

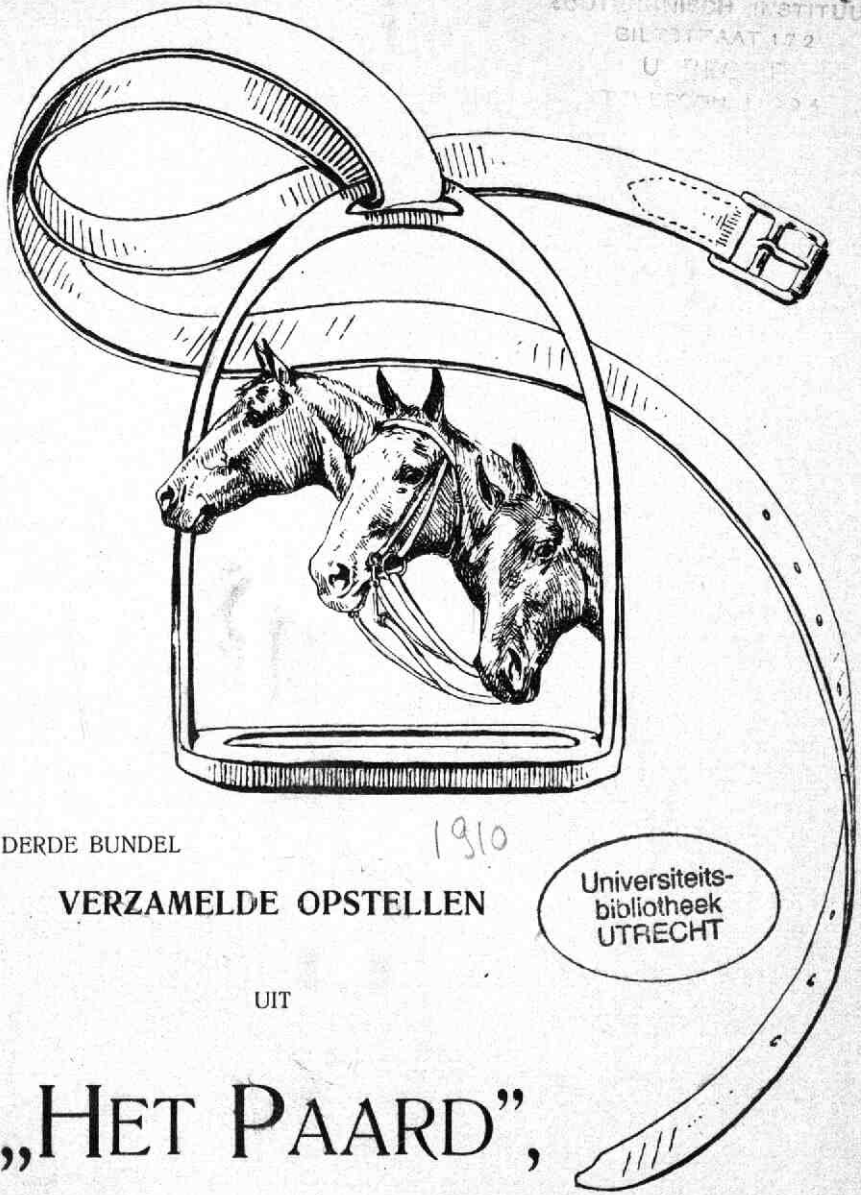


# **Verzamelde opstellen uit "Het paard", geïll. weekblad voor fokkers, houders en liefhebbers van paarden. - Dl.3**

<https://hdl.handle.net/1874/30362>

U/B 1775-  
TER RECENSIE

ZOOTECHNISCH INSTITUUT  
GILDESTRAAT 172  
U TRECHT  
TELEFOON 1 234



DERDE BUNDEL

1910

VERZAMELDE OPSTELLEN

Universiteits-  
bibliotheek  
UTRECHT

UIT

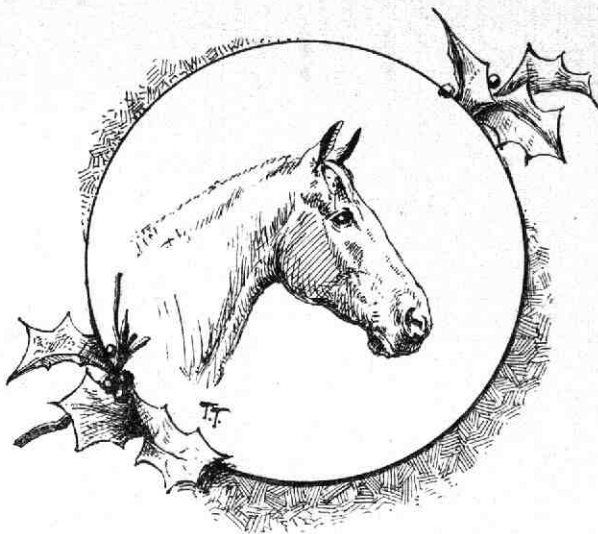
„HET PAARD”,

GEILL. WEEKBLAD VOOR FOKKERS, HOUDERS  
EN LIEFHEBBERS VAN PAARDEN. :: :: ::

HOOFDREDACTEUR-UITGEVER: A. W. HEIDEMA, GRONINGEN.

Bibliotheek der  
Rijksuniversiteit te Utrecht  
Afd. Diergeneeskunde





#### VOORBERICHT 1<sup>STE</sup> BUNDEL, 1906.

*Meermalen is ons de vraag gesteld waarom „Het Paard” niet meer in het boekformaat, waarin het van 1895—’99 als maandblad verscheen, werd uitgegeven. Het korte, zakelijke antwoord hierop luidt: „er waren te veel materiele bezwaren aan die wijze van uitgaaf verbonden, terwijl ook het zoo gewenschte actueel blijven van tal van berichten te weinig mogelijk was”.*

*Indien thans, door de verwerkte stof te vereenigen tot een afzonderlijk deeltje, aan den wensch van velen, die een jaargang niet week op week wenschten te verzamelen en toch den hoofdinhoud van het blad willen bewaren, voldaan is — indien bovendien het werk een plaatsje waardig gekeurd wordt op het boekenrek onzer Nederlandsche paardenliefhebbers, dan is daarmee een illusie van de Redactie verwezenlijkt.*

REDACTIE EN UITGEVER.

#### VOORBERICHT 2<sup>E</sup> BUNDEL, 1908.

*De illusie, neergeschreven bij de uitgave van den 1<sup>en</sup> bundel, mochten we verwezenlijkt zien.*

*Dat ook de uitgave van dezen 2<sup>en</sup> bundel welkom moge blijken!*

REDACTIE EN UITGEVER.

#### VOORBERICHT 3<sup>E</sup> BUNDEL, 1910.

*Door voldoende vraag naar den 1<sup>en</sup> (waarvan slechts enkele exemplaren meer beschikbaar zijn), alsook naar den 2<sup>en</sup> Bundel, is de verschijning van een 3<sup>en</sup> Bundel niet achterwege gelaten. Moge ook deze een welwillende beoordeeling en een bevredigende waardeering ten deel vallen!*

REDACTIE EN UITGEVER.

## I N H O U D.

		Pag.
<i>J. L. K.</i>	1. Over eigenaardigheden van paarden . . . . .	1
<i>W. S.</i>	2. Reis naar de groote paardenmarkt te Lowicz in Polen (Rusland) . . .	6
<i>J. L. K.</i>	3. Moeilijke paarden . . . . .	28
<i>A. W. K.</i>	4. Het vaststellen en het bevorderen eener bepaalde fokrichting . . .	29
<i>J. L. K.</i>	5. Paarden-examens . . . . .	36
<i>id</i>	6. Over de havervoeding onzer paarden . . . . .	41
<i>id</i>	7. Over dressuur . . . . .	47
<i>—</i>	8. De dubbelsprong . . . . .	54
<i>J. L. K.</i>	9. De aankoop van remontepaarden . . . . .	60
<i>id</i>	10. Over aankoop van legerpaarden . . . . .	66
<i>id</i>	11. Gebreken-vrij en niet gebreken-vrij . . . . .	70
<i>id</i>	12. Aankoop van 5-jarige paarden . . . . .	76
<i>id</i>	13. De beoordeeling van den rug . . . . .	80
<i>A. W. K.</i>	14. Het vaststellen van het overervingsvermogen van hengsten . . . .	90
<i>A. W. K.</i>	15. Let de Nederlandsche fokker uitsluitend op het exterieur? . . . .	94
<i>W. S.</i>	16. Het sleepersbedrijf te Rotterdam . . . . .	96
<i>J. L. K.</i>	17. Nieuws op zadelmakersgebied . . . . .	114
<i>id</i>	18. Over rijkunst . . . . .	116
<i>id</i>	19. Het bokken van paarden . . . . .	120
<i>id</i>	20. De rijkunst vergeleken met andere kunsten . . . . .	127
<i>abcc</i>	21. Over handicaps, hunne onbruikbaarheid en de reden waarom deze dienen te worden vervangen door prijzen-draverijen . . . . .	132
<i>TT</i>	22. Over zuiver draven in de baan en de beoordeeling daarvan door het publiek en het Draverij-Comité . . . . .	149
<i>W. S.</i>	23. Het optuigen en aanspannen van jonge paarden . . . . .	154
<i>J. L. K.</i>	24. Behandeling van paarden na arbeid . . . . .	152
<i>W. S.</i>	25. Slachtpaarden . . . . .	162
<i>A. W. K.</i>	26. De richting der paardenfokkerij in Groningen . . . . .	169
<i>J. L. K.</i>	27. Punt van den voet naar het paard, enz. . . . .	172
<i>id</i>	28. Over den zit . . . . .	176
<i>W. S.</i>	29. Is de paardenhandel wel zoo slecht en komen daarin wel zooveel be- driegerijen voor als van oudsher de ronde deden? . . . . .	181
<i>J. L. K.</i>	30. Eerste dressuur buiten . . . . .	183
<i>W. S.</i>	31. Nederlandsche paardenmarkten . . . . .	188
<i>J. L. K.</i>	32. Scheren van paarden . . . . .	203

## OVER EIGENAARDIGHEDEN VAN PAARDEN.

„Het Paard” no. 37 '08 bevat een artikel „Zijn paarden ondeugend?”, waarin terecht werd opgemerkt, dat ondeugende paarden meestal zóó zijn geworden door slechte of onoordeelkundige behandeling en dat er weinige van nature ondeugend zijn.

Toch hebben zij individueel eigenaardigheden en karaktertrekken, die zeer verschillend en ook aangeboren kunnen zijn. Om deze goed te kunnen waarnemen, moet men het jonge paard gadeslaan, als het in omstandigheden verkeert, die het dichtst bij den natuurstaat komen, en, daar het zien van kudden wilde paarden bijna tot de onmogelijkheden behoort, is men voor de bestudeering aangevozen op de waarneming van paarden, welke zich in gezelschap van andere in weiden, remontedepôts of stoeterijen bevinden, daar een betrekkelijke vrijheid genieten en ruimte hebben zich in alle gangen te bewegen.

Een meer dan tienjarig verblijf in het Remontedepôt te Milligen, gaf mij de gelegenheid duizende paarden waar te nemen en enkele aantekeningen te maken omtrent verscheiden individualiteiten en verschillende eigenaardigheden. De paarden in Milligen loopen, in koppels van 15 à 20, los in de stallen, behalve tijdens het voeren en een korten tijd daarvoor en daarna, terwijl zij gedurende een groot deel van den dag zich vrij in de open lucht kunnen bewegen in flinke, door hekken afgezette ruimten, loopplaatsen geheeten, of wel gedwongen beweging krijgen in een z.g. drijfbaan of in een springbaan.

Dat het paard vroeger in het wild in kudden leefde, onder hoede van een leidenden hengst, daaraan wordt men herinnerd als door een of ander ongeval een koppel in Milligen losbreekt en over de heide rent; worden ze dan niet gekeerd of gejaagd, dan ziet men het zelfde paard aan het hoofd blijven en de andere trouw zijn wendingen en zijn richting volgen; ditzelfde gebeurt ook als de paarden, tengevolge van Zon- en feestdagen of van gladheid, een of twee dagen niet zijn buiten geweest en nu in de loopplaats komen. Met ongeduld wachten zij het openen van de groote staldeuren af; gaan die open, zoo verdringen zij elkaar om buiten te

komen en rennen dan, weer achter denzelfden leider, eenige malen hun loopplaats rond. Zijn ze geregeld elken dag buiten, dan komen ze, vooral bij warm weer, kalmer buiten.

In de drijfbaan — men zou kunnen zeggen — een soort koker, die een flinke breedte heeft, komen de loopplaatsen der koppels uit; deze koker loopt om de springbaan, welke een 20 M. breed en een 300 M. lang is en waarin een paar hindernissen zijn, o. a. een natte sloot (Fig. 1); in elke drijfbaan komen de loopplaatsen uit van 4 à 8 koppels. Zullen zij nu gedreven worden, dan wordt koppel voor koppel in de baan gelaten en begint het drijven, waarbij de koppels gescheiden blijven door de voor- en achtergaande manschappen. Breekt een paard langs deze drijvers uit en komt het in een anderen koppel terecht, dan ontstaat er een vechtpartij, of wel er komt een paniek en één of meerdere koppels breken door, jakkeren de drijfbaan af, ontzien dan zelfs niet altijd de omheiningen en komen pas na eenigen tijd, als zij wat vermoeid zijn, tot rust. Zulk een paniek ontstaat soms zonder dat men reden daarvoor kan vinden en komt wel eens op een zeer ongelegen oogenblik; zoo eenige jaren geleden, bij het bezoek aan het Depôt van eenige belangstellende personen, die ik dringend moest verzoeken buiten de baan te gaan. Ik trachtte de paarden door toeroepen en zwaaien met arm en karwats tegen te houden, doch het gelukte niet, ze renden door; gelukkig waren de bezoekers toen uit de baan en gingen de vluchtelingen langs mij heen. Een andere maal, toen mijn blijven geheel onnoodig was, werd dit dan ook met een tuimeling beloond, die me enkele dagen weinig lenig deed zijn.

In de Hongaarsche stoeterij Bábolna zijnde, had er juist een vlucht plaats gehad, tengevolge van zulk een paniek.

De paarden worden daar gedreven, niet in een baan, doch op de uitgestrekte, onbebouwde vlakte („de puszta”) — door herders („Csikóse”), die, evenals de herdershond de kudde schapen, de koppels paarden bijeen houden.

Zooals ik reeds zeide, een paniek was ontstaan; de koppel had daarbij een gedeeltelijke wending gemaakt, zoodat één der Csikóse te midden der paarden was gekomen en de vlucht tegen wil en dank moest medemaken; eerst door vermoeidheid der paarden eindigde deze renpartij en keerde de koppel terug, de Csikós zoo goed als zonder voet- of beenbekleding en met tal van kneuzingen.

De korte zweep, met zwaren en langen slag, gebruikt de Csikós met buitengewone handigheid; hij kan daarmede een slag geven, die, bij wijze van spreken, een os zou vellen. Men kan zich dus voorstellen wat zulk een paniek is, als een dergelijk instrument, in bekwame hand, zelfs geen vrees of invloed meer uitoefent.

Breekt in Milligen een koppel uit, omdat een afsluitboom is gebroken, dan gaan zij wel de heide op, doch gewoonlijk niet de geheele koppel; zij blijven nu in den abijheid, in en om het Depôt; het is dan voldoende om de andere koppels in hun stal te doen en met een of twee paarden, uit den stal van de uitgebroken paarden, aan de hand de heide op te gaan en, wanneer deze door de uitbrekers zijn opgemerkt, weer langzaam naar den stal terug; dan volgt de koppel bijna altijd en is spoedig weder onder dak.



Fig. 1. Photo, genomen in Milligen, van een koppel Ieren, in de springbaan de natte sloot nemende.

Zulk een paniek, met het plotseling wegrekken in een of andere richting, komt meer bij bloedpaarden voor dan bij de grovere soorten; Bábolna, waar zeer edele paarden met veel Arabisch bloed worden gefokt, staat er voor bekend; vooral onder de koppels merries met veulen behoort een dolle vlucht niet onder de zeldzaamheden. Het is nog den ouden drang van het wilde paard, dat, waar gevaar dreigt, zijn heil zoekt in een wegrekken, met de geheele kudde den leid-hengst na.

\* \* \*

Nu en dan valt er in het Depôt te Milligen, in het midden van den winter, een Iersch veulen, dat dan, om de barre koude, slechts



een klein gedeelte van den dag met de moeder buiten kan zijn en overigens in een soort ruime loods verblijf houdt. De merrie krijgt, behalve ander voer, een dunne pap van gort, waarop zij spoedig zeer is gesteld. Het veulen, van een merrie met veel bloed, dacht er evenzoo over en at na enkele weken niet alleen zijn eigen portie, maar ook een deel van die der moeder; hij trachtte deze op zijde te dringen als zij aan den bak stond; het speelde toen reeds compleet den baas; buiten viel dit minder op, dan had het jonge dier meer afleiding, al toonde het daar ook een groote mate van onafhankelijkheid tegenover de moeder.

Bij een ander, ook in den winter geboren, viel juist het tegenovergestelde op te merken en was de moeder weinig vriendelijk tegen haar spruit, welke zelf zeer inschikkelijk en kalm was.

Hier was dus reeds vroeg verschil van karaktertrekken waar te nemen.

In drijfbaan, loopplaats en stal, staan of bewegen zich de paarden gewoonlijk twee aan twee; deze hebben dan kameraadschap gesloten. Meestal is die vriendschap wat eenzijdig. Twee donkerbruine witvoeten, merrie en ruin, waren onafscheidelijk, hetgeen ik reeds vóór hun komst te Milligen, in de weide, had waargenomen; zij bleven daarom, in het Depôt komende, tezamen, niet-tegenstaande de merrie 3 en de ruin 4 jaar was en de paarden van denzelfden leeftijd bijeen worden gekoppeld; ik meende ze niet te moeten scheiden, vooral omdat de merrie, haar leeftijd in aanmerking genomen, krachtig was en denkkelijk, ook omdat ze reeds uitgegroeid was, het volgend jaar naar het „Depôt van africhting” zou kunnen gaan. Tengevolge van haar ziek worden kon dit plan niet doorgaan en bleef zij, alhoewel geheel hersteld, achter, toen de ruin vertrok. De merrie trok zich dit zoo aan, dat zij slecht begon te eten en in voedingstoestand achteruit ging; in den stal stond zij altijd droomende alleen, en in de loopplaats liep zij onrustig zoekende en hinnikende rond. Toen dit aanhield werd zij niet meer met den koppel buiten gebracht, doch, als deze buiten ging, met een ander paard uit den koppel los in den stal gelaten; eindelijk, na enkele weken, nam zij dit als kameraad aan en was zij over het vertrek van haar vriend heen. Deze had zich weinig van de scheiding aangetrokken en was vroolijk en gezond gebleven; de vriendschap was dus meer van ééne zijde.

Een paard, dat na eenigen tijd geen kameraad heeft gevonden, op het oog gezond is en toch altijd alleen loopt of staat, moet men vooral goed blijven gadeslaan; meestal blijkt dan, dat het een paard is met een slecht humeur, een die slaat en bijt naar alle andere paarden of wel het blijkt, dikwijls veel later, dat het een hersenlijden heeft. Een Iersche vosruin, in goeden voedingstoestand

zijnde, was reeds maanden waargenomen, omdat hij altijd alleen in de loopplaats in een hoek stond te druilen. Niets bijzonders kon worden waargenomen, tot hij op een goeden nacht een bui van slaan kreeg, die zich herhaalde toen hij in een box werd geplaatst; het paard bleek een hersenlijden te hebben en is, nadat de aanvallen korter op elkaar volgden, zoo ik mij wel herinner, afgemaakt of gestorven\*).

Het is gewoonlijk moeilijk na te gaan welke eigenaardigheden aangeboren zijn en welke het paard tengevolge van omstandigheden of behandeling heeft verkregen, terwijl ook het zich meer of min gezond en krachtig gevoelen, grooten invloed uitoefenen.

Eenigen tijd geleden moest een vijftal later aangekomen paarden bij een koppel inlanders worden ingebracht; twee aan twee waren zij kameraad, doch voor de vijfde was nog geen gevonden. Toen zij in de loopplaats bij den koppel kwamen, stormden, zooals gewoonlijk, alle aanwezigen op de nieuwe aankomelingen af, besnuffelden ze, maakten als het ware een praatje en verdwenen, nadat ze een paar tikken hadden uitgedeeld, waarna nu en dan een der oudere nog eens een kijkje kwam nemen en een beet of een klap ten beste gaf; de twee paar kameraden verweerden zich en werden spoedig met rust gelaten. Nu kwam echter de vijfde des te erger in het gedrang, totdat een der oudere plotseling zijn kameraad, die de ergste plaaggeest was, in den steek liet, zich voor den nieuwelings stelde en dien met mond en hoeven verdedigde, waarbij hij dezen in een hoek van de loopplaats bracht, waar hij hem gemakkelijker tegen de andere kon beschermen. De nieuwelings was van dat oogenblik de verklaarde kameraad van den verdediger, die zijn vorigen makker niet meer wilde kennen. Dit was dus een uiting van bescherming der verdrukte onschuld, terwijl het stelling nemen in een hoek blijken gaf van doordenken.

Van lafheid werd een sterk voorbeeld waargenomen bij een artilleriepaard, een Ier, die, hoewel groot en fors gebouwd, zoo in stal en loopplaats werd geplaagd, dat het daaruit moest worden genomen. Welke pogingen ook werden gedaan, door het paard te brengen bij lichtere of jongere paarden, of het met slechts één ander los in den stal te laten, nergens vond het een kameraad en overal werd het zoo geplaagd, dat eindelijk besloten werd het alleen te stallen.

Opgemerkt moet worden, dat het paard een leelijke kleur had, die de Engelschman noemt „faded”, „washy”, „mealy”; vrij ver-

---

\*) Tot mijn groot verdriet zijn in Juni 1908, bij den brand in het Remontedepôt, een groot deel mijner uitgewerkte aantekeningen en de registers van den eerst aanwezenden paardenarts verloren geraakt.

taald: verschoten, verbleekt, de kleur van ongaar meel, een kleur, die zoowel bij vossen als bij bruinen kan voorkomen en het paard weinig gewild doet zijn, zelfs bij zijn natuurgenooten. — Jaren geleden reed ik een vos, een uitstekend paard, voor vreemden en paarden echter gevaarlijk, tenzij het in beweging was; stapte het vrij weg, dan kon men echter niet in de nabijheid van een paard met de bewuste kleur komen, of hij vloog het met open mond aan, zelfs op een afstand van eenige meters, terwijl het voor een paard, met elke andere kleur, dan niets vijandigs toonde.

Hoe meer men paarden gadeslaat, berijdt en bestudeert, des te meer verschil zal men vinden in karakter en bevattingsvermogen en men dient daarmede rekening te houden, wil men in opvoeding en dressuur gunstige resultaten verkrijgen.

J. H. K.

---

## REIS NAAR DE GROOTE PAARDENMARKT TE LOWICZ IN POLEN (RUSLAND).

### I.

#### De heenreis.

*Russische hitten. — Vakgeheimen. — Ik besluit zelf tot een onderzoekstocht. — Toebereidselen tot de reis. — Het vertrek. — In Berlijn. — De nieuwe venbaan. — De reis wordt voortgezet. — Aankomst in Rusland.*

Reeds eenige jaren had ik bijzonder belang gesteld in hitten, en het toenemende aantal, dat men op verschillende markten ziet, vestigde er steeds meer mijn aandacht op, welke voorname plaats de hit hier te lande bij den paardenhandel inneemt. Zonder eenigen twijfel is hij een der voornaamste dierlijke trekkrachten welke wij bezitten, vooral in en om de steden. Overal vindt men hem vertegenwoordigd en voor allerlei werkzaamheden wordt zijn trek- en draagkracht naar waarde geschat, vooral ook omdat zijn prijs aanzienlijk minder bedraagt dan die van een paard, terwijl hij ook in grootere soorten voorkomt en dus ook het paard min of meer kan vervangen. Te verwonderen is het dus niet, dat hij ook hier in Nederland steeds in aantal toeneemt.

Op iedere markt te Utrecht ziet men honderden van de zoogenaamde Russische hitten door enkele handelaars te koop aangeboden en dit deed bij mij het voornemen rijpen aan dezen handel eens meer bijzonder mijn aandacht te schenken en te trachten van deze

handelaars eenige inlichtingen te verkrijgen omtrent hun handel en de herkomst der Russische hitten, ten einde te dienen als bouwstof voor de geschiedenis van den hit in Nederland. Weldra echter bleek het mij onmogelijk hier te lande de daartoe noodige gegevens te verzamelen, want (gelijk ook al begrijpelijk is) de vrees voor concurrentie legde hen een slot op den mond of ook wel de inlichtingen, die ze mij gaven, waren van zoo uiteenloopenden aard, dat ik weldra begon in te zien, dat ze mij de waarheid niet wenschten te zeggen.

Tot wien zou ik mij nu moeten wenden? Zij waren het toch die volgens hun eigen zeggen van dezen handel verstand hadden en de hitten zelf uit Rusland of Galicië haalden. Een andere bron voor inlichtingen bestond er voor mij hier te lande niet en de hitten, die in Nederland gefokt worden, zijn zoo schaars, dat het aantal lang niet toereikend zou zijn om slechts een stad als Amsterdam van deze dieren te voorzien, zoodat althans in hun zeggen deze waarheid moest liggen, dat hun veeltallige aanvoer op de markten werkelijk door import uit Rusland verkregen wordt.

Ten einde dus iets van belang over de hitten te kunnen vertellen, besloot ik kort en goed een onderzoek te plaatse te gaan instellen, waartoe mij door „Het Paard” en een combinatie van vrienden, die eenige hitten wenschten aan te schaffen, de mogelijkheid geopend werd. Het was mij intusschen bekend geworden dat een groote jaarmarkt zou plaats hebben op 22, 23 en 24 Juni te Lowicz in Russisch Polen. Ik nam het besluit den verren en, naar men mij zeide, lang niet aangenamen tocht te ondernemen.

Toen ik trachtte omtrent de markt bij de kooplieden op Rusland, informatiën in te winnen, zorgde men alweder voor eenige bangmakers, die mij nochtans niet aan het weifelen brachten. De een was nl. zoo vriendelijk mij mede te deelen, dat het juist te Lowicz een en al dievenbende was en dat, wanneer ik er soms toe mocht overgaan daar een paar hitten te koopen, deze allicht zouden worden gestolen of, wat nog erger was, dat ik ze ten gevolge van kwaadwilligheid, zonder tong en staart naar Holland zou moeten medenemen. Kortom alles werd mij van den zwartsten kant voorgesteld; ik zette desondanks mijn onderneming door, wetende dat eigen aanschouwing de beste leermeesteres is. Niet gelijk andere landen is Rusland een toeristen-terrein waarop men den plezierreizigers alle hinderpalen uit den weg neemt, en om de Russische grens te kunnen overtrekken, moet men voorzien zijn van een pas, welke in de puntjes aan het officiële voorschrift voldoet.

Tot het verkrijgen van de pas moet men zich eerst een bewijs van goed gedrag verschaffen; daarna eerst kan bij den Commissaris

der Koningin de pas worden aangevraagd. De kosten daaraan verbonden bedragen om te beginnen f 6.75. Vervolgens moet dan de pas worden opgezonden aan den Russischen Gezant te s'-Gravenhage, die er zijn visum op plaatst en dit kost alweder f 3.50; een alleraardigste inleiding dus, zonder dat men nog iets genoten heeft. Toen ik dit eerste offer gebracht had, kon de reis dan eindelijk een aanvang nemen; gezelschap op reis is altijd prettig en het was mij lang niet onverschillig, dat ik op het laatste oogenblik nog een reisgenoot kreeg, die mijn avonturen wilde deelen.

Bij voorgaande gelegenheden reeds had ik de ondervinding opgedaan, dat veel bagage, vooral bij een dergelijke excursie, niets dan last geeft. Jules Verne's wereldreiziger, Philius Fog, ging op reis met niets anders bij zich dan een wèlge vulde portemonnaie, en mijn bagage bestond uit niets anders dan een wollen deken en eenige ondergoederen, van alles zoo weinig mogelijk, om een gemakkelijke douane-passeering te hebben.

Men had mij vooruit gewaarschuw'd, dat men aan de logeergasten in de Russische hotels geen dekens verschaft en bovendien kon ik mijn deken bij het paardenvervoer ook nog wel om andere redenen noodig hebben. Logeeren „à la belle étoile" valt, al is de zomernacht ook nog zoo zoel, toch nimmer mee. Wil men vuurwapenen medenemen, dan moet dit op de pas worden vermeld.

Na Zaterdagavond 19 Juni afscheid genomen te hebben van vrienden en kennissen (sommigen gaven de bemoedigende troost mede, dat ik het er niet levend af zou brengen) stapte ik te Utrecht des avonds om 9.05 in den trein naar Duitschlands hoofdstad, waar wij des morgens om 7,45 uur aankwamen. De douanen zijn over het algemeen niet zulke barbaren (de Russische uitgezonderd), als men wel eens wil doen voorkomen, en die te Bentheim waren uiterst schappelijk. Onze koffertjes werden in den trein gevisiteerd. Dadelijk na aankomst te Berlijn besloten wij een kijkje van de stad te gaan nemen. Het is hier echter de plaats niet, om over den rijkdom en de praal van de Deutsche hoofdstad uit te weiden.

Wel van belang is echter een opmerking, die ik er maakte, en die meer in het bijzonder verband houdt met mijn onderwerp, n.m.l. dat het meerendeels hitten zijn, die in Belijn voor het verkeer worden gebruikt, allen gereden zonder oogkleppen en op gebroken snaffel. Het zijn vooral vossen en schimmels en zij worden zelfs gebruikt voor de groote omnibussen. Het beslag is luchtdruk of gewone gummizolen, ook achter, welke zolen niet alleen nuttig zijn voor het behoud der beenen, maar tevens om het uitglijden op de asphalt-bestrating te voorkomen.

Nadat wij het voornaamste gedeelte van Berlijn met de Ceintuurbaan hadden door- en rondgereden en bewonderd, besloten we

's middags naar de nieuwe wedrenbaan te Ruhleben te gaan, eerst sedert kort door Zijne Keizerlijke Majesteit ingewijd en waar dien dag juist groote prijzen werden verreden. De reis naar de baan was niet zeer aangenaam; de wagon was propvol, zoodat ik den geheelen tocht naar Spandau moest maken zonder een oogenblik te kunnen zitten.

De baan is 20 minuten gaans van Spandau verwijderd en de weg er heen is zeer slecht; maar men vergeet al deze beproevingen zoodra de baan, een model inrichting van den allereersten rang, bereikt is. De gebouwen zijn volgens de nieuwste eischen en met den noodigen zwier geconstrueerd en ingericht. Prachtige, groote van steen opgetrokken stallen, drie tribunes van den eersten rang en een groote tribune voor den tweeden rang zijn er de voornaamste van. De fraaie, naar schatting vijftien honderd meter lange zandbaan, niet te hard, wordt voortdurend met fiksche waterleidingstralen besproeid, en telkens, nadat er enkele courses hebben plaats gehad, door twee slepen, elk met twee hitten bespannen, gelijk gemaakt. Gelukkig troffen wij geen zonnig weer, want dan voorzeker zal het er op echt tropische wijze „bakken”, en moet er het genoeg met menige zweetdruppel betaald worden, aangezien er geen plekje buiten de tribunes beschadwd is. Zoowel de eerste als de tweede rang waren voor een groot deel bezet, wat de mooie courses dan ook ten volle verdienden. Spannende wedloopen kregen wij te zien; vooral het nummer tweespannen boeide mij bijzonder. Jenny Wilton en Erna waren alleen het entréegeld waard om gezien te worden in hun manier van gaan; zij verdienden dan ook ten volle het uitbundig applaus dat na hun overwinning losbarstte. Een meer uitgebreid verslag van de courses zal ik niet geven, al was het alleen omdat ik slechts vier nummers heb kunnen bijwonen. — Ik mocht namelijk den trein naar Alexandrowo niet verzuimen. — Wat mij echter bijzonder trof, was dat het enthousiasme op den tweeden rang zich hier veel slapper uitte dan bij ons, en dat, ofschoon er prachtig bezette velden waren en de baan goed gevuld was, er toch zoo weinig gebruik werd gemaakt van den totalisator, wat voorzeker als bewijs mag gelden hoezeer de sport alleen, zonder bijoogmerken van speculatieven aard, de Duitschers aantrekt.

Ik deed ook nog een poging om het inwendige van de stallen te zien, maar de toegang werd slechts verleend aan de eigenaren van meeloopende paarden. — Noode slechts nam ik afscheid van de mooie baan en van de courses.

Snel ging het terug van Spandau naar Berlijn, dat wij om 7.12 van uit het station Friedrichstrasse weder verlieten, ter reize naar het eigenlijke doel van onzen tocht, de steden Alexandrowo en Lowicz. — Het was een niet onverdienstelijke gedachte van ons

geweest, dat wij bizonder ruim op tijd aan het Berlijnsche station waren verschenen, want voor onze bagage, die wij 's morgens in het Station ter bewaring gegeven hadden, werden wij, gelijk het aan groote stations meer geschiedt, van het kastje naar den muur gesmeten; de eene beambte verwees ons naar den anderen en wij konden het eerst terugkrijgen na ettelijke lokalen en gangen heen en terug te zijn doorgedwaald. Eindelijk, gelukkig met den heroverden buit, stapten wij in den trein en daar wachtte ons een aangename verrassing, want ofschoon wij onze reis derde klasse maakten, hadden wij evenals de eerste en tweede klasse passagiers toegang tot den spijswagen, wat natuurlijk de reis zeer veraange-naamde.

Als een merkwaardigheid mag verder nog worden medegedeeld, dat het meerendeel van onze medereizigers Joden waren, een voorproefje van wat ons op het latere gedeelte der reis wachtte. Dadelijk bij het verlaten van het Berlijnsche station krijgt men van uit den trein een fraai uitzicht op de Spree, dat echter plotseling wordt afgebroken door de duisternis van eenig tunnels om vervolgens geheel aan onze oogen te worden onttrokken. De weg levert overigens weinig natuurschoon op en men ziet bijna voortdurend een landelijke omgeving, die veel overeenkomst vertoont met de Betuwe. Zoo nu en dan verschijnen wat sparren en eikenbosschen, en dan weer uitgestrekte korenvelden.

Ons aanvankelijk plan was te Alexandrowo te overnachten en met het oog daarop hadden wij bij voorbaat bij onzen conducteur geïnformeerd naar een hotel. Hij deelde ons mede dat we misschien wel een hotel zouden kunnen vinden wanneer we Fransch spraken, een inlichting die buitengewoon weinig om het lijf had en ons ook geenszins bemoedigde.

Na zeven uren reizens waren wij de Russische grens genaderd. Nauwelijks had de trein voor het grensstation gestopt of daar vlogen vijftien mannen in het wit gekleed en met revolvers gewapend de coupé's binnen en maakten zich zonder iets te vragen van de koffers en pakjes der reizigers meester.

Deze gebeurtenis had iets weg van het overvallen van een trein door een woeste Indianen-horde en maakte een min of meer benauwend inddruk. Na deze allervriendelijkste introductie wordt men uitgenoodigd den trein te verlaten, die geheel door de Gendarmerie is afgezet. Voordat men het revisielokaal binnengaat, wordt, alweder op bevelenden toon, de pas opgeëischt.

Het visiteeren der bagage gaat natuurlijk met niet minder strenge en militaire ceremoniën gepaard en het is een verademing (ook al is het geweten van een reiziger nog zoo zuiver) dat eindelijk een groen gestempeld etiket op den koffer het bewijs levert, dat

ge vrij zijt bevonden van smokkelaarsneigingen en dus het heilige der heiligen van Europa, het met zeven sloten gegrendelde Rusland, mocht binnen treden. Nog wacht U een oogenblik van harde beproeving, want de barbaar, die U de pas ontnomen heeft, doet als alle groote heeren en laat op zich wachten, en ge gevoelt U eindelijk den Keizer aller Russen te rijk als een stem met sleepend Russisch accent op min of meer onherkenbare wijze uw naam afroept en ge weder onbetwist bezitter wordt van uw eigendom, *Uw pas*. De blijdschap echter was van niet al te langen duur, want daar stonden we nu in de vestibule van het station Alexandrowo, 's nachts om half drie, niet wetende waar wij heen moesten en zonder iemand onder ons bereik die ons kon verstaan. Fransch, Engelsch noch Duitsch mocht baten; we gaven ons plan op, om in Alexandrowo te overnachten en veroverden eindelijk na eenig gebarenspeel een kaartje tweede klasse naar Lowicz. Het derde klasse reizen in Rusland was ons ontraden. Om half vier 's nachts reisden wij verder in de tamelijk goede coupé, die dank zij de inlichtingen van een beschaafden, Fransch sprekenden Rus uit St. Petersburg, voor ons een slaapgelegenheid bleek op te leveren. Onze metgezel stelde ons voor, ons bed in orde te mogen maken; door het drukken op een veer gaat de rugleuning naar boven, op de manier van de kooi in een scheepskajuit, en aldus wordt boven de zitbank een tamelijke goede slaapplaats gevormd. Rustig sliep ik in, want ik wist mij goed bewaakt; mijn reismakker zat wakker te tellen en zijn kas op te maken en de conducteur, die onzen trein geleidde, een echte stoere Rus met breede witte baard, was met een ponjaard gewapend. Alles draagt in dit land wapenen: . . . Doux pays!

---

## II.

*Aankomst te Lowicz. — Pogingen om ons verstaanbaar te maken. — Wij vinden een hotel. — Hoe zindelijk het was. — Bezoek van make-laars. — Op het expediteurskantoor. — Ons bezoek aan een der stallen. — Een Russische paardenhandelaar. — Onze kennismaking met de Russische paarden. — Naar huis. — Smakelijk eten! — Eerste inlichtingen omtrent de hitten.*

Het station te Lowicz is Russisch, wat zooveel zeggen wil als: klein en vuil. Dit was echter geenszins de ergste beproeving die ons wachtte, want we stonden hier in een vreemd land, zonder een



letter van de taal te kennen, en dit bezwaar deed zich hier reeds dadelijk gevoelen. We trachtten met een spoorbediende te spreken, maar dit was een vergeefsche poging; hij hoorde ons wel, maar snapte er geen jota van, ofschoon we onze taalkennis uitputt'en en het beurtelings met Fransch, Duitsch en Engelsch probeerden. Nochtans, nood maakt vindingrijk.

Wij hadden geduchten slaap, en toen het met de spreektaal niet wilde lukken, namen we onze toevlucht tot de pantomime. Ik ging met mijn armen op de tafel liggen, legde mijn hoofd er op als op een kussen en deed de oogen toe. Thans begreep hij dat we ons in Morpheus' armen wenschten te werpen, en dus een hotel zochten. Toen nam hij onze bagage op, en gaf door een minzame handwenk te kennen, dat we hem moesten volgen. — Op den weg naar ons hotel kregen we reeds een voorproefje van de vunzige armoede dezer kleine stad.

Alle vrouwen liepen er op bloote voeten. Het zijn nagenoeg alle jodinnen, wier toilet wel een weinig onderdeel voor hare opgesmukte Amsterdamsche zustersjes. De mannen waren alle gekleed in eene lange, zwarte jas en hadden een klein zwart calotje op het hoofd, gelijk men dat hier wel ziet bij geestelijken; zelfs de jonge joden hebben allen een weinig baard, hoe nietig dan ook, terwijl de ouderen van dagen hunne kinharen bij ellen afmeten, — waaruit de leer te trekken valt dat het voor Nederlandsche barbiers en kappers niet te raden is naar Lowicz te emigreeren. Voor stratenmakers al evenmin, want het plaveisel is zóó slecht dat men er schier bij elken pas de kans loopt over bulten en kuilen zijn hals te breken; onbegrijpelijk is het hoe de vrouwen op bloote voeten zich nog zoo snel over dezen dansvloer kunnen bewegen. Het kleinstedeedsche aanzien van het plaatsje wordt nog onderstreept door den aard der woningen, die nagenoeg alle van één verdieping zijn.

Na tien minuten loopen kwamen we op het zeer ruime marktplein aan, waar zich de kerk, het politiebureau en eenige winkels bevonden, die er zeer primitief uitzagen en geenszins tot koopen noodden. — Dan nog enkele stappen, een klein steegje door, en daar stonden we voor ons hotel, dat alles meer verdiende dan dezen weidschen titel. Een kijkje om den hoek van de deur deed werkelijk een oogenblik het plan bij mij geboren worden liever onder den blooten hemel te slapen dan in dit huis, dat in alle opzichten de verhalen van vuilheid en slordigheid, die mij van te voren reeds waren opgedischt, bevestigde en zelfs overtrof; er was een weinig moed voor noodig om er binnen te treden.

De waardin ontving ons en men kan zich van deze geen betere voorstelling maken, dan door zich een zeer vuile vischvrouw uit

een onzer provinciesteden voor oogen te brengen. Toch begon ik plotseling een weinig sympathie voor haar te gevoelen, want ik bemerkte dat zij een paar dozijn Duitsche woorden kende en dit was een ware uitkomst in zulk een land der uiterste taal-duisternis. Weldra was ons een kamer aangewezen, die min of meer meeviel, ruim was, een paar goede ledikanten bevatte en met twee ramen uitzicht gaf op den tuin, wat ons tenminste de mogelijkheid gaf tot inademing van frissche lucht.

Bij nader inzien echter bleek ook hier de Russische vuilheid zich te demonstreeren; de lakens der bedden waren zeer vuil en het stof van den grond was op een hoopje geveegd en in een hoek opgeborgen; in elk van de kamers schijnt men er hier een particuliere mestvaalt op na te houden. De natuur was nochtans al deze gevoelens te machtig, want onze huid verlangde naar wasschen en onze oogen naar rusten. Dit was ons echter zoo dadelijk maar niet gegund, want we hadden aan de waardin medegedeeld, wat het doel van onze komst was, en, voor wij tien minuten op onze kamers waren, hadden we reeds twee commissonnairs bij ons, die als de vliegen op den honig afkwamen om ons hunne aanbiedingen te doen, en ze brachten een verademing en een zonnig vooruitzicht want ze spraken Duitsch, en we maakten de afspraak, dat ze ons over een uur zouden komen halen.

Mijn reisgenoot had een adres uit Utrecht medegenomen van een expeditieuskantoor te Lowicz en bij nader onderzoek bleek ons, dat de eigenaar van deze zaak de voornaamste inwoner was der plaats en tevens een wisselkantoor heeft. Wij begaven ons in gezelschap van onzen makelaar naar dezen eenige notabele van de paardenstad. Dit was tevens een vuurproef voor onzen geleider, want we wilden ons vergewissen of hij betrouwbaar was. De expediteur was een zeer wellevend man, die goed Duitsch sprak en ons in alle opzichten ter wille was. Hij gaf ons volledige inlichtingen betreffende de vracht van hitten naar de Russische grenzen en wisselde ons geld in; over onzen commissonnair kregen we gunstige inlichtingen. We vertrouwden ons toen aan zijn geleide toe, en hij deelde ons mede, dat er reeds circa duizend paarden aanwezig waren, maar dat de eigenlijke marktdag eerst Woensdag was. Hij stelde ons intusschen voor, nu vast een kijkje in de stallen te gaan nemen. Onderweg ontmoetten wij nog twee andere makelaars, die als de kippen op ons afschoten en ons met buitengewone opdringerigheid ook hunne diensten aanboden. Aanvankelijk gingen we daar een weinig op in, maar . . . (was het uit concurrentie-zucht of uit zorg voor zijne klanten) weldra deelde onze eerste makelaar ons mede, dat dit tweetal een paar geduchte spitsboeven waren, waarvoor men in alle opzichten op zijn hoede moest zijn.

Intusschen waren we bij de stallen aangeland en deze (ik beken het met eenige verwondering, want na de eerste entrée in het plaatsje waren mijne verwachtingen niet hoog gespannen) maakten op mij een kolossalen indruk.

Zij vertoonen eenige overeenkomst met de veestallen te Utrecht, maar zijn veel grooter en cirkelsgewijze gebouwd om een zeer groote binnenplaats, een prachtig grasveld, waarop de paarden worden gemonsterd en voorgereden. De stallen zijn alle naar de zijde van het grasveld open en de paarden dus van uit het midden-terrein alle van achteren zichtbaar, — een losse, schuin staande plank, een soort van op den grond rustende luifel, beschut ze voor zonnebrand en andere weersinvloeden. — Moeten de paarden uit de stallen komen, dan worden eenvoudig eenige losse planken weggekanteld, en de deur van hun woning is open.

De paardenhandelaars zijn hier in twee zeer uiteenlopende klassen te verdeelen, in de heeren-handelaars en de boeren-handelaars. Het verschil is zoowel kwalitatief als kwantitatief. De heeren hebben driehonderd en meer paarden bij zich, de boeren twintig tot vijftig stuks. Bij de heeren ziet men de paarden fraai getoiletteerd, nog veel mooier dan bij de Groningsche kooplieden; bij de boerenpaarden echter is van „opscheren” enz. geen sprake; wel zijn de paarden extra gepoetst, terwijl manen en staart goed gekamd en geborsteld zijn. Gaandeweg bevestigde zich mijn algemeene indruk dat Lowicz meer paardenstad dan menschenstad is. De menschen leven er geheel voor de paarden, en zoo onrein als ze op hun eigen lichaam zijn, zoo zorgvol en rein zijn ze voor dat hunner paarden.

In den eersten stal, dien wij bezochten, stonden ± honderd vijftig paarden, die het eigendom waren van een koopman uit Libau; we maakten kennis met hem en ook hier deed zich wederom de aangename verrassing voor dat hij goed Duitsch en Engelsch verstond. Als een bewijs wat hij als handelaar beteekende, had men mij reeds van te voren medegedeeld, dat hij niet minder dan tien dekhengsten op stal had, wat den zaakkundige een beter inzicht zal geven omtrent den omvang van zijn zaak dan cijfers. Hij was een handelaar in eerste klasse paarden en dravers. Van vele dier paarden, zoowel van dravers als van luxepaarden, had hij een geregistreerden stamboom bij zich.

Zijne paarden vertoonden veel overeenkomst met onze echte Geldersche paarden: mooie hoofden met fijne ooren en kaken, fijn besneden hals, mooi kruis, recht met een kloofje in 't midden, en sterke beenen met prachtigen stand. Vooral ook trof het mij dat deze paarden zulke uitstekende voeten hebben met flinke verzenen. Het beslag was ook goed in orde; een klein kalkoentje aan

de voorrijzers schijnt hier algemeen gebruik. Ik hel er toe over in deze paarden nog een Hollandsche afstamming te herkennen, wat ook waarschijnlijk is, omdat destijds een aantal Hollandsche merriën naar Rusland zijn overgebracht. Bizonder heeft het mij ook getroffen dat het algemeen als echt Russisch aangenomen gebrek, het zoogenaamde scharrelen met de voorbeenen, lang niet zooveel voorkomt als geloofd wordt; ik zag het hier zelfs slechts bij uitzondering. — De wijze van gaan is over het algemeen zeer correct en krachtig.

Wat den aanblik der stallen, het algemeene overzicht, zoo bizonder boeiend maakt, is de zeer afwisselende kleur der paarden; men ziet ze hier in alle tinten en variëteiten, vossen, schimmels, moorkoppen, tigers, witten, isabellen, bruinen, zwarten, ja alle denkbare kleuren in bonten wirwar dooreen.

Er worden in tegenstelling met hier in Nederland, waar dikwijls paarden van drie en vier jaar aan de markt komen, welke nog ongeschikt zijn voor het verrichten van degelijken arbeid, voornamelijk paarden van vijf en zes jaar, voljarige paarden, aan de markt gebracht, die dadelijk uitstekende diensten kunnen presteeren; een goede gewoonte, die ook hier wel navolging mocht vinden. Alle paarden, die in de stallen staan, zijn betuigd, en worden, zoo men dit wenscht, oogenblikkelijk voorgereden; de dravers alleen, de andere paarden altijd in het span. Ik heb mij met dezen koopman eenige oogenblikken onderhouden, en hij liet mij een zwarte en een ijzerschimmel zien (dravers). Deze paarden waren nog niet getraineed, maar hij wilde ze mij toch voorrijden, en verkoopen op een gegarandeerde snelheid van twee minuten per duizend meter. Het monsteren dier harddravers geschiedt aan een lang touw. De knecht, die het paard moet monsteren, loopt aan dit lange touw een flink eind vooruit, zoodat het paard even zijn snelheid kan laten zien voor dat de knecht niet meer mee kan komen. De paarden draafden prachtig, recht als een kaars, met het hoofd stil en fier omhoog. De prijs van zulk een draver varieert van 400 tot 600 Roebel (R. = f 1.25).

De paarden worden alle fraai voorgebracht met witte halsters en nooit zal de knecht vergeten eerst het paard af te wrijven en de manen met een natten borstel glad te strijken. De maat der paarden is gewoonlijk 1.60 meter stokmaat of meer, zelden daaronder.

Wij zagen een span mooie goudvossen verkoopen naar Hongarije voor 800 Roebel, paarden zonder gebreken en met veel actie. Het is merkwaardig zoo mak als de paarden op stal zijn; men kan bemerken, dat ze veel met menschen in aanraking komen en deze als hun vrienden beschouwen, wat natuurlijk zijn oorzaak vindt in de goede en doeltreffende behandeling. Bij de boeren ziet men

dezelfde soort paarden maar ook minderwaardige, veelal schimmels en vossen; deze paarden zijn meestal vier jaar oud, de ruinen zelfs nog jonger. Zij zijn allen beleerd voor het boerenwerk en de prijzen, die er voor gemaakt worden, zijn ook aanmerkelijk lager.

Hitten waren in de stallen nog niet aanwezig. Het was intusschen één uur in den middag geworden en wij keerden naar ons verblijf terug. In het voorbijgaan zagen we op de markt eenige huurrijtuigen gestationneerd, victoria's, maar van zulk een ouderwetsch model, zoo versleten en gehavend, dat men bijna bang zou geweest zijn om er zich aan toe te vertrouwen; ze waren geheel verveloos, rammelden als boerenwagens en waren bekleed met hetzelfde ruwe blauwe linnen, waarvan bij ons in Nederland de bekende boerenboezeroens gemaakt worden. De bespanning bestaat uit minderwaardige versleten hitten, opgetuigd met bellenrissen.

\* \*  
\*

Onze maaltijd stond gereed in de zoogenaamde eetkamer, waar zich in een hoek een half versleten gramphoon bevond, die niets dan joodsche kerkliederen deed hooren, waarnaar een paar joden, die zeer haveloos en bepaald in lompen gekleed waren, met aandacht zaten te luisteren. Dit muzikale genot kon misschien voor deze kunstliefhebbers de slechte kwaliteiten van het eten vergoeden; bij mij evenwel lukte dit niet, want het was zoo vuil en zoo slecht, dat ik er niet in slaagde iets naar binnen te krijgen. Ten einde raad bestelde ik een stuk brood met een paar eieren en ging deze op mijn kamer oppeuzelen, om van den verderen aanblik der onsmakelijke spijzen verschoond te blijven.

Na ons copieus diner gingen we eerst een poosje rusten en kregen toen bezoek van onzen makelaar, een onderhoudenden, jongen man. Hij deelde mij mede dat de hit hoofdzakelijk gefokt wordt in Polen en ook boven Warschau. Men heeft er boeren die twintig tot dertig stuks bezitten. De kleine hit wordt voornamelijk gefokt door arme boeren, omdat hij minder in prijs doet, en de kleine boer ook niet zooveel zwaren arbeid van zijn paard behoeft te vergen. De merries zijn hooger in waarde dan de hengsten. Het castreeren der hengsten gebeurt onder de hitten meestal pas op driejarigen leeftijd en soms nog wel later. Voor deze hengsten bestaat geen keuring, wat met het oog op de fokkerij wel te betreuren valt. De hengst loopt geregeld tusschen de merries in de weide als een Sultan te midden van zijn harem, vandaar dat de boer zelf vaak niet weet of zijn merries drachtig zijn.

De hit wordt reeds ingespannen op tweejarigen leeftijd en het werk dat dan bijna altijd in het span van hem gevorderd wordt, heeft tengevolge dat hij spoedig verslijt. Hieruit valt het te verklaren, dat in Nederland dikwerf drie- à vierjarige hitten uit Rus-

land aankomen met totaal versleten beenen. Men ziet hier ook bespanningen met drie (troiken) en vier hitten, alleen voor vrachtwerk. De hit is in Rusland een zeer courant handelsartikel en de boer, die steeds gelijktijdig paardenhandelaar is, eischt weinig winst, is zelfs gewoonlijk met een paar roebel tevreden.

### III.

#### Op de markt.

*Een stad waar het altijd markt is. — Hernieuwd bezoek aan de stallen. — Op den dresseerwagen. — Wij koopen paarden. — Het circus. — Ontmoeting met de Poolsche politie. — Op de hittenmarkt. — Russische vroomheid. — Onze passen worden afgeschreven. — Ons afscheid van Lowicz.*

Zooals ik reeds in het voorgaande artikel zeide, is Lowicz bij uitstek een paardenstad.

Men heeft mij medegedeeld dat het er bijna voortdurend markt is; de stallen zijn altijd gedeeltelijk gevuld en de handel gaat steeds voort. Jammer genoeg wordt de fokkerij der hitten in het geheel niet gecontroleerd en hierdoor is de kwaliteit en de soort dezer dieren zoo uiteenlopend. Dit evenwel is niet het geval met de paardenfokkerij, waaraan veel meer zorg wordt besteed. De groote fokkers hebben allen minstens twee en vaak veel meer hengsten, waaraan hooge eischen gesteld worden. Blijkt het dat zij geen mooie veulens verwekken, dan worden zij dadelijk gecastreerd.

