, terwijl een schel klinkend signaal (zooals b. v. het klappen met de tong en dergelijke) de paarden verschrikt, waardoor zij ongelijk en met een ruk aanzetten. Hiermede moet men in het bijzonder bij raspaarden voorzichtig te werk gaan, en ook bij paarden van een driftige natuur, anders springen zij met rukken in het tuig; men kan dan gemakkelijk iets breken en de personen in het rijtuig onaangename schokken bezorgen.

Voor dat het signaal tot wegrijden gegeven wordt, moeten de paarden zacht en gelijkmatig in de teugels genomen worden, om ze behoorlijk in het tuig te doen

treden; hierbij mag men ze evenwel niet verontrusten, en moet zulks tevens dienen om ze tot het aanzetten voor te bereiden. Op hetzelfde oogenblik dat het signaal gegeven wordt, moet de linkerhand de teugels min of meer elastisch toegeven; want op het eerste oogenblik dat de paarden aanzetten, staat de wagen nog stil, en, zoo de teugels dan met stijve hand werden vastgehouden, zou zulks het aanzetten zeer bemoeilijken. De meeste paarden zijn in het begin gevoeliger in den mond dan wanneer zij een eind geloopt hebben. Wanneer nu al terstond bij den eersten stap de hand zoo krachtig op den mond werkt, dan zet een gevoelig paard zich terug, zoekt zich achter de stang te verbergen, of springt in galop en blijft dikwijls gedurende den geheelen rit angstig en onrustig. Om niet verkeerd begrepen te worden, moet ik nog opmerken, dat de teugels niet zoodanig mogen nagegeven worden, dat zij slap hangen en geen steun kunnen bieden, want dit is insgelijks een groote fout; neen, de bedoeling is slechts, dat zij bij ongeveer de eerste drie stappen elastisch toegegeven worden. De hand moet houding en steunpunt behouden en, zoodra de wagen zich in beweging stelt, haar behoorlijke positie zachtjes terugnemen, ten einde de paarden te verzamelen en op te richten. Vele deskundigen zijn van meening, dat de hand bij het afrijden, met betrekking tot den teugel, niet het geringste mag toegeven. Dit vereischt dat ik mijne zienswijze nader toelicht en nog een klein voorbeeld aanhaal. Ieder nauwlettend opmerker zal wel dikwijls bemerkt hebben, dat het paard, om zijne kracht bij het aanzetten goed te kunnen aanwenden, zich gaarne lang uitrekt. Houdt men nu de teugels bij het

afrijden zóó gestrekt, dat het paard in gedrongene houding aanzetten moet, dan is daarvan een natuurlijk gevolg, dat het bij die lastige houding onrustig en driftig wordt.

Dikwijls werd mij deze meening door zeer kundige ruiters, die ook over het wagenrijden een goed oordeel konden uitspreken, tegengesproken, daar zij vast beweerden, dat de teugelhand bij het afrijden met den wagen evenzoo moest werken als bij den aanvang van een rit te paard.

Ik zou meenen, en het moet ieder kenner van paarden (daartoe is het nog niet eens noodig, deskundige te zijn in het van den bok rijden) duidelijk wezen dat hierin, evenals tusschen het van den bok rijden en het paardrijden een groot onderscheid bestaat, want bij het afrijden te paard is het niet waar, dat het paard, zooals bij het afrijden met den wagen, aan den teugel zou behoeven voort te trekken. Het rijpaard neemt de teugelhand mede, terwijl zij bij het wagenpaard terugblijven kan, totdat de wagen in beweging is, en daarom mogen die paarden in het algemeen geen tegenstand in de hand vinden. Deze moet veel meer op dat oogenblik elastisch toegeven. Behalve het signaal, werkt bij het afrijden ook de zweep mede; want het kan daarbij dikwijls voorkomen, dat bij twee of meer paarden het eene onverschillig is, of niet goed hoort, en derhalve na het signaal bij het andere terugblijft.

Zulk een paard moet dan door de zweep in het tuig gedreven worden. Dit mag echter niet op een slaande wijze geschieden (men zou dan het rijtuig op niet zachte wijze in beweging brengen), maar de zweep mag slechts zacht van onderen naar boven over het schouderblad van het paard gehaald worden, en op deze wijze voortdrijvend

werken. Men moet echter daarbij vermijden, dat het goed aanzettend paard geraakt wordt. Is het den koetsier echter bekend, dat één der paarden bij het aanzetten achterblijft, dan moet hij, even vóór het signaal te geven, het achterblijvende paard de zweep zacht doen gevoelen en het daardoor op zijn plicht voorbereiden. Onmiddellijk moet hij dan het sissende signaal doen hooren. Zodoende kan een gelijk aanzetten volgen. Bij een ongeregeld aanzetten moet de koetsier ook, al naar het noodig is, den eenen teugel meer, den anderen minder, laten werken.

Dit kan theoretisch moeilijk uitgelegd worden, doch een geoefend rijder zal, de eigenschappen van zijne paarden kennende, hierin wel steeds de goede maat treffen.

Paarden, die bij het aanzetten weifelen, moet men bij het afrijden een kleine wending naar links of rechts laten maken; op deze wijze brengt men het rijtuig ook beter vooruit. Tenzij hoogst noodzakelijk, moet men in gewone gevallen niet anders dan in stap afgaan, en eerst na vier of vijf passen een versnelden gang aannemen.

2. Het voorrijden en pareeren.

Het in parade voorrijden voor woningen, en voornamelijk het daarbij naar den eisch tot stilstaan brengen der paarden, is een betrekkelijk moeilijke zaak, die hoogst zelden goed uitgevoerd wordt.

Menig koetsier laat er zich op voorstaan, dat hij in vollen draf zijne paarden onmiddellijk in parade-houding tot stilstaan kan brengen, en toch is zulks erg misgezien. Wie bedenkt wat moeite het kost, wanneer één

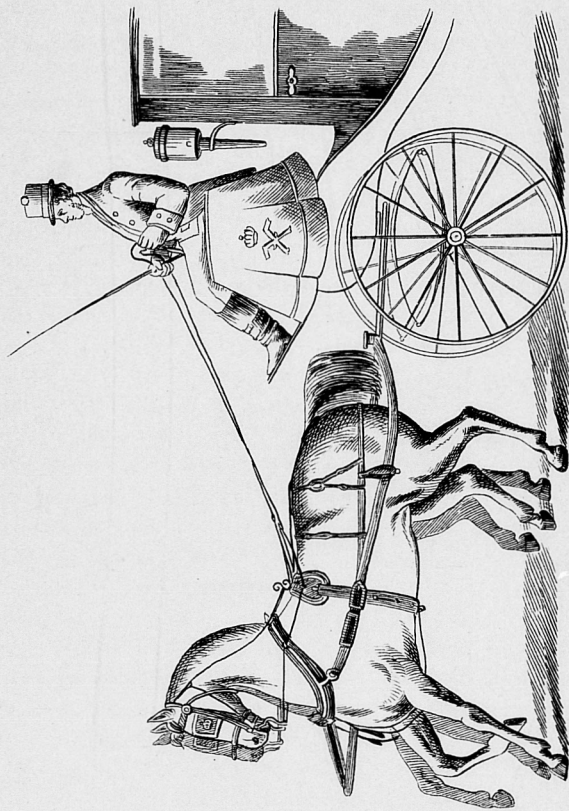


Fig 12. Hoe een Equipage bediend en regelmatig tot stilstand
moet gebracht worden.

a
o
u

g
a

w
ein
en
de
Wa
sta

mensch in snellen gang op eens moet stilstaan, zal ook begrijpen, dat zulks voor wagenpaarden nog veel moeilijker valt, daar zij niet alleen zich zelve, maar ook den wagen tegenhouden. (fig. 11).

Door een te snel en op ruwe wijze stilhouden zijn reeds verscheidene paarden geknakt en vele ongelukken gebeurd. De paarden lijden daardoor veel aan de achterhand en worden dikwijls in korten tijd, tengevolge van verlamming, geheel onbruikbaar. Ook voor de personen, in het rijtuig gezeten, is zulks niet alleen onaangenaam maar ook gevaarlijk, want niet zelden worden zij daarbij zeer onzacht tegen elkander gestooten, en soms met onaangename gevolgen.

Een onberekenbare ramp kan ook ontstaan, wanneer door een te ruw ophouden, een tot het tegenhouden dienend gedeelte van het tuig, zelfs wel eens een disselriem, stuk gaat; en hoe gemakkelijk kan dit plaats hebben! Ja, het is wel gebeurd, dat dergelijke ruwheid aanleiding gaf tot het breken van den disselboom. Het doen stilhouden kan daarom niet zorgvuldig genoeg uitgevoerd worden.

Het doen stilhouden der paarden uit een versnelden gang moet, wanneer een bijzondere omstandigheid niet anders gebiedt, steeds langzaam geschieden. (zie fig. 12).

Men moet ongeveer 12 tot 15 pas voor de plaats, waar men wil stilhouden, de teugels inkorten, ten einde de paarden te verzamelen, den gang te matigen, en daardoor het stilhouden eenigermate voor te bereiden: de laatste 2 à 3 pas moeten in stap gereden worden. Wanneer de paarden door deze voorbereiding tot stilstaan ongelijkmatig zouden ophouden, moet men het

paard, dat te spoedig loslaat, de zweep doen gevoelen daarentegen moet het andere door den teugel meer terug gehouden worden. Verder moet de rechterhand de beide teugels aanvatten, ze zachtjes inhalen, en zoo het stilhouden behoorlijk doen plaats grijpen. (fig. 12). Het laatste moet rustig en netjes geschieden; het bovenlichaam van den koetsier mag zich daarbij zoo min mogelijk bewegen, dat is, noch naar voren, noch naar achteren. Het beste is, dat men hierbij zachtjes fluit. De paarden gewennen hieraan zeer gemakkelijk, de werking van den teugel wordt daardoor bepaald ondersteund, en dit hulpmiddel kan somtijds van veel nut zijn.

Voor een huis of derg. moet men steeds zoodanig stilhouden, dat het portier juist tegenover het midden van den ingang komt te staan. Een bekwaam koetsier moet den gang zijner paarden zoodanig weten te matigen, dat hij vooruit in staat is, op een paar duim na de plaats te bepalen, waar het rijtuig zal stilhouden.

Op hetzelfde oogenblik dat de paarden door een sterk werken der teugels tot stilstaan gebracht zijn, moet de rechterhand ze dadelijk loslaten en door den koetsier eene parade-houding worden aangenomen. (fig. 13).

Sommige koetsiers blijven met die hand de teugels nog vasthouden, als paard en wagen reeds stilstaan, evenals of het stilhouden nog plaats grijpen moet. (fig. 14). Dit is eene groote fout, want het paard strekt, na het stilhouden, gaarne tot ontspanning den hals uit; wordt het echter hierin verhinderd door het strak aanhouden der teugels, en genoodzaakt in een samengedrongen houding te staan, dan doet men het veel last aan, en wordt het

onder deze omstandigheden al licht onrustig. Een paard, dat driftig of zacht in den mond is, zal met rukken voor of achteruit gaan, of wel bepaald achteruit dringen; zulks maakt het in- en uitstijgen zeer ongemakkelijk, somtijds zelfs gevaarlijk; bovendien kan men toch al dikwijls waarnemen, dat bij het in- en uitstijgen de paarden zich onrustig gedragen; dit ligt meestal niet aan de paarden, men moet het veeleer in de hand van den koetsier zoeken.

De oorzaak daarvan, zooals reeds is gezegd, is, dat de teugels onder het stilstaan te kort gehouden worden. Men late zulks dus na en geve zooveel teugel als noodig is, terwijl de plaats daarvan alleen in de linkerhand is. Eerst wanneer men verder voorwaarts wil, kort men ze op nieuw zachtjes in, om de paarden tot het weggrijden voor te bereiden.

Wie mijne voorschriften omtrent het „stilhouden” juist opvolgt, zal zeker de gunstigste resultaten verkrijgen en mijne meeningen als juist erkennen.

3. Het wagenrijden in het algemeen.

A. *Het stapvoets rijden.*

Het stappen is de langzaamste en gemakkelijkste gang, daarom rijdt men dien eigenlijk tot sparing, doch ook wel tot verkwikking der paarden.

Om behoorlijk rustig stapvoets te rijden, moeten de teugels beduidend minder werken dan bij het draven, dat wil zeggen, wanneer van den draf in den stap is overgegaan moeten de teugels onmiddellijk gegeven worden.

Geschiedt zulks niet en meent men, dat men in stap

dezelfde ingedrongen houding kan rijden als in draf, dan vergist men zich zeer. Hoogst zelden zullen de paarden dan regelmatig gaan, veel eerder zich achter den teugel zetten, of een zenuwachtigen gang aannemen.

Dit alles maakt op den kenner een zeer onaangename indruk. Bij het stapvoets rijden mogen de paarden nooit een bengelenden, maar nog minder een overhaasten zenuwachtigen gang aannemen.

De uitdrukking, „in behoorlijken stap gaan,” moet zoo verstaan worden, dat de paarden vrolijk, doch tevens rustig en gelijk gaan. Dit kan men alleen verkrijgen, als men volgens de boven aangegeven wijze de paarden door de teugels behoorlijk lucht geeft, terwijl men een traag, achterblijvend paard zachtjes door de zweep tot zijnen plicht brengt.

B. *Het rijden in draf.*

Wil men de paarden van stap in draf brengen, dan kort men eerst de teugels in, om ze daardoor eenigszins voor te bereiden, en ook, om tegelijkertijd de bij dezen gang gevorderde vastheid in de hand te verkrijgen.

Evenals bij het afrijden, worden de paarden door een sissend geluid ook in dezen versnelden gang gebracht; ook moet, zoo noodig, de zweep zacht tot aansporen dienen. Door deze hulpmiddelen tracht men de paarden in hetzelfde tempo te krijgen. Dit tempo moet bij het rijden immer gelijkmatig wezen en zoodanig ingericht worden, dat het de kracht van geen der paarden te boven gaat; het moet zich dus naar het slechtst dravend paard richten.

Maar blijft één der paarden uit traagheid achter in tuig of teugel, dan moet het door een voortdurend lastig vallen met de zweep tot gelijke werkzaamheid worden aangespoord. Dit mag echter niet op een slaande wijze geschieden, het paard springt dan bij elken slag met rukken in het tuig, iets, waarover ik reeds in het hoofdstuk over het afrijden gesproken heb. De paarden moeten in een flinke houding, vrolijk en gelijk gaan.

Van twee of meer paarden moet men slechts één hoefslag hooren en elke pas in de hand van den koetsier gevoeld worden. Dit alles is echter alleen door een rustig, middelmatig tempo te verkrijgen. Door te hard rijden verkrijgt men het tegendeel, voornamelijk, omdat in wilde vaart de paarden weinig ondersteuning in de teugels vinden, want in overdreven draf moeten de teugels bijna geheel gegeven worden; de paarden verliezen dan niet alleen hun edel aanzien, maar loopen ook onzeker en gaan daardoor over tot springen of galoppeeren.

Hoe menig koetsier denkt een meesterstuk uit te voeren, wanneer hij zoo *ventre à terre* door de straten jagen kan.

Dat deze lieden toch begrijpen wilden, dat zulk een onbezonnen rijden op den kenner een hoogst hinderlijken, ja, strijdigen indruk te weeg brengt en dat daardoor zoo oneindig veel kostbaar materiaal doelloos verloren gaat.

Het draven wordt in drie klassen verdeeld, nl. in korten, middelmatigen en gestrekten draf. Het rijden in middelmatigen draf geeft de meeste voordeelen; ik geef dan ook den raad (wanneer het eenigszins mogelijk is), in dit tempo te rijden. Sommige paarden hebben de slechte gewoonte, om ook gedurende den middelmatigen

draf al licht in galop te slaan. Is zulks den koetsier bekend, dan moet hij dat paard goed in het oog houden, en zoodra hij bemerkt dat het dien verkeerden gang zal aannemen, zulks onmiddellijk door een bedaard aanhalen der teugels zoeken te verhinderen, dat is, den eersten sprong tot galop trachten te voorkomen. Dit is het beste middel om die fout te verbeteren en het paard misschien daarvan te genezen.

Gelukt het evenwel aan het paard om in galop te slaan, niettegenstaande de oplettendheid van den koetsier, dan is het raadzaam, het liever een eind weegs te laten galoppeeren en het dan op de plaats te doen stilhouden, want ook het andere paard zou onrustig kunnen worden. Om iedere storing te vermijden, moet men door gemakkelijke afwering, bedarende toespraak en streelen der zweep het paard weder in draf en gehoorzaam aan den teugel zien te krijgen.

c. Het rijden van wendingen.

De grootste moeilijkheid voor den koetsier bestaat in het met smaak rijden van wendingen; daarom moet hij dit hoofdstuk met den grootsten ernst ter harte nemen. Ondoordenkende menschen beschouwen het als een wonder, tot welke heldendaden zij al in staat zijn, wanneer zij wild en in gestrekten draf om hoeken kunnen rijden, en toch is dit even dom als onvergeeflijk. Deze onbezonnenheid geeft bijna dagelijks aanleiding tot ongelukken.

Hoe dikwijls ziet men, dat op glad geplaveide of glad bevroren wegen, paarden in snelle, ruwe wending van de beenen gaan, en met het grootste geweld op

den grond storten. Blijven zij bij dergelijke onbezonnen wending nog op de beenen, dan worden daardoor toch de in het rijtuig gezeten personen door het vreeselijke stooten verschrikt, en gebeurt er een ongeluk, dan komt men in het gelukkigste geval met het breken van as of veêr vrij. Het zou te uitgebreid worden, wanneer ik op alle gevaarlijke gevallen wilde wijzen, die bij het te wild of te onverschillig rijden van hoeken kunnen voorkomen. Ieder verstandig koetsier zal zulks wel begrijpen. Ik zal daarom overgaan tot de uiteenzetting mijner opvattingen omtrent het behoorlijk rijden van wendingen.

Eene wending, dat wil zeggen, het veranderen van richting, geschiedt door het krachtig werken der eene, en door het, des gevorderd, toegeven der andere hand.

Om b. v. van de eene straat in de andere te rijden, moet men de paarden ongeveer 10 à 12 pas vooraf zeer bedaard in een langzaam tempo brengen, hen vervolgens door het linker polsgewricht met den binnenteugel op de wending voorbereiden, en daarbij echter door den buitenteugel te gelijker tijd tegenhouden, ten einde een eventueel te vroeg wenden te verhinderen. Deze voorbereiding is zeer noodzakelijk, want worden de paarden niet vóór de wending gewaarschuwd, dan zullen zij bij een plotseling keeren of wenden al deze bewegingen onrustig uitvoeren, iets dat ons in groot gevaar kan brengen.

Zijn de paarden evenwel voorbereid en op het punt gekomen, waar de wending zal aanvangen, dan moet de rechterhand bedaard den binnenteugel aanhalen, de paarden omsturen, en met behulp der zweep, zoo zulks noodig

is, eerst het eene en dan het andere tot plicht aansporen, ten einde door deze hulp meer kracht aan de werking der teugels te geven. De linkerhand moet echter op hetzelfde oogenblik, door middel van den buitenteugel, tot ondersteuning medewerken en zooveel nageven, dat het buitenpaard de wending vlug volgen kan. Dit geven van den buitenteugel moet door de linkerhand zeer juist afgemeten worden, want geeft men in de wending te veel buitenteugel, dan vliegen de paarden te snel en zeer onzeker om, daar zij dan iedere hulp of ondersteuning missen; de wending is dan niet goed en te kort, en men loopt licht gevaar, dat de paarden van de beenen raken of op een hoek vast rijden. Ook zal door een te weinig nageven van den buitenteugel, het buitenpaard verhinderd worden, de wending behoorlijk te volgen, de draai wordt dan te groot en te onregelmatig. Deze fouten werken vermoeiend en nadeelig op de paarden en een vertrouwd, goed en elegant rijden wordt daardoor eene onmogelijkheid.

Iedereen zal zich wel helder kunnen voorstellen, dat bij het rijden de rechterhand de geleidende, en de linker de sturende is; verder, dat door de werking der linkerhand op den buitenteugel precies de grootte van het halfrond, dat de paarden te beschrijven hebben, moet berekend worden. Ook de pas beginnende zal dan wel begrijpen, dat het bij elke beweging zeer bepaald aankomt op een overeenstemmend, gelijk werken der beide handen.

D. *Het inrijden in een andere straat.*

Een zeer moeielijk iets is nog het inrijden in een

drukke straat, waarom ik nog het een en ander er over wensch aan te voeren. Eene politie-verordering verbiedt ten strengste, in gestrekten draf om een hoek te rijden; zoowel op grond daarvan als om andere redenen heb ik boven aangetoond, dat men de paarden 10 à 12 passen vóór de wending een verkort tempo moet doen aannemen, ze daartoe moet verzamelen, en voorbereiden op het inrijden in een andere straat. Op het oogenblik dat de paarden voorbereid worden, moet de koetsier goed uitzien en acht geven, of hem ook een wagen uit de straat, welke hij wil inrijden, te gemoet komt, opdat hem zulks in zijne wending niet hinderlijk of zelfs gevaarlijk worde.

Elk inrijden in eene straat moet, zonder te veel ruimte te gebruiken, zoo mogelijk in een kwart cirkel plaats hebben, daardoor kan men den te volgen weg bij tijds overzien en eventueele hindernissen voorkomen; ook maakt een dergelijke goed geredene wending een aangename indruk op den kenner. Hierbij dient nog gezegd te worden, dat bij het rijden van een hoek steeds rechts moet gehouden worden.

De meeste paarden zijn geneigd, de wending te klein te nemen; daarom moet, in het bijzonder bij het rijden om een hoek, het binnenpaard, dat hierbij het zwaarste werk te verrichten heeft, door een bedaard maar krachtig tegenhouden met de zweep tot de wending aangespoord worden, opdat het den wagen er goed doorbrengt en de uitvoering niet stoort. Ook moet men bij het begin der wending het buitenpaard min of meer met de zweep helpen, opdat het den wagen tijdig omhaalt en den teugel goed volgt. Het is in dit geval moeilijk om in theorie duidelijker te zijn. De praktijk zal het beter

leeren dan woorden kunnen doen. Voorts moet men bij de wending er nog acht op geven, dat de paarden een goede stelling van het hoofd aannemen, d. i. dat zij daarmede behoorlijk in de richting der wending zijn. Zoodra de paarden den eersten stap weder op den rechten weg zetten, houdt het omsturen geleidelijk op, de beide teugels moeten weêr gelijkmatig rechtaut werken, en beide paarden gelijkelijk in gareel en teugels gaan.

Worden de paarden op deze wijze steeds goed in alle wendingen gereden en de daarbij voorkomende fouten behoorlijk verbeterd, dan kost het niet veel tijd om hen zoo te leeren, dat zij deze moeilijke zaak met gemak, bijna zonder de minste hulp, uitvoeren.

Een geoefend koetsier moet in staat zijn, een niet al te scherpen hoek met tamelijk geoefende paarden, alleen met de linkerhand naar eisch te rijden. Ten slotte verwijs ik nogmaals naar mijne verklaring over: „Het rijden met ééne hand,” voorkomende in het hoofdstuk over het gebruik der teugels.

E. *Het inrijden in eene poort,*

(Porte-cachère) enz. is een der moeilijkste wendingen. Dikwijls zijn de poorten, portalen of dergelijke zoo eng, dat de wagen er als het ware doorheen getooverd moet worden. Onkundige koetsiers begaan dikwijls de fout om, wanneer de voorraden van den wagen zonder ongelukken in een engen doorrit gebracht zijn, naar de achterraden om te zien, of deze ook ergens kunnen vastraken. Dit verdient echter groote atkeuring, want juist dat geeft dikwijls aanleiding tot ongelukken. Wan-

neer de achterwielen vastraken, is de oorzaak daarvan alleen te zoeken in den te korten draai.

De koetsier moet de wending naar de lengte van het rijtuig weten te berekenen, hij moet, zonder omzien, op een haar weten, welken cirkel het achterradd beschrijven zal. De boog moet zoo groot genomen worden, dat bij het binnenrijden van den doorrit paard en rijtuig in een rechte lijn staan. Zoodoende voorkomt men het gevaar, om van achteren vast te rijden. Bij het inrijden van nauwe passages moeten (zonder dat de koetsier angstig wordt) de paarden met een rustige zekere hand gestuurd worden, en vooral moeten beide paarden dan gelijkmatig trekken; de disselboom moet dan goed in het oog gehouden worden, want deze dient eenigermate tot richtsnoer.

Bevindt deze zich midden op den weg, dan zal bij toereikende ruimte een vastrijden onmogelijk zijn. Wie zich niet sterk genoeg gevoelt; moeilijke passages in draf binnen te rijden, moet zulks in stap doen.

Bovendien is het raadzaam om een, den paarden onbekende poort, voor de eerste maal stapvoets binnen te rijden. Al hetgeen ik tot dusver over het rijden van hoeken gezegd heb, moet ook in dit geval in aanmerking genomen worden.

F. *Het rijden op bergachtig terrein*

vordert, zonder uitzondering, dat de paarden van een broek en het rijtuig van een remtoestel voorzien zijn, zoowel tot verligting voor de paarden, als in het algemeen tot veiligheid. Het is, helaas, een algemeen verspreide meening dat men berg-opwaarts in stap,

en berg-afwaarts in snellen draf moet rijden, terwijl daarbij de koetsiers nog in het goed geloof verkeerden, dat zij hunne paarden sparen, want zij meenen dat zij berg-opwaarts, wegens het trekken, langzaam gaan moeten, en dat berg-afwaarts, wanneer de wagen van zelve gaat, de gestrektste draf niet de geringste krachtsinspanning vereischt. Deze menschen bedenken echter niet, dat het voortrollen berg-afwaarts den paarden veel moeilijker valt en er van de ledematen veel meer gevergd wordt dan bij het trekken berg-opwaarts. Men bedenke slechts, welke kracht er toe noodig is, om een berg-afwaarts rollenden wagen tegen te houden, en welk een zwaren last het paard aan zijn eigen lichaam te dragen heeft. Mijn gevoelen is, dat ieder opmerkzaam mensch er van overtuigd moet zijn, dat het snelle berg-afwaarts rijden zeer nadeelig voor de paarden is, en dat daardoor oneindig veel materieel nutteloos versleten wordt. Neem van mij uit volle overtuiging den raad aan, dat men, gehaast zijnde, liever den berg in korten draf oprijde, en daarentegen stapvoets berg-afwaarts; men doe althans het paard zoo lang in stap gaan, totdat het steilste gedeelte van den berg achter den rug is.

Weldra zal dan ieder koetsier weten, dat hij, op deze wijze te werk gaande, de paarden aanmerkelijk spaart.

Berg-opwaarts rijdende, moet de teugel behoorlijk gegeven worden; zoodra de paarden zwaar moeten trekken (hetzij op een bergachtigen of een moeilijk te berijden weg) strekt ieder paard zich gaarne uit, d. i. den neus zooveel mogelijk vooruit. Het is zeer praktisch dat men, bij zwaar trekken, de teugels zooveel toegeeft dat zij zich maar even doen gevoelen. Doet men dit niet,

dan zullen gevoelige, zacht-mondige paarden onrustig en driftig worden. Menig paard wordt daardoor zoodanig bedorven, dat, zoodra er een weinig buitengewone krachts-inspanning gevergd wordt, het zich verzet en aan geen stang meer gehoorzaamt. Zoodra de top van den berg bereikt is, hale men de teugels zachtjes aan en verkorte die zooveel, dat men het paard alleen met de linkerhand er af sturen kan. Daardoor zal dan de rechterhand, al naar zulks noodig is, beschikbaar zijn voor het regeeren der remmachine en der zweep.

Bij het afrijden van kleine, weinig steile heuvels, behoeft men de teugels niet zooveel in te korten, de rechterhand grijpt ze eenvoudig vóór de linker (even als bij het stilhouden), waardoor men dan voldoende kan inhouden.

G. Op een oneffenen hobbeligen weg

doet men het beste, stapvoets te rijden. Zelfs wanneer spoed vereischt wordt, mag men hoogstens tot den korten draf overgaan; daarbij moeten echter alle plaatsen, zooals knipgaten of dergelijke zorgvuldig vermeden worden. Gaten, gleuven, enz., die men niet vermijden kan, of die den weg op zijn geheele breedte doorsnijden, moet men steeds stapvoets en zoo mogelijk in schuinsche richting passeeren, opdat eerst het eene en dan het andere rad er door kan gaan. Op deze wijze zal men het onvermijdelijke stooten, waaraan de wagen op zulke wegen blootgesteld is, minder gevoelen dan wanneer men er recht doorheen rijdt. Want gaan de beide voorraden tegelijk door een geul, en

daarna de achterwielen insgelijks, dan volgt hieruit een dubbele, somtijds zeer hevige schok, die voor den wagen nadeelig en voor de inzittende personen zeer onaangenaam is. Op hetzelfde oogenblik dat het rijtuig den niet te vermijden stoot bekomt, moet de linkerhand de teugels voldoende toegeven, anders toch krijgen de paarden niet alleen een gevoeligen, vaak pijnlijken ruk in den mond, maar worden zij dientengevolge ook angstig en onrustig.

H. *Het (achteruit) terugzetten der equipage.*

Het ligt in den aard der zaak, dat eene schrede achterwaarts zelden iets goeds zal aanbrengen. Het edele paard ondervindt instinctmatig de waarheid daarvan, want, onder de partij van vooruitgang bekleedt het zeker een eerste plaats; ja, het paard gaat zelfs zoo ongaarne achteruit, dat de ruiter het die beweging niet zelden tot straf laat uitvoeren.

Wanneer wij nu weten, hoe ongaarne een rijpaard teruggezet wordt, hoeveel lastiger zal dat dan wel voor een wagenpaard zijn, daar het tegelijkertijd den zwaren wagen moet achteruit schuiven. Daarom moet ik ten sterkste aanraden, de paarden toch nooit te plagen door het terug laten zetten van den wagen, tenzij dit hoog noodzakelijk is.

Is eene straat te nauw om te keeren, dan rijde men liever wat verder, om een plaats te zoeken, die er ruimte genoeg voor aanbiedt; dit is veel verstandiger dan dat langdurig heen en wederzetten van den wagen en dergelijke dwaasheden, die het gevolg worden van het

keeren op een nauwe plaats, want zulks is eene aaneenschakeling van onbarmhartigheden en martelingen.

Er kunnen echter gevallen voorkomen, waaruit men zich niet anders redden kan. In zulk een geval moet dit met de grootste kalmte en voorzichtigheid plaats vinden, vooral 's winters, wanneer de paarden op scherp staan.

Voor dat men de paarden een achterwaartsche beweging laat doen, moeten ze eerst tot een voorwaartsche voorbereid worden, dat wil zeggen, men late hen goed in de teugels komen, want zonder deze voorbereiding zullen zij steeds onwillig en onregelmatig achteruit gaan. Zoodra dit geschied is, grijpt de rechterhand beide teugels vóór de linker, om ze door een zacht aanhalen nog sterker te laten werken; op het oogenblik echter, dat de paarden achteruit gaan, geeft die hand een weinig toe, doch neemt bij afwisseling ook weder. Hierdoor zal men verkrijgen, dat de paarden stap voor stap rustig achteruit treden. Het gebeurt echter wel, dat ze bij het zorgvuldigste gebruik der teugels toch ongelijkmatig of te snel achteruit gaan; men moet dan het paard, dat te veel terugloopt, door vleiende woorden en zweep tot zijn plaats trachten te brengen.

Moet men het rijtuig op een andere plaats brengen, en kan zulks alleen door achteruit zetten geschieden, dan ga men volgenderwijze te werk. Men moet b. v. links achteruit zetten, om vóór een of ander huis te komen, dan stuurt men de paarden eerst wat links, na genoeg winkelhaaks met het rijtuig, en zet hen daarna achteruit; hoe meer de paarden rechthoekig met den wagen gebracht waren, des te spoediger zal het linker achterradd

het punt naderen, van waar het in rechte lijn achteruit zetten kan begonnen worden. Heeft men, door schielijk een blik achterwaarts te werpen, gezien dat dit punt bereikt is, dan brenge men de paarden rechts van den wagen, gelijk men ze eerst links gebracht heeft; men zet dan weder achteruit, tot dat ook het voorrad in de voorgestelde linksche richting gekomen is, waarna men de paarden weder recht voor het rijtuig plaatst, zoodat de voorraderen ook weder lijnrecht voor de achterraderen komen; moet men dan nog verder achteruit, dan heeft men de equipage slechts in een rechte lijn achteruit te sturen. Het achteruit zetten naar rechts geschiedt op dezelfde wijze doch in tegenovergestelde beweging.

Het achterwaartsch omkeeren berust op dezelfde beweging. Ten slotte doe ik evenwel nog opmerken, dat, zoo het eenigszins mogelijk is, het achteruit rijden, hoe dan ook, moet vermeden worden.

4. Regelen bij het rijden door de stad.

Door de stad moet steeds met groote voorzichtigheid en beleid gereden worden. De koetsier heeft hier met allerlei moeilijkheden te kampen, die hem buiten de stad nooit zullen voorkomen.

Het zou daarom zeer wenschelijk zijn, dat in de steden alleen zulke menschen koetsier werden, die van hunne bekwaamheid in het rijden bewijzen kunnen geven. Er zouden dan veel minder ongelukken plaats grijpen, zooals zij tegenwoordig zoo dikwijls door onbekwame koetsiers voorkomen.

Door de stad moet in het algemeen, wanneer de nood-

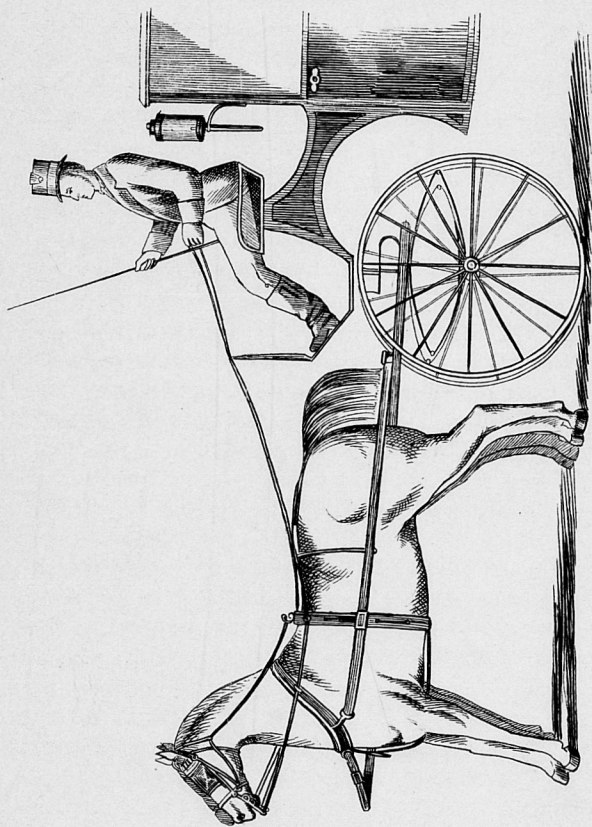
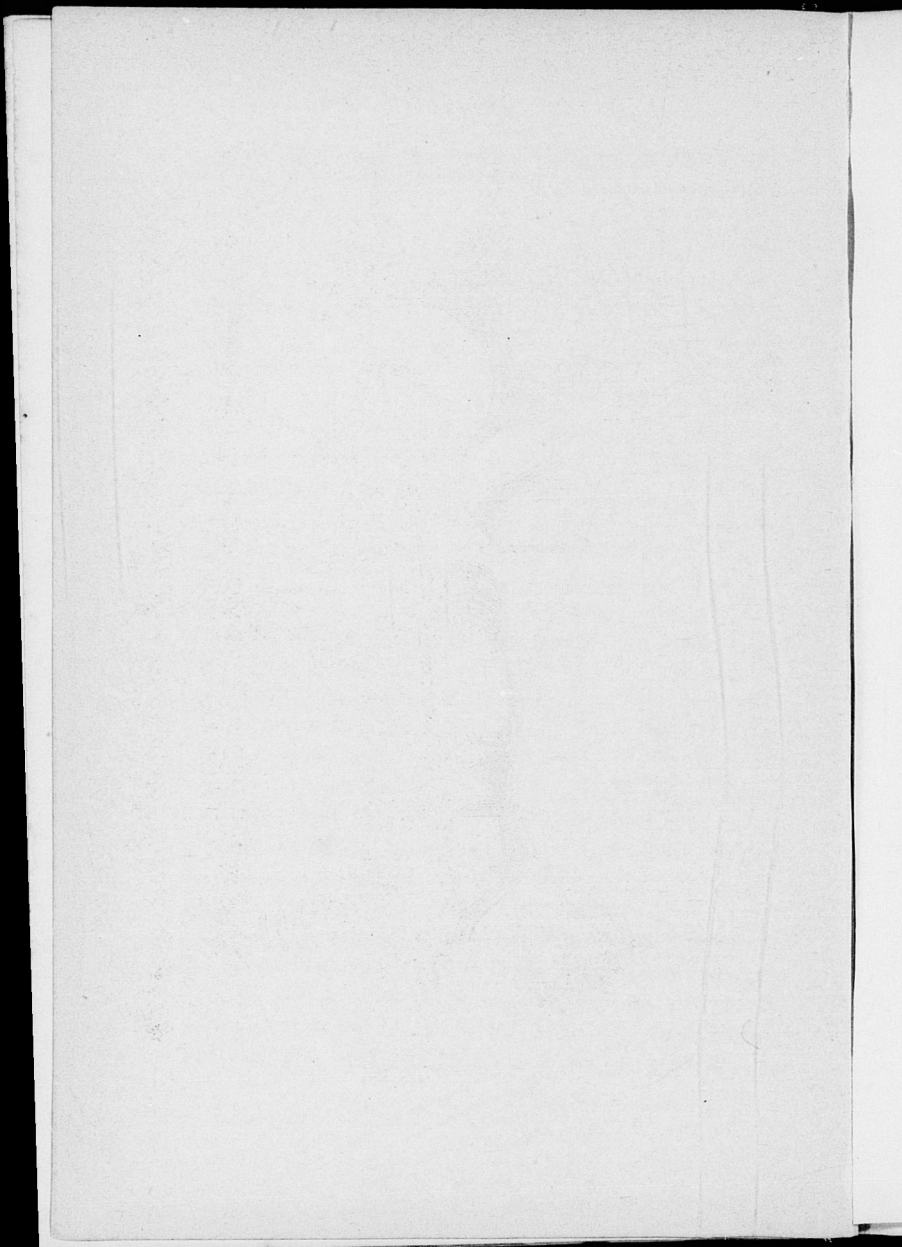


Fig. 43. *Eene équipage naar den regel tot stilstaan gebracht.*



zakelijkheid niet anders gebiedt, een te snel rijden vermeden worden, want dit is niet alleen zeer gevaarlijk, maar ook zeer nadeelig voor de equipage. Bij voldoende ruimte is de middelmatige draf het meest aan te bevelen, want op die wijze nemen de paarden de edelste houding aan, en kan men bovendien ieder oogenblik stil houden. Op dit laatste geval moet de koetsier in de stad steeds voorbereid zijn, om zoodoende vele dreigende gevaren te kunnen vermijden.

De blik van den koetsier moet steeds gelijktijdig op de paarden en, tot op zekeren afstand, op den weg gericht zijn, ten einde alles, wat hem in den weg kan komen, tijdig te bemerken.

Zoodra hij iets ontdekt, moet hij onmiddellijk besloten wezen om het zoo spoedig mogelijk te ontwijken of, zoo noodig, het rijtuig stil te doen staan. Bij het rijden over een overweg van een spoor of dergelijke zal men dikwijls zien, dat de koetsier in vollen draf doorrijdt tot aan den slagboom, en dan menigmaal genoodzaakt is plotseling stil te houden, daar hij te laat bemerkt dat de weg versperd is. Ook gebeurt het wel, dat de paarden door voorbij komende locomotieven of andere zaken schrikken of onrustig worden; de ongevallen die daaruit kunnen voortkomen, zijn te algemeen bekend dan dat ik ze nader zou behoeven te beschrijven. Zulke zaken kunnen echter alleen ondoordenkende, onverschillige of beschonkene koetsiers overkomen, want een oplettend koetsier zal ze tijdig ontdekken, al naar het noodig is het tempo weten te matigen en liever stapvoets rijden, dan later op eene gevaarlijke plaats stil te moeten houden.

Insgelijks moet men bij het voorbij rijden van een in

gelijke richting gaanden wagen, goed vooruit op den weg zien of er geen hinderpaal te vreezen is; bespeurt men niets, dan moet men ook onmiddellijk tot het voorbij rijden overgaan (en dat altijd aan den linker kant) want door dralen en besluiteloosheid loopt men soms blindelings in het gevaar. In alle druk bezochte straten, pleinen, enz. moet men zooveel mogelijk rechts aanhouden. Bij een druk verkeer van wagens of voetgangers rijdt men in korten draf en, zoo noodig, ook stapvoets, terwijl men voorts door roepen de menschen op het rijtuig opmerkzaam maken moet. Bij grooten toeloop van menschen bij optochten, feesten of begrafenissen, is het niet alleen aan te raden, maar dikwijls ook door de regelen van den godsdienst voorgeschreven om stil te houden, totdat de weg weêr vrij is; in kleine steden beproeft men door een omweg vooruit te komen.

Bij het passeeren van dwarsstraten moet men insgelijks het tempo matigen en nauwkeurig toezien of ook hier of daar een equipage over den weg moet. Dikwijls gebeurt het, dat onvoorzichtige koetsiers met een vreeselijk geweld op een kruisweg op elkander stooten, welke botsing menigmaal groot onheil ten gevolge heeft. Men moet derhalve daarbij, evenals bij het inrijden in een andere straat, steeds zeer voorzichtig zijn. Men trachte de paarden zoodanig in de hand te hebben, dat zij zonder moeite in een oogwenk tot stilstaan te brengen zijn. Is men genoodzaakt, in een bezochte straat te keeren, dan lette men in het bijzonder op de voor of achter aankomende wagens; zoo noodig moet aan de laatsten door eene beweging der zweep of van het hoofd een teeken worden gegeven, dat men voornemens is, te keeren. Insgelijks moet men de

ons te gemoet komende wagens door een teeken bekend maken, wanneer men hen langs den linker kant wenschte voorbij te rijden, opdat ook zij van den rechten weg af- en naar den linker kant uitwijken.

Steile bruggen moet men in flinken draf oprijden; zulks is gemakkelijk voor de paarden, en men komt dan ook niet in de gelegenheid, dat zij de wagens zullen laten staan, hetgeen anders licht gebeuren kan. Men dient evenwel daarbij de paarden goed in de hand te hebben, opdat men in rechte lijn rijde en in staat zij, bij het afrijden weder den gewonen gang aan te nemen, en niet verplicht zijn, sneller te gaan dan men zelf wil; heeft een ander rijtuig op de brug stil gehouden, dan doet men goed, te wachten tot dat dit er afrijdt, want moest men op een steil oplopenden weg stilhouden, dan zou men al ras in het nauw kunnen gebracht worden; de wagen toch kan terug loopen, en er zijn maar weinig paarden, die hem dan kunnen tegenhouden.

Men trachte daarom zoo iets te voorkomen. Heeft de koetsier geen haast, dan moet hij met een ledig rijtuig stapvoets rijden. Wordt ergens een bezoek afgelegd en moet het rijtuig wachten, dan zal de koetsier den ingang tot dat huis toch vrij maken; hij keert derhalve om en plaatst zich op eenige passen afstands van den ingang, doch wanneer niet anders is gelast, steeds in de richting van waar hij gekomen is; komt er dan een ander rijtuig dan kan zulks ongehinderd voor den ingang rijden, en kunnen de personen er gemakkelijk uitstappen. Is het weder koud of nat, zijn de paarden warm, of worden zij te veel door vliegen geplaagd, dan is het raadzaam, gedurende het wachten langzaam op en neêr te rijden.

Men moet echter zoo rijden, dat men het huis steeds in het oog kan houden, opdat men op den eersten wenk voorrijden kan en men zich niet, door hier of daar te dralen, onaangenaamheden berokkent. Het voorrijden mag echter niet overhaast gebeuren, maar op een gepaste wijze, zooals reeds beschreven is.

Bij het wachten op de straat moet de koetsier niet alleen zijn best doen, om voor zich zelve de vroeger beschrevene houding aan te nemen, maar hij moet ook trachten dat de paarden een goede stelling aannemen (zie fig. 13); zoo noodig, moet hij hen daartoe aansporen. Ook trachte hij te verhinderen, dat zij zich aan elkander schuren of met de hoofdstellen vasthaken. Een oplettend en ijverig koetsier zal bij het stilstaan gewis genoeg te verrichten vinden, waardoor hij zich, even als door goed te rijden, den bijval der menschen zal kunnen verwerven. Het oog van den kenner zal ook in deze de goede eigenschappen van den koetsier weten te waardeeren!

5. Regelen bij het wandelrijden.

De regelen bij het wandelrijden verschillen aanmerkelijk van die bij het rijden in de stad; in het laatste geval heeft men veelal haast om op een zeker punt te komen, waarom men dan ook in de stad altijd meer moet doordraven, als wanneer men louter tot genoegen rijdt, althans in zooverre men dan geen bepaalde bestemming heeft. Het rijden tot genoegen heeft meestal plaats op wandelwegen buiten de stad. Men heeft hiermede ten doel, zich in de vrije, schoone natuur te verkwikken en het oog te vermeiden aan de landstreek. Het is daarom

bij zulke touren raadzaam, een matig tempo (korten draf) aan te nemen en op punten, waar het landschap fraaie gezichten aanbiedt, stapvoets te rijden. Een langdurigen plezierit in aanhoudenden draf af te jagen is geheel doelloos, ja ronduit gezegd, onzinnig, want daardoor ontbeert men geheel en al het eigenlijke natuurgenoet, en bovendien is zulks ook niet geschikt om de paarden te sparen.

6. Regelen bij het rijden van lange touren buiten de stad.

Bij een langeren rit naar een of andere plaats zijn de meeste menschen er op gesteld, om zoo spoedig mogelijk de plaats hunner bestemming te bereiken. Men moet daarom in zulke gevallen gewoonlijk sneller rijden dan in de stad.

Reeds in het hoofdstuk over het aanspannen heb ik doen uitkomen, dat bij dergelijke diensten de paarden zoo veel mogelijk gemakkelijk moeten ingespannen zijn. Bij een langen rit moet men in een rustigen en zeer bedaarden gang afrijden, en dat zelfde tempo ook weder aannemen, even vóór dat men de plaats der bestemming bereikt; de bedoeling daarvan bij het afrijden, is, om de paarden in een gelijken vasten gang te krijgen, en later, om ze niet te verhit of bezweet te doen aankomen. Bij het rijden van een versneld tempo op den verderen weg, moet men vooral letten op den afstand van den rit, hoedanig de weg is, op de zwaarte van het rijtuig, en ook op het weêr. Laat de tijd het toe, dan moeten zandige of moerasachtige plaatsen stapvoets gereden worden, opdat de paarden zich wat verkwikken en niet geheel

buiten adem gereden worden. Komt men langs wegen met diepe, stukgeredene sporen, dan zal men goed doen, half spoor te rijden, wanneer men het voor de paarden daardoor gemakkelijker kan maken; bij het afrijden van hoogten op straatwegen, neme men liever den zandweg, die op zulke plaatsen gewoonlijk langs den staatweg is aangelegd.

Bij een rit van 5—6 uur is het aan te raden, half weg minstens een half uur stil te houden, dat is: uitspannen, opdat de paarden wat bekomen en met nieuwe krachten de tweede helft aanvaarden. Laten de tijd of andere omstandigheden het uitspannen niet toe, zoo moet men dan toch ten minste een oogenblik stilhouden op eene (voor tocht beschutte) begroeide of zandige plaats, om de paarden even op adem te laten komen. Hierdoor geeft men hun dan tevens op den zachten bodem gelegenheid tot wateren. Vele paarden zullen nooit op geplaveide of bestrate plaatsen wateren, waarschijnlijk om dat hun het spatten van het water tegen de beenen hinderlijk is; willen ze het echter ook niet op begroeide of zandige plaatsen doen, dan is het ongetwijfeld noodzakelijk, hen eenige minuten in een stal op stroo te zetten, om hen zodoende een goede gelegenheid te geven.

Wanneer de paarden het water te lang moeten ophouden, ontstaan daardoor dikwijls de ergste gevolgen. Zoo dra men onderweg uitspant, moet aan de paarden eerst een paar handen vol hooi en, wanneer zij behoorlijk op adem zijn gekomen, een kleine portie haver gegeven worden.

Houdt men ergens langer dan een uur stil, dan zal men goed doen, de tuigen even af te nemen als daartoe

gelegenheid bestaat; is er echter geene ruimte om de tuigen behoorlijk op te hangen, of is de tijd te kort, dan laat men ze opliggen, doch de buiksingel moet dan toch wat lossen gesespt, en de paarden wat korter aangebonden worden, opdat ze niet met het tuig kunnen gaan liggen, hetgeen schade zou veroorzaken; zijn er in de stallen geen afgedeelde plaatsen, dan legge men boomen tusschen de paarden, opdat ze elkander niet door slaan kunnen bezeeren.

Hebben de paarden (vooral in den zomer) grooten dorst, dan moet men het hooi en ook de haver met wat lauw water bevochtigen (ook is het aan te bevelen, een paar handen vol natte tarwenzemels onder het voer te mengen), opdat ze gauwer en beter vreten; een weinig lauw water, misschien voor ieder paard een halven emmer, mag men hun echter eerst even vóór het weder aanspannen geven. *)

Na het drinken moet men zoo spoedig mogelijk wegrijden, opdat het gedronkene water niet nadeelig voor de gezondheid der paarden zij. Ook wanneer den paarden slechts een kleine rust voor den wagen kan gegund worden, moeten zij wat brood of hooi hebben; het laatste, wanneer ze het niet droog willen vreten, eveneens met lauw water bevochtigd. Bij het drinken moeten dan dezelfde voorzichtigheidsmaatregelen in acht genomen worden als boven aangegeven is. Wordt er op weg gevoerd, dan moet men de hoofdstellen niet afdoen, want op een vreemde plaats zouden de paarden voor de minste kleinigheid schichtig kunnen worden, in welk geval de

*) Met lauw water wordt hier toch zeker water bedoeld, waarvan de kille koude af is.

koetsier verlegen zou staan. Men moet dan de stang aan den eenen kant losgespen en uit den mond buigen, de trens blijft echter, tenzij de paarden buitengewoon mak zijn, in den mond. *)

Op buiten-touren moet de koetsier bij het uitspannen voor langer dan één uur, tuig en wagen goed schoon maken, en, uit zorg voor de paarden, zoo dicht mogelijk in hunne nabijheid blijven. Nooit mag hij de paarden aan de zorg van den knecht der uitspanning toe vertrouwen, want deze menschen zijn, op zeer weinige uitzonderingen na, hoogst onverschillig.

7. Regelen bij het verwisselen van paarden op verschillende stations.

Deze regelen zijn eigenlijk dezelfde, als die ik bij het rijden van buiten-touren omschreven heb. Er is slechts een onderscheid, en dit is, dat men op een of meer pleisterplaatsen (stations) vooraf gezondene paarden vindt klaar staan, om verder te rijden. De eigenaar, of wel de stalmeester, moet zorg dragen, dat de wisselpaarden aan de bedoelde pleisterplaatsen tijdig en op hun gemak aankomen, dat zij behoorlijk gevoederd worden, en bij aankomst van het rijtuig, na behoorlijk te hebben uitgerust, tot aanspannen gereed zijn.

Worden deze maatregelen niet genomen, dan is het geheele verwisselen van paarden doelloos, en even voor-

*) Wanneer men de stang slechts van een kant losmaakt, moet men echter zeer voorzichtig zijn met het uit den mond nemen er van, daar men de paarden al zeer ligt zou kunnen bezeeren en voor het vervolg angstig maken; misschien is het daarom beter, de stang aan beide kanten los te gespen en uit te nemen.

deelig om met hetzelfde span door te rijden. Wanneer de afgespannen paarden los terug moeten, doet men goed, er maar dadelijk mede weg te gaan en ze eerst, wanneer zij onder het loopen afgekoeld zijn, hier of daar op stal te brengen.

Moeten de paarden echter de terugkomst van hun meester afwachten, dan mogen zij toch niet onmiddellijk, op stal gebracht worden; zij moeten met het losse tuig op eerst zoolang rond geleid worden, totdat zij geheel zijn afgekoeld.

De pleisterplaatsen neemt men, al naardat de streek is, van 2 tot 3 mijlen afstands van elkaar. Wanneer zij van paarden verwisselen, leggen de heeren den terugtocht meestal liefst zoo snel mogelijk af; heeft men dan echter zoo ongeveer een uur in gestrekten draf gereden, dan dient men 5 minuten in stap te gaan, opdat de paarden niet geheel en al buiten adem komen. Bovendien moet men bij zoodanig rijden de grootste voorzichtigheid in acht nemen, daar men aan het gevaar blootgesteld is, van een of meer paarden geheel te bederven.

Ieder heer moet, uit liefde voor zijne paarden, en ook uit eigen voordeel, er op bedacht zijn, dat, wanneer hij van plan is, een grooten rit te doen, de paarden eenige dagen te voren op buitengewoon werk door gepaste oefening voor te bereiden. Dit bestaat hierin, dat men de paarden langzamerhand van dag tot dag meer doen laat, en ze daarbij in het bijzonder aan een aanhondenden korten draf doet gewennen. Dit evenwel daargelaten, is het toch ook aan te raden, de paarden van tijd tot tijd op goede zandwegen in korten draf te laten afrijden, want daardoor brengt men hen voor alle gelegenheden in een

behoorlijken toestand; ja, zulke oefeningen bewaren zelfs de longen en zijn voor het goede loopen van buitengewoon veel gewicht.