Wat wij op de stallen gezien hadden, was, naar ons gezegd werd, nog slechts een zwakke voorproef van wat ons op de markt wachtte.

Met onzen makelaar, die voor het oogenblik geen tijd had om nog bij ons te blijven, spraken wij af, dat we er den volgenden morgen om 6 uur heen wenschten te gaan. Reeds nu zagen wij, dat de stad begon op te leven, — dat het verkeer drukker en de bevolking levendiger werd. De verhouding van inwoners en vreemdelingen liet aan gemoedelijkheid niets te wenschen over; er begon gezelligheid te heerschen, ruw maar vroolijk als op een Hollandsche jaarmarkt; alleen de draaimolens en de poffertjes-kramen ontbraken aan het feest.

Dienzelfden dag gingen we met onzen makelaar weder naar de stallen, welke nu bijna geheel vol stonden. Er zijn in Lowicz vier stallen van denzelfden omvang als die eene, welke ik beschreef.

Elk dezer stallen kan ongeveer acht honderd paarden bergen. Toen wij ter plaatse aankwamen was de handel reeds levendig. Er bestaat hier de eigenaardige gewoonte, dat de paarden verkocht worden bij vijf à tien stuks tegelijk. De geheele koop paarden wordt voorgebracht en in massa verkocht. Op de vijf à tien stuks wordt meestal niet meer dan honderd roebel op den gevraagden prijs afgedongen. Ik zag bij die gelegenheid niet alleen tuigpaarden maar ook zadelpaarden verkoopen, die evenwel per stuk werden verkocht en, alvorens door hun nieuwen eigenaar aanvaard te worden, proeven moesten afleggen in het springen over stokken. In deze zadelpaarden is duidelijk de aanwezigheid van Arabisch bloed waarneembaar. Ik zag o.a. een voshengst met witte voeten, een prachtig dier, dat uitstekend sprong en waarvoor slechts 400 Roebel werd gevraagd. In ons land echter zijn voor het stalhoudersbedrijf hengsten niet gewild, en daarom zag ik van den koop van dit zeer fraaie dier af.

Weldra waren wij weer bij onzen vriend van den vorigen dag, den grooten paardenhandelaar uit Libau, aangeland, wiens koopwaar opnieuw onze aandacht in beslag nam. De ijzerschimmel, waarover wij in het voorgaande hoofdstuk reeds gesproken hebben, en die ons toen reeds zoo bijzonder aantrok, werd thans door hem voor den dresseerwagen gespannen; deze dresseerwagen ziet er ongeveer uit als een arreslede op vier kleine, sterke wielen. Evenals bij de ar zit men er op een soort van staart, die het achter-afspringen oogenblikkelijk mogelijk maakt; op dezen staart kunnen twee personen achter elkander plaats nemen; de voeten worden vast gezet in een paar gebogen ijzers. Het paard loopt in een lemoen, aan het uiteinde waarvan twee riemen vast zitten, die aan de zijkanten van het gareel worden bevestigd, zoodat het niet aan strengen trekt. Een klein schoftje met staatriem en een hoofdstel vormen het overige tuig; dwars over het kruis loopt een verstelbaar boogvormig ijzer waarover de leidsels loopen.

De koopman ging voorop zitten, ik achter hem; de leidsels gaf hij onder de armen door aan mij en daar begon het lieve leven. Ik moest als veiligheidsklep dienst doen voor 't geval het paard te veel mond had. Het beest liep vlug en bleek veel aanleg voor groote snelheid te hebben; de achterbeenen werden direct om de voorbeenen geplaatst. Het was, volgens den koopman, een paard van uitmuntende afstamming, waarvoor vijfhonderd Roebel werd gevraagd. De gewone werkpaarden worden weder op geheel andere wijze voorgereden. De boeren spannen altijd in met langen boom, zowel bij enkele als bij tweespannen. Zij gebruiken ook gareeltuigen, die steeds passend worden gemaakt door de breede en zachte ondergareelen. Met het oog op het aanrijden der hitten,

die ik er wenschte te koopen, heb ik mij zulk een gareel aangeschaft; de prijs er van was slechts een Roebel. Toen wij dezen eersten stal hadden rond geloopt, verhuisden we naar den volgende, die even groot is en op dezelfde wijze ingericht. Hier vonden wij een koopman uit Warschau, den heer Galopski. Het was alweder een verblijvende ontdekking dat hij goed Duitsch sprak en tevens dat hij den indruk maakte een fatsoenlijk man te zijn. Bij hem vonden we wat we wenschten en hij liet ons vier paarden tegelijk zien, die na monsterring door mij werden gekocht. Zij zijn bestemd voor het stalhoudersbedrijf, en de ondervinding zal moeten leeren of zij voldoen. — Als een bijzonderheid wil ik hier nog mededeelen, dat de verkooper in Rusland direct statiegeld

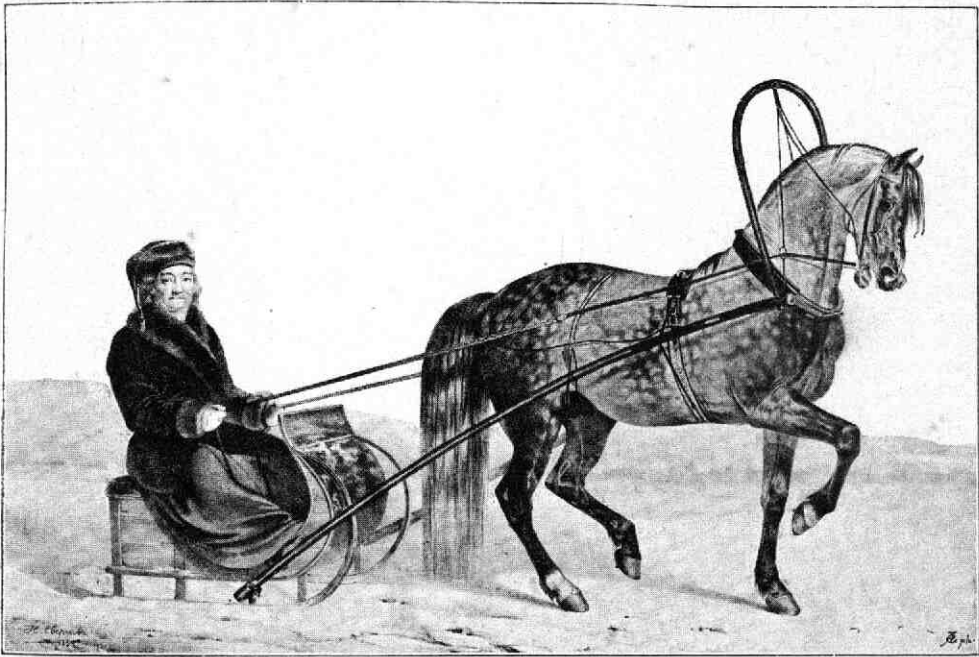


Fig. 2. Graaf Orloff met Orloffhengst.

ontvangen moet als men niet geheel wil afrekenen. Geeft men dit niet, dan is de koop ongeldig. Na afloop van dezen handel begaven we ons eerst naar ons liefelijk thuis, waar ons, gelijk van zelf spreekt, een fijn kopje koffie met room à la Beerenbak wachtte, met Goudsche sprits er bij . . . . mis waarde lezer we kregen een soort van modder met een koffiesmaakje, een allerkostelijkste hartversterking! Maar dat moet men voor de goede zaak over hebben.





Fig. 2. Markt to Lowicz.

Onze paarden hadden we bij den handelaar laten staan, waar ze tot het verladen blijven mochten. 's Middags kochten we nog in een derden stal een schimmelpaard en een bruine hit, beiden fraai van model en goed gaande. De makelaar had bij de stallen ook zelf een stalletje, waar de beide beesten werden opgeborgen. Toen we nu dus zes paarden hadden gekocht was onze bestelling voltallig en werd een wagon aangevraagd naar Alexandrowo. Bij elk paard, dat men koopt, krijgt men van den verkooper een verklaring, onderteevend door den plaatselijken veearts (uit de plaats waar het paard thuis behoort). Zonder dit bewijs kunnen de paarden niet verzonden worden.

De handel had mij zoo moe gemaakt, dat ik naar mijn thuis ging om te rusten. Mijn reisgenoot echter ging zich vermeien in een circus, dat op de markt was opgeslagen, maar dat (wonderlijk genoeg in dezen paardenstad) een paardenspel was zonder paarden. Het is van afmetingen die de inrichting van onzen ouden welbekenden Blanus uit vroeger dagen geenszins naar de kroon steekt. Eigenlijk kunnen er ook in het geheel geen paarden in; daarvoor is het veel te klein. Het was wat de Duitschers een „Schmiere” noemen, een armelijk ongelukkig ding, waarin alleen geworsteld, gedansd en gezongen wordt. De toegangsprijzen waren nochtans niet al te laag. De heer Director was als Eénoog Koning in het land der blinden en vroeg voor de verrichtingen van zijn kunstenaarstroep op de drie verschillende rangen 1 Roebel, 60 Kopeken en 30 Kopeken per persoon. Mijn dutje had, terwijl mijn reisgenoot in het circus een twijfelachtig kunstgenot smaakte, tot tien uur in den avond geduurd. Het slapen ging in Lowicz beter dan het eten. Ik begaf mij toen een oogenblik naar buiten voor de deur van het Hotel en stond aan den ingang der steeg naar de voorbijgangers te kijken, toen er plotseling een politieagent naar mij toe kwam. Toen ik dezen dienaar der gerechtigheid op eens voor mij zag, schoten mij een drie dozijn vreeselijke geschiedenissen in de gedachte, die de couranten in den laatsten tijd ons over de zonderlinge eigenschappen van deze ambtenaren hebben opgedischt, en ik voelde een koude rilling door mijn leden loopen. Ik zag mij zelf reeds als mijnslaaf, in Siberië werkende, in de ijzermijnen, voortgezweept door den ruwen barbaar met den knoet als wapen. Weldra echter bleek dat ik wat al te romantisch gedroomd had, want de leeuw bleek een schoothondje te zijn, dat opzat en pootjes gaf; de man stak mij een hand toe en begon een lange redevoering tegen mij te houden waarvan ik geen woord verstond. Ik vroeg aan den knecht van het hotel wat de dienaar des heiligen gerechts wenschte, en het lakonieke antwoord was: „hij heeft dorst en zal er volstrekt niet verlegen om zijn als u hem een glaasje bier

presenteert". Half nog onder den indruk van de vrees voor de Russische politie, door de krantenverhalen opgewekt en tevens om het gemakkelijke van het geval, voldeed ik dadelijk aan dezen wensch, schoof met de twee mannen een steegje in, toen nog een zijstraatje en nog een steegje tot we bij een kroegje kwamen, waar we met ons drieën werden binnengeloodst, waar 'k aan elk der beide mannen twee glazen bier offereerde.

Mijnheer de diender scheen over dit onthaal bijzonder content, want hij bedankte mij met zijn pet in de hand, wat voor iemand, die 18 Roebel traktement in de maand geniet, ook geenszins te verwonderen is.

Den volgenden morgen, Woensdag, was het de groote dag. Voor dag en dauw stonden we op en waren om 6 uur op het marktplein. Er waren reeds hitten aanwezig, bespannen voor vierwielige vrachtwagens, die hier algemeen als vervoermiddel dienen, zoowel voor vrachtwerk als voor personenvervoer.

Feitelijk waren we nog een weinig te vroeg en gingen ons dus nog wat in de stallen verpoozen; eerst om 10 uur keerden we naar de markt terug, en thans waren de verschillende pleinen, waar de markt gehouden wordt, stampvol met wagens en hitten; naar schatting meer dan drie duizend stuks. Ik zag er bijzonder mooie exemplaren, maar het is jammer, dat er geen ruimte genoeg is om de hitten aan te spannen of naar behooren te monstereen. Het gedrang is zoo groot, dat men nauwelijks weet waar men zich zelf bergen moet. De hitten worden, zoodra ze op de markt komen, uitgespannen en naast de wagens gezet, die voor hen tevens als voederbak dienen.

Het is eigenaardig dat men in het buitenland bij alle gelegenheden Hollanders ontmoet en men zou allicht geneigd zijn te gelooven, dat wij, mannen van het lage land bij de zee, echte globetrotters zijn. Ook hier vond ik mijne landgenooten, eenige handelaars in hitten, die ik van de Hollandsche paardenmarkten kende. Dat het niet wel doenlijk is om hier in Rusland zonder makelaar te handelen bleek mij thans duidelijk, want ook deze geroutineerde handelaars, die reeds sedert vele jaren Rusland bezoeken, lieten zich assisteeren. De prijs der hitten op de markt varieert van 60—200 Roebel. Heeft men een hit aangekocht, dan geschiedt de afrekening altijd op straat en men is verplicht het gekochte dier direct mede te nemen. De markt loopt niet zoo spoedig af als bij ons te lande, maar houdt tot negen uur in den avond aan. Voor ieder paard, dat ter markt gebracht wordt, moet de handelaar 15 kopeken marktgeld betalen. De volle markt geeft een imposanten aanblik, zoowel door de bonte schilderachtige kleedij der Poolse boeren, die een grooten slappen hoed dragen met

kort jasje en een vest met roode of blauwe tressen, als door de eigenaardige groepeerig der wagens, en de verscheidenheid in kleur der paarden. Een groot aantal handelaars zit op de wagens bengelend met de gekaplaarsde beenen en naar de voorbijgangers glurend of niet een naderbij wil komen om den handel te beginnen. Zeldzaam afwisselend op het zonnige plein zijn de groepen en schakeeringen der bewegelijke massa, die, met een oopopslag bezien, den indruk maakt van de zee, die door een stevige zuidwester-bries bewogen wordt. De paarden gedragen zich onder dit alles het rustigste. Met een benijdenswaardige zelfbeheersching wachten zij hun noodlot af en doen zich al vast te goed aan de heerlijke klaver, als weten ze dat hen misschien een zeer lange reis wacht, waarop ze dit voedsel gedurende geruimen tijd zullen moeten missen. Een der eerste indrukken, die ik op de hittenmarkt opdeed, was, dat

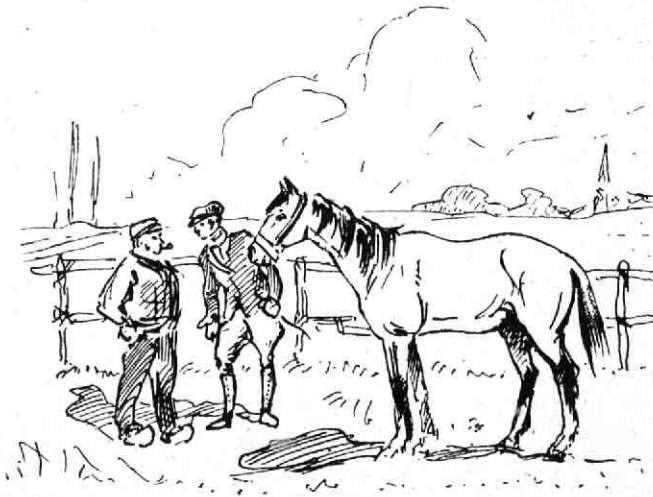


Fig. 4.

de hitten over het algemeen te zwaar zijn van kaken, te groote hoofden hebben, te heuperig zijn en veelal een koehakkigen stand. Hoewel er ook een aantal zeer fraaie exemplaren worden aange- troffen, gelijk van zelf spreekt, zijn al deze gebreken te wijten aan gebrek aan toezicht bij de voortteling. Thans werd het mij ook duidelijk hoe het komt dat door de Hollandsche hittenhandelaars zooveel geheel minderwaardige exemplaren aan de markt worden gebracht. Deze minderwaardige hitten namelijk zijn voor een zeer geringen prijs te bekomen, en ze worden door de handelaars als een soort van ballast gebruikt om bij het vervoer een wagon aan te vullen die niet geheel vol is. Het vervoer van een zestal paarden

namelijk kost evenveel als dat van een heelen wagen vol, die er 20 bevatten kan. Door de aanvulling met goedkoope minderwaardige dieren, die toch op de Nederlandsche markt nog wel met winst kunnen worden verkocht, wordt de doorslagsprijs der paarden natuurlijk geringer.

Op het voornaamste marktplein, waarvan ik de fotografie liet maken, staan de minste hitten, want een gedeelte der markt wordt gebruikt voor kraampjes, waar linten, hoeden en ansichtkaarten verkocht worden. Een ganzenhoeder, die een kudde van dertig stuks vooruit dreef, welke als soldaten in het gelid voor hem uit marcheerden, maakte te midden van deze volte een zeer eigenaardigen indruk. De kerk, die zich op dit marktplein bevindt, is gedurende de markt den geheelen dag geopend en overvol van biddende mannen en vrouwen, die gedurende den dienst tot zelfs buiten het hek geknielend liggen. In hunne bonte kleederdrachten maken deze rustige knielende groepen ter zijde van de woelige markt een zeer schilderachtig effect.

Intusschen . . . de tijd drong, het uur van ons vertrek naderde en we namen noode afscheid van de prachtige marktpleinen der paardenstad om ons voor te bereiden tot het vertrek. Onze hotelrekening (dat was nog de allerbeste zijde van het hotel) viel zeer mee; men had ons niet afgezet. Voor we echter afscheid konden nemen, moesten nog eenige officieele formaliteiten verricht worden. Ik vergat bij het begin van dit opstel mede te deelen, dat dadelijk bij onze aankomst in het hotel onze passen naar de politie gebracht moesten worden, van waar ze ook dadelijk weer werden teruggebracht. Verzuimt men dit, dan loopt men een groote kans als verdacht persoon gearresteerd te worden. Ook thans bij het vertrek moesten de passen wederom naar het politiebureau om „abgemeldet” te worden. Dit had echter niet het minste bezwaar want de kellner belastte zich daarmee en had dezen plicht volvoerd in zoo korten tijd dat we er versteld van stonden. Naderhand loste zich dit raadsel op, gelijk men in het vervolg van dit opstel zien zal, op een voor ons verre van aangename wijze.

Voor het oogenblik echter waren we over 's mans gediensigheid zeer voldaan en hij was het evenzeer voor den Roebel, dien we hem in de hand drukten, en dien hij met een tevreden lachje in zijn vestzak liet glijden.

---

## IV.

## De terugreis.

*Toebereidselen tot de terugtocht. — Een afscheid en een incident. — Een nacht in Alexandrowo. — Bij een Russischen paardenhandelaar. — Het verblijf in den paardenwagen. — De douanen. — In het vaderland terug.*

Thans begon de terugreis. Het laden der paarden nam weinig tijd in beslag en ging zeer gemakkelijk. Wij hadden een flinken jongen aangenomen om bij de dieren in den wagen te blijven tot we over de Russische grenzen waren, en we hadden daarin een baal klaverhooi geladen, die voor eenige dagen voldoende was. Men doet goed met één ding vooral rekening te houden, namelijk dat het fooienstelsel in Rusland tot in de uiterste consequentie dient te worden doorgevoerd, en wanneer men niet voortdurend klaarstaat met roebels en kopeken, loopt men de kans, de paarden niet levend over de grenzen te brengen, temeer omdat de reis zoo enorm lang duurt. De paarden gingen met een anderen trein dan wij. Wij vooruit om half twaalf, de paarden pas om één uur. Voor we echter rustig en wel in onze coupé zaten had er nog een incident plaats, dat ons goed humeur op een zware proef stelde.

Reeds was het oogenblik van vertrek zeer dicht genaderd, en we stonden met onzen makelaar te praten, die ons uitgeleide deed, toen we tot de ontdekking kwamen, dat nog steeds de kelner van het Hotel met onze passen niet gearriveerd was. Zonder passen konden we natuurlijk niet verder en moesten dus wachten. Gelukkig! . . . . een paar minuten voor het vertrek daar komt de ontrouwe dienaar in een rijtuig aanrijden; de photographie, waarop hij had moeten wachten, was de schuld van de vertraging. Daarna ging het naar Alexandrowo, waar we onze paarden weder in ontvangst moesten nemen. Hier werden de paarden overgeladen in een anderen waggon, die ze naar Salzbergen zou brengen. We hadden daarvoor de hulp noodig van een beambte en deze vroeg dadelijk om onze passen te zien, ten einde te constateeren dat ze in orde waren. Bij die gelegenheid bleek, dat we, dank zij onze paarden, aan een groot gevaar ontsnapten, want de passen waren volstrekt niet in orde; de kellner had den roebel, dien hij voor het afteekenen der passen ontvangen had, wel zeer voldaan in zijn vestzak laten glijden, maar het afteekenen was ongedaan gebleven, en indien de beambte, die ons hielp, niet zulk een bijzonder goede vriend ware geweest (dit is ook weder echt Russisch) van de gendarmerie te Alexandrowo, hadden we naar Lowicz moeten terugkeeren. De passen werden nu te Alexandrowo afgeschreven.

Een nieuwe beproeving wachtte ons echter; de paarden, die om 5 uur 's middags te Alexandrowo zouden aankomen, kwamen niet en we haalden ons allerlei akelige visioenen voor den geest, van wat er met de dieren geschied kon zijn; de geheele dievenbende uit de sprookjes onzer bangmakers spookten mij door het hoofd, en ik begon er mij werkelijk een verwijt van te maken, dat ik de paarden aan een geleider had toevertrouwd en niet zelf was blijven wachten. Ten slotte bleef er geen andere troost voor ons over dan lijdzaamheid en geduld. In elk geval zagen we ons genooddaakt nogmaals in een Russisch hotel te Alexandrowo den nacht door te brengen, omdat de trein niet eerder dan elf uur 's avonds met de paarden kon binnenkomen. Door onzen vriendelijken expediteur werd ons een nachtverblijf aangewezen. Hij vond het echter noodig er de verontschuldiging bij te voegen, dat men hier eigenlijk niet logeeren kon, maar zich in de gegeven omstandigheden wel behelpen moest, omdat er niet anders was. Wij griezelden bepaald toen wij het krot binnentraden, dat zich hier den naam van hotel aanmatigde, nochtans het beste van een grensplaats als Alexandrowo. Ons verblijf te Lowicz, vergeleken bij dit hol, was luxurieus. We moesten ons echter in de omstandigheden schikken. De knecht van onzen expediteur liet ons te Alexandrowo nog een stal met paarden zien van een zeer grooten handelaar. Maar het meerendeel der paarden was verkocht en reeds verzonden.

Uit de inrichting van den stal echter maakte ik op, dat de eigenaar hiervan werkelijk een zeer groote handelszaak heeft. Men deelde mij mede, dat hij wekelijks twee- à driehonderd paarden verkocht. Met wandelen en praten was de avond zoo opgeschoten dat het gauw elf uur was en tot onze blijdschap was nu onze wagen met paarden werkelijk gearriveerd. Wij inspecteerden de dieren, die in goede conditie werden bevonden, beduidden den knecht dat hij bij de beesten moest blijven slapen en gingen zelf onze legerstede opzoeken. Den volgenden morgen moesten de paarden worden overgeladen. Daarna kwam de vee-arts, die de paarden voor het vervoer goedkeurde, waarvoor we natuurlijk eenige roebels moesten offeren. We namen weder een goede hoeveelheid klaverhooi mede in den waggon, welk voeder daar zeer gemakkelijk te verkrijgen is, omdat men geheel op het vervoer van paarden is ingericht. De reis van Alexandrowo naar Otlaschin duurt slechts een kwartier en dit plaatsje is reeds op Duitsch grondgebied gelegen. De persoon, die de paarden over de grenzen begeleidt, moet eveneens van een pas voorzien zijn. Te Otlaschin werden de paarden opnieuw gekeurd, thans door een Duitschen vee-arts, vervolgens geplombeerd en deze plechtigheid verplichtte ons weder tot het offeren van een aantal roebels. Gedurende de

reis van Otlaschin naar Berlijn, die veertien uren in beslag neemt, hield mijn reismakker in den waggon bij de paarden de wacht, terwijl ik van Berlijn naar Utrecht, d. w. z. gedurende dertig uur, als bewaker dienst deed. Dit reizen in zoo'n wagen heeft, ondanks zijn ongemakken, toch ook zijn eigenaardige bekooring. Het klaverhooi diende mij als slaapplaats, mijn valiesje als hoofdkussen en mijn jas als deken. Wel is waar had ik, gelijk in het begin van het opstel is gezegd, een deken medegenomen, maar een der paarden hoestte voortdurend en, teneinde het dier voor verdere ongemakken te bewaren, had ik mij zelf van mijn beschutting moeten berooven en hem de deken opgelegd. Gedurende den dag kon ik de deur van den waggon gedeeltelijk openschuiven, en had dan uit den langzaam loopenden goederentrein een prettig uitzicht op het landschap dat we dóórstoomden. De trein heeft herhaaldelijk gedurende langeren tijd oponthoud aan de verschillende stations. Een uur, of soms nog meer, was ik daar stil, stapte dan uit en als ik mijn paarden had laten drinken (wat echter dikwijls heel veel moeite kost, omdat de veewagens vaak zeer ver van de stations verwijderd blijven), ging ik dwars over de rails naar het station (waartoe ik als geleider der paarden het recht had), verfrischte mij wat in de restauratie, en had dikwijls ook nog gelegenheid wat van de plaatsen te zien; zoo nam ik o.a. een kijkje van Löhne, Osnabrück, Bentheim, enz., plaatsen waar men anders zoo gemakkelijk niet komt.

Te Salzbergen aangekomen, bevrachtte ik de paarden tot Oldenzaal, terwijl, om directe aansluiting te krijgen tot Utrecht, een ingevulde vrachtbrief van Oldenzaal naar Utrecht werd verstrekt. Na Salzbergen komt men eerst te Bentheim, waar de zegels der paarden, onder contrôle van twee douanen, werden nagezien en afgenomen. Het is zeer noodig dat men er voor zorgt de loodjes in goeden staat te houden, want raakt een dezer zegels in het ongereede, dan kan dit hooge onkosten geven; het is zelfs niet voldoende, dat men het loodje los kan toonen, het moet zich werkelijk ongeschonden aan den nek van het paard bevinden.

De paarden waren gedurende de reis bijna onophoudelijk verkouden. Dit is echter, naar ik vernam, een algemeen optredend verschijnsel bij paarden die de reis van Rusland naar Holland maken.

Ik amuseerde mij zeer goed in het gezelschap van mijn viervoetige makkers en had in den wagen gelegenheid ze te toiletteeren, opdat ze in fraaien staat voor hun nieuwen eigenaar zouden verschijnen. Ik had dan ook bij mijn aankomst geen Russen bij mij met ongekamde manen en langen staart, maar paarden zooals men ze op heerenstallen vindt, wat zeker bij de vrienden, die mij in Utrecht ontvingen, wel eenige verrassing gebaard zal hebben.



De reis werd overigens zonder eenig incident volbracht en het was mij een ware verkwikking, toen ik aan het grensstation Oldenzaal weder mijn moedertaal hoorde. Nog slechts een korte reis en Utrecht was weder bereikt, waar ik den 26en Juni des avonds half zes binnenstoomde.

Mijn algemeene indruk is dat aan dergelijke reizen geen noemenswaardige bezwaren in den weg staan en dat de verhalen, die gedaan worden over diefstallen, denkelijk zeer overdreven zijn.

Rusland is geenszins een aangenaam reisland, maar voor een paardenliefhebber en kenner valt er veel te leeren en ik roep het daarom gaarne een spoedig wederzien toe.

W. F. S.

### MOEILIJKE PAARDEN.

Het is zeker, dat het meer of minder vertrouwen, waarmede de ruiter zijn paard rijdt, grooten invloed op het al of niet goed gaan er van uitoefent. Een sterk staaltje wordt door de „Badminton” medegegedeeld uit Australië.

„Een lastig paard, dat velen zandruijter had gemaakt, werd daarom door zijn eigenaar naar een publieke verkooping gezonden. Een middelmatig, vrij angstig ruiter koopt het, maar daar iemand, op wien hij geheel vertrouwd, hem verzekert, dat het dier „dood en doodmak” is, zadelt hij het, rijdt van het verkoopplokaal naar huis en gebruikt het dagelijks zonder een enkel ongeval, tot verbazing van allen, die het paard vroeger hadden gekend.

De ruiter reed zijn nieuwkoop met zulk een zelfvertrouwen, dat deze zich daardoor goed gedroeg.”

Hoe dikwijls ziet men op een jachtrit een paard, onder een ruiter die met vertrouwen naar de hindernissen rijdt, met lust en handigheid over alles heengaan, terwijl dat zelfde paard een volgende maal, onder iemand die aarzelt, die zich moet bedenken waar en uit welken gang hij zal springen, alles weigert.

Jaren geleden deed ik een val met mijn paard, op gladde steenen, vlak bij een drukken spoorwegovergang en brak daarbij een been. Een paar maanden later, hersteld, kreeg ik van een mijner kameraden een paard, dat kleefde, in her-dressuur. Na eenige weken was dit paard zoover gevorderd, dat het zonder noemenswaardig verzet van den stal en van andere paarden wegging, doch zoodra was het niet gekomen bij den bewusten spoorweg-overgang of daar kwamen weer al de oude streken te voorschijn; aan keeren, steigen enz. geen gebrek. Ik meende daaruit te moeten opmaken,

dat ik, hoewel hiervan onbewust, op die plek, waar kort geleden het ongeluk was gebeurd, minder op mijn gemak was en dat het paard dit voelde. Ik nam mij daarom vast voor van dat oogenblik af die plaats te beschouwen als elke andere, de gladde steenen en den drukken overweg als niet bestaande en het paard daarnaar te rijden en te behandelen. Dat ik juist had gezien, bewees het resultaat; den volgenden keer ging, na een kort verzet, alles naar wensch en geen enkele maal keerde het paard meer, wanneer de spoorwegovergang werd bereikt.

Juist te hebben gezien troostte me eenigszins voor hetgeen ik thans begreep en door het paard reeds eerder was gevoeld: gebrek aan zelfvertrouwen op de bewuste plek.

J. H. K.

---

## HET VASTSTELLEN EN HET BEVORDEREN EENER BEPAALDE FOKRICHTING.

Het is een algemeen als vaststaand beschouwde regel in de huisdierteelt, dat voor de bevordering en ontwikkeling der fokkerij, voor een bepaalde diersoort in een bepaalde streek, in de eerste plaats zorg gedragen moet worden voor: *het fokdoel*.

De fokkers of de overheid, of, wat het beste is, beide in gemeenschappelijk overleg, dienen alle noodige moeite en kosten te besteden om de meest aanbevelenswaardige richting der paardenfokkerij nauwkeurig aan te geven, waarbij vooraf is na te gaan:

- 1°. welke eigenschappen bezit het aanwezige ras;
- 2°. welk type heeft de meeste geschiktheid voor de werkzaamheden, die in het bedrijf van den fokker moeten worden verricht;
- 3°. indien het aanwezige paard onvoldoende geschiktheid bezit voor genoemde werkzaamheden, moet worden vastgesteld welk ras door zijn eigenschappen daarvoor dan wel bijzonder geschikt is;
- 4°. na het vinden van het voor de bepaalde werkzaamheden meest passende ras, waarin een groote eenvormigheid wordt gewenscht om een geregelde overerving hiervan te kunnen verwachten, in hoever bodem en klimaat van beide streken met elkaar overeenstemmen en verschillen, daar de bodem waarop en het klimaat waaronder de jonge dieren zich ontwikkelen, mede van zeer grooten invloed zijn op de ontwikkeling van alle eigenschappen, die bij het pasgeboren jong bestaan of in kiem aanwezig zijn;

- 5°. nevens de vaststelling van de eigenschappen, die de meeste

geschiktheid opleveren voor de bedrijfswerkzaamheden, dienen zorgvuldig te worden overwogen welke eigenschappen door den handel in de betreffende soort paarden — werk-, tuig- of rijpaard; zwaar of licht soort — het best worden betaald, ten einde deze bij de vaststelling van het meest gewenschte type in aanmerking te nemen, om als fokker aan de eventueel te verkoopen dieren zooveel mogelijk te verdienen;

6°. de geschiktheid voor de bedrijfswerkzaamheden in de eerste plaats en die voor den handel in de betreffende soort pas in de tweede plaats, omdat het bedrijfswerk vrijwel *blijvende* eischen heeft en de handel in den loop der jaren nog al aan mode onderhevig blijkt te zijn.

Ieder ontwikkeld persoon zal erkennen, dat het vaststellen van de meest aanbevelenswaardige fokrichting voor een bepaalde streek uiterst moeilijk is, veel kennis, studie, tijd en zooveel mogelijk „kijk in de toekomst” of geluk vereischt, maar gelijktijdig van de grootste beteekenis is voor de rentabiliteit der paardenfokkerij in de streek zelve.

Na het vaststellen der richting komt aan de beurt: *op welke wijze is het gestelde doel het goedkoopst en het spoedigst, in één woord het doelmatigst te bereiken?* Hiervoor is opnieuw heel wat studie, kennis en kalm overleg noodig, alvorens met grondige verantwoordelijkheid tot de uitvoering dier middelen te kunnen overgaan.

In de eerste plaats bestaat de mogelijkheid, dat *het voorhanden materiaal geschikt* wordt verklaard. De fokker heeft dan slechts naar verbetering in eigen ras te streven en zich tot op zekere hoogte geen uitgaven te getroosten, doch zich alleen gedurende een reeks van jaren met wat mindere inkomsten tevreden te stellen door de beste exemplaren niet te verkoopen maar te behouden, met het vooruitzicht niet alleen zijn kapitaal-bezit in zijne fokdieren te vergrooten, maar na verloop van die jaren der verlaagde inkomsten tot een belangrijke verhooging dezer ontvangsten te geraken. Indien deze methode voor het bereiken van het gestelde fokdoel geschikt wordt geacht, dan verdient zij altijd en overal de voorkeur, omdat:

1°. geen cent van het aan te wenden kapitaal buiten de eigen streek geraakt;

2°. de fokkers met de goede en minder goede of slechte eigenschappen van het voorhanden ras in het algemeen en van de onderscheiden families meer in 't bijzonder, het gemakkelijkst

bekend kunnen zijn en zich bij de keuze der fokdieren gemakkelijker voor tegenvallers kunnen vrijwaren;

3<sup>o</sup>. het voorhanden ras aan bodem en klimaat gewend is, waardoor geen gevaar voor ontarding bestaat, zooals bij invoer van dieren uit andere streken toch altijd in meerdere of mindere mate het geval is;

4<sup>o</sup>. zoodra het gehalte van het mettertijd verkregen materiaal in gunstige verhouding is gekomen tot dat van een overeenkomend type in andere streken, binnen- of buitenland, op welk oogenblik de verkoop van fokmateriaal reden van bestaan verkrijgt en van overheidswege bevordering verdient, — dan is de waarde van dat fokmateriaal grooter, doordat de eigenschappen hiervan zeer constant aanwezig zijn.

Het is ook mogelijk dat *het voorhanden ras ongeschikt* wordt geacht om het gestelde doel te bereiken en dan wordt de moeilijkheid veel grooter en zullen de gevorderde kosten veel meer bedragen. Na het vinden van het meest aanbevelenswaardige vreemde ras is te overwegen of een vermenging van beide rassen tot het doel kan leiden of dat het nieuwe ras geheel moet worden overgeplant. Kruisen is wel duurder dan fokken in eigen ras, maar tevens veel goedkooper dan overplanten, daar bij een kruising immers met den invoer van mannelijke fokdieren kan worden volstaan en bij overplanten ook alle vrouwelijke dieren moeten worden aangeschaft.

\*  
\* \*

Het fokken in eigen ras is bij de Nederlandsche paardenteelt in vroegere tijden vrij algemeen, doch in de laatste 25 jaren langzamerhand al minder en minder toegepast. Van de oorspronkelijk meest bekende paardeslagen: het Geldersche, het Zeeuwsche en het inlandsche zwarte der vier noordelijke provinciën, is het eerstgenoemde zoo goed als geheel verdwenen; het tweede is bezig te verdwijnen door het kruisen met het Belgische paard, terwijl het laatstgenoemde in Groningen zoo goed als verdwenen is, in het noorden en in het oosten van Friesland, in Drenthe en in Overijssel, door de kruising met het Oldenburgsch-Oostfriesche (een paar Belgische hengsten daargelaten), bezig is te verdwijnen, terwijl alleen op sommige plaatsen in het westen van Friesland, vooral in het zuidwesten, het ras nog zuiver wordt voortgefokt.

De aanleiding om deze beste — waar rationeel, *de* beste —

fokmethode vaarwel te zeggen is ontstaan, doordat ernstig was gezondigd tegen den hoofdgrondregel; jaren achtereen werden de beste exemplaren aan den handelaar afgegeven en het minderwaardige, bijna onverkoopbaar geachte, werd veelal aangewezen voor instandhouding der soort zorg te dragen. Niettegenstaande de inlandsche zwarten een groote eenvormigheid bezaten en hun eigenschappen derhalve bijna wiskunstig zeker op hunne afstammelingen overbrachten, was het ras tegen dat stelselmatig langzaam afmaken niet bestand. De bekende afloop was, dat de kwaliteit der inlandsche zwarten onvoldoende werd. Andere factoren werkten ook nog tot hun verval mede, n.l. het tijdelijk buiten de mode geraken der zwarte kleur, — het later rijp zijn dan de Oldenburgers-Oostfriezen en Belgen, — het buiten de mode geraken van lange manen en staart mooi te vinden, — de veel hoogere prijzen der Oldenburgsche en Oostfriesche handelspaarden dan die der inlandsche zwarten, waartegen het uitnemende temperament, de makheid en de groote overeenkomst in bouw, gangen en kleur, waardoor er gemakkelijk spannen van zijn te formeeren, niet konden opwegen.

Boven is reeds gezegd, dat Friesland nog altijd voorstanders telt van het inlandsche type. Enkele jaren geleden is er zelfs een opflukking in die richting geweest, waarbij de prijzen van enkele jonge Friesche hengsten tot een paar duizend gulden per stuk zijn opgedreven, maar tegenwoordig schijnt het voor goed aan het luwen te zijn. De proefneming met het Orloff-ras, om het Friesche vooruit te helpen, is mede ten einde en wordt vrij algemeen de Groningsche fokrichting overgenomen.

De pogingen tot instandhouding en opbeuring van het Friesche ras hebben schipbreuk geleden, deels of geheel tengevolge van het feit, dat het gehalte van het ras te veel was verwaarloosd, misschien echter ook deels doordat men bij den aanvang dier pogingen verzuimd heeft de 4 noordelijke provinciën na te speuren om de beste merriën en hengsten, die onder het overschot voorkwamen, in eenzelfde streek bijeen te brengen.

Behalve de rijks- en provinciale subsidiën ter bevordering der paardenfokkerij hebben ook enkele particulieren, inzonderheid J. E. Scholten te Groningen, Jhr. Mr. C. van Eysinga te Leeuwarden en Jhr. A. J. Vegelin van Claerbergen te Joure, zich opofferingen getroost ter verbetering van het inlandsche type, zoodat wij waarschijnlijk niet overschatten door te zeggen, dat alleen reeds in Friesland meer dan honderdduizend gulden kapitaal voor de instandhouding van dat ras is besteed,

zonder dat het aanleiding heeft gegeven om het gestelde doel te bereiken.

\* \*

Behalve de genoemde, weinig paarden opleverende streek van Friesland, wordt bijna overal in Nederland de kruising bij de paardenfokkerij toegepast. In de buurt van Leiden en Zwolle hebben enkele inlandsche hengsten zich vrij lang staande gehouden, maar op dit oogenblik komen er daar niet meer voor. In Zeeland is misschien nog een enkele hengst van het Zeeuwsche type, maar langzamerhand zijn daar toch zoo goed als uitsluitend Belgische en gekruist Belgische hengsten, terwijl meer en meer de overtuiging veld wint, dat de zuivere Belg de voorkeur verdient boven het gekruiste type.

Door misplaatste zuinigheid, door te veel te letten op het directe voordeel en te weinig acht te geven op de voordeelen der toekomst — aannemende dat de fokkerij doelmatig werd gedreven — zijn de fokkers derhalve verplicht geworden hun toevlucht te nemen tot kruisen en overplanten. En wanneer de kosten hiervan voor de elf provinciën tezamen eens in een totaal-cijfer konden worden voorgesteld, zou menigeen verbaasd staan van de grootte van dat cijfer.

\* \*

Het inzicht, dat de Nederlandsche paardenfokkerij bij tal van streken in het buitenland belangrijk ten achteren stond, werd vooral verkregen op de internationale tentoonstelling te Amsterdam in 1884. De overtuiging won veld, dat ook van Staatswege naar verbetering dezer fokkerij moest worden gestreefd en het eerst werd op voorstel van wijlen het Kamerlid B. L. Tijdens op de begrooting van het Ministerie van Oorlog een post van f 10.000 gebracht, ten einde op deze wijze de paardenfokkerij in het algemeen te bevorderen, maar ook om er toe mede te werken, dat Nederland remontepaarden in het binnenland zou kunnen aankooopen.

Toen er subsidie uit de Rijkskas werd verleend, lag het voor de hand, dat de betreffende Minister een of meer personen aanwees om op een doelmatige aanwending dier subsidie toezicht te houden.

De paardenartsen zijn door hun studie ten opzichte van de paardenkennis en de paardenfokkerij meer voorbereid dan beoefenaren van andere takken in het leger, zoodat zij dan ook zijn aangewezen tot het geven van onderwijs in het exterieur en de

Het zou indertijd zeer wenschelijk zijn geweest indien alle drie genoemde Kapiteins zich geheel aan de belangen der paardenfokkerij van hun ambtsgebied hadden kunnen wijden, waardoor naar onze overtuiging de bevordering der paardenteelt krachtiger en meer naar een vast plan zou zijn geschied dan thans het geval is geweest en derhalve vele uitgaven doelmatiger zijn besteed.

Van lieverlede is de Staatsbijdrage voor de paardenfokkerij toegenomen en in 1901 bij de Wet op de paardenfokkerij vastgesteld op een bedrag van minstens *f* 75000, terwijl de keuringskosten bovendien uit de Staatskas worden betaald en die voor het Rijks-hengstveulendepot eveneens, zoodat de bevordering der paardenfokkerij op de begroting van het nu loopende jaar met een post van *f* 150.000 is vertegenwoordigd. Deze post is geheel en al voor rekening van het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel.

Het Ministerie van Oorlog verleent thans geen subsidie meer voor de bevordering der paardenfokkerij, doch steunt deze nog wel door de bepaling, dat de voor de veld-artillerie benodigde remonten in eigen land moeten worden gezocht en door het beschikbaar stellen van 3 Kapiteins der veld-artillerie, als vertegenwoordigers van het Ministerie van L. N. en H. bij de Regelingscommissiën voor de paardenfokkerij in de onderscheidene provinciën.

De Regeering heeft zich tot aan 1901 grootendeels bepaald om toe te zien dat de subsidie, die haar aanvankelijk eenigszins door de Tweede Kamer is opgedrongen, niet op onbillijke wijze werd besteed. In 1901 is de verplichte Rijkshengstenkeuring tot stand gekomen, waarbij dus ieder houder van een tot publieke dekking van merriën bestemde hengst, verplicht werd deze niet anders te bezigen, dan na hiervoor geschikt geoordeeld te zijn door een van overheidswege aangewezen keuringscommissie, terwijl voor de toekenning der Rijkssubsidie ook eenige grondregelen in de Wet zijn neergelegd.

Pas in 1908 is men begonnen meer deugdelijke grondslagen te zoeken, waarop de bevordering der paardenfokkerij dient te steunen. Alle Regelingscommissiën hebben op verzoek der Regeering een rapport ingediend over de meest passende fokrichting in hunne provincie, of deze te dien opzichte in meer of minder stukken gesplitst. Evengoed als op elk ander gebied is het ook met de bevordering der paardenfokkerij gegaan: al doende leert men.

A. W. H.

## PAARDEN-EXAMENS.

Dwaas als het zou zijn eenzelfde examen af te nemen aan en aanstaanden ingenieur en aan den consul-leerling, aan den aspirant cavalerie-officier en aan den toekomstigen doctor in de medicijnen, even onverstandig is het aan elk paard, onverschillig voor welk doel het zal worden gebruikt, dezelfde eischen te stellen. Toch gebeurt dit nog maar al te veel.

Evenmin als men de eigenschappen van een aanvoerder, van een staatsman, van een atleet, van een leeraar, in één persoon vereenigd kan verwachten, evenmin zal men in één paard de eigenschappen kunnen vereenigd vinden van het rijpaard, het werkpaard en het tuigpaard.

Zulke universeele menschen en dieren bestaan niet, evenmin als universeele geneesmiddelen en geneesmethodes. Eischen toch, die men zal stellen aan een zekere categorie van paarden, maken het paard voor een andere categorie dikwijls minder geschikt, soms zelfs onbruikbaar. Zoo zal een breede borst, zooals men die wenscht bij het werkpaard, het ongeschikt maken voor rijpaard, want de galop en de draf worden waggelend, omdat het zwaartepunt zich telkens te veel zijwaarts moet verplaatsen.

Enkele eigenschappen eischt men voor alle categorieën paarden, maar daarbij kan groot verschil bestaan in de mate waarin zij die moeten bezitten.

Aan een soldatenpaard stelt men hooger eischen, wat betreft volhardings- en weerstandsvermogen, dan aan het luxe-paard. Bij dit laatste toch kunnen verzorging, stalling, voer, in een woord al het benoodigde, van het allerbeste zijn, terwijl het militaire paard uit den aard der zaak in veel minder gunstige omstandigheden verkeert, nu eens dient om recruten te leeren rijden, dan, tijdens manoeuvres, met te velen tegelijk in een schaapskooi gestald is en voeding en verzorging dikwijls veel te wenschen overlaten, terwijl het juist in dien tijd zeer zware, lange en moeilijke werkdagen heeft.

Eén klasse luxe-paarden dient de eigenschappen van volharding, weerstandsvermogen en gezondheid in even hooge mate te bezitten als het soldatenpaard, terwijl zij daarbij gewoonlijk sneller moeten zijn en in elk geval meer van hun springvermogen zal moeten worden gevegd. Het is onmogelijk, dat men het soldatenpaard, belast met  $\pm 100$  K.G., waarvan  $\pm 25$  K.G. dood gewicht, gereden door een middelmatig ruiter, dezelfde eischen aan springen kan stellen als aan een jachtpaard, gereden door een goed ruiter, zelden 100 K.G. dragende, maar nimmer 25 K.G. dood gewicht.

Ook de leeftijd van het paard oefent grooten invloed op den



maatstaf van beoordeeling. Wil men een 7-jarig gebruikspaard koopen, dan ziet men van den koop af, wanneer blijkt dat het slap is; is het even slap, doch 4 jaar, weinig of niet gereden en maakt het overigens onder het zadel of in het tuig een goeden indruk, dan zal men die slapte met een geheel ander oog beschouwen en er gewoonlijk over heen stappen.

Een oud spreekwoord zegt: „no hoof, no horse” (vrij vertaald: een paard met slechte hoeven is geen paard), maar toch zal de beoordeeling hier ook strenger of minder streng zijn, naar gelang de bestemming van het paard. Moet het als gebruikspaard elken dag op harde wegen draven, heeft het daarbij knie-actie, dan stelle men hooger eischen aan hoeven dan wanneer het een coursepaard is, of een paard, dat bijna uitsluitend werk op de boerderij verricht.

Slaat men op die wijze de practijk gade, dan komt men weldra tot de overtuiging, dat de paardenkennis uitgebreid en onze eigen paardenkennis beperkt is. Wanneer dan van die waarneming de overtuiging het gevolg is, dat men op dit gebied nog veel kan leeren, dan is men op den goeden weg en zal men meer en meer trachten zijn kennis van elke categorie, van elk ras, soort en slag te vermeerderen. Men kan echter van geen categorie ooit *zoo* goed op de hoogte komen als van die, welke men gebruikt, waarvan men vele heeft gekocht, gereden en niet te vergeten . . . waargenomen en bestudeerd, want door *alleen* jaren lang elken dag op of achter paarden te hebben gezeten wordt men, zonder waarneming, zonder bestudeering, geen ruiter, koetsier of paardenkenner; daartoe is meer noodig: inspanning van lichaam en geest, van hersenen en van spieren, een open oog, een goed verstand.

Een Fransch leeraar aan een der militaire instellingen, wij meenen zelfs een bereden officier, zeide eens in zijn zelf-genoegzaamheid:

„Nous nous sommes aperçus qu'il n'y avait pas besoin d'être bête pour bien connaître des choses de l'équitation et du cheval.”

(Wij hebben opgemerkt, dat het niet noodig is een stommerik te zijn, om zaken, de rijkunst en het paard betreffende, goed te kennen).

Ziet, zoo iemand toont reeds daardoor alléén een zoo geringe opmerkingsgave, dat *hij zeker nooit* paardenkenner zou *kunnen* worden; doch helaas, er zijn nog vele die zoo oordeelen! Wellicht ook in Nederland?

\* \*

\*

Zagen wij dat onze eischen aan het paard zich, voor elke klasse, moeten regelen naar een verschillenden maatstaf en naar een andere schaal, zoo is dit ook het geval met de fouten, met de gebreken.

Een hazehak aan het overigens goed gevormd spronggewricht van een 7-jarig paard, dat in het gaan niets ongewoons toont en dat reeds arbeid heeft verricht, is van veel minder beteekenis dan een hazehak aan een smal, weinig krachtig gewricht of aan dat van een 4-jarig paard.

Het laatste paard is voor geen enkel doeleinde geschikt, het eerste kan daarentegen een zeer goed bruikbaar paard zijn, dat of als tuigpaard of als rijpaard, doch waarschijnlijk niet als jachtpaard, zeer goede diensten zal bewijzen.

Tal van die verschillen bestaan er, die voor elk nieuw geval afzonderlijk moeten beschouwd en gewogen worden.

\* \*  
\*

Is het paard naar zijn bouw beoordeeld, dan volgt de beoordeeling naar de wijze waarop het zich beweegt en opnieuw doet zich nu de vraag voor, tot welk werk is het paard bestemd?

Een tuigpaard heeft weinig waarde als het niet veel knie-actie te zien geeft, welke actie voor een rijpaard alleen waarde kan hebben op een tentoonstelling. Daarentegen wordt van dit laatste een ruime en goede stap geëischt, waaraan bij het tuigpaard weinig wordt gehecht.

Een schommelende beweging in de lenden getuigt van een weinig krachtige verbinding tusschen voor- en achterhand, voor het rijpaard een groote fout, voor het tuigpaard een veel geringer nadeel.

Eigenaardig zijn de verschillende manieren waarop paarden, voor hun gaan, worden beoordeeld en welke ook in onderscheiden landen niet dezelfde zijn. In Frankrijk, Nederland en Duitschland ziet men de paarden dikwijls uitsluitend rechtuit van en naar den beoordeelaar draven, nadat ze eerst stilstaande geruimen tijd zijn bezichtigd en op been- of andere gebreken onderzocht. In Engeland laat men het paard langs zich heen gaan, na een zeer korte beschouwing stilstaande en geen onderzoek naar gebreken, eerst in stap, dan in draf, om het daarna pas in gang van voren en van achteren te beschouwen. Is het een examen voor een rij- of tuigpaard tot eigen gebruik, dan duurt dit aan de hand beschouwen zeer kort, doch wordt het spoedig voorgebracht, onder het zadel of in het tuig, om daarna door den koper zelf te worden gereden. Het onderzoek op gebreken heeft eerst plaats nadat het paard is gekocht, onder de voorwaarde van vernietiging van den koop, wanneer de vee-arts het niet vrij bevindt van gebreken of van ondegden.

Voor welk doel men een paard ook beoordeelt, men dient den indruk van het geheel in zich op te nemen, alvorens over te gaan tot het onderzoek naar gebreken; doet men dit niet dan verdiept men zich gewoonlijk zoo in de aanwezige of niet aanwezige fouten,

dat men het paard niet zou herkennen als het voor de tweede maal werd voorgebracht. Wij herinneren ons een geval, toen bij een keuring, door vergissing, een paard, dat juist beoordeeld was, onmiddellijk daarna terugkwam en door een der keurmeesters opnieuw op gebreken werd onderzocht, iets wat niet zoozeer te wijten was aan gebrek aan herkenningsvermogen, als wel aan een verkeerde manier of volgorde van examen afnemen.

Koopt men een gebruikspaar, dan kan men dit het best beoordeelen wanneer men het zelf bestijgt of van den bok rijdt; in korten tijd weet men dan meer van de innerlijke waarde van het paard dan door het uren lang te bekijken, stilstaande of aan de hand geleid.

Moet een rijpaard worden gekocht, dan is het niet voldoende, als de koper bij zich zelf zegt „een rijpaard moet zijn, enz.” en al de eigenschappen opdreunt, welke aan een rijpaard dikwijls theoretisch worden gesteld, maar die in de practijk niet, zonder meer, opgaan, omdat er weder tal van categorieën rijpaarden bestaan en deze soms weder in afdeelingen worden onderscheiden, die hun bijzondere eischen hebben.

Nemen wij als voorbeeld van de rijpaarden het jachtpaard, dan heeft men niet alleen te letten op het rijkunstig talent van den aanstaanden berijder, op diens meer of minder stoutmoedig rijden, op zijn gewicht, maar ook op de streek waar hij de jachten zal rijden.

Men onderscheidt in Engeland de hunters dan ook niet alleen in paarden voor licht, middelmatig en zwaar gewicht, maar ook in paarden voor deze of gene streek. Zoo spreekt men bijv. van een Leicestershire-hunter, hiermede bedoelende een jachtpaard, geschikt om in het graafschap Leicester achter de honden te gaan.

In Leicestershire, behoorende tot de graafschappen die meer bepaald „The Shires” worden genoemd, zijn de velden, de akkers uitgestrekt, de bodem uitstekend, meest grasland, de hindernissen hoog en breed, veel heggen met slooten, voor of achter of aan beide zijden; de snelheid, waarmede wordt gejaagd, is groot, zoodat men daar, om de jacht te kunnen volgen, een paard met veel bloed en springvermogen noodig heeft; een paard van de hindernisbaan, een „steepler” is daar op zijn plaats.