8. Het van den bok rijden van vier paarden.

Om het vierspan met vertrouwen en naar behooren van den bok te rijden, heeft men aanmerkelijk meer geoefendheid, voorzichtigheid en tegenwoordigheid van geest noodig dan bij het span. De koetsier echter, die twee paarden goed weet te besturen moet, wanneer hij lust heeft, door getrouwe oefening het zoover weten te brengen, dat hij ook met vier paarden vertrouwd en elegant weet te rijden. Men moet zich eerst, door goed over de zaak door te denken, een helder denkbeeld aangaande het besturen van vier teugels trachten te verkrijgen, (zooals ik reeds in het eerste hoofdstuk omschreven heb).

Bovendien kan men zich ook te huis oefenen in de teugelgrepen, door vier touwen aan de muur vast te maken, ze dan volgens het voorschrift in de linkerhand te nemen, en met de rechterhand de grepen uit te voeren.

Deze oefeningen zijn, wanneer er bij gedacht wordt, in het begin veel nuttiger dan het beste praktische onderricht.

Want zoolang den koetsier het behandelen der teugels niet recht duidelijk is, vertrouwt hij zich zelve niet, hij gevoelt zich niet vertrouwd, geraakt daardoor al spoedig in de war, en kan zodoende, zelfs wanneer zijn leermeester naast hem zit, zijn vierspan zeer gemakkelijk in gevaar brengen. Daarom moet men over dit punt eerst: denken, zich oefenen, en dan handelen!

De aanvang van een rit met de vier moet op de volgende wijze geschieden. Nadat eerst de paarden behoorlijk in de strengen en teugels geplaatst zijn, moet het signaal tot afrijden gegeven worden; op dat zelfde oogenblik moet de rechterhand, die vooraf de beide achterteugels reeds gegrepen heeft, de achterpaarden zacht tegenhouden (fig. 10), totdat de voorpaarden zich in voorwaartsche beweging stellen, om zodoende te bewerken dat al de vier paarden in één tempo en rustig voorwaarts gaan.

Dezen maatregel kan men niet achterwege laten, want zeer dikwijls komt het voor, dat de achterpaarden vroeger aanzetten dan de voorpaarden. Het onregelmatige, dat de laatsten in losse strengen vooruitgaan, geeft niet alleen een slechten indruk, maar kan ook, wanneer hun de voorevenaar bij het afrijden op de hielen stoot, gevaarlijk worden.

Het tot stilstaan brengen.

Dezelfde voorzichtigheid als bij het afrijden, moet ook bij het tot stilstaan brengen in acht genomen worden. Evenals bij het span, dient ook hier het tempo vooruit gematigd te worden, de teugels verkort en, even vóór dat het stilstaan van het rijtuig volgen zal, zal de rechterhand beide achterteugels grijpen en zoo de achterpaarden bedaard laten ophouden (fig. 10), terwijl de linkerhand door het polsgewricht de voorpaarden zoo bestuurt, dat zij de laatste 4 tot 6 passen niet in het geringste meer trekken en toch, wanneer de wagen stil houdt, behoorlijk in de strengen komen te staan.

Ik hoop dat deze verklaring ieder eerstbeginnende helder zal zijn, want het ligt voor de hand, dat, wanneer de rechterhand de vier teugels te gelijk aangreep en de paarden met een enkelen trek tot stilstaan bracht, voor- en achterpaarden geheel door elkaâr kwamen te staan. Het zal wel niet noodig zijn, te doen opmerken, dat zulk een misgreep gevaarlijke gevolgen na zich slepen kan. Bij het afrijden van kleine hoogten, hooge bruggen, enz. moeten dezelfde hulpmiddelen en teugelgrepen gebruikt worden, die ik zooëven beschreven heb. Alleen mogen de teugels niet zoo sterk werken, dat de paarden tot stilstaan genoodzaakt worden.

Bij het afrijden van steile bergen of heuvels is het daarentegen aan te raden, al de teugels in de linkerhand te verkorten, en wel in die mate, dat de linkerhand door eene beweging de voorpaarden het trekken verhinderen kan en dit een rustig, gelijkmatig inhouden der achterpaarden ten gevolge heeft. Het is noodzakelijk, dat de rechterhand hierbij doorgaans vrij blijft; want het komt dikwijls voor, dat één der paarden onvoldoende, het andere daarentegen te veel terug blijft. In dit geval moet de rechterhand dat onmiddellijk herstellen en door zweep en teugel de noodige hulp verleen.

Elke berg moet rustig stapvoets afgereden worden; heeft men echter haast, dan hoogstens in korten draf. Bij het te snel of ondoordacht afrijden kan, door het storten van één der voorpaarden, een ernstig ongeluk plaats grijpen. De nadeelen die door een te snel bergafwaarts rijden voor de paarden kunnen ontstaan, heb ik reeds boven nader omschreven.

Het is dus eene hoofdzaak, dat de achterpaarden rustig

en gelijkelijk worden ingehouden, dat de voorpaarden dan niet trekken, maar ook niet los in de strengen loopen, daar dit slecht staat en gemakkelijk aanleiding kan geven dat er een paard over de strengen stapt.

Is men genoodzaakt, den wagen achteruit te brengen, dan moet men eerst de voorpaarden een stap achterwaarts laten maken, opdat de achterpaarden hiervan geene tegenwerking ondervinden. Bij het rijden op den rechten weg moet de koetsier niet alleen zorg dragen, dat hij elke storing ontwijkt, maar er ook vooral op letten, dat al de paarden gelijkmatig in de teugels loopen, gelijk op trekken en hetzelfde tempo hebben. De gang van een vierspan behoort zoo gelijk te zijn, dat men maar één hoefslag hoort. Niets geeft den kenner een onaangenamer indruk, dan dat de paarden scheef achter elkaâr gaan, en dat er één met losse strengen loopt. Er wordt dan, in plaats van met vier, met drie paarden gereden, en de koetsier maakt dan met de elegantste *équipage* een droevige figuur. Het zoo onooglijk afwijken van het rijtuig van den rechten weg, wordt in den regel veroorzaakt door het achter blijven van één der achterpaarden. Dit gebrek moet steeds terstond door middel der zweep verbeterd worden, opdat paarden en rijtuig in een juiste richting blijven.

Het rijden van hoeken met de vier is geen gemakkelijke taak, doch de werkelijk knappe koetsier heeft dan gelegenheid om te toonen, wat hij kan. Op den rechten weg ontmoet men zulke groote moeilijkheden niet, doch om eene wending accuraat en met smaak uit te voeren, daartoe behoort een zeer goed oog, juiste berekening, bekwaamheid en tegenwoordigheid van geest. Alvorens

de wending te maken moet men de paarden goed verzamelen, de voorpaarden iets korter in de hand nemen, hen daardoor waarschuwen, en dan juist berekenen, op welk punt zij omgestuurd moeten worden. Want maken de voorpaarden de wending één stap te vroeg of te laat, dan komen ze in de war, en dit kan ons groote onaangenaamheden berokkenen. Het komt slechts op het ware oogenblik aan, waarvan men dan vlug en met zekerheid gebruik dient te maken.

Bij eene wending doet de binnen-voorteugel eerst dienst; beginnen nu de voorpaarden te wenden, dan moet men door de buiten-achtertugel bewerken, dat de achterpaarden behoorlijk volgen, zoodat zij in de wending, als het ware, één uitmaken met de voorpaarden, (fig. 15) en zoo noodig moet het binnen-achterpaard door de zweep aangespoord worden, opdat dit den wagen goed door de wending brenge en niet te vroeg omhale. Het zooëven bedoelde in werking brengen van den binnen-voor- en buiten-achtertugel is de zoogenaamde kruisgreep, dien ik in het hoofdstuk over het „Gebruik van den teugel” nauwkeurig beschreven heb.

De voorpaarden mogen bij de wending niet trekken, daar zij hierdoor het binnen-achterpaard zouden bemoeilijken, en men zou dan ook gevaar lopen, van tegen den hoek vast te rijden. Men moet evenwel door den teugel ook juist weten te berekenen, dat zij niet te los in de strengen lopen (fig. 15).

Volgens mijne overtuiging is men alleen met behulp van dien kruisgreep in staat, een goede wending uit te voeren, en wel voornamlijk met paarden, die niet dagelijks in het vierspan lopen (fig. 8 en 9). Zeer weinigen

kunnen echter dezen kunstgreep goed uitvoeren; het valt hun moeilijk, de teugels zoo spoedig over kruis te grijpen, terwijl zij in een ernstige oefening geen lust hebben; dit laatste is veelal de reden, waarom zij zich liever met knoeierij behelpen.

Ik heb wel eens opgemerkt, dat sommige koetsiers bij eene wending, b. v. om eene rechtschen hoek, de beide binnen-, dus den rechter-voor- en achterteugel, te gelijk laten werken. Dit is een zeer groote fout, want de achterpaarden zijn meestal geneigd, den draai te kort te nemen en te veel naar binnen te dringen.

Nu vraag ik ieder verstandig mensch, of het niet dronkenmans-werk is, zich op die wijze van de teugels te bedienen, wanneer men weet, dat achterpaarden die neiging hebben? Moet men niet veeleer door den praktischen kruisgreep een te vroeg omlooopen zoeken te verhinderen?

Er komen wel eens uitzonderingen voor, b. v. dat een achterpaard den wagen te wijd omhaalt en te veel naar den buitenkant dringt. In dit geval moet de binnenteugel spoedig gegrepen, het binnenpaard tegen gehouden en het buitenste met de zweep zachtjes aangedreven worden. Goed gedresseerde paarden, die gewoon zijn, met de vier gereden te worden, zijn bijna alleen door den voortegel te sturen, want zoodra de achterpaarden bemerken, dat de voorsten rechts of links gaan, doen zij, als oplettende dieren, hun plicht van zelve; zij brengen het rijtuig bijna zonder hulp behoorlijk door de wending, en hoogstens moet men het een of andere paard dan even met de zweep aanraken. Doen nu de paarden, om zoo te zeggen, de wending zonder bestiering, dan moeten zij

toch door wederkeerig werken van beide handen behoorlijk ondersteund worden, terwijl men, zoodra zij weêr op den rechten weg komen, zorgen moet dat de teugels weder gelijk werken.

Laat de ruimte zulks toe, dan moet men de wending nooit te kort rijden, want daardoor begeeft men zich onnoodig in gevaar. Overigens gedrage men zich bij elke keering of wending geheel overeenkomstig het hierboven reeds vermelde. De koetsier, die in de gelegenheid is, zich te bekwamen in het rijden met de vier, moet die gelegenheid niet nutteloos laten voorbijgaan. Al is zulks geen dagelijksch werk, toch geeft die oefening zelfvertrouwen, hetgeen dan toch van buitengewoon voordeel is bij het rijden met twee paarden. Daarom zal ieder heer, die er vier paarden op nahoudt, in zijn eigen belang aan zijn koetsier toestaan om zich in het rijden met de vier te oefenen, opdat deze waarlijk edele kunst meer uitbreiding verkrijge, en meer dan tot dusver nuttig en genoegelijk wordt.

Een fraai, goed en met smaak gereden vierspan is een indrukwekkend gezicht. De koetsier moet zich zoodanig in zijn vak bekwamen en er voor leven, dat hij elken stap, elke, zelfs kleinste beweging zijner paarden in de hand gevoelt. Dit gevoel heeft iets opwekkends, het beloont ons in hooge mate onze moeite, ons streven, en geeft het bewustzijn, dat wij ons op den weg der volmaking bevinden. Verbeeld u echter niet al te spoedig, dit doel bereikt te hebben, want dan houdt ons streven op, wij blijven stilstaan, en stilstand is achteruitgang.

9. Het arren.

Het arren gelijkt oogenschijnlijk veel op het van den bok rijden. Men hoort echter veel meer van ongelukken bij het arren, en wanneer wij de reden daarvan nader onderzoeken, dan vinden wij dat onvoorzichtigheid daarvan hoofdoorzaak is.

Dikwijls loopen de paarden zeer onrustig voor de sleden, 't geen daarin zijn oorzaak heeft, dat zij dat werk niet gewoon zijn, terwijl bovendien de bellen hen te veel opwinden; het gevolg van die onrust kan wel eens zijn, dat zij aan het hollen gaan.

Men moet de paarden daarom vooral eenige uren voor het inspannen met de schellen bekend maken; men schelt in hun onmiddellijke nabijheid, en als zij zich dan nog onrustig toonen, dan late men hen eenigen tijd met de bellen getuigd in den stal staan, opdat ze er volkomen aan gewennen.

Bijna iedereen laat de paarden voor de slede gaarne in gestrekten draf gaan; men zorge daarbij evenwel, dat men de macht over de paarden niet verlieze; — gewoonlijk wordt hun het trekken der slede zóó gemakkelijk, dat ze haar ten laatste aan de teugels medeslepen, en heeft de koetsier in dit geval zijne macht verloren, dan kan dergelijke sledevaart gevaarlijk worden.

Toonen zich de paarden angstig voor de slede, of zijn zij bovendien niet mak, dan rijdt men slechts in korten draf en laat ze niet te hard loopen, opdat, indien zij sprongen maken, dit niet in onregelmatigheden ontaarde, en men hen ieder oogenblik tot staan en tot reden kunne brengen. Het is een algemeen bekend feit, dat sleden door een te snel rijden om hoeken, en het dientengevolge

slingeren, zeer gemakkelijk kunnen omvallen. Ik zou dit punt wel kunnen overslaan, wanneer niet juist daardoor dikwijls de grootste en beklagenswaardigste ongelukken ontstonden.

Mijn raad is dus, dat men op een hoek met een slede nog veel voorzichtiger moet wezen dan met den wagen; de paarden mogen zulke wendingen alleen in korten draf maken, en op hellende, gladde wegen alleen in stap gaan.

Mocht de slede ook dan nog slingeren, dan moet de persoon, die achter op staat, door middel van zijn voet het evenwicht naar buiten verplaatsen, terwijl hij te gelijktijd op de remmachine trapt, die aan de meeste sleden aanwezig is; ontbreekt deze, dan moet hij op den weg trappen, om zodoende de slede te besturen en de inzittenden voor ongelukken te bewaren.

10. Algemeene regelen bij het van den bok rijden.

Men moet, dringende omstandigheden uitgezonderd, in elk ander geval links voorrijden. Daar de reden hiervan misschien aan menig koetsier niet duidelijk is, dient hier nog gezegd te worden, dat men aldus moet voorrijden, opdat de persoon, die de eereplaats toekomt, dan van zelve aan den rechterkant achter in het rijtuig komt te zitten, wanneer hij het eerst instijgt.

Als eene algemeene, volgens de wet bepaalde verordening, moet elk voertuig, dat men tegen komt, rechts uitwijken. In Duitschland is mij alleen de stad Weenen bekend, waar de wet eischt dat men links moet uitwijken. *)

*) Deze gewoonte bestond voor eenige jaren ook nog te Amsterdam; zij is evenwel, naar ik meen, nu ook afgeschaft zoodat men door ons geheele land rechts moet uitwijken.

Hoe dit ook zij, de koetsier moet zich altijd, om gevaren te voorkomen, streng aan de bestaande bepaling houden en niet naar willekeur, nu eens rechts dan links, uitwijken.

Insgelijks is het een bepaalde regel, dat bij het voorbij rijden van rijtuigen, het rijtuig, dat vooruit wil, altijd aan den linker kant moet passeeren.

Wanneer men deze regels alzoo opvolgt, dan hebben wij het recht aan onze zijde, wanneer een rijtuig bij het voorbij rijden, ons aanrijdt. In het tegenovergestelde geval, al is onze equipage ook nog zoo beschadigd, is de aanrijder alleen niet verplicht tot schadevergoeding, maar men kan ons nog bovendien straffen volgens de wet.

Bij het rijden op den rechten weg moeten de paarden, zooals ik reeds gezegd heb, recht in den teugel loopen en gelijkop werk doen, zoodat zij in één rechte lijn vooruit gaan. Het wagenspoor, dat zich dan op een grint- of zandweg teekent, moet zonder bochten, lijnrecht als spoorweg-rails, te overzien zijn.

De kenner kan aan het spoor van den wagon zien, of dit door een bekwamen of onbekwamen koetsier gereden is.

Bij het van den bok rijden moet, zooals ik ook reeds meermalen aanstipte, door de zweep hulp verleend en in gebreken voorzien worden. Bevindt zich echter iemand in het rijtuig, dan moeten ernstige straffen vermeden worden, want dan is het de tijd niet om paarden te dresseeren.

Dit moet geschieden, als de koetsier alleen met de paarden uit is, want dit is meestal vervelend voor de persoon, die in het rijtuig zit, en dikwijls maakt hij

zich angstig, waardoor het genot van het rijden voor hem verloren gaat.

Ten slotte zorgde de koetsier, dat steeds de schroef-sleutel, bij het rijtuig behoorende, benevens een paar sterke touwen, in het rijtuig aanwezig zijn; voorts een goed scherp zakmes, wat kleine riempjes en touwtjes, opdat, wanneer het mocht gebeuren dat er ongemak aan het rijtuig of het tuig komt, hij terstond in staat zij, het met behulp daarvan te verhelpen.

3^e AFDEELING.

ONDERRICHT IN HET VAN DEN BOK RIJDEN EN HET DRESSEEREN VAN PAARDEN.

1. Mededeelingen over het onderricht in het van den bok rijden.

Alles in de wereld wil geweten en onderwezen zijn, dus ook het rijden; het geven van onderricht daarin is evenwel iets geheel eigenaardigs. Menig koetsier is, in den waren zin des woords, „een kunstenaar in het rijden,” maar hij heeft niet de gave om zijne wetenschap aan anderen mede te deelen, daar hij zijne leerlingen dit niet helder en begrijpelijk weet te maken, of wel, het ontbreekt hem aan geduld en lust, en toch moet ieder onderwijzer deze eigenschappen bezitten, wil hij goed onderricht geven.

Hoe dikwijls heb ik zelf ondervonden, welke uit werkselen een goed, en welke een gebrekkig onderricht ten gevolge heeft.

Mijn eerste meester stond als een buitengewoon knappe rijder bekend. Toen ik den rijcursus (fig. 15) bij hem

doorgemaakt had, en naar zijn oordeel met goed gevolg, gaf hij mij zijn grootste tevredenheid over mijne vorderingen te kennen, en voegde er bij dat hij mij niets meer leeren kon. Ik voor mij gevoelde mij echter, zooals men dit uitdrukt, nog niet goed zadelvast, want er ontbrak mij nog een gewichtig iets: het noodig zelfvertrouwen, en daar niet ik over mij zelven tevreden was, begon ik bij een ander, die ook op het punt van rijden goed aangeschreven stond, een tweeden cursus. Dit was de weg voor mijn geluk, want bij mijn tweeden meester (uit achting voor den te vroeg gestorvene geef ik zijn naam alhier op: het was de koninklijk-Hannoversche lijfkoetsier Heuer), werd ik eerst gewaar, dat ik nog weinig of niets kon voortbrengen, en bovendien nog weinig van het rijden verstond. Deze man had een buitengewone gave om zijne lessen uit te leggen en fouten bedaard te verbeteren; hij liet mij, nadat hij mij een zeker zelfvertrouwen had ingeboezemd, met het beste gevolg de moeilijkste passages praktisch uitvoeren, en ik leerde daardoor nog menigen kunstgreep, waaraan ik vroeger niet zou gedacht hebben. Inderdaad, ik moet bekennen dat ik aan mijn tweeden leermeester veel te danken heb; zonder hem was ik waarschijnlijk mijn geheele leven een stumper in mijn vak gebleven.

Daar nu een rationeel onderricht van zoo groot belang is voor de toekomst van den leerling, en zoo menig ervaren koetsier zijne wetenschap zoo gaarne zou verspreiden, doch hem daartoe veelal een theoretische opleiding ontbreekt, zag ik daarin voor mij eene reden om mijne ervaring op deze wijze in het licht te geven, om ook aan hem, die in het rijden onderricht geven,

den weg te wijzen, waarop ik reeds menig jong mensch met het beste gevolg gevormd heb.

Voor dat men aan het praktische onderricht begint, moet men den leerling beproeven en ter dege nagaan, of het de uiterlijke schijn, dan wel liefde voor het vak is, dat hem dit beroep doet kiezen. Op menig jongmensch oefent een schitterende equipage een buitengewone aantrekkingskracht uit, ja, menigeen stelt zich het lot van den koetsier rozenkleurig voor, maar bedenkt niet, dat, wil hij zijn dienst naar plicht en geweten uitoefenen, hij met vele zorgen en moeite te kampen heeft. Iedereen, die koetsier wil worden, moet derhalve zijn toekomstig levenslot, benevens de ernstige plichten, die hij later te vervullen zal hebben, duidelijk voorgespiegeld worden; men moet hem zijn toekomst eer te zwaar dan te licht voorstellen. Laat hij zich hierdoor niet afschrikken en geeft hij gedurende den proeftijd al eenige bliken van geschiktheid, dan zijn dit teekenen, die aanleiding mogen geven tot de beste verwachtingen.

Een dergelijk streng onderzoek moet de lesgever, ter wille van het goede doel, en ook in zijn eigen belang, telkenmale op den leerling toepassen, want als de leerling later in zijne diensten niet voldoet, wordt de schuld daarvan meestal aan den leermeester geweten. Daarbij bedenkt men echter niet, dat het eene onmogelijkheid is, een van nature tragen of zeer dommen jongen op eenmaal in eenen vlijtigen knappen koetsier te veranderen. Licht den meester veel gelegen aan zijn goeden naam, dan moet hij zich voor domme jongens wachten, en zijn tijd daaraan niet verspillen, om later misschien met ondank beloond te worden.

Meent men echter de gewenschte eigenschappen in het jonge mensch te ontdekken, dan moet men met het theoretische onderricht beginnen, en alles, wat in de beide eerste hoofdstukken omschreven is, den leerling goed verklaren en begrijpelijk maken. Hij moet met alles bekend gemaakt worden. Reeds binnenshuis wijst men hem, hoe hij op den bok zitten moet, en leert hem de teugelgrepen door middel van lijnen, die men hier of daar bevestigt; in één woord, waar zich de gelegenheid maar opdoet, mag niet verzuimd worden, het denkvermogen van den leerling te ontwikkelen.

Zoodra de leerling alles theoretisch doorloopen, en hij over het geheel eenig begrip van de zaak verkregen heeft, kan de meester hem, nadat hij hem eenige malen naast zich op den bok heeft laten zitten (om het gebruik van den teugel te zien), de teugels volgens voorschrift overgeven, en het praktische onderricht met hem beginnen.

Het theoretisch onderricht is voor het praktische van groot belang, want wanneer onmiddellijk, zonder voorbereiding, met het praktische wordt begonnen, dan vinden de jongelui de opgaven dikwijls zeer moeilijk; zij geraken niet zelden, zelfs naast den besten leermeester, in de war, en worden stomp. Met het praktische onderricht moet men naar een vast systeem te werk gaan en niet van daag zus en morgen zoo, want dan is het niet mogelijk, een gunstig resultaat te verkrijgen. Ook moet het onderricht trapsgewijze vooruitgaan, men laat namelijk de eerste dagen den leerling op tamelijk rechte wegen rijden, opdat hij eerst met de leiding der paarden vertrouwd worde. Zoodra dit verkregen is, gaat men over tot wendingen, cirkels-rijden, enz.

Bij het rijden van cirkel-figuren, enz. moet men er bijzonder op letten, dat die zuiver rond en in hetzelfde spoor gereden worden; ook moet men ze afwisselend van rechts naar links en van links naar rechts laten uitvoeren, zoodat deze dubbele cirkels het aanzien van een regelmatige cirkelvormige 8 verkrijgen.

Alleen door het rijden van wendingen is een grondige vorming van den leerling mogelijk, want bij het rijden op den rechten weg kan hij praktisch weinig voordeel hebben.

Voor dat op een daartoe geschikte plaats de oefeningen beginnen, moet de scholier met een rustigen maar vasten blik het terrein opnemen, de geschiktste plaatsen voor het rijden van cirkels uitzoeken, en snel den afstand berekenen, welke hij wil berijden. Voor deze oefening behoort men een zeer goed oog te hebben.

Heeft de leerling het nu tot een zekere hoogte gebracht, dan moeten de oefeningen op de drukste en moeielijkst te berijden straten der stad plaats hebben; voorts moet men voor het een of ander gebouw stil houden om ook het voor- en afrijden te leeren; bovendien moet de leerling vertrouwd gemaakt worden met alle zaken, die bij het rijden door de stad kunnen voorkomen. Om een grondige vorming der leerlingen te bereiken, is het zonder twijfel noodzakelijk, dat het laatste onderricht, zoo dit eenigszins mogelijk is, met ondeugende, jonge, meer of min ongedresseerde paarden, plaats heeft. Want het is niet voldoende, dat hij een paar goed gedresseerde paarden (die dikwijls knapper zijn dan hij zelf) rijden kan, maar bij zijne opleiding dient er op gelet te worden, dat hij met alle mogelijke, onver-

wacht voorkomende gevallen vertrouwd is, opdat hij zich nimmer behoeft te beangstigen, en ongelukken zooveel mogelijk kan vermijden.

De leermeester moet elke fout bedaard en zacht berispen en te gelijkertijd met verstand verbeteren. Nooit mag hij hierbij zijn geduld verliezen of driftig worden, want dan raakt de leerling in de war; hij wordt bevreesd, onhandig, waardoor het dan nog slechter gaat. Zooals gezegd is, bij het geven van onderricht moeten de grootst mogelijke kalmte en geduld in acht genomen worden; men denke steeds aan het spreekwoord „dat men geen meester geboren wordt.”

Valt het den leerling moeilijk, zich eene fout af te wennen, dan doet men het verstandigst, hem bij het te huis komen bedaard zijne onbekwaamheid onder het oog te brengen, en hem te verklaren, hoe het mogelijk is zijne fout af te leeren.

Hierdoor verkrijgt men veel betere gevolgen dan door hem onder het rijden steeds te berispen.

2. Over het africhten van wagenpaarden.

Het dresseeren, africhten van wagenpaarden, vordert grondige zaakkennis van den koetsier. Niet zelden zal een koetsier met goed gedresseerde paarden uitmuntend rijden, terwijl hij zelf niet in staat zou zijn hen naar behooren af te richten, daar het hem in dit geval aan de noodige omzichtigheid, geduld en kalmte ontbreekt.

Schoon in dit boek het „naar behooren rijden,” reeds met den naam van kunst betiteld is, is toch het grondig africhten van wagenpaarden als een nog veel grootere

kunst te beschouwen. En toch wordt hierover dikwijls zeer onverschillig en onverstandig geoordeeld.

Ik denk er niet zoo gering over, en veroorloof mij, om hem, die deze meening meesterlijk weet op te lossen, den titel van professor in het rijden te geven.

Dikwijls was ik in de gelegenheid, om eigenaars van equipages, die zich pas eenige maanden geleden paarden aangeschaft hadden, over het rijden te hooren oordeelen, als of dit niets beteekende. Wanneer men dergelijke menschen hoort redeneeren, zou men gelooven, dat zij de bekwaamste rijders van de wereld waren, voornamenlijk, wat dikwijls gebeurt, wanneer zij er op bluffen, hoe voortreffelijk zij hun nieuwe paarden afgericht hebben. *Sic!*

Een deskundige zal over zoodanig zwetsen verwonderd staan en er medelijdend om lachen, daar de ondervinding hem geleerd heeft, hoe veel moeite, tijd en geduld er vereischt wordt om wagenpaarden goed te dresseeren.

Ik vlei mij, eenigszins een naam in het africhten van wagenpaarden verkregen te hebben, en ben van oordeel dat het de goede zaak van wezenlijk nut zal zijn, als ik mijne ondervinding mededeel. Ja, ik ben overtuigd, dat dit werkje als een juiste leiddraad èn voor de houders van equipages, èn voor koetsiers, het spoedigst en zekerst tot het gewenschte doel zal leiden.

Eerst moet ik echter zeggen, dat, wanneer ik van het dresseeren van een jong paard spreek, ik het dan bedoel zooals het tusschen 4 en 5 jaar in zijn ruwen natuurstaat uit de weide komt.

Ik zal daarom beginnen met de beschrijving der eerste beginselen, welke bij het dresseeren van een jong paard te pas komen.

Is het paard uit de weide en op den stal dan moet men zorg dragen, dat aan het jonge dier een rustigen, goed geaarden oppasser gegeven wordt. Dit is eene hoofzaak, want, zooals ik reeds vroeger opgemerkt heb, de behandeling van het paard op stal is van groot belang bij de africhting. Wordt het paard niet naar behooren op stal behandeld, dan ontstaan daardoor verkeerdheden en kwade gewoonten, die dikwijls later door den bekwaamsten en besten koetsier niet te verbeteren zijn.

Wil men dus het dresseeren niet tegenwerken, dan volge men streng en nauwgezet mijne voorschriften, zooals zij in het eerste hoofdstuk voorkomen. Bovendien moet iedereen, die paarden dresseeren wil, begrijpen, dat de geheele kunst van rijden op een wederkeerig vertrouwen tusschen koetsier en paarden gebaseerd is. Naast dit vertrouwen, dat alleen door een zachte behandeling van het paard te verkrijgen is, moet het dresseeren ten doel hebben, om het paard onder alle omstandigheden den koetsier als zijn heer en meester te leeren eerbiedigen, en dat het nooit tot het bewustzijn zijner lichaamskrachten gerake.

De oppasser moet zich vooral veel met de jonge paarden bezig houden en zoo dikwijls hij bij hen komt, hen vriendelijk aanspreken.

Wanneer de koetsier niet tevens oppasser is, moet hij daags meermalen bij de paarden gaan. Hij moet hen leeren, den voet gewillig op te beuren, en laat hen nu en dan een gestrekte houding aannemen, zoo ook voor- en achterwaarts gaan in den stand. Echter mogen deze oefeningen niet te lang duren, daar ze dan dikwijls meer kwaad dan goed doen.

Is het doel bereikt, dan geeft hij door streelen zijne tevredenheid te kennen en beloont het paard door een stukje suiker, of brood, of eenig ander eten.

De paarden geraken door deze kleine dressuren aan hun meester gewend, zij leeren daardoor gehoorzaamheid en volgzaamheid. Deze dagelijksche oefeningen zijn, voor het eigenlijke africhten voor den wagen van het grootste nut. Buitendien heeft men daardoor de beste gelegenheid, het karakter van het paard te bestudeeren, en daarna later bij het inspannen de juiste maatregelen te nemen.

Voorts is het van groot belang, jonge paarden gedurende eenigen tijd onder den man te gebruiken, voor dat men ze voor den wagen brengt; het laat zich dan beter leiden, beweegt zich gemakkelijker in de schouders, en wordt onder den man spoediger gehoorzaam en teugelwys dan voor het rijtuig.

Wordt het paard, dat eenigen tijd bereden is, voor de eerste maal ingespannen, dan zal het in den regel den teugel gehoorzamen, terwijl een geheel ongedresseerd paard niets van den teugel begrijpt, ja, het moet dan dikwijls in den beginne met groote krachtinspanning aan den teugel daarheen getrokken worden, waar men het hebben wil.

Een paard, dat goed bereden is, laat zich in de helft van den tijd en met veel minder moeite en last voor den wagen africhten, dan een geheel ongedresseerd paard.

Onder een goed bereden paard moet men doorgaans niet verstaan, een paard dat fijn onder den zadel gedresseerd is; zulk een dressuur is ook niet noodig, in zekere opzichten zelfs onpraktisch.

Het wagenpaard, dat alleen draven of stappen moet, mag bij het aanrijden onder den man nooit in galop gereden worden, ook moet men dan zoo min mogelijk van sporen gebruik maken, want beiden hebben somtijds later voor den wagen onaangename gevolgen.

Kan de koetsier niet te paard rijden, hetgeen ook wel voorkomt, of is hij te zwaar, dan doet hij beter, het jonge paard niet zelf te rijden, maar dit liever aan een goeden ruiter over te laten; de extra-kosten, daardoor veroorzaakt, worden weder dubbel aan de paarden terug gewonnen.

In twee of drie weken kan een paard vrij goed bereden zijn, en in 6 weken tijds heb ik verscheidene spannen voor den wagen klaar gemaakt; voor sommigen heb ik ook wel drie maanden en langer noodig gehad.

In het algemeen kan men niet vooruit den tijd bepalen, die tot het dresseeren noodig is; dit hangt te veel af van het karakter, den aard en het natuurlijk verstand van het paard, en tevens van omstandigheden.

Vereischt de dressuur geen spoed, dan moet zij ook nooit overhaast gebeuren, want een geforceerde dressuur is voor het jonge paard hoogst nadeelig, daar het op den ouderdom van vier à vijf jaar nauwelijks goed ontwikkeld is, waardoor dan ook de ledematen nog zwak en week zijn.

De dressuur moet nu op de volgende wijze beginnen. Op den eersten dag wordt het paard een dubbele trens aangedaan en een singel omgegespt. Deze singel moet in den beginne zeer los, en eerst dan, wanneer het paard er aan gewend is, van tijd tot tijd vaster aangehaald worden. Hierna laat men het keeren in den stand en

bevestigt het aan de opzet-kettingen. Op het singelkussen moeten drie ringen, en in den middelsten daarvan een klein riempje met gespen aanwezig zijn; aan dit laatste wordt de teugel van de onderliggende trens verbonden, en deze teugel moet op zoodanige lengte zijn, dat hij, aan den singel vastgemaakt zijnde, het werk van een opzetteugel doet; evenwel zorg men, dat het paard hem in den aanvang bijna niet bemerke; de werking er van moet eerst langzamerhand sterker worden.

De beide teugels van de boventrens moeten dan, elk afzonderlijk, in een der andere ringen van den singel gesespt worden, en aanvankelijk insgelijks weinig werken; later evenwel doet men ze beurtelings wat vaster, waardoor dan het paard zich begint af te buigen; men dient hierbij echter even omzichtig te werk te gaan als bij het opzetten.

In grootere etablissementen {gebruikt men tegenwoordig, in plaats van genoemden singel, den zoogenaamden „Spaanschen ruiters,” een mechanische inrichting, die de dressuur aanmerkelijk te hulp komt en dus wel aanbevelenswaardig is.

Is het paard nu alzoo getuigd, dan laat men het een half uur op de plaats staan, gedurende welken tijd men het dikwijls vleiend aanspreekt, waarna het dan nog een kwartier buiten rond geleid moet worden. Hierdoor wordt het aan trens en eenigszins aan teugel gewoon, hetgeen later zoowel onder den man als voor den wagen te stade komt.

Heeft zich het paard bij de eerste oefeningen gewillig en volgbaar gedragen, dan doet men het den tweeden dag een opgevouwen deken onder den singel en zet er

iemand op, terwijl een ander het aan eene longe geleidt, welke longe voor aan den neusriem moet bevestigd zijn. Men rijdt dan eerst recht uit, en gaat dat goed, dan rijdt men cirkels, waarbij dan hij, die de longe houdt, zich midden in plaatst; gaat dit goed in den stap, dan laat men het ook draven, waarbij men echter af en toe van hand moet veranderen. In den beginne moeten zoo groot mogelijke cirkels gereden worden en de houder der longe, die midden in staat, al naar het noodig is, het paard aansporen of laten rusten; heeft het zijn plicht gedaan, dan maakt hij van de rust gebruik om het te naderen, het aan te spreken, en door een stukje suiker of brood voor zijne volgzaamheid te beloonen.

Hierbij moet nog gezegd worden, dat er ruiters en van den bok rijders zijn, die het paard alleen door longereen volkomen weten te dresseeren; doch welk groot voordeel deze methode ook aanbiedt, toch kan ik maar alleen aan deskundigen aanbevelen, haar in praktijk te brengen; zij dienen deze kunst dan nog goed te verstaan, anders doet de longe meer schade dan nut.

Men moet ook niet altijd cirkels rijden, want deze oefening verveelt spoedig, zoodat de paarden er weerspanning door worden; men brenge hen nu en dan weder op een rechten weg.

Wanneer het jonge paard zich in alles goed voegt, mag de eerste les niet langer dan een uur duren; den tweeden of derden dag kan men het zadel er al op leggen, en het paard aan een goeden ruiter tot verdere opleiding overgelaten worden.

Dikwijls wordt, bij de eerste les, den jongen paarden, zoowel onder den man als voor het rijtuig, een neus-

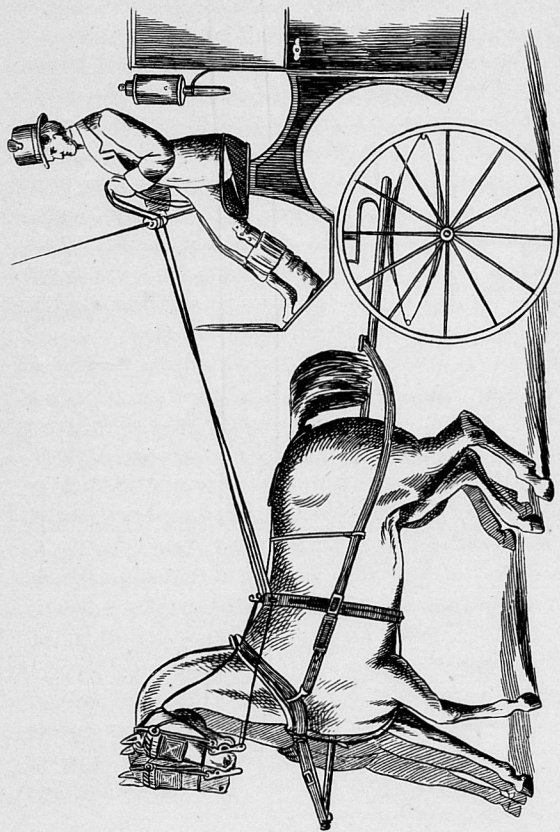
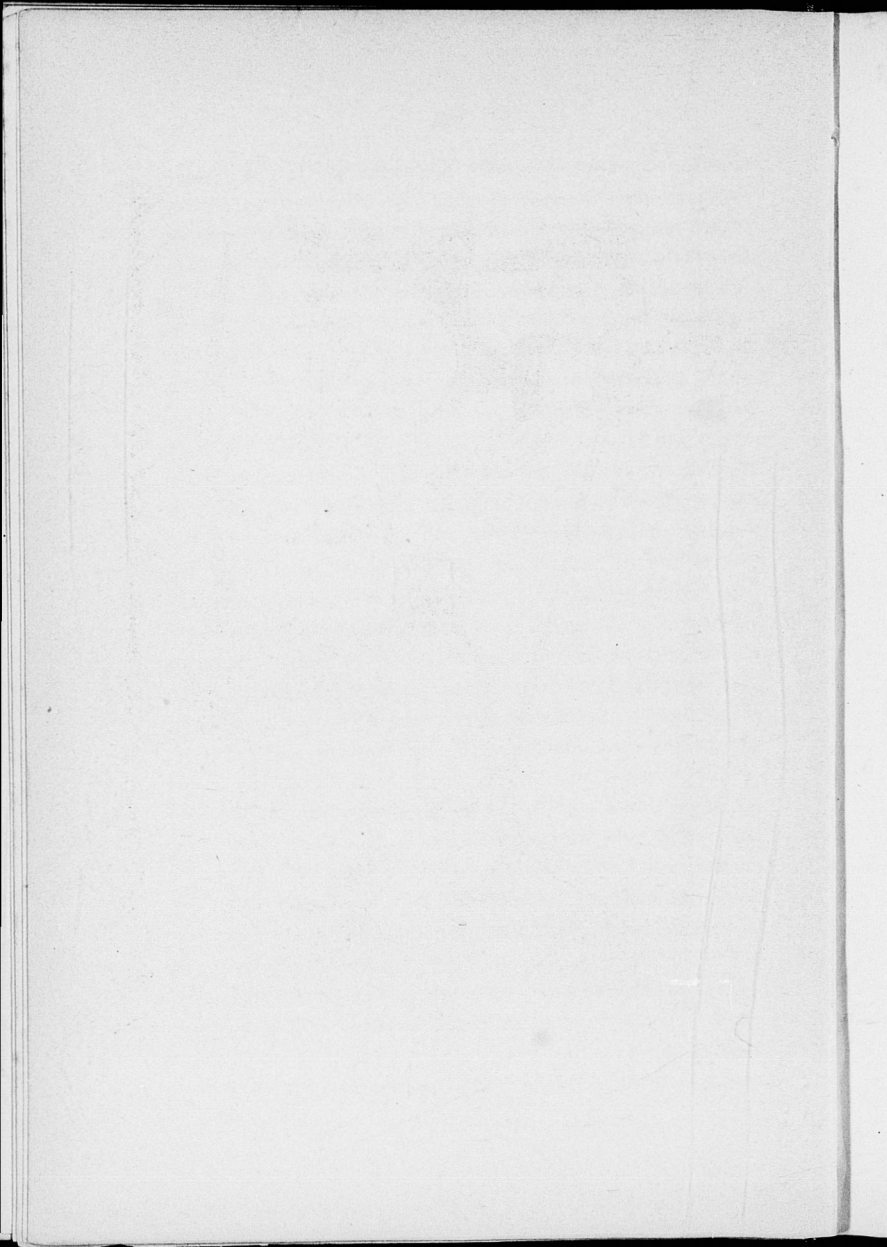


Fig. 14. *Cette équipage n'est pas de règle, et est souvent apportée.*



nijper aangedaan, om er eventueel een grootere macht over te kunnen uitoefenen. Met allen ernst moet ik echter tegen zulk een barbaarsche handeling waarschuwen. Alleen in de moeielijkste gevallen, als een paard aanhoudend steigert, of zich aan grove ondeugden schuldig maakt, mag men tot dit middeleeuwsch dwangmiddel de toevlucht nemen; een goedaardig paard wordt door een ruwe behandeling niet alleen zeer gekweld, maar ook wrevelig en gebelgd, hetgeen boosaardigheid doet geboren worden.

Wanneer de tijd het veroorlooft, is het raadzaam, het jonge paard des voormiddags te laten berijden, opdat des namiddags de oefeningen op stal met trens en singel, of spaanschen ruiter, kunnen plaats vinden. Nadat het aldus ongeveer acht dagen geoefend is, wordt de singel door een volledig tuig, en de trens door een hoofdstel vervangen; dit laatste moet van ooglappen voorzien zijn. Het paard moet nu volgens de reeds vroeger voorgeschrevene wijze voorzichtig getuigd worden en aldus een half uur in den stand gekeerd blijven staan.

Het spreekt van zelve, dat ook in dit geval de opzetteugel weêr zeer los moet aangedaan worden, en dan elken dag iets korter, totdat men de natuurlijke rechte houding verkrijgt. Verder is het noodig, dat het jonge paard getuigd aan de hand, of nog beter, als handpaard naast een ander paard naar buiten geleid wordt, om aan de beweging van het tuig te gewennen. De strengen moeten echter dan zoo mogelijk geheel uit het tuig gespt worden, opdat het paard hierdoor niet verontrust worde.

Zoodra het nu aan het tuig gewoon is, worden er een

paar strengen (ongeveer 16 voet lang) in gegespt, die aan de einden door een of twee man vastgehouden worden en zich daaraan laten meêtrekken, terwijl een derde het paard aan het hoofdstel vooruit leidt. In het begin mogen de strengen niet al te strak gehouden worden, omdat het paard zich langzamerhand aan het trekken gewennen moet; ook dient men hierbij verscheidene wendingen te maken, opdat het dier met de strengen vertrouwd worde en zich later niet angstig make, wanneer zij tegen zijne beenen kwamen.

Deze oefening moet dikwijls herhaald worden, daar zij voor de latere dressuur van een onberekenbaar gewicht is. Zoodra nu het paard zoover klaar is, moet het op de volgende wijze aangespannen en verder gedresseerd worden.

In den aanvang moet men een jong paard inspannen met een meer bejaard, dat rustig gaat en goed trekt, een zoogenaamden schoolmeester; dit laatste spant men dan het eerst in, en daarna brengt men het jonge paard voor het rijtuig, kant en klaar opgetuigd, opdat het zoo spoedig mogelijk kan ingespannen zijn.

Bij de eerste 2 à 3 keeren spant men het jonge paard zeer los in, daarentegen het ander goed vast in de strengen, waardoor het werk voor het eerste aanmerkelijk wordt verligt. Kan het gebeuren, dan moet men voor den eersten keer op een open, vrij terrein inspannen, zulks is beter dan dat men door de stad gaat; — slechts de koetsier en hoogstens twee hulpen mogen daarbij tegenwoordig zijn, want het jonge paard zou anders al zeer spoedig onrustig kunnen worden.

Bijna zonder uitzondering loopen de meeste paarden

liever van-de-hand dan bij-de-hand in het span, zoodat het dan ook raadzaam is, ieder paard voor den eersten keer van-de-hand te zetten. Daarbij heeft de koetsier het dan ook beter in handen. Wanneer men het eenige dagen van-de-hand gereden heeft, zet men het eens bij-de-hand, en spant ze daarna dagelijks om, opdat ze niet te veel aan eenen kant gewoon geraken. Zijne vorming toch, zou dan zeer eenzijdig worden, iets, dat vele na-deelen kan hebben. Moet men tegelijkertijd twee jonge paarden dresseeren, dan moet men hen eerst ongeveer acht dagen ieder afzonderlijk met het oude paard rijden, en eerst, wanneer er geene moeilijkheden meer te vreezen zijn, rijdt men ze samen.

Meermalen heb ik vier paarden tegelijkertijd gedresseerd, hetgeen ik op de volgende wijze deed :

Nadat ik de jonge paarden ongeveer 14 dagen op de bovenvermelde wijze gereden had, spande ik ze alle vier voor het rijtuig en reed hen lang van den bok; ik heb toen werkelijk ondervonden, dat de vier paarden het op deze wijze veel spoediger in den slag kregen dan dat ik ze eerst nog eenige weken met twee gereden had. Verscheidene paarden gewennen zeer moeilijk aan het vaste inspannen en aan den disselboom; zij loopen echter als voorpaarden uitmuntend en worden, wanneer zij van tijd tot tijd als zoodanig gebruikt worden, rustiger en daardoor ook, als achterpaarden, later meer te vertrouwen. Een veiligheidsmaatregel bij het aanrijden van jonge paarden is nog het volgende: Evenals de beugel het gareel omsluit, doet men daar ook nog een touw om, met een lis onder aan, waar men den disselriem door haalt, evenals door den ring, die onder aan den beugel

zit; breekt nu de beugel of het kleine riempje van boven, ten gevolge van springen of steigen, dan zal dat tonw ongelukken voorkomen. Verder moet het jonge paard aan den binnenkant van een lange voorzien worden. Zij wordt onder den kruisteugel door, door de sleutels gehaald, aan de onderste trens vastgegespt en door den koetster in de linkerhand, tusschen den vierden en vijfden vinger, genomen.

Deze lange moet dienen om het paard, wanneer het zich onrustig gedraagt, beter dan door den kruisteugel tot reden te kunnen brengen: zij biedt daarbij het voordeel aan, dat het andere paard bij het gebruik maken er niet lastig door gevallen of in zijn gang gestoord wordt. (fig. 16.)

Aan den buitenkant gespt men een kleine lange aan dezelfde trens, hieraan wordt het jonge paard bij den aanvang van den rit rustig door een stalknecht geleid, en bij voorkomende gevallen tegengehouden.

De opzetteugel moet ook bij een eersten rit zoo lang zijn, dat het paard het werken daarvan nauwelijks gevoelt; hij wordt dan langzamerhand verkort op die wijze, als ik reeds bij andere gelegenheden aangeduid heb.

Men moet vooral nooit in de fout vervallen om te dresseeren voor een rijtuig, waaraan zich een losse evenaar bevindt; deze moet dan, bij gebrek aan een ander rijtuig, met sterke touwen of een ketting zoodanig vastgemaakt worden, dat zij niet de minste speelruimte heeft; want wanneer het oude paard wat te driftig aanzet, zou het jonge een onaangename stoot van het gareel voor de borst bekomen, waardoor het benauwd achteruit dringt en dikwijls langen tijd bij het afrijden

angstig blijft. Zoo iets kan zeer hinderlijk op de dres-suur werken. Evenmin mag een onwillige trekker aan een lossen evenaar worden gespannen, en moet daarbij dezelfde voorzichtigheid in acht genomen worden.

Laten wij nu voorloopig het theoretische gedeelte rusten en tot het praktische gedeelte overgaan.

Zoodra de paarden nu volgens de omschrevene methode aangespannen zijn, moet de eene helper zich voor de paarden, en de andere zich naast het jonge paard plaatsen, met den lossen teugel in de hand.

Nu neemt de koetsier vlug en bedaard zijn plaats op den bok in, haalt de teugels zacht en behendig aan, spreekt de paarden nogmaals vriendelijk aan, en laat op het zelfde oogenblik, dat hij het signaal tot vooruitgaan geeft, het jonge paard de zweep even gevoelen, om het, aldus aansporende, op het signaal opmerkzaam te maken.

Wordt dit eenige keeren bij het afrijden herhaald, dan leert het dier zeer spoedig het signaal begrijpen en zal het op het juiste oogenblik goed afgaan. Bij de eerste les moet het afrijden zonder eenige draling zoo spoedig mogelijk plaats hebben, anders wordt het jonge paard al ligt ongeduldig en gaat dan meestal angstig en onrustig af.

Op hetzelfde oogenblik dat het signaal vernomen wordt, moet de helper, die het jonge paard aan den teugel houdt, het streelende aanspreken en het tegelijkertijd zachtjes voortleiden. (fig. 16.)

Bij het afrijden moet men een kleine wending maken van rechts naar links, de wagen komt daardoor gemakkelijk in beweging en het jonge paard wordt het aanzetten ligter gemaakt.

Gewoonlijk loopen de jonge paarden voor den eersten keer huppelend of galoppeerend voor den wagen; men moet deze fout echter niet onmiddellijk tegengaan, maar late hen integendeel op een rechten weg een half uurtje behoorlijk uitspringen, en dan beproeft men hen in een korten draf of rustig stapvoets te laten gaan.

Zoodra de koetsier den persoon, die naast het paard loopt, missen kan, moet deze onder het rijden, den lossen teugel in den buitensleutel van de schoft vastmaken en dan op den wagen springen.

Den eersten dag moet men zooveel mogelijk op een rechten weg blijven en, zoo het eenigszins mogelijk is, elke wending naar links gemaakt worden, opdat het jonge paard altijd buiten blijve en zoo min mogelijk door den disselboom geraakt of gestooten worde; zulks vindt met het wenden naar rechts zeer gemakkelijk plaats, waardoor het dresseeren bemoeielijkt wordt.

Bij den eersten rit moet men, zoo mogelijk, niet ophouden. Denkt men dat het goed zou zijn, de paarden te streelen, dan doet men dit door de zweep op hen te laten spelen of door hen van den wagen af vriendelijk toe te spreken.

Is het paard bij de eerste les gewillig en volgzaam, dan moet zij niet langer dan een uur duren, anders kan het gemakkelijk door overspanning tot weerspanningheid gebracht worden.

Zoodra men van den rit terug is en uitgespannen heeft, moet men de borst, op de plaats waar het gareel gelegen heeft, en den mond herhaalde keeren behoorlijk met een natte spons afkoelen. Dit moet daarom geschieden, opdat die gevoelige lichaamsdeelen, wanneer zij door het

tuig gedrukt zijn, weder spoedig genezen en ze den volgenden dag voor het dresseeren niet hinderlijk zijn.

Den tweeden dag begint men de les op dezelfde wijze, zooals boven. Nadat men echter eenigen tijd op den rechten weg gereden heeft, moet eens een wending rechts uitgevoerd worden, waarbij het jonge paard binnen blijft.

De reden, waarom men niet met eene wending rechts beginnen moet, is reeds boven nader uiteengezet. Alleen moet hier nog opgemerkt worden, dat men de hoeken in den beginne, en wel voorzichtigheidshalve, zoo groot mogelijk nemen moet, en wel eerst eenige keeren stapvoets, en daarna in een zeer rustigen, korten draf.

Hebben de wendingen naar links zonder de minste storing plaats gehad, dan rijde men weder eenigen tijd op een rechten weg om daarna tot eene wending naar rechts over te gaan. Hierbij is echter dubbele voorzichtigheid noodig, daar het jonge paard dan het meeste te trekken heeft, en, zooals reeds opgemerkt is, daarbij ook ligt in aanraking met den disselboom komen en daardoor schrikken kan. Gaat zulks echter ook goed, dan moet men afwisselend de wendingen rechts en links maken en, zoo het paard zich dan in alles gewillig betoont, dan moet men somtijds eens ophouden om het vriendelijk toe te spreken en te streelen; of, wat nog beter is, men geeft het een stukje suiker of brood, waar jonge paarden zeer gevoelig voor zijn; bovendien dient nog uitdrukkelijk gezegd te worden, dat men hen bij de africhting dikwijls vriendelijk moet toespreken, daar alles door goedheid verkregen, en eerst in het uiterste geval tot straf overgegaan moet worden.

Zoodra het jonge paard eenigermate een vasten loop

krijgt, moeten longe en noodteugel niet meer gebruikt worden.

Nu echter komt de vorming van het paard. De wendingen moeten van dag tot dag korter genomen en de moeilijke terreinen in en buiten de stad opgezocht worden.

De koetsier moet nu het paard voor alle voorkomende gelegenheden bekwaam en vertrouwd maken.