Komt nu dezelfde ruiter met hetzelfde paard in Ierland, dan staan de zaken geheel anders. In het grootste deel van Ierland zijn de akkers klein, het aantal hindernissen groot, veel steenen muren of Iersche wallen, soms twee van deze muren op enkele meters afstand van elkaar, of wel de grond aan de eene zijde van den muur 0.5 M. of 1 M. hooger of lager dan aan de andere zijde, naast rotsen soms veenachtigen of moerassigen bodem. Hier is

snelheid of buitengewoon springvermogen minder noodig dan kalmte, een groote mate van handigheid en intelligentie; een steepler in Engeland geboren en pas in Ierland gekomen zal daarom, vooral in den aanvang, zijn roem in „The Shires” behaald, niet altijd kunnen handhaven.

Een paardenhandelaar, buiten bij Dublin, die Engelsche steeplers naar Ierland bracht voor hindernisreunen en sommige voor jachtpaard bestemde, had een eigenaardige wijze om ze te leeren naar eisch een Ierschen wal <sup>1)</sup> te springen. Hij had daartoe op zijn terrein een flinken wal, met een droge sloot van  $\pm 1$  M. er voor en een zeer breede en diepe sloot er achter. Trachtte nu het paard het geheel in eens te springen, dan bleek dit onmogelijk, het kwam in de tweede sloot terecht en ging over den kop of kwam op een andere manier ten val. Die paarden werden daarbij wel eens aan de longe genomen, doch ook dikwijls gereden door een lichten jongen van een jaar of 16, dien wij meenden de zoon te zijn van den handelaar B. Op onze vraag of hij dit geen gevaarlijk werk voor zijn zoon vond, antwoordde hij: „de jongen is gewoon aan vallen, heeft hij al eens meer wat gebroken maar het is ook slechts een neef en bovendien is dit de eenige goede methode om het paard voor een volgende maal voorzichtigheid te leeren en later handig te maken over deze soort hindernissen.”

Kent het jachtpaard den Ierschen wal, dan springt het bijna zonder eenig oponthoud en komt na den sprong vrij ver van de hindernis en dus schuin neer; de sprong is dan voor den ruiter niet moeilijk. Moet het dezen sprong nog leeren, weifelt het op den bovenkant en komt het meer verticaal neer, dan is het een hoogst onaangename hindernis om te springen. In elk geval moet men niet snel er naar toe rijden en beslist het hoofd van het paard vrijlaten. De bovenzijde van deze hindernis is dikwijls slechts enkele decimeters breed, zoodat het paard kalm, handig en intelligent moet zijn, om geen fouten te maken.

\* \*

Wilden we eenige algemeene eischen aan den bouw van het jachtpaard stellen, dan zijn deze: een lichte voorhand, een zeer krachtige achterhand, schuine schouders en kooten, niet overbouwd,

<sup>1)</sup> Dit is een aarden wal van 1.40 M. of hooger, ook wel eens een muur van rotsblokken, soms bovenop wat begroeid, met een sloot voor of achter, of aan beide zijden, een hindernis die niet in eens wordt gesprongen, doch die het paard springt als een hond; het plaatst de voorbenen op de bovenzijde en daarna de achterbenen, om, als deze aankomen, voorbenen en lichaam voorwaarts te brengen, zich daarna krachtig af te zetten met de achterbenen om zoo ver in het volgend veld te komen.

en, verder: de spieren aan de lenden, dijen, schenkels, schouders en ellebogen krachtig ontwikkeld.

Maar al deze eigenschappen zijn van nul en geenerlei waarde, als het paard niet de gaven bezit van: moed, kalmte en intellect.

Ziet het niet uit zijn oogen, is het zenuwachtig, maar vooral *bezit het geen moed, geen durf, gaat het niet met lust op de hindernis aan*, dan ontbreekt de voornaamste eigenschap van het jachtpaard.

Gaat men op deze wijze eens de kennis na, noodig om elke categorie paarden naar eisch examen af te nemen, dan zal men tot de slotsom komen, dat wij gelijk hadden toen wij zeiden:

„De paardenkennis is uitgebreid, onze eigen kennis beperkt”.

J. H. K.

## OVER DE HAVERVOEDING ONZER PAARDEN.

In „Voederkennis” van den veearts H. M. Kroon, leeraar aan 's Rijks Veeartsenijschool, worden rations opgegeven voor verschillende dieren, o.a. ook voor het paard, bij matigen en bij harden arbeid, berekend per 1000 K.G. levend gewicht, terwijl tevens een geldswaarde-berekening der voedermiddelen wordt gemaakt. Terecht laat echter de schrijver daarop volgen:

„Bij de keuze der aan te koopen voedermiddelen dient men deze „prijzen wel degelijk in aanmerking te nemen, doch nooit mag „men uit het oog verliezen, dat de meeste voedsels eene bepaald „specifieke werking hebben, waaraan zij voor een deel hun waarde, „en geheel hun geschiktheid voor een bepaald doeleinde, te danken „hebben. De haver bijv., hoewel veel duurder dan gerst of maïs, „zal toch voor het paard steeds de voorkeur verdienen”.

Het ware te wenschen, dat deze woorden nimmer uit het oog werden verloren, want ze geven de werkelijkheid zoo geheel weer.

Tot nog toe bestaat er geen paardenvoedsel, dat in staat is de haver te vervangen, vooral niet in het deel van de gematigde luchtstreek waarin Nederland ligt en bij paarden, die snellen arbeid moeten verrichten.

Dikwijls worden andere middelen aanbevolen, waarbij dan het hooge gehalte aan verteerbaar eiwit dienst moet doen, om te bewijzen, dat het beter is dan haver. De hoofdzaak is intusschen niet de hoeveelheid verteerbaar eiwit, vet of koolhydraten, in het voedsel aanwezig, maar wel de hoeveelheid die, van deze verteerbare bestanddeelen, werkelijk verteerd wordt, en ik meen dat hiermede te weinig rekening wordt gehouden. Bovendien is het

van het grootste belang te weten *welken* arbeid het paard moet verrichten; het is onvoldoende alleen verschil te maken tusschen lichten, middelmatigen en zwaren arbeid, en het is noodzakelijk te weten in welke conditie, in welken toestand het paard moet zijn om zijn arbeid het beste te kunnen verrichten. De conditie, waarin het werkpaard bij zwaren arbeid moet zijn, is eene geheel andere dan die, waarin het renpaard en de harddraver dienen te wezen wanneer zij in de baan komen.

Men kan dit eenigszins vergelijken bij den mensch, door waar te nemen het verschil in conditie van den worstelaar en van den hardlooper.

Maar de leeftijd, het klimaat, de vroegere levenswijze, ja zelfs die van vorige geslachten, dus ook het ras en het individu, oefenen invloed uit op het soort en op de hoeveelheid van het noodige voedsel.

Het voedsel dient, in het paardelichaam, te vernieuwen, te herstellen wat door den arbeid is verloren gegaan, weefsel moet worden gevormd en nieuwe energie, nieuw arbeidsvermogen worden vastgelegd; het is dus duidelijk dat er een nauw verband moet bestaan tusschen het verlies en de samenstelling van het voedsel. Deed men dit echter langs zuiver theoretischen weg, hield men geen rekening met leeftijd, ras, individu, enz., dan zouden de resultaten niet zoo gunstig zijn als sommigen zich voorstellen.

Onze cavaleriepaarden zijn Ieren, evenals de paarden der rijdende artillerie; de eerste zijn gewoonlijk 25 à 50 KG lichter dan de tweede en nu doet zich toch het eigenaardig verschijnsel voor, dat men in het Remontedepôt, bij geheel gelijke beweging en gelijk ration, de artilleriepaarden gemakkelijker in goeden voedingstoestand kan brengen dan die der cavalerie.

In het algemeen eischen bloedpaarden meer krachtvoedsel, paarden met minder bloed meer een voeding die ook vult. Natuurlijk is het van groot belang de voedingswaarde van de gegeven voedermiddelen te kennen, dat alleen langs scheikundigen weg kan geschieden, maar dit is volstrekt niet voldoende, want, zooals wij reeds zeiden, de vertering en de opname in het lichaam zijn hoofdzak. Zoo is het bijv. volstrekt niet hetzelfde of men kalk onder een of anderen vorm aan het voer toevoegt, of dat het jonge dier deze tot zich neemt, door het grazen op kalkhoudenden bodem. Over het weinig of niet verteren van mineralen, als zoodanig gevoerd, bestaat verschil van meening; de wetenschap zal dienen te beslissen, maar wij willen er alleen op wijzen, dat de practijk doet zien, dat men nimmer op kalk-armen grond, door toevoeging van andere voedermiddelen, paarden met zulke beenderen kan fokken als op een natuurlijke kalkbodem. Kunstmatige bemesting kan echter in

sommige gevallen zeer nuttig zijn en den grond meer geschikt maken voor jonge paarden. Deze toch hebben een andere voeding noodig dan die, welke volwassen en uitgegroeid zijn; zij moeten meer beenvormend voedsel ontvangen, wat voor hen niet voldoende in haver aanwezig is.

Dit blijkt o.a. uit de beenderen van volbloed paarden, die reeds zeer jong grootendeels met haver worden gevoerd en minder en korter in de weide zijn dan halfbloedpaarden. Hun beenderen zijn, hoewel hard en vast, fijner dan die van de laatste.

In het algemeen hebben de in Ierland gefokte volbloeds zwaarder beenen dan de Engelsche, waarschijnlijk omdat ze meer en langer geweid worden en de weiden een zeer kalkhoudenden bodem hebben.

Voor de snelheid is het fijner beenstelsel gunstig, doch niet voor gewicht dragen.

Zou het hieraan wellicht te danken zijn, dat meestal de Engelsche volbloeds sneller zijn, de Iersche beter steeplers?

Het paard, dat snel moet gaan, heeft een voeding noodig, die hem kracht en energie geeft, doch weinig buik en weinig omvang, daar anders de snelheid wordt belemmerd en de ademhaling, dus ook het volhouden, eveneens.

Naarmate het voer meer verteerbare bestanddeelen bezit, wordt het daarom nog niet beter verteerd; zoo bevatten bijv. boonen en rogge meer verteerbare bestanddeelen dan haver en toch leert ons de practijk, dat het paard haver beter zal verteren dan rogge of boonen, wanneer een en ander in tamelijke hoeveelheid wordt gevoerd. Haver heeft meer ruwvezel, die de vertering bevordert.

Ook met de theorie, door enkelen verdedigd, dat lichte haver meer voedingswaarde heeft dan zware, zal men voorzichtig moeten zijn. Wel heeft de practijk uitgemaakt, dat daar waar haver volop wordt gevoerd, zooals in training-stallen, haver van 50 K.G. beter is dan de zeer zware, omdat het paard bij de laatste meer behoefte gevoelt aan ruw-vezel en daarom meer hooi wil eten, dat zeker voor het renpaard niet gewenscht is.

Wij bleven hierbij stilstaan, om te wijzen op het gevaar te willen voeren uitsluitend naar scheikundige gegevens, zonder rekening te houden met de practijk; deze dient wel is waar de wetenschap te raadplegen, doch zelf de beslissing te geven.

Hoewel haver niet door eenig ander voedingsmiddel kan worden vervangen bij paarden, die snel moeten gaan, zoo kan maïs worden gebruikt om de haver voor een groot deel te vervangen bij werkpaarden of voor een minder gedeelte bij paarden, die in matigen draf trekkracht uitoefenen. Daarbij dient echter rekening gehouden, dat maïs zeer hard is en niet een zoodanige samenstelling van bast

heeft, zooals haver, waardoor de vertering wordt bevorderd. De maïs moet daarom gekneusd of grof gemalen en met haksel of zemelen gegeven worden; men kan ook de kolf van de maïs malen en deze dienst laten doen als ruw-vezel. Fijn gemalen en met water gegeven, vormt het echter in de maag een klonterige brij, die de paarden op den duur zeer slecht bekomt. Maïs is geen voer voor jonge paarden, daar het weinig kalk bevat.

Droge tarwe-zemelen, met de haver gemengd, noodzaken de paarden meer te kauwen; zij kunnen dikwijls zeer goed haksel vervangen; in Engeland en in Frankrijk wordt er meer gebruik van gemaakt dan in Nederland; volgens onze ondervinding kunnen wij het bijzonder aanbevelen, vooral wanneer men niet altijd gemakkelijk goed haksel kan krijgen.

Wanneer zemelen met water worden gevoerd, een zoogenaamde slobbering, dan werken zij licht lakseerend, dat niet het geval is als zij droog worden gegeven. Soms willen paarden geen slobbering nemen, dat dikwijls een gevolg is van een niet zeer smakelijke toebereiding; mengt men ze echter met kokend water, laat ze zoo, na flink geroerd te zijn, een half uur toegedekt staan en giet er dan zooveel koud water bij als noodig, om een smakelijke niet te dikke brij te maken, dan zullen de meeste paarden het spoedig gaarne eten. Op het goed mengen dient vooral te worden gelet; de „mash” moet geen kleverige brokken of stukken bevatten maar gelijkmatig zijn.

Mocht een paard ze toch niet eten, dan wordt er wat haver door gedaan, in welk geval het gewoonlijk wel zal worden gebruikt; de zoo gegeven haver heeft weinig of geen nut en zal grootendeels onverteerd in den mest worden gevonden; zij dient dan ook uitsluitend om te verkrijgen, dat het paard de slobber leert eten; zoodra dit het geval is, wordt geen haver meer bij de „mash” gegeven.

Wil de haver of elk ander voedingsmiddel geheel tot zijn recht komen, dan moet het goed verteerd worden, waartoe verschillende omstandigheden kunnen bijdragen, terwijl andere een nadeeligen invloed op de vertering zullen hebben.

Goed voor de vertering zijn: geregelde uren van voeren; verscheiden malen voeren; drenken eenigen tijd voor het voeren; niet voeren dicht voor den arbeid, vooral niet als deze in snelle gangen plaats heeft; rust tijdens en onmiddellijk na het voeren.

Dat regelmaat in het voeren van groot belang is, kan de mensch bij zich zelf waarnemen; de verwachting, dat men weldra zal eten, wekt den honger op, terwijl het voorbij laten gaan van den tijd, waarop men anders eet, dikwijls den honger doet verdwijnen; het wordt een gewoonte te eten op het vastgestelde uur.



De maag van het paard is klein in vergelijking met zijn lichaam, zoodat het geen groote hoeveelheid voedsel te gelijk tot zich kan nemen, zonder dat dit nadeelig zou werken op de vertering, daar het voedsel dan niet lang genoeg in de maag blijft. Men ziet het paard in de weide dan ook niet lang achter elkaar, doch wel herhaaldelijk en met tusschenpoozen grazen.

Nog vóór den tijd der afstandsritten, zoo vertelde ons een Hongaarsch cavalerie-officier, was het gewoonte dat de officieren, die in de afgelegene dorpen aan de Oostelijke grenzen van het Rijk waren ingekwartierd, elkander te paard bezochten. De afstanden waren dikwijls groot, zoodat dan snel gereden moest worden om den volgenden morgen weder voor den dienst in het kwartier terug te zijn; gewoonlijk was er geen gelegenheid hier of daar te voeren en gebeurde dit onderweg met medegenomen haver. Dit werd in den mondzak het paard aan het hoofd gehangen, de ruiter liep er naast en duwde nu en dan den mondzak omhoog, het paard kreeg zoo kleine hoeveelheden tegelijk en kon zonder gevaar voor digestie-stoornissen een oogenblik later weder onder den ruiter wegdraven. Hetzelfde ziet men gebeuren bij de paarden voor de „hansoms”, de in de straten van Londen en enkele andere Engelsche steden gestationneerde rijtuigjes; de paarden worden nu en dan uit den mondzak gevoerd en draven terstond weg als deze wordt afgenomen, zoodra iemand in het rijtuig stapt.

Voerde men een groote hoeveelheid dan zou, dadelijk daarop, snelle en inspannende arbeid gevaarlijk zijn en slechte gevolgen kunnen hebben, nog daargelaten dat de snelle arbeid zeker minder goed verricht zou worden.

Tegenwoordig voert men, bij afstandsritten, onderweg suiker in water opgelost, waarvan een gedeelte zeer snel in het lichaam kan worden opgenomen, zonder dat het lang in de maag behoeft te zijn; een zeer groot voordeel voor een voedingsmiddel dat gedurende inspannenden, snellen arbeid wordt gegeven.

Maar al te veel nog wordt het paard beschouwd als een machine, een soort van „penny in the slot” of automatisch toestel, waarbij men een  $2\frac{1}{2}$  cent-stuk in de sleuf doet, om er aan den anderen kant een peronkaartje uit te halen. Met zulk een groote snelheid als de machine het  $2\frac{1}{2}$  cent-stuk schijnbaar in een kaartje omzet, kan echter het paard het voer niet verteren; het heeft daarvoor tijd noodig en moet dus niet kort vóór zwaren en nog minder vóór snellen arbeid worden gevoerd.

Daarom is het ook verkeerd, de troepenpaarden kort na het voeren te doen uitrukken, zij worden dan tijdens het voeren reeds opgezadeld, zijn onrustig, morsen met de haver, kauwen niet voldoende, zoodat het nut van het voer en de vertering worden tegengewerkt.

Zoo mogelijk zal tusschen het voeren en uitrukken  $1\frac{1}{2}$  uur verloop, waarom dan ook bij manoeuvres den man op het hart moet worden gedrukt zijn paard tijdig te drenken en te voeren. Tijdens het voeren moet er rust in den stal zijn, geen heen en weer geloop, geen opzadelen, niets wat het paard kan storen bij het eten, terwijl wanneer kort na het voeren *moet* worden uitgerukt, stappen, liefst de ruiter naast het paard, het beste is voor de vertering.

Het is duidelijk, dat bij de bereden troepen niet altijd aan deze eischen kan worden voldaan, doch zij dienen daarom niet minder te worden erkend en in acht genomen, wanneer de mogelijkheid het toelaat. Willen de paarden tijdens manoeuvres in goeden toestand blijven, dan dient hun de gelegenheid gegeven om het veldration van 6 K.G. haver niet alleen te verorberen maar ook te verteren, dat soms kan worden gedaan door met kleine hoeveelheden uit den mondzak te voeren, echter uit een anderen mondzak dan waarin de haver wordt medegenomen, om deze niet door speeksel onsmakelijk te maken voor een volgend voer.

Paarden met weinig bloed zijn van natuur kalmer, trekken zich de wereldsche zaken minder aan dan bloedpaarden, de zenuwen van deze zijn gevoeliger, hetgeen ongetwijfeld invloed heeft op de vertering. Ziet men niet dikwijls dat paarden raden, ja weten, vóór zij op de baan komen of vóór het jachrijden begint, wat weldra van hen zal worden verlangd? Zij zijn min of meer zenuwachtig, dat zich op zeer verschillende wijzen uit; het eene bokt uit louter genot, dat hij door geluiden te kennen geeft, het ander klauwt met de voorbeenen, terwijl een derde bij herhaling dunne mest ontlast. Welke de uiting ook zij, het is een gevolg van de werking van het brein, van denken en van herinneren.

In 1895 te Utrecht in garnizoen reden wij een volbloed (?) Targott, later Umbrella geheeten, die enkele jaren te voren op de baan had geloopt. Dit paard had veel temperament, was zeer mak, voor niets bang en buitengewoon goed; alleen moest men, door de stad rijdende, oplettend zijn als de tram achterop kwam en de koetsier, voor den hoek van een straat, belde; dit geluid was voor Targott een herinnering aan de renbaan, want, vooral in het begin, werd het bellen altijd gevolgd door een poging om in galop weg te gaan, niet uit angst, want het had niet de minste vrees voor de tram en bleef rustig stappen als er niet gebeld werd. Ook hier volgde ontlasting van dunne mest op de tijdelijke opwindning.

Er zijn zooveel zaken, die invloed uitoefenen op de vertering, dat het duidelijk is waarom het eene paard in voedingstoestand vooruit gaat bij eenzelfde ration, waaraan soms een kleiner of lichter paard niet voldoende heeft.

Paarden hebben bij het eten van hun voer, evenals menschen bij hun

maal, allerlei eigenaardigheden, die eigenaar en verzorger dienen te kennen, wil het paard het meeste voordeel van zijn haver hebben. Het is daarom noodig, dat men het paard en zijn wijze van eten gadeslaat, zonder dat men diens oplettendheid tot zich trekt. Men dient te weten of het paard gulzig eet, kieskeurig is, snel het voer verbruikt, of wel dit langzaam doet, enz.

Er zijn paarden, die eten alsof zij geen trek in hun haver hebben wanneer zij weinig werk verrichten, maar die, naar mate hun arbeid zwaarder wordt, met meer graagte een veel grooter ration eten, — andere die juist door vermeerdering van arbeid dit slechter doen.

Ieder, die paarden houdt, raden wij aan: gaat niet over tot een ander voer dan haver, alvorens u rekenschap te hebben gegeven of dit andere voer practisch heeft bewezen geschikt te zijn voor paarden die denzelfden arbeid hadden te verrichten, welke gij van uwe paarden vraagt; ga slechts zeer geleidelijk over van het eene voedermiddel tot het andere, en moeten uwe paarden snel of lang galoppeeren, dan is er geen beter voer dan uitstekende haver, in voldoende hoeveelheid en den tijd en de gelegenheid ze te verteren, terwijl in sommige omstandigheden suiker als een zeer goed bijvoer kan worden beschouwd.

J. H. K.

---

## OVER DRESSUUR.

Een groote fout, die bij de africhting van jonge paarden wordt gemaakt, is: te veel haast, gebrek aan geduld. Men loopt over de beginselen heen, leert die slechts vluchtig aan het paard en geeft zich geen tijd om hem duidelijk en begrijpelijk te maken wat men verlangt; men beseft niet genoeg, dat wanneer het paard een hulp niet heeft begrepen, het geen onwil is wanneer het die niet opvolgt.

Men is bijv. pas bezig het paard te leeren opschieten voor de beenen, het begint hiervan eenig begrip te krijgen, nu wil men halt houden, houdt de teugels aan, maar gebruikt tegelijk beide beenen om de achterbeen en bij het halt houden wat meer onder het paard te krijgen, een beteren overgang te maken; men vergeet echter dat dit pas mogelijk is als er niet alleen een veerkrachtig verband bestaat tusschen de hand van den ruiter en den mond van het paard, maar de ruiter tevens in staat is door de beenhulp het achter blijvende been van het paard vooruit te doen plaatsen. Het paard begrijpt niet best wat men verlangt, wil het voor de beenen vooruit, dan houdt de hand nog meer terug; luistert

het naar den teugel, dan drukken de beenen weer meer aan; na weifelen volgt hij één der beide hulpen en verontachtzaamt de andere en ziedaar een begin van ongehoorzaamheid, van verzet. Eenige malen behoeft zich dit slechts te herhalen en het paard is of ongevoeliger in den mond of minder gehoorzaam aan de beenen geworden of wel, het laat in beide opzichten wat te wenschen over.

Wij bespraken reeds vroeger hoe het gehoorzamen aan den gelijk-tijdigen druk van beide beenen aan het paard moet worden geleerd, en dat het op dien druk vooruitgaande *aanvankelijk* geen teugel mag voelen, terwijl omgekeerd bij het verkorten van den gang of bij het halt houden, de ruiter de beenen niet mag gebruiken, omdat het paard anders door de elkander tegenstrijdige hulpen in de war wordt gebracht.

Is het eenmaal zoover, dat het deze beide hulpen begrijpt en gehoorzaamt, dan zal het, in beweging zijnde, langzamerhand den hals strekken en zoo uit zich zelf het mondstuk opzoeken, het heeft dan *van achteren naar voren* het bit gevonden, dat natuurlijk geheel iets anders is, dan dat de ruiter de teugels verkort en zoo, als het paard den mond niet dicht naar de hand van den ruiter *terug* wil of kan brengen, met dien mond contact krijgt, want dit verband is verkregen door *het terugbrengen* van het hoofd, om den druk van het mondstuk te ontgaan, niet door het strekken van den hals. Op die wijze wordt bij den handelaar een paard, dat groen en onafgericht is, door een handig ruiter voorgereden en menig koper denkt, omdat „de hals er zoo goed opstaat”, een gedresseerd paard te zien.

\* \*

Heeft het paard, door het strekken van den hals, het bit leeren voelen zelf aangenomen, dan moet het streven zijn dit verband te bevestigen en daartoe moeten arm en hand niet terug naar het lichaam worden gebracht en aangesloten, maar de arm moet natuurlijk afhangen, het schoudergewricht vrij, en hand en arm met den mond meegaan, de teugel daarbij veerend gespannen blijven. Zooals men een tot aan den rand gevuld glas zal dragen om niet te storten, zoo ongeveer is het gevoel dat men in de hand heeft en deze beweging is zoo gering, ten minste wanneer het paard zich niet verzet door benedenwaarts boren of door slaan met het hoofd, dat ze bijna niet zichtbaar is.

*De hand blijft stil ten opzichte van den mond van het paard.*

\* \*

Voor de ontwikkeling van de krachten van het jonge paard en om het goed aan den teugel te krijgen is het noodig het buiten te rijden. De manége heeft bij het begin van de dressuur groote

nadeelen en toch heeft men ze noodig, tot dat de paarden willig den ruiter dragen en eenig begrip van de eenvoudigste hulpen hebben verkregen.

In de manège moeten op elke 120 M vier wendingen worden gemaakt, hetgeen voor het jonge paard zeer vermoeiend is; tot het doen der wendingen moet de ruiter telkens een hulp geven, die eenigszins storend werkt op het regelmatig gaan; wordt zij niet gegeven dan leert het paard uit zich zelf te wenden en vooral in het begin der dressuur moet men het beletten iets te doen zonder dat daarvoor de ruiter de noodige hulp heeft gegeven; alleen op die wijze zal een oplettend en gehoorzaam paard het resultaat van de africhting zijn.

Wij verstaan door buiten rijden niet het gaan op den langen weg, maar op een ruime vlakte met goeden, geschikten bodem, waar flinke rechte einden kunnen worden gereden en geen wending behoeft te worden gemaakt op een oogenblik dat het paard bijv. geheel los van den teugel is of wel er tegen boort.

Zooals wij zeiden moet het paard eenig begrip van eenvoudige hulpen hebben, alvorens buiten wordt gereden. Het heeft den druk van beide beenen begrepen: als het teeken om voorwaarts of sneller te gaan, — korte aanhoudingen met beide teugels: als het teeken om halt te houden of den gang te verkorten, terwijl het den eenzijdigen teugel heeft leeren volgen, dus wenden. De ruiter toch moest, om den hoek door te gaan, de binnenhand zij- en voorwaarts brengen; het hoofd van het paard wordt op die wijze naar den kant van de wending gebracht, ongeveer zoo, als de man, het aan de hand leidende zal doen; het paard zal die hulp opvolgen, mits de teugel niet wordt verkort en de hand van den ruiter niet op zijn plaats blijft staan of terugwerkt; de binnenteugel werkt niet terug, de buitenteugel volgt den mond van het paard.

Wij hebben nu alleen het paard nog eenig begrip te geven van den eenzijdigen druk van het been, om zijn achterhand naar rechts of links te kunnen verplaatsen, en dan zoo spoedig mogelijk naar buiten, tot verdere ontwikkeling van zijn krachten en van de voortstuwende beweging van de achterbeenen.

Met het leeren van de eenzijdige beenhulp mag men niet beginnen voor dat het paard goed de hulp met de beide beenen heeft begrepen. We kunnen, wanneer dit laatste het geval is, bij het doorgaan van de hoeken tegelijk het binnenbeen aandrukken; de achterhand zal dan, door de neiging die ze toch reeds heeft naar buiten te gaan, waarschijnlijk spoedig de beenhulp volgen.

Later gaat men in de manège op een kleinen cirkel, houdt het paard daarop door dezelfde hulp, die men gaf om de hoeken door te gaan, d. w. z. de voorwaarts-zijwaartsche hulp met den binnen-

teugel en drukt het binnenbeen aan, daarbij tegelijk een sterke gewichtshulp naar buiten gevende.

Deze oefening begint men in stap, en gehoorzaamt het op den kleinen cirkel, dan gaat men rechtuit en tracht ook dan door de eenzijdige beenhulp de achterhand te doen gaan naar de zijde tegenovergesteld aan het been.

Wanneer het paard, al is het maar iets, naar de hulp heeft geluisterd, eindigt men er mede en beloont onmiddellijk, om hetzelfde eenige oogenblikken later te herhalen.

Men vergeete vooral niet dat de druk met het been wordt gegeven op het oogenblik dat het gelijkzijdige been van het paard wordt opgelicht, dus van den grond is; de druk van het been op dat oogenblik en gelijktijdig met de sterke gewichtshulp aangebracht zullen het paard spoedig de bedoeling van den ruiter duidelijk maken.

Als men een of andere hulp wil doen begrijpen, dan moet die worden gegeven op het oogenblik dat het paard in een houding of in een moment van beweging is, waarin het 't gemakkelijkst naar die hulp kan luisteren en er gevolg aan geven.

In stap, die eenigszins verkort moet zijn, zal deze hulp het best worden begrepen; geschiedt het, zooals veelal, stilstaande, dan is er te veel gevaar voor terughouding bij het paard; zelfs in stap moet daarop streng worden gelet; bij de minste neiging van teruggaan of terughouden eindigt de eenzijdige hulp en worden beide beenen krachtig aangedrukt, om het paard weer voorwaarts te brengen, alvorens opnieuw de zijwaartsche hulp te geven.

Daar bij het opschieten voor de beenen het paard tevens bekend is geworden met de spoor, zoo zal deze ook bij de hulp voor het wijken van de achterhand spoedig worden gevat, en dan moet, wanneer de zijdelingsche hulp is begrepen doch niet wordt opgevolgd, een lichte spoorstoot worden gegeven.

Bij deze oefening zal men tevreden zijn als de achterhand, al is het in den aanvang nog zoo gering, iets zijwaarts gaat, dan volgt onmiddellijk beloonen en rechtuit gaan. De binnenteugel zal alleen aanduiden, maar niet terugwerken of het hoofd van het paard zijwaarts nemen. Hoe minder met den teugel wordt gedaan hoe beter; wat wij trachten te bereiken is alleen een begrijpen van de eenzijdige beenhulp, zonder dat wij nog veel van het paard willen eischen; ons doel is slechts zoo spoedig mogelijk het paard buiten op rechte einden te kunnen rijden, om zodoende het aan den teugel gaan te verkrijgen en te verzekeren.

Het aan den teugel gaan, dat wil zeggen de veerkrachtige verbinding tusschen de ruiterhand en den paardemonde, moet er zijn alvorens wij verder met de dressuur kunnen gaan en dit verband

zal het gemakkelijkst worden verkregen door het paard voorwaarts te drijven, het zich te leeren strekken tot het zoo het mondstuk vindt; daartoe kan het noodig zijn zelfs zooveel aan te drijven dat het in galop gaat. Het drijven met zit en beenen, gepaard aan het medemaken van de bewegingen van het hoofd van het paard door de handen, het actief rijden dus, zal tot resultaat hebben, dat het paard aan den teugel komt. Dit actief rijden, dat voor paarden met weinig lust tot gaan noodig kan zijn, om ze tot strekken te brengen, kan men bij uitstekende jockey's bewonderen; men verwarre het echter niet met de onmogelijke, in het oog vallende verdraaiingen van het lichaam en koffiemalende bewegingen met de handen, die sommigen maken, waarbij de teugels dan slap, dan gespannen zijn en die het paard slechts hinderen, omdat wel bewegingen worden nagedaan doch zonder het juiste gevoel. Zoo kan iemand alle bewegingen nadoen van een groot violist, zonder echter zijn spel in het geringst te kunnen weergeven, zelfs zonder iets anders dan zeer *leelijke* muziek ten beste te geven.

\* \*  
\*  
\*

Wij hebben getracht het paard, vóór dat het naar buiten werd gereden, zooveel van de beenhulpen te leeren, dat de ruiter reeds iets over zijn paard heeft te zeggen. Nu en dan zullen er echter oogenblikken komen, dat het paard een ander gevoelen is toegedaan dan zijn ruiter en dat het zich op een of andere wijze verzet.

Zulk een verzet kan bestaan in het willen gaan in een andere richting dan die welke de dresseur verlangt. Deze wil b.v. naar rechts; het paard, dat nog niet goed aan den teugel is en dus ook niet teugelwijs, draait het hoofd naar links en wil zich op den rechter teugel vastzetten. De ruiter gaat met de rechterhand mede, *houdt vooral niet tegen* en tracht alleen met voorwaarts en zijwaarts gebrachte hand de aanduiding naar rechts te geven; hij belet echter het paard zich op den rechterteugel vast te zetten; te gelijk drukt hij het rechterbeen aan om de achterhand naar links te brengen en is dit gelukt dan beide beenen krachtig aangedrukt, om recht voorwaarts te gaan. Al is de richting, waarin het voorwaarts gaat, niet zuiver recht, zoo zij men toch aanvankelijk met deze concessie tevreden en beloone.

Luistert het niet naar het rechterbeen, dan een spoorstoot rechts en . . . . rustig zitten. Men kan dit samenvatten als volgt: geef het paard geen gelegenheid zich op den teugel vast te zetten, beweeg de achterhand naar de zijde waarheen het paard de voorhand wilde brengen en dan voorwaarts en beloonen. De spoorstoot moet niet harder zijn dan noodig om gehoorzaamheid aan het been te verkrijgen; het paard dat wij hier op het oog hebben is jong,

onafgericht maar niet een bedorven en geheel onwillig dier, dat kleeft, keert, terugloopt enz.

Zulk een jong paard zal wellicht ook eens bokken; gewoonlijk brengt de ruiter dan de handen naar boven en tracht, desnoods met rukken, het hoofd van het paard omhoog te brengen. Men kan dit beschouwen als een middel om het bokken te voorkomen, waartegen het wel eens helpt, doch niet bij een verstokt bokker; deze toch gooit het hoofd zoo plotseling en met zulk een kracht tusschen de voorbeenen, dat de ruiter dit onmogelijk kan beletten. Bekt het paard dus toch en heeft de ruiter de handen hoog, dan is zijn zit lossen dan wanneer de handen laag waren gehouden, terwijl bovendien door het hooghouden van het hoofd en door rukken het paard wordt gehinderd in het voorwaarts gaan en in het aan den teugel komen.

Een enkele maal heeft het wel eens succes, doch voor de dressuur van het paard is het ongewenscht.

Het beste wat de ruiter kan doen is zich in geen enkel lichaamsdeel te spannen, maar zich zooveel mogelijk vooruit in het zadel te schuiven, de handen laag, de voeten geheel in den beugel en de beenen, hoewel aangesloten, vrij in knie- en voetgewrichten en trachten het paard voorwaarts te drijven. Gewoonlijk zal een jong paard, dat nog uit vreemdheid of dwang bekt, wanneer het op deze wijze kalm en vastberaden doch *nooit ruw* wordt aangedreven, spoedig met bokken eindigen. Door het vooruitschuiven in het zadel krijgt men minder sterke schokken, dan wanneer men meer naar achteren zit, terwijl ook het paard minder pijn in de lenden heeft, dan wanneer men achter in het zadel zit en het bovenlijf terug brengt; gaat deze fout nog gepaard aan een, met stijve knie, vooruitgebracht been, dat in den beugel steunt, dan neemt de ruiter gewoonlijk spoedig afscheid van zijn paard.

De vaste zit van de „Cow-boys” op een bokkend paard, verdient bewondering, doch uit een oogpunt van dressuur handelen zij zeker geheel verkeerd, door het ruw sporen en zonder mededoogen slaan van de paarden die zij africhten of beter gezegd temmen; deze blijven dan ook altijd onaangename dieren, die, zoo zij de gelegenheid schoon zien, niet nalaten hun ruiter een koopje te leveren. Hun verzet moge gebroken zijn, maar evenzoo hun goede wil en de lust in hun werk.

De vaste en de lenige zit van deze mannen kan men bewonderen en in dit opzicht veel van hen leeren, doch laat men niet overnemen hun wijze van africhten, zelfs al wenscht men zijn paard alleen maar spoedig bruikbaar te maken, wanneer de tijd ontbreekt voor een geregelde, oordeelkundige dressuur.

Er zijn nog vele, die geen onderscheid kennen tusschen bruik-



baar maken en dresseeren; gedeeltelijk is dit hun eigen schuld, omdat zij niet kunnen zien, dat het gedresseerde paard verbeterd is en vooruitgegaan in krachten, beenen, gangen en duurzaamheid en hiervan geen sprake is bij paarden, welke alleen bruikbaar zijn gemaakt. Dikwijls is het echter ook de schuld van de wijze van africhten, omdat niet is *gedresseerd* maar *verdresseerd* en de paarden zijn teruggegaan en hebben geleden, zonder daarom nog altijd bruikbaar te zijn.

De dressuur heeft niet alleen een einddoel, maar telkens moet zij zich ook een tijdelijk doel stellen en dit zooveel mogelijk trachten te bereiken, alvorens op het volgende aan te sturen.

Met deze tijdelijke doelen staan houding, zit en wijze van rijden van den ruiter in nauw verband, waarop wij wel eens hopen terug te komen.

\* \*

Menigmaal hoort men, bij het wijken voor het been op de rechte lijn, of zelfs bij het rijden van zijgangen (die het dan zeker *niet* zijn) dat hinderlijk kloppen van de achterbeenen van het paard tegen het beschot der manège, een bewijs dat de ruiter met de hand te veel heeft gedaan, of te weinig heeft gedreven, doch in elk geval het duidelijk en hoorbaar teeken dat het paard zich terughoudt. Aandrijven, tot het paard vooruitgaat in de richting waarin het zich op dat oogenblik bevindt, is de aangewezen weg, om deze fout, die men nimmer mag toelaten, te herstellen.

\* \*

Uit het voorgaande kan de lezer afleiden, dat wij er naar streven het rijden in de manège en dat buiten te doen samengaan. Er zijn bijv. oogenblikken dat een paard in de rijbaan bijna niet aan den teugel wil komen, dan moet men naar buiten, daar zal dit veel eerder gelukken; een andermaal leunt een paard of boort zoo tegen den teugel bij het buitenrijden, dat het beter zal zijn het een half uurtje in de manège te nemen. Honderde gelijksoortige gevallen kunnen voorkomen en daarom is het niet alleen gewenscht, doch bepaald noodzakelijk voor de africhting der jonge paarden, dat men tegelijkertijd kan beschikken over een rijbaan en een groot en geschikt terrein daar naast gelegen. Het is dan ook een eisch, dat, in de garnizoenen waar de depots der bereden wapens zijn, dus de jonge paarden worden afgericht, men met de paarden terstond uit de rijbaan op een geschikt en ruim terrein kan komen.

J. H. K.

## DE DUBBELSPRONG.

*Zijne bezwaren als regel en zijn nut als uitzondering.*

Het is een eigenaardig feit, dat het meer of minder gemakkelijk drachtig worden bij de verschillende diersoorten uiteenlopend is en zelfs meer eigenaardig is dan dat van eenzelfde soort het eene dier gemakkelijker wordt bevrucht dan het andere. Ieder Nederlandsch fokker weet dat een tochtige koe bijna zeker met één sprong te bevruchten is en dat het aantal gust gebleven koeien een gering percentage bedraagt. Hij weet ook dat het bij een merrie moeilijker gaat bevruchting te verkrijgen en dat deze moeilijkheid te nadeeliger kan worden doordat de draagtijd bij het paard nog ruim een maand meer bedraagt dan bij het rund.

De oorzaken hier verschillen zijn nog onvoldoende bekend, hoewel sommige ervan wel voor de hand liggen. De onderkenning hier oorzaken zal ongetwijfeld moeilijk zijn, doch zal eerst dan met meer recht tegemoet gezien kunnen worden, wanneer aan de studie der veeteelt meer tijd en meer fondsen worden besteed dan tot nu toe het geval is geweest, — niet alleen in Nederland, maar ook in het buitenland.

*De bevruchting.* Deze komt tot stand doordat het vrouwelijk ei (de ei-cel) wordt versmolten (bevrucht) met een kiemdraad van het mannelijk zaad. In „Het Paard” van 4 Dec. 1908 zijn de resultaten medegedeeld van eenige onderzoekingen naar het aantal kiem- of zaaddraden, die in een kubieke centimeter van het zaad worden gevonden en de onderzoeker, Prof. Dr. Bürker te Tübingen, neemt als resultaat aan, dat het gemiddeld aantal zaaddraden per  $\text{cm}^3$  van 120 tot 150 duizend zal bedragen.

Uit andere onderzoekingen is gebleken dat na de uitstorting van het zaad, tijdens de dekacte, er als het ware een wedloop naar de ei-cel ontstaat tusschen de zaaddraden, die zich door middel van een staartvormig aanhangsel in de slijmige massa kunnen verplaatsen en dat ook hier weer de krachtigste wordt uitverkoren om tot de bevruchting, tot de instandhouding der soort, bij te dragen.

De kans op bevruchting is des te grooter al naarmate de dekacte op den juisten tijd plaats vindt, — de ei-cel en het zaad krachtiger zijn, en de acte goed is voorbereid en in een rustige omgeving plaats vindt.

De juiste tijd is die waarbij de willigheid op haar einde loopt, de geprikkelde toestand der vrouwelijke geslachtsorganen afnemende is, en juist hierin ligt vermoedelijk wel de voornaamste reden waarom bij het rund gemakkelijker bevruchting is te bewerkstelligen dan bij de merrie. Een tochtige koe laat in den regel slechts één tot anderhalve dag het dekken toe, terwijl de willigheid bij de

merrie veel meer verschillen oplevert, ja bij enkele soms wel een week duurt en bij andere daarentegen slechts één à twee dagen.

De kracht der ei-cel en van den zaaddraad is afhankelijk van den leeftijd der dieren, meer nog van de geaardheid van eierstok en zaadklier en het meest van den duur sedert wanneer zij den eierstok of de zaadklier hebben verlaten. De ei-cel kan na haar afscheiding heel wat langer haar levenskracht behouden dan de zaaddraad. De laatste moet zoo mogelijk kort na de afscheiding zijn functie verrichten. Hierin is wellicht de reden gelegen, dat die fokkers, welke hun merrie bij een veel-dekkenden hengst toelaten, liever den tweeden of derden sprong dan den eersten in den ochtend verkiezen; er zijn ook fokkers, die aan den eersten sprong, doch ten onrechte, de voorkeur schenken.

Het wenschelijke eener rustige omgeving tijdens de dekacte wordt algemeen aangenomen en is zeer verklaarbaar omdat het tot stand komen der acte zelf bevorderd moet worden doordat merrie en hengst beide in geen enkel opzicht bij deze hoogst belangrijke verrichting mogen worden afgeleid.

Over het algemeen verkrijgt men dan ook inderdaad de hoogste bevruchtingscijfers in die streken waar de fokdieren het kalmst worden behandeld, gewend zijn aan, niet te zwaar, stapvoets werk, leven in een rustige omgeving, van jaar tot jaar voor de fokkerij worden gebezigd en in een matigen voedingstoestand verkeerden, hetgeen vooral wordt aangetroffen op de eilanden. De hengst Einar b.v. heeft in 1894 op Terschelling 131 merriën gedekt, waarvan 123 drachtig zijn geworden; Apollo II en Terentius, beide gestationneerd op Ameland, hebben in 1908 samen 250 merriën gedekt, waarvan aan het Bestuur der Vereeniging op 31 Maart j.l. nog geen 20 merriën bekend waren die toonen niet drachtig te zijn. Wanneer men dergelijke cijfers vergelijkt met de gemiddeldelde cijfers in andere streken, waar men met 65 à 70 % drachtigen tevreden is, en met die in stoeterijen, waar het bevruchtingspercentage meer-malen beneden 60 % blijft, dan stemmen de resultaten als Terschelling en Ameland bereiken tot groote tevredenheid en voor tal van streken tot ernstig nadenken.

\* \*

Hoeveel merriën een hengst per dag en per seizoen mag dekken, — ziedaar een vraag, waarover tal van uiteenlopende meeningen bestaan en waarop zeer zeker ook niet een voor iederen hengst geldend antwoord kan worden gegeven. In Staatsstoeterijen worden per seizoen zelden meer dan 50 merriën door één hengst gedekt. In het „Zeitschrift für Gestütkunde" van October 1908 schreef de Stoeterij-inspecteur E. Mieckley over de verrichtingsproeven in Warendorf o. a. het volgende: „De genoemde 180 hengsten zijn in

1908 over 69 dekstations verdeeld geweest en hebben 10579 merriën gedekt, dat is gemiddeld 60. Bedenkt men dat de hengsten reeds op 3-jarigen leeftijd ter beschikking worden gesteld, zoo is die verichting buitengewoon en voor den jongen hengst eigenlijk overmatig. Vermeerdering van het aantal dekhengsten is dientengevolge noodzakelijk."

In streken, waar de dekhengsten geen Staatseigendom zijn, zooals b.v. in Nederland, Oostfriesland en Oldenburg, worden in dat opzicht heel wat andere verrichtingen getoond, en al mogen deze in sommige gevallen overdreven zijn en afkeuring verdienen, er is anderzijds ook een feit dat er hengsten worden gevonden, die zoo- wel ten opzichte van het bevruchtungsvermogen als de deklust en ook het gehalte der afstammelingen bewijzen hebben geleverd wel degelijk in staat te zijn, heel wat meer merriën te kunnen voorzien dan 60 per seizoen.

In Nederland behooren de dekhengsten overwegend tot het Oldenburgsch-Oostfriesche type of tot het Belgische slag. Van beide zijn enkele bekend, die enorme aantallen merriën van jaar tot jaar dekken, waaronder de Belg Salvator van G. Luyk te Vlakte en de Oostfries Nobel van J. Venhuizen te Nw. Ubbena (Drenthe) ieder reeds een dekjaar achter den rug hebben van meer dan 300 merriën, terwijl geen der beide paarden in hun uiterlijk voorkomen zijn achteruitgegaan en hun bevruchtungsvermogen ook in dat jaar niet te wenschen zou hebben overgelaten. Dit zou evenwel nauwkeurig onderzocht dienen te worden en zoodra van Regeeringswege de paardenfokkerij meer door voorlichting wordt gesteund dan thans het geval is zal ook in deze richting wel naar onderzoek worden gestreefd. Het is van belangrijk finantieele beteekenis of men ongestraft een belangrijk aantal merriën kan toelaten, b.v. 60 dan wel 120 per seizoen. Hoe meer er *zonder afbreuk* te doen aan het bevruchtungsvermogen, het overervingsvermogen en het bruikbaar blijven van den hengst kunnen worden toegelaten, des te meer inkomsten worden er door den eigenaar van den hengst verkregen en des te meer voordeel is er door de merriehouders te behalen, wanneer zoo'n hengst werkelijk door z'n gehalte uitmunt. En zulke vragen mogen dan toch eigenlijk wel eens tot degelijke beantwoording worden gebracht.

Volgens de ons door verschillende hengstenhouders toegezonden inlichtingen, waarvoor wij op deze plaats dank betuigen, is gebleken dat in het meerendeel der streken van Nederland er twee- tot driemaal dekken in dezelfde willigheidsperiode door de fokkers wordt verlangd. Dit verlangen verdient afkeuring, omdat het schade oplevert, zoowel voor den hengst- als voor den merriehouder, terwijl de duur, waarvoor de hengst als fokpaard zeer geschikt kan blijven,

er door verkort wordt, of althans kan worden. Dit verdient misschien nog eenige toelichting: De hengsthouders wordt betaald voor den eersten sprong van den hengst en ontvangt voor latere dekkingen in dezelfde of in latere willigheidsperiode, gedurende hetzelfde dekseizoen, geen verdere vergoeding. Wel zijn de zaadklieren tot belangrijke verrichtingen in staat, zooals, met Salvator en Nobel als voorbeelden, is aangehaald, maar toch zijn die klieren niet onuitputtelijk en kan door overmatig dekken de hengst tijdelijk de ambitie voor zijn werk verliezen. Dit kan aanleiding geven dat enkele merries naar een anderen hengst trekken en veroorzaakt kan zijn doordat merriën in dezelfde willigheidsperiode twee- of meermalen zijn gedekt. Vooral kan dit nadeel van groote beteekenis worden indien de hengsten een uitstekenden naam hebben als fokpaard, doch weinig deklust bezitten.

Voor den eigenaar der merrie kan het schade opleveren doordat de kans der bevruchting er geringer door wordt. Men zou zoo zeggen — en tal van fokkers hechten er ook nog aan, mede omdat het herdekken geen extra-kosten vordert — dat hoe vaker de merrie gedekt wordt, de kans der bevruchting juist grooter zou worden. Zoowel de ervaring als de theorie leert het, als regel, evenwel anders. Het voorbeeld betreffende Terschelling en Ameland met een bevruchtingscijfer van resp. 94 en 92 % is herkomstig uit streken waar slechts eenmaal in de drie weken wordt gedekt, terwijl in stoeterijen met ongeveer 60 % bevruchting veelal iedere 9 dagen de hengst tot de merrie wordt toegelaten, totdat drachtigheid is verkregen. — Het aantal zaaddraden, tijdens één dekacte uitgestort, is enorm groot en voor de bevruchting wordt slechts één dier velen vereischt, zoodat een herhaalde dekking in eene willigheidsperiode in den regel eerder storend dan bevorderend op het tot stand komen eener bevruchting kan inwerken.

De herhaalde dekking eener willige merrie op één en denzelfden dag verdient ten allen tijde afkeuring!

Het laten dekken op meerdere dagen in één willigheidsperiode verdient eveneens afkeuring indien merrie- en hengsthouders beide hun plicht doen en de merriehouder van vroeger weet hoe lang de hengstigheid bij de merrie duurt. De merriehouder moet zorgdragen dat de dekking der merrie geschiedt op het beste tijdstip der willigheid en de hengsthouders dat de hengst goed „afdekt”. Het komt nu en dan voor dat de hengst de dekacte *schijnbaar* bewerkstelligt, namelijk zonder zaad te schieten. Dit komt herhaaldelijk voor, vooral bij eenigszins bejaarde hengsten, wanneer de houder niet goed op zijn tellen past. Een ervaren hengsthouders controleert dit met een enkelen oogopslag en een minder ervaren

persoon kan de controle uitoefenen door, tijdens de dekking, een vinger tegen de ondervlakte der roede te leggen. Graaf Lehn-dorff raadt dit onder alle omstandigheden aan.

\* \*  
\*

*Het tot hooge uitzonderingen beperken van den dubbel- of meervoudigen sprong tijdens één willigheidsperiode verdient alle aanbeveling omdat*

*de kans der bevruchting er eerder door wordt gebaat dan geschaad, indien wordt zorggedragen dat de toelating der merrie op den juisten tijd geschiedt;*

*de dekhengsten het minder overmatig druk krijgen en hierdoor meer kans geven goed te willen dekken;*

*de dekhengsten bij denzelfden arbeid meer voordeel kunnen afwerpen en derhalve eerder rendabel worden, hetgeen zoowel de vereenigingen (grootendeels uit merriehouders bestaande) als de particuliere hengsthouders ten goede komt;*

*en de dekhengsten, indien het te dekken aantal merries hetzelfde blijft, langere jaren als zoodanig in functie kunnen blijven, hetgeen vooral bij fokhengsten van uitmuntende qualiteit van groote beteekenis zou zijn.*

\* \*  
\*

Sommige hengsthouders gaven in overweging om door middel van de provinciale bonden (voor zoover deze bestaan) tot gemeenschappelijk overleg en algemeen geldende bepalingen te geraken.

Uit de advertentiekolommen, ook uit „Het Paard”, blijkt dat verscheiden hengsthouders de merries slechts eens in de drie weken toelaten, alsmede dat de hengst 's Zondags niet beschikbaar is. Bovendien wordt het op onderscheidene plaatsen langzamerhand gewoonte dat de driejarige hengsten niet vaker dekken dan alle drie uur, dat is dan op drukke dagen hoogstens vijf (beginnen op 7 uur 's voorm. en eindigen 12 uur later).

Het gemeenschappelijk overleg lijkt ons best, waardoor nevens de vrijwillige wijziging door overtuiging en onderwijs in zekere mate dwang zou worden uitgeoefend. Mogelijk kon het ook nut hebben door vast te stellen dat bij geëischte meerdere dekkingen in ééne periode telkens een zeker bedrag extra moest worden betaald. Dit zou toch in beginsel niet onjuist zijn, n.l. dat voor meer werk ook meer vergoeding wordt gegeven. Bij moeilijk drachtig wordende merries wordt immers ook meermalen overeengekomen dat bij drachtig worden dubbel dekgeld zal verschuldigd zijn.