Om dit te bereiken, zou ik nog gaarne de volgende raadgevingen opgevolgd zien.

Grondig nadenken en rijke ondervinding noodzaken mij, iederen koetsier aan te bevelen, zoo vroeg mogelijk bij de dressuur de stang te gebruiken *), want hierdoor kan men, zoo noodig, een veel grootere macht uitoefenen dan door de trens; ook verkrijgt het paard bij het gebruik der stang een veel edeler houding dan bij dat der trens; bovendien kan men alleen door de stang een fijne dressuur verkrijgen.

Natuurlijk neemt men bij het dresseeren van jonge paarden steeds eene zeer ligte, zoo mogelijk een stang met beweegbaar mondstuk. Bij paarden met weinig mond doet men de teugels boven in. Op die wijze gebruikt, valt men het paard minder lastig dan door de trens, want deze knijpt toch altijd eenigszins, wanneer het wat strak in den teugel gaat. Het is echter goed, de teugels tijdens het dresseeren nu eens boven, dan midden, dan weêr onder-in

*) Menig kundig ruiter zal mij deze bewering misschien niet toestemmen. Ik gevoel mij daarom verplicht, hier nog in het bijzonder te doen opmerken, dat op dit punt het rijden van den zadel en dat van den bok zeer van elkander verschillen; de ruiter toch kan door eene spelende beweging met den snaffel levendig op den mond van het paard werken, hetgeen echter den bekwaamsten van den bok rijder niet mogelijk is.

te doen, want het zou niet goed zijn, ze altijd op dezelfde plaats te gespen. Een volkomene dressuur van het koetspaard verkrijgt men alleen door het behoorlijke oefenen en rijden van hoeken, want op een rechten weg valt weinig te leeren.

Daar echter deze oefening voor het paard zeer vermoeiend is, moet men zich niet alleen daartoe bepalen, maar ook, zooals ik reeds meer gezegd heb, bij afwisseling hoeken en rechte wegen rijden. Vele paarden gewennen zich slechts met moeite, om, wanneer zij binnen loopen, het rijtuig op hoeken beoorlijk om te brengen. Wanneer dit door een eenvoudig aansporen met de zweep niet te verbeteren is, straft men dat paard eenige keeren met een ferm en slag op den binnenschouder, op het oogenblik dat het de wending doen zal. Hieraan zal het dan naderhand denken en den teugel opmerkzaam en gewillig gehoorzamen.

Bovendien moet men bij het dresseeren zien te verkrijgen, dat de paarden bij eene verandering van richting door de minste beweging der teugels de aangeduide wending uitvoeren, en niet, dat zij er met [krachtsin]spanning moeten heen getrokken worden. Verder moet men er op letten, dat zij bij wendingen recht met het hoofd erin gaan, en zich behoorlijk in de ribben doorbuigen; doen zij dit niet, dan moet de zweep het werk van den teugel ondersteunen.

Wil men hen in het achteruitgaan oefenen, dan is het goed, dat iemand de paarden bij de stang achteruit duwt, want wil de koetsier dit alleen van den bok doen, dan weten de dieren in het begin niet, wat ze moeten en worden daardoor niet zelden angstig. Echter is het met

jonge paarden raadzaam, deze oefening zoo min mogelijk te doen, want het heeft voor hunne nog gevoelige ledematen dikwijls groote nadeelen. Hebben zich de paarden eerst behoorlijk ontwikkeld, dan gaan ze ook gewilliger achteruit, zonder dat zij hierin bij de dressuur veel behoeven geoefend te zijn. De beide eerste hoofdstukken van dit boek bevatten verscheidene lessen, welke op het dresseeren van paarden betrekking hebben; iedere plaats gelieve de lezer in acht te nemen. Insgelijks moet men de paarden leeren om, zoodra zij stilstaan, een gestrekte houding aan te nemen. Deze oefening moet eerst in den stal en bij het aanspannen geschieden; men raakt daartoe de paarden achter de voorbeenen even aan met een karwats of iets dergelijks, en op hetzelfde oogenblik, dat men daarmede de voorbeenen tot vooruitzetten aanspoort, roept men hen vriendelijk toe: „strekt u!” Weet het paard nu wat die woorden beduiden, dan is het later voldoende, die van den bok te roepen, om hen eene goede houding te doen aannemen.

3. Hoe men de paarden zekere ondeugden kan afleeren.

Volgens mijne meening is ondeugendheid den paarden niet aangeboren; wel wordt zij door slechte behandeling bij hen aangekweekt. Het is daarom van groot belang, om, zoodra zich een paard tegen den wil van zijn bestuurder verzet, terstond naar de oorzaak daarvan onderzoek te doen, ten einde hiernaar voldoende maatregelen te nemen.

Wordt b.v. bij een paard, dat voor het eerst in het tuig komt en niet aanzetten wil, de oorzaak daarvan niet opgezocht, dan is het paard voor altijd bedorven. Voor-

dat men hierbij geweld gebruikt, onderzoeken men goed, of het tuig ook hier of daar te nauw of te ongemakkelijk zit en of het soms, hetgeen dikwijls bij het dresseeren gebeurt, aan borst of schouders geblesseerd heeft.

In dit laatste geval is het zeer begrijpelijk, dat het arme dier niet gaarne wil aanzetten.

Wordt het paard bij het dresseeren door de een of andere omstandigheid pijn veroorzaakt en dan zwaar gestraft, dewijl het weigerde te trekken, dan wordt daardoor de grond gelegd tot de hardnekkigste wederspansigheid, zoodat menig paard dan niet meer naar de stang luistert. Lichtzinnige, ruwe koetsiers zien deze hoofdpunten geheel voorbij en gaan in den regel zoodanig te werk, dat de haren er ons van te berge rijzen; zij zijn oorzaak dat er tusschen hen en hunne paarden een zekere vijandschap ontstaat, waardoor de arme beesten tot alle verzet overgaan; in den laatsten tijd ben ik menigmaal in de gelegenheid geweest, hiervan treurige voorbeelden te zien.

Zoo trok eens een onbeschrijfelijk slechte, met puin beladen wagen, met een armoedig paard bespannen, dat betere tijden scheen gekend te hebben en door een liederlijk gekleeden voorman geleid werd, mijn geheele aandacht.

Het arme dier werd op onbarmhartige wijze afgebeeld, daar het aangespannen was alsof het bij-de-hand in het span liep, waardoor natuurlijk de wagen steeds naar den rechter kant afliep; bovendien drukten de zijbladen van den wagen op de wielen en werd daardoor een remtoestel gevormd voor den reeds te zwaar bevrachten wagen. De kracht van dit betreurenswaardige dier was

niet toereikend, dien last te trekken; het bleef ieder oogenblik hijgende staan om nieuwe krachten te verzamelen, totdat het door den voerman met harde zweepslagen weêr voortgedreven werd. Ten slotte werd het deze handelwijze moede, weigerde verder te trekken, en beantwoordde de slagen zijns meesters door heftig achteruit te slaan, zonder van de plaats te komen.

Nadat dit treurige tooneel eenigen tijd had geduurd, kwam er een jongen bij het paard; hij trachtte het dier door vriendelijke toespraak te bedaren, nam het bij den teugel en voort ging de zware last gedurende meer dan tien minuten; toen gaf de jongen onder het rijden de teugels aan den voerman terug. Zoodra echter het paard bemerkte, dat het weêr door de hand van den barbaar bestuurd werd, bleef het plotseling als vastgenageld staan en ging, men mocht het straffen of streelen, niet meer van de plaats, zoodat de voerman eindelijk genoodzaakt was, het dier uit te spannen en naar den stal te brengen.

Op mij maakte dit voorval een hoogst treurigen indruk, en aan het oordeel van den lezer wil ik overlaten, wie hier straf verdiende, het paard of de voerman.

Niet alleen voerlû, maar ook dikwijls equipage-rijders maken zich aan dergelijke ruwheden schuldig. Dit feit drong mij, het bovengenoemde voorbeeld aan te halen, ten einde te bewijzen, hoezeer gevoelig een paard voor een vriendelijke behandeling is en hoe dankbaar het zijn bestuurder daarvoor beloont. Ik leverde daardoor echter ook het bewijs, hoe gemakkelijk een gewillig paard weêrspannig kan gemaakt worden.

Daarom moet men bij paarden, die niet gewillig aan-

zetten, dit gebrek zoo mogelijk met goede woorden uit den weg ruimen. Op het oogenblik, dat men het signaal tot afrijden doet hooren, doet men de paarden eenē wending maken, zoodat het paard, dat het beste aanzet, hoofdzakelijk den wagen moet trekken, waardoor het werk van het ander paard verligt wordt.

Ook moet men met zulke paarden over slechte plaatsen, op zandwegen, enz. steeds tamelijk snel rijden, want ging men op zulke plaatsen te langzaam, dan zijn die paarden al zeer spoedig geneigd, den wagen te laten staan en zit deze eenmaal vast, dan is het moeielijk, weêr los te komen.

Ik heb de ondervinding opgedaan, dat met een verstandige behandeling alle paarden, op weinige uitzonderingen na, aan het trekken zijn te brengen; dit kan echter niet altijd door zachtheid verkregen worden, en het is in uiterste gevallen noodzakelijk, verstandige dwangmiddelen te gebruiken, zooals ik dit in een tweede voorbeeld nader zal aantonen.

Eenige jaren geleden zond een grondeigenaar mij een span vierjarige Trakhener ruins, benevens zijn koetsier; de eersten om gedresseerd te worden, en den koetsier om hem rijden te leeren. De paarden hadden veel geld gekost, doch waren in den beginne bedorven en daardoor nu voor den eigenaar bijna zonder waarde.

De koetsier zeide mij, dat zij altijd los in den teugel gingen, omdat, zoodra men hen dan met de zweep aanspoorde om hen de stang te doen aannemen, het eene staan bleef en achteruit sloeg.

Toen ik de paarden in handen nam, ging het in de eerste dagen goed, daar ze waarschijnlijk bemerkten, dat

zij in andere handen waren. De wagen, waar ik hen voor-spande, was zeer ligt en daarom zocht ik den derden dag een zandige plaats uit, om hen wat krachtiger te kunnen aanpakken.

Nauwelijks had ik aldaar eenige wendingen gereden of het ondeugende paard bleef plotseling staan, en toen ik het heel bedaard met de zweep zocht vooruit te krijgen, begon het achteruit te slaan, zoodat ik op den bok nauwelijks mijn leven zeker was. Zoodra ik echter bij het afrijden met behulp der teugels aanduidde, dat ik deze zandige plaats verlaten wilde, ging het weêrspannige dier gewillig vooruit.

Ik beproefde toen langs omwegen naar huis te rijden, doch het paard kende door onze groote parken reeds in die weinige dagen den weg; en zoodra ik van het pad, dat direct op huis aanliep, poogde af te wijken, stond het weêrspannige paard onmiddellijk als vastgenageld stil en sloeg flink achteruit.

Ik kon er op dat oogenblik niet aan doen en koos eieren voor mijn geld, d. i. ik reed, zooals de knol het wilde, langs den kortsten weg naar huis, en werkelijk was ik gelukkig, dat ik er, zonder mijn nek te breken, was afgekomen.

Hierdoor had ik evenwel de ondervinding opgedaan, dat de oorzaak dezer ongehoorzaamheid moest gezocht worden in een zekere eigennigheid, en dat derhalve er door goedheid niets te verkrijgen was. Aan den stal gekomen, liet ik het weêrspannige paard voor den wagen staan en een ander, bedaard goed trekpaard naast hem spannen. Voordat de tocht begon, gaf ik order, den staart van het eerste met behulp van drie riempjes tot

een sterke vlecht te vlechten, en wel zoodanig, dat ze in een lis uitliep. Door deze lis werd een sterk hennep-touw gehaald en dit aan den evenaar vastgebonden, en wel op die wijze, dat, wanneer het paard trok, het daarin niet door het vastbinden van den staart verhinderd kon worden. Deze maatregel belet het paard het slaan, en kan het in dien toestand hoogstens nog even de achterhand oplichten, doch geen schade veroorzaken.

Nadat het paard nu op die wijze ingespannen was en ik twee koetsiers met stevige stokken had gewapend, aanvaardden wij den tocht op leven en dood. Reeds bij het afrijden toonde het paard zich zeer weërspannig, zoodat ik den eenen koetsier beval, het onmiddellijk bij de stang te vatten, terwijl de andere er gevoelig met de stok op moest slaan. Dit hielp, want toen wij voor den tweeden keer beproefden af te rijden, ging het met behulp van een paar tikken flink weg.

Ik reed toen verscheidene paden, die het paard vroeger niet had willen ingaan. Het beproefde dikwijls weêr te blijven staan en dan achteruit te slaan; zoodra ik dit echter bemerkte, hield ik stil en onmiddellijk waren beide koetsiers er bij, om op het weërspannig paard den ouden maatregel weêr in toepassing te brengen, waarna de rit met moed voortgezet werd.

Nadat aan deze dressuur eenige dagen streng de hand gehouden was, was het ondeugende dier totaal genezen. De straf, die het bekomen had, was van belang geweest, doch werkte goed na. Wanneer soms later de oude eigenzinnigheid weêr de bovenhand verkreeg, behoeft ik het paard maar even hard toe te spreken of den koetsier van den wagen te laten gaan, om het terstond

weêr goed in den teugel te krijgen, zoodat ik nauwelijks in staat was, het paard te houden.

Toen ik de paarden ongeveer veertien dagen gereden had, bezocht de eigenaar mij; hij was zeer verheugd, dat ze zoo volkomen in hun voordeel waren veranderd; zij liepen behoorlijk in den teugel en het ondeugende dier durfde niet in het geringste zijn plicht verzuimen.

Toen ik het in handen kreeg, was het echter hoog tijd, het met strengheid aan te pakken, daar het reeds gewoon was, in alles zijn zin te krijgen; had ik het in zijn slechte streken niet onmiddellijk tegen gegaan, dan was het zeker voor altijd ongeneeselijk en onbruikbaar gebleven. Alleen op grond daarvan nam ik toen mijne toevlucht tot strenge maatregelen, daar dringende noodzakelijkheid het mij gebod.

Er worden ook nog wel paarden gevonden, die zich bij het aanzetten uit ondeugendheid van de beenen laten vallen. Voor dezulken is mij door collega's een middel aan de hand gedaan, dat ik tot nog toe niet in praktijk heb kunnen brengen, daar mij de gelegenheid er toe ontbrak. Dit middel is het volgende: Het met die ondeugd behepte paard moet op een zachte of zandige plaats aangespannen worden, waarbij vijf tot zes handige menschen, van knuppels voorzien, tegenwoordig moeten zijn. Zoodra het dier zich bij het afrijden vallen laat, moet het onmiddellijk uitgespannen, en de wagen met het andere paard ter zijde geschoven worden. Op hetzelfde oogenblik gaan twee man op den hals van het paard zitten om het opspringen te beletten, de overige mannen slaan den weêrspannige zoo lang hunne krachten zulks toelaten. Na deze afstraffing zal het paard gaarne en

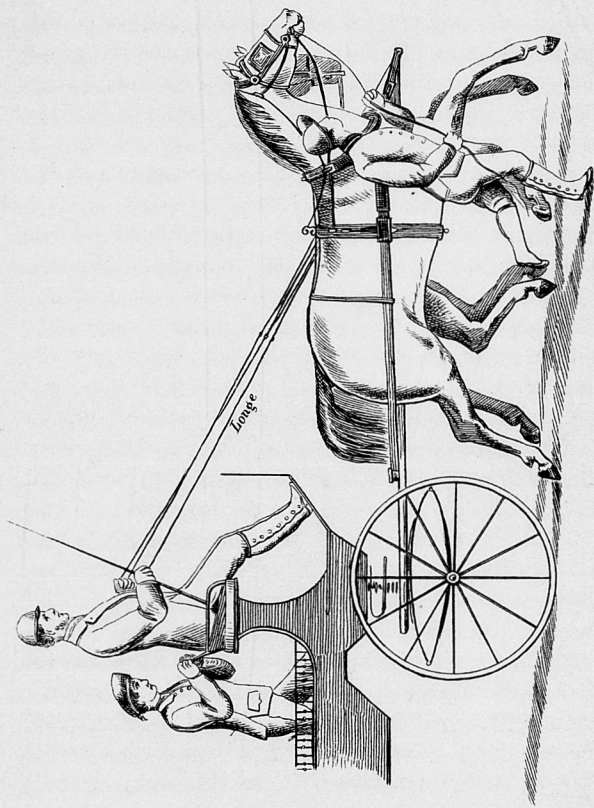
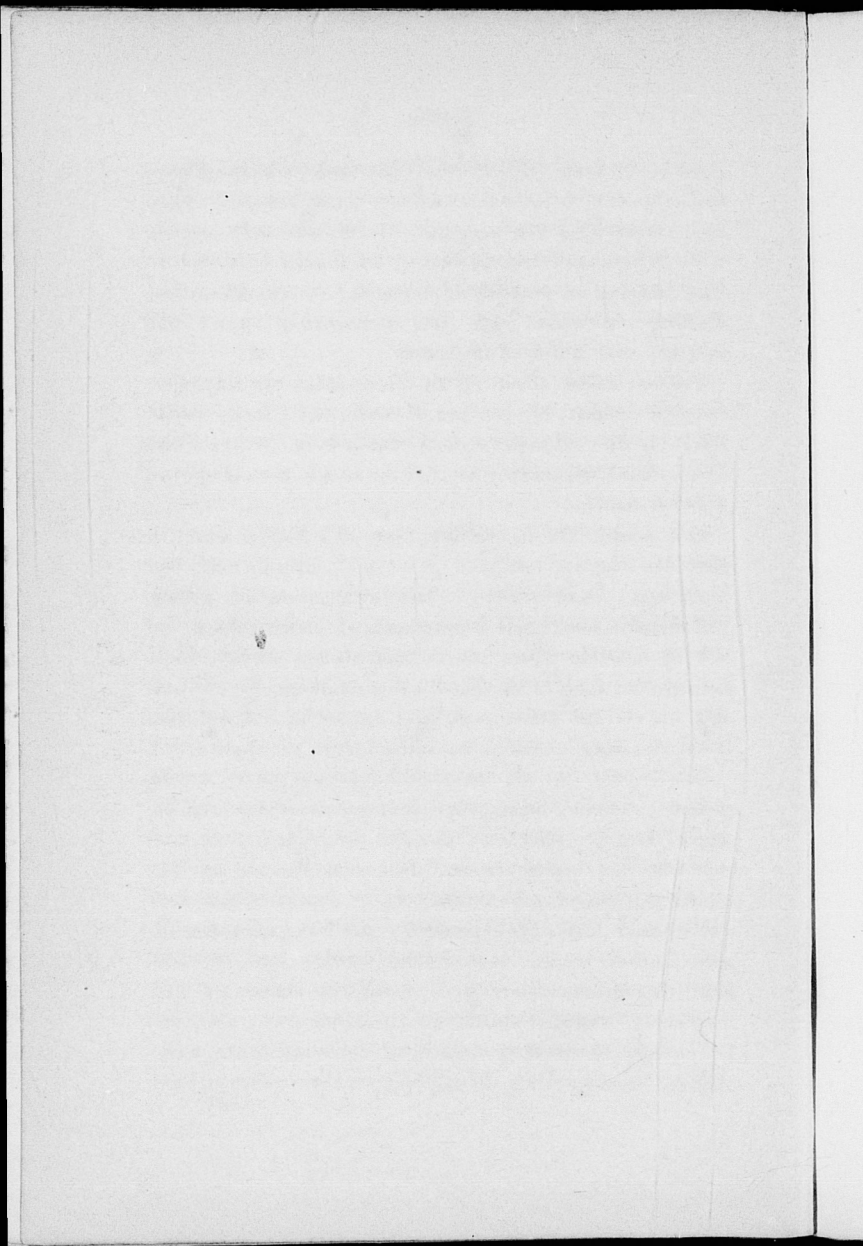


Fig. 16. De eerste les bij het aanrijden van jonge paarden.



gewillig opstaan en, als het dan weér ten spoedigste aangespannen is, het aanzetten niet meer verzaken. Volgens verzekering van personen, die ik vertrouw, en zich in de noodzakelijkheid bevonden, dit middel bij verscheidene paarden in praktijk te brengen, is een enkele bestraffing voldoende om een weêrspannig paard die ondeugd voor altijd af te leeren.

Volgens mijne opvatting en ondervindig zal dergelijke ondeugd zelden bij een paard voorkomen, doch, zooals bijna bij elke weêrspannigheid, zal ook in dit geval onverstandige behandeling er wel de eerste aanleiding toe gegeven hebben.

Een paard, dat moedwillig over de strengen slaat, is voor den wagen dienst zeer gevaarlijk, dikwijls zelfs onbruikbaar. Deze ondeugd laat zich moeielijk geheel verbeteren, maar wel langzamerhand onderdrukken en wel op dezelfde wijze, als ik voor slechte trekkers heb aangegeven; men bindt namelijk den staart aan den evenaar vast en zet het paard wat hoog op, opdat het met het hoofd niet naar onderen, en van achteren niet ligten kan.

Ook wordt in dit geval dikwijls een paar dwangriemen gebruikt; men gespt deze op de zijden van de schoft aan de strengen, laat ze kruislings over den rug van het paard loopen door een daartoe op den staatriem aangebrachten passant, en maakt ze dan aan den evenaar vast, doch zoodanig, dat het paard daarbij niet in het loopen bemoeielijkt worden kan. Schoon deze dwangriemen niet zoo onoogelijk staan als het vastbinden van den staart, is dit laatste toch, als zich het kwaad hardnekkig voordoet, zekerheidshalve meer aan te bevelen. Het is mij meermalen gebeurd dat,

schoon ik alle riemen zoo kort mogelijk gegespt had, het paard toch nog over den disselboom sloeg. Door de dwangriemen verhindert men alleen, dat bij het achteruitslaan de koetsier geraakt wordt.

Het slaan van den staart over de teugels, waarbij de paarden deze soms krampachtig met den staart kunnen vasthouden, is insgelijks een groote ondeugd, die niet zelden aanleiding geeft tot groote ongelukken. Men kan dit gemakkelijk verbeteren, door het paard aan het gevoel van een teugel onder den staart te gewennen. Dit kan men het best in den stal doen, door achter het paard een touw vast te maken, waar men den staart over heen legt. Nadat dit eenige malen is toegepast, zal het zich spoedig aan het gevoel der wrijving van het touw gewennen, en mocht het onder het rijden dan den teugel onder den staart krijgen, dan zal het dien slechts zelden vastklemmen. Echter heeft men ook hieronder onverbeterlijke paarden, die, zooals reeds gezegd is, de koetsiers in het grootste gevaar kunnen brengen, want dikwijls klemmen zij den teugel zoo vast, dat de toestand niet erger kon zijn, zoo deze stuk was. Als voorzichtigheidsmaatregel zal het daarom goed zijn, het uiteinde van den staart te vlechten en dien dan door middel van een klein riempje aan de binnen-streng vast te maken, doch zoo lang, dat het paard in staat is, den staart op een natuurlijke hoogte te dragen. Het naar boven slaan van den staart wordt hierdoor echter verhindert.

Het vastbinden van den staart staat niet mooi, zooals ik reeds vroeger opmerkte, doch van twee kwade dingen moet men het beste kiezen, en daarom kan genoemde maatregel alleen in nood aanbevolen worden.

Het dringen is een kwade gewoonte, die men het best afleeren kan door de zweep bij korte tusschenpoozen aan den binnenkant tegen de ribben te doen gevoelen, en het paard daardoor van den disselboom af te drijven; dit doen gevoelen der zweep moet evenwel geen slaan worden. Ook kan men het deze fout afleeren, door nu en dan op een zandweg half spoor te rijden, zoodat het paard, dat dringt, van den disselboom afgehouden wordt en buiten het spoor moet loopen. Het beste middel echter, om de paarden het dringen grondig af te leeren, bestaat daarin dat men hen zeer dikwijls omspant. Dit is ook van het beste gevolg, als een paard de gewoonte heeft om van den disselboom af te dringen.

Ook gaan vele paarden dansende voor den wagen, dat is, noch in draf noch in stap, en brengen zich daarbij achter den teugel. Men kan hen in dit geval, als zij voor een licht rijtuig gespannen zijn, niet goed bijbrengen. Wanneer het mogelijk is, moet men dan een eind zandweg rijden, waar het gemakkelijker zal zijn, hen in den teugel terug te brengen; zij krijgen daardoor een vasteren gang en leeren bovendien op deze wijze die ondeugd ook beter af.

Dikwijls moet de oorzaak daarvan gezocht worden in de omstandigheid, dat het paard van een tragen aard of zwak is. Is dit laatste het geval, hetgeen een opmerkzaam koetsier spoedig kan bemerken, dan moet men bedaard en met verstand te werk gaan, opdat het dier door een vermoeiende dressuur niet nog meer krachten verspille. Zoodra de krachten toenemen, zal ook het temperament van het dier vrolijker en vuriger worden. Zeer

dikwils heb ik opgemerkt, dat liefhebbers van paarden met het temperament van het een of ander nieuw gekocht paard niet tevreden waren en het daarom voor den halven koop prijs wilden verkoopen. Had ik, in dit geval, deze paarden eens gereden en bevonden dat hun gebrek uit zwakte voortkwam, dan gaf ik elken keer steeds den raad, deze paarden, wanneer zij geer. andere gebreken hadden, te behouden, doch hen tevens een korten tijd te sparen. Met genoegen merkte ik in de meeste gevallen op, dat, werd mijn raad opgevolgd, zulk een paard later juist de lieveling van zijn meester werd.

Een van nature traag, zoogenaamd lui paard, is niet te genezen. Uit één stal zal men zelden twee soortgelijke paarden te zamen spannen moeten; een traag en een vurig paard maken echter ook een zeer ellendig span uit, zelfs de beste koetsier kan hen nauwelijks voor den dienst gebruiken. Derhalve is een paard van dragen aard voor hen, die er equipage uit weelde op na houden, niet bruikbaar.

Een paard van een buitengewoon vurig temperament is voor den koetsier niet minder lastig dan een traag paard; wat aan het eene niet te geven is, kan men het andere niet ontnemen. Alleen door buitengewoon kalme behandeling bij de dressuur voor den wagen, wordt het vurigste temperament gematigd, zoodra het paard zich maar eenmaal aan alles gewend heeft en met alles bekend geworden is. Dit is echter alleen door onuitputtelijk geduld, kalmte en tijd te verkrijgen; ja, het bereiken van dit doel is voor den koetsier een der moeilijkste zaken. Ongelukkig zijn onverschillige ruwe koetsiers in dit geval meestal zeer eigenzinnig en verliezen

zij bij een vurig, onrustig paard te spoedig het geduld; niet zelden slaan zij dan het dier, trekken het de teugels ruw door den mond, en meenen in hunne domheid op deze wijze het kwaad te verhelpen; dit wordt echter daardoor nog erger. Zulke lieden maken zich het werk moeielijk en brengen het eindelijk zoover, dat die paarden tot rijden totaal ongeschikt worden.

Een zenuwachtig opvliegend paard mag nooit door de zweep gestraft worden; gaat het echter al te kras, dan doet men beter, het hard aan te spreken. Op deze wijze wordt het genoegzaam tot gehoorzaamheid gebracht. Bij het rijden lette men er vooral op, dat dergelijk paard door niets verontrust worde; ook rijde men het zoo mogelijk op groote toeren, doch in korten, rustigen draf. Het rijden in gestrekten draf moet ongetwijfeld vermeden worden, want hierdoor wordt een te driftig gestel al ligt aangevuurd.

Bij het rijden van een driftig paard moet de koetsier niet lui met den mond zijn, zooals ongelukkig zoo dikwijls het geval is; integendeel, hij moet het paard dikwijls op een streelenden, vriendelijken toon toespreken. Verder moet het, zoo mogelijk, tweemaal 's daags naast verschillende vrolijke, rustige en gehoorzame paarden op de beschrevene wijze gereden worden. Gaat het evenwel rustiger onder den zadel, dan moet het, voordat het voor den wagen komt, eerst onder den man afgereden worden. Bovendien is in dit geval het rijden onder den man toch zeer raadzaam.

In zooverre deze raadgevingen opgevolgd worden, zal dit gebrek zeer verminderd, zoo niet geheel verbeterd worden.

Niet zelden is het mij in de uitoefening van mijn vak voorgekomen, dat paarden, namenlijk raspaarden, zich in het begin der dressuur zeer driftig en onrustig gedroegen, terwijl zij later, wanneer zij met hun werk vertrouwd waren, als schapen voor den wagen liepen en zich nergens aan stoorden.

Het schichtig worden der paarden is een van de ergste kwalen, waaraan dikwijls niets te doen valt, daar niet zelden een oog- of zenuwziekte daarvan de oorzaak is. Men moet bij zulke paarden de grootste opmerkzaamheid in acht nemen, vooral door steeds de ooren in het oog te houden, daar deze gewoonlijk reeds vooruit een zij-sprong aankondigen. Tegelijkertijd moet men echter aandachtig den weg gadeslaan, of ook ergens een voorwerp te zien is, waarvoor het paard schrikken kan. Is dit het geval, dan neemt men het vaster in den teugel en spreekt het vriendelijk toe. Wanneer het echter, niet-tegenstaande dit alles, terugblijft, dan moet het met de zweep zachtjes aangedreven worden; nooit mag het echter bij zulke gelegenheden zwaar gestraft worden, daar hierdoor het kwaad niet verbeterd, maar erger wordt.

Hoe vele, ik mag wel zeggen ontelbare koetsiers zijn er niet, die, terwijl het hun bekend is dat zij een schichtig paard voor den wagen hebben, toch eerst dan er aan denken, als het reeds op zij springt en hun onachtzaamheid hen in 't ongeluk stort; want niet zelden is het schichtig worden der paarden oorzaak, dat zij op hol gaan; welke treurige gevolgen dit na zich slepen kan, is iedereen bekend; minder bekend is het echter, dat in zulke gevallen de schuld meest ligt aan den onverschilligen en gedachteloozen koetsier. Ik heb de zekere over-

tuiging dat van de tien gevallen van op hol gaan, negen maal de schuld daarvan bij de koetsiers moet gezocht worden, daar zij zulks niet bij tijds zochten te voorkomen.

Er kunnen zich gevallen voordoen, dat een plotseling schrikken, of het breken van een gedeelte van het tuig of rijtuig, de paarden zoodanig de stang doet opnemen, dat het ook den knapsten koetsier onmogelijk is, hen te beteugelen, en zij met hen gaan waarheen zij willen. Zijn de paarden eenmaal uit de macht, dan hale men toch vooral de teugels niet voortdurend met alle kracht aan, maar geve men ze veeleer wat toe, om ze dan weër met alie kracht aan te halen. Gelukt het op deze wijze niet, de paarden tot staan te brengen, dan trachte men, als de weg smal is, op een ruimer terrein te komen en daar te keeren, waarbij zij dan spoedig de lust tot loopen opgeven en de koetsier hen tot stilstaan brengen kan. Heeft hij dit kunnen doen, dan legge hij de zweep er over en laat hen, doch ditmaal tot zijn genoegen, loopen, en wel in gestrekten draf, opdat hun de lust tot hollen voor altijd benomen worde.

In dezen pijnlijken toestand verlieze men echter nooit zijn tegenwoordigheid van geest, en nimmer mag de gedachte bij ons opkomen, om onder het hollen van den wagen te spingen, want dit is een der grootste onvergeeflijkste misslagen, waaraan de koetsier zich kan schuldig maken.

Evenals de stuurman op de woeste, kokende zee pal blijft, zoo moet ook de koetsier in zulke hoogst moeilijke gevallen koelbloedig het gevaar in de oogen zien en op redding bedacht zijn. Is echter een span paarden eenmaal op den loop geweest, dan moet het nog langen tijd

daarna met buitengewone voorzichtigheid gereden worden, de paarden moeten, zoodra zij het minste teeken geven van door te willen gaan, onmiddellijk korter in de hand genomen worden, om elke nieuwe opwelling in het begin te onderdrukken.

Het kribbebijten, waarbij de paarden met de tanden krampachtig in de krib of in eenig ander voorwerp bijten en te gelijktijd een onaangename gronzenden toon doen hooren, en zooveel lucht mogelijk door de keel naar binnen persen, is een van de hardnekkigste gebreken, waaraan een paard zich gewennen kan en dat bijna tot een tweede natuur wordt. Dikwijls werkt dit kribbebijten ook hinderlijk op het inwendige. Heeft zulks eenmaal wortel geschoten, dan valt er weinig aan te doen; alleen kan men zijne toevlucht nemen tot middelen, die hoogstens in staat zijn, het te matigen.

Omtrent de oorzaak van dit ongemak zijn zelfs de paardenartsen het niet eens; menige paardenkenner beweert, dat het een besmettelijke ziekte is, of wel, dat het daaraan lijdende paard door een inwendig gebrek genoodzaakt wordt, een overmatige hoeveelheid lucht in te ademen; weêr anderen beweren, dat het er zich aan gewent uit verveling; eerst is het spelen, totdat het later eene behoefte wordt.

Deze laatste meening ben ik, uit ervaring en opmerkzaam gadeslaan, ook toegedaan en moet daarom aan alle paarden-oppassers ten strengste aanbevelen, dat zij, zoodra zij in hun stal dat kwaad bespeuren, het onmiddellijk trachten te onderdrukken; zij zullen daardoor aanmerkelijke schade voorkomen, want een zoogenaamde kribbebijter verliest niet alleen veel in wezenlijke waarde,

maar is ook voor de andere paarden in den stal een gevaarlijk kameraad, daar ieder paard al zeer ligt eene verkeerde gewoonte van een ander overneemt. In de veeljarige uitoefening van mijn vak is het mij meermalen gelukt, dit kwaad bij het ontstaan te onderdrukken, en zoodra ik voor de eerste maal den gronzenden toon van het luchthappen vernam, plaatste ik het paard afgescheiden van de anderen, en liet het door een oppasser, die zich achter het schot of elders schuil hield, streng gadeslaan; op het oogenblik, dat zich dat geluid deed hooren, werd aan deze onaangename muziek door luid aanspreken of, indien dit niet hielp, door een zachten klap met de zweep een einde gemaakt. 's Nachts liet ik het, nadat het zijn hooi had opgevreten, een ongeveer drie duim breeden riem achter den halsriem om den hals doen en dezen zoo vast gespen, dat het paard er door verhinderd werd, bij het inademen van lucht de luchtpijpen te doen zwellen; deze riem *) mag echter niet zoo vast aangehaald zijn, dat daardoor het ademhalen bemoeilijkt of de bloedsomloop belemmerd wordt.

Door dit middel, gevoegd bij een voortdurend goed acht geven van den oppasser, is het mij na verloop van eenige moeilijke dagen steeds mogen gelukken, het kwaad in zijn geboorte te stuiten. Daarom kan ik den stal-knechten niet genoeg aanbevelen, zulks in het begin niet te gering te achten en geen moeite te sparen, het met verstand te beteugelen, want heeft het eens wortel geschoten en is het den dieren, om zoo te zeggen, tot een

*) Genoemde riem moet door een lis gehaald worden, die daartoe boven op het kopstuk van den halster aangebracht is, opdat hij niet door wrijving de manen beschadige.

tweede natuur geworden, dan is er moeilijk iemand in staat, het paard daarvan te genezen.

Men kan dit gebrek dan hoogstens door kunst onderdrukken en wel door het paard voortdurend een mandje om den mond te hangen, waardoor het onmogelijk wordt op de krib te bijten; men slaat daarin eenige draadnagels met de punten naar binnen, opdat, indien een onverbeterlijk paard zelfs met dat mandje het kribbebijten nog zou willen beproeven, het zich met de lippen aan de draadnagels gevoelig zou bezeeren.

Dit dwangmiddel heeft mij in verscheidene gevallen groote diensten bewezen.

Er bestaan voor dit geval nog verscheidene andere hulpmiddelen; zoo werd mij b.v. door collega's een riem aanbevolen, waaraan twee ijzeren veêrtjes aangebracht waren, en in deze laatsten weêr twee openingen, waaronder eenige scherpe punten verborgen waren. Deze riem heeft ten doel, dat het paard bij het inademen van lucht de veêren naar onderen zal drukken, waardoor het dan de punten tegen de keel knijpt. Dezen riem houd ik, met het mandje, voor het doelmatigst, want het geeft door zijne constructie het voordeel, dat men niet, zooals bij een gewonen riem, de paarden den hals al te stijf behoeft toe te halen.

Buitendien zijn er nog paarden, die aan dit kwaad op andere wijze toegeven; zij ademen namenlijk lucht in zonder in de kribbe te bijten, enz. (zoogenaamde windhappers.)

Men moet daaromtrent denzelfden weg inslaan, dien ik hierboven voor het kribbebijten aanbevolen heb.

4^e AFDEELING.

HET AANSCHAFFEN EN BEWAREN VAN HET MATERIEEL.

Inrichting van den stal.

In het begin was het mijn plan niet, in dit werkje over staldienst, enz. te spreken, aangezien omtrent dit punt door von Hochwächter een voortreffelijk boek uitgegeven is, een werk, dat wel door niemand beter kan geschreven worden *); toch kan het voor de houders van equipage als ook voor hunne koetsiers misschien van nut zijn, wanneer ik hier nog eenige raadgevingen over het gebruiken en bewaren van het materieel laat volgen. Want zonder een volkomen goede verzorging der paarden en een behoorlijke oppassing van tuig en rijtuigen zal de equipage zeer gebrekkig aan het doel beantwoorden.

*) Inrichting van den stal, en staldienst, naar het engelsch, door Ulrich von Hochwächter, Berlin, R. Wagner 1866.

Er moet vooral voor gezorgd worden, dat het paard in eenen gezonden, goed met ventilatie voorzienen stal staat. Er mogen in den stal nooit verpestende stoffen aanwezig zijn; de mest, zoodra die aanwezig is, moet onmiddellijk verwijderd worden, d. i. zij moet niet, zooals luie oppassers gewoon zijn te doen, onder het stroo gestopt, maar terstond uit den stal verwijderd worden.

Verder moeten er afvoerkanalen aangebracht zijn, zoodat de urine spoedig afloopt. Want het is noodzakelijk, dat het paard steeds droog en op versch stroo staat, anders kan het zeer spoedig hoef- en andere kwalen bekomen.

De stal moet zoodanig gelucht worden, dat de paarden geen tocht vatten kunnen en de noodige versehe lucht genoegzaam toegevoerd wordt; bovendien mag de stal des zomers niet te warm en des winters niet te koud zijn.

Vele eigenaars van paarden meenen voor hunne paarden bijzonder goed te zijn, als zij den stal des winters zoo warm maken dat het veel van een verwarmde kamer heeft. Dit is echter niet goed, ja, het is de oorzaak van vele ziekten. Om namelijk een warme temperatuur in den stal te verkrijgen, wordt het kleinste reetje, zelfs het slentelgat, dicht gestopt en daardoor het indringen van versehe lucht geheel afgesneden. Daardoor worden echter de dieren genoodzaakt, de ongezondste dampen in te ademen.

Het kan niet ontkend worden, dat bij een zeer warme temperatuur in den stal, de paarden het haar veel gladder en mooier hebben dan bij een minderen warmtegraad, maar ook hierin bedriegt men zich, want komt het paard dan uit dien zeer warmen stal naar buiten in de ruwe

koude lucht, dan zal het haar oogenblikkelijk recht op gaan staan, zooals bij een stekelvarken de stekels, en wordt het paard dikwijls zoodanig door de koude bevangen, dat het onmiddellijk aan alle ledematen beeft. Het maakt het buitendien ook zeer vatbaar voor verkoudheden. Hoe geheel anders is het in dit geval met het paard, dat aan een minder warme temperatuur gewoon is; het verandert op het oog in het geheel niet en is ook minder vatbaar voor koude.

Bovendien moet men bedenken, dat het koetspaard zoo veel mogelijk in den stal gehard dient te worden, daar het dikwijls niet alleen in regen en wind uren lang loopen, maar ook staan moet. Het is daarom zeer nadeelig, het paard te verwennen. Doch ook het harden moet niet te ver gedreven worden; nooit moet men een paard in den stal kou laten lijden, want ook dit uiterste is voor zijne gezondheid zeer nadeelig. De stal moet boven alles netjes en zindelijk gehouden worden; niet het geringste vuil, spinnewebben of stof mag ergens aanwezig zijn; er moeten een buitengewone orde en netheid heerschen, zoodat zoowel onkundigen als deskundigen zich hier even aangenaam gevoelen, als waren zij in het fijnste salon.

2. Het voeder.

Haver, hooi en onder zekere omstandigheden ook kort gesneden stroo (haksel) is het gewone voedsel van het paard. Van dit soort van voer kiest men de beste kwaliteit; ongezond hooi of haver b. v., dat niet goed riekt, moet vermeden worden. Al is het beste voeder ook iets

duurder dan mindere soort, toch is het eerste beter, en wel om de volgende redenen.

1°. Het paard zal zich veel beter houden bij goed, gezond voër.

2°. Men kan mindere hoeveelheid voëren van goede dan van mindere kwaliteit. Voor een volwassen paard heeft men dagelijks, bij zwaar werk, 20 pond haver en 10 pond hooi, en verder 10 pond stroo voor strooisel noodig. Een paard van minderen omvang kan echter met $\frac{2}{3}$ van het genoemde voër toe. Voor een klein, ligt paard heeft men nog minder noodig. De hoofdzaak is echter, dat men voldoende haver en niet te veel hooi voëre.

3. De tijd van voëren.

Even voordeelig als voor het paard gezond voldoende voeder is, is dit ook het geregeld voëren.

Wordt dan op dit, en dan op dat uur, en dan een groote hoeveelheid, en dan weder minder gevoërd, dan kan ook bij gebruik van het beste voër een gunstig gevolg niet bereikt worden; veeleer zal het paard er slecht uitzien.

De voor het paard dagelijks bestemde hoeveelheid haver moet in vier porties, d. i. voor vier verschillende tijden van den dag verdeeld worden, en wel des zomers 's morgens om 5 uur ('s winters één uur later) het eerste voër, om 11 uur het tweede, 's middags om 3 uur het derde, en 's zomers 's avonds om 6 uur ('s winters een uur later) het vierde voër. Wanneer de dienst dezen regel niet verhindert, moet hij streng opgevolgd worden. In gevallen, dat het voëren na den middag

niet kan plaats vinden, moet de bedoelde portie over de overige drie verdeeld worden.

Het dagelijksch rantsoen hooi moet in twee porties verdeeld worden: 's morgens na het eerste voër één derde en 's avonds na het laatste het overige gedeelte. Buitendien is het raadzaam, de paarden na elken rit, en vóór dat zij iets anders krijgen, een handvol hooi te geven; dit moet natuurlijk ook vóór ieder ander voëren plaats hebben. Het voëren van haksel is onder zekere omstandigheden zeer aanbevelenswaard. Vele paarden slikken de haver zonder te kauwen zeer gulzig naar binnen; mengt men er in dit geval wat haksel door, dan wordt daardoor het paard meer tot kauwen genoodzaakt, en op deze wijze een betere spijsvertering verkregen. Ook aan een dunlijvig paard, dat men gaarne wat dikker zag, doet men goed, haksel te voëren.

De haver, met of zonder haksel, moet aan de paarden gegeven worden in eene zeef, zoodat het voër dus steeds behoorlijk gezeift moet worden, opdat het van alle vuil en stof gezuiverd zij; insgelijks moet ook het hooi, eer het in de ruif gedaan wordt, goed met de vork opgeschud worden, om er zodoende het vuil uit te krijgen.

4. Het drinken.

In het algemeen geschiedt het drenken, helaas, zeer ongeregeld; ten eerste worden de paarden dikwijls doelloos met water overstelpt; ten tweede wordt er niet genoeg voor gezorgd dat zij goed zuiver drinkwater bekomen, en ten derde begaat men dikwijls de fout, dat zulks plaats heeft op tijden, waarop dit niet behoort.

Ieder paard moet tweemaal 's daags een gewonen stal

emmer vol water gegeven worden. Den eersten keer moet dit plaats hebben vóór het eerste voêr, en den tweeden keer na het derde voêr. Alleen bij een buitengewone zomerhitte mag men van dezen regel afwijken en de paarden vóór het tweede voêr ook wat water geven, om zich te verfrisschen.

Door opvolging van dezen regel zullen de paarden zich er het best bij bevinden en goed bewaard blijven.

Wordt hun echter een grootere hoeveelheid water gegeven, dan zal dit in vele gevallen groot nadeel doen; heeft b.v. een paard te veel gedronken, dan is dit bij het loopen lastig en veroorzaakt een onnatuurlijk zweeten, waardoor het vooreerst zeer verslapt en ten tweede voor ziekte [gemakkelijk vatbaar wordt. Verder moet aan de paarden steeds gezond, middelmatig afgekoeld water gegeven worden, d. i. niet onmiddellijk uit de pomp; het moet minstens vijf tot zes uur in emmers of een groot vat in den stal gestaan hebben, voordat het hun gegeven wordt. Daardoor verkrijgt het water een gematigde temperatuur en zakken op die wijze tegelijkertijd alle ongezonde bestanddeelen naar beneden, die het water meestal bevat.

Koud drinken werkt zeer schadelijk op de organen van het paard; droes of wel verlamming zijn er het gevolg van. Nooit mag men een paard drinken laten, zoolang het nog eenigszins van het loopen verwarmd is. In zulke gevallen is het beter, het paard dorst te laten lijden, totdat het volkomen afgekoeld is, want, door het te vroeg te laten drinken werd reeds aan menig gezond paard de doodsteek gegeven.

5. Ligte purgeer- en bloedzuiverende middelen.

Het is gedurende den verhaartijd in het voorjaar en den herfst aan te bevelen, wat lijnkoek in het drinkwater op te lossen; dit is een ligt purgeermiddel en bevordert het verharen. Dit huismiddel mag echter niet te lang achtereen toegepast worden, anders gaat het resultaat verloren of schaadt het de gezondheid der dieren. *)

Ook is het bijzonder goed voor de paarden, dat men eenmaal 's weeks hun avondrantsoen van haver met zemels en kokend water aanmengt; deze brij moet echter eenige uren vóór den voërtijd klaar gemaakt worden in een overdekten stalemmer, opdat de haver en de zemels goed weeken kunnen en het water zich ook behoorlijk afkoelt. Dit voër, kortweg slobbering genaamd, wekt den eetlust op en veroorzaakt te gelijkertijd een zachte ontlasting. Zoo mogelijk doet men zulks op zaterdag-avond, daar de paarden over het algemeen den volgenden dag meer rust hebben dan op een werkdag.

Van het midden van Mei tot het midden van Juni is het goed, de paarden, in plaats van hooi, gras te voëren, wanneer daartoe goede gelegenheid bestaat en zij niet te hard werken moeten. Hierdoor wordt het bloed gezuiverd en vele ziekten voorkomen. De Engelschen kwakzalveren voortdurend met hunne paarden, en bijna iederen zaterdag-avond geven zij dan purgeermiddelen in, b. v.

*) Eene oplossing van lijnkoek verkrijgt men het best in een groot vat, dat men telkenmale, als men er uit gebruikt, goed omroert. Dit vat moet echter om de twee dagen goed schoon gemaakt worden, anders bekomt het een onzuiveren reuk en de paarden willen deze oplossing dan niet drinken.

sterk werkende purgeerpillen of slikartsenij, enz., zonder dat zulks noodig is.

Dit is in den regel niet goed, en ik ben van meening dat men, als het niet dringend noodzakelijk is, zoo min mogelijk met medicijnen te werk moet gaan.

Dezen laatsten hoofdregel heb ik steeds opgevolgd en er mij steeds wel bij bevonden.

Zonder op het gebied van den paardenarts te willen treden, moet ik hier toch iederen stalknecht aanraden, steeds een goed middel tegen koliek bij de hand te hebben. Dikwijls toch gebeurt het dat, als men de ziekte bespeurt en men den veearts halen laat, deze wat ver af woont en de ziekte bij zijne komst in den stal reeds den hoogsten graad bereikt heeft, en menig paard gaat dan verloren omdat de medicijnen te laat toegediend worden, terwijl, wanneer men ze bij de hand heeft, menige ziekte in haar begin kan gestuit worden. Ook is het raadzaam, wat arnica-tinctuur in den stal in voorraad te hebben; dit, met water verdund, is zeer bruikbaar bij kleine verwondingen.

5^e AFDEELING.

STALDIENST.

1. De gereedschappen in den stal.

De gereedschappen, die men in den stal gebruikt, moeten van beste kwaliteit zijn, want alleen met soliede zaken kan men zeker, spoedig en gemakkelijk werken. Om paarden te poetsen, gebruikt men een goeden borstel, een roskam, een eenigszins vochtige hooi- of stroowisch, een boenlap, benevens een kam voor manen en staart. Met den borstel moet men de stof van het lichaam en uit het haar borstelen, en dit laatste moet volgens de ligging behoorlijk glad gewreven worden. De roskam dient om den borstel te reinigen van het stof, dat hij opnam; hij mag daarom alleen dan op het paard gebruikt worden, als het haar door zweet of vuil aan elkaâr kleeft, ten einde dit weder los te maken.

Trage, domme stalknechten gebruiken dikwijls meer den roskam dan den borstel, zoowel tot hun eigen nadeel als dat van het paard; zij meenen namelijk, dat met den

roskam het stof even goed van de huid verwijderd kan worden als met den borstel; zij begrijpen echter niet dat door het kammen de huid en het haar ruw gemaakt, en het laatste ook dikwijls er uit getrokken wordt. Door het poetsen met den roskam wordt het paard onnuttig lastig gevallen, en de oppasser verbeuzelt daarmee zijn kostbaren tijd.

Dit alles is zoo duidelijk dat men niet begrijpen kan, hoe zoovele koetsiers zoo moeielijk van den roskam zijn af te brengen.

De stroowisch, een vast in-een gedraaide en even vochtig gemaakt klein bosje hooi of week stroo, heeft ten doel, het paard, nadat het behoorlijk geborsteld is, daarmee goed na te wrijven, opdat het haar volkomen in zijne ligging komt en daardoor een zekeren glans verkrijgt.

De boenlap moet na de wisch gebruikt worden; men moet daarmee, als men met het poetsen klaar is, het geheele lichaam nogmaals afvegen, en vooral het hoofd. De manenkam wordt na den boenlap gebruikt, om de manen en den staart uit te kammen. Met een vochtigen zeemleëren lap moeten dan ten slotte de oogen, neusgaten en de klink van stof of ander vuil gezuiverd worden. Bovendien behooren nog tot de noodzakelijke stalgereedschappen: water-borstels, borstels om de hoeven te smeren, hoefschopje (kleine ijzeren haak) en een zweetmes.

2. Instructies voor den staldienst.

Voldoend en gezond voër is voor het behoud van het paard een eerste noodzakelijkheid; een tweede bestaat in een behoorlijke oppassing.

Het laatste is onder zekere omstandigheden dikwijls nog noodiger dan het beste voêr; want, wordt het paard niet met verstand verzorgd, dan heeft goed voêr maar de halve uitwerking. Ik zou daarom den staldienst gaarne op de volgende wijze zorgvuldig ingericht zien.

De staldienst begint des zomers 's morgens om 5 uur ('s winters één uur later). Op stal komende, is het eerste werk van den oppasser om het paard een dek los over te leggen, dan het te laten drinken, en tegelijkertijd met een handvol stroo het aanwezige vuil uit de krib te verwijderen. Vervolgens moet men het zijn haver geven. Terwijl het paard dit opeet, moet de oppasser het stroo er achter heenhalen, het droge stroo van het natte scheiden, elk afzonderlijk op een hoop leggen, en dan de hoeven van de mest zuiveren, die er dikwijls 's nachts in zitten gaat. De stal moet daarop goed uitgeveegd, het droge stroo vóór het paard onder de krib geborgen, en daarna het onbruikbaar geworden en de mest uit den stal verwijderd worden.

In den winter moet dit laatste zeer spoedig in zijn werk gaan, opdat er niet te veel koude lucht in den stal dringe. Is men nu zoo ver gevorderd, dan is in den regel ook de haver op, waarop aan de paarden de bestemde hoeveelheid hooi kan gegeven worden; zoo de stal wat vochtig geworden is, moet men er een weinig droog zand in strooien; en nu begint men met het poetsen.

3. Het poetsen der paarden.

Eerst moet het dek afgenomen en dit gedurende het poetsen bij goed weêr buiten gehangen worden om uit

te luchten. Dan treedt de oppasser aan den linkerkant bij het paard, ligt de manen zoo noodig naar den anderen kant, en, met den borstel in de linker- en den roskam in de rechterhand, begint hij boven aan den hals tot en met het linker-achterbeen alle deelen flink te borstelen en van vuil te zuiveren. Is dit geschied, dan neemt hij den borstel in de rechterhand en haalt de manen naar den linkerkant terug, welke dan flink moeten geborsteld worden. Op dezelfde wijze moet dan de rechterkant gepoetst worden, alleen met dit onderscheid, dat hierbij de rechterhand met den borstel en de linkerhand met den roskam moet werken. Hierin moet de oppasser zich zoodanig oefenen, dat hij ten laatste even goed met de linker- als met de rechterhand kan werken.

Bij den aanvang van het poetsen zal men goed doen, bij kleine oppervlakten ringvormig tegen het haar op te borstelen, daar op deze wijze het stof gemakkelijker er uit te krijgen is; ten slotte moet met het haar mée alles weér glad geborsteld worden. Wanneer nu het paard aan beide kanten met den borstel schoon gemaakt is, borstelt men den staart flink uit; daarna wordt het paard de halster afgedaan, in den stand gekeerd en het hoofd goed afgeborsteld.