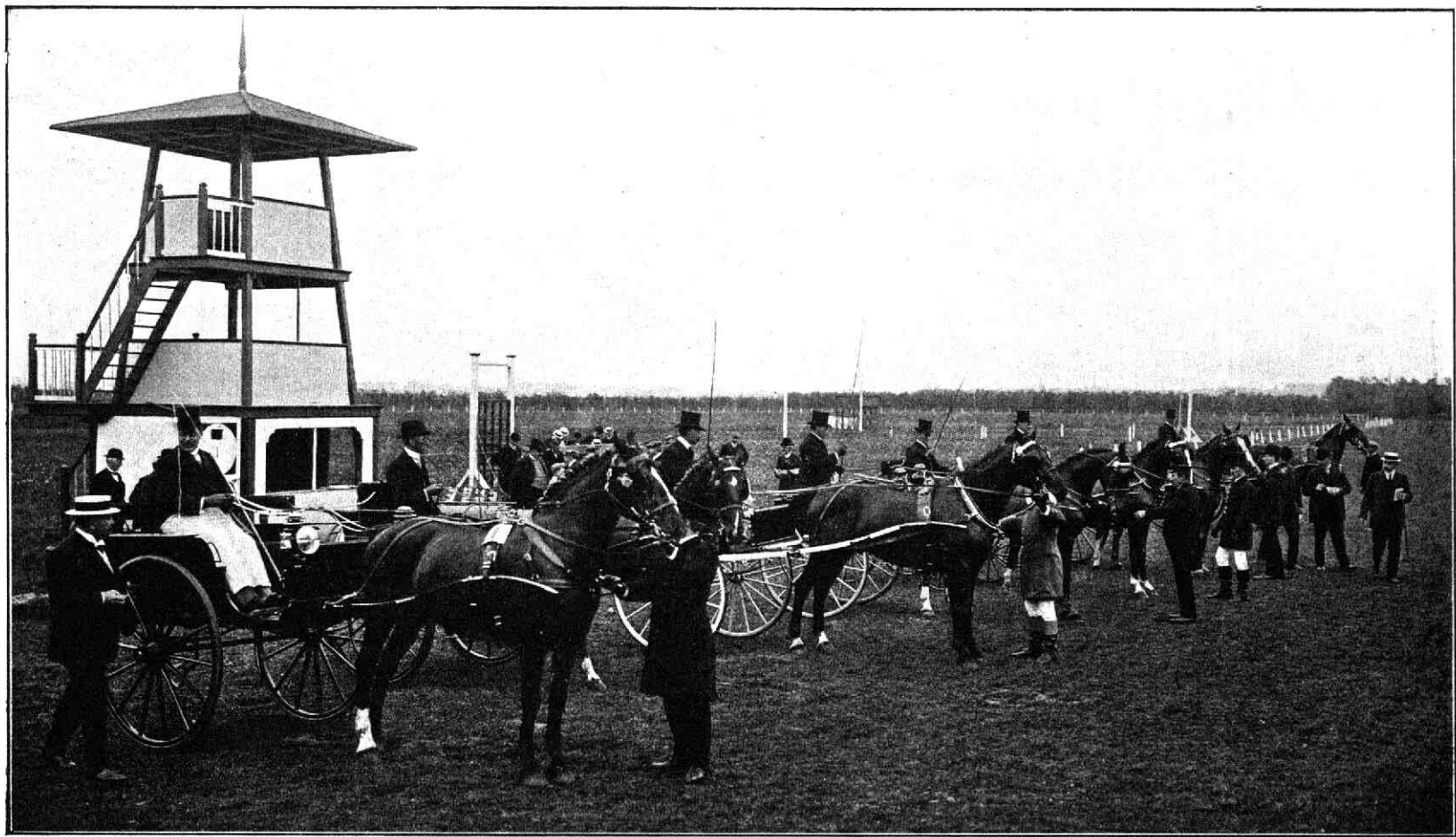


Fig. 5. Keuring van enkel ingespannen tuigpaarden te Groningen.

## DE AANKOOP VAN REMONTEPAARDEN.

Op de begrooting van Oorlog voor 1909 zijn uitgetrokken voor gewone aanvulling:

- 268 cavaleriepaarden;
- 70 artilleriepaarden (Ierland);
- 118 artilleriepaarden (Nederland);
- en voor buitengewone aanvulling:
- 65 cavaleriepaarden;
- 16 artilleriepaarden (Nederland).

Buitengewone aanvulling geschiedt om het vierde Regiment Cavalerie (1e Regiment Huzaren) en het 4e Regiment Veld-Artillerie op de sterkte te brengen, terwijl de gewone aanvulling 10 % is van de sterkte aan paarden bij het wapen der Cavalerie en bij dat der Bereden Artillerie.

Hoe de aankopen in Nederland plaats hebben is aan de meeste lezers van „Het Paard” bekend, doch van den aankoop in Ierland is men natuurlijk minder op de hoogte, waarom daarover een en ander zal worden medegedeeld. Tot goed verstand van zaken dienen wij echter een 25-tal jaren terug te gaan.

In de tachtiger jaren en daarvoor werden de remontepaarden bij elk regiment verkregen door aanbesteding. Een commissie van officieren van het Regiment keurde de paarden van den leverancier, de goedgekeurde werden den volgenden dag door de commissie herzien en daarna door den commandeerenden officier, die ook recht van afkeuring had, waarna de overgeblevenen acht dagen op proef werden gestald en gedurende dien tijd nog aan den koopman konden worden teruggegeven voor z.g. koopvernietigende gebreken of ziekten. De leveranciers waren Nederlandsche en Duitsche handelaren; het grootste deel der paarden kwam uit Hannover en bij de Veld-Artillerie een deel uit Nederland. Hoewel in die jaren veel namen van leveranciers voorkomen, waren meestal dezelfde handelaren aannemer, n.l. een drietal Duitsche en Nederlandsche.

De vroegere Hannoveraansche paarden waren werkelijk niet slecht en voldeden bij de cavalerie zoowel als bij de artillerie, doch men moet in aanmerking nemen, dat in dien tijd, vooral van de cavaleriepaarden, minder werd geëischt dan nu, zoowel wat betreft snelheid als af te leggen afstanden, en dat weinig galop werd gereden.

We betwijfelen dan ook zeer of datzelfde soort paarden, in geval het nu nog te krijgen ware, thans even goed zou voldoen als in dien tijd.

Vooral uit het land van Kehdingen kwamen paarden met nog al bloed, goede vormen, doch ontzettend slap, zoodat ze dikwijls een



vol jaar noodig hadden, voordat ze in dressuur konden worden genomen.

Langzamerhand werd de levering van Hannoveraansche paarden moeilijker, want de fokkers zagen in, dat zij voordeeliger handelden door zich meer toe te leggen op het fokken van koetspaarden, dan op dat van remonten. De leveranciers schreven hooger in en het soort paarden werd minder of niet geschikt voor rijpaard.

De remontepaarden moesten 5 jaar oud zijn, behalve  $\frac{1}{5}$  deel, dat 4 jaar mocht wezen; men meende daardoor, in het  $\frac{4}{5}$  van het te leveren aantal, paarden te hebben, die krachtig waren en onmiddellijk in dressuur konden komen. De praktijk toonde echter aan, dat deze theorie volstrekt niet opging, — dat de 5-jarige paarden dikwijls nog slapper waren dan de 4-jarige en bovendien veelal in de beenen, vooral in de kogels, hadden geleden.

Voor deze paarden werd in 1878 reeds f 669 betaald, terwijl de cavalerie hoe langer hoe slechter bereiden werd.

Bij wijze van proef besloot de regeering toen een deel der cavaleriepaarden in Hongarije aan te schaffen en de andere op de vroegere wijze, door aanbesteding, te verkrijgen.

Het besluit om remontepaarden in Hongarije aan te schaffen bevreesdde ons, omdat juist in dien tijd geklaagd werd over achteruitgang van het ras, de fokkerij in Hongarije een moeilijken tijd had door te maken en de regeering van het land alles aanwendde om het ras te verbeteren.

De proef slaagde dan ook niet en eindigde reeds in 1881. Wellicht zou zij beter gelukt zijn, wanneer daartoe een gunstiger oogenblik ware gekozen, doch ook dit blijft een open vraag. Het Hongaarsche paard is voor een middelmatig ruiter veel moeilijker dan de Ier, terwijl in den Zuid-Afrikaanschen oorlog de Hongaren bij de Engelsche cavalerie evenmin hebben voldaan. Ook de Hongaarsche officieren zijn zeer met het Iersche paard ingenomen en de redenen, waarom er niet meer naar Hongarije worden ingevoerd, zijn de hooge transportkosten en het groot percent dat ziek wordt, met de mogelijke gevolgen daaraan verbonden.

De Hongaarsche paarden, waarvan de levering onderhands was aanbesteed bij de firma Deutschland & Cohner, werden door een commissie gekeurd te Buda-Pesth en voor rekening van de aannemers in Nederland afgeleverd voor f 520 in 1879, f 500 in 1880 en f 560 in 1881; de reis- en verblijfkosten der commissie waren hieronder niet begrepen.

Van de  $\pm$  350 in die drie jaar geleverde paarden waren vele spoedig versleten, wat zeer nadeelig voor het Rijk was; circa 20% dier paarden werden binnen korten tijd op reform gesteld. Nu werd besloten, daar ook de paarden door aanbesteding verkregen

niet voldeden en de diensttijd der paarden minder dan 8 jaar was geworden, om in 1881 een proef te nemen met de aanschaffing van Iersche paarden, waartoe een overeenkomst werd gesloten met Ferdinand Delangle te Rijssel in Frankrijk. Deze, een bekwaam paardenkenner, in Ierland bekend als mr. Ferdinand, leverde de aangenomen paarden, die aan de commissie in Ierland werden voorgesteld, te Rotterdam in 1881 voor f 560 en in de volgende jaren voor f 580, welke prijs in 1885 reeds f 595 was geworden.

De Iersche paarden voldeden beter dan de Hongaren, hoewel ook het oordeel over hen niet onverdeeld gunstig was. Men zeide, dat zij weinig energie hadden, weinig vlot, lang van rug en kort van hals en kruis waren, bovendien geruimen tijd eischten om aan het klimaat te gewennen en niet voor hun 7de jaar konden worden gebruikt.

De ritmeester Van der Wedden schreef een artikel in „De Militaire Gids”, waarin hij zeide „men moge gunstig of ongunstig over de Iersche paarden oordeelen, over eene zaak zal iedereen het wel eens wezen, n.l. dat, hetgeen wij onder den naam van Iersche paarden bij onze regimenten krijgen, eene verzameling is van de meest heterogene (ongelijksoortige) bestanddeelen”.

\* \*

Nadat in 1881 de proef met de Hongaren was gestaakt en de cavalerie een paar jaar uitsluitend met Ieren was geremonteerd, werd het wenschelijk geacht om ook bij de rijdende artillerie daarmede een proef te nemen.

Langzamerhand werd tevens een streven merkbaar om de remonte-paarden in het eigen land aan te schaffen; van verschillende zijden werd gemeend, dat in ons land zeer geschikte rijpaarden en tuigpaarden waren te vinden, — dat vroeger de cavalerie, vooral in den tijd van Napoleon, uitstekend was geremonteerd met Geldersche paarden, enz. Men vergat, dat in den tusschentijd de werkkring der cavalerie geheel was veranderd, dat het infanterie- en artillerievuur thans op zooveel grootere afstanden gevaarlijk was, dat de Fransche cavalerie van Napoleon zeker geen aanspraak zou kunnen maken maar eenigszins bruikbaar te zijn in een hedendaagschen oorlog, en dat daar, waar noch de hengst, noch de merrie, eenig recht kan doen gelden op den naam van rijpaard, het toch moeilijk verwacht kan worden, dat hun afstammelingen wel rijpaard zouden wezen.

Als men een hazewind wil koopen, dan gaat men dien toch niet zoeken in een nest jonge honden waarvan vader en moeder bulhonden zijn?

\* \*

Een commissie van officieren, die de landbouwtentoonstelling te Amsterdam bezocht in 1884, om verslag uit te brengen aan den Minister van Oorlog, meldde van de tentoongestelde inlandsche hengsten: dat in het algemeen rug, lenden en achterbeenen niet krachtig genoeg waren en de schoft te weinig ontwikkeld; van de merriën, dat zij in het algemeen dezelfde gebreken hadden, waarbij bovendien dikwijls beengebreken en gebrekkige gangen voorkwamen, tengevolge van onoordeelkundig gebruik.

De indruk, dien de Nederlandsche paarden op deze tentoonstelling maakten, zoowel op kenners uit het eigen land, als op de buitenlandsche, was slecht, doch juist omdat deze indruk zoo algemeen was, werd de noodzakelijkheid ingezien, om maatregelen te nemen tot verbetering van het paardenras. Van dat oogenblik dateert dan ook een veel grootere belangstelling in de paardenfokkerij, zoowel van de zijde der regeering als van de besturen der provincies en der landbouwmaatschappijen, terwijl fokkers en belangstellenden zich daarbij aansloten.

Of het echter juist was gezien op zulk een moment een proef te nemen met den aankoop van inlandsche paarden voor de bereden wapens, betwijfelen wij ten zeerste; vooral blijkt dit als men de moeite wil nemen te vergelijken: de fouten en gebreken der fokdieren, zoeven genoemd uit het verslag aan den Minister van de commissie, die de tentoonstelling van 1884 bezocht, en „de eischen gesteld voor cavalerie (artillerie)paarden, in het binnenland aan te koopen”.

Voor de eerste werd geëischt: „inzonderheid een goed gevormde schoft”. „De rug moet kort, de lenden krachtig en goed ontwikkeld zijn” en „de beenen krachtig ontwikkeld”;

voor de artillerie:

„het voor den rijdienst bestemde paard *vooral* moet een goed gevormde schoft hebben”. „Rug, lenden en beenen moeten *bij allen* krachtig zijn”.

Hoe dit nu te verwachten van de veulens van fokmateriaal, dat juist in het algemeen in die eigenschappen veel te kort schoot?

Adviezen werden gevraagd aan de commissarissen des Konings, aan Landbouwmaatschappijen, aan vereenigingen tot bevordering van de paardenfokkerij, aan tal van officiële en niet-officiële lichamen en personen, die, in het algemeen, geen flauw begrip hadden van het soldatenpaard, doch die, met het oog op de belangen der fokkers, rechtstreeks koopen van paarden in Nederland aanbevalen.

\* \*

Tal van officieren werden nu aangewezen om, in commissies van vier, in de verschillende provincies aankopen te doen, op markten

of op plaatsen waar de eigenaars hun paarden konden aanbieden (remontemarkten).

Het koopen op de markt is voor iemand, op de hoogte van zijn vak van paardenhandelaar, doenlijk, doch hij moet derhalve kenner, vlug, bij de hand, snel besloten en energiek zijn en een goed handelsman. Men kan zich voorstellen, dat zoiets niet te eischen was, niet van één persoon maar van een commissie van vier leden, van wie velen nog nimmer remontepaarden hadden gekocht.

De remontemarkten brachten een verzameling bij elkaar van de meest uiteenlopende typen paarden, waarvan het meerendeel, zoo niet alle, in den handel onverkoopbaar, door den eigenaar goed genoeg werden geacht „voor soldaat” of „om een kanon te trekken”.

Niettegenstaande deze moeilijkheden werden in dat eerste jaar nog  $\pm$  90 paarden gekocht, die ten gevolge van het groot aantal commissies en commissieleden een verbazend groot verschil toonden in bouw, type, gangen enz. en dan ook de wanhoop waren van de personen met de africhting dier paarden belast. Voor de cavalerie en voor de rijdende artillerie werden slechts enkele gekocht, die volstrekt niet voldeden, zooals ook duidelijk te voorzien ware geweest.

De officieren, belast met den aankoop, hadden een moeilijke taak te vervullen, de eigenaars waren teleurgesteld, dat zoo weinig paarden werden gekocht; vele beschuldigden de commissieleden van onkunde, onwil, het verlangen naar een buitenlandsch reisje om daar paarden te koopen, zij werden bedreigd met klachten bij den minister, enz. Kochten zij enkele paarden, die zij nog bruikbaar achtten, dan werd hun bij de regimenten verweten „dat zij zulke beesten hadden gekocht”.

Deze onaangenaamheden waren het gevolg, van uitgaan van de stelling, die wij altijd hebben beschouwd als geheel onjuist, namelijk:

„De maatregel, om de remontepaarden in het eigen land aan te schaffen, zal een krachtig middel zijn om tot verbetering van het paardenras mede te werken”.

Dus eerst de paarden koopen en dan verbeteren!

Zou op die wijze de bruikbaarheid der bereden wapens teruggaan of niet?

Mag men een verwijt maken aan hen, die een paard, dat zij ongeschikt achten voor den dienst, niet willen koopen?

Het zou natuurlijk van groot belang zijn, zoowel voor het leger als voor de fokkers, wanneer alle remontepaarden in het eigen land konden worden aangeschaft; daarom verdient het ten zeerste aanbeveling die maatregelen te nemen, welke dit kunnen bevoor-

deren, doch het mag niet gaan ten koste van de bruikbaarheid der bereden wapens en dit zou het geval wezen, zoo men de cavalerie en rijdende artillerie remonteerde met inlandsche paarden, *zoolang geen rijpaarden in Nederland worden gefokt.*

Of men echter den fokkers in hun eigen belang mag aanraden tot dit fokken over te gaan, gelooven wij niet; doch hierover wellicht eens later.

\* \*

Wij hebben gezien, dat binnen enkele jaren 1879—1886 de cavalerie geremonteerd was geworden met Duitsche, grootendeels Hannoveraansche paarden, door publieke aanbesteding, met Hongaren en Ieren, door onderhandsche aanbesteding en met enkele inlanders, door aankoop;

de rijdende artillerie op dezelfde wijze behalve de Hongaren;

de veld-artillerie door publieke aanbesteding met Duitsche (uit Hannover, Mecklenburg, Oldenburg) en inlandsche paarden, en door aankoop van paarden uit het eigen land met Geldersche, Friesche, Noord-Hollandsche, Noord-Brantsche, Groningsche, Utrechtsche en Overijselsche paarden.

Gedurende dien tijd waren meer dan 50 officieren werkzaam in de keuringscommissies en bemoeiden zich bovendien nog tal van bevoegde en onbevoegde personen met de remonteering.

De gevolgen waren:

dat de Regimenten en Depots paarden hadden van de meest uiteenlopende vormen en gangen en van groot verschil in bloed en ras;

dat zij overladen waren met slappe paarden, die gedurende het eerste jaar na hun aankomst niet in dressuur konden komen en die, door gebrek aan personeel en terrein, te weinig oefening in de buitenlucht hadden en dus slap bleven;

dat door de aankomst van jonge paarden op allerlei tijdstippen, veel ziekten voorkwamen, door besmetting ook bij de oudere, en dat de geregelde dressuur werd belemmerd;

dat de dienstdtijd der paarden steeds korter werd;

dat van goed bereden zijn geen sprake kon zijn.

De leverancier der Iersche paarden leverde hoe langer hoe slechter soort, terwijl hij en verscheiden andere aannemers van paarden geheel ten achteren bleven met hunne leveringen.

Om in dezen treurigen toestand veranderingen te brengen werden opnieuw proeven genomen, doch nu proeven, die meer kans van slagen beloofden.

Ten einde de Regimenten en Depots te ontlasten van de ellende, die zij ondervonden door de jonge paarden, werd in 1886 bij wijze van proef het Remonte-depot te Milligen opgericht.

Het aantal commissies en leden voor aankoop in het binnenland werd ingekrompen tot drie commissies, met de bedoeling de commissieleden alleen bij noodzakelijkheid door andere te doen vervangen. Gelukkig werden deze drie later tot één commissie van drie leden saamgesmolten en kregen de leden daarin meer permanent zitting.

Voor de cavalerie en artillerie werd in 1888 een commissie naar Ierland gezonden om, bij wijze van proef, te trachten remonte-paarden aan te koopen uit de vrije hand.

Een zelfde commissie ging naar Duitschland om evenzoo te handelen, doch alleen voor de artillerie.

\* \*

De aankoop van onze inlandsche paarden was nu een nieuw tijdperk ingetreden en wordt thans verder voortgezet voor de veld-artillerie.

De aankoop van Duitsche paarden voor de artillerie werd na enkele jaren gestaakt.

De paarden voor de cavalerie en rijdende artillerie en enkele voor de veld-artillerie werden voortaan aangekocht door de Iersche commissie, wier werkring wij eens later hopen te bespreken.

Gelukkig is in de laatste 20 jaar langzamerhand meer een leidende gedachte in onze remonteering gekomen en wordt zij niet meer uitsluitend als een *proef-konijntje* beschouwd. J. H. K.

## OVER AANKOOP VAN LEGERPAARDEN.

Mr. John Hill, een Engelsch fokker, welbekend als jurylid van hunters, ook op het concours in den Haag, deelt in de L. S. J. mede, dat een paard, waarmede hij twee seizoenen achter de honden had gejaagd, door hem tijdens den Z.-Afrikaanschen oorlog aan de officieren, die legerpaarden kochten, werd te koop aangeboden maar om een schiefel afgekeurd. Een zijner vrienden, die bij de Imperial Yeomanry was, verzocht hem een paard te koopen, waarop staat zou kunnen worden gemaakt. Mr. Hill verkocht ditzelfde paard, daar hij het als een uitstekende dienstdoener kende, aan zijn vriend, die het gedurende den geheelen oorlog reed, zonder dat het hem ooit in den steek liet.

Mr. H. zegt dan, dat de fouten in dien tijd bij den aankoop begaan, grootendeels het gevolg waren van de voorschriften, betreffende gebreken en eigenschappen der paarden, waaraan de remonte-officieren zich moesten houden.

Naar aanleiding hiervan kunnen wij met voldoening opmerken, dat sedert eenige jaren ons ministerie van oorlog slechts zeer enkele

eischen: als leeftijd en hoogte voorschrijft en het oordeel der commissie van aankoop overigens niet aan banden legt. Het M. v. O. eischt dat het gekochte paard een goed bruikbaar soldatenpaard zal worden, dat gemiddeld minstens 10 jaar dienst zal doen.

Er was een tijd toen werd voorgeschreven dat de remonte-paarden niet alleen geen gebreken mochten hebben, maar bovendien in bijna alle onderdeelen van hun bouw zoo goed moesten zijn, dat daaraan bijna geen enkel paard kon voldoen en dit alles voor een som van . . . . ± f 600.

Toen later werd ingezien, dat de commissie geen paard zou kunnen koopen, wanneer zij zich geheel aan het voorschrift hield, werd aan deze voorwaarden een laatste artikel toegevoegd, waarin werd gezegd, dat, al voldeed het paard niet aan al de bovengenoemde eischen, en de commissie meende dat het een goed soldatenpaard zou worden, het toch kon worden aangenomen. Eenmaal dit artikel vastgesteld zijnde, dat al het andere herriep, was het logisch dat deze eischen zouden vervallen en zoo gebeurde dan ook.

Door te veel te willen voorschrijven bereikt men dikwijls het tegenovergestelde van hetgeen men wenscht, want andere omstandigheden eischen andere maatregelen.

Zoo zal de remonte-officier geheel andere eischen moeten stellen, wanneer hij remontepaarden koopt in vreedestijd, dan wanneer hij legerpaarden zal aanschaffen met het oog op een onmiddellijken veldtocht. Dat dit bij den aankoop van paarden voor den oorlog in Zuid-Afrika dikwijls uit het oog is verloren, kunnen wij, die veel van de daarvoor in Ierland en Engeland aangekochte paarden hebben gezien, bevestigen.

Ogenschijnlijk klinkt het vreemd dat de eischen voor een militair paard in vreedestijd anders zouden zijn dan in oorlogstijd, doch bij een weinig nadenken is het duidelijk; wij behoeven ons daartoe slechts rekenschap te geven van het doel van de aanschaffing.

In vreedestijd verlangt men paarden waarvan te verwachten is, dat zij goede troepenpaarden zullen worden, dat zij gemiddeld minstens 10 jaar dienst zullen doen, en dat zij tegen een hoogst middelmatige som worden gekocht.

Wil dit doel worden bereikt, dan is men aangewezen op den aankoop van jonge paarden, die beloven aan dit doel te zullen beantwoorden. Waarom men hiervoor geen 5-jarige en oudere paarden kan aanschaffen, zullen wij thans niet bespreken, daar dit ons artikel te uitgebreid zou maken en het op het oogenblik niet op de agenda staat.

Het doel van den aankoop in oorlogstijd is een geheel ander.

Geen enkel land is, om de groote kosten, in staat zijn leger op

oorlogssterkte te houden, zoodat bij den overgang van vredes- tot oorlogssterkte ook een groot aantal paarden ontbreken, die op het oogenblik moeten worden aangeschaft.

Deze paarden nu moeten onmiddellijk dienst kunnen doen, al is dit ten nadeele van den tijd dien zij in het leger zullen blijven. Men verlangt dus in dit geval terstond bruikbare paarden, die den dienst eenigen tijd zullen kunnen volhouden, en kan daarvoor een goeden prijs besteden, dikwijls het dubbele van den gewonen remonte-prijs.

De remonte-officier in vredestijd moet dus een kenner zijn van het jonge, nog niet geheel uitgegroeide paard, terwijl hij het nauwkeurig op gebreken moet nazien en onderzoeken. Hij heeft hiervoor voldoende tijd en kan het doen, want slechts eenige honderden paarden worden jaarlijks aangekocht en koopt hij 25 à 30 per dag, dan mag hij zeer tevreden zijn. In oorlogstijd zijn er meer duizenden paarden noodig dan nu honderden en is de tijd zeer kort, het vervoer dikwijls zeer bemoeilijkt, na enkele dagen wellicht onmogelijk. De aankoper moet een goeden en vluggen blik op dienstpaarden hebben, in een oogopslag kunnen zien welke bepaald ongeschikt zijn, om die terstond weg te zenden, — bovendien kunnen beoordeelen welke gebreken over het hoofd mogen worden gezien en welke het paard onbruikbaar maken voor onmiddellijken dienst.

Het is ónmogelijk om hiervoor voorschriften te geven of eischen vast te stellen, daar de beoordeeling van gebreken en goede eigenschappen moet geschieden ten opzichte van elkaar en in hun onderling verband; wij zullen dit ons gevoelen duidelijk maken door een paar voorbeelden.

Het door Mr. Hill bedoelde paard had een schiefel; het was echter geen jong dier, daar het reeds een paar seizoenen had gejaagd, dus waarschijnlijk minstens 6 à 7 jaar; het was dus wat men noemt een „hard” paard, goed in het voer, goed gespierd en aan werk gewend. Was nu dit paard rad, niet gevoelig aan den schiefel, dan zou men verkeerd doen het *daarom* bij mobilisatie niet te koopen, terwijl in vredestijd wij ons er zeer goed mede zouden kunnen vereenigen, dat, zoo de schiefel dicht bij de knie was en het paard 3 à 4 jaar, men het niet zou koopen, al ware het rad en niet gevoelig aan dien schiefel.

Een jong paard heeft een spatknobbel en is niet kreupel; in vredestijd koopt men dit paard niet. Is het paard echter 6 à 7 jaar en overigens goed, heeft het flink ontwikkelde spronggewrichten, dan koopt men het wel.

De redenen hiervoor zijn ongeveer de volgende: het paard, jong zijnde, heeft nog geen, ten minste geen zwaar werk verricht; heeft het dan reeds een spat, dan is dit gewoonlijk een bewijs, dat het



den aanleg tot ziekte in het gewricht mede ter wereld heeft gebracht, terwijl bij een ouder paard, dat reeds meerdere diensten heeft bewezen, hiervoor veel minder gevaar bestaat, anders had het niet door werk in zulk een flinke conditie kunnen zijn; bovendien kan de spat ontstaan zijn door een of ander accident, terwijl het niet kreupel gaan een bewijs is dat het ziekte-proces is afgelopen.

Daarentegen zal men een paard, dat slap is, een grasbuik heeft, in alle opzichten toont weinig of geen hard voer te hebben gehad, doch dat overigens veel belooft, voor de remonte aannemen, maar voor oorlogsgebruik niet eens nader willen beoordeelen en terstond ter zijde zetten. Op zulk een oogenblik heeft men meer aan paarden in harde conditie, dan aan andere, die kans hebben op den duur veel beter te worden, doch wier spieren nog moeten worden gevormd en gestaald.

Voor een gedeelte der veld-artillerie en der treinen, alsmede voor transportdiensten zullen dan paarden van huurkoetsiers, die goed in hun voer zijn en werk hebben gedaan, met goed gevolg kunnen worden gebruikt, al mogen er veel aanmerkingen op hen te maken zijn; zelfs zullen er onder hen te vinden zijn die ook onder het zadel kunnen worden gebruikt, door personen voor wie het paard uitsluitend als transportmiddel, van de eene plaats naar de andere, moet worden beschouwd.

Voor de aanvulling bij de cavalerie en voor hen die verkenningen moeten doen, zal men aangewezen zijn op paarden met veel bloed, die bepaald rijpaard zijn en deze zijn in ons land helaas weinig te vinden, waarom het dan ook op den weg ligt der Regeering den aanfok dier paarden te bevorderen, zooals zulks in andere landen plaats heeft, door het uitloven van prijzen voor rennen en harddraverijen en door het begunstigen van deze wedstrijden; anders gaat de aanfok van dit soort paarden te niet.

Zonder deze wedstrijden geen volbloed, zonder volbloed geen halfbloed, zonder halfbloed geen rijpaard, ja zelfs geen warmbloedpaard meer bestaanbaar.

Wij zien dus hier ook weer hoe de beoordeeling van paarden zich geheel moet regelen naar het doel waarvoor zij zijn bestemd.

J. H. K.

## GEBREKEN-VRIJ EN NIET GEBREKEN-VRIJ.

Reeds meermalen werd in „Het Paard” gesproken over hetgeen men in Engeland „unsoundness” noemt, dat wij wel eens noemden „behept met een gebrek”, doch dat voor de practijk, naar het ons schijnt, kon geheeten worden „niet gebreken-vrij” en in het tegenovergesteld geval „gebreken-vrij” („sound”).

Het is wellicht niet van belang ontbloot na te gaan, wat men in Engeland onder deze uitdrukkingen verstaat en of daaruit voor ons land ook nut is te trekken.

Met een enkel woord dienen wij er op te wijzen, dat de gebreken, waarvoor een paard „unsound” kan worden verklaard, niet in de Engelsche wet zijn opgenomen, evenmin als die welke onder „vice” (ondengd) worden begrepen.

In de veeartsenkundige wereld bestaat bovendien nog wel verschil van meening over de gebreken welke het paard beslist kenmerken als „unsound” (sommige veeartsen gaan hierin verder dan andere); er zijn echter verscheiden gebreken, waaromtrent allen het eens zijn en waarover zooveel rechterlijke uitspraken bestaan, waarbij een daarmede behept paard als „unsound” is verklaard, dat daarover geen twijfel behoeft te bestaan.

Natuurlijk komt het ook voor, dat vee-artsen het niet eens zijn over het al of niet bestaan van zeker gebrek bij een bepaald individu, doch zoo iets zal altijd mogelijk zijn in zaken waarbij het bewijs dikwijls niet kan worden geleverd vóór dat het dier dood is en mogelijk dan nog niet altijd.

Geschillen over het „sound” zijn komen echter minder voor dan men zou denken, wat een gevolg is van de wijze van koop en verkoop.

Bij een handelaar of particulier, en dikwijls ook op de markt, wordt de koop gewoonlijk gesloten op voorwaarde, dat de veearts van den koper het paard „gebreken-vrij” verklaart; hier zal dus geen geschil ontstaan.

In „repositories”, de verkooplokalen van paarden, kan men ze noemen, waar deze worden gestald, voorgebracht en bij opbod verkocht, worden door de eigenaars of firma's, die de inrichting beheeren, de paarden verkocht onder zekere voorwaarden, waarbij de beheerders de beslissing aan zich houden of het paard aan die voorwaarden voldoet of niet. Een en ander is gewoonlijk opgenomen in den catalogus van de veiling, of kan worden vernomen vóór de verkooping aanvangt.

Op deze verkoopingën wordt geboden niet met ponden maar

met guinea's, een denkbeeldig geldstuk ter waarde van  $f$  12.60, terwijl het pond  $f$  12 is; iets dat een vreemdeling wel mag onthouden daar het bij groote cijfers een aanzienlijk verschil in den prijs maakt.

De besturen van de grootere shows hebben meestal aangegeven welke gebreken zullen beschouwd worden als reden van „unsoundness”, terwijl het onderzoek daarnaar door de vee-artsen geschiedt, die aan deze shows zijn toegevoegd; de inzender heeft zich dus aan de uitspraak te onderwerpen.

\* \*

Wij willen nu nagaan wat de rechterlijke verklaring is van de woorden „unsoundness” en „vice”, waartoe een bepaald geval als voorbeeld moet worden aangehaald, ten minste de verklaring van een bepaald rechter.

Wij nemen als voorbeeld de verklaring van Lord Ellenborough, die als volgt luidt:

„Wanneer op het oogenblik van den verkoop het paard eenige „ziekte heeft, die werkelijk de natuurlijke bruikbaarheid van het „dier vermindert, door het minder geschikt te maken voor arbeid „van welken aard ook, of welke in haar gewonen loop de natuurlijke bruikbaarheid *zal* verminderen, zoo is dit „unsoundness”; „of wanneer het paard door ziekte of door ongeval eenige *verandering* in bouw heeft ondergaan, die óf werkelijk vermindert, óf „in haar gewone gevolgen zal verminderen de natuurlijke bruikbaarheid van het paard, dan is zulk een paard „unsound”.

Hieruit blijkt dus dat minder *gewenschte* vormen in den *natuurlijken* bouw van het paard niets te maken hebben met het niet „gebreken-vrij” zijn van het paard, al mag worden verwacht dat zulk een slechte bouw later aanleiding zal geven tot gebreken.

Zoo zal bijv. een paard dat een hazehak heeft „unsound” worden verklaard en een ander, dat zeer kromme sabelbeenen heeft, met aan de achterzijde ronde, slecht gevormde spronggewrichten en dunne pijpen „gebreken-vrij” heeten, al bestaat er veel kans, dat bij een sterke inspanning der achterbeenen een hazehak zal ontstaan.

Aldus de gerechtelijke uitspraak van Lord Abinger bij het proces over een paard met zulke gewrichten (Engelsch: curby hocks) dat op het oogenblik van verkoop geen hazehak (curb) had, doch, na driemaal gejaagd te hebben achter de honden, een kreeg.

Toch kunnen er in den natuurlijke bouw van het paard gebreken voorkomen, die, hoewel aangeboren, „unsoundness” zijn,

wanneer daardoor de gewone bruikbaarheid van het paard is verminderd. Het oordeel van enkele rechters volgt hier:

Baron Parke zegt o.a.: „Ik heb altijd aangenomen, dat iemand die een paard koopt dat „gebreken-vrij” wordt verklaard, moet worden beschouwd te koopen voor onmiddellijk gebruik en recht heeft een paard te verwachten, daarvoor bruikbaar en terstond in staat, tot een zekere mate, werk te verrichten, waartoe de eigenaar het wenscht te gebruiken.”

Hill: „De vraag is of het gebrek het paard minder geschikt maakt, dan met recht mag worden verwacht voor tegenwoordig gebruik, ongeacht of het gebrek is aangeboren dan wel later ontstaan.”

Een paard geheel of gedeeltelijk blind geboren of met een abnormale hoof is dus „unsound”, maar een met slecht geplaatste, onvoldoend krachtige beenen niet, daar dit geen *beletsel* is voor gebruik.

Met het oog op de bovenstaande uitspraken schijnt ons de verklaring, die Hayes geeft van „niet gebreken-vrij”, ongeveer juist. Zij is de volgende:

„Wanneer een paard eenige ziekte of *verandering* in zijn bouw heeft, die zijn nut voor den arbeid vermindert of waarschijnlijk zal verminderen, of wanneer het een gebrek in bouw heeft dat het minder geschikt maakt voor tegenwoordig werk, dan met reden mag worden verwacht, dan is zulk een paard „unsound”.

\* \*

Behalve „niet gebreken-vrij” zijn, kan een paard ook nog een „ondeugd” hebben (*vice*). De verklaring hiervan is de volgende:

Een paard wordt gezegd een ondeugd te hebben zoo het een gewoonte heeft welke gevaarlijk voor hem zelf is of voor de personen, die op de gewone wijze met het paard moeten omgaan, of een gewoonte die het minder bruikbaar maakt of waarschijnlijk zal maken.

Zoo worden onder „ondeugd” gerekend: steigeren, hollen, steegheid, weven, kribbebijten, enz.

Ontvangt de koper een verklaring van „soundness” (*warranty*) van den verkooper, dan sluit dit nog niet in, dat het paard *geen* ondeugd heeft.

De koper doet het beste een bekwaam vee-arts te verzoeken het paard voor hem op „gebreken-vrij” te onderzoeken, zoodra hij het over den koop is eens geworden, en vooraf aan den verkooper te vragen of het paard vrij is van kribbebijten, windzuigen enz.

Nog wordt dikwijls gesproken van „practically sound”, een uitdrukking, die voor de Engelsche wet geen beteekenis heeft, doch waarmede men wil zeggen, dat het paard „niet gebreken-vrij” is, doch dat het, niettegenstaande het voorkomend gebrek, toch goed bruikbaar kan zijn voor den arbeid waartoe het bestemd is.

\* \*  
\*

Het spreekt van zelf dat er gebreken zijn waarover geen twijfel bestaat, of zij het paard „unsound” doen zijn, o.a. kreupelheid, geheel of gedeeltelijke blindheid enz.; anders wordt het echter daar waar het voorkomend verschijnsel naarmate van grootte, ligging of anderszins, al of niet een gebrek kan zijn.

Een paard strijkt zich, wat een gevolg kan zijn van jeugd, slapte, slecht beslag, maar ook van gebrekkige wijze van gaan; alleen in dit laatste geval zou er sprake van „unsoundness” kunnen zijn.

Een ander is door beide knieën gevallen; nu is de vraag: is alleen het haar weg en het geval van tijdelijken aard of wel is de knie gezwollen zelfs zonder kreupelheid. De meeste vee-artsen zullen in het eerste geval een bewijs van „gebreken-vrij” geven, in het laatste niet.

Soms is een spronggewricht scherp of sterk ontwikkeld, daar waar men den spatknobbel zoekt; is dit nu het gevolg van een ziekte-proces in het gewricht of wel een natuurlijke, aangeboren, sterke ontwikkeling, waarbij geen sprake is van samengroeiing van de samenstellende beenderen.

Ziehier enkelé voorbeelden om te doen uitkomen dat een dergelijk onderzoek alleen kan plaats hebben door personen, die de anatomie, de ziekten, de ziekteverschijnselen van het paard kennen, in een woord dus door den vee-arts.

Men kan uitstekend paardenkenner zijn zonder in een twijfelachtig geval te kunnen beslissen, of aan de hoefkraakbeenderen een begin van verbeening is te bespeuren; of er vroeger een verscheuring heeft plaats gehad van de pees of van den schortband.

Wij gelooven, omdat daardoor een onderzoek wel eens minder grondig en juist plaats vond, dat soms paarden met spat behept werden verklaard, wier gewrichten geheel zuiver waren. Hoe hoorde men niet dikwijls spreken van boven-, midden- en achterspatten; over een spat, die niet hinderde omdat de ader vrij liep; over verbeening van de hoefkraakbeenderen, die geen kwaad kon, omdat het door een kluister was gekomen. Werd niet

dikwijls een sterke ontwikkeling van de buitenzijde van het spronggewricht of van het griffelbeen aangezien voor een hazehak?

Maar wenschen wij de keuring naar gebreken aan den vee-arts over te geven, aan den anderen kant herhalen wij hier de woorden van Hayes:

„De vee-arts, die een paard onderzoekt, moet zich bepalen tot zijn eigen werkkring, en geen opinie geven omtrent den bouw, de gangen, de geschiktheid voor het doel, of eenig andere zaak, die niet rechtstreeks zijn vak betreft. Natuurlijk verandert dit als de koper den vee-arts om advies vraagt op een zeker punt of wel zich geheel op hem verlaat”.

Dan echter treedt de vee-arts niet uitsluitend op als zoodanig, doch ook als paardenkenner.

Professor Fleming zegt ten opzichte van het onderzoek op „soundness” door den vee-arts het volgende:

„Ik eisch ten stelligste praktische ondervinding, want de grootst mogelijke studie in gehoor- en ontleedzaal en in het studeervertrek, maakt iemand geen goed beoordeelaar van „soundness”, tenzij hij tevens voortdurend praktisch paarden moet onderzoeken en de *natuurlijke gave bezit van juiste waarneming en vergelijking*”.

Bezit hij die niet, dan heeft hij geen zelfvertrouwen, keurt zoo eenigszins mogelijk af, uit vrees iets over het hoofd te zullen zien, en is gelukkig als het paard niet wordt verkocht, want dan is hij er niet aan blootgesteld, dat op den nieuwen stal nog een of ander gebrek te voorschijn komt.

Zoo achten wij den raad, gegeven in „l'Écho Vétérinaire” van Februari 1908, aan den vee-arts, wanneer hij in tegenwoordigheid van den verkooper is, om „niets te gelooven van wat men hoort en slechts een vierde van wat men ziet”, geheel onjuist.

Gebrek aan zelfvertrouwen zoowel als een overmatige dosis er van, hebben beiden het gevolg, dat weinig praktische en gunstige resultaten zullen worden verkregen.

Als men elk paardenhandelaar beschouwt als den eersten den besten ronselaar in paarden, die alle mogelijke moeite doet om zijn cliëntèle te bedriegen, dan vergist men zich schromelijk, en juist dit wantrouwen zal bijna altijd slechte gevolgen hebben. Men moet hem leeren zien zooals hij is, handelsman die gaarne zijn paarden aan den man brengt, ze daartoe zoo gunstig mogelijk vertoont, doch wiens wensch het is en wiens belang het meebrengt zijn klanten te voldoen.

\* \*

Wij meenen het van belang zoo de verklaring van „gebreken-

vrij" een punt van bespreking werd in de Nederlandsche veeartsenijkundige kringen, zoowel wat aangaat gebreken van erfelijken aard, als die voor het practisch gebruik.

In Engeland heeft indertijd de Royal Commission voor de paardenfokkerij, bij hare enquête, het advies gevraagd van verschillende lichamen en personen, o.a. ook dat van het bestuur van de Royal College van vee-artsen over de gebreken, welke hengsten en merries van premies voor de fokkerij zouden uitsluiten.

Het is zeker dat er gebreken zijn, welke een paard voor het practisch gebruik minder geschikt of ongeschikt maken, maar welke geen nadeel opleveren het als fokdier te gebruiken; zoo is o.a. een kreupel paard *geen* gebruikspaar, terwijl er gevallen van kreupelheid kunnen zijn, die een paard daarom volstrekt niet minder geschikt doen zijn voor het fokken.

Hieruit blijkt alweer dat de gebreken niet door den paardenkenner, maar door den vee-arts moeten worden onderzocht; de eerste moet kreupelheid evengoed kunnen constateeren als de vee-arts, maar de oorzaak hiervan te vinden is de werkring van den laatste.

Wil men intusschen in Nederland in dezen het goede voorbeeld van Engeland volgen, dan dient hiertoe van veeartsenijkundige zijde krachtig te worden medegewerkt, terwijl aan de veeartsenij-school dit onderzoek practisch, volgens een bepaald systeem, dient te worden onderwezen, want alleen daardoor zal een vee-arts het paard naar eisch op „gebreken-vrij" kunnen onderzoeken mits . . . . *hij tevens de natuurlijke gave bezit van juiste waarneming en vergelijking.*

De paardenkenner heeft, wanneer hij paarden beoordeelt, genoeg te doen, om gang, bouw, temperament, houding en honderd andere zaken na te gaan, waar te nemen en te vergelijken; hij behoeft niet bevreesd te zijn, dat zijn taak als beoordeelaar onbelangrijk wordt, wanneer hij niet meer naar spatten, blindheid, enz. behoeft te zien. Juist dan kan hij zich beter aan zijn taak wijden en zal hij niet vergeten het geheel te beoordeelen omdat hij zich van den aanvang af te druk bezig hield met details.

Zijn onderzoek kan openbaar zijn, en moet dit zijn op shows; het onderzoek van den vee-arts niet, dit moet geschieden daar waar het publiek niet wordt toegelaten.

Het resultaat moet zijn:

samenwerking van paardenkenner en vee-arts, om de beoordeeling van het paard zoo juist mogelijk te maken. J. H. K.

## AANKOOP VAN 5-JARIGE PAARDEN.

Hoe vreemd het ook moge klinken, toch is het een feit, dat bijna iedereen, die paarden koopt, ze 5 jaar oud wenscht.

Wij zeiden, dat dit vreemd klinkt, omdat op 5-jarigen leeftijd het paard volstrekt nog niet het krachtigst of het meest geschikt is inspannenden arbeid te verrichten, maar gewoonlijk pas op zijn 7e jaar in volle kracht komt.

De reden, waarom het paard van 5 jaren het meest gevraagd wordt, zal wel gezocht moeten worden in de algemeen verbreide meening, dat op dien leeftijd het paard het meest geschikt is om gedresseerd te worden voor zijn toekomstigen werkkring en tevens nog de buigzaamheid en leerzaamheid bezit, eigen aan zijn jeugd.

Iemand, die een span luxe-paarden zoekt, een officier, die een dienstpaard wil hebben, een particulier, die naar een rijpaard of hunter uitzielt, ja zelfs vele, die een werkpaard noodig hebben, vroeger ook de remonte-commissies, zij allen wenschen een paard van 5 jaar, maar ook niet veel ouder. Het gevolg hiervan was, dat de vraag het aanbod aanmerkelijk overtrof en dat de handelaren, die onmogelijk het aantal 5-jarige paarden konden vinden, waarnaar hun gevraagd werd, paarden kochten, welke, hoewel in werkelijkheid slechts 4 jaar, vrijwel een 5-jarigen mond toonden. Zoo is het algemeen de gewoonte geworden jonge paarden, door het trekken der tanden, ouder te doen schijnen dan zij werkelijk zijn, en terwijl vroeger deze kunstbewerking alleen plaats had op 4-jarigen leeftijd vindt zij thans reeds vroeger toepassing.

Niet altijd gelukt het een paard 1 à 1½ jaar ouder te doen schijnen dan het is; het krijgt soms een zeer onregelmatigen mond, wat echter later meestal weer geheel terecht komt, maar wanneer, door handige bewerking der tanden en een, naar de omstandigheden, geschikte voeding en behandeling, het proces is gelukt, dan zijn verkooper en handelaar tevreden, maar het paard en de gebruiker meestal niet, want van het paard wordt meer arbeid geëischt dan het goedschiks kan verrichten en de gebruiker vindt zijn nieuwkoop slap en niet krachtig genoeg voor het werk, dat verricht moet worden.

Er zijn natuurlijk uitzonderingen, paarden, die op 4 jaar krachtiger zijn dan andere op 5, wat afhangt van het soort of ras, van de voeding en behandeling, die zij in hun jeugd hebben gehad, vooral van de voeding in hun eerste jaar, terwijl ook de grootte en het al of niet uitgegroeid zijn invloed uitoefenen. Wij bespreken hier nu niet volbloed of koudbloed, noch poney's of harddravers,



maar het gewone halfbloed rijtuig- of rijpaard, dat in verschillende landen door de handelaren wordt gezocht en waarvan de opvoeding niet *te* duur mag wezen, wil de fokkerij eenigszins loonend zijn.

Dit paard is op 5-jarigen leeftijd tegenwoordig bijna niet meer in den handel, omdat het reeds op het 4e jaar werd verkocht, al was het dan ook onder de vlag van 5 jaar. De enkele paarden, die werkelijk dezen leeftijd hebben, zijn bijna alle merries, die reeds één of twee veulens hebben gehad of paarden die ziek zijn geweest of vrijwel onverkoopbaar waren, terwijl er nu en dan een paard onder voorkomt, dat is gebleken lastig te zijn en dat gewoonlijk, wanneer het in goede handen geraakt, het beste van de uitzonderingen blijkt.

Dit verschijnsel doet zich niet alleen in Nederland voor, maar ook in de meeste andere landen, wat blijkt uit het verschijnsel, dat de leeftijd der aan te koopen remonten, door nood gedwongen, langzamerhand is verlaagd. Terwijl in vroeger jaren, toen de paarden voor het leger door aanbesteding werden verkregen, hun leeftijd in het algemeen 5 à 6 jaar was, moest reeds meer dan 30 jaar geleden worden toegestaan, dat  $\frac{1}{5}$  van de aan te schaffen paarden 4 jaar oud konden zijn en toen gaandeweg bleek, dat zelfs dan nog het benodigd aantal voljarige paarden niet kon worden geleverd, werden meer en meer 4-jarige aangeschaft, vooral ook omdat hun qualiteit beter was dan van de oudere en zij, wat slapte betreft, evenmin achterstonden.

Een 20 jaar geleden kon men in Ierland officierspaarden en middelsoort hunters koopen, die werkelijk 5 jaar oud en goed waren voor prijzen van £ 60 tot £ 75, terwijl in de latere jaren slechts weinig 5-jarige paarden te koop zijn, en de prijs aanmerkelijk hooger is geworden, zónder dat daarom de qualiteit beter werd. De enkele 5-jarige, welke onder de Iersche remontepaarden voorkomt, dankt men aan toevallige omstandigheden, terwijl zij meestal, wat het op kracht zijn betreft, niet boven de 4-jarige uitblinken.

In Duitschland zijn bij een aantal van bijna 11.000 remontepaarden minder dan 500 ouder dan 3 jaar, en deze behooren dan gewoonlijk nog tot de zware trekpaarden. De pogingen, die een 20 jaar geleden door Nederland zijn gedaan om in Duitschland vijfjarige paarden te koopen, om daarmede onze artillerie te remonteeren, konden evenmin slagen.

Toch wordt telkens weder, zoowel in Nederland als in Frankrijk, ongeveer elke 3 à 4 jaar, een streven merkbaar om voor de remonte voljarige paarden te koopen tegen verhoogden prijs; dit zal dan volgens de voorstanders van dien maatregel het voordeel hebben, dat de fokkers betere prijzen maken, dat deze paarden terstond in dressuur kunnen komen, dat de remonte-depots kunnen worden

opgeheven, veel geld zal worden uitgespaard en . . . „alles van een leien dakje gaan”.

Laat men eens onderzoeken of zulke 5-jarigen werkelijk krachtig genoeg waren om terstond in dressuur te komen?

of zij voldeden in hun arbeid na afloop der africhting? en hoelang zij dienst doen in het leger?

Deze laatste vraag zou eigenlijk anders moeten luiden en wel: hoelang zijn zij geschikt voor den dienst te velde?

Wij wijzen hierop omdat anders de tijd, dien zij nog als treinpaard dienen, wordt medegerekend, hetgeen onjuist is, want een paard gaat naar den transporttrein, omdat: *het niet meer geschikt is voor den dienst te velde in de batterij*. Voor den batterijdienst worden de paarden gekocht maar niet voor den trein; er zijn genoeg paarden, die nooit geschikt zijn geweest in de batterij en toch bruikbaar zijn voor transportdiensten.

\* \*

Bij den aankoop van 5-jarige paarden staat men niet alleen voor de moeilijkheid, dat zij bijna niet in den handel zijn te verkrijgen, en dat die, welke 5 jaar teekenen, het meestal in werkelijkheid niet eens zijn, maar er is een veel grooter, wij willen liever zeggen onoverkomelijk bezwaar.

Wordt van sommige zijden over militaire paarden gesproken, dan neemt men maar al te veel aan, dat de beste, de goede, ja zelfs de middelmatige, daarvoor nog te goed zijn en dat als soldatenpaard genomen kan worden, al wat de luxe en de handel niet wenscht en heeft laten staan.

Dit spruit daaruit voort, dat men in Nederland te veel spreekt van een „mooi” paard en te weinig van een „goed”. In Engeland mag men een mooie *vrouw* „good-looking” noemen, maar spreekt men van een „good-looking” paard, dan is dat meestal geen compliment, want door den practischen Engelschman wordt er veel meer waarde aan gehecht, dat zijn paard „good” is dan „good-looking”; en evenmin als het eenige waarborg voor haar „goed zijn” zal wezen, als de vrouw mooi is, evenmin is dit het geval bij het paard.

Men zou deze vergelijking nog eenigszins verder kunnen voortzetten. Een werkelijk „goede” *vrouw* moet niet alleen moreel, maar ook fysiek „goed” zijn, dus gezond en krachtig ontwikkeld van lichaam, lenig, vlug, enz. Iemand, die al deze eigenschappen bezit is nimmer bepaald „leelijk” en zoo is het ook met het paard. Een paard, dat werkelijk goed is van karakter en van lichaam, zal wellicht niet „mooi” zijn, maar evenmin leelijk, vooral niet wanneer men het in zijn „fort” ziet, d.w.z. in beweging.

Wij willen alleen als onze meening vooropzetten dat militaire

paarden niet „mooi” behoeven te zijn, maar wel beslist „goed”; men behoeft, om dit te bewijzen, slechts een vergelijking te maken tusschen den arbeid, die van het luxe- of handelspaard wordt verlangd, en van dien geëischt van het soldatenpaard. Het is volkomen onnoodig om te veel in détails te gaan, doch met een paar woorden dienen wij dezen arbeid toch te bespreken.

Den eenen dag loopt het soldatenpaard geruimen tijd in de manège, een recruit op den rug, die zwaar in het zadel komt, dan eens naar deze, dan naar de andere zijde overhelt, onnoodig aan de teugels trekt, zich vastklemt met kuiten en hakken; den anderen dag gaat het uren uit onder een half afgerichten man, een gewicht dragende van  $\pm$  100 K.G., waarbij soms 25 K.G. dood gewicht; het moet onder dit gewicht soms langen tijd stilstaan, om zich dan weder uren snel te verplaatsen en dit gewoonlijk onder gedrang van andere paarden en harde hulpen van den ruiter, al zijn deze niet altijd zoo bedoeld; dan weer, tijdens manoeuvres, wordt veel van de paarden gevergd, terwijl bij dit alles stalling, verzorging en voeding dikwijls te wenschen overlaten.

Laat ons bovendien niet vergeten, dat het soldatenpaard gemiddeld 10 jaar dienst moet doen.

Plaats men nu dezen arbeid naast dien, welke van het luxe-paard wordt geëischt, dan valt, bij kennis van zaken, niet te twifelen welk, van het militaire paard of het luxe-paard, het beste moet zijn, de meeste energie, het grootste weerstands- en volhardingsvermogen bezitten.

Wordt dus gewacht met den aankoop van paarden totdat de luxe haar keuze heeft gedaan en de handel, die behalve het „mooie” ook zeker het „goede” niet zal voorbijzien en achterlaten, dan heeft de remonte alleen te kiezen uit het uitschot, uit dat wat vrij wel onverkoopbaar en weinig bruikbaar was.