Dit laatste moet evenwel met groote voorzichtigheid gebeuren. Het paard is, zooals bekend is, bijzonder gevoelig aan het hoofd, en daarom mag het vooral niet met het hout van den borstel geraakt worden, want vindt dit eenige malen plaats, dan wordt het al spoedig kopschuw, en juist dit veroorzaakt bij het poetsen de grootste moeielijkheid. Na het borstelen moet het haar met de vochtige wisch eenigszins glad gewreven worden en hierna

komt de boenlap het laatste stofje verwijderen. Nu wordt het paard weêr met het hoofd naar de krib gekeerd, de halster aangedaan, en oogen, neus, geslachtsdeelen, enz. met een vochtigen zeemleêren lap gezuiverd; ten laatste wordt het paard weêr bedekt met het buiten den stal uitgeklopte en schoon gemaakte dek.

Bij het schoonmaken der dekken in groote établissemmenten moeten de stalknechten elkander ter bespoediging behulpzaam zijn.

Ten slotte moet men de manen en den staart langzaam voorzichtig uitkammen en met een even vochtigen waterborstel borstelen, de hoeven, als dit verlangd wordt, als een laars zwart poetsen, of met een mengsel van vet en zwartsel zwart maken.

4. De paillasse (het strooleger) en de inrichting er van.

Zoodra de stalknecht nu op boven beschreven wijze het poetsen geëindigd heeft, moet de paillasse gemaakt worden. Het stroo moet met de vork goed opgeschud en zoo gevlijd worden, dat het leger op een trog gelijk, d. i. dat het in het midden aanmerkelijk dieper ligt dan aan de kanten.

Naar achteren laat men het, al naar er ruimte is, een paar voet buiten den stand uitloopen; nergens mogen echter halmen of aren uitsteken. Heeft de knecht er tijd toe, dan moet hij ook een uit stroo gevlochten mat achter de paarden leggen, want deze kleine moeite verfraait den stal aanmerkelijk. Wie deze matten niet kan maken, laat zich daarin door iemand uit een grooten stal onderrichten. Het zou te uitvoerig worden om dit nader

te omschrijven, daar het in de praktijk geen nut heeft. Zoodra het bed behoorlijk opgeschud en te recht gelegd is, moet men er de dagelijksche portie stroo op strooien. Tegelijkertijd moet echter het paard aan de ketting gezet worden, opdat het over dag niet van het stroo kunne eten. Heeft men nu de paillasse in orde gebracht, dan moet de overige ruimte van den stal eerst met water besprenkeld, daarna tot in de kleinste hoekjes met den bezem uitgeveegd en vervolgens met wit zand bestrooid worden. Hierop moet door middel van een raagbol ieder stofje van de muren, schotten, enz. verwijderd worden.

Ten laatste moeten alle stalgereedschappen volgens orde opgeruimd en op de daartoe bestemde plaats geborgen worden.

5. Het ontbijtuur van den stalknecht.

Wanneer de stalknecht den stal in orde gebracht heeft, heeft hij de moeielijkste taak van den dag achter den rug; hij kan nu een korte rust nemen en bij deze gelegenheid ontbijten.

Nooit mag echter de persoon, die met den staldienst belast is, ontbijten gaan, vóór de bovengenoemde stalbezigheden geëindigd zijn, anders verspilt men den tijd met ontbijten. Ook maken de stalknechten gewoonlijk minder haast met het werk in den stal, als zij vooraf ontbeten hebben.

6. Het schoonmaken van het rijtuig.

Na deze korte verkwikking moet met het schoonmaken

van het rijtuig begonnen worden, en wel op de volgende wijze :

Het rijtuig wordt buiten in de schaduw geplaatst; eerst worden de kussens goed afgeborsteld, het tapijt uitgeklopt, de bodem van het rijtuig insgelijks behoorlijk schoon gemaakt en de losse stof door middel van een veëren pluim verwijderd; daarna worden de bak en het onderstel met eenige gieters water overgoten, om het vastgekleefde vuil te doen losweeken. *) Bevinden zich spatschermen aan den wagen, dan moeten die van onderen met een borstel nat afgenomen worden, en daarna wascht men ze van boven af met spons en zeemlap; ook de kap wordt daarmede afgenomen, waarna men het houtwerk nogmaals met schoon water afspoelt. Met de borstels ga men steeds voorzichtig om, en zorgte dat de wagen nooit met den houten kant daarvan gestooten worde, want daardoor komen er krassen in de verw en de vernis gaat er af.

Als de constructie van den wagen het toelaat, maakt men gebruik van de wip; deze plaatst men midden onder de as, waardoor men dan beide raderen van den

*) Een zorgzaam koetsier, die hart voor zijn spullen heeft, zal, als hij met een beslikt rijtuig te huis komt, dit nooit tot den volgenden dag staan laten, doch, zoodra hij de paarden geholpen heeft, ongezien uur of weder, onmiddellijk schoonmaken, althans er het ruwe slik afwasschen, hetgeen dan niet alleen gemakkelijker gaat dan wanneer het er op vastgedroogd is, maar ook voor den glans op het rijtuig veel beter is; eegmaal opgedroogde slik laat doorgaans vlekken na. In drukke avonddiensten houdt men er dan ook gewoonlijk een avond-rijtuig op na, waaraan niet veel te bederven is, en tot den volgenden morgen wel kan blijven staan.

Men vergeet ook niet, dat voor het deugdelijk schoonwasschen van een rijtuig, waaraan het slik gedroogd is, zeker 2½ uur noodig is, terwijl, wanneer men datzelfde rijtuig bij het te huis komen onder handen neemt, één uur voldoende zal zijn.

grond opheffen kan; het rad wascht men volgenderwijze: men begint, aan de achterzijde van het wiel staande, bij den navel, en vervolgens bij de speeken en velgen; — hierna plaatst men zich aan de voorzijde van het rad en wascht de genoemde deelen van dien kant; daarna wascht men het wiel aan de binnenzijde, insgelijks beginnende bij den navel.

Is het slik er nu af, dan laat men het rad ronddraaien en, zooals reeds gezegd is, wordt dit met schoonwater afgespoeld.

De reden, waarom ik het schoonmaken der wielen nogmaals zoo bepaald behandel, is, omdat men daarbij zelden goed te werk gaat, en men met de velgen in plaats van met den navel begint. Daar de velgen doorgaans het vuilst zijn, is het beter, met den navel te beginnen, daar door het afdruipe van het water het vuil aan de velgen al vast losweekt. *) Bij het wasschen van den wagen moet bovendien naar een vast systeem te werk gegaan worden. Men mag een plaats niet verlaten voor zij volkomen schoon is. Het bovengedeelte moet steeds eerst gewasschen worden, opdat het vuil van onderen door den drup zoo veel mogelijk losweekt en afgespoeld wordt. Met schoon water moet niet te zuinig omgegaan worden, want hoe meer men daarvan gebruikt, zooveel te gemakkelijker en spoediger is de wagen gereinigd. Voor het houtwerk moet men regenwater gebruiken, daar dit

*) Vele koetsiers hebben de slechte gewoonte, bij het schoonmaken van wielen zoogenaamde speeken-borstels te gebruiken; een zorgzaam koetsier zal zulks nooit doen, en begrijpen dat de verw noodwendig daarvan lijden moet; alleen met behulp van spons en zeemlap maakt hij de wielen schoon, hoe beslikt ze ook zijn.

aan het vernis een bijzonderen glans verleent. Zoodra het rijtuig nu van al het vuil gezuiverd is, moet het nogmaals volkomen afgewreven en afgenomen worden. Hiertoe heeft men ten eersten noodig een zeemleëren lap voor het houtwerk, en een tweeden voor den kap en het onderstel. Men begint met het afnemen van den kap en daarna van den bok. Men vergete ook niet de ruiten; ook zette men de portieren open bij het afwaschen van den bok, opdat het water niet tusschen de scharnieren hangen blijve, doch onmiddellijk opdroge.

Is het houtwerk nu behoorlijk afgenomen, dan gaat men aan het onderstel, en hierbij moet men de grootste voorzichtigheid in acht nemen met de veëren. Zeer dikwijls gebeurt het, dat het water tusschen de bladen der veëren doordringt, waardoor de veëren later roesten, of bij het gebruik van het rijtuig het roestwater er uit spat tegen de veëren.

Om dit te voorkomen, is het raadzaam, zich op de trede van den wagen te plaatsen en daardoor den bak op de veëren te doen schommelen, hierdoor wordt het water tusschen de bladen uitgeperst en heeft men gelegenheid, het men den zeemlap af te vegen. Na het schoonmaken moet de geheele wagen nogmaals zoo accuraat mogelijk afgeveegd worden, zoodat er geen druppel of zandkorreltje aan te ontdekken is. Bij het afzeemen van den wagen moet nauwkeurig nagegaan worden, of ook een moër of schroef losgegaan of beschadigd is, ten einde in dat geval zulks onmiddellijk te kunnen laten repareren.

Ook kan men bij gelegenheid, dat het rad ronddraait, onderzoeken of het nog voldoende gesmeerd is, en wel hieraan, of het gemakkelijk of moeilijk loopt.

7. Het poetsen der pleten of koperen deelen en der glazen
van het rijtuig.

Wanneer het rijtuig nu zoover klaar is, gaat men over tot het poetsen der blanke deelen. Hiertoe is gewreven houtskool met zoete olie het best geschikt. Dit poetsmiddel wordt met een wollen lapje op de plaatsen gesmeerd, die men poetsen wil; met een ander lapje wrijft men ze droog, om ze daarna met een zacht leëren lapje zoo lang na te wrijven, tot men den verlangden glans heeft. Open gewerkte ornamenten, zooals krukken aan portieren, poetst men het best met meel van herts-hoorn en spiritus; men brengt er dit ook met een lapje op, doch poetst het met een borsteltje uit.

Ten slotte worden dan de ruiten (nadat zij met een leëren lap afgenomen zijn) met een zijden doek of met vloeipapier schoon gewreven. Nadat dit geschied is, worden zij naar beneden gelaten en de portieren geopend, om, wanneer de omstandigheid zulks toelaat, den wagen, voor hij in het koetshuis teruggebracht wordt, nog een uurtje te laten uitluchten.

8. Het schoonmaken en poetsen van het tuig.

Het tuig kan men het best poetsen als het hangt op een tuigenbok, ook wel stomme knecht genaamd. Van binnen en van buiten wordt het eerst behoorlijk afgesponst en daarna met een daartoe bestemden leëren lap afgenomen. Bij het grondig schoonmaken moet men niet alleen het gareel losgespen, doch alle gespen losmaken, opdat op de verborgene plaatsen, zooals b. v. onder de gespen, niet het geringste stof of vuil aanwezig blijve.

Ook moet men bij zoodanig schoonmaken alle deelen behoorlijk nazien en, wordt er een slechte plaats gevonden, deze onmiddellijk laten repareren.

Nadat het tuig aldus behoorlijk schoon gemaakt is, moet men, al naar het noodig is, op het geheele tuig of wel op enkele plaatsen, met een smeërborstel dun glimsmeë opbrengen, en het daarna met den poetsborstel uitborstelen, totdat men den noodigen glans verkrijgt.

Hierna poetst men de blanke deelen, enz. op dezelfde wijze en met dezelfde middelen, als dit bij het schoonmaken van den wagen is aangegeven.

Nu volgt nog dat gedeelte van het tuig, dat van verlakt leër vervaardigd is. Dit wordt met een schoonen doek (die niet pluist) opgewreven, nu haalt men de teugels (niet gedraaid) door de ringen, gespt stang en trens in, en nu wordt het tuig in de tuigenkamer opgehangen. *)

Indien men geen goed vertrek voor de tuigen heeft, moet daartoe een geschikte plaats in het koetshuis gezocht worden; het tuig mag nooit in den paardenstal bewaard worden, daar het aldaar onder allerlei ongunstige omstandigheden aanmerkelijk schade lijdt.

Zooëven sprak ik alleen van het ingespen, niet van het poetsen der stang. Dit laatste moet steeds na elken rit (al is het ook midden in den nacht) onmiddellijk plaats

*) De schrijver schijnt er de voorkeur aan te geven, de tuigen op te hangen met stang en trens; bij drukke diensten is dit niet te verwerpen van die tuigen, welke men dagelijks gebruikt, doch overigens is het toch netter, er een stangenbord op na te houden; een koetsier met liefhebberij weet van zulk een bord iets te maken, dat den stal werkelijk versiert; daarbij kan men dan de stangen ook beter onderhouden, en is het aan te raden, al de stangen en trensen, die men niet dagelijks gebruikt, in de olie te houden, ter voorkoming van roestvlekken.

hebben; anders toch komt er roest in, hetgeen later de grootste moeite kost, er uit te krijgen. Daarom is het onmiddellijk schoonmaken een eerste vereischte.

Het poetsen van stang en trens geschiedt op de volgende wijze het best; nadat beiden van het hoofdstel afgegespt zijn, worden zij met de bloote hand met nat zand afgeschuurd, hierna afgespoeld en dan met een zeemleëren lap afgedroogd, ten slotte met een daartoe geschikt poeder, dat met zoete olie vermengd is, afgeveegd en met een poetsleër nagepolijst. *)

9. Algemeene dienstregeling.

Een koetsier, die van orde houdt, zal des voormiddags voldoende werk hebben, door stal, paarden, wagen en tuig op de aangegevene wijze schoon te maken en te poetsen. Daarom moet hij er tijdig mede beginnen, zoo hij ten minste om elf uur met alles klaar wil zijn, want dat is het uur, waarop de paarden hun tweede voër moeten ontvangen. Ook moet dan de paillasse weder eens opgeschud worden. Is dit alles nu afgeloopen, dan zal hij zich zelve wasschen en aankleeden, om elk oogenblik gereed te zijn, zoo hem bevelen gezonden worden. Zoolang de koetsier niet volkomen zeker weet, dat hij vrij is, mag hij zich, uitgezonderd om te gaan eten, nooit uit de nabijheid van den stal verwijderen.

*) Het schuren met zand heeft ook veel tegen, namelijk dat daardoor ontelbare krassen op de stangen komen en het polijst er afgaat. Mooier blijven de stangen, door ze eenvoudig in schoon water af te wasschen, met een zeemleëren lap af te drogen, dan met de bloote hand verder droog te wrijven, en vervolgens met een olielap na te wrijven. Hierbij is echter bepaald een goede wil van den koetsier van groote waarde.

Een vlijtig mensch zal den geheelen dag voldoende gelegenheid vinden, om den tijd nuttig door te brengen.

Des namiddags om drie uur moeten de paarden drinken, hierna geeft men hun de derde portie haver en legt het stroo op nieuw te recht. Is de koetsier uit rijden geweest en komt hij tijdig genoeg te huis om, na eerst behoorlijk zijn paarden verzorgd te hebben, wagen en tuig nog te kunnen schoonmaken, dan moet hij dit niet nalaten, want zoodra het vuil daaraan vast droogt, is zulks nadeelig; ook is het dan den volgenden dag veel moeilijker schoon te krijgen.

Bovendien komt dit vooruit werken den koetsier den volgenden dag goed te pas.

Des zomers wordt dan 's avonds om 6 uur en des winters om 7 uur afgevoërd; men moet dan tevens de mat opnemen en het stroo behoorlijk tot een nachtleger opschudden. Een half uur later wordt het laatste hooi in de ruif gedaan; gelijktijdig maakt men de neusketting los en neemt het dek af, tenzij de stal koud is, in welk geval men het dek opliggen laat.

Voor paarden, die 's nachts onrustig zijn, is het noodzakelijk, het hooi 's avonds in twee keeren te geven en wel den laatsten keer tegen tien uur. Hierdoor geeft men het meerdere bezigheid.

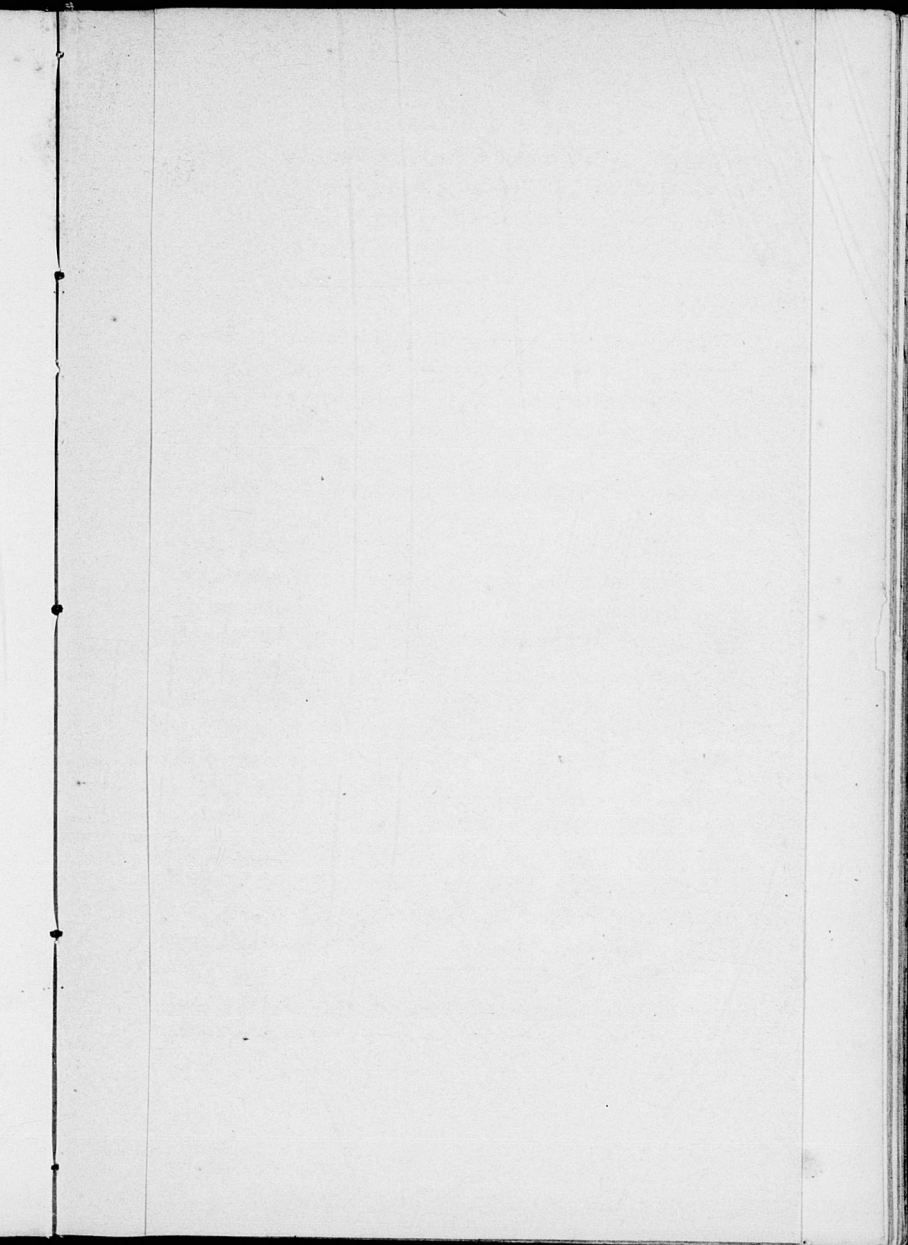
Het is ook goed dat de koetsier, voor hij naar bed gaat, den stal nog eens naziet; heeft het een of ander paard het stroo in wanorde gebracht, dan brengt hij dit weder terecht. Zeer wenschelijk is het nog, dat de slaappleaats van den koetsier in de onmiddellijke nabijheid zij, opdat, wanneer er 's nachts iets bij de paarden voorvalt, hij er onmiddellijk kan bij zijn om de zaak te verhelpen.

In groote etablissementen, b. v. vorstelijke stallen, is steeds een dag- en nachtwacht op post; natuurlijk is zulks op kleinere stallen niet doenlijk.

10. Het dagelijksch werk voor het paard.

Om de paarden in een behoorlijken staat te houden, moeten zij, met inachtneming eener verstandige behandeling, dagelijks minstens een paar uur werken. Wanneer men niet genoeg voor hen te doen heeft, moet de koetsier hen voor den wagen of onder den man afrijden, opdat hun de dartelheid ontnomen en voor hunne gezondheid gezorgd worde. Dit gebeurt het best des morgens na de eerste haver en nadat hun alleen het haar even glad geborsteld is. Daarvan te huis gekomen, geeft men dan eerst het hooi en maakt hen voor goed schoon. Menige eigenaar van paarden, en ook sommige koetsiers, meenen de paarden al zeer te sparen, als zij hen dikwijls dagen achtereen op stal laten. De ondervindig heeft bewezen, dat dit verkeerd is, want overmatige rust werkt in vele gevallen hoogst nadeelig. Men moet dus bij het beginsel blijven, om den dieren dagelijks voldoende beweging te geven.

Bij het afrijden der paarden, dat gewoonlijk aan den koetsier alleen wordt overgelaten, moet van de twee uur, die hij uitblijft, het eerste en laatste kwartier in stap gereden worden. Dit geschiedt daarom, opdat de paarden in het begin trapsgewijze aan het loopen komen zullen en niet onmiddellijk na het voër te sterk zouden worden aangepakt, en bij hunne 'thuiskomst niet te warm op stal komen zouden. Als het mogelijk is, moet dit laatste



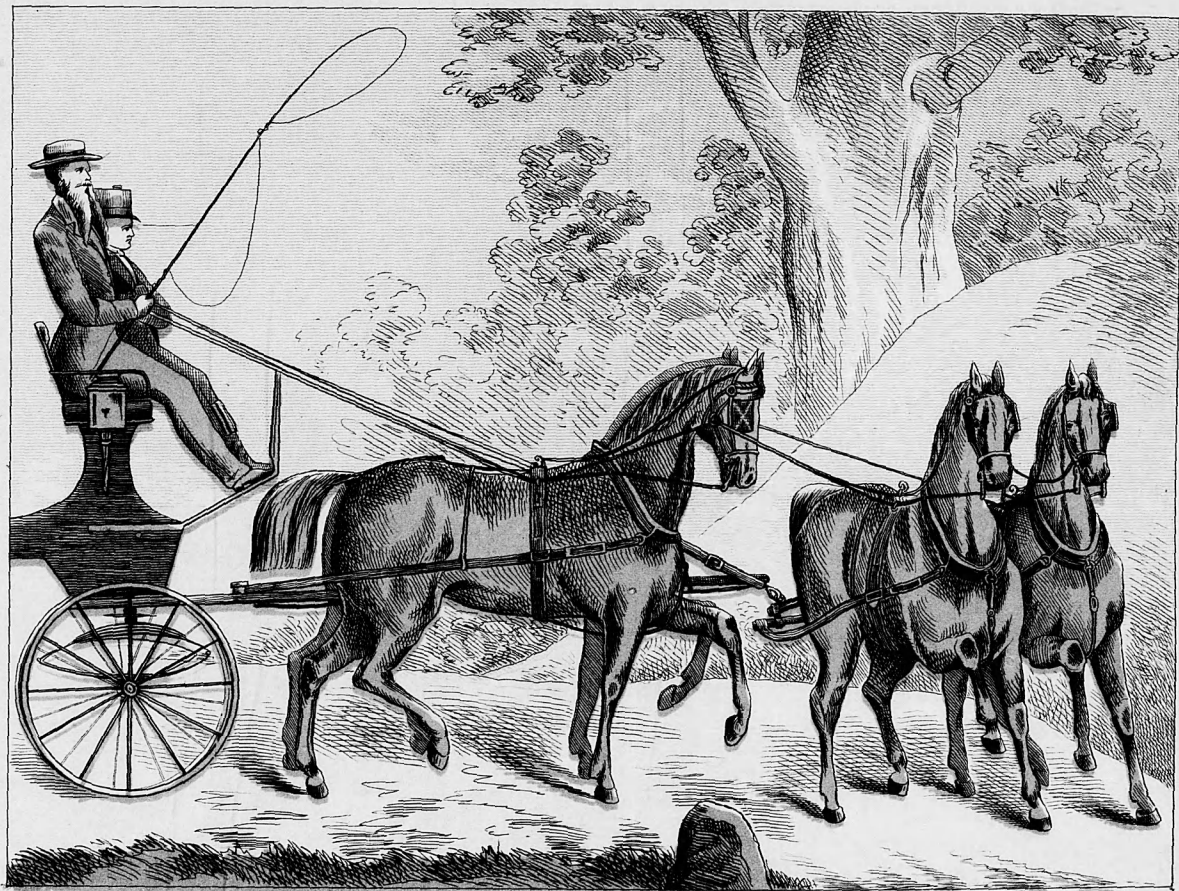
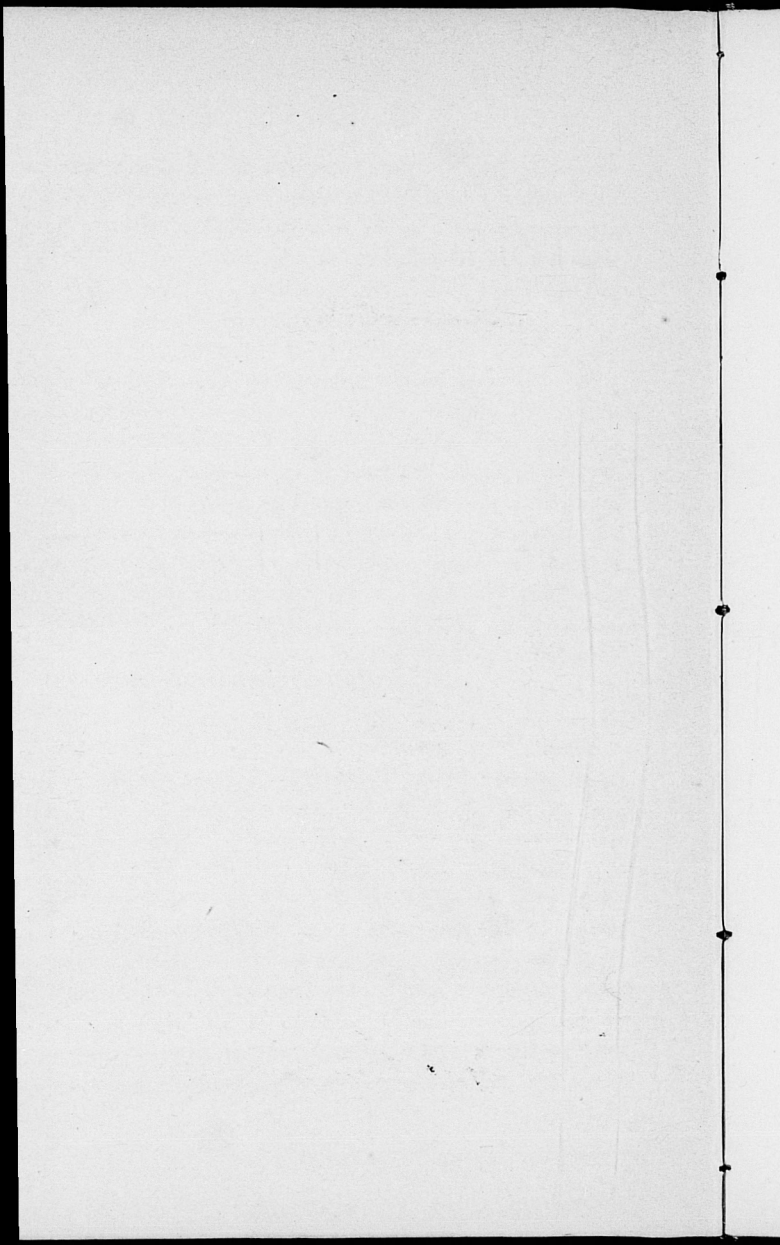


Fig. 15. *Eene naar den regel aangespannen en in eene rechte wending
geed gereden vierspan.*



als vaste regel worden aangenomen. Men kan dezen regel echter niet altijd toepassen, daar men zeer dikwijls aan tijd gebonden is, en er niets overblijft dan van het begin tot het einde in draf te blijven.