Op die wijze zou de remonteering onzer bereden wapens hard achteruit gaan en zouden wij zijn teruggekeerd tot den toestand van voor 1888 en al de ellende daaraan verbonden.

Paarden van 5 jaar zullen alleen dan krachtig en geschikt tot onmiddellijke africhting kunnen zijn, wanneer zij, bij geregelde en oordeelkundige beweging, een voldoende hoeveelheid krachtvoeder ontvangen hebben, en men kan niet verwachten, dat, in welk land ook, fokkers, die een paard van  $3\frac{1}{2}$  jaar voor plm. f 570 kunnen verkoopen, dit paard 2 jaar zullen houden, met al de risico daaraan verbonden, het daarbij nog krachtig voeren en geregeld en toch niet overmatig doen arbeiden, om de kans te hebben f 200 meer te krijgen.

Aan den aankoop van oudere paarden voor de remonte is geen enkel voordeel verbonden, dan alleen de kans voor den bezitter

van een vrij wel onverkoopbaar dier, dit kwijt te raken; de andere voordeelen bestaan slechts in theorie. Het is ontegenzeggelijk waar, dat het aanschaffen van 3-jarige paarden, voor deze een voldoende lang verblijf in een Remonte-depot eischt, zoodat zij op het oogenblik, dat zij in africhting komen, aan het Rijk meer hebben gekost dan de voljarige; de langere gemiddelde diensttijd, die de eerste echter zullen aantoonen, zal dit geldelijk voordeel opheffen. Maar zelfs al bleef het oorspronkelijk finantieel voordeel bestaan, dan nog krijgt men door den aankoop van 3-jarige paarden een zoo oneindig beter materiaal, heeft men de keuze uit een klasse van paarden, die op lateren leeftijd niet meer in de termen zouden vallen voor de remonte te kunnen worden aangekocht, dat de qualiteit der remonten bij aanschaffing van 5-jarige sterk zou dalen.

Willen de bereden wapens paarden bezitten met volharding en uithoudingsvermogen, dan is het een eisch, dat hun reeds op jeugdigen leeftijd voldoende krachtvoeder wordt gegeven, wat de fokkers niet kunnen doen. Ontbreekt hun dit tot op lateren leeftijd, dan zullen de meeste nimmer krachtig en volhardend worden. Die eigenschappen kunnen echter alleen worden verkregen door oordeelkundige opvoeding, mits, en dit blijft een onafwijsbare eisch voor het soldatenpaard, het bloed hebbe; het cavaleriepaard moet zelfs vrij hoog in het bloed zijn.

J. H. K.

## DE BEOORDEELING VAN DEN RUG.

### I. STILSTAANDE.

In de uitwendige paardenkennis wordt veel gesproken over den korten rug en de korte lenden als eigenschappen, vooral bij het rijpaard, van bijzonder belang. Hoewel een ieder hiermede zal instemmen, al zijn uitdrukkingen als: kort, lang, enz. zeer betrekkelijk, zoo worden toch dikwijls zeer goede rijpaarden veroordeeld, omdat zij *schijnbaar* lang zijn, terwijl andere paarden, die zeer kort zijn, daarom reeds alleen als rijpaard worden bestempeld, al zijn zij eigenlijk meer type lastdier.

De beoordeeling van den rug en die van de geschiktheid er van voor een rijpaard zijn echter niet zoo gemakkelijk als men in het algemeen meent; dikwijls worden vergissingen gemaakt omdat men te veel blijft stilstaan bij het denkbeeld, dat het draagvermogen uitsluitend wordt bepaald door de lengte, er te weinig wordt gelet op de wijze hoe de rug bij het in beweging zijnde paard wordt

gebruikt en men zich het geraamte van het paard niet voldoende weet voor te stellen.

Alvorens dan ook een oordeel te geven, dient te worden nagegaan om welke reden het eene paard *lang*, het andere paard *kort* lijkt.

Om niet in herhaling te komen, zullen wij niet telkens van rug en van lenden afzonderlijk spreken, vooral niet omdat in dit geval aan beide dezelfde eischen worden gesteld.

De rug zal korter lijken wanneer hij gepaard gaat aan een horizontaal kruis en langer wanneer de croupe meer hellend is. Evenzoo zal een goed ontwikkelde schoft, die duidelijk te voorschijn treedt, vooral als deze vergezeld gaat van een langens, schuinen schouder, den rug korter doen schijnen dan wanneer de schoftwervels minder sterk uitkomen. Zoo schijnt bijv. bij den ezels de rug lang, omdat de schoft zich weinig duidelijk boven den rug verheft, weinig geprononceerd is, terwijl in werkelijkheid de rug kort is.

Een heupig kruis, evenals te korte valsche ribben, waardoor de buik een opgetrokken voorkomen heeft, doen den rug eveneens langer schijnen.

Het sterkste bewijs echter, hoeveel invloed bijkomende omstandigheden hebben op een juiste beoordeeling van den rug, zal men vinden door eenzelfde paard gade te slaan in verschillende soorten van voedingstoestand en conditie.

Beschouw een paard, dat in slechten voedingstoestand is, dan zal het behalve smal en hoog op de beenen, ook lang van rug en lenden lijken; zendt men het nu naar de wei, en is, na eenigen tijd, de voedingstoestand vooruitgegaan en werkelijk goed geworden, dan heeft het in omvang gewonnen, het lijkt niet meer smal, hoog op de beenen of lang van rug; maar wel kan de rug, wanneer tengevolge van het volumineuse voedsel het paard veel buik heeft gekregen, eenigszins hol geworden zijn, iets dat verdwijnt, zoodra de wei-conditie weer plaats heeft gemaakt voor een conditie, die geschikt is om krachtigen arbeid te verrichten.

Paarden, die dik zijn gemaakt met vetaanzettend voer, zijn in de lenden gevuld, waardoor zij korter zullen schijnen, dan wanneer zij door hard voer en beweging hun vet hebben verloren; wordt daarna door oordeelkundigen arbeid en krachtig voer hun conditie harder, dan ontwikkelen, vooral bij paarden die galoppeeren, zich de spieren geleidelijk en komen meer en meer te voorschijn, waardoor rug en lenden weer meer gevuld worden en dus korter schijnen.

Het is ons menigmaal overkomen, dat bezoekers in het Remontedepot, die een stal zagen, waarin influenza heerschte, waardoor de paarden in voedingstoestand waren teruggegaan en er slecht uitzagen, zeiden: „de Ieren zijn toch wel lang in den rug”, terwijl

zij eenige maanden later terugkomende en dezelfde paarden te zien krijgende, dit niet altijd wilden gelooven omdat „deze Ieren volstrekt niet lang waren.”

Iemand die hieraan niet zijn aandacht heeft geschonken — die niet voortdurend studie heeft gemaakt van dezelfde paarden onder uiteenloopende omstandigheden, en in verschillende tijdperken van hun leven — kan zich niet voorstellen de groote veranderingen, die het voorkomen van het paard in werkelijkheid of in schijn kan ondergaan, door verschil in voedingstoestand, conditie, gezondheidstoestand en toilet, door oordeelkundige of onoordeelkundige dressuur en door verstandige of onverstandige behandeling en gebruik. Dat alleen reeds toilet, dat toch uitsluitend *schijnbaar* verandering in bouw of vormen brengt, dit in zoo hooge mate kan doen, dat een paard bijna niet te herkennen is, zullen velen niet willen gelooven en toch is het een feit, dat juist zij, die veel paarden hebben gezien, gekocht, opgevoed, gefokt en gereden, volmondig zullen erkennen, want welk paardenkenner is het niet voorgekomen dat hij een paard niet heeft herkend?

In Ierland gebeurde het wel, dat 's morgens een paard aan de remontecommissie geheel in zijn natuurstaat getoond, met een bos lange manen, vetlokken en een staart tot op den grond, eenige uren later weer werd voorgebracht, gepoetst, de beenen netjes bijgeschoren, de manen getrokken en gedund, de staart kort gesneden en daardoor beter gedragen, om 's middags voor de derde maal te worden voorgesteld geheel geschoren, behalve op de ligplaats van het zadel, de manen er af en de staart kort gecoupeerd. Wie zou zeggen, dat dit paard met intelligent hoofd, fijnen hals, glans op het lichaam, breede broek, recht gedragen staart en harde droge beenen, dat zich behoorlijk laat voortbrengen in stap en draf en zich met opgewektheid (gember!) vertoont, hetzelfde was, dat 's morgens werd gezien met een verward net van haren over hoofd en hals en daardoor grof van voorhand, met domme en schuwe uitdrukking in de oogen, plumpe beenen, leelijke croupe met tegen het lichaam gedruken staart, weinig broek, onhandig in zijn bewegingen en angstig om rechtuit te gaan!

Werd zulk een paard altijd herkend? En als het herkend werd was dit dan niet dikwijls door een of andere fout of eigenaardigheid van het dier, die de aandacht trok en het geheugen te hulp kwam?

Wie, onder de personen van ondervinding, zal de commissieleden hiervan een verwijt maken?

Laat ons toch niet iemand uitlachen wanneer hij eens een paard niet herkent, want het zal zelfs uitstekende paardenkenners overkomen en alleen zij, die zich niet met paarden bemoeien, en zich

dus nooit blootstellen aan dit gevaar, zullen zich nimmer vergissen, zij mogen lachen zooveel ze willen, want „de beste stuurder” enz.

\* \*

Wij wezen er reeds op hoe een hoekig, heupig kruis de lenden langer doet schijnen, wat vooral zeer duidelijk uitkomt, wanneer de inwendige darmbeenshoek sterk ontwikkeld is (Fig. 7.a'). Het paard heeft dan een spits of puntig kruis, waarbij men duidelijk de uitsteeksels met de hand kan voelen en waardoor de lenden lang en vlak, ja zelfs, als het mager is, hol schijnen.

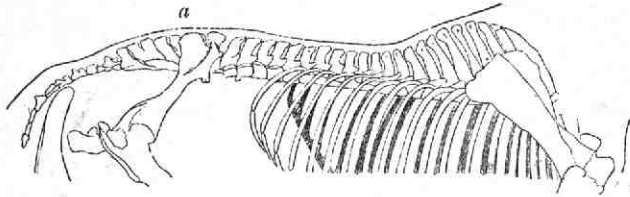


Fig. 6.

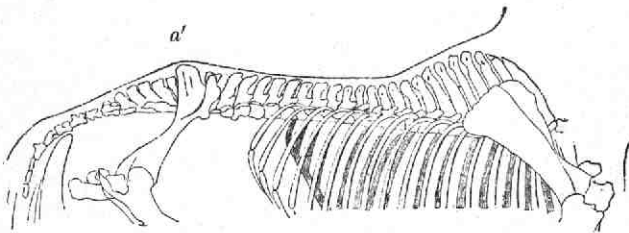


Fig. 7.

Beziet men echter het geraamte van het paard, vergelijkt men de figuren 6 en 7 en geeft men zich rekenschap van de oorzaak van het verschil in vorm der lenden in beide figuren (ontleend aan Graaf Lehdorff's klassiek werk), dan zal men zien dat de lenden in fig. 7 sterker zullen zijn dan in fig. 6, daar door de krachtigere ontwikkeling van het darmbeen, de spieren meer aanhechtingspunten verkrijgen; en dan vindt men tevens de verklaring, waarom onder de Iersche jachtpaarden voor zwaer gewicht zoo vele voorkomen, met schijnbaar vlakke lenden tengevolge van hun puntkruis; men kan zich dan overtuigen, dat de lenden, die zoo vlak leken, krachtig gespierd zijn.

Juist het tegenovergestelde doet zich voor wanneer de lenden schijnbaar kort zijn door eene mindere ontwikkeling van het heupbeen (a. Fig. 6), dan zijn er te weinig aanhechtingspunten voor de spieren.

Wij zien uit deze beide teekeningen duidelijk, hoe noodig het is om bij de beoordeeling van het paard zich zoo goed mogelijk

rekenschap te geven van hetgeen men ziet, en daarvoor zijn grondige kennis en practijk de eerste vereischten, mits men ... ook de gaven bezit van opmerken en vergelijken.

Het gevoelen dat wij wel eens hoorden uiten als zouden paarden met lenden als in fig. 7 veel moeilijkheden geven in dressuur, is zeker niet gerechtvaardigd. De meer dan *gewone* moeilijkheden (want alle paarden hebben tijdperken in de dressuur waarin moeilijkheden zullen voorkomen), die bij zulk een paard met spits kruis wel eens bij africhting zich hebben voorgedaan, kunnen toch moeilijk haar oorzaak hebben alleen in een sterkere ontwikkeling van

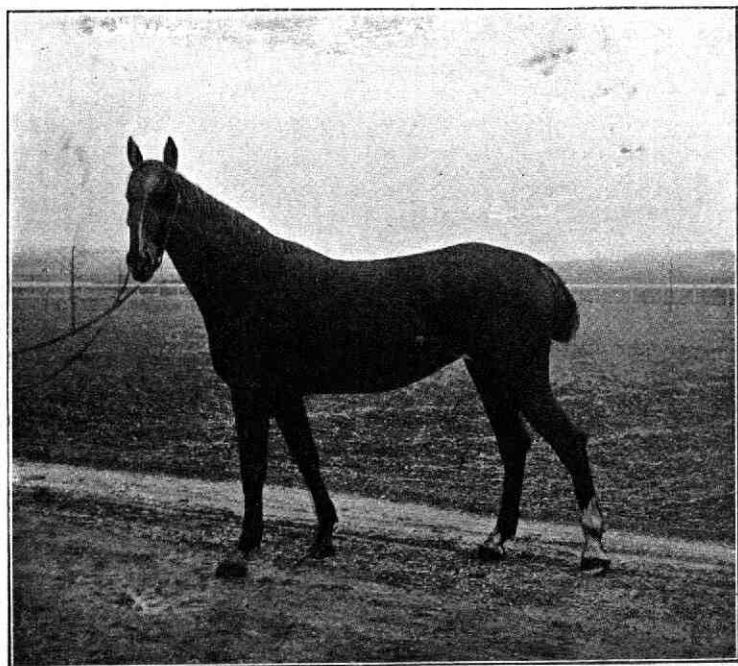


Fig. 8.

de binnen-darmbeenshoeken, doch zullen wel geheel andere redenen hebben gehad. Gaat bijv. zulk een spits kruis gepaard met een afhellen van het kruis naar de zijden en heeft die helling een vlak voorkomen, dan is dit gewoonlijk een bewijs, dat het paard onder zijn ouders of voorouders karparden telt en zijn dan de moeilijkheden bij de africhting ondervonden een gevolg van te weinig bloed, te weinig adel, doch niet van de sterkere ontwikkeling van den darmbeenshoek.

Fig. 8 is de photo van een zeer goed cavaleriepaard, met krach-



tigen rug en een spits kruis, waarbij de uitsteeksels zeer duidelijk te voelen waren.

Niet alleen de kortheid van den rug en de lenden, maar ook de vorm en de gespierdheid zijn van grooten invloed op het draagvermogen van het paard.

Wij dienen dit draagvermogen echter uit een geheel ander oogpunt te beschouwen dan dat van het lastdier, want de rug van het paard moet den last, in dit geval den ruiter, niet alleen kunnen dragen maar ook snel en zeker kunnen verplaatsen, dat alleen kan geschieden door een veerkrachtige verbinding van rug en achterhand; zelfs het tuigpaard dat zich snel moet verplaatsen, dient deze te hebben om het voortstuwingsvermogen van de achterhand tot zijn recht te doen komen; bij den ezel, die hoofdzakelijk zware lasten in *langzamen gang* dient te dragen, kan aan veerkracht mindere eischen worden gesteld, doch is het torsen de hoofdzak.

Bij de beschouwing van een heupig paard moet men ook letten op de conditie van het paard, op de gespierdheid van de lenden en op den vorm van het kruis. Een paard, dat heupig schijnt als het mager is, verliest dit dikwijls geheel als het in beteren voedingstoestand komt, maar gaat de heupigheid gepaard aan een dakvormig, dus terzijde afhellend kruis en een karperrug, dan heeft zulk een paard een „common back”, verraadt gebrek aan edel bloed en maakt het dier ongeschikt voor rijpaard.

De afstand tusschen de laatste rib en de heup moet kort zijn, wat oneigenlijk *kortgeribd* wordt genoemd, omdat men juist ook de achterste ribben lang wenscht en deze uitdrukking daardoor wel eens aanleiding geeft tot verkeerd verstaan. Wanneer deze afstand niet langer is dan de breedte van de hand, acht men de lenden gewoonlijk niet *te lang*, doch, zooals wij reeds zeiden, er moet bij de beoordeeling van den rug op zooveel andere zaken worden gelet, dat men zulk een opvatting niet als vaststaande mag beschouwen, want het kan zeer goed zijn, dat de lenden niet langer zijn en toch door smalheid, weinige ontwikkeling, minder gewenschten vorm en weinige veerkracht het paard stempelen als ongeschikt voor rijpaard.

Het is intusschen geheel onvoldoende den rug uitsluitend te beoordeelen naar den bouw en de gespierdheid; het is noodig na te gaan hoe hij gebruikt wordt in beweging, zoo mogelijk onder den ruiter of, en nog beter, door het paard zelf te rijden.

## II. IN BEWEGING.

Nadat wij den rug bij het stilstaand paard hebben beoordeeld, komt thans het zwaarste deel van het examen, dat aan het paard wordt afgenomen en dat daardoor ook voor den examinerator het moeilijkst is. Hij moet nu nagaan hoe de rug in beweging werkt, maar tevens daarbij letten op den leeftijd en de conditie van het paard en op het al of niet gereden zijn.

Men kan iemand, bij het levende paard, het verschil in het gebruik van den rug *toon*en, maar de gave het te *zien* kan men niet mededeelen en daarop toch komt het aan. Alleen door telkens op zulke verschillen te worden gewezen en zich zelf te oefenen, door deze na te gaan bij elk paard, dat in de nabijheid komt, zal men leeren juist te oordeelen en zullen langzamerhand de eigenaardigheden van elk individu opvallen en worden *gezien*, zonder dat men vooraf denkt: „nu moet ik hierop letten of daarnaar kijken”, men doet het onwillekeurig.

Dit neemt niet weg, dat bij den aankoop en de beoordeeling van paarden, men zich moet houden aan een methodische wijze van keuring, waarbij het onderzoek in een zekere volgorde plaats heeft, daar anders, hoe goed paardenkenner men moge zijn, ongetwijfeld een oogenblik zal komen, dat een of ander aan de opmerkzaamheid ontgaat.

\* \*

In de wijze, waarop de rug wordt gebruikt, zijn veel verschillen, die niet altijd gemakkelijk onder woorden kunnen worden gebracht; we willen echter een paar fouten vermelden, die daarbij kunnen voorkomen.

De rug van het paard kan, wanneer het voorbij stapt of voorbij draaft, langer schijnen dan wanneer het stilstaat; een geval dat zeker niet pleit voor een goed gebruik van de spieren, die rug en lenden met de achterhand verbinden, evenmin als dit het geval is wanneer de lenden gelijken op een plank en het den schijn heeft of rug, lenden en kruis in een onbewegelijk en onbuigbaar stuk zijn gegoten; paarden met karperruggen bewegen zich dikwijls op die manier.

Soms neemt men in stap een schommelende of waggelende beweging waar, en ziet de lenden nu aan de eene, dan aan de andere zijde sterk zakken. Maar ook in draf schommelen enkele paarden zeer sterk, wat zijn oorzaak grootendeels in de voorhand kan hebben en dan een soort doorzakken tusschen de schouders is, zooals bij veulens en jonge paarden is waar te nemen; wanneer het paard ouder en krachtiger is geworden, uitgegroeid is en de schouders zich beter en meer hebben ontwikkeld, dan verbetert

dit dikwijls. Wanneer men het paard naar zich toe laat draven, ziet men het waggelen het meest; het hoofd neemt er ook aan deel, dat men duidelijk kan zien aan het telkens wisselende verschil in hoogte van de ooren.

Het schommelen kan echter ook achter plaats hebben en dan een gevolg zijn van een weinig krachtige verbinding tusschen rug en achterhand; ziet men dit bij een jong of slap paard, dan kan het nog wel wat verbeteren, doch geheel verdwijnen zal het niet en het blijft duiden op een slechte verbinding, waardoor het geen geschikt rijpaard is. Bij volbloed en paarden met veel bloed komt het weinig of niet voor doch wel bij die halfbloeds, welke nog in hun kruis hun minder edele afkomst toonen. Onze inlandsche remonten gaan zeer dikwijls aan dit euvel mank, iets dat men niet of bijna niet bemerkt als zij in een monstergang zijn, doch wel wanneer men ze in een kort drafje, met geheel vrijgelaten hoofd laat gaan; men ziet dan, dat het lichaam niet alleen in voorwaartsche richting wordt bewogen maar ook zijdelings zich beweegt, alzoo meer deelneemt aan de beweging van de beenen dan noodig en nuttig is.

Bij paarden met veel actie vóór, zonder daarmede overeenstemmende kracht achter, kan men het menigmaal bespeuren; de lenden schommelen heen en weer en men hoort in draf, als men scherp luistert, dat de hoefslag van het achterbeen iets later komt dan die van het overkruise voorbeen. Het paard loopt, zooals wordt gezegd, „in twee stukken”.

Wij zeiden zooveen, dat in een monstergang de verbinding van rug en achterhand schijnbaar goed moge zijn, terwijl in een kort drafje het tegenovergestelde kan worden waargenomen, wat zijn oorzaak vindt in een tijdelijk krachtiger inspannen der spieren tengevolge van den kunstmatig opgewekten toestand. Zoo zal ook een, in geringe mate, bestaande „lendenlamheid” dikwijls in draf niet kunnen worden waargenomen, doch wel in stap en nog zekerder wanneer men het paard in stap, geleid aan een langen teugel, met het hoofd vrij, doet wenden; dan ziet men soms in de wending de achterhand plotseling min of meer naar buiten slingeren, terwijl niets was waar te nemen in draf. Is zulk een paard onder een ruiter, dan zal eenigen tijd stilstaan hinderlijk voor het dier wezen en tracht het nu en dan het gewicht op de lenden minder drukkend te maken, door de achterhand naar rechts of links te verplaatsen.

Is het paard onder den ruiter, dan kan men het al of niet goed gebruiken van den rug beter beoordeelen, hoewel ook hiervoor veel ondervinding en juiste waarneming hoog noodig zijn, daar anders kans bestaat, dat de beoordeeling oppervlakkig en dien-

tengevolge onjuist is. Zoo toch een jong paard weinig of niet gereden is, dan zijn de verrichtingen van den rug soms geheel anders dan later, wanneer het aan het gewicht van den ruiter gewend is. Sommige paarden trekken bij den aanvang van de dressuur den rug zeer sterk op, waardoor hun beweging stootend, kort en houderig is, dat spoedig geheel kan verdwijnen, zoo door oordeelkundige dressuur de krampachtige samentrekking der spieren verdwijnt.

Andere paarden laten den rug doorzakken, waardoor de achterhand als het ware wordt medegesleept; deze hebben meestal geen krachtige lenden. Hebben ze echter veel temperament, zijn daardoor hun bewegingen energieker, dan dragen zij in den aanvang den ruiter soms goed en krijgt men den indruk van een vrij goede werking van rug- en lendenspieren, welke echter na eenigen tijd ophoudt en dan doet zien dat de rugwerking niet is zooals zij moest zijn.

De beste en krachtigste rug komt echter onder den ruiter pas tot zijn recht na verstandige en praktische dressuur, die, door het bevorderen van het veerkrachtig spannen en het ontspannen van rug- en lendenspieren, en het daarmee gepaard gaande ontspannen en veerkrachtig spannen der antagonistischen, rug en lenden elastisch maken.

Men moet bij deze beoordeeling dus weder in aanmerking nemen of het paard nog niet geheel op kracht en weinig gereden is, of wel het tegenovergestelde zich voordoet.

Ook zal het geval voorkomen, dat een paard, hoewel slap van rug, onder een goed voelend ruiter door diens handigheid, als lichtzittend, eenigen steun geven, enz., den rug voor het oog vrij goed gebruikt, de mate waarvan men zich spoedig kan overtuigen door het zelf te rijden.

De beoordeeling van den rug is vooral moeilijk, omdat het er op aan komt na te gaan hoe de rugwerking is, of zij van nature goed en zoo niet of zij voor verbetering vatbaar is.

Enkele jonge paarden geven reeds spoedig onder het zadel een gevoel van veerkracht, doch dit zijn uitzonderingen, die men bijna alleen tegenkomt bij volbloeds, wat niet uitsluitend aan hun afkomst, maar ook aan de betere voeding in hun jeugd te danken is, die maakt dat zij op 4 à 5-jarigen leeftijd krachtiger zijn dan halfbloeds, welke dan nog weinig haver en oefening hebben gehad en daardoor niet zeer gemakkelijk dragen.

Het spreekt van zelf dat bij het tuigpaard aan den rug niet zulke hooge eischen behoeven te worden gesteld, maar toch moet ook daar een goede verbinding zijn, omdat anders de voortstuwende kracht van de achterbeenen niet tot haar recht zal komen.

De rug van het troepenpaard toont in het algemeen, zelfs bij normalen voedingstoestand, *te* duidelijk de wervelkolom, doordien de spieren, welke daarnaast liggen, onvoldoende te voorschijn komen. Paarden, die zwaar gewicht moeten dragen, toonen het natuurlijk spoediger en men kan het genoemde verschijnsel dan ook gedeeltelijk aan het gewicht toeschrijven, doch er zijn nog andere omstandigheden waardoor het reeds voorkomt wanneer het paard nog jong is en pas korten tijd dienst heeft gedaan.

Tuigpaarden, welke hoog opgezet zijn, strekken zich stilstaande; de achterbeenen worden niet onder het lichaam gebracht maar te veel terug geplaatst; deze gedwongen houding is ongetwijfeld na-deelig voor den rug. Hetzelfde doet zich voor wanneer bij remonte-paarden aan hals en hoofd een hooge stelling wordt gegeven, voor dat de achterbeenen voldoende zijn ondergebracht. In beide gevallen zal, zooals men zegt: „het paard in den rug lijden”.

Zijn de achterbeenen ondergebracht en kunnen deze daardoor meer van het gewicht van de voorhand overnemen, dan eerst zal een hoogere stelling van hoofd en hals zonder nadeel mogelijk zijn, mits . . . zij niet hooger is dan met den bouw van het paard en den graad van dressuur overeenkomt.

Houdt het soldatenpaard hoofd en hals *te* hoog, dan zal, vooral onder het groot dood gewicht, dat het heeft te dragen, en dikwijls gereden door een ruiter, die niet lenig en buigzaam zit, maar bij het springen en galoppeeren zwaar in het zadel neerkomt, de rug veel lijden. Om dit zooveel mogelijk tegemoet te komen dient niet alleen het voortstuwingsvermogen, maar ook, in meerdere mate dan bij andere gebruiks-rijpaarden, het draagvermogen te worden ontwikkeld; het nadeel van veel dood gewicht zal echter ten deele blijven bestaan en verergerd worden door een ruiter, die plomp in het zadel neerkomt.

Ook het bokzadel met vaste stegen kan, bij verschillende paarden of bij verschillenden voedingstoestand van hetzelfde paard, niet in elk geval goed vlak en gelijk dragen, zich niet voldoende aan den rug aanpassen, vandaar meer druk op één gedeelte der spieren dan op een ander en een tegengaan van geregelden bloedstoevoer, waardoor de omvang dier spieren zal verminderen. J. H. K.

## HET VASTSTELLEN VAN HET OVERERVINGS- VERMOGEN VAN HENGSTEN.

De „Wet op de paardenfokkerij 1901” bepaalt dat de beoordeeling der fokhengsten — behalve het geneeskundig onderzoek naar cornage, dampigheid, grauwe staar, zwarte staar, maanblindheid, gebreken aan de geslachtsdeelen en stillen kolder — plaats vindt in verband met bouw, stand en gang. Vermoedelijk zal in het a.s. zittingsjaar der Staten-Generaal een wijziging \*) dier Wet worden voorgesteld en dan hieraan worden toegevoegd, behalve omzetting van gang in gangen, dat bij de beoordeeling, voor zoover noodig, de afstamming en het overervingsvermogen in acht zullen worden genomen. Ieder degelijke fokker kan weten dat deze toevoeging nuttig en noodig is te achten, hoewel niet ieder daaraan nog voldoende hecht. Een sprekend voorbeeld ondervonden wij daaromtrent dit jaar nog, toen een jurylid-fokker, tevens beoordeelaar van het overervingsvermogen van hengsten, te kennen gaf dit najaar een fokmerrie te willen koopen van goede kwaliteit, maar aan de waarde der afstamming niet te hechten. Bij zoo'n uiting denkt men onwillekeurig dat er omtrent de gezonde begrippen der fokkerij nog wel het een en ander mag veranderen, alvorens de huisdierteelt in Nederland rationeel zal worden beoefend.

Volgens de bepalingen der Wet mag de subcommissie B bij de beoordeeling der hengsten tot nu toe feitelijk niet anders ter sprake brengen dan bouw, stand en gang van het paard. Herhaaldelijk heeft de jury evenwel reeds het overervingsvermogen in aanmerking genomen, wanneer hieromtrent een goeden roep uitging en het exterieur van den hengst naar haar gevoelen eigenlijk van niet voldoende gehalte was om opnieuw als dekhengst te worden goedgekeurd. Zoo werden dit jaar (1909) in Groningen 5, in Gelderland, Overijssel en Drenthe elk 3, in Friesland 2 en in Noord-Holland 1 hengst aangewezen, die voor het dekseizoen 1910 vermoedelijk niet weer voor een goedkeuring in aanmerking zouden komen, indien de jury gedurende 1909 niet in de gelegenheid werd gesteld een voldoende aantal afstammelingen te kunnen zien of hieruit nog kon opmaken dat het overervingsvermogen gunstig genoemd kon worden.

Het is de vraag, zoowel voor de jury als voor den eigenaar van den hengst, *wat is een voldoende aantal te noemen*, ten einde op grond hiervan een uitspraak over het overervingsvermogen te kunnen doen. Het komt ons gewenscht voor dat bij een dergelijken Rijks maatregel een vaste basis bestaat, al geschiedt de uitvoering ook

\*) Thans, Dec. 1910, ingediend bij den Raad van State.

grootendeels door Provinciale juryleden en de belanghebbenden daaromtrent hun meening kenbaar maken. Voor zoover ons bekend bestaat er tot nu toe geen vaste basis en wordt aan de eigenaren in den regel ook niet opgegeven hoeveel afstammelingen er van den hengst vertoond dienen te worden.

De vaststelling van het overervingsvermogen dient natuurlijk te geschieden door bij de afstammelingen niet alleen het gehalte van den hengst, maar ook dat van de merrie in aanmerking te nemen, alsmede hoe de veulens zich op lateren leeftijd ontwikkelen. Er zijn immers hengsten die meer in hun veulens uitmunten dan door de qualiteit der volwassen afstammelingen, andere daarentegen, b.v. Julius, vroeger te Buren, waarbij het tegengestelde het geval is. De handelaren in luxepaarden kennen sommige hengsten, waarvan de 3-jarigen, na geweid en gemest te zijn, bijna geregeld in de hand groeien, en andere hengsten wier jongen door den groei in sierlijkheid, temperament en gang eer verminderen dan verbeteren.

Ten einde bij de vaststelling van het overervingsvermogen met het gehalte der moedermerriën rekening te kunnen houden, moet men derhalve in de eerste plaats de aandacht schenken aan de zuigveulens, daar bij de oudere jaargangen in den regel de moederdieren niet meer zijn waar te nemen.

Een voorbeeld van een buitengewoon hoog bevruchtingscijfer is medegedeeld in het art. „Dubbelsprong”, blz. 60, n.l. van het eiland Terschelling, waar in 1908 twee hengsten 231 merriën hebben gedeckt en waar 221 bevrucht zijn geworden. Wij zouden een ander voorbeeld kunnen aanhalen, waarbij een met een hoogen prijs betaalde hengst geen 50 % der bij hem gebrachte merriën bevrucht, waardoor natuurlijk de waarde buitengewoon wordt beperkt. In stoeterijen wordt het bevruchtingscijfer veelal niet hooger dan 60 %, terwijl het bij particuliere hengsten van Oldenburgsch-Oostfrieschen of van Belgischen oorsprong (andere zijn ons minder goed bekend) dikwerf tusschen 65 % en 80 % is gelegen.

Het bevruchtingspercentage wordt niet alleen beïnvloed door het bevruchtungs-, respectievelijk het opnemingsvermogen (bevruchtungs-aanleg van hengst en merrie), en de omstandigheden, waaronder de dieren leven (lediggang in stoeterijen of kalm stappend werk bij particulieren), maar ook door de zorgvuldigheid, die ten opzichte van het dekken in acht wordt genomen. De periode, waarin de willigheid verkeert, is even goed van beteekenis als dat de hengst goed afdekt. Aan het eerste heeft de fokker zijn aandacht te schenken en de hengsthouder aan beide. De financiëele belangen van beide personen zijn er mede gemoeid dat er werkelijk bevruchting tot stand komt.

Op grond van de vorengenoemde cijfers schijnt het ons geen overdreven eisch door aan te nemen dat het  $\frac{2}{3}$  deel der gedekte merries een veulen heeft geworpen. Ieder hengsthouders is verplicht de dekljst nauwkeurig bij te houden, zoodat het aantal gedekte merriën bekend is en dus ook het aantal gefokte veulens valt te taxeeren.

Verder rijst de vraag „hoe hoog is het percentage te stellen, dat de jury behoort te zien, alvorens een oordeel omtrent het overervingsvermogen van den hengst te durven uitspreken”. Het is niet op wiskundige gronden aan te geven hoe hoog dit percentage dient te zijn. De taxatie wordt er des te deugdelijker door, alnaarmate het percentage grooter is, doch er behoort een minimum bepaald te worden. Het schijnt ons geen overdreven eisch toe om dat minimum op 20 % te stellen, d. i. 1 van de 5 gevallen veulens. Dit lijkt weinig en is inderdaad ook weinig, maar toch leert de ervaring, dat vooral bij hengsten, die veel dekken, dit minimum soms nog niet gemakkelijk bijeen is te brengen. Een voorbeeld kan een der hengsten vormen, die dit jaar voor de Rijkskeuring afstammelingen had te vertoonen en die in 1908 223 merriën heeft gehad, naar begrooting 148 veulens verwekt en waarvan dus aan de jury minstens 30 vertoond dienden te worden. Er waren ook juist dertig, doch wij zijn er vrij wel van overtuigd dat als de eigenaar vooraf geen kennis had ontvangen op grond waarvan minstens een 30 geëischt werden, dat aantal niet zou zijn bereikt.

Het Groningsch paardenstamboek, naar het voorbeeld van het oorspronkelijk stamboek voor de 3 Noordelijke provinciën, publiceert ieder jaar een lijst van stamhengsten die zij ter dekking aanbeveelt. Van tijd tot tijd komt het eens voor dat den eigenaar wordt medegedeeld, dat z'n hengst een volgend jaar niet weer op de lijst van aanbeveling wordt geplaatst indien de jury niet in de gelegenheid gesteld wordt een voldoende aantal afstammelingen van den hengst te zien of hierbij niet te kunnen vaststellen dat de afstammelingen door hun eigenschappen zich gunstiger onderscheiden dan de hengst zelf, d. w. z. dat deze bij de overerving betrekkelijk veel zijn goede en betrekkelijk weinig z'n minder goede eigenschappen doet te voorschijn treden. Daarbij worden dezelfde verhoudingsgetallen aangenomen als boven zijn genoemd.

Eenige jaren geleden heeft men in Groningen getracht bij de preferent-verklaring van hengsten het overervingsvermogen te bepalen, in verband waarmede is vastgesteld, dat minstens vertoond dienden te worden 20 % der veulens, 15 % der eenjarigen en 10 % der tweejarigen. Het resultaat is zoo geweest dat de preferent verklaarden uit een oogpunt van exterieur geen voldoende indruk op de fokkers en op het bestuur der Prov. Ver. t. b. d. pf. in



Groningen hebben gemaakt, reden waarom die basis vaarwel is gezegd. Toen is het tegenwoordige stelsel uitgedacht, waarbij een hengst preferent wordt verklaard indien 40 of meer punten zijn of worden behaald op de navolgende wijze:

Voor de bekroning van den hengst zelf op minstens drij. leeftijd, behaald op de premiekeuring van hengsten in Februari of Maart, worden gerekend voor een eersten prijs 15 punten, voor een 2en pr. 10, voor een 3en of lageren pr. 5 punten. Door bekroning van den hengst zelf kunnen niet meer dan 15 punten worden verkregen. De rest van het te behalen aantal punten (dus 25) moet door de afstammelingen van den hengst worden behaald, wat kan geschieden op de volgende wijze:

Voor de bekroning op de centrale keuring van een veulen 3 punten, een enter 4, een twenter 5, een driejarige of ouder 8 punten, met de bepaling dat het maximum aantal punten door de bekroning van veulens te verkrijgen 15, van enters 20 bedraagt en voor de bekroning van twenters en oudere afstammelingen onbepaald blijft.

Deze basis is minder goed dan de oorspronkelijk aangenomene, doch maakt in de practijk een beteren indruk. Zij is minder goed omdat bij de oorspronkelijke methode het gehalte der moedermerriën in aanmerking werd genomen en bij de tegenwoordige methode ieder stamhengst, die in een streek staat waar beste fokmerriën vóórkomen, de benoodigde punten voor het overervingsvermogen zeer gemakkelijk verkrijgt en in een streek, waar slechte merriën worden aangeboden, haast nooit kans heeft het preferentschap deelachtig te worden. Zij *lijkt* evenwel in de practijk beter te zijn, doordat wordt uitgegaan van hengsten die op grond van hun exterieur reeds geprimeerd zijn en hierdoor op het publiek altijd een meer gunstigen indruk maken. Naar onze meening zou het aanbeveling verdienen de laatste basis van premiehengsten te behouden, doch bij de bepaling van het overervingsvermogen meer in de vroegere richting terug te gaan.

In de provincie Friesland heeft men vroeger enkele jaren getracht bij het primeeren der hengsten het overervingsvermogen mede in aanmerking te nemen. Deze regeling is in het zand verlopen, doordat de moeite, welke de hengsthouders hadden om de vereischte minimum-aantallen afstammelingen voor te brengen, in ongunstige verhouding stond tot de kans op een behoorlijke premie.

In de provincie Gelderland is men in 1908 begonnen keuringen van hengsten uit te schrijven met afstammelingen, die voorloopig wel belangstelling hebben gewekt, doch de ervaring moet leeren of hiervoor voldoende ambitie blijft bestaan. Naar onze meening is de bepaling, dat er hoogstens 10 veulens van een hengst konden

mededingen, daarvoor niet gunstig, aangezien o. i. de billijkheid eischt dat het voor te brengen aantal in directe verhouding dient te staan met het aantal gedekte merriën.

Zoowel de afstamming als het overervingsvermogen, waartusschen trouwens onderling ook verband bestaat, zijn beide van beteekenis, doch het vaststellen daarvan is uiterst moeilijk en wanneer de uitspraak wordt gedaan op onvoldoende grondslagen, dan doet zij wellicht meer kwaad dan goed. In dit geval is het beter geen uitspraak te doen en het oordeel over te laten aan de fokkers en de handelaren in het algemeen. Intusschen is een nauwgezet nagaan door bekwame personen, die ook zelfs in schijn onpartijdig zijn, te verkiezen.

A. W. H.

---

### LET DE NEDERLANDSCHE FOKKER UITSLUITEND OP HET EXTERIEUR?

*De Nederlandsche fokker heeft altijd-door blijken gegeven hooger eischen te stellen dan de Regelingscommissie, het Stamboekbestuur of het Rijk, bij de inrichting der keuring of het toewijzen der premiën heeft voorgeschreven of nog voorschrijft, onverschillig naar welke provincie men zijn oogen richt!*

Herhaaldelijk hoort men betoogen dat de fokker uitsluitend waarde hecht aan het uiterlijk voorkomen en aan den monstergang over een 25, hoogstens 100 Meter en zich verder niet stoort aan getoonde verrichtingen der fokpaarden. Wij stemmen volgaarne toe, dat over het algemeen door de fokkers nog veel te weinig waarde wordt gehecht aan het uitschrijven van keuringen van aangespannen fokpaarden en aan op de baan getoonde verrichtingen van dravers en renpaarden. Wij zijn er ook van overtuigd, dat deze uitspraak grootendeels waarheid behelst, maar tevens dat *de verrichtingsproef, voor ieder fokpaard als eisch te stellen, geheel en al in verband dient te staan met het werk dat men later van de afstammelingen van dat fokpaard wenscht te vragen.* In de draverfokkerij is het rationeel, behalve op bouw, stand, gang en afstamming, zoo mogelijk ook op overervingsvermogen, te letten op de verrichtingen, die als draver zijn getoond, — bij een renpaard zijn de getoonde verrichtingen op de renbaan van gewicht, — bij een koetspaard de verrichtingen in het tuig, — bij een landbouwpaard de verrichtingen in de boerderij, — bij een sleeperspaard de verrichtingen voor den vrachtwagen, enz.

Nederland fokt bijna uitsluitend het type koetspaarden en het type werkpaard. De verrichtingen der dravers en der renpaarden zijn leerzame voorbeelden, doch de Nederlandsche fokkers moeten

voornamelijk aandacht schenken aan het houden van verrichtingsproeven voor het type paard dat zij zelf fokken, dat zooveel mogelijk geschiktheid bezit voor het landbouwbedrijf en dat op de markt voldoende wordt gevraagd en betaald.

Jaren achtereen is men in de gelegenheid geweest te lezen en te hooren, dat het zoo treurig was van den Nederlandschen fokker, dat hij geen richting, geen doel voor oogen had en op die wijze den eersten grondslag voor een rationeele bestemming der fokkerij miste. Daar ligt veel waars in. Naar onze meening, meer dan eens weergegeven, was dat verwijt echter, hoewel grootendeels waar, ternauwernood billijk, aangezien de Regelingscommissie, het Stamboek en de Rijksregeering, evenmin een behoorlijk omschreven fokrichting bij de primeering volgden of bij de inschrijving in het Stamboek eischten. Er is in dit opzicht geleidelijk wel eenige verbetering gekomen, maar daar, waar thans een bepaalde fokrichting is aangegeven, heeft men toch nog nagelaten behoorlijk met redenen te omkleeden, *waarom* het gevraagde type voor die streek de meeste aanbeveling heeft. Zoolang de overheid niet klaar deze redenen bloot legt en den fokker in duidelijke bewoordingen aantoont, waarom de voorgestelde weg als de beste is te beschouwen, zoolang is het o. i. nog onbillijk om den fokker zijn onstandvastigheid te verwijten en hem alleen de schuld te geven, dat de paardenfokkerij in die streek niet meer vooruitgaat.

Bij de verplichte Rijkshengstenkeuring schrijft de Wet voor, dat de hengsten zullen worden beoordeeld naar bouw, stand en gang, en onderzocht op stillen kolder, op erfelijke gebreken aan adem, oogen en geslachtsdeelen.

Bij de inschrijving in het Stamboek wordt in den regel slechts gelet op bouw, stand en gang en op dezelfde gebreken als bij de verplichte keuring genoemd, behalve dat bij verscheiden stamboeken het onderzoek op cornage achterwege blijft.

Bij de toekenning der premiën aan fokpaarden wordt in den regel op geen andere punten gelet dan bij de verplichte rijkshengstenkeuring zijn vermeld. In enkele provincies worden ook keuringen gehouden van aangespannen fokpaarden, terwijl in Groningen en Friesland de eisch is gesteld, dat de in het voorjaar geprimeerde hengsten in den loop van hetzelfde jaar blijken moeten geven behoorlijk gewillig in het tuig te gaan. Alzoo is zelfs hier nog geen verband gelegd tusschen de monsterring aan de hand en de wijze van in het tuig gaan vóór de toekenning der premiën.

Nu komt het ons ook weer onbillijk voor om den enkelen fokker gemis aan waardeering der verrichtingsproeven te verwijten, daar waar de Rijksregeering, de Stamboekbesturen en de Regelings-

commissies niet alleen datzelfde gemis toonen, maar zelfs in nog sterkere mate dan hij de verrichtingsproeven negeeren. Ieder, die met de practijk vertrouwd is, kan weten, dat een niet onbelangrijk percentage der fokkers, alvorens hun merriën naar een hengst ter dekking te zenden, wel degelijk overwegen of deze zich kenmerkt door makheid, — of zijn afstammelingen in het landbouwwerk goed voldoen, — of zijn bevruchtungsvermogen voldoende is en of zijn afstammelingen in den handel goed gevraagd en goed betaald worden. Deze eischen staan toch ook wel degelijk in direct verband met getoonde verrichtingen en waarvan bijna geen enkele bij de verplichte-, de stamboek-, of de premiekeuring in aanmerking worden genomen.

A. W. H.

## HET SLEEPERSBEDRIJF TE ROTTERDAM.

*Een groot bedrijf in een groote stad. — De eerste ontmoeting met sleeperswagens. — Indrukken in de bedrijvigheid aan de haven te Rotterdam. — In het quarantaine-station. — Een geweldige massa bedrijfs-materiaal. — Voorzorgen bij het verkeer. — Een kijkje bij de elevators. — Zware vrachtwagens. — Gebreken der wagens. — Hooge en lage wielen. — Werklieden die een woord in het kapittel medespreken. — Grootte vrachten.*

Welk een omvangrijk stuk bedrijvigheid en leven dit opschrift omvat, kan alleen hij beseffen, die met dit bedrijf in nauwer aanraking is geweest.

Zoo ergens een tak van nijverheid praedomineert in een stad of streek, dan is het te Rotterdam wel de sleeprij.

Als gij een bezoeker zijt van Rotterdam, laat ik veronderstellen wekelijks, en de sleeprij ligt geheel buiten uwe belangen, dan komt er wel over uwe lippen, wat zijn die sleeperswagens toch vervelend, je kunt er niet rustig door loopen, maar het wezenlijke bedrijf trekt uwe aandacht niet. Zoo is het ook mij gegaan totdat mij werd opgedragen een verslag over bovengenoemd bedrijf uit te brengen.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat reeds bij aankomst aan het Maasstation niet de huizen maar wel de sleeperswagens mijne aandacht trokken.

Iedere sleeperswagen was voor mij, wat een schilderstuk voor een schilder is en ieder dezer wagens dwong mij de vraag af, hoe kunnen menschenhanden zoo'n gevaarte zonder ongelukken op de plaats zijner bestemming brengen.

Toen ik dat enorme bedrijf slechts voor een klein deel had gezien, was ik bepaald verlangend den sleeper te ontmoeten, die dit alles moet regelen, want reeds had ik de volle overtuiging dat het sleepersbedrijf zeer veel zorgen met zich moet voeren en deze meening won steeds meer veld, toen ik het meer van nabij bekeek.

Het allereerste (ik zeide het reeds) wat mij trof, was de reusachtige omvangrijkheid van het bedrijf.

In het eerste gedeelte van dit verslag wensch ik dan ook niet de sleeperij (het bedrijf op zich zelf) te bespreken, maar de hoe-grootheid van het bedrijf en het materieel.

Als ik u begin mede te deelen dat het aantal bedrijfspaarden in Rotterdam 3500 bedraagt, en het aantal vervoerwagens tot een aantal van 15000 is gestegen, dan zult u er reeds dadelijk wat meer kijk op krijgen.

Wilt u echter het brandpunt der sleeperij aanschouwen, een drukte die schier niet te beschrijven valt, ga dan om half twaalf naar Feijenoord.

De prachtige Maasbrug is alleen een reis naar Rotterdam waard. Een blik op al die enorme schepen en booten met de bijgedachte dat het grootste deel der bevrachting door middel van vrachtwagens op de plaats harer voorloopige bestemming moet worden gebracht, geeft u wel de overtuiging dat de sleeperij te Rotterdam een onmisbaar en een zeer groot transportbedrijf vertegenwoordigt.

Het gekrioel van booten, als sleepbooten, zeebooten, politiebooten en verkeersbooten, daarbij nog gevoegd het aantal schepen en schuiten in een oogopslag op de prachtige Maas gezien, dwingen u tot een oogenblik stilstaan; men gevoelt zich zoo klein tegenover deze schrikbarende bedrijvigheid.

Doorlopende komt men de tweede Maasbrug over, die aan beide kanten door bereden politie wordt bewaakt. Dat dit noodzakelijk is, blijkt u reeds dadelijk, want het zijn niet alleen de voetgangers die zich gaarne aan hunne bevelen onderwerpen, maar ook de ontelbare vrachtrijders beseffen, dat de politie daar niet gestationneerd is om angst aan te jagen, maar wel om den geregelden gang in het bedrijf te handhaven. De politie heeft er geen gemakkelijke taak en het is dus ook niet meer dan billijk dat het publiek in het belang der goede zaak in alle opzichten medewerkt. Als ik u nog mededeel dat het meermalen voorkomt, dat bij eenige minuten stremming door opening der Maasbrug 200 vrachtwagens voor de brug hebben postgevat, dan zult u zich kunnen denken hoe groot het vervoer per as daar wel is.

Feijenoord is bepaald een stad op zich zelf, met veel meer aantrekkelikheden voor een vreemdeling dan het eigenlijke Rotterdam u bieden kan. Het gezicht van Feijenoord op Rotterdam is grootsch,

maar de enorme havens aldaar, de trotsche zeekasteelen, die zich aan uwe oogen vertoonen, en de schijnbaar onuitputtelijke menschenarbeid, die daar bij het lossen dier booten aan uwe oogen wordt geopenbaard, doet u een oogenblik onaangenaam aan, en ge vraagt u of dat alles werk is voor menschen?

Wel is waar wordt de menschelijke kracht met het lossen dier booten door machinale kracht gesteund en het is prachtig om te zien hoe een enorme stoomkraan een locomotief van duizenden kilo's uit een stoomboot opneemt en als een waschmandje op den vasten wal plaatst. En even grootsch is het werk der veel besproken elevators, die in enkele uren een groot schip met graan leeg zuigen (waar anders dagen over gewerkt werd) en als het ware het graan doen stroomen in schepen die het verder moeten vervoeren.

De winkelhandel op Feijenoord leeft dan ook bijna uitsluitend van de booten, d.w.z. van het varenspubliek.

Het sleepersbedrijf op Feijenoord is zoo énorm druk, dat men voortdurend een stroom van beladen sleeperswagens voor oogen heeft, want de schepen zijn ternauwernood gelost, of de wagens staan volbeladen weer klaar om de leeggemaakte ruimte te vullen.

De verschillende veemen als Friessëveem, Blauwhoedenveem, Leidscheveem enz., die tot reuzengebouwen zijn uitgebreid, dwingen U bewondering af. Ook de aanlegplaats van de Holland-Amerika-Lijn met de daarbij behoorende gebouwen en het daar tegenover gelegen „Hotel voor Landverhuizers”, doen U gevoelen dat Feijenoord een eerste verbindingspunt met andere werelddeelen vormt. Ik zag ze daar ook loopen, die arme landverhuizers in hun karakteristieke kleederdrachten; een gevoel van medelijden in hun allesbehalve benijdenswaardige positie kwam bij mij boven, maar toch schenen ze opgewekt te zijn en dit bracht mij het Engelsche spreekwoord te binnen „dat genoeg zoo goed is als een feest” en ik filosofeerde over het betrekkelijke van alle aardsehe geluk, toen ik de quarantaine-plaats verliet.

Om nu denzelfden weg niet terug te nemen, ging ik met de Stoomvaartdienst „Heen en Weer” van af de Maashaven naar de Veerhaven; dit tochtje duurt slechts 5 minuten, maar geeft U een goed overzicht van de drukte op de Maas. Het krioelt daar dooreen van booten en bootjes, zoodat men vreest er niet door te zullen komen, maar de bekwame stuurman weet het beter en brengt U veilig over.

Het gezicht van de Maas op Rotterdam is in één woord heerlijk en even mooi heeft men het op Feijenoord, wanneer men van de Veerhaven naar het Park gaat en men van uit het Café Bellevue de Maas overziet. Zeer eigenaardig is het ook dat, gelijk men aan

de stations rijtuigen stationneert, er ook mooie stoombooten van verschillende maatschappijen in de Maas aan de Veerhaven gestationneerd liggen om alle mogelijke diensten te verrichten. De kleuren op de pijp aangegeven doen u zien dat verschillende booten tot één maatschappij behooren.

Die booten kan men huren om schepen op te sleepen, schepen te gaan bezoeken of om eenige uren op de prachtige Maas rond te stoomen.

Op de Maas zelf ziet men verschillende groote schepen aan de Boeien geankerd liggen. Die plaats wordt hen door de Havenpolitie aangewezen en dit zijn schepen die op stroom lossen.

Maar dit alles is slechts afdwaling en ik beloofde U het rollend materieel der Rotterdamsche sleeperij te beschrijven.

\* \*  
\*

De meeste lezers zullen de lange wagens wel kennen met hun kleine wielen, allen op elkaar gelijkend, maar U zult ook kunnen begrijpen, dat die wagens enorm sterk moeten zijn.

De wagens, die voor twee paarden zijn bestemd, „spanwagens” genaamd, hebben een gewicht van 1800—1900 KG, terwijl de „eenpaardswagens” of „enkele” 1200—1300 KG. wegen.

Omdat de wagens voor verschillende goederen worden gebruikt, heeft men er geen rekenschap mee kunnen houden, wat voor het eene artikel wenschelijker zou zijn en wat voor het andere en is de meest voorkomende hoogte der wagens van den grond tot de buikplank of laadplank minder dan 1 M.

Voor zakgoed is dit minder gewenscht, omdat de laatste zakken moeilijker te hanteeren zijn, dan wanneer ze zich op schouderhoogte bevonden, maar voor zwaar werk als machinerieën, vaten, balen enz. is „hoe lager hoe beter” te prefereeren.

Tegenwoordig is men er toe overgegaan om het raam en het schamel der wagens niet van hout, maar van zoogenaamd U-ijzer te vervaardigen; dit is lichter en sterker; het gewicht van zulk een U-ijzeren raam is 323 KG. De lengte der wagens is vrij algemeen  $\pm$  6 M., nl. spanwagens, enkele  $\pm$  4—5 M.

Alleen de Rotterdamsche tramwegmaatschappij heeft een wagen die uittrekbaar is voor het vervoeren van rails, een zoogenaamde uitschuifwagen.

Ook ziet men verscheidene wagens met geheel ijzeren wielen; of dit echter zal opnemen wordt in twijfel getrokken. In de eerste plaats weegt ieder wiel 50 KG. zwaarder dan een houten wiel en is het gebleken dat het veel zwaarder trekt en bovendien gaat het oversteken op de rails niet zoo gemakkelijk; de wel breede maar dunne vellingen zullen hiervan wel de oorzaak zijn.

Het ergste is dat men in Holland getracht heeft die ijzeren wielen te vervaardigen, hetgeen niet is mogen gelukken; de wielen sprongen telkens stuk. In Duitschland echter is men er in geslaagd om een doeltreffend metaalmengsel te maken. Nu Holland dus die wielen niet kan leveren, zit, bij een gebrek aan wielen, de Rotterdamsche sleeper in verlegenheid.

Wat echter wel aanbevelenswaardig schijnt te zijn is het vervangen van vetassen door collings-patentassen. Een groote sleeper verzekerde mij, dat het wel een half paard op een wagen scheelde. Er zijn er echter nog slechts enkele wagens op collings-patentassen te Rotterdam. Als ik u nog mededeel dat een groote sleeperswagen f 550 kost en een kleine wagen f 380, dan zult u wel kunnen begripen, dat voor zoo'n sierloos rijtuig uitstekend materiaal moet zijn gebruikt om het tot die waarde te brengen.

Verder heeft iedere sleeperij van eenige beteekenis „spoedwagens,” die de meeste overeenkomst vertoonen met de wagens van onze dorpsboden. De algemeene overtuiging is dat de wielen der sleeperswagens hooger moeten zijn in het belang der paarden.

In de eerste plaats trekt dit veel lichter en in de tweede plaats komt het niet zoo licht voor, dat de paarden, die hevige stooten ontvangen van lemoen of langen boom, veroorzaakt doordat een zoo klein wiel van een zoo enorm zwaar beladen wagen door een kuil gaat, wat natuurlijk herhaaldelijk voorkomt.

Langzamerhand gaat men er dan ook wel toe over de wielen grooter te maken, maar de werkgever of sleeper is alleen geen baas; zijn knechts spreken ook een woordje mede en zij zijn het, die liever met lage wielen werken, omdat daardoor ook het werk voor hen gemakkelijker is.

Een zware kist op een lagen wagen te kantelen eischt niet zoo veel krachtsinspanning als ze op een hooger wagen te tillen. Nu zijn er wel zoogenaamde Belgische wagens, die in Rotterdam „zwaanshalswagens” worden genoemd, met flinke wielen, de achterwielen n.l. steken boven den wagen uit, terwijl het kringwerk net is ingericht als bij een landauer en netjes in de schulp onderdoor draait, maar de sleeper kan die wagens niet gebruiken. Waarom niet? Dat zal ik u vertellen.

Wil de sleeper een bestaan hebben, dan moet hij zoo zwaar mogelijk en zooveel mogelijk kunnen laden; de afstanden zijn te groot om veel ritten te kunnen maken.

De Belgische wagens zijn daarom wel geschikt voor groote maatschappijen, waar het op enkele guldens niet aankomt, maar voor den sleeper is deze wagen te schadelijk.

Zij laden weinig, doordat binnen de wielen moet gebleven worden; kisten, vaten enz. kunnen met geen voldoende aantal vervoerd



worden. Jammer is het wel dat het paard van dit alles per slot van rekening de dupe wordt.

Onder een sleeperswagen wordt iedere vierwielige vrachtwagen verstaan, waarbij de afstand tusschen de beide assen grooter is dan 2.5 M.

## II.

*Politie-wijsheid bij de sleeperij. — Voorzorgen bij de aanspanning. — Doelmatig tuig. — Hoe de paarden een onvrijwillig bad nemen. — De voordeelen van het gareel. — Prachtige spannen Belgen, Oldenburgers en Hollandsche paarden. — Duur beslag. — De sleeper een eigen hoefsmid. — Kleine en groote stallen. — Paarden op zolder. — Lange werktijd. — Goed eten en drinken. — Mechaniek ter voorkoming van stalongelukken.*

Het geheele sleepersbedrijf is bij politieverordening geregeld en niet alleen is al het rollend materieel jaarlijks aan een keuring, uitgaande van het vervoerwezen, onderworpen, maar ook dagelijks staat de bespanning onder politie-toezicht, zoowel paard, tuig en wagen als ook de bevrachting.

In de eerste plaats moet de bestuurder er op letten dat zijn paarden niet gedrukt zijn of kreupel voor den wagen gaan, en er tevens voor zorgdragen, dat op den wagen twee stophouten voorhanden zijn. Dit laatste vergeet hij zeker niet, want geen vracht met vaten kan worden geladen zonder deze stophouten; zij dienen om het afrollen van de vracht op den wagen tegen te gaan.

Een zeer noodzakelijk voorschrift is het ook, dat de paarden, zoowel voor span- als enkele wagens, voorzien moeten zijn van broeken. Het zou de paarden onmogelijk zijn, om zonder dit hulpmiddel de vaart der zware vrachtwagens van af de bruggen te temperen en evenmin om de wagens terug te zetten, als dit noodzakelijk is. Kromme disselwagens en driewielige karren moeten voorzien zijn van een goed werkende rem.

Eigenaardig is het wel dat de bespanning, wat betreft disselriemen of spanen, zoo verschillend is; de een gebruikt touwen, de ander kettingen, terwijl ook lederen disselriemen worden gebruikt. Kettingen zijn echter het meest algemeen. Aangezien het echter nog al eens voorkomt dat paard en wagen in een der havens terecht komt en een spoedig losmaken noodzakelijk is om de paarden te redden, zijn met het oog hierop touwen disselriemen niet te vermaden.

Deze ongelukken komen meerendeels in den zomer voor. De wagens moeten natuurlijk zoo dicht mogelijk aan den waterkant geplaatst worden om het laden gemakkelijk te maken.

De vliegenplaag is 's zomers de oorzaak dat de paarden met het hoofd de vliegen uit de liezen willen wegjagen en, omdat aan de tuigen broeken noodzakelijk zijn, raakt zodoende het paard verward met het gebit aan de broekriemen of haken, loopt achteruit en het ongeluk is onvermijdelijk. Het zou daarom zeer wenschelijk zijn bij een lemoen de broekhaak met blik te bedekken en eveneens bij spantuigen door een lederen lip over de gesp te doen vallen.

Als men nu de sleeperstuigen eens goed beziet, dan zijn ook deze geheel in evenredigheid met de wagens, zwaar en sterk, hetgeen echter wel overdreven wordt, zoo b.v. de leidsels, die dikwijls bijna op kabeltouwen gelijken, terwijl dit m. i. geheel overbodig is.

Gareelen en borsttuigen hebben beide hunne voordeelen. De gareelen zijn van bizondere breedte en gewicht, maar vooral de breedte is zeer dienstig en noodzakelijk met het oog op het werk dat geëischt wordt.

Gareelen zijn m. i. echter niet te prefereeren voor paarden, die veel langs den weg zijn en ook daar hun voer moeten verorberen, omdat het zware gareel dikwijls geheel naar voren valt tegen het hoofd, bij het bukken in de voerzak. Een riempje van het gareel naar het schoftstuk zou dit verhinderen.

Voor het zware werk is een gareel wel aanbevelenswaardig. Deze bewering werd door verschillende sleepers gedeeld en één meende zelfs dat de borst der paarden door het trekken in een borsttuig werd samengedrukt en in een gareel niet; dit lijkt mij niet onwaarschijnlijk toe. De vrachten zijn dikwijls zoo enorm zwaar.

Gareelen hebben echter meer *dit* tegen dat bij drukwonden ze nimmer zijn te verleggen, terwijl bij borsttuigen door een kleine vergesping de wonde niet meer gedrukt kan worden.

Een model-bespanning trof mijn oog, n.l. hoofdstellen zonder oogkleppen, op den neusriem een koperen naamplaat, waarop de naam van het paard vermeld staat, gareelen (met vilten onderlaag) waarom zich een breede glimmende koperen beugel bevindt, terwijl de rugriem met broek aan den top van het gareel is bevestigd. Dit voorkomt het voorover vallen van het gareel; het blijft dan steeds op zijn plaats.

Een staartriem wordt nooit aan sleeperstuigen gebruikt. Bij het afrijden van bruggen en hellingen zou dit gedeelte van het tuig ook stellig stuk springen. Op het schoftstuk der tuigen bevindt zich aan beide kanten een nummer in koperen cijfers; op de regeling, waarvan dit een gevolg is, kom ik later terug. Zeer aanbevelenswaardig zijn ook de trekveeren, aan het einde der strengen

bevestigd; zeer zeker worden hierdoor de schokken in de borst vermindert.

Nu zal ik er toe overgaan om de paarden van naderbij te gaan beschouwen.

\* \*

\*

Ik moet u eerlijk bekennen dat een goed ingespannen vrachtwagen, wat in Rotterdam bij verschillende sleepers te zien is, mij evenveel bewondering afdwingt als de mooiste equipage. De prachtige zware werkpaarden, veelal met hun vroolijke kleuren, mooie blinkende tuigen en soliede wagen, is voorzeker een ensemble, dat men in Rotterdam vinden kan en niet zoo gemakkelijk ergens anders.

De sleepers koopen meestal hun paarden in België en besteden daarvoor een prijs van f 600 tot f 800 per stuk. Dit zijn alle zware sleeperspaarden.

Op mijn vraag of de Hollandsche paarden niet geschikt zijn voor het sleepersbedrijf werd mij geantwoord, dat voor het werk in Rotterdam, dat uitsluitend stapvoets moet geschieden, de Belgische paarden de voorkeur verdienen.

De mij opgesomde voordeelen van het Belgische paard zijn:

1<sup>o</sup>. dat paarden in België vanaf hun eerste levensjaar haver als bijvoer krijgen; daardoor zijn deze paarden op 4-jarigen leeftijd veel sterker dan onze Nederlandsche paarden, die dit bijvoer in hun jeugd moeten missen;

2<sup>o</sup>. dat deze paarden veel kalmer en rustiger van aard zijn. Het Nederlandsche paard is driftig en hun zenuwachtigheid bij tram, boot en spoor wordt hen niet zoo gauw afgeleerd;

3<sup>o</sup>. het zwaarder lichaamsgewicht bespaart krachtsinspanning bij het aanleggen voor zware vrachten.

Zoodra het echter dravend werk geldt, wat voor de speedwagens het geval is, dan worden steeds de groote Nederlandsche en Oldenburgsche paarden gebruikt.

Het neemt echter niet weg dat men in het sleepersbedrijf te Rotterdam ook verscheidene Nederlandsche paarden aantreft, maar ons land levert stellig geen voldoende aantal *zulke groote* paarden op, dat het de Rotterdamsche sleeperij daarvan zou kunnen *blijven* voorzien. De verkoop van de zwaarste veulens en 1½-jarigen, die daarvoor geschikt zouden *kunnen* worden, zou daarvan de oorzaak zijn.

Het Zeeuwsche zware werkpaard treft men er ook aan, maar het Belgische paard is naar verhouding van prijs, deugdzaamheid en geschiktheid, tot nu toe meer aanbevelenswaardig gebleken.

De arbeidsduur der paarden is geregeld van 's morgens 8 uur tot 's avonds 7 à 8 uur. De dieren komen gedurende dien tijd niet op stal.

Hetgeen direct opvalt, is wel het beslag; de voorijzers zijn meestal, zooals de sleeper dit noemt, loopijzers, n.l. zonder stooten. Men ziet ook wel paarden met stootblokken aan de voorijzers; dit wordt echter over het algemeen niet aanbevelenswaardig geacht, als bijzondere eigenschappen van het paard dit niet noodzakelijk maken. Aan de achterijzers zijn groote stooten en kalkoenen algemeen.

Voor paarden, die versleten geraken en daardoor op de teenen beginnen te loopen, is verhooging der kalkoenen gewenscht, daardoor komt de geheele voet weer in aanraking met den grond, ook tijdens het krachtige afzetten, en hebben de pezen minder te lijden, dan dat alles verricht moet worden als het paard zich uitsluitend op den toon moet afzetten.

Ik sprak verschillende sleepers die er niet alleen een eigen wagenmakerij, maar er tevens een hoefsmederij op nahouden.

Ik ben overtuigd dat dit ook voordeelig moet zijn en deze opinie zult U wel met mij deelen als ik U vertel, dat er paarden zijn, die in acht dagen de ijzers totaal afslijten, terwijl een beslag voor de vier voeten f 2.40 kost en het aantal paarden van verschillende sleepers varieert van 8 tot 170.

Een zeer goede instelling is het ook, dat de politie beveelt wanneer de straat door vorst, ijzel of sneeuw glad is, de bestuurder zorg moet dragen, dat de paarden behoorlijk op scherp staan. In de loopijzers worden dan schroeven gedraaid en de kalkoenen der achterijzers zoo noodig wat uitgehaald.

Omtrent de bespanning moet ik echter nog deze bemerking maken, dat het mij opgevallen is, dat paarden, met niet de minste courage, toch op zware bittten worden gereden. Vooral juist in het sleepersbedrijf dient men daar rekening mede te houden en wel omdat bij het aanleggen het paard vooral steun in den mond moet vinden. Bij een te zwaar bit kan het paard dien steun niet krijgen, omdat het bit op de lagen te veel pijn veroorzaakt.

\* \*

Begrijpelijk is het dat in het enorme sleepersbedrijf groote en kleine zaken bestaan. In het geheel zijn er in Rotterdam tusschen de tachtig en negentig sleepersbazen. Het aantal paarden, waarmede gewerkt wordt door een sleeperij, bedraagt 8 tot 170 stuks en het gebouw, waar hun paarden gestald worden, is daarmede natuurlijk geheel in overeenstemming.

De groote sleepers houden er meestal meerdere stallen op na, die dan ieder afzonderlijk door een baas beheerd worden.

Een der grootste stallen bestaat op Feijenoord, een kolossale inrichting, welke van den weg is gescheiden door een hoogen muur, waarin zich drie groote deuren naast elkander bevinden, die toegang geven tot een enorme plaats, waar de wagens kunnen

worden gewasschen. Het graan wordt naar de zolders getakeld met behulp van een paard.

Tevens bevindt zich op die plaats een flinke krib, waarboven een waterleidingkraan, zoodat de thuishkomende paarden direct hun dorst kunnen lesschen.

Het zijn drie afzonderlijk naast elkaar gebouwde stallen, alle precies eender ingericht en ieder eene ruimte voor 25 paarden bevattende.

Eigenaardig is het, dat men op sleepersstallen na 's morgens 9 uur bijna geen enkel paard aantreft. Alles is er dan uitgestorven, maar tegen 7 uur 's avonds komt de zaak langzaam aan weder compleet. De sleeperspaarden staan gemiddeld 10 à 12 uur achtereen in het tuig. Het is dus wel begrijpelijk dat fourageeren aan den weg noodzakelijk is.

De fourage laat bij den sleeper niets te wenschen over; daarvoor zorgt de voerman wel, die niet gauw aanmerking maakt over te weinig werk, maar wel over te weinig voer.

De sleeperspaarden ontvangen  $1\frac{1}{2}$  mud haver per week en om het de dieren gemakkelijk te maken wordt de haver veelal gebroken. De benoodigde machinerieën daarvoor bezit menige sleeperij. Ik heb sleeperijen bezocht, die bepaald een molenaarszaak er bij hebben. Dagen achtereen worden haver en boonen gemalen en tevens hooi tot haksel kort gesneden. Het dure hooi is op het moment (Nov. '09) een leelijk struikelblok, maar het groote Amerika heeft ook hierin voorzien. Amerikaansch hooi is veel door de sleepers ingeslagen en op het oog is het pracht-hooi voor paarden, zeer grof, hard en blank, zonder stof. Het is verpakt in balen en het voornaamste is nog dat het bovendien billijker in prijs is dan ons hooi, waarvan de kwaliteit in 1909 veel te wenschen overlaaf.

Op stroo is de sleeper niet karig; ieder paard heeft een goed bed en 's middags om 12 uur is de stal reeds voor de nachtrust op orde.

Het aantal sleepersstallen in Rotterdam is legio en om U een bewijs te leveren, dat van alle ruimte wordt geprofitteerd is wel, dat ik een paardenstal bezocht, ingericht voor 28 paarden, zich bevindende op zolder. De paarden liepen zeer gemakkelijk een breede zoldertrap op en af (licht glooiend ingericht natuurlijk). Beneden de paarden werden de vrachtwagens opgeborgen en bevond zich het kantoor en de smederij, terwijl boven de paarden een enorme graanzolder was, waarop zich op dat oogenblik 60000 KG. haver bevond, behalve het benoodigde hooi, stroo, boonen enz. Deze hoeveelheid haver was slechts toereikend voor 4 weken. U begrijpt dat aan deze sleeperij meerdere stallen verbonden zijn.

De regel, welke men in het sleepersbedrijf ook in de stallen

aantreft, geeft U dadelijk de overtuiging dat alles zeer serieus is ingericht. Tuigen, wagens, kleedingstukken der knechts, alles heeft zijn vaste en genummerde plaats.

Ook bezocht ik een stal waar weer bijzondere gemakken aan verbonden waren, en wel wat betreft het laten drinken der paarden.

De eigenaar, die niet vergeet om 's avonds nog eens naar den stal te gaan, waar zijn broodwinners staan, bemerkt dat verschillende paarden nog dorst hebben; het gehinnik wijst hem daarop. Hij draait even aan een kraan der waterleiding en het water stroomt de hardsteenen kribben in. De paarden doen zich te goed en mocht er nog water zijn blijven staan, dan wordt door het draaien aan een andere kraan de waterafvoer opengesteld en zijn de kribben schoongespoeld en de paarden verkwikt. Dit is voorzeker een zeer aanbevelingswaardige inrichting. Sommige paarden zijn treuzelachtig met het drinken, de knecht verlangt begrijpelijkerwijze naar huis en het paard krijgt geen voldoende hoeveelheid water. Eenmaal rustig op stal staande, drinkt het paard daarentegen gaarne uit de krib.

Alvorens ik mijn beschrijving over de stallen eindig wil ik niet vergeten een zeer praktisch mechaniek aan ieder houder van paarden bekend te maken.

In stallen, waar de paarden naast elkaar staan, komt het vaak voor, dat de dieren netelig op elkaar worden en beginnen te slaan, zoodat ze met een been over den tusschenhangenden latierboom geraken. Het paard is dan niet in staat het been terug te trekken, waardoor dikwijls

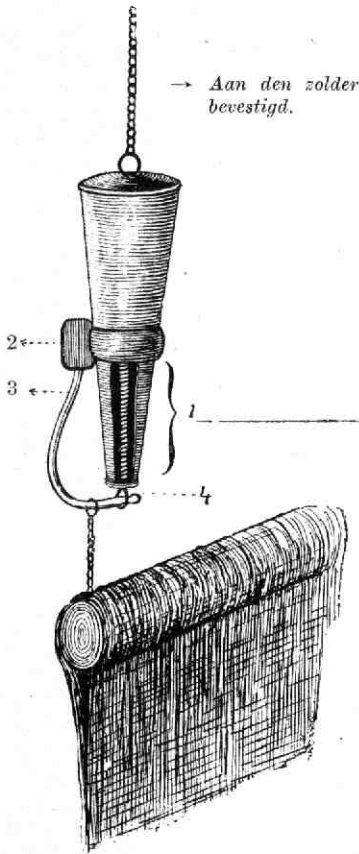


Fig. 9.

Wanneer het paard over den latierboom geraakt en hierop gaat hangen, wordt n<sup>o</sup>. 1 door een veer naar beneden gedrukt, waarbij tevens de pen der haak (n<sup>o</sup>. 2) uit het huisje (n<sup>o</sup>. 3) wordt getrokken. De latierboom valt dan op den grond, aangezien bij 4 een scharnier of oog aanwezig is, waardoor de haak naar beneden slaat zoodra de pen boven niet meer in het huisje (n<sup>o</sup>. 3) is bevestigd.

kreupelheid ontstaat en altijd schaafverwonding.

Nu heeft men een zeer eenvoudig instrumentje uitgedacht (fig. 9),

waardoor bij eenig gewicht een veer losschiet, waaraan het touw bevestigd is, dat dient om den latierboom op te hangen, waardoor de boom op den grond valt, zoodat het paard dan zonder letsel of verrekking weer op zijn plaats kan gaan staan.

Ik zou den fabrikant van dit machinetje in overweging geven een dito iets lichter te vervaardigen om aan de halstertouwen te worden bevestigd.

Dit zou practisch voorkomen het over de halstertouwen blijven hangen van de paarden, zoowel met voor- als achterbeenen, want ook hierdoor is menig paard langen tijd onbruikbaar geworden.

### III.

*De bevrachting der sleeperswagens. — Er is veel overleg noodig. — Geen breede of lange vrachten. — Verkeerd maximum. — Bolsingen met de politie. — Voorzorgen voor het behoud der straten. — Onmisbare sleepersmeubelen. — De plichten der koetsiers. — Rijnummers en rijbewijzen. — Stationneerende sleepers. — Een kijkje op het sleeperskantoor. — Nachtwerk.*

Nu het een en ander over de bevrachting.

De aard der bevrachting is zoo uiteenlopend, dat de sleeper daarmede voortdurend rekening moet houden en dus in het bezit moet zijn van verschillend rollend materieel, wat grootte betreft, terwijl de sleepersknecht in alle opzichten met overleg moet te werk gaan. Het is daarom ondoenlijk dat iemand zich als sleepersknecht kan verhuren, indien dit werk hem onbekend is.

De sleeper is gebonden verschillende verbodsbepalingen niet te overtreden, met het oog op de bevrachting. Bestonden deze bepalingen niet, dan zou het voor de voetgangers onmogelijk zijn om Rotterdam's straten te doorloopen. Breeder dan 2 M. mag de vracht nooit zijn, behalve hooi en stroo, waarvoor een breedte van 2,5 M. is toegestaan.

Zeer goed is het ook, dat zoodra de vracht bestaat uit goederen, die meer dan 1 M. buiten den achterkant van den wagen uitsteken, onmiddellijk achter het uitstekende gedeelte een persoon moet loopen om het publiek te waarschuwen. — Deze verbodsbepaling diende ook in andere steden te bestaan.

De dierenbescherming heeft zich natuurlijk ook met de arme

sleeperspaarden bemoeid en naar aanleiding daarvan is een politieverbod in het leven geroepen, hetwelk voorschrijft dat het gewicht der vracht 2500 K.G. per as niet te boven mag gaan.

Deze bepaling is echter absoluut doelloos, het eene paard kan 1000 K.G. trekken, terwijl 1500 K.G. voor hem mishandeling is en het andere paard trekt gemakkelijk 3 maal zooveel.

De politie heeft dikwijls getracht (en ook is het natuurlijk dikwijls gelukt) om overtredingen wegens te zwaar laden te constateeren. — Dat dit somtijds onaangename gevolgen heeft, zoowel voor de politie als voor den sleeper, zal ik u even uiteenzetten.

De politie telt b.v. het aantal vaten, waarvan haar bekend is dat ieder vat 200 K.G. kan bevatten. De sleeper wordt aangehouden en met zijn vracht naar een der weegplaatsen gebracht, die zich op de drukste punten van het sleepersbedrijf bevinden. De vracht is nu echter beneden het maximum gewicht, doordat de vaten niet geheel gevuld waren. — De politie had misgezien, de sleeper kan weer doorrijden, maar nu zijn voor den sleeperspatroon de gevolgen hiervan nog minder aangenaam dan de bekeuring.

De boot, waarmede de vaten weg moesten, is reeds vertrokken. — De lastgever lijdt hierdoor schade en dit alles door een verkeerd politie-inzicht.

Veel practischer zou het daarom zijn, indien bij politie-verordening absoluut van geen gewicht gesproken werd, maar wel van kennelijk te zwaar beladen, zoowel voor paard als voor wagen.

Begrijpelijk is het dat de bestrating in Rotterdam door de ontelbare zwaar beladen vrachtwagens enorm veel te lijden heeft; ten einde dit nu eenigszins tegen te gaan, mag de sleeper geen zware kisten of vaten op de straat laten vallen. Het strookussen, dat men onder iederen sleeperswagen ziet, is er dan ook voor bestemd om de zware kisten en vaten er op te doen neerkomen.

Mijn beschrijving over de vracht zal ik besluiten met U op te noemen wat de sleepersknecht 's morgens nooit mag vergeten om op zijn wagen mede te nemen.

1<sup>o</sup>. dekens voor zijn paarden (dit zijn altijd aan elkaar genaaide gonje-zakken \*); de gewone paardendekens zijn te gauw versleten en zijn daardoor te duur, maar tevens zijn ze ook te licht en waaien geregeld van de paarden af;

2<sup>o</sup>. de fouragezak met hooi en haver;

3<sup>o</sup>. de sleuteltasch, liefst zoo compleet mogelijk, met hamer en nijptang;

4<sup>o</sup>. een flink aantal bindtouwen;

\*) Gonje is de bekende ruwe linnen stof, waarvan zakken vervaardigd worden



- 5<sup>o</sup>. het zeil om de bevrachting voor regenwater te vrijwaren;
- 6<sup>o</sup>. het reeds vermelde strookussen;
- 7<sup>o</sup>. de twee verplichte stophouten;
- 8<sup>o</sup>. een bezem om den wagen schoon te vegen, en
- 9<sup>o</sup>. een extra jas tegen den regen.

\* \*

Om sleeperskoetsier te zijn moet men vooral goed kunnen sturen, want het duizelingwekkende gekrioel van vrachtwagens en de maar al te dikwijls zoo beperkte ruimte voor zoo'n druk verkeer, doet u waarlijk versteld staan dat er zoo weinig aanrijdingen of andere ongelukken voorkomen.

De stipte gehoorzaamheid aan de politie, die dit alles moet regelen, is daarvan de hoofdoorzaak.

De overtreding, die door de politie het meest wordt geconstateerd, is het rijden zonder noodzaak op de tramrails. Werd hier ook niet goed de hand aan gehouden, dan zouden de trams om sleeperswagens hun bedrijf moeten opgeven.

Omdat de ondervinding heeft geleerd, dat men vanaf den bok zijn paarden het best kan rijden, is dit te Rotterdam ook weer politie-voorschrift geworden en mag men als voerman geen andere zitplaats innemen.

De bruggen en hellingen zijn er soms vrij hoog, zoodat zeer terecht is ingezien dat men stapvoets zoo'n brug of helling niet kan oprijden, waarom dan ook alleen in dit geval het rijden met de sleeperswagens in draf wordt toegestaan.

\* \*

Nu zal ik er toe overgaan om u de inrichting van het sleepersbedrijf te gaan uiteenzetten en u mededeelen welke moeilijkheden daaraan verbonden zijn.

Indien men in Rotterdam een sleeperij wenscht te beginnen, moet men zich aan zeer veel reglementen onderwerpen. Men begint met zich als sleeper te laten inschrijven bij den Hoofd-Commissaris van Politie en men ontvangt daarvan een bewijs. Staakt men dit bedrijf, dan geeft men daar binnen  $2 \times 24$  uren kennis van bij den Hoofd-Commissaris door teruggave van het inschrijvingsbiljet.

Een knecht moet men eveneens doen inschrijven ter zelfder plaatse en voor hem een rijbewijs op naam aanvragen, hetwelk de koetsier steeds bij zich moet dragen, om het de Politie te kunnen toonen.

Ook bij verandering van personeel is binnen 24 uur afschrijving of nieuwe inschrijving noodzakelijk.

De persoon, die een rijvergunning verlangt, moet 18 jaar oud zijn, van goed levensgedrag, niet ongeschikt worden geacht wegens lichaamsgebreken.

Deze toelating tot koetsier in een stad als Rotterdam is m. i. wel wat lichtvaardig en het zou wenschelijk zijn, dat men wel degelijk overtuigd was omtrent de capaciteiten van een persoon aan wien een rijbewijs wordt verschaft. De beoordeeling daaromtrent moest aan een of meer vakmensen zijn overgelaten of goede informaties den aanvrager ten dienste staan. Het rijbewijs kan ten allen tijde worden ingetrokken en is slechts gedurende het kalenderjaar geldig. Ook het rollend materieel wordt jaarlijks door de politie, belast met het toezicht op het vervoerwezen, gekeurd en, na goedgekeurd te zijn, van een nummer voorzien.

Het zijn echter niet alleen de wagens, die door de politie worden gemerkt, maar ook de tuigen waaraan aan weerszijden op het schoftstuk in koper het nummer, waaronder hun sleepersbedrijf bij de politie is ingescheven, wordt aangebracht (volgens politie-model).

Op de wagens bevindt zich het bedrijfsnummer maar tevens een volgnummer van het aantal wagens, hetwelk de sleeper in zijn werk gebruikt.

Tweemaal in de maand wordt gelegenheid gegeven nieuw aangeschafte voertuigen, materieel of trekdieren te doen keuren.

\* \*

Het sleepersbedrijf neemt een <sup>\*</sup>aanvang om  $\pm$  7 uur; het personeel komt een uur vroeger aan de stallen en zorgt voor het schoonmaken van paarden en tuigen. De wagen krijgt zoo nu en dan eens een beurt; de hoofdzaak is ook dat de wielen en het kringwerk goed gesmeerd zijn en de lading geen gevaar kan loopen door de overblijfselen van een vorige lading beschadigd of bevuild te worden. Voor het reeds bestelde werk worden de noodige knechts, wagens en paarden aangewezen en bij een drukke sleeperij is het werk veelal zoo veelvuldig dat 's morgens om 9 uur alles is vertrokken. Begrijpelijkerwijze zijn echter alle deze werkzaamheden niet even groot en sommige wagens zouden binnen enkele uren weer op stal terug kunnen zijn. Dit alles is echter te tijdroovend en de afstanden dikwijls te groot, n.m.l. van het eigenlijke uitgangspunt der sleeperij naar de stallen. Vele sleepers hebben daarom een standplaats; hier gaat de knecht met zijn ledige wagen staan en wacht af, totdat hem nieuw werk wordt bevolen.

Die standplaats wordt hem door de politie, op verzoek, gegeven voor een onbepaalden tijd. Geen toestemming wordt echter gegeven dan na een ingesteld onderzoek bij de omwonenden of er redelijke bezwaren tegen de verleening daarvan zijn.

Het kantoor van den sleeper is veelal te ver verwijderd van de plaats waar zijn ledig materieel zich mag opstellen, waarom hij liefst daarbij in de buurt een *post* heeft.

Onder een „post” verstaat de sleeper feitelijk niets anders dan een waarschuwingsplaats. Veelal wordt die post gehouden in een klein Café of in een daarvoor speciaal opgericht houten gebouwtje, waarin telephoon aanwezig is, of ook wel worden daarvoor kantoren aan De Boompjes enz. gehuurd.

Als men eenige uren op zoo'n kantoor vertoeft, bemerkt men eerst goed wat al zorgen de sleeperij met zich medebrengt. Het doet niet onder voor een drukke stalhouderij en de regeling is zeer inspannend. De hoofdzak is om met iedere bespanning zooveel mogelijk weg te sleepen en het rijden met ledige wagens hoofdzakelijk alleen 's avonds naar den stal te doen plaats hebben. En juist om dit te bereiken, kan de sleeper zijn werk en knechts niet uit het oog verliezen.

Menig leugentje om best wil wordt telephonisch overgebracht als: „de wagen is zoo juist naar u toe” of „het kan iets later worden want onderweg moesten nog eenige goederen gelost worden”.

Zonder zoo'n leugentje komt de sleeper er niet, want iedereen wil het eerst geholpen zijn en dit is immers niet te volbrengen.

Vast nachtwerk is aan het sleepersbedrijf niet verbonden. Alleen een enkele heeft daarmede te kampen, n.l. hij die het geslachte vee, voornamelijk schapen en varkens, 's avonds laat naar de booten, die op Engeland varen, moet vervoeren.

Duizende schapen worden nu (Nov. '09) wekelijks geslacht en naar Engeland getransporteerd.

---

#### IV.

*Aaneensluiting der sleepers. — Een bond van sleeperspatroons. — Werkliedenvereniging. — Concurrentie in het bedrijf. — Expeditieuren en handelaars nemen eigen sleeperijen. — Streven naar coöperatief bedrijf. — Een krachtig middel om het bedrijf te verheffen. — Gelijke regeling van loonen en tarieven. — Patroon en klant.*

Begrijpelijk is het, dat daar, waar zooveel hetzelfde bedrijf uitoefenen, hunne belangen en grieven ook dezelfde zijn en het is ook daarom dat zoowel de patroons als de knechts de handen hebben ineengeslagen om datgene te bereiken, wat hen volgens hun inzien redelijkerwijs toekomt.

De sleeperspatroons gevoelden het, dat in het belang hunner zaken oneerlijke concurrentie moet worden tegengegaan, omdat

juist hierdoor de Rotterdamsche sleeper meermalen gedwongen werd zijn prijzen te verlagen.

In Dec. 1908 werden nieuwe statuten der vereeniging „Bond van Sleeperspatroons en goederenvervoerders te land” te Rotterdam bij Koninkl. Besluit goedgekeurd.

In Rotterdam zijn op het oogenblik 89 sleepersbazen, waarvan aanvankelijk 56 aangesloten waren aan bovengenoemde vereeniging.

Het huishoudelijk Reglement had in alle opzichten de belangen der Bondsleden voor oogen, vooral ook het tegengaan van minder edele concurrentie en in verband daarmede onderlinge bescherming en ook een regeling der verhouding tusschen patroons en knechts, o.a.: vaststelling van een arbeidscontract; bescherming bij staking en regeling bij het overgaan van knechts.

De verschillende artikelen, vooral wat betreft concurrentie, zijn zeer bezwarend, en het is gebleken dat het tot de onmogelijkheden behoort om een werkgever te dwingen niet van sleeper te veranderen, indien zijn grieven niet als waar kunnen worden aangemerkt.

Met den wil van den klant is weinig rekening gehouden en men heeft gedacht daarmede te kunnen doen als de kat met de muis.

De toepassing van het reglement heeft dan ook tot gevolg gehad dat verschillende expediteurs en andere handelaars, die enorme klanten voor het sleepersbedrijf waren, zich niet hebben willen laten dwingen en zelf een sleeperij op touw hebben gezet en nu kwade concurrenten voor den sleeper zijn geworden, die geheel volgens zijn geteekend Bondscontract bleef werken.

De verschillende boeten, die geïnd kunnen worden volgens de Bondsstatuten, en het verbod dat de leden geen hulp mogen verleen en aan niet-leden en evenmin van niet-leden hulp mag worden aangenomen, deed wederom 20 leden het besluit nemen om uit den Bond te gaan.

Dit is bepaald jammer, want het spreekwoord „eendracht maakt macht” had ook het sleepersbedrijf als zeer waar bevonden.

Want waren de sleeperspatroons als één massa aan elkaar verbonden, dan zouden ze, coöperatief te werk gaande, veel voordeel hebben kunnen ondervinden, maar niet om als dwingeland tegenover zijn klanten op te treden.

Het behoeft toch in onzen tijd geen betoog meer dat de coöperatie een groote macht is of worden kan in de maatschappij. De voorstanders begrijpen terecht dat coöperatie een krachtig middel is tot verhooging der welvaart van hen, die er aan deel nemen, maar de tegenstanders zijn voor een deel bevreesd, dat zij door deze beweging in hun bedrijf geschaad zullen worden. De coöperatieve vereeniging in het sleepersbedrijf zou een leerschool zijn in samenwerking en bij eenig nadenken zou men tot de overtuiging

komen, hoe goed het is om eigen belang niet ten koste, maar tegelijk met dat van anderen te bevorderen.

Een eventueele coöperatie zou een krachtig middel zijn tot aankweeking van echten gemeenschapszin.

Het is echter noodig dat de vereeniging een krachtige kern heeft in haar bestuur, opdat zij zich door tegenspoed, hardnekkige pruttelaars, of wat ook, niet uit het veld laat slaan. In handen van zulke bestuurders is de coöperatieve vereeniging in het sleepersbedrijf het middel om velen, door hetgeen zij met de oogen zien en hetgeen hun als ideaal wordt voorgesteld, de waarde van het één voor allen en allen voor één te doen beseffen.

Nu hoor ik den grooten sleeper zeggen: „Ik heb niemand noodig, mijn zaak is een coöperatie op zich zelf.” Ik stem dit volgaarne toe, maar zoudt ge er schade mede lijden, wanneer ge de coöperatie steundet? Is niet het gevoel, dat in de maatschappij niet ieder krijgt wat hem toekomt, de grootste oorzaak tot ontevredenheid en verbittering?

In het sleepersbedrijf zou zeer veel coöperatief te regelen zijn en zou het evenmin voorkomen dat de eene sleeper *f* 65 in de ongevallenwet per *f* 1000 loon moest betalen, terwijl de andere met *f* 38 per *f* 1000 loon vrijkomt. Bij algemeene aansluiting zou ook de ongevallenverzekering coöperatief voordeliger te dragen zijn. Vooral de middelmatige en kleinere sleepers zouden voordeel kunnen ondervinden door den gemeenschappelijken aankoop van hooi, stroo, haver, en alles wat voor het sleepersbedrijf noodig is. En zou een coöperatieve hoefsmederij en wagenmakerij niet aanbevelenswaardig zijn?

Hebben de sleeperspatroons het niet ondervonden hoeveel macht de organisatie der Rotterdamsche sleepers- en voerlieden-vereeniging op hun bedrijf heeft uitgeoefend?

Nu geef ik het grif toe dat een voerlieden-organisatie veel eenvoudiger is dan die der patroons.

De voerlieden beoogen slechts arbeidsuur en loon, en is dat naar genoegen geregeld, dan is aan hunne voornaamste wenschen tegevoet gekomen.

En door hun samenwerking zijn ze ook geslaagd dit doel te bereiken.

Vijfhonderd van de zeshonderd sleepersknechts hebben zich bij hunne vereeniging aangesloten. De banier ontvingen ze destijds van hun patroons, en onder diezelfde banier moet nu ook de patroon strijden.

Het sleepersbedrijf, het meest nuttige en onmisbare bedrijf voor Rotterdam, moet zoo geregeld worden door eenheid, dat het een bestaan oplevert in verband met de hoegrootheid der zaak. De

sleeperspatroon moet kunnen bouwen op zijn klanten, op zijn knechts en omgekeerd zij op hun uitvoerder en patroon.

De algemeene indruk, dien ik van het machtige sleepersbedrijf te Rotterdam gekregen heb, is deze:

1<sup>o</sup>. dat de tarieven geen gelijken tred houden met het werk dat men daarvoor eischt;

2<sup>o</sup>. dat de patroons door angst voor concurrentie (uit gebrek aan eenheid) zich te veel moeten regelen naar de eischen der werkgevers;

3<sup>o</sup>. dat een afstandstarief het meest billijke zou zijn;

4<sup>o</sup>. dat door de groote macht der voerlieden-vereeniging ook de patroons tot samenwerken gedwongen zijn.

Aan hen, die mij in staat hebben gesteld mijn verslag te kunnen samenstellen, door het verschaffen van de noodige inlichtingen, en mij toegang hebben verleend op hunne kantoren en bedrijfs-terreinen, breng ik hierbij namens „Het Paard” mijn hartelijken dank.

W. F. S.

#### NIEUWS OP ZADELMAKERSGEBIED.

**Mondspiegel.** De firma Wald te Groningen zond ons een Engelse mondspiegel, genaamd de „Climax Gag”, die ons zeer practisch toeschijnt en de kwetsuren zal voorkomen, die dikwijls een gevolg

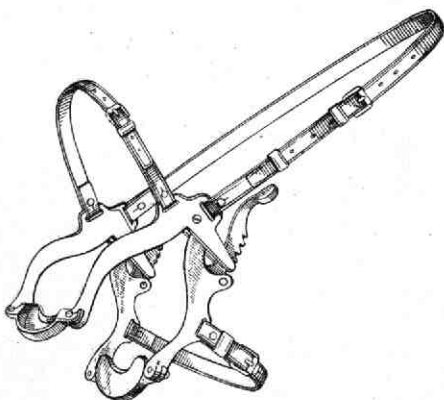


Fig. 10a.

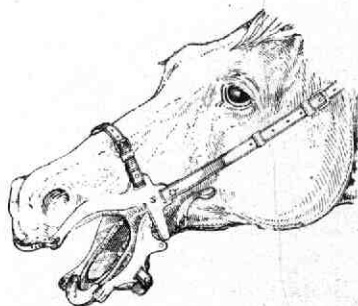


Fig. 10b.

zijn van het gebruik der oudere modellen. De oud-dirigeerend paardenarts, Luit.-Kolonel Overbosch, den Haag, maakte ons attent, dat een zelfde soort mondspiegel (naar de teekening was bijna geen verschil te zien) voorkomt in den catalogus van vee-

artsenijkundige instrumenten van Hauptner, Berlijn. Dit model heet „Maulgatter nach Hausman (Engelsch model)”; men vindt de teekening op blz. 12 onder No. 333. Deze kost f 18, die van de firma Wald echter slechts f 14.50.

Vooraf het gemakkelijk aandoen van het instrument, evenals het feit, dat het geen druk op de lagen, maar uitsluitend op de tanden uitoefent, zijn zeker groote voordeelen bij behandeling van kiezen of lagen.

**Been-bedekking.** Tevens werd ons ter bezichtiging gezonden een „riding-knee-apron”, dat beschutting geeft in den regen voor knie en bovenbeen van den ruiter.

Vooraf in het jachtveld achter de vos werden in Engeland reeds lang „aprons” gebruikt, die echter, zooals het meestal met zulke zaken gaat, telkens wijziging hebben ondergaan.

Oorspronkelijk was het een soort „tablier” (voetkled), dat bevestigd was vóór aan het zadelen, ongebruikt, opgerold voor den ruiter lag. Ontrold, bedekte het de beenen en werd het met een riem om het lichaam bevestigd. Bij een val bestond er gevaar, dat de ruiter niet vrij was van het paard, waarom de riem werd vervangen door een elastiek, dat bij een val zou breken. Later werd een andersoort gemaakt, dat geheel vrij was van het zadelen en als een soort schort was bevestigd om het middel, terwijl de beenen van den



Fig. 11.

ruiter door een lis of riem gingen, die aan de binnenzijde van het „apron” waren bevestigd en het opwaaien belette. Men kon met deze soort zonder hinder op- en afstijgen; het beschutte uitstekend, maar maakte een dwazen indruk als men afsteeg; het werd vervaardigd in leverkleur of in zwart, van dezelfde kleur en stof ongeveer waarvan veel regenjassen worden gemaakt. De zwarte vielen onder den zwarten mantel of jas van de artillerieuniform weinig op.

Dit nieuwe „riding-knee-apron” is donker, beschut de achterzijde

van den ruiter niet zooveel, doch valt minder in het oog. Het zadel moet bedekt zijn, vooral aan de voorzijde, daar anders het water naar het lager gedeelte van het zadel stroomt en de ruiter met het zitvlak in het water is; voornamelijk de voorzijde, dus de voorboom van het zadel, moet beschut zijn en door dien vorm zal elk „apron”, wanneer men afstijgt, altijd een vreemden indruk maken.

Jaren lang gebruikten wij op de heide in Milligen bij slecht weer een „riding apron” en ondervonden er het groote nut van. Het heeft ons dan ook dikwijls verwonderd, dat dit „tablier” in Nederland nog zoo weinig ingang heeft gevonden.

**Schoenen.** Bij het inspringen van paarden wordt veelal en terecht gebruik gemaakt van kousen, pijpbeschermers of bandages met watten, welke laatste op de renbaan ongeveer alle andere beschermende middelen hebben uitgesloten.

Sommige paarden, meer dan andere, trappen zich bij het springen spoedig op, hetgeen verwondingen der ballen van den hoof of van de achtervlakte van de koot tengevolge kan hebben. Zulke verwondingen kunnen zeer langdurig zijn, omdat de kootholte teer is en bij alle beweging veel gebogen wordt, terwijl zij evenals de ballen, dicht bij den grond zijnde, zeer aan het opnemen van vuil zijn blootgesteld. Het is daarom van groot belang om deze verwondingen te voorkomen en hiertoe zijn schoenen het beste middel. De leeren soort, welke de firma Wald in haar kiosk op het concours hippique den Haag 1910 tentoonstelde, voldoen uitstekend en zijn verre te verkiezen boven die van caoutchouc, zoowel wat betreft het aandoen als de duurzaamheid. Wanneer het paard zich flink optrapt zijn de caoutchouc schoenen dikwijls al de eerste maal stuk of krijgen een scheur, die weldra grooter wordt. Men dient bij de aanschaffing van de leeren echter na te gaan welke maat het beste past, daar ze anders, te groot zijnde, aan den hoof draaien.

Bij het inspringen van paarden zijn zij bijzonder aan te bevelen.

J. H. K.

---

## OVER RIJKUNST.

Er kwam ons laatst een gezegde te binnen uit het werk „Du Cheval bien mû et bien mis”, waarin de Capitaine Caubert antwoord geeft op een vraag, die hij veronderstelt te zullen worden gedaan bij het verschijnen van zijn boek. Vraag en antwoord volgen hier:

„Gij vraagt u af wat wij nog wel kunnen te zeggen hebben over



dit onderwerp (de rijkunst), waarover, vooral in den laatsten tijd, zoo veel is verschenen, dat het geheel uitgeput schijnt te zijn”.

„Wel! door het lezen van werken, die deze kunst behandelen, door van gedachten te wisselen met de meesters en nog meer door in de practijk, te paard en alleen, de oorzaak te zoeken van elk verschijnsel, door op te merken en zich rekenschap te geven, kan een woord, een uitdrukking welke pakt, een ontdekking, een vondst, wellicht onbeteekenend voor een ander, u plotseling een nieuw inzicht geven”.

De eerste artikelen over rijkunst van Caubert werden, voor dat zij in druk verschenen, op zijn verzoek door den generaal de Bellegarde gelezen, die daaromtrent enkele opmerkingen maakte o. a.

„Waarom niet veeleer het paard met de beenen noodzaken te trachten aanleuning te krijgen, het bit op te zoeken (à courir après le mors)?

„Die enkele woorden, zegt Caubert, waren voor ons het beginpunt van een ommekeer; zij openen ons een nieuwen weg.”

\* \*

Elk ruiter, elk instructeur zal in zijn leven hetzelfde zijn overkomen, al heeft hij niet altijd op het oogenblik zelf zich daarvan rekenschap gegeven.

Toch dient men met een uitdrukking, die „pakt”, met een „slagwoord”, voorzichtig te zijn, om niet verkeerd te worden begrepen; zoo zou dit bijv. het geval kunnen zijn met het gezegde „Courir après le mors”, waaruit zou kunnen worden afgeleid, dat het jonge paard met geweld tegen het bit moet worden gejaagd. Zoo was dit het geval met de uitdrukking van Baucher: „Jambes, sans mains, mains sans jambes”; en zoo is het ook geweest met gezegden als: „de zit van den ruiter berust op het evenwicht”, waaruit door sommigen de gevolgtrekking werd gemaakt, dat bedoeld werd: de dijen niet aan te sluiten, niet op hun plat te draaien; zooals vroeger de uitdrukking „niet knippen met de knieën” wel eens werd opgevat te beteekenen: dat de knie niet aangesloten moest zijn.

Deze voorbeelden kunnen met tal van andere worden vermeerderd, waaruit zou blijken hoe dikwijls de bedoeling van een gezegde geheel anders is dan de wijze waarop het wordt opgevat, wat eensdeels de schuld kan zijn van den schrijver, maar anderdeels ook van den lezer.

Hierin ligt het groot gevaar van personen, die nog niet kunnen rijden, nog niet het minste gevoel hebben, met uitgebreide theorieën over rijden en dressuur bezig te houden. Zij begrijpen niet wat hun geleerd wordt, of wel zij begrijpen het in theorie, maar niet in de practijk, daar hun nog het gevoel ontbreekt, of wat nog

erger is, omdat zij op een paard zitten, dat niet voldoende doorgereden, of wel in die mate *verreden* is, dat het niet naar de hulpen luistert, al worden deze naar behooren gegeven; want dan is het den onderwijzer ook niet mogelijk zijn leerling duidelijk te te maken en *voor te doen*, wat van hem wordt verlangd. Nu kan men wel zeggen, ja maar zulk een paard is niet geschikt om iemand op te leeren rijden; volkomen waar, maar met de hand op het hart, instructeurs, zijn er zoo niet vele?

De theorie van rijden welke niet gevolgd wordt door de practijk, waarbij die theorie op de hierboven beschreven wijze wordt verduidelijkt en toegepast, heeft weinig of geen nut. Zij kan zelfs schadelijk zijn en personen vormen, die volmaakt van dressuur en rijden op de hoogte zijn zoolang zij . . . *niet te paard zitten*.

Is het reeds moeilijk om goed afgerichte cavalerie-paarden in behoorlijken dressuur-toestand te houden, tengevolge van de onwillekeurige of harde hulpen, waaraan zij bij het exerceeren zijn blootgesteld, nog veel erger doet zich dit gevoelen bij de artillerie. De paarden worden nu eens als rijpaard, dan als trekpaard gebruikt en zijn in het laatste geval met hun zessen als het ware aan elkaar verbonden, zoodat het slecht gaan van één paard, het slecht rijden van één stukrijder, verderfelijken invloed heeft op het goede gaan van de overige vijf paarden en het goede rijden van de beide andere stukrijders, dit zelfs volkomen te niet doet. Bovendien moet men niet vergeten, dat het artilleriepaard, uit den aard der zaak, minder rijpaard is dan het cavaleriepaard en dat het heen en terug plaatsen van de officieren van vesting- naar veld-artillerie en omgekeerd, evenmin ten goede komt aan hun kennis van het paard, van het rijden, van het rijkunstig onderwijs en van de middelen om den dressuur-toestand der paarden te verbeteren.

Wanneer men veel in de bespanning en dikwijls een achterspan heeft gereden, weet men pas hoe lastig goed stukrijden is, en hoe noodig het is dat er overeenstemming zij in het rijden van de stukrijders van één bespanning, hoe zij op elkaar moeten letten om het geheel goed te doen gaan. Alleen daardoor kunnen de paarden in voldoende dressuurtoestand blijven en zoo noodig veel trekkracht uitoefenen. Is er geen samenwerking in de bespanning, dan blijft zwaar trekken uitgesloten en de dressuur gaat met snelheid achteruit. Het eerste is duidelijk, de paarden trekken niet gelijk aan, nu gaat het eene dan het andere in het haam, zoodat niet zes paarden trekken, maar afwisselend, wellicht vijf, twee of zelfs één alleen. Geven de stukrijders hun hulpen goed, en zijn de paarden voldoende doorgereden, dan nog kunnen zij niet gehoorzamen als de samenwerking ontbreekt, want zij worden door de andere teruggedhouden of voortgesleept. Herhaalt nu de

stukrijder zijn hulpen zonder te letten op het geheel en hebben deze geen resultaat, dan zoekt hij de schuld bij zijn paarden, geeft sterker hulpen of zelfs straffen, bederft hun humeur en is de oorzaak, dat zij in dressuur teruggaan.

Een paard dat aangespannen is met 5 andere, dat ingesloten is door strengen en disselboom, bevestigd aan het trekhout, kan onmogelijk met dezelfde snelheid en juistheid aan hulpen gehoorzamen als een rijpaard.

De achterpaarden, verbonden aan disselboom en trekknuppel, ingesloten door de strengen van voor- en midden-paarden, kunnen slechts zeer geleidelijk een wending, een overgang of een ophouding maken, terwijl de achterrijder door strengen, disselboom en van de handsche paard gedeeltelijk belemmerd wordt in zijn been- en teugelhulpen. Hij kan die niet geven op het juiste oogenblik of ze in de vereischte sterkte aanbrenge, wanneer de bespanning niet rustig, en toch vlot als één geheel gaat, maar zelfs dan blijft het aanbrenge van deze hulpen dikwijls moeilijk en is hij voornamelijk aangewezen op gewichtshulpen en aanduidingen met teugels en beenen, waarbij deze dus alleen als afgesproken teekens kunnen worden beschouwd, niet als inwerkingen op het paard.

Men kan zich dus voorstellen hoe moeilijk het is artillerie-paarden in goeden dressuur-toestand te houden en daarom *is het een eisch, dat hun africhting grondig zij*, terwijl alleen goede stukrijders kunnen worden gevormd, *wanneer zij vooraf een degelijke opleiding hebben gehad*. Hoe beter de man rijdt, hoe spoediger hij bij goed onderwijs een geschikt stukrijder zal worden; de bij de artillerie ingedeelde huzaren worden meestal in korten tijd zeer bruikbare stukrijders.