11. De verzorging bij tehuiskomst na het rijden.

Ingevolge het laatste gedeelte van het vorige hoofdstuk komen de paarden verhit te huis; het is daarom dan goed, indien er althans gelegenheid toe bestaat, de paarden zoolang aan de hand te laten afstappen, totdat ze behoorlijk afgekoeld zijn; natuurlijk spant men ze eerst van den wagen en maakt hun buiksingel wat lossen; zijn ze echter zoodanig verhit dat ze van zweet druipen, dan moet men hen ook het tuig afnemen en hen eerst, na hen met een zweetmes van het zweet ontdaan te hebben, laten rondstappen; — alleen als het slecht weder is, wijkt men van dien regel af en zet hen onmiddellijk op stal.

Menig heer verlangt van zijn koetsier dat hij een span paarden, doornat van zweet, zonder hulp droog wrijven zal; dit is echter voor één man niet te doen, zonder een der paarden, misschien wel beiden, er aan te wagen; want hoe vlijtiger hij de eene zijde van het paard met de stroowisch bewerkt, des te meer zal de andere zijde van koude en nat te lijden hebben. Als men niet genoeg stalpersoneel heeft om het droogwrijven door vier of vijf man te doen verrichten, is het beter, dit geheel achterwege te laten; verkieselijker is het dan, het paard een paar wollen dekken over te doen, nadat men het zoo goed mogelijk door middel van een

zweetmes en doeken droog gemaakt en daarna het haar met een stroowisch glad gewreven heeft. Op deze wijze laat men het paard langzaam uitzweeten en afkoelen. In dien tusschentijd kan men de hoeven nazien en uitwasschen. Dit is na elken rit niet alleen voor de zindelijkheid maar ook voorzichtigheidshalve zeer aan te bevelen. Want zeer dikwijls kan een spijker of iets dergelijks in de hoof geraakt zijn, en wordt zulks niet onmiddellijk ontdekt, dan kan dat den volgenden dag zeer verergerd zijn, het paard veel pijn veroorzaken en groote schade daaruit ontstaan. Daarentegen leert ons de ondervinding, dat, als men zoo iets terstond verhelpt, de verwonding in de meeste gevallen zonder eenige stoornis en nadeelige gevolgen afloopt. Zoodra echter het paard begint op te drogen, doet men het de buiksingel af, om de natuur daarin te hulp te komen en, nadat het onder het losse dek geheel opgedroogd is, moet het grondig volgens het reeds opgegeven voorschrift gepoetst worden.

12. Het scheren van het paard.

Paarden met dik winterhaar zweeten in den regel bij de geringste krachtsinspanning en zijn niet dan met groote moeite droog te krijgen. Voor deugdelijke paarden is het een ware weldaad, als hun lang winterhaar (tegen het einde van November of begin van December) afgeknipt wordt. Vroeger was dit zeer moeilijk, tijdroovend en kostbaar, daar het geheele paard door middel van kam en schaar geknipt moest worden; slechts weinige koetsiers verstonden dit en deze weinigen lieten zich

schromelijk duur betalen; tegenwoordig is echter het scheren van een paard door de uitvinding van eene scheermachine aanmerkelijk gemakkelijker gemaakt. Ieder stalknecht, die eenigszins bevattelijk is, is in staat, met dit instrument in één dag een paard te scheren. Na het scheren moet men gedurende een paar weken zorgvuldig vermijden, het paard bij slecht weêr zonder dek buiten te laten stilstaan. Als het in beweging is, heeft men hierop minder te letten.

Zeër dikwijls ziet men, dat een paard na het scheren met elken dag vrolijker wordt en in omvang aanwint, hetgeen de moeite van het scheren dus wel beloont.

13. Het wasschen en droogwrijven van het paard.

In schier alle Engelsche stallen wordt het paard elken morgen van het hoofd tot de voeten gewasschen, in den winter even goed als in den zomer. Hiervoor heeft men een afzonderlijke plaats ingericht, die verwarmd kan worden en van een warme en koude waterleiding voorzien is. Nadat het paard gewasschen is, wordt het door drie of vier personen spoedig droog gewreven en daarna het haar glad geborsteld.

De Engelschen beweren, dat dit bijzonder goed voor de paarden is, hetgeen ik ook in het minst niet in twijfel trek. Daar het echter bij ons in Duitschland aan de noodige inrichtingen en het daartoe benodigd personeel ontbreekt, moet ik tot mijn leedwezen den raad geven, het paard maar niet te wasschen. Zelfs het wasschen der beenen moet men alleen onder die voorwaarde doen, dat zij onmiddellijk weder drooggewreven worden,

anders is het beter, het vuil door een stroowisch en borstel zoodra het droog is, er af te maken. Als schimmels of paarden met witte beenen 's nachts op vuil stroo staan, kan men de gele vlekken, welke zij daardoor aan de beenen krijgen, zelden alleen met den rosborstel verwijderen. In dit geval moeten de vuile plaatsen met een in warm zeepwater gedoopten borstel schoon gewasschen worpen. Met een zeemleëren lap haalt men er dan de groote vochtdeelen weder uit en wrijft ze met de stroowisch daarna goed droog, terwijl de rosborstel de haren dan weder glad maken moet. Luie koetsiers hebben dikwijls de slechte gewoonte om bij de tehuiskomst van een rit het vuil van de beenen wel af te wasschen, doch verzuimen uit traagheid om ze droog te wrijven en laten ze liever van zelve droog worden. Hierdoor is reeds menig gezond bruikbaar paard bedorven. Daarom is het beter, dat de eigenaar, als hij niet volkomen overtuigd is, dat zijn koetsier het goed met de paarden voorheeft, het wasschen der beenen streng verbiedt.

Insgelijks moet de koetsier, als hij met nat weêr, vooral 's winters, wanneer de sneeuw zich aan de beenen der paarden vast zet, in den stal terugkeert, met groote zorg, onmiddellijk nadat de paarden een dek overgedaan is, de beenen droogwrijven. Doet hij dit niet, dan stelt hij de paarden onverantwoordelijk bloot aan verkoudheden en vele andere kwalen; door deze nalatigheid kan b. v. mok ontstaan, een voor de paarden zeer nadeelige en door den oppasser dikwijls zeer moeielijk te genezene kwaal.

14. Het verzorgen der hoeven.

Aan de hoeven, waarvan zeer bepaald de bruikbaarheid

van het paard afhangt, moet men de grootste oplettendheid en zorgvuldigste oppassing schenken. *) Bovenal moet voor een geregeld en solied beslag zorg gedragen worden. Een paard moet, wanneer het de ijzers niet spoediger verslijt of den slechten toestand der hoeven het niet eerder gebiedt, geregeld alle vier weken beslagen worden. Solied, d. i. doelmatig kan de smid dit dan alleen doen, als de koetsier hem op de fouten of den gang der paarden opmerkzaam maakt. Het is den smid onmogelijk, vooruit op te geven, hoe lang een beslag goed kan blijven. Derhalve moet de koetsier het paard, dat nieuw beslagen is, onder het loopen nauwkeurig gadeslaan en als het dan weder beslagen wordt, zijne opmerkingen aan den smid mededeelen.

Het Engelsche beslag is het natuurlijkste en doelmatigste; het heeft daarom bij het Duitsche de voorkeur, 1°. omdat zich aan de voorijzers geen kalkoenen bevin-den, en 2°. omdat de achterijzers alleen aan de buitenzijde van een kalkoen voorzien zijn, waardoor het den paarden mogelijk is, gelijkmatig en gemakkelijk te gaan.

Verder kiest men voor hoefsmid hem, die zich door zijn goed werken den besten naam verworven heeft; ja, al woont dergelijke smid ook een eind ver, deze moeite moet niet afschrikken, want het is voor de dieren, en tevens indirect voor den eigenaar, van te groot belang.

Is de koetsier voornemens, de paarden te doen beslaan, dan moet hij den avond te voren de hoeven met voch-

*) Katechismus des Hufbeschlagens von C. Ih. Walsher (Leipzig J. J. Weber, 1867). Een uitmuntend boek, hetwelk iedereen tot eigen onderricht ten zeerste aan te bevelen is.

tige koemest inslaan, opdat ze behoorlijk week worden, ten einde het werk van den smid daardoor gemakkelijker te maken. De smid mag het ijzer nooit gloeiend, maar wel in een even verwarmden staat aanpassen. Ook is het aan te bevelen, de hoeven 's avonds, na het beslaan, nogmaals in te slaan, waardoor de ligging der nieuwe ijzers nog steviger en gemakkelijker wordt. Verder is het zeer dienstig, de voorhoeven tweemaal per week 's avonds met koemest in te slaan als de paarden veel op geplaveide of straatwegen lopen moeten. *) Hierdoor droogt de hoof niet te veel uit en behoudt ze de noodige elasticiteit. Met vochtig weêr moet men dit echter niet doen.

Sommige stalknechten meenen al zeer goed te doen, wanneer zij de hoeven bijna iederen avond in de koemest zetten.

Dit is echter even nadeelig als dat men het geheel achterwege laat; want door hiervan te veel gebruik te maken, worden de hoeven te veel verweekt en tengevolge daarvan veel nadeel aan het paard toegebracht.

Bij paarden, welke schrale hoeven hebben, moet men

*) Ofschoon ik het met den schrijver geheel eens ben over het nuttige van het inslaan der hoeven, heb ik toch op de wijze, die hij aangeeft, eene kleine aanmerking. Men slaat de hoeven in om ze week, elastisch te houden; koemest echter trekt uit en moet dus uitdrogend werken. Niet in het eerste oogenblik, doch een poos nadat de hoof van de koemest ontdaan is, wordt zij droger dan ze vóór het gebruik der koemest was; droge hoeven moeten pijnlijk zijn; het is daarom aan te raden, de hoeven, na ze van de koemest behoorlijk ontdaan te hebben, aan de biunenzijde met vet in te smeren, niet met traan, daar dit ook een opdrogend vet is, doch b. v. met een mengsel van talk en paardenvet, dit warm gemaakt, en dan met een kwast in de hoof gesmeerd.

smeersel voor de hoeven gebruiken uit de volgende bestanddeelen: 2 lood gele was, 4 lood koevet, 6 lood traan. Deze ingrediënten moeten warm opgelost en met een weinig zwartsel vermengd worden. Door dit middel wordt het beste gevolg bereikt. Over het schoonmaken van de hoeven, hetgeen in het bijzonder tot eene goede oppassing van het paard behoort, is reeds in het hoofdstuk over het „Poetsen van het paard” het noodige aangestipt, hetwelk niet over het hoofd mag gezien worden.

15. Het smeren van den wagen en het behoud van den kap.

Een oud Duitsch spreekwoord zegt:

„Wer gut schmärt der Gut fährt.”

Ongelukkig worden deze woorden door luie of onverschillige koetsiers dikwijls in den wind geslagen, want niet zelden smeren zij eerst dan het rijtuig, als de assen beginnen te piepen. Hierdoor worden de assen totaal bedorven, terwijl het den paarden het trekken op een overantwoordelijke wijze bemoeielijkt. Hoe dikwijls de assen moeten gesmeerd worden, is over het algemeen niet te bepalen.

Het smeren hangt veel af van de deugd der assen, en ook daarvan, hoe dikwijls de wagen gebruikt wordt. Ieder oplettend koetsier zal door een goed nagaan steeds vooruit weten, wanneer het noodig is, de assen te smeren. Ook kan men bij het wasschen van het rad nagaan, of smeren noodig is (hierop is reeds in het hoofdstuk, handelende over het schoonmaken van den wagen, de aandacht gevestigd).

Het meest gebruikt men tegenwoordig wagens met

patentassen. Deze moeten bij het smeren met de grootste oplettendheid schoon gemaakt worden, er mag zich geen enkel zandkorreltje in de bus of aan de as bevinden, want door de wrijving daarvan is reeds meermalen een as warm gelopen, en werden dientengevolge bus en as geheel bedorven. Insgelijks moet men er bij gewone smeerassen op letten, want dan blijft het smeer langer op de assen en loopt de wagen aanmerkelijk gemakkelijker.

Tot het smeren van patentassen is, volgens mijne ervaring, het beste te gebruiken: gezuiverd klauwenvet. Voor gewone assen daarentegen des zomers varkensreuzel met boomolie vermengd, en 's winters alleen boomolie *).

De assen mogen echter nooit vaker gesmeerd worden dan noodzakelijk is, want het overdadige vet loopt dan uit de bussen langs de raderen naar onderen, waardoor ze er smerig gaan uitzien. Overigens is het smeren van den wagen niet zoo gemakkelijk als menigeen zich voorstelt; ieder beginnend koetsier moet zich hierin door een bekwaren stalknecht of door een wagenfabrikant grondig laten onderrichten.

Het smeren van het kringwerk mag evenmin verzuimd worden, als dat der assen, want daardoor wordt den paarden het werk bij het draaien veel gemakkelijker gemaakt.

Ook hangt hiervan zeer veel het sierlijk rijden van hoeken af. De krans moet telkenmale, als men den wagen gebruikt heeft, met een weinig boomolie of met zeep gesmeerd worden; de olie moet men er zeer dun op

*) Boomolie is opdrogend; voor het smeren van assen is dierlijk vet en dierlijke olie beter aan te raden, daar zij beter vloeibaar blijven.

smeren, anders wordt het voorstel door het rijden vuil en vet; de zeep is op den duur niet zoo vet, maar zij maakt den wagen minder vuil en kan door afwasschen gemakkelijker verwijderd worden.

De kap, die zoodanig ingericht is, dat men haar neêr doen kan, is in den regel van verlakt leêr; wordt dit door het vele gebruik hard, dan moet men het met boomolie inwrijven; de olie mag er echter niet dik opblijven, want dan verliest het leêr zijn glans, dit moet daarom met een doek, die niet pluist, uitgewreven worden. De kap van gewoon leêr moet met vet, vermengd met zwartsel, ingesmeerd worden. Hiertoe neemt men het volgende mengsel: $\frac{1}{4}$ pond fijn gestampt was in 4 lood pijnboomen-olie koud opgelost (waartoe drie à vier dagen noodig zijn), en hierbij 1 pond zuiver, gesmolten varkensreuzel en een weinig zwartsel. Des winters kan men hierbij ook een weinig boomolie voegen. Het geheel moet zoo lang geroerd worden, tot het volkomen koud is en er als schoensmeêr uitziet.

Nadat van den kap het vuil verwijderd is, smeert men er dit mengsel met een harden borstel op en wrijft het met een wollen lap uit, waardoor men een fraaien glans verkrijgt alsof het leêr gepoetst ware.

Aan dit smeersel moet boven alle anderen de voorkeur gegeven worden; laten tijd en omstandigheid echter niet toe, dergelijk smeersel te gebruiken, dan neemt men eenvoudig boomolie met zwartsel. Nooit moet men echter daartoe traan gebruiken, want deze verspreidt een ondragelijke lucht. Als men den kap smeren wil, kiest men liefst een dag uit als het geregend heeft, hetgeen dit voordeel geeft, dat men er niet ommiddellĳk versche stof

op krijgt. Wordt de kap neêrgedaan, dan moet men er nauwkeurig acht op geven, dat hij in regelmatige vouwen te liggen komt. Nooit mag de kap achteloos neêrgeslagen worden,

1° omdat dit op den kenner een slechten indruk maakt, en ten

2° omdat het zeer nadeelig voor het leêr is.

16. Het smeren van het tuig.

Het tuig moet, om het langen tijd in bruikbaren staat te houden, van tijd tot tijd ingesmeerd worden.

Dit moet telkens plaats hebben, als men er een flinke regenbui op gekregen heeft. Vooral des winters mag dit niet verzuimd worden.

Voor dat men begint te smeren, moet men oude vastgedroogde vlekken en vuil er afmaken; ook dient men dan alle schroeven los te doen, zoodat het leder daaronder, evenals onder de gespen, een goede beurt krijgt; ook moet ik nog opmerken, dat men hiervoor hetzelfde smeer gebruiken kan, dat ik tot het smeren van den kap aanbevolen heb; het moet er op dezelfde wijze opgedaan en uitgewreven worden.

Den stalknecht, die persoonlijk het smeer voor het tuig wil gereed maken, zij het volgende mengsel aanbevolen: 1 pond fijn gestampte was moet in 3 kwart kan regenwater zoo lang gekookt worden tot het opgelost is; vervolgens doet men er een half pond fijne witte suiker en $2\frac{1}{2}$ lood zuivere potasch bij. Hierop moet het geheel nog eenigen tijd zachtjes doorkoken. Als het nu van het vuur genomen wordt, moet men het zoolang roeren tot het volkomen koud is.

Voor dat men het dan gebruikt, doet men er zooveel zwartsel bij, dat het aan het leër een mooien zwarten glans geeft.

17. Het bewaren en het behoud der zweep.

Een goede zweep is voor den koetsier een onontbeerlijk voorwerp en voor de equipage een sieraad. Alleen door onkundige of luie koetsiers wordt de zweep als een onbeduidend bijkomend artikel beschouwd; hij zal haar, nadat hij haar gebruikt heeft, in den een of anderen hoek werpen, waaruit men haar later krom en scheef weêr te voorschijn haalt, eene handelwijze, die de grootste slordigheid verraaft.

Ook de zweep moet zorgvuldig bewaard worden; nooit mag zij aan den muur gehangen of in een hoek geplaatst worden; zij moet steeds aan den slag opgehangen worden en wel zoodanig, dat de boog steeds recht in zijn vouw blijft.

De slag der zweep moet van een klein groen of wit koordje voorzien zijn, en zoodra hij maar eenigszins vuil wordt, met een zeemleëren lap afgenomen, schoon gemaakt en met oker weder wit geverwd worden; is de verv opgedroogd, dan moet de slag met een schoon lapje afgewreven worden, opdat paarden en tuigen door de oker niet vuil worden.

18. Het bewaren en gebruik der livrei.

De livrei van den koetsier moet telkens, nadat hij ze gebruikt heeft, zorgvuldig schoon gemaakt worden. Elken

dag moet hij een schoonen witten das omdoen; deze moet van slippers voorzien zijn, en wel zoo, dat, na er een platten knoop in gelegd te hebben, hij de einden over den knoop over elkander kan slaan; vervolgens moet hij ze op den knoop door een eenvoudige doekspeld vastmaken, en dan moeten zij nog lang genoeg zijn om ze onder het vest te kunnen bergen. Nooit mag een koetsier een das met een strik dragen, want dat geeft hem het aanzien van een koffiehuis knecht, en dergelijke kleeding past in het geheel niet voor een koetsier.

Ook moet hij steeds van schoone en goede handschoenen voorzien zijn.

Bij het tuigen en aftuigen, evenals bij het in- en uitspannen, moet hij een wit linnen voorschoot dragen, 't welk zoo lang zijn moet, dat het hem de borst en grootendeels de beenen bedekt, ten einde te vermijden, dat de kleeding bij het bovenvermelde werk vuil wordt.

Het is raadzaam, dat de koetsier, ook zelfs des zomers, steeds zijn overjas bij zich heeft; deze moet, behoorlijk toegeknoopt en opgevouwen, met de armen naar binnen en de borst met de knopen naar buiten, op den bok gelegd worden, zoodat het bovengedeelte ongeveer half achter van den bok hangt. Het zal wel overbodig zijn, hierbij te vermelden, dat, als een huisknecht of palfrenier met het rijtuig meêgaat, deze zijn overjas op dezelfde wijze neêrleggen moet.

E I N D E.

INHOUD.

1^e AFDEELING.

KOETSIER EN PAARD.

	Bladz.
1. Noodzakelijke eigenschappen van den koetsier	1
2. Behandeling van het paard op stal	7
3. De bestraffing van het paard	10
4. Het tuigen en aanspannen	1.
5. De stelling der teugels, de juiste ligging van het tuig en de wijze van gebruik van stang, trens- en opzettengel	17
6. Het juist aanspannen	32
7. Over het zitten en de houding van den koetsier op den bok . .	43
8. De eigenschappen der hand.	47
9. De handhoning van den teugel, en hoe men er zich van bedient	48
10. De houding en het gebruik der zweep.	57

2^e AFDEELING.

HET VAN DEN BOK RIJDEN.

1. Het signaal en het geven van hulp bij het wegrijden.	61
2. Het voorrijden en pareeren	64
3. Het wagenrijden in het algemeen	67
a. Het stapvoets rijden. b. Het rijden in draf. c. Het rijden van wendingen. d. Het inrijden in een andere straat. e. Het inrijden in eene poort. f. Het rijden op bergachtig terrein,	

g. Het rijden op een oneffen hobbeligen weg. h. Het (achter- uit) terugzetten der equipage.	
4. Regelen bij het rijden door de stad	80
5. Regelen bij het wandelrijden	84
6. Regelen bij het rijden van lange touren buiten de stad.	85
7. Regelen bij het verwisselen van paarden op verschillende stations	88
8. Het van den bok rijden van vier paarden	90
Het tot stilstaan brengen.	
9. Het arren	97
10. Algemeene regelen bij het van den bok rijden	98

3^e AFDEELING.

ONDERRICHT IN HET VAN DEN BOK RIJDEN EN HET DRESSEEREN VAN PAARDEN.

1. Mededeelingen over het onderricht in het van den bok rijden .	161
2. Over het africhten van wagenpaarden	166
3. Hoe men de paarden zekere ondeugden kan afleeren	122

4^e AFDEELING.

HET AANSCHAFFEN EN BEWAREN VAN HET MATERIEEL.

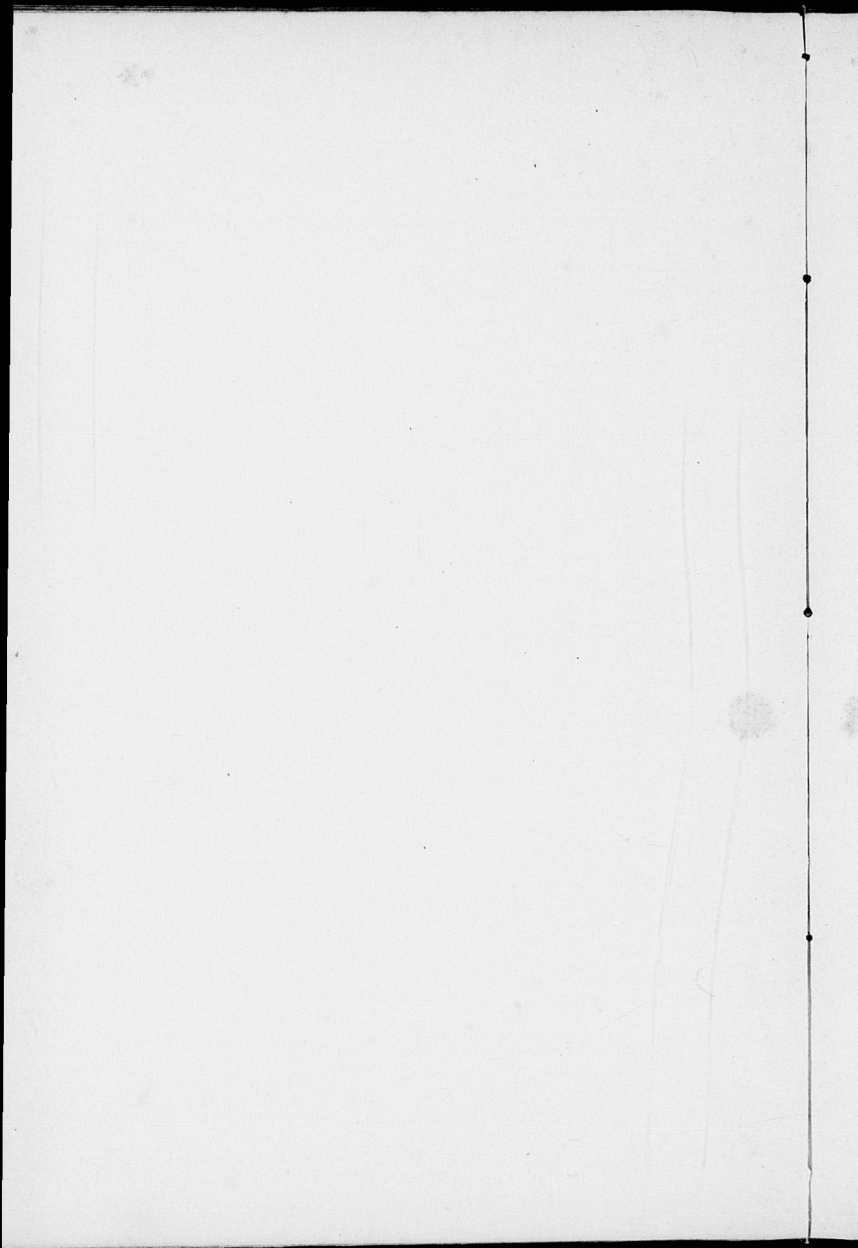
1. Inrichting van den stal	139
2. Het voeder	141
3. De tijd van het voeren	142
4. Het drinken	143
5. Ligte purgeer- en bloedzuiverende middelen.	145

5^e AFDEELING.

STALDIENST.

1. De gereedschappen in den stal	147
2. Instructies voor den staldienst	148
3. Het poetsen der paarden	149
4. De paillasse (het strooleger) en de inrichting er van	151
5. Het ontbijtuur van den stalknecht.	152

6. Het schoonmaken van het rijtuig	152
7. Het poetsen der pleten of koperen deelen en der glazen van het rijtuig	156
8. Het schoonmaken van het tuig	156
9. Algemeene regelen	158
10. Het dagelijksch werk van het paard	160
11. De verzorging bij tehuiskomst na het rijden	161
12. Het scheren van het paard	162
13. Het wasschen en droogwrijven van het paard	163
14. Het verzorgen der hoeven	164
15. Het smeren van den wagen en het behoud van den kap	167
16. Het smeren van het tuig	170
17. Het bewaren en het behoud der zweep	171
18. Het bewaren en gebruik der livrei	171



DE RIJKUNST.