Is het aangeraden voorzichtig te zijn met het gebruik maken van nieuwe uitdrukkingen en „slagwoorden”, niet minder moet worden acht gegeven op het gevaar, dat schuilt in het verkondigen van het waarom een paard dit doet of dat nalaat, of van de oorzaak van elke zijner bewegingen, om daaruit met wiskunstige zekerheid te willen verklaren welke hulpen goed en welke verkeerd zijn. „Het moet” zooals Caubert terecht zegt: „het streven zijn van elk ruiter, van elk instructeur om, in de praktijk, te paard en alleen, de oorzaak te zoeken van elk verschijnsel, van elk effect, hij moet opmerken en zich rekenschap geven”, maar niet, vooral niet tegenover beginners, met beslistheid theorieën verkondigen, die dikwijls nog slechts hypothesen zijn. Vele leerlingen, die pas weinig of niet ruiter zijn, maken zich dan zulk een theorie pasklaar, zij hebben het niet ver genoeg gebracht deze aan de praktijk te toetsen, maar geven geleerde verklaringen en weten van alles de oorzaak

en de reden; zij worden op die wijze *katheder-rijder* maar nimmer *ruiter*.

Het paard is evenals de mensch zulk een gecompliceerd wezen, dus de combinatie paard-ruiter of ruiter-paard nog des te meer; er blijft nog zoo veel te onderzoeken omtrent beweging, overgangen enz., dat het lang niet altijd zeker is, dat de verklaring, welke gegeven wordt, onomstootelijk waar is. Zelfs de meesters in de kunst vergissen zich en maken fouten, omdat zij . . . mensch zijn. Niet altijd komt de theorie van den meester geheel met zijn practijk overeen, zonder dat hij dit zelf bespeurt. In sommige gevallen echter, bijv. bij verschil in de door twee meesters aangegeven hulpen, kunnen beiden gelijk hebben, omdat zij hun hulpen *niet* op hetzelfde bewegingsmoment van het paard geven.

Daarom, wij herhalen het nogmaals, merkt u op, tracht u zelve rekenschap te geven te paard en alleen, van de oorzaak van elke uiting, tracht ook uw leerlingen in die richting te onderwijzen, blijf helder en duidelijk, maar wordt niet *te* geleerd en verkondig niet, vooral niet aan beginners, theorieën welke nog slechts veronderstellingen zijn, maar vooral, *toon zooveel mogelijk door uw eigen rijden en dressuur, dat uwe theorieën juist zijn.*

J. H. K.

---

## HET BOKKEN VAN PAARDEN.

Zij, die dresseeren, weten, dat het van den aanvang hun streven moet zijn om de krampachtige spanning van de spieren van het paard te doen verdwijnen. Krijgt het voor het eerst een zadel op den rug, komt het voor de eerste maal onder den man, dan heeft dit bijna altijd een krampachtig samentrekken van het geheele paard tengevolge.

Een zelfde verschijnsel doet zich ook voor bij den mensch, wanneer hij iets nieuws begint te leeren, waarbij lichaamsinspanning wordt gevraagd; zelfs een zeer lenige jongen, die van natuur niet angstig is, zal, de eerste maal dat hij op schaatsen komt, zich stijf maken, zijn spieren, vooral die van de beenen, krampachtig spannen.

Het is niet alleen in het *begin* van de dressuur, dat het paard de spieren stijft, — ook in de verdere africhting zal zich dit telkens kunnen voordoen, wanneer de ruiter nieuwe eischen stelt. Dikwijls is het krampachtig spannen een gevolg van het *te* vlug willen vooruitgaan in de dressuur, of wel van het terugwerken met den teugel.

Wanneer iemand begint fiets te rijden, nog geen evenwicht kan houden en een leermeester heeft, die naast hem rijdende, een val tracht te voorkomen, door den leerling flink vast te houden en naar zich toe te trekken, dan gaat deze hoe langer hoe meer naar de andere zijde overhangen; zoo trekken zij aan elkaar, totdat beiden moe en uit hun humeur zijn. De leerling heeft in zulk een les niets geleerd, dat *wel* het geval had kunnen zijn indien de leermeester zonder trekken, door zacht opleggen van een mee-gaande hand, een lichte hulp en daardoor vertrouwen aan den toekomstigen wielrijder had gegeven.

\* \*

Een paard heeft links keert gemaakt, wil het hoofd niet naar rechts brengen, de ruiter trekt zoo hard hij kan aan den rechterteugel, brengt zelfs, om meer kracht uit te oefenen, het bovenlijf sterk terug. — Het gevolg . . . als bij den fietser, moeheid, slecht humeur, niets geleerd, behalve wat het paard had moeten *afleeren*: zich krampachtig spannen, zoogenaamd *zich vastzetten op den teugel*. Dit vastzetten op den teugel had de ruiter moeten trachten te voorkomen, door de rechterhand vooruit en zijwaarts te brengen, medegaande met den mond van het paard, als dit het hoofd naar links brengt, de teugel juist gespannen houden, niets meer en niets minder, en dan telkens, nauw merkbaar, met kleine trillingen, de hand weer op haar plaats, dat is voorwaarts-rechts, terug brengen, zorgende, dat het paard geen steun op den teugel *kan* vinden. Dat het rechterbeen van den ruiter natuurlijk moet trachten de achterhand naar links te brengen, beide beenen het paard voorwaarts drijven, zullen wij thans evenmin bespreken als de aan te brengen gewichtshulp; ons doel was te doen uitkomen hoe trekken van den ruiter ten gevolge heeft nog harder trekken van het jonge paard, krampachtig samentrekken van spieren, pijn in die spieren en . . . verzet. \*)

Middelmatige ruiters verstaan dikwijls de kunst om met een martingale dermate te trekken, dat de spieren van den onderhals van het paard zich zoo krampachtig spannen en ontwikkelen, dat die onderhals denzelfden vorm krijgt als bij een hertehals.

\* \*

Nimmer treedt bij het paard het krampachtig spannen van spieren, door eigen wil, duidelijker te voorschijn, dan wanneer het zich door bokken verzet tegen het dragen van den ruiter.

---

\*) Natuurlijk is het onmogelijk een algemeen recept te geven, hoe een paard, dat keert, tot gehoorzaamheid te brengen. Dit hangt geheel af van de dressuurhoogte waarop het is, van de wijze van verzet, van de oorzaak, of het met den hals in de gewenschte richting gaat maar niet met de achterhand, enz.

Nu komt dit verzet veel minder voor bij Engelsche, Duitsche of inlandsche paarden, dan bij die welke in het wild zijn opgevoed en hierdoor meer van de gewoonten van hun voorouders hebben behouden of hiertoe zijn teruggekeerd. Toch zijn er onder de eerstgenoemde wel eens paarden, die een groote handigheid hebben om hun ruiter, zelfs een met vasten zit, kwijt te raken. Wat wij echter van bokken hebben gezien van Canadeesche, Australische, Zuid-Amerikaansche paarden en van de broncho's der Indianen van Noord-Amerika, overtreft al het verzet van de Europeesche paarden, een enkel Russisch Kozakkenpaard wellicht uitgezonderd.

De beide photo's, fig. 12 en 13, zijn genomen van twee bokkende broncho's, gereden door cowboys.



Fig. 12.

Wij hebben, wanneer er gelegenheid was, steeds getracht ons rekenschap te geven van de wijze waarop die verschillende ruiters op hun paarden zaten, en dikwijls inlichtingen van hen ontvangen, die interessant waren. Canadeezen en Noord-Amerikanen rijden op het Mexicaansche zadel, waarvan in „Het Paard” van 1896 een zeer duidelijke en uitvoerige beschrijving is gegeven door den Heer Jhr. Mr. W. Alberda van Ekenstein. Dit zadel (zie fig. 14), dat zeer zwaar is, wordt zoo vast aangehaald, dat wanneer de ruiter met zijn geheele gewicht aan één beugel hangt, er geen sprake van bewegen, laat staan van verschuiven is; geen wonder

dus, dat een jong paard dat nog nimmer gezadeld is geweest, zich verzet tegen dit vast singelen, en tegen het gewicht, dat terstond daarop nog vermeerderd wordt met dat van den ruiter, wiens eerste werk is, zijn dier met zweep en sporen te bewerken.

Bij de paarden, die Buffalo Bill (Colonel Cody) medebracht naar Europa, waren enkele jonge, doch ook een aantal als „buck-jumpers” (halsstarrige bokkers) beruchte dieren, waarop slechts enkele cowboys konden blijven zitten. De paarden, die uit Canada kwamen, waren geen „buck-jumpers” maar gewone jonge dieren, waarvan echter enkele, die reeds verscheiden malen gereden waren, telkens weder opnieuw bokten, wanneer ze een dag op stal hadden

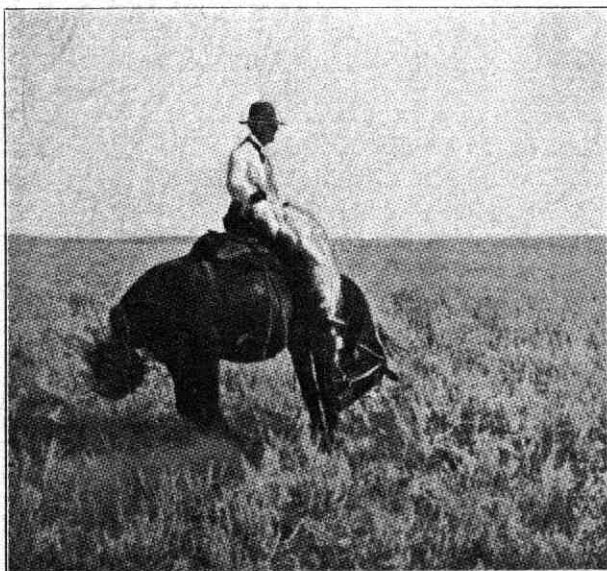


Fig. 13.

gestaan. Gedeeltelijk mag de reden gezocht worden bij het soort paarden, doch grootendeels ook bij de ruwe behandeling. Een der paarden, die nooit gezadeld was geweest en door ons op de gewone wijze werd gezadeld, gelongeerd, en daarna pas gereden, bokte de eerste maal even, doch niet noemenswaard en volstrekt niet op de wijze van de anderen.

Het is bewonderenswaard hoe de ruiters blijven zitten, wanneer het paard plotseling met geweld zijn hoofd omlaag brengt, de achterbeenen onderbrengt, de voorbeenen strekt, den rug als een hoepel spant en dan in de lucht springt, om met alles even stijf en gespannen, als het ware op vier stokken, neer te komen, allerlei

bokkesprongen maakt, zijwaarts, recht naar boven, zelfs achterwaarts, de eene nog krachtiger en onverwchter dan de andere en met klimmende snelheid elkaar volgend. Het gaat daarmede voort, totdat het den ruiter en dikwijls ook het zadel heeft afgeworpen, of dat zijn berijder het heeft voorwaarts doen gaan, waardoor het niet in staat is zich zoo te spannen als bij bokken op de plaats.

Bij de Canadeesche paarden, die een tiental jaren geleden, in



Fig. 14.

Antwerpen en later ook in Utrecht kwamen, met het oog op een toekomstigen invoer van dit soort, was een „horse-breaker”, om zijn kleine gestalte bijgenaamd Shorty. Hij had een buitengewoon vasten zit en een verbazende handigheid om een moeilijk paard spoedig bruikbaar te maken, maar van dressuur had het niets; het was een soort temmen en door angst voor sporen of zweep gehoorzaam maken van het dier, dat telkens, als het de kans schoon zag, zich opnieuw hevig verzette. Evenals de cowboys



reed hij op een Mexikaansch zadel en wilde zelfs niet een gewoon paard bestijgen, dat een Engelsch zadel droeg; ook hebben zij zeer veel tegen onze beugels en gebruiken alleen de breede houten die bij het Mexikaansch zadel behooren. Dat is gemakkelijk verklaarbaar; is men gewoon aan zulk een zadel, dan is het bepaald bevorderlijk aan een vasten zit, terwijl de houten beugel, bij een eventueel op zij vallen van het paard, den voet van den ruiter beschermt, wanneer deze met zijn been onder het paard ligt; het paard ligt als het ware op den houten beugel die niet draait en dus den voet niet knelt, terwijl de smalle ijzeren beugel, in een dergelijk geval, oorzaak kan zijn eener hevige kneuzing van den voet. Wij zagen bij herhaling, dat, wanneer de ruiter met het been onder het paard lag, deze houten beugel tegen kneuzing behoedde en menigmaal dat de berijder, bij een kleine beweging van het paard, in de gelegenheid was het been vlug onder het paardelijf uit te trekken.

Om gewaarborgd te zijn tegen het gevaar, voor niet aan zulke bokkers gewend zijnde ruiters, om op den verhoogden zadelknop te komen, wordt een opgerolde jas of mantel daaraan vastgemaakt, op de wijze zooals de jas vroeger, toen de mantelzak aan den lepel kwam, bevestigd werd bij de militaire paarden.

Sommige dragen een eigenaardig soort sporen, die zij ook gebruiken om zich in te haken aan den singel, welke voorzien is van dwarse, platte leeren passanten. Deze sporen hebben een breede lip, zooals achter den hak van de vaste sporen, doch, op eenigen afstand van den hak aangebracht, die als de spoor bevestigd is, dus naar boven gaande, dicht bij en evenwijdig aan de achterzijde van de laars staat, terwijl het deel van de spoor, waarin het rad is, met een bocht naar beneden loopt, zoodat de haak of lip bij den singel kan komen en de dwarse passant pakken. Wij zagen Shorty dit doen, terwijl hij op een hevig bokkend paard zat, teneinde gelegenheid te hebben, terwijl het bokken voortging, jas en vest uit te trekken, omdat hij . . . 't wat te warm kreeg!

Later, wanneer wij wat mededeelen over „Professers” die paarden temmen (horse-teamers), zullen wij Shorty wel weer ontmoeten. Hij was een enthousiast in zijn vak; het was zijn grootste genoegen, aan anderen mede te deelen of te leeren, wat hij wist en kende, het hun voor te doen en hun dan door eigen oefening handigheid te geven. Of echter de voorstellingen, die hij gaf, bevorderlijk waren aan het verkoopen van de meegebrachte paarden, wat toch het doel was, betwijfelen wij zeer; men was weinig belust om zulke bokkers te koopen, al waren zij niet duur. De eigenlijke naam van Shorty en hoe hij, die opvoeding had genoten, tot dit baantje was gekomen, zijn wij nimmer gewaar geworden.

De Canadeesche en Amerikaansche ruiters gebruiken het Mexikaansche zadel, de Kozakken eveneens een soort bokzadel, de Australiërs daarentegen rijden hun bokkers op een Engelsch zadel en de Quacho's op een deken van schapenvel, met singel en beugels.

Het Engelsch zadel, dat de Australiërs gebruiken, verschilt van het gewone door langere zijbladen, wrongen welke verder naar beneden loopen en een vorm hebben, waardoor het onderbeen van den ruiter er tegen aan kan sluiten, wat bij hevige bewegingen het vooruitschuiven van knie en onderbeen eenigszins belet.

Een eigenaardigheid, die ons opviel bij het rijden der Quacho's, was, dat enkele niet op het midden van hun deken zaten, maar meer op eene zijde (niet rechtuitgaande dan op de binnenzijde). Of dit in het algemeen de gewoonte bij hen is, weten wij niet, daar wij slechts enkele zagen. Een dezer deelde ons mede dat hij zulks deed om de schokken te vermijden, die op die wijze minder hevig in rug en lenden werden gevoeld dan wanneer men juist boven de ruggegraat van het paard zat. Zij zitten, zooals wij reeds zeiden, op een deken en zijn dus meer in onmiddellijk contact met de spieren.

De Quacho zat niet alleen *uit* het midden van den paardenrug, maar zijn schouders waren niet evenwijdig met die van het paard, maakten daarmede een hoek; het was een gedeeltelijk hangen aan een zijde, gepaard aan een sterk omklemmen met het been van de andere zijde.

\* \*  
\*

Wij begonnen met te wijzen op de noodzakelijkheid bij het jonge paard de krampachtige spanning der spieren te doen ophouden; nu is daartoe zeker het in beweging brengen het beste middel; kan men het paard voorwaarts krijgen in vlotten gang, dan zal het bokken spoedig eindigen.

Het voorschrift voor het africhten der cavalerie-paarden zegt echter op blz. 31, 4e alinea laatste regels: „Wanneer het wil bokken, dit door eene desnoods krachtige werking opwaarts tegen te gaan”. Ook wordt wel aangeraden de handen hoog te houden en zoo te voorkomen, dat het paard bokt. Het is waar, dat men bij paarden, die eens even bokken, dit op die wijze dikwijls kan voorkomen, vooral wanneer het paard reeds min of meer gereden is, doch als *dressuurmiddel* zijn beide wenken bepaald verkeerd, want alleen door vlot voorwaarts gaan komt de ontspanning en heeft het paard wat geleerd, terwijl door „de krachtige werking opwaarts” het voorwaarts gaan wordt belet en wordt tegengegaan dat het met vertrouwen den teugel zal aannemen. Bovendien helpt het niets bij een echten bokker, de hooge hand maakt den zit van den ruiter lossen, belemmert het voorwaarts gaan, lokt, door het onaangenaam gevoel voor

het paard, juist bokken uit, en door het vasthouden van den teugel, dat noodzakelijk is als men dien gebruiken wil, wordt de ruiter voorover getrokken wanneer het paard plotseling met krachtigen ruk het hoofd naar beneden brengt, want geen enkel mensch is in staat zulk een ruk alleen door kracht te beletten.

Een meegaande, lenige zit, dus geen ingetrokken maar meer bolle lenden en aangetrokken kruis, waardoor het stuitbeen wordt vooruitgebracht, en de ruiter naar voren in het zadel schuift, is zeker de beste wijze om bokken te voorkomen of in elk geval minder hevig te doen zijn; het zoo medegaan met het paard en een minder belasten van diens lenden zullen het onaangename gevoel van den last wat verminderen, terwijl de ruiter tevens niet zoo sterk de reactie van de spierspanning van het paard zal voelen. De handen worden laag gehouden met de vingers licht gesloten, zoodat deze, bij een onverwachten ruk van hals en hoofd van het paard omlaag, de teugels kunnen laten doorglijden en de vuisten op hun plaats blijven, waardoor het gevaar wordt voorkomen, dat het bovenlijf van den ruiter wordt voorover getrokken en hij zijn zit beslist verliezen moet.

Wanneer men het rijden van de cowboys en van andere, die „bokkers” rijden, opmerkzaam gadeslaat, dan zal men kunnen opmerken, dat de meeste, ja bijna alle, op de hierboven beschreven wijze handelen.

Op papier klinkt het intusschen heel wat gemakkelijker dan het in werkelijkheid is, reden waarom het aangeraden is om door voorafgaande oefeningen zonder ruiter het bokken zooveel mogelijk te voorkomen.

Sommige dier oefeningen werden reeds besproken in „Het Paard” van 1906 (Verzamelde Opstellen 1<sup>e</sup> bundel pag. 154), in een interessant artikel van T. T. Wanneer wij later iets mededeelen over de „horse-tamers”, zullen wij op de vooroefeningen terugkomen.

J. H. K.

## DE RIJKUNST VERGELEKEN MET DE ANDERE KUNSTEN.

Hoe komt het, dat terwijl in de schilderkunst, het beeldhouwen en de muziek veel werkelijke meesters zijn voorgekomen en nog steeds voorkomen, verscheiden dier meesters een school vormden of leerlingen hadden, die op hun beurt kunstenaar en meester werden; hoe komt het, vragen wij, dat dit in de rijkunst *niet* het geval is?

Zelfs in den bloeitijd van die kunst, toen zij door honderden en duizenden werd beoefend, deed zich hetzelfde verschijnsel voor.

Dikwijls hebben we hierover nagedacht en daar voor verschillende redenen gevonden, maar nimmer waren ons die redenen zoo duidelijk, kwamen zij ons zoo helder voor den geest dan toen wij de verklaring lazen, die de generaal l'Hotte geeft in zijn „*Questions équestres*”.

Aan de hand van dit werk willen wij deze redenen nader bezien en bespreken en trachten hun, die de rijkunst louter als sport beschouwen en aan de vele, die de personen, welke deze kunst beoefenen, voor weinig ontwikkelde en min begaafde menschen aanzien, een beter en juister denkbeeld te geven.

De rijkunst heeft altijd weinig meesters geteld en dit spruit voort uit de eigenaardigheid, dat zij bijzondere eischen stelt:

- 1<sup>o</sup>. aan hem die haar beoefent;
- 2<sup>o</sup>. aan zijn instrument, het paard; en
- 3<sup>o</sup>. aan de middelen om haar aan anderen mede te deelen.

Om bekwaam ruiter en later rij-kunstenaar te worden is het noodzakelijk, dat de betrokken persoon een aantal aangeboren eigenschappen bezit, die slechts zelden in één persoon vereenigd worden gevonden.

Lichamelijk worden hem bijzondere eischen gesteld, die voor andere kunstenaars als beeldhouwers en schilders niet van het minste belang zijn, maar voor hem zwaar wegen.

Het lichaam moet krachtig, lenig en gehard zijn en toch nietforsch en groot, het bovenlijf niet te zwaar ontwikkeld en de afstand tusschen zitvlak en middel kort, waardoor het zwaartepunt van den ruiter laag, en dicht bij het zadel komt, de beenen gespierd, doch niet grof, met vlakke dijën, de knieën niet naar binnen, om een goede aansluiting te verzekeren.

Aan deze lichamelijke eigenschappen moet zich paren een kalm en toch energiek karakter, om zachtheid zonder zwakheid en flinkheid zonder ruwheid te doen samengaan.

Altijd zich zelf meester moet de kunstenaar zijn opwellingen weten te beheerschen, ten einde geduld te kunnen stellen tegenover ongeduld bij het paard, kalmte tegenover heftigheid, energie tegenover luiheid of ongehoorzaamheid.

Zijn liefde voor de kunst moet gesteund worden door moreele eigenschappen; zijn zelfvertrouwen en wilskracht moeten door geen teleurstelling worden terneergeslagen en voor geen moeilijkheid terugdeinzen.

Aan geen ander kunstenaar worden zulke hooge eischen gesteld van moed en volharding, terwijl zijn verstand, kennis en opmerkingsgave hem in staat moeten stellen zich, zooveel mogelijk, rekenschap te geven van alles wat voorvalt.

En dan ten slotte moet hij bezitten dat bijzonder talent, *het*

*rijkunstig gevoel*, waardoor de meester weet te onderkennen of de spanning der spieren van het paard goed of verkeerd is en dien-tengevolge het juiste oogenblik en de noodige maat van zijn eigen handelingen kan bepalen.

Dit gevoel kan door oefening worden ontwikkeld, maar de aanleg dient te bestaan en kan niet verkregen worden. Het rijkunstig gevoel moet aangeboren zijn en is den rijkunstenaar even noodig, als het gevoel voor kleuren den schilder en het gevoel voor de harmonie der tonen den musicus.

Hoe begaafd een ruiter ook moge zijn, toch heeft hij lange ervaring noodig om kunstenaar te worden en dit vindt zijn oorzaak in zijn instrument, het paard.

Een uitstekend ruiter moet tevens paardenkenner wezen en om deze kennis te verwerven heeft men bijna evenveel studie en ondervinding noodig als om in de rijkunst uit te munten.

Schilderkunst noch beeldhouwkunst eischt zulk een tweeledige studie en zoo'n tweeledige practische ervaring.

\* \*

Elk paard is een individualiteit, voortgesproten uit een samenstel van moreele en lichamelijke eigenschappen, welke zijn bijzonder eigendom zijn.

Hoeveel ruiters worden niet ontmoedigd, wanneer, na een dag met gunstige resultaten, een volgende dag zooveel onverwachte moeilijkheden brengt, dat zij schaakmat worden gezet! Het is waar, dat ook in andere kunsten, de kunstenaar den eenen dag beter gedisponeerd is, beter kan voortbrengen dan op een anderen, maar zijn instrumenten zullen hem nimmer zulk een buitengewone teleurstelling kunnen geven.

Heeft de meester na langen en moeilijken arbeid verkregen, dat hij het paard kan beheerschen en diens spieren en gewrichten buigzaam zijn geworden en veerend kunnen werken, dan moet hij ze op die wijze doen functionneeren en bij dezen mechanischen arbeid wordt zijn geheele lichaam in beslag genomen, terwijl bij den toonkunstenaar alleen vaardigheid van handen en armen wordt vereischt. Alle lichaamsdeelen van den ruiter moeten medewerken, en dit in overeenstemming met elkaar, om de spieren en gewrichten van het paard veerend te doen arbeiden, de bewegingen ruimer of verhevener te doen zijn en ze met elkaar in harmonie te brengen, evenals de musicus de tonen zal laten harmonieeren.

Het instrument van den ruiter is bezielend en geen dood lichaam, leven en wil zijn bij het paard steeds werkzaam en vandaar duizende schakeeringen in de wijze waarop het zich voordoet onder den ruiter en in de manier waarop het voldoet aan diens verlangen.

Nog heeft de rijkunstenaar het groot gevaar zijn instrument te

verliezen, wat voor hem van nog veel grooter beteekenis is dan voor den toonkunstenaar het verlies van zijn viool, al moge dit een meesterstuk zijn.

Het schoolpaard, dat hij na jaren moeilijken arbeid tot zekere hoogte heeft weten te brengen, is voor hem het eenig brevet van kunstenaar, en slechts na langen tijd en met groote inspanning kan een ander de plaats van het verloren instrument innemen, want is de ruitèr werkelijk kunstenaar, dan zal hij overtuigd zijn dat de hoogste trap nimmer is bereikt en zal hij er naar streven zich zelf en zijn paard voortdurend te verbeteren; doet hij dit niet, dan is hij geen waar, geen echt artist.

\* \*

En nu de meester, de professor, de kunstenaar, die leerlingen wil vormen, welke later ook kunstenaar kunnen worden. Hem treden twee groote hinderpalen in den weg, de eene: het vluchtige, voorbijgaande, moeilijk waarneembare van alle rijkunstige handelingen; de andere: de moeilijkheid, die de meester ontmoet om zijn leerling te overtuigen.

Het werk van den schilder blijft in al zijn volmaaktheid den leerling voor oogen, met al de lessen die deze er uit kan putten. Verbeterd de meester met een penseelstreek het schilderij van den leerling of diens schets door enkele lijnen, dan blijft deze verbetering bestaan, dringt zoo door tot zijn geest en ontwikkelt zijn gevoel. In de rijkunst is dit niet het geval. Het kunststuk van den meester, het gedresseerde paard, ziet de leerling slechts enkele oogenblikken, het kan slechts momentaneel door hem worden bewonderd. En wanneer tot verbetering van een onjuiste houding van een onregelmatige beweging van het paard, de meester voor een oogenblik de plaats inneemt van zijn leerling, dan kan de verbetering niet anders zijn dan vluchtig, dan voorbijgaand.

De moeilijkheid om te overtuigen vindt haar oorsprong in dit momentaneele der handelingen, in de veranderlijkheid van het instrument, waardoor dezelfde inwerkingen van den ruitèr niet altijd hetzelfde resultaat hebben. De meester kan moeilijk, dikwijls onmogelijk, de hulpen, welke hij zelf bezigt, zóó duidelijk doen zien, dat de leerling ze juist kan waarnemen.

In de rijkunst dient, evenals in de andere kunsten, een uitlegging, een verduidelijking, gevolgd te worden door een fysieke handeling, anders heeft de verklaring geen practische waarde. Nu zal echter de handeling, hoe juist de theorie ook ware, niet altijd het verwachte resultaat hebben, omdat elke rijkunstige verrichting, hoe eenvoudig ook, eischt: *dat zij op het juiste oogenblik en in de juiste verhouding zal geschieden*, en de zuivere waarneming hiervan zal den meester, hoe oplettend hij ook zij, dikwijls niet gelukken.

De leerling heeft soms geen gunstig gevolg van de hulpen, welke hij gaf, op raad van den meester; hij zoekt dan daarvoor niet de schuld bij zich zelf, maar bij zijn instructeur en verliest zoo het vertrouwen in dezen.

De leerling verkondigt, dat „de kunstenaar zelf anders rijdt, dan hij onderwijst”; dit is verkeerd gezien en het verschil in de resultaten verkregen door leerling en meester komt, *omdat de laatste beter rijdt dan de eerste*, het rechte oogenblik voor zijn handeling heeft gekozen en deze verricht in de juiste verhouding.

De meester kan bij zijn leerlingen houding en zit verbeteren, hun mededeelen hoe de hulpen aan te brengen, hun duidelijke verklaringen geven, helder de verschillende doelen doen kennen en de middelen om deze te bereiken, hun arbeid naar buiten en in de manège regelen, maar vooral hen trachten te leeren *door eigen voorbeeld*.

Hier nu houdt zijn invloed op en al het verdere wat den ruiter tot kunstenaar zal maken, moet deze zelf door de practijk leeren voelen, begrijpen en uitvoeren.

Zooals wij vroeger reeds in den Militairen Spectator schreven, beseft men in het algemeen niet dat het rijden kan zijn: *liefhebberij, vak of kunst*.

Deze drie zaken worden onderling verward. Heeft iemand een zeker aantal rijlessen gehad, is hij zoo ver gevorderd, dat hij zonder zandruiter te worden en zonder den lachlust van het publiek op te wekken, komt waar hij wil zijn, dan meent hij te beoefenen *de rijkunst!*

Menig ander, wiens vak het is te paard te zitten, als jockey, bereden officier of man, zal verontwaardigd zijn als men meent, dat hij het rijvak, het handwerk beoefent en niet *de rijkunst*.

Velen die op renbaan of concours hippique prijzen hebben gewonnen, zijn overtuigd, dat zij niet alleen *de rijkunst* beoefenen, maar het daarin zelfs tot een flinke hoogte hebben gebracht, dat zij weinig of niets meer hebben te leeren om meester in de kunst te zijn.

Nu en dan blijkt dat de dilettant, de jockey, de officier, de prijswinner van renbaan of concours, werkelijk kunstenaar is en meester kan en zal worden, maar dat is niet *omdat* hij liefhebber, jockey, officier of prijswinner, maar omdat hij al de eigenschappen bezit, die voor den kunstenaar noodig zijn, en vooral omdat hij den aanleg, het talent, het gevoel voor de rijkunst mede ter wereld heeft gebracht en zich op die kunst met lichaam en geest heeft toegelegd.

Vakman kan men worden door practijk en volharding.

Kunstenaar wordt men geboren.

J. H. K.

## OVER HANDICAPS, HUNNE ONBRUIKBAARHEID EN DE REDEN WAAROM DEZE DIENEN TE WORDEN VERVANGEN DOOR PRIJZEN-DRAVERIJEN.

Op de vergadering van het Draverij-Comité der N. H. & R. V. met eigenaren van dravers op 20 December 1908 werd door de aanwezige eigenaren unaniem de wensch te kennen gegeven, voor 't vervolg zoo weinig mogelijk handicaps op de programma's der verschillende vereenigingen te zien voorkomen. Enkelen wilden dit soort draverijen zelfs *reglementair* verboden zien. *Record-draverijen* hadden, volgens de meening van eigenaren, de meeste redenen van bestaan en daarnaast zouden ze gaarne de handicaps vervangen zien door *Prijzendraverijen* voor de jonge paarden.

Het Draverij-Comité der N. H. & R. V. beloofde rekening te zullen houden met dezen uitgesproken wensch en dienovereenkomstig kwamen er op de programma's der N. H. & R. V. geen handicaps meer voor.

Enkele vereenigingen, n.l. de Algemeene Harddraverij-Vereeniging te Bussum en de Maatschappij Woestduin, schreven eveneens hun eerste meetings uit zonder — of met zoo weinig mogelijk — handicaps, doch de andere vereenigingen gingen trouw door met het reglementaire maximum-aantal handicaps op hunne programma's te brengen, handelden dus geheel tégen het verlangen der eigenaren; 't gevolg was dan ook, dat in 1909, zooals altijd, doch erger, eene tegenkanting van belang tegen handicaps zich uitte.

De oorzaak dezer tegenkanting tegen *sommige* handicaps en de al of niet gegrondheid hiervan in dit stuk au fond te behandelen, ligt o. i. niet op onzen weg; de eigenaren hebben zich e. q. slechts te wenden tot de verschillende vereenigingen.

Wij wenschen te volstaan met te verklaren; dat het systeem-handicap in onze draverijen oorzaak is tot allerlei ongeoorloofde toestanden en praktijken; van harte zouden wij dan ook wenschen, dat handicaps *reglementair* geheel verboden werden. Indien daardoor het bestaan der verschillende vereenigingen, die uitsluitend draverijen geven, te veel werd bedreigd, zou o. i. in elk geval Art. 67 van het Reglement gewijzigd dienen te worden. Er zou bepaald moeten worden, dat *vóór 1 September alléén die vereenigingen, die 4 of 5 draverijen op één dag uitschrijven* hoogstens *één handicap-draverij per meeting* daarin mogen opnemen.

*Nà 1 September zij bepaald, dat op elken coursedag niet meer dan één handicap mag voorkomen en de 1ste prijs daarvoor niet meer dan f 300. — mag bedragen (uitgezonderd heats).*

Volgens onze meening (en in deze staan wij lang niet alleen) zijn de *prijzen-draverijen*, de draverijen der toekomst.



Alleen *prijzen-draverijen* berusten op eene gezonde en juiste basis, hetgeen met handicaps nimmer en met record-draverijen slechts half het geval is. *Prijzen-draverijen* bieden den fokkers-eigenaren het meeste voordeel: immers, slechts door deze draverijen is het bepalen van de juiste waarde van een paard mogelijk — die waarde toch is afhankelijk van zijn snelheid en die snelheid is wederom waarborg voor de kans op het winnen van prijzen (d. i. geld).

Hiermede wil niet gezegd zijn, dat het systeem *prijzen-draverijen*, zooals het tot op heden in ons land werd toegepast, volmaakt is, doch het *beginsel* in *prijzen-draverijen* is en blijft het eenige doelmatige systeem.

Wij stellen ons voor, het huidige systeem *prijzen-draverijen* door een nieuwe te vervangen, waarin we zullen trachten de thans aanklevende fouten te ondervangen.

\* \*

#### WAT IS EEN HANDICAP?

HOE WORDT DEZE GEMAAKT EN WELKE ZIJN DE ONVERMIJDELIJKE GEVOLGEN?

WAT IS OORZAAK HANDICAPS ZOO VEELVULDIG OP DE PROGRAMMA'S VOORKOMEN?

*Reglementair* is een handicap eene draverij, waarbij de paarden geplaatst worden door een aangewezen persoon (handicapper), met het doel hunne kansen zoo gelijk mogelijk te maken.

Hieruit volgt, dat in handicaps de paarden geplaatst worden volgens de opinie van één persoon naar gelang zijne taxatie hunner werkelijke of denkbeeldige verrichtingen; „denkbeeldige” omdat het meermalen voorkomt dat er paarden in handicaps ingeschreven staan, die nog nimmer in de baan kwamen of waarvan geen verrichtingen na te speuren zijn, en dus eene *juiste* plaatsing onmogelijk maken.

In ons land wordt van ieder paard in iedere draverij de tijd opgenomen en gepubliceerd (Officiëel Bulletin der N. H. & R. V.). De voor het opmaken der handicaps benodigde tijd-factor is dus in orde. De handicapper kan aan 't werk gaan, édoch is er nog een zeer voorname factor benodigd tot het maken van een goede handicap, n.l. het bekijken van de courses met twee oogen, om te zien en te onthouden of ieder paard naar behooren gereden is en *hoe* de opgegeven K.M.-tijd gemaakt werd. Dit nu is het moeilijkste en het komt ons voor, dat er niet één persoon in de wereld te vinden zal zijn die een veld van 10 en meer paarden kan volgen, vooral als de paarden 3 à 400 Meter uit elkander starten.

Toch moet hij feitelijk weten hoe ieder paard van start gegaan

is, hoe de gang was van elk paard, hoe ieder paard gereden is, enz. enz., om den juisten afstand aan elk paard toe te kennen.

De handicapper moet dus naast de genoteerde tijden woekeren met datgene wat zijn twee oogen gezien hebben. Hij moet in 't bezit zijn van een reusachtig herinneringsvermogen, aangezien hij niet alles wat hij ziet of meent gezien te hebben kan opteekenen en dikwijls een paard te plaats en heeft dat hij weken te voren in een draverij zag loopen.

Die man is niet te vinden en daarom is een handicap nimmer juist, ergo behoort een handicap als zuivere sportverrichting niet op de programma's thuis.

Zelfs al zou bedoelde persoon bestaan, dan nog zou hij in staat zijn slechts *op papier* de juiste handicap te maken, die in de praktijk zou blijken niet te deugen. Waarom?

Nemen wij een concreet geval. Een eigenaar heeft een paard dat, uitgereden, 1.35 over de K.M. getoond heeft. Hij schrijft het in voor een handicap. De handicapper — wij bedoelen den „wonderman” — heeft, na rekening gehouden te hebben met alle genoemde factoren, het paard aangenomen op 1.35 de K.M.

De eigenaar kan hiertegen geen bezwaar maken: hij *kan* winnen mits . . . dezelfde omstandigheden zich voordoen, welke bestonden op den dag dat zijn paard 1.35 over de K.M. toonde en *dit* komt uit den aard der zaak niet veel voor! 't Zijn juist deze omstandigheden: weersgesteldheid, toestand van de baan, enz. die niet alleen den eigenaar, doch ook den handicapper parten spelen.

Die *omstandigheden* dwingen, kan de eigenaar niet; hij zoekt dus naar een middel om zijn paard op meer gunstigen tijd dan 1.35 aangenomen te krijgen om zóó zijn winkans te vergrooten.

Welk middel is dit? Ieder ingewijde kent het. Een minder goed pikeur, ook al rijdt hij wat hij kan, haalt uit een paard niet dien tijd dien een goed pikeur weet te verkrijgen.

De eigenaar kan dus zonder zich aan feitelijke fraude schuldig te maken, zijn paard van 1.35, herhaaldelijk werkelijk uitgereden, 1.38 of meer doen toonen.

De handicapper noteert dezen minder goeden tijd eenige malen en plaatst dien overeenkomstig het paard eindelijk op 1.38; *op papier* is deze handicap een volkomen juist. De eigenaar, thans vrij zeker van z'n kans op de overwinning, laat het paard nu rijden door een beteren pikeur en wint, dank zij de oogenschijnlijk juiste doch inderdaad onjuiste handicap van 1.38, gemakkelijk in 1.36!

De *op papier* goede handicap bleek een *flasco* en de praktijk bewees dat een handicap een onding is.

Doch er is meer dat tegen handicaps als systeem getuigt.

De handicapper moet alle paarden evenveel winkans geven; daartoe baseert hij zijne plaatsingen op te zien gegeven verrichtingen, en laat dus de handelswaarde van een paard geheel buiten rekening. Dit laatste is onbillijk tegenover de eigenaren, immers aan een paard van vildersprijs en aan een van *f* 10000.— moet de handicapper dezelfde winkans geven.

't Gevolg hiervan springt duidelijk in 't oog: knollen die reeds lang uit de baan hadden moeten verdwijnen, blijven, dank zij 't handicap-systeem, en belemmeren den invoer en aanfok van werkelijk goede, kostbare paarden.

Het nuttige doel der draverijen wordt verkleind en die Vereenigingen, die handicaps uitschrijven, werken derhalve, willens en wetens, mede aan het exploiteeren der draverijen in verkeerde richting.

Aan de eischen van volmaakt handicapper is, zooals wij boven schreven, menschelijkerwijze niet te voldoen. Zij, die deze functie bij draverijen vervullen, doen hun arbeid zoo goed mogelijk en toch . . . . werken zij, geheel tegen hun pogen en bedoeling in, ongeoorloofde praktijken in de hand, want:

Onder alle koren is kaf! en zoo is 't ook onder eigenaren van dravers, trainers en pikeurs, derhalve is 't bij handicaps uitgesloten dat een paard *altijd* toont wat het kan.

Er zijn eigenaren, die enkel paarden er op na houden om „een slag te slaan"! Ieder, die de courses bezoekt of bezocht heeft, weet wat deze geijkte baanterm beteekent en menigeen tracht er achter te komen of het paard van zoo'n eigenaar er vandaag „voor gaat”, ja dan neen.

De middelen aangewend om zoo'n „slag te slaan” zijn unfair en grenzen aan oplichting. Een voorbeeld: een paard staat volgens 't oordeel van 't publiek in een handicap goed geplaatst en heeft een kans op winnen, althans indien de eigenaar orders gaf „winnen, indien mogelijk”, en de pikeur rijdt, volgens die orders, wat hij kan.

Evenwel de cote bij de gevers staat den eigenaar niet aan, „de klap is niet groot genoeg”, bovendien is hij niet zeker genoeg van de overwinning — de eigenaar geeft dus *niet* de order „rijden” en komt desnoods met den pikeur overeen dat deze zoo noodig zal „trekken”, om zodoende den handicapper, wien de eigenaar te voren over de slechte plaatsing van z'n paard gesproken heeft, te overtuigen dat het paard slecht geplaatst *was* — dit alles met de kennelijke bedoeling een volgende maal „beter” gehandicapt te worden en dan „op zeker” te kunnen gaan.

Intusschen vliegen de „oningewijden” er in, omdat ze 't klappen van de zweep niet kenden en den handicapper wordt door de slechte verrichting zand in de oogen gestrooid.

De handicapper, een hoogst fatsoenlijk man, vindt hetzelfde paard een volgende maal weder onder de ingeschrevenen. Hij herinnert zich 't beklag van den eigenaar en de *toen zéér* slechte verrichting van dit paard. Meenende de geheele vertooning berustte op goeden trouw, plaatst hij 't paard thans iets gunstiger en ziet: het paard komt in de baan, de oningewijde „blijft er af” en kent een ander paard meer kans toe in verband met de vorige slechte verrichting.

Maar *het* paard wint „op stap” en de „slag is geslagen” door den eigenaar en zijn vrienden.

Aan wien de schuld van deze comedie?

Aan het handicap-systeem, want bij andere draverij-systemen *kàn* het niet uitrijden van z'n paard nimmer een middel zijn tot kans op een gunstiger plaatsing ten koste van een ander paard in een volgende draverij.

Gelukkig wordt zoo'n hierboven opgezet zaakje nog dikwijls verijdeld doordat er eerlijke eigenaars zijn, die het op deze wijze „op zeker gaan” onmogelijk maken door hun paard steeds te doen uitrijden, ook al hebben zij daarmee geen ander voordeel dan den prijs.

Dubbel gelukkig dat een dergelijk „slag slaan” meer in naam bestaat dan in werkelijkheid het geval is, en daarom des te treuriger dat heel dikwerf een volkomen ter goeder trouw verloren course door 't spelend publiek „zwendel” genoemd wordt.

Kwade praktijken als boven beschreven eenerzijds, en het ten onrechte als „zwendel” brandmerken van een course anderzijds, heeft aan de sport een gevoeligen knak toegebracht.

Het publiek gelooft niet meer, hoewel ten onrechte, aan eerlijke wedstrijden op 't groene tapijt; de reporters, belangrijke medewerkers aan 't geschokte vertrouwen, zien in alles kwaad en vermelden in hun blad vermeende knoeierijen, zonder, op de keper beschouwd, in staat te zijn een course te beoordeelen; het niet-course-bezoekend publiek gelooft deze deskundigen (?), de goede naam is verloren, het publiek blijft weg en de paardensport raakt in discredit, zooals in ons land 't geval min of meer is.

Aan wie de schuld?

Aan die Vereenigingen, die zooveel mogelijk handicaps uitschrijven, niettegenstaande de bestuurders weten, dat dit systeem alleen de aanleiding is tot allerlei ongeoorloofde praktijken en daarmede den ondergang der paardensport in de hand werkt.

Waarom schrijven enkele Vereenigingsbesturen zooveel mogelijk handicaps uit? Om de zeer eenvoudige reden dat bij enkelen vóór- zit het doel, goede „zaken” te maken, d. i. zooveel mogelijk „geld” te ontvangen, al wordt hierdoor de „sport” bijzaak. De ondernemer van publieke vermakelijkheden exploiteert dus de sport ter wille van z'n portemonnaie — hij weet dat voor handicaps de meeste

inschrijvingen komen en hoe meer inschrijvingen des te meer inlegelden — en daàrom is het helaas enkelen juist te doen.

Dat de eigenaren gaarne hunne paarden in een handicap inschrijven is natuurlijk, en, van hun standpunt uit, volkomen te billijken. Eerstens worden in Holland over 't algemeen de grootste prijzen in handicap-draverijen uitgelooft; tweedens wil iedereen, als in elke loterij, zooveel mogelijk loten hebben, om zoodoende de kans, er met een prijs uit te komen, te vergrooten —; hierin ligt dan ook de reden van 't feit, dat in Nederland van denzelfden stal meermalen 6 paarden in een handicap ingeschreven staan, tegen 1 in een record-draverij.

Komt het lot evenwel uit met een „niet” dan ontstaat een gemopper van belang, dat zich uit in allerlei onzinnige praatjes omtrent de onkunde van den handicapper enz. — echter — tòch schrijven diezelfde mopperaars een volgende maal hardnekkig in een handicap van denzelfden z.g. „onkundigen” handicapper in; en zulks met de verwachting dat deze zich thans wel eens in *hun* voordeel zal vergissen omtrent de werkelijke snelheid van *hun* paard.

De bestuurders der Vereenigingen weten dit! — en ze handhaven de handicaps; zij weten, dat, zelfs al zouden de grieven tegen een opgemaakte handicap *werkelijk* juist zijn, dan toch de eigenaren *blijven* inschrijven en telkens hun *f* 10 en *f* 15 offeren voor een lootje met kans op den prijs.

Indien er door het D. C. van de N. H. en R. V. geen paal en perk gesteld wordt aan het uitschrijven van handicaps, zal dan ook altijd het reglementaire maximum op de programma's blijven voorkomen.

Handicaps kosten den eigenaren een schat van inleggelden . . . *ten bate* van de kas van den „ondernemer” en daarom is de laatste *tegen* afschaffing er van, al ondermijnt dit systeem de sport. Handicapnummers *kosten* aan de uitschrijvende vereenigingen niets; het komt zelfs meermalen voor dat 30 inschrijvingen à *f* 10 inkomen voor een nummer, waarin het bedrag der prijzen niet grooter is dan *f* 325.— een prachtzaak dus! — al is iedereen overtuigd dat dit systeem knaagt aan het leven onzer courses en onzer fokkerij!

\* \*

#### WAT IS EEN RECORD-DRAVERIJ?

WAAROM ZIJN RECORD-DRAVERIEN TE VERKIEZEN BOVEN HANDICAPS?

Reglementair is een record-draverij een draverij, waarin de paarden geplaatst worden naar hun record, d. w. z. op dien tijd die, behoudens vergoedingen, zooals de recordbepalingen aangeven, als *winnend* paard is gemaakt.

Bij heat-draverijen en bij het rijden in partijen geldt als record de snelste tijd, door den definitieven winner als eerst aankomende in een der heats of in een der partijen gemaakt.

Er zijn evenwel drie soorten van paarden, n.l. 1e. die een record gemaakt hebben, 2e. die nog geen record maakten omdat ze nimmer wonnen en 3e. paarden aan welke volgens jaarlijks vast te stellen record-bepalingen, een ouderdoms-record wordt toegekend.

Voor 1909 waren volgende recordbepalingen vastgesteld:

1. Met inachtneming van onderstaande bepalingen zal als record gelden de snelste erkende tijd, herleid op den afstand van 1 K.M., als 1e aankomende in eene draverij gemaakt.

Het record wordt dus berekend door den in die draverij totaal gemaakten tijd te deelen door het aantal K.M. van den doorloopen afstand.

Bij deze berekening zullen breuken van seconden naar boven worden afgerond.

2. Voor records, behaald sedert 1 Januari 1908 in draverijen, uitgeschreven met een minimum afstand van 2000 Meter of minder, zal 1 sec. worden vergoed. Bij de opname van deze tijden in de recordlijst zullen deze vergoedingen reeds in rekening gebracht zijn.
3. Slechts die tijden zullen worden erkend, welke opgenomen zijn door den officiëelen tijdopnemer der N. H. & R. V.
4. Aan alle bij de N. H. & R. V. geregistreerde paarden wordt een record toegekend volgens onderstaande bepalingen:

*Nederlandsche paarden* starten, zoolang geen beter record is behaald, als volgt:

3-jarige op een record van 2 min.;

4- en 5-jarige op een record van 1.55;

6-jarige en oudere op een record van 1.50.

*Amerikaansche paarden* zonder record starten, zoolang geen beter record is behaald, op 1.41 en *Amerikaansche paarden*, behoorende tot de 2.30 lijst, volgens onderstaande tabel:

2.30 tot 2.23 $\frac{1}{4}$ = 1.41	2.10 tot 2.08 $\frac{1}{4}$ = 1.35
2.23 " 2.20 $\frac{1}{4}$ = 1.40	2.08 " 2.06 $\frac{1}{4}$ = 1.34
2.20 " 2.17 $\frac{1}{4}$ = 1.39	2.06 " 2.04 $\frac{1}{4}$ = 1.33
2.17 " 2.14 $\frac{1}{4}$ = 1.38	2.04 " 2.02 $\frac{1}{4}$ = 1.32
2.14 " 2.12 $\frac{1}{4}$ = 1.37	2.02 " 2.— $\frac{1}{4}$ = 1.31
2.12 " 2.10 $\frac{1}{4}$ = 1.36	2 en beter = 1.30

*Duitsche, Oostenrijksche, Deensche, Italiaansche en Russische paarden* zonder record starten op 1.41; met record ontvangen zij eene vergoeding van 7 sec. op hun record, mits in een der bovenstaande landen gemaakt.

*Fransche paarden* zonder record starten op 1.41; met record ontvangen zij eene vergoeding van 2 sec. op hun gemaakt Fransch record. Voor een record, behaald op de banen te Nice, zal intusschen een vergoeding van 7 sec. worden toegekend.

*Belgische paarden* starten op het record in België gemaakt.

Paarden, welke, buiten het land hunner geboorte, in een der bovengenoemde landen of in Engeland hun record verbeteren — na toepassing, voor wat Engeland betreft, van eene vergoeding van 7 sec. en voor de overige landen van de vergoedingen, zooals zij hierboven zijn vastgesteld — zullen volgens dat record worden geplaatst.

Voor records, behaald sedert 1 Januari 1908 in Duitschland, Oostenrijk,

Denemarken, Italië, Rusland, Frankrijk, België en Engeland, in draverijen, uitgeschreven met een minimum afstand van 2000 Meter, zal bovendien eene vergoeding worden toegekend van 1 seconde. Overigens zullen geen vergoedingen worden erkend.

*Een record van de bovengenoemde Buitenlandsche paarden zal nimmer slechter kunnen zijn dan 1.41.*

Paarden, niet vallende onder een der bovengenoemde categorieën, starten op 1.30.

5. Bij de samenstelling der recordlijst in 1908 zal, voor Nederlandsche banen, de *maximum* record-verbetering voor één gewonnen draverij als volgt zijn:

voor Nederlandsche paarden, met een record vanaf 1.50 tot en met 1.42, 2 sec.

voor Nederlandsche paarden met een record van 1.41 of beter, 1 sec.;

voor Buitenlandsche paarden, met een record van 1.38 of beter, 1 sec.;

Nederlandsche paarden, met een record slechter dan 1.50, zullen in eens niet beter worden geplaatst dan 1.48.

Buitenlandsche paarden met een record slechter dan 1.38, zullen in eens niet beter worden geplaatst dan 1.38.

6. In alle draverijen, waarin eene record-grens als maatstaf wordt genomen, gelden bovenstaande bepalingen uitsluitend tot vaststelling van die grens.
7. In alle voorkomende gevallen, waarin bovengenoemde bepalingen niet voorzien, beslist het Draverij-Comité der N. H. en R. V."

Het *verschil* tusschen een record- en een handicap-draverij bestaat dus hierin, dat in een record-draverij een paard geplaatst wordt op zijn getoonden tijd *als winner* gemaakt, terwijl in een handicap-draverij rekening gehouden wordt met den getoonden tijd, ook *zonder* dat het paard gewonnen heeft; dit laatste is nu eene onbillijkheid die tegen het systeem-handicap getuigt, aangezien 't hierbij dus gebeuren kan dat een paard zonder iets te verdienen en toch een zeer snellen tijd toonend, daardoor een volgende maal in een handicap-draverij meer afstand zal krijgen, terwijl het *winnende* paard van eerst-bedoelde course, dat zijn besten tijd *niet* overtrof, een volgende maal op zijn ouden afstand blijft.

Tevens is 't onnoodig bij record-draverijen „trucs" toe te passen om een volgende maal een betere plaatsing te verkrijgen, immers bij record-draverijen wordt niet door één persoon en op onzekere gegevens de plaatsing der paarden bepaald; dientengevolge weet ieder eigenaar *zelf* vóóruit te bepalen op welken afstand het door hem ingeschreven paard komt te staan.

Of de eigenaar zijn paard al of niet in den wedstrijd zal doen mededingen hangt thans af alléén van de concurrentie en dus *niet*, zooals bij handicaps grootendeels 't geval is, van een al of niet slechte plaatsing door den handicapper.

Onder concurrentie verstaan we, dat er een of meer paarden

onder de ingeschrevenen voorkomen, die nog zóóveel tijd op hun record over hebben, dat daardoor anderen kansloos geworden zijn. B.v. een paard, met een record van 1.48, wint in 1.40 K.M.-tijd, dan start het een volgende maal in een record-draverij op 1.46 (reglementair is voor deze klasse van paarden de *maximum* recordverbetering op 2 seconden bepaald).

Iedereen weet dus dat dit paard nog 6 seconden op zijn record over heeft. Hoewel het niet zeker is dat het de snelheid van 1.40 in een volgende draverij zal toonen, heeft *toch* een ander paard met 1.46 record, doch slechts 2 seconden daarop over, tegen het eerstgenoemde paard geen kans van winnen; de eigenaar van het 2e paard zal dus hoogstwaarschijnlijk zijn inschrijving niet gestand doen en zooals de geijkte baanterm luidt: „blijft weg”.

Een belangrijke fout in het systeem record-draverijen is echter het volgende.

Reglementair wordt een 3-jarig paard een record toegekend van 2 minuten, doch een 3-j. kan *inééns* dit record verbeteren tot 1.48.

Een 3-j. dus, die op 2 min. start, heeft kans in *éénmaal* voor een prijs van f 250 12 seconden te verliezen; gebeurt dit en is 1.48 zijn grootste snelheid dan is hij daardoor vrijwel waardeloos geworden; immers, het systeem-handicap brengt voor dit paard mede dat de handicapper met den getoonden tijd van 1.48 rekening moet houden en bij het systeem record-draverij moet dit paard voortaan op 1.48 starten.

In beide soort draverijen heeft dit paard dus voorloopig afgedaan en zal de eigenaar, om weder een winkans te krijgen, zóólang moeten wachten — voor een handicap — totdat anderen, die even snel zijn als zijn paard, ongeveer *dienzelfden* tijd zullen hebben laten zien, en voor een record-draverij — totdat deze paarden in een willekeurigen wedstrijd een record van 1.48 gemaakt zullen hebben.

't Gevolg hiervan is, dat onafhankelijk van oneerlijke nevenbedoelingen menig eigenaar zijn paard, ook al heeft het kans, *niet* laat uitrijden — en al is „niet uitrijden” reglementair verboden, toch voelen we met den eigenaar mede, dat f 250 voor 12 sec. verbetering, geen vergoeding is.

Daarom is het systeem *prijzen-draverijen* te prefereeren boven handicap- en record-draverijen, want in een *prijzen-draverij* zou het bovenaangehaalde paard niet kansloos geworden zijn; daarin kan alleen afstandsvermeerdering ontstaan door het gewonnen bedrag van f 250, en deze dus onafhankelijk blijven van den daarbij getoonden tijd — althans als er geen uitsluiting plaats heeft door 't bepalen van een recordgrens. — Die recordgrens is dan ook een der fouten die o. i. in den vervolge ondervangen dient te worden.



HOE DENKT MEN IN 'T BUITENLAND OVER HANDICAPS EN RECORD-DRAVERIJEN? DOOR WELK SYSTEEM WENSCHT MEN DEZE DRAVERIJEN TE VERVANGEN? DOOR PRIJZEN-DRAVERIJEN?

In het belangrijkste Duitsche vakblad op 't gebied van draverijen kwam eenige weken geleden een vergelijkende studie tusschen handicaps-, record- en prijzen-draverijen voor, die wij hieronder laten volgen:

„Reeds ongeveer gedurende 2 jaren wordt in Duitschland van verschillende zijden het idee geopperd om het systeem record-vergoedingen af te schaffen. Naar aanleiding daarvan is een nieuw record-vergoeding-systeem in werking gesteld, dat eveneens bewezen heeft practisch niet te kunnen voldoen en waarvoor het tijd wordt dat het zoo spoedig mogelijk verdwijnt.

Het record-vergoeding-systeem werkt nadeelig op de draversport; de draverstallen worden erdoor onder een eigenaardige voogdij gesteld; 't geeft aanleiding tot onregelmatige draverijen en hindert de eigenaren in 't nemen hunner beschikkingen; kort gezegd wordt door dit systeem de draverij een hazardspel, want niemand weet waaraan hij zich te houden heeft en aan welke zware verliezen hij blootstaat als een beetje zuiver geluk hem niet helpt.

Record-vergoeding is inderdaad een systeem dat slechts *den schijn* heeft goed te zijn, en die schijn is zoo bedriegelijk dat de vereeniging der Duitsche draveigenaren en fokkers er tot nu toe ingevlogen is. Zulks mag algemeen verwondering wekken.

Op 't einde van 't draverseizoen blijft dan ook alles juist zooals 't bij 't begin was; alleen zijn er gevolgen ontstaan, waarvan wij er om der merkwaardigheidswille hier eenige laten volgen:

De Derby-winner *Glückstern* gaat thans in een recorddraverij met *Nimbus* gelijk van start en zelfs moet *Nachtwandlerin*, die gedurende het geheele jaar van de superioriteit van beide genoemde hengsten heeft moeten lijden, op grond van het beruchte vergoedings-systeem thans beide hengsten nog een seconde voorgeven! Zoo is ook het feit dat *Goudster* het geheele jaar door zonder tegenstand heeft kunnen wandelen, een gevolg van het nieuwe record-vergoeding-systeem.

Feiten die bij *Prijzen-draverijen* (afstanden volgens gewonnen geld) niet zouden *kunnen* voorkomen!

*Prijzen-draverij* verdient beslist de voorkeur boven record-vergoeding-systeem.

Bij *Prijzen-draverijen* kan elkeen den toestand overzien, bijtijds weet men zijne beschikkingen er voor te nemen, het systeem maakt de sport veel belangwekkender, omdat men zonder gevaar voor „seconden-verlies” rijden kan en door dit alles zal de liefhebberij sterk moeten toenemen.

De draverijen voor 2-jar. alleen leveren reeds het bewijs van het rationeele van ons beweren, ook al zouden we de afstanden raar gewonnen geld anders ingedeeld wenschen. <sup>1)</sup>

Thans onder de gegeven omstandigheden kan men, hoe treurig dit ook zij, niemand kwalijk nemen wanneer hij, rekening houdend met eigen belang, zijn paard niet laat uitrijden en voor den wantoestand kan moeilijk iets anders verantwoordelijk gesteld worden, dan het ongelukkige record-vergoeding systeem zelve; door dit systeem wordt een duidelijk overzicht belemmerd, en de hoofdvereischte waaraan elke sportuiting moet voldoen, bestaat dus bij 't record-vergoeding-systeem niet, en dit is de hoofdreden waarom de goede naam van de Draversport in gevaar komt.

't Is hoog noodig dat we na afloop van dit seizoen onze draversport inrichten naar het eenige goede en juiste systeem waarmede de Oostenrijkers hunne programma's samenstellen.

Alleen het systeem *Prijzen-draverijen* kan behoorlijke oplossing in de draversport brengen; de invoering ervan kan moeilijk op bezwaren stuiten en eerst na invoering ervan zal onze draversport op gezonde grondslagen berusten en werkelijk in bloei toenemen.

De vele handicaps <sup>2)</sup>, die nog aan onze draversport knagen, zullen bij invoering van *Prijzen-draverijen* tot een minimum worden beperkt, indien ze niet geheel overbodig zullen blijken.

De voor de sport zoo verderfelijke en jammerlijke vraag van het publiek „gaat hij er vandaag voor, of gaat hij niet” zal niet meer gehoord worden, en eindelijk zal dan 't publiek getuige kunnen worden van ernstige wedstrijden en verrichtingen. De geheele draversport zal een gezonde beteekenis krijgen en als zoodanig beoordeeld worden.

Ook voor de fokkerij zal 't *Prijzen-draverij-systeem* van belangrijken invloed worden. De klasse van middelmatige dravers zal dan tevens in de gelegenheid komen op goedkoopere wijze aan 't dekken zijner onkosten te geraken en de eigenaren zullen niet meer hun heil behoeven te zoeken in Heerrijder- en Amateurs-draverijen <sup>3)</sup>, iets wat zij thans wel doen, omdat volgens het record-vergoeding-systeem de te winnen prijzen niet in verhouding staan tot de waarde van het seconde-verlies dat een paard zich dikwerf op den hals haalt zonder voordeel.

De grootste toegevendheid, waarmede de Comité's thans nog dikwijls dienen op te treden en welke door 't publiek voor kortzichtigheid wordt gehouden, is dan tevens onnoodig, want een achteraan boemelen, zooals

<sup>1)</sup> Deze proef werd voor 't eerst dit jaar genomen.

<sup>2)</sup> Het is in Duitschland de gewoonte dat de voornaamste vereenigingen in hun programma, bestaande uit 7 à 8 draverijen, gewoonlijk slechts 1 handicap opnemen. Dit noemt men veel. Teekenend!

<sup>3)</sup> In dit soort draverijen worden geen tijden opgenomen, dus kan een paard daarin zijn record niet verbeteren.

't thans dagelijks waar te nemen valt, kan nauwelijks meer mogelijk zijn, immers een te groot verschil met den getoonden besten tijd valt onmiddellijk op en de schuldige kan direct ter verantwoording worden geroepen.

Het oude record-vergoeding-systeem moet vallen en worden vervangen door *Prijzen-draverijen*, indien de draverijen werkelijk deugdzame waarde zullen bezitten.

\* \*

WAT IS EEN PRIJZEN-DRAVERIJ?

WELKE GEVOLGEN ZIJN VAN DE INVOERING VAN HET SYSTEEM-PRIJZEN-DRAVERIJ TE VERWACHTEN?

HOE WERD DIT SYSTEEM TOT NU TOE IN NEDERLAND TOEGEPAST?

WELKE ZIJN DE FOUTEN EN GEBREKEN VAN HET HUIDIGE SYSTEEM?

Eene **prijzen-draverij** is een draverij waarbij de paarden uitsluitend geplaatst worden naar gewonnen prijzen of naar gewonnen geld; daarbij kan intusschen belasting worden gegeven voor leeftijd en ontheffing voor niet-gewonnen prijzen of geld.

Onder **prijs**, zonder meer, wordt verstaan 1e prijs.

Onder **gewonnen geld**, zonder meer, wordt verstaan het gezamenlijk bedrag aan eerste en mindere prijzen behaald.

Gewonnen **cups** worden hierbij berekend naar hunne gepubliceerde waarde.

Uit deze reglementaire omschrijving blijkt dat 't systeem *Prijzen-draverij* lijnrecht staat tegenover 't systeem handicap- en record-draverij, omdat bij *Prijzen-draverijen* uitsluitend rekening gehouden wordt met gewonnen gelden en prijzen, zonder meer, en de handicaps en records, vooral handicaps, uitsluitend berusten op getoonden tijd.

Toen 4 jaar geleden de eerste beschouwingen over het invoeren van het systeem *Prijzen-draverij* verschenen, hoofdzakelijk ter vervanging van handicaps, is dit systeem dan ook reglementair mogelijk gemaakt en heeft daarbij de bedoeling voorgezeten de fokkerij van dravers aan te moedigen door den fokkers van Nederlandsche paarden zooveel mogelijk voordeel te bieden.

Die voordeelen waren: 1<sup>o</sup>. dat den fokkers een zekere waarde voor de door hun gefokte dieren werd gegarandeerd naar gelang van hun snelheid; daartoe werden gedurende 4 maanden uitsluitend voor 3-j. paarden verplichtend gesteld courses, waarbij alléén rekening gehouden werd met gewonnen gelden of prijzen; 2<sup>o</sup>. werden in het Regl. de artt. 100 en 103 opgenomen, luidende:

„Nederlandsche ruims van 7 jaar en ouder zijn van alle draverijen, uitsluitend uitgeschreven voor Nederlandsche paarden, uitgesloten.

„Vanaf 1 Januari 1910 zijn deze ruims van alle draverijen uitgesloten.

„Nederlandsche merriën van 7 jaar en ouder, mogen na 1 Januari 1910

„niet meer aan draverijen deelnemen,

„Nederlandsche hengsten van 7 jaar en ouder, mogen vanaf 1 Januari

„1910, alleen na 1 Juni deelnemen aan draverijen, onder voorwaarde „echter, dat zij bovendien door de Rijkscommissie tot hengstenkeuring „zijn goedgekeurd en in het loopende jaar tenminste 15 merriën hebben „gedekt.

„Alle na 1 Maart 1903 ingevoerde Buitenlandsche ruins zijn van deelneming aan de draverijen uitgesloten.

„Na 1 Januari 1908 zijn alle Buitenlandsche ruins van deelneming „uitgesloten,

„Buitenlandsche merriën van 10 jaar en ouder mogen na 1 Januari 1910 „niet meer aan draverijen deelnemen.

„Buitenlandsche hengsten van 7 jaar en ouder mogen, vanaf 1 Januari „1910, alleen na 1 Juli deelnemen aan draverijen, onder voorwaarde „echter; dat zij bovendien door de Rijkscommissie tot hengstenkeuring „zijn goedgekeurd en in het loopende jaar tenminste 15 merriën hebben „gedekt.”

Door deze artikelen <sup>1)</sup> werd het doel beoogd, dat voor de jonge dieren, die in 1910 in de baan zouden kunnen komen (als de fokkerij vooruitging) gelegenheid te over zou bestaan geld te verdienen door de oudere uitgereden paarden, het struikelblok voor het aanmoedigen van zooveel mogelijk jonge paarden in de baan te brengen, op te ruimen.

De fokkers, steunende op deze bepalingen, legden zich toe op 't fokken van dravers en jaarlijks nam het aantal geregistreerde veulens en ook 't deelnemen aan de draverijen voor 3-j. paarden toe.

In 1905, '06, '07 en '08 werden er respectievelijk 98, 129, 146 en 234 veulens geregistreerd; de deelname der 3-jarigen in 1905, '06, '07 en '08 bedroeg resp. 25, 26, 41 en 48. Dit alles wijst op vooruitgang, terwijl ook de 2-jarigen in 1909 toonen een collectie van zeer goede qualiteit te zijn.

Dit goede resultaat van vooruitgang der Nederl. fokkerij is verkregen door de invoering van het systeem *Prijzen-draverij* en van het feit dat sinds 1906 de vereenigingen verplicht waren gedurende de maanden Mei, Juni, Juli en Aug. op elke meeting een nummer voor 3-j. inlanders uit te schrijven.

De toepassing van het systeem *Prijzen-draverij* in ons land is echter nog te wispelturig, om vruchtbaar te kunnen werken en de voor fokkers gewenschte voldoende zekerheid te geven om met een goed paard naar verhouding van zijne snelheid geld te verdienen.

Thans bestaan nog de navolgende oorzaken tot onvoldoende zekerheid:

<sup>1)</sup> Op de jaarlijksche bijeenkomst van eigenaren en fokkers van dravers met het Draverij-Comité der N. H. & R. V. op 19 Dec. '09 zijn deze artt. echter niet gehandhaafd, doch uit het reglement op de draverijen vervallen, nadat vooraf tot beperking van handicap-draverijen was besloten, waardoor de winkans der oudere paarden aanmerkelijk werd ingekrompen.

1<sup>o</sup>. dat er gewerkt wordt met belastingen en ontheffingen, zooals het den maker der programma's zelf goeddunkt;

2<sup>o</sup>. dat er te veel mogelijkheid gelaten wordt om programma's uit te schrijven, waarbij het verkrijgen van een zoo groot mogelijk aantal *inschrijvingen* — onverschillig of dit ten bate van sport en fokkerij is — op den voorgrond treedt;

3<sup>o</sup>. dat er bepalingen gemaakt worden om snelle paarden met minder snelle bijeen te brengen, die oogenschijnlijk zóó vreemd klinken dat de inschrijvers ze niet goed vertrouwen.

Die onzekerheid veroorzaakt in de toepassing van het huidige systeem *Prijzen-draverij* fouten en gebreken, welke de ontwikkeling ervan in 't belang van sport en deelname aan de draverij tegenhouden.

Die fouten zijn:

1<sup>o</sup>. Er bestaat geen voorschrift waarbij de hoegrootheid van de te geven belasting is bepaald;

2<sup>o</sup>. er bestaat geene bepaling waarbij de te verleenen minimum- en maximum-ontheffing is voorgeschreven;

3<sup>o</sup>. er bestaan geen aaneengeschakelde series prijzen-draverijen voor paarden van 3-, 4-, 5- en 6-j. leeftijd;

4<sup>o</sup>. er bestaan geen klassen van prijzen-draverijen;

5<sup>o</sup>. er is niet bepaald dat in prijzen-draverijen gemaakte records ongeldig zullen zijn;

6<sup>o</sup>. er is niet bepaald op welk record een paard moet starten in een record-draverij, zoolang het geen bepaald bedrag gewonnen heeft.

#### ONTWERP VOOR EEN NIEUW SYSTEEM PRIJZEN-DRAVERIJ.

Wij hebben hierboven als fouten van het huidige systeem genoemd:

1e. *er bestaat geen voorschrift waarbij de hoegrootheid van de te geven belasting is bepaald;*

2e. *er bestaat geene bepaling, waarbij de te verleenen minimum- en maximum-ontheffing is voorgeschreven.*

Waarom en hoe dienen deze fouten ondervangen te worden?

De willekeur waarmede thans belasting gegeven kan worden veroorzaakt dat er geen waarborg bestaat dat een paard met snelheid eenige kans van winnen heeft in een *Prijzen-draverij*.

De waarde van een snel paard is afhankelijk van diens kans op winnen; de belastingen werden tot nu toe echter zoodanig toegepast dat de beste paarden in dit soort draverijen te spoedig van mededinging werden uitgesloten.

Om aan dezen ongewenschten toestand een einde te maken dient o. i. te worden bepaald:

— Wat betreft de *hoogte* der *belasting*;

- a. in draverijen met min. afstand van 1600—2000 M. mag niet meer dan 20 M. voor iederen gewonnen 1en prijs —
- b. in draverijen met min. afstand van boven 2000 M. mag niet meer dan 25 M. voor iederen gewonnen 1en prijs —
- c. voor iederen gewonnen 2en of 3en prijs mag, onverschillig de afstand, niet meer dan 10 M. —
- d. voor iedere *f* 100 moet en mag niet meer dan 10 M. belasting worden gegeven;
- e. de leeftijd blijft bij 't bepalen van den afstand en de belasting buiten rekening.

Wat betreft de *hoogte* der *ontheffing*:

- a. voor het niet winnen van een 1en prijs mag niet meer dan 25 M. —
- b. voor het niet winnen van een 1en of 2en prijs mag niet meer dan 35 M. —
- c. voor het niet winnen van eenig bedrag mag niet meer dan 50 M. —

ontheffing gegeven worden;

d. de leeftijd blijft bij 't bepalen van de ontheffing buiten rekening.

3e. *Er bestaan geen aaneengeschakelde series van prijzen-draverijen voor paarden van 3-, 4-, 5- en 6-j. leeftijd.*

Thans worden er *prijzen-draverijen* uitgeschreven enkel voor 3-j. paarden in de maanden Mei, Juni, Juli en Augustus.

Voor en na deze maanden komen er af en toe op de programma's voor: *prijzen-draverijen* voor paarden van 3- en 4-j., van 4- en 5-j. en van 3-, 4- en 5-j.

Door de uitsluiting der 7-j. en oudere Nederl. paarden in 1910, zijn er het volgende jaar de 3-, 4-, 5- en 6-j., dus 4 generaties, die aan *prijzen-draverijen* kunnen deelnemen.

Billijkheidshalve dient aan de eigenaren dezer paarden de *zekerheid* te worden gegeven in een der vier klassen, waarin wij de *prijzen-draverijen* wenschen verdeeld te zien, te kunnen mededingen.

Hiermede is dan tevens bereikt dat de verplichte courses voor 3-j. van de programma's kunnen worden afgevoerd zonder die klasse van paarden te benadeelen.

Bovendien komen de tegenvallers in de fokkerij hiermede eveneens in de gelegenheid wat haver te verdienen en zijn dus niet, zooals tot nu toe het geval was, vanaf de geboorte een strop voor hun eigenaar.

In verband met een en ander zal er bepaald moeten worden:

- a. Vanaf 1 Maart tot ultimo November is het verplichtend een vierde klasse *Prijzen-draverij* te houden voor Nederl. paarden van 3-, 4-, 5- en 6-j.;

b. Vanaf 1 Sept. tot ultimo Nov. is het verplichtend een **derde** klasse *prijzen-draverij* te houden voor Nederl. paarden van 3-, 4-, 5- en 6 jaar;

c. Vanaf 1 Maart tot ultimo November mogen naast de onder sub a en b verplichtend gestelde draverijen op de programma's voorkomen een **tweede** en of **eerste** klasse *prijzen-draverij* voor Ned. paarden van 3-, 4-, 5- en 6 jarige.

4e. *Er bestaan geen klasse van prijzen-draverijen.*

De slechte deelname aan de *prijzen-draverijen* zijn o. i. te wijten aan het feit dat onze 3-j., wat klasse aangaat, te veel uit elkaar loopen; daardoor is bijna altijd zeer spoedig de winner aan te wijzen. De fokkers van de minderwaardige dieren, die toch evenveel, zoo niet meer, kosten aan verpleging enz., moeten thans dus wachten totdat de betere zooveel verdiend hebben, dat ze geen kans meer hebben in *prijzen-draverijen*.

Doch dan zijn vaak de thans reglementair bepaalde maanden, **waarin** dit soort draverijen moeten gehouden worden, verstreken, en bieden de volgende jaren den eigenaren geen gelegenheid meer — door 't record volgens ouderdom — om met de, gedurende hun 3-j. leeftijd kansloos gebleven, paarden nog iets te verdienen.

Door het verdeelen van de 3-, 4-, 5- en 6-j. paarden in klassen naar gelang van gewonnen gelden, bestaat dit niet en zal b.v. een paard van 5-j. leeftijd, dat nog geen f 1500 gulden gewonnen heeft in de **vierde** klasse *blijven* totdat het dit bedrag bereikt heeft.

Wij stellen voor de 4 generaties in ondervolgende **vier** klassen te verdeelen, met de bedoeling aan ieder paard zooveel mogelijk kans te geven zijn haver te verdienen, en zodoende ook onze paardenfokkerij te steunen.

a. In de **vierde** klasse zijn alléén paarden toegelaten die nog geen f 1500 gewonnen hebben en mogen er geen uitsluitingen plaats hebben, onder welken vorm dan ook;

b. in de **derde** klasse zullen paarden, die tot en met of minder dan f 1500 gewonnen hebben van start gaan;

c. in de **tweede** zullen paarden die tot en met of minder dan f 2500 gewonnen hebben van start gaan;

d. in de **eerste** klasse zullen paarden, die tot en met of minder dan f 4000 gewonnen hebben van start gaan;

e. uitgesloten zullen zijn in de 4e kl., paarden die f 1500 of meer gewonnen hebben.

Uitgesloten zullen zijn in de 3e kl., paarden die f 2500 of meer gewonnen hebben.

Uitgesloten zullen zijn in de 2e kl., paarden die f 4000 of meer gewonnen hebben.

Uitgesloten zullen zijn in de 1e kl., paarden die f 6000 of meer gewonnen hebben.

5e. *Er is niet bepaald dat in prijzen-draverijen gemaakte records ongeldig zijn.*

6e. *Er is niet bepaald op welk record een paard moet starten in een record-draverij, zoolang het geen bepaald bedrag gewonnen heeft.*

Door het gelden der gemaakte records in deze draverijen zijn ze evenmin als handicap- en record-draverijen tot hun recht gekomen, d. w. z. de deelname was dikwerf beperkt uit angst voor record-verbetering, en moet deze vrees verdwijnen. Dit is te verkrijgen door een systeem-prijzen-draverij in te voeren, waarbij bepaald wordt dat deze gemaakte records niet gelden, en op ieder programma prijzen-draverijen te doen voorkomen. De eigenaren hebben dan alleen rekening te houden met het door hun paard gewonnen geld en kunnen de paarden uitgereden worden zonder eenig gevaar dat ze door record-verbeteringen waardeloos worden gemaakt.

Het is gerechtvaardigd te zeggen, dat bij alle in ons land bestaande systemen record-vrees de boventoon voert. Dit kan men afleiden uit het feit dat in het najaar, als de banen zwaar zijn en record-verbeteringen tot de zeldzaamheden behooren, de grootste velden gezien worden en de strijden 't belangrijkste zijn.

Men moet de eigenaren en de fokkers waarde geven voor de snelheid van een door hen gefokt dier, door niet hen de risico te laten dragen welke de sport ondermijnen en onvermijdelijk ten gronde zullen richten.

Door naast sub 4 en 5 der **record-bepalingen** voor *prijzen-draverijen* ondervolgende bepalingen op te nemen, wordt o. i. verkregen dat iederen eigenaar weet welken prijs hij voor een paard betalen kan en geeft het den fokkers zekerheid en waarborg dat door het beste fokmateriaal in te voeren zij geen risico loopen het daaraan bestede geld te verliezen.

a. Aan alle bij de N. H. en R. V. geregistreerde paarden wordt een record toegekend, waarop deze paarden moeten starten in record-draverijen, volgens onderstaande bepalingen;

b. Nederlandsche paarden starten, zoolang door hen geen f 1500 gewonnen is, op een record van 1.55;

c. Zoodra door hen meer dan f 1500 doch nog geen f 2500 gewonnen, is op een record van 1.50;

d. Zoodra door hen meer dan f 2500 doch nog geen f 4000 gewonnen, is op een record van 1.45;

e. Zoodra door hen meer dan f 4000 doch nog geen f 6000 gewonnen, is op een record van 1.41;

f. bij de samenstelling der record-lijst in 1910 zal voor Neder-



landsche banen de maximum record-verbetering voor een Nederlandsch paard, dat f 6000 of meer gewonnen heeft, telkens slechts één seconde kunnen zijn.

CONCLUSIE.

Wij meenen in dit artikel duidelijk te hebben uiteengezet de gronden waarop onze overtuiging berust dat, in 't belang van eigenaren, goede sport en fokkerij:

1e. *Handicaps* zoo **min** mogelijk moeten uitgeschreven worden.

2e. *Prijzen-draverijen* zoo **veel** mogelijk op de programma's dienen voor te komen; bij de samenstelling daarvan is het wenschelijk dat de *indeeling in klassen*, volgens gewonnen bedragen, met belastingen en ontheffingen, zooals boven aangegeven is, toegepast worden.

3e. *Record-draverijen* worden in hoofdzaak uitgeschreven alleen voor die paarden, die een record van 1.41 en beter hebben.

Indien de Nederlandsche draversport in deze banen geleid wordt, kan niet anders dan hare gezonde ontwikkeling daarvan het gevolg zijn; bovendien zal dan voor de thans menigvuldig voorkomende gewilde of onwillekeurige onbillijkheden en fraude geen gelegenheid meer bestaan, en kan dus de verleiding om uit zucht naar winst onwaardige sport te veroorzaken, haar verderfelijken invloed niet langer op de Nederlandsche banen doen gelden.

(Ter toelichting werd dit artikel in no. 51 „Het Paard" '09 vervolgd met „Staten en voorbeelden van indeeling in klassen".) M. C. C.

---

OVER ZUIVER DRAVEN IN DE BAAN EN DE BEOOR-  
DEELING DAARVAN DOOR HET PUBLIEK EN  
HET DRAVERIJ-COMITÉ.

Opmerkingen en uitingen van verbazing en ontstemming, die men tijdens een draverij meermalen uit het publiek hoort opgaan, gronden den twijfel of er onder de aanwezigen nog niet te velen zijn die het zuivere draven van den onzuiveren draf niet van elkaar weten te onderscheiden.

Ook onder Sportverslaggevers der Nederlandsche dagbladen schijnt 't voor te komen dat een juiste kijk op de verrichting van een draver te wenschen overlaat; iets wat niet erg zou zijn indien diezelfde personen zich dan ook van „beoordeeling" en derhalve in de 1e plaats van „veroordeeling" eener beslissing onthielden. Dit

laatste is nog vaak niet 't geval en als de officiële uitslag van de draverij niet klopt met hetgeen zij, al of niet *zakelijk* belanghebbend, ervan verwachten, dan wordt de bescheidenheid, die verband diende te houden met niet-technisch-op-de-hoogte-zijn vergeten, en dergelijke personen worden soms samenstellers, soms navertellers, doch in ieder geval uitgevers van „sprookjes”, die minder kinderlijk onschuldige gevolgen hebben dan 't opdisschen van Moeder-de-Gans-verhalen; er schijnen er onder de Nederlandsche Sportverslaggevers te zijn, die hunne verantwoordelijkheid vergeten als vormers en verspreiders van een deel der publieke opinie; we achten dit jammer voor de beoordeeling van een sport, die, omdat de Nederlander geen paardenman is, in Nederland nu eenmaal toch nooit zich in de algemeene belangstelling zal verheugen.

De draf is een gang, waarbij de beenen van het paard zich twee aan twee, diagonaalsgewijze, gelijktijdig bewegen, althans in normale omstandigheden.

De snelheid van den draf wordt hoofdzakelijk geleverd door de stuwkracht der achterbeenen, d. i. door het strekken der zich beurtelings gebogen onder-plaatsende achterbeenen.

Bij harddravers nu heeft dit beurtelings onderzetten der gebogen achterbeenen zéér ver naar *voren* plaats; zóóver dat de achterhoef aanhoudend kans heeft de ballen of verzenen, van den gelijkzijdigen voorhoef te raken, dan wel zich het voorbeen te kneuzen op een plek tusschen de knie en den voet: het paard „vangt zich”. Om verwonding te voorkomen worden de hoeven met caoutchouc- of lederen manchetten beschermd en het gedeelte van het voorbeen onder de knie met „kousen” van verschillend materiaal en samenstelling.

Hoe sneller een paard draaft, des te verder grijpen in den regel de achtervoeten naar voren; dit naar voren plaatsden der achterhoeven voert het paard, om daarbij de kans op pijnlijke kneuzing te ontloopen en toch een grooten pas te maken, op verschillende wijzen uit, o. m.:

1<sup>o</sup>. door zich te spreiden, d. w. z. van achteren min of meer „wijd” te gaan, zoodanig dat in snellen gang de achtervoeten zich niet in het spoor van den gelijkzijdigen voorvoet plaatsen, doch zijwaarts, buiten en beiden evenver voorwaarts daarvan;

2<sup>o</sup>. door zich niet zóóveel te spreiden, doch door het *bijtijds* van den grond heffen van een voorvoet de plaats vrij te maken om den gelijkzijdigen achterhoef recht en beiden evenver vooruit te kunnen neerplaatsen.

Bij bovengenoemde wijzen van evenver vooruitbrengen kan de draf, in zeer snel tempo, zuiver blijven; worden de achtervoeten anders neergezet dan wordt in snellen gang de draf onzuiver.

In gewonen rustigen draf op een harden weg hooren we duidelijk het *gelijktijdig* neerzetten van een voor- en achtervoet; in den zadel op een normaal dravend paard *voelen* we dat *gelijktijdig* neerzetten van elke diagonaal en kunnen we, daardoor, z.g.n. „Engelsch dravend”, elk diagonaal paar beenen naar willekeur met onzen zit belasten. Zoodra een harddraver zijn *gang* aanneemt, is 't met dat *zuiver gelijktijdig* neerzetten van een diagonaal-voor- en achtervoet gedaan; bij sommigen is het dan heel kort na elkaar neerzetten van een diagonaal-voor- en achtervoet te zien en te hooren, bij *allen* is het onder den zadel te voelen, en Engelsch draven op een harddraver „in gang” is door de verbreking van het *absoluut* gelijktijdig neerzetten van een diagonaal voor- en achtervoet onmogelijk geworden.

De harddraver in gang, de een meer de ander minder, zet niet *gelijktijdig* twee paar voeten neer, maar elk diagonaal paar voeten wordt zeer kort na elkaar op den grond geplaatst; bij sommige dravers kan men op den harden weg in gang niet meer tellen 1—2, 1—2, doch hoort men 1-naslag — 2-naslag, 1-naslag — 2-naslag.

Dit neerzetten der voeten geschiedt bij een *zuiveren* draver absoluut regelmatig, en op die regelmatige volgorde in het neerzetten der beenen berust dan ook de beoordeeling van het al dan niet zuiver en correct gaan van een harddraver in draverijen.

De meeste dravers, zoolang niet het uiterste van hen gevergd wordt, behouden die zuivere regelmaat in den draf — wordt de gang tijdens den wedstrijd te véél versneld, dan wordt voor vele dravers de grens van hun vermogen om de beenen regelmatig te blijven bewegen, en de achterbeen evenver voorwaarts te brengen, overschreden; dan ontstaat er óf *onzuiver draven* óf *galop*.

De snelheid en regelmaat van de drafbeweging wordt geleverd door het regelmatig en gelijkmatig stuwen der achterbeen; elke onregelmatigheid in den gang, elke overversnelling verraadt zich dan ook door eene onregelmatigheid in de beweging dier achterbeen ten opzichte van elkaar.

Vele dravers, zoodra het te hard gaat, „veranderen den pas”; ieder, die exerceeren geleerd heeft, weet de beteekenis van deze uitdrukking — nu eens is het 't linker, dan weer het rechterachterbeen dat, versneld aangetrokken, de pasverandering uitvoert. Indien dit pas-veranderen dikwerf en in snellen gang gebeurt, dan is de galop gewoonlijk het gevolg; we merken dit „pasveranderen” dikwijls bij temperamentvolle paarden op. Bij anderen toont zich het overijlen, het niet zuiver draven, door een sneller vooruitbrengen, een sneller bijtrekken van steeds hetzelfde achterbeen. Sommige paarden doen dit steeds met het rechter, anderen steeds met het linkerachterbeen; daardoor ontstaat een gang waarbij de eene

heup steeds hooger schijnt dan de andere, zoodat de toeschouwer, die niet beter weet, gelooft dat 't paard aan één der beide achterbeenen kreupel is. Door dit ongelijkmatig gebruiken der achterbeenen wordt de draf onzuiver zonder in galop te ontaarden. Deze laatste wijze van onzuiver draven komt zeer veel voor, en is voor het groote publiek het moeilijkst te onderkennen.

Het spreekt vanzelf dat paarden die op deze wijze onzuiver gaan, niet zoo gunstig beoordeeld mogen worden als zij, die correct, vierkant en regelmatig gaan, d. i. *zuiver* draven. Eveneens spreekt het van zelf dat een paard als draver een véél hogere waarde bezit wanneer het bij de ontwikkeling van zijn grootste snelheid zuiver *blijft* draven, dan een die reeds op een bepaalde snelheidsgrens in *onzuiver* draven vervalt. In verband daarmee is het de plicht van elk draverij-comité er voor te waken dat aan een zuiver dravend paard gewaarborgd is, dat een snellere concurrent hem niet den prijs afsnoept, zoodra die meerdere snelheid verkregen werd door onzuiveren draf.

\*  
\* \*

Naast bovengenoemde onregelmatige dravers bestaat de klasse van paarden, die over 't algemeen vierkant draven, doch zoodra hun snelheidsgrens in draf bereikt is, niet *onzuiver* in gang worden, doch galoppeeren.

Dit zijn de minste in aantal, doch deze minderheid wordt door het groote publiek veel beter opgemerkt dan die paarden, welke onzuiver *draven* en *daarom* gediskwalificeerd worden; hoe dikwijls hoort men niet naar aanleiding van disqualificatie op grond van onzuiveren draf: „hoe is 't mogelijk, dat paard heeft toch heelemaal niet galoppeerd of gesprongen”.

Wordt een paard dat galoppeerde er nu eens *wel* dan weer *niet* uitgezet, dan wekt dit verbazing, bij hen die niet weten dat er een groot onderscheid bestaat tusschen een rijder die zijn paard galoppeeren laat om daardoor terrein te winnen, zich dus ten koste van anderen een voordeel tracht toe te eigenen, en den rijder, die, zoodra zijn paard springt, moeite doet het te „zetten”, het in te houden en weer in zuiveren draf te brengen. Een rijder die zijn galoppeerend paard volgens voorschrift onmiddellijk tracht te „zetten” en het daartoe min of meer moet terugnemen, *wint* niet maar *verliest* terrein, en raakt per slot, als dit dikwijls gebeurt, van zelf uit de course; gebeurt dit „wegspringen” slechts enkele keeren en wordt dit door den rijder direct telkens gecorrigeerd, dan zou straffen onbillijk zijn!

Er zijn paarden die slechts af en toe in galop vallen en, door de kundige hand van een geoefend rijder, reeds na den tweeden sprong weer in draf gebracht zijn zonder terrein verloren te hebben;

enkelen hebben het zelfs zóóver gebracht dat zij door die enkele galopsprongen telkens terrein winnen. *Zulk* een paard zal door het draverijcomité, zoodra het enkele keeren galoppeert, gediskwalificeerd worden, en terecht, want *dit* galoppeeren, hoe kort telkens ook van duur, brengt *voordeel*, in geen geval *nadeel* voor de plaatsing in de draverij-course mede.

Het oog van het comité moet dus zeer geoefend zijn, en zulks is gewoonlijk ook het geval; doch door 't minder geoefende oog van het publiek ontstaat te dikwijls een verkeerde kritiek ten koste van het draverij-comité, dat boven en behalve het kunnen „zien” van dravers nog steeds rekening te houden heeft met alles wat, buiten het paard zelve, invloed kan hebben op zijn wijze van gaan; is de baan, b.v. door hevige regens, week en zwaar en beoordeelt het draverij-comité in verband daarmee het zuiver draven en in draf blijven niet zóó streng als zulks op een droge goede baan van dezelfde paarden geschieden zou, dan roepen de „stuurliu aan den wal”: 't comité heeft zich laten influenceeren, anders zou X of Y niet hebben kunnen winnen. Had echter het comité b.v. bij ongunstige bodemgesteldheid even streng beoordeeld als op effen, harde, droge baan, dan zou „men” geroepen hebben: „hoe is 't mogelijk, dat bij zulke slechte baangesteldheid zóó'n strenge maatstaf aangelegd wordt”.

Kortom, hoe ook de beslissing van af den rechterstoel uitgesproken wordt, nooit is de instemming volmaakt; de een moppert omdat hij zijn penninkske bond aan het been dat onregelmatig ging en hij daardoor verloor, terwijl de ander die zijn dubbeltje plaatste op een der laatst binnen komende paarden, dat echter een goede verrichting te zien gaf, in zijn vuistje lacht en zegt: „dat hebben de Oomes daarboven 'm netjes gelapt” — en zeer velen, te velen, zijn onmiddellijk klaar met hun oordeel over de beslissing van het comité!

Toch kan het groote publiek gerustelijk aannemen, dat wanneer drie of vier onafhankelijke en onpartijdige menschen, die 't comité vormen, en die nòch door 't bezit van paarden nòch door weddensschappen belang hebben bij de beoordeeling of Pietje dan wel Klaasje wint, — wanneer *die* personen, met geoefenden blik en volkomen beseffend de verantwoordelijkheid voor de behartiging van anderman's belangen, tot één en 't zelfde resultaat komen, *hun* oordeel, voor zoover menschelijk mogelijk, het juiste is.

Indien ieder, voordat hij kritiseert, dit even bedacht zoude er veel van het dikwijls onverantwoordelijke, dat geuit wordt, niet vernomen en niet het prestige van gezagvoerenden pijnlijk ondermijnd worden.

Het is o. i. wenschelijk reeds *tijdens* den wedstrijd eventueele

disqualificatie bekend te maken op een wijze dat het groote publiek zelf zou kunnen controleeren waarop de disqualificatie berust.

Wij bedoelen b.v. door een *rood* nummer, indien het desbetreffende paard in stede van correct te draven, telkens in galop overgaat of in dezen gang voordeel tracht te behalen zonder dat de rijder ernstig moeite doet het te „zetten”.

Door een *zwart* nummer indien het desbetreffende paard onzuiver draaft, d. i. in anderen dan normalen, correcten vierkanten gang over de baan gaat.

Daarmede ware wellicht een „achteraf gepraat” grootendeels te voorkomen.

T. T.

## HET OPTUIGEN EN AANSPANNEN VAN JONGE PAARDEN.

Het is in de paardenwereld al precies hetzelfde gesteld als onder de menschen.

Wanneer uwe schoenen u wringen, al is het ook nog zoo gering, valt het loopen u moeilijk en vermoet u enorm. Knelt uwe jas of hindert u uw boord, het maakt u onbehaaglijk en ge krijgt eerst dan rust, wanneer u zich van deze lastige en kwellende kleedingstukken hebt ontdaan.

Zoo is het ook met onze viervoeters; een goed passend beslag is een der hoofdvereischten, waarvoor de smid zorg moet dragen, en evenzeer rust de dure verplichting op den persoon, die met het toezicht over de paarden is belast, dat hij nauwlettend toekijke of het paard goede, zachte voeten houdt, of strijkwondjes zijn ontstaan en dat vooral het paard niet op versleten ijzers blijft doorloopen.

De zorg voor de voeten kan niet genoeg worden aangeprezen; de meeste kreupelheden komen in den voet voor en zouden niet zoo veelvuldig ontstaan als er meer zorg aan de verpleging van dit lichaamsdeel werd besteed.

Met het optuigen moet men, vooral bij jonge paarden, met zeer veel omzichtigheid te werk gaan. Het is veelal de gewoonte bij stalhouders om het paard bij de lip uit den stal te halen; de oudere stalhouderspaarden kennen het klappen der zweep en loopen zoo gewillig mee als een hondje. Doe dit echter nimmer met jonge paarden; zij laten dit meestal niet zoo gewillig toe; de knecht wordt hierdoor genoodzaakt het paard bij den neus te grijpen en pijn te veroorzaken, hetgeen afkeuring verdient, daar het paard geen verzet toonde uit moedwil, doch alleen door onbedrevenheid.

Kan de knecht het paard niet vasthouden, wat al zeer licht voorkomt, dan loopt het jonge beest angstig weg, meestal in een

veel te snel tempo, waarvan zeer veel ongelukken het gevolg kunnen zijn, te veel om op te sommen. Men gebruike daarom steeds een halster.

Jonge paarden worden bijna alle eerst in het span aangereden om vertrouwd te geraken met al het vreemds, dat zich aan hun oogen zal vertoonen, en dat vertrouwen wordt hen gemakkelijker eigen, wanneer het oudere en makke paard, dat naast hem als schoolmeester dienst doet, het goede voorbeeld geeft om zonder vrees langs alle mogelijke schrik-aanjagende dingen heen te gaan.

Dit oudere paard, de schoolmeester, wordt het eerst ingespannen en staat reeds aangespannen langs den langen boom. Den schoolmeester zet men meestal vandehandsch, omdat het jonge paard, mocht het zeer onmak zijn en slaan, den koetsier niet licht kan raken en het bovendien ten allen tijde beter onder het bereik van de zweep is. De derde reden daarvan is nog, dat de rijknecht bij het afspringen van den bok direct het jonge paard bij het hoofd kan nemen, wat bij een omgekeerde plaatsing niet het geval zou zijn.

Staat het paard aan den halster in het koetshuis, borstel dan vooral manen, kuif en staart goed schoon, zoodat zich daarin geen hooizaad of strootjes bevinden, want hierdoor ontstaat dikwijls een kriebeling, die het jonge paard bij het in tuig gaan kan hinderen. Alles is hem vreemd en maak daarom dat alle onnoodige kwellingen worden voorkomen.

Men kan jonge paarden even gemakkelijk in een gareel aanrijden (bij goede passing prefereer ik het zelfs) als in een borsttuig. Gebruikt men een gareel, zorgt er dan vooral voor, dat men het even wat ronder trekt op de knie, zoodat het zonder het hoofd te raken, daarover heen kan worden gedaan. Laat het gareel vooral niet te nauw zijn; bij jonge paarden is dit veel schadelijker dan iets te groot. Het hoofdstel maakt men flink ruim; de halster wordt bij het aanrijden aangehouden, opdat de rijknecht het paard in geval van nood aan de halstertouwen kan vasthouden, zonder den koetsier op non-activiteit te stellen, juist op het oogenblik dat rijkunst moet blijken.

Neusriem geheel los; men doe het hoofdstel over het hoofd en zorge vooral dat geen kuifharen achter de ooren blijven zitten en zie toe, dat de oogkleppen zich precies op maat bevinden, n.m.l. het oog in het midden der oogklep en vooral dat het riempje voor het Engelsch opzet zich op zijn plaats bevindt en niet onder het riempje dat de oogklep aan het kopstuk verbindt. Doe daarna het bit voorzichtig in den mond; wees vooral rustig en haast u niet; het paard moet tegelijkertijd geduld leeren en bemerken dat hem geen kwaad wordt aangedaan. Welk soort van bit men noodig

heeft, is vooruit niet te bepalen, maar begin in alle gevallen met een licht bit en doe de kinketting zóó los dat het paard daar de eerste maal geen hinder van heeft. De schoolmeester houdt het jonge paard voldoende in bedwang om ongelukken te voorkomen. Gesp het bit goed op maat, laat het vooral niet op de tanden hangen. Doe daarna den beugel om het gareel en draai het om, zoodat het paard daar geen hinder van heeft (dus vlak achter het hoofd). Nu is het schoftstuk aan de beurt. Plaats dit zacht op den rug en gesp den staatriem los; laat de knecht eerst een voorbeen opnemen, alvorens de culeron onder den staart te brengen. Doe dit nu niet angstig, maar pak den staart bovenaan flink vast; doe de culeron er om heen en let er op dat geen staartharen beklemd tusschen de culeron blijven zitten; gesp daarna den staatriem zoo vast dat het schoftstuk van het tuig zoover naar achter is geplaatst, dat de riempjes, waarmede de strengen aan het schoftstuk zijn bevestigd, een rechte lijn vormen met de buiksingels. Doe daarna den buiksingel vast, vergeet echter niet die vooral bij het jonge paard niet te strak te doen, te meer daar door de losse buiksingels nimmer een ongeluk kan ontstaan; een te vast gespen kan aanleiding geven tot bokkesprongen van den nieuweling, en deze op hun beurt het breken van de singels of den staatriem tengevolge hebben.

Nu de leidsels: maak de buitenstoot vast en bevestig de andere, desnoods aan het hoofdstel, echter dan alleen door den passant der stoot en niet in de tong van den gesp. Staat het jonge paard eenmaal naast den schoolmeester, dan moet alles vlug in zijn werk gaan.

\* \*  
\*

Het eerste werk is dan, dat een der knechts zich voor het hoofd van den nieuweling plaatst, zonder het dier krampachtig vast te houden, en niet verzuimt het dier te streelen en toe te spreken. Hij blijft daarvoor staan tot de koetsier wegrijdt. Door een ander worden gauw de disselriemen los vastgegespt en daarna de kruisteugels. Zijn nu de strengen ook aan het rijtuig bevestigd, dan nog de disselriemen eenigszins op maat vastgemaakt en . . . de koetsier vangt zijn gewichtig werk aan.

Het zijn juist de eerste lessen, die het paard voor goed kunnen bederven of hem doen opgroeien tot een goed rijtuigpaard.

Stijgt de koetsier op den bok, dan doet hij dit nooit zonder eerst zich vergewist te hebben dat alles goed in orde is en evenmin zonder de leidsels in de handen genomen te hebben.

Zit hij op den bok, dan tracht hij de paarden tegelijk te doen weggaan. De schoolmeester geeft echter doorgaans het voorbeeld en de nieuweling volgt dan wel van zelf. Gaat dit echter niet



vlot, dan is een lichte aanmaning, meer een aai, met de zweep noodzakelijk. Het eerste werk is stappen en nog eens stappen, spreek daarbij de dieren voortdurend toe en tracht eenig gevoel van mond in den nieuwelings te brengen. Laat, zelfs bij een spoor van bangheid, de knecht steeds aan het hoofd van den nieuwelings gaan en tracht dezen zoo dicht mogelijk bij het voorwerp te brengen, dat schrik aanjaagt. Vergeet daarbij niet dat het beest in dit opzicht nog een kind is, dat men vertrouwen inboezemen moet door het te streelen en toe te spreken.

Draaf de eerste dagen zoo weinig mogelijk en laat hem zoodoende gewennen aan het bit te gaan en tracht telkens stil te staan om het gelijkmatige en rustige aanleggen te verkrijgen.

Is u na eenige dagen zoo ver gevorderd, dat dit doel bereikt is, zet dan op een rustigen weg uw paarden in draf en merkt ge dat de nieuwelings gaarne nog harder wil loopen, geef hem dan zijn zin niet maar ga *weer* stappen. Kalmte moet geleerd worden en is een hoofdzaak, wil een paard den naam van „mak” verdienen. Is het paard daarentegen traag, tracht hem dan tot vlugger loopen te dwingen, door in de eerste plaats den schoolmeester tot een snelleren gang aan te zetten. Geef daarna den nieuwelings een flinken klap vóór het schoftstuk, — natuurlijk nooit van achteren want dan hinnert gij het paard aan zijn verdedigingswapens, n.m.l. zijn achterbeenen. Rijd echter nooit zoo snel dat het jonge paard in de achterhand onregelmatig draaft, zoogenaamd „bijspringt”.

Den galopgang in de achterbeenen went het paard verbazend gauw aan en het is een langdurige kwestie om het paard die gewoonte af te leeren.

Bij het van stal rijden is het zeer gewenscht, indien daarvoor de gelegenheid bestaat, vier of vijf maal stapvoets langs den stal te gaan. Hierdoor wordt het zoogenaamde „aan den stal kleven” afgeleerd of voorkoomen. De koetsier moet de handen zooveel mogelijk stil houden en is „verpakken” noodzakelijk, doe dit dan steeds zóó, dat de paarden zulks niet in den mond bemerken.

Laat ook in den stap het jonge paard gevoelen, dat er iemand achter hem zit die hem stuurt en laat dit niet geheel aan den schoolmeester over. Het aanrijden met vier leidsels, in plaats van kruisteugels, is daarvoor zeer aanbevelenswaardig, hoewel slechts weinige koetsiers deze kunst verstaan.

Gevoelt men nu dat het jonge paard meer mond krijgt dan men wenscht, doe dan de kinketting iets vaster, maar bemerkt men, dat die overtollige mond niet wordt veroorzaakt door temperament, maar alleen doordat het jonge paard te veel gaat hangen op de leidsels, tracht dan deze fout in geen geval te verbeteren door een zwaardere stang. Menige mond is daardoor totaal bedorven, en de

kwaal wordt ook geenszins weggenomen, maar integendeel verergert door het stuk gaan der lagen. De „zuurheid” neemt toe en per slot van rekening gaat het paard zelf redding zoeken, door op één leidsel te gaan loopen.

Doe het jonge paard eenvoudig een gewoon opzet aan, en bevestig dit eerst dan aan het schoftstuk, wanneer het paard stapt, haal dit telkens een paar gaatjes vaster aan, totdat ge voelt dat het hangen is afgeloopen.

De opzetteugel, hoeveel er ook tegen te schrijven valt, is in verschillende gevallen onmisbaar om de gewenschte houding en mond bij de dressuur van jonge paarden te verkrijgen. Verder lette men goed op hoe het paard zijn tong houdt, want door de tong over het bit te brengen, is ook vaak de oorzaak te vinden van den ongevoeligen mond. Breng de tong met de hand weer onder het bit en haal dit nog een gaatje hooger op. Soms is dit reeds voldoende en doet het paard geen moeite meer om zijn tong over het bit heen te brengen. Helpt dat echter niet, laat dan een lepel op het bit aanbrengen, dan is dit doorgaans afdoende en het voorkomt het blesseeren der lagen, wat vaak ernstige gevolgen heeft. Menig paard met verwondingen daar ter plaatse, is als „koppig en slecht” betiteld, terwijl het beest, om pijn te voorkomen, het bit niet durfde aanpakken en daardoor niet van stal wenschte weg te gaan dan ten slotte gepaard met steigeren.

Thuis gekomen wordt het jonge paard het eerst afgetuigd en op stal gezet, na voldoende afwrijving en dekking. Men vergeete dan weer niet er op te letten of het paard zich ergens geraakt heeft en zoo ja, deze plaats goed schoon te wasschen.

Toon bij het aanrijden van jonge paarden zachtheid, kalmte, maar vooral een vasten wil, die echter nooit in drift mag ontaarden.

W. F. S.

## BEHANDELING VAN PAARDEN NA ARBEID.

Wanneer men bij africhting van het paard, bij oefenen in het springen, en bij de training volgens vaste regels te werk gaat, volgens een bepaald schema, dan kunnen de resultaten niet gunstig zijn, daar men bij al deze zaken moet individualiseeren, want er bestaan bijna geen twee paarden, die in alles hetzelfde zijn en zelfs dit geval aangenomen, dan nog kunnen zij onder zoo verschillende omstandigheden verkeerren, dat hun africhting, hun training niet dezelfde mag zijn.

Niet alleen doet zich dit bij de oefeningen en voorbereiding van

het paard voor, maar ook bij het voeren, drenken, behandelen, verzorgen enz. Zoo is het verkeerd om paarden, die van den arbeid naar den stal gaan of thuis gekomen zijn, altijd alle op dezelfde wijze te behandelen. Men dient hierbij te letten op den duur en het soort van het verrichte werk, op den toestand waarin de paarden thuis komen, op de weersgesteldheid en op tal van andere zaken.

\* \*

Wij zullen hier niet bespreken hoe gewoonlijk bij thuiskomst zal worden gehandeld, doch alleen enkele uitzonderingen op de algemeen gebruikelijke verzorging; wijzigingen, die door de omstandigheden worden bepaald en enkele schijnbaar kleinigheden, welke te veel over het hoofd worden gezien en toch zeer van belang zijn.

Zoo wordt dikwijls als een axioma aangenomen, dat paarden het laatste gedeelte van den weg naar stal dienen te stappen, om met normale adembaling daar aan te komen. Toch is zelfs op dezen regel, die gewoonlijk kan en moet worden gevolgd, een uitzondering. Het is volkomen waar dat het uitstekend is zoo het paard, voor dat het wordt op stal gezet, normaal van adembaling is, maar wanneer een paard vermoeid en zeer warm is geweest, de temperatuur van de lucht laag is, of er een kouden regen valt, dan is het beter, dat bij het op stal komen de adembaling eenigszins is versneld, dan dat het koud en rillend aankomt. In zulk een geval, dat dikwijls voorkomt bij hunters bij terugkeer na een zware jacht achter de honden, zal de ruiter beter doen het paard niet door stappen te veel af te koelen, daar het anders licht koude zal vatten; hij rijdt dan, zoo noodig, in een kort draftempo naar huis, in Engeland „jog-trot”, in Duitschland „Hundstrab” genoemd, een draf waarbij het paard zich meer vrij en aan zich zelf overgelaten beweegt; het is zoo'n gang als men wel ziet van vigilante- of omnibuspaarden, waarbij zij den hals vooruitstrekken, op die wijze hun zwaartepunt verder naar voren brengen en de beenen met weinig buiging dicht langs den grond gaan; het ver naar voren gebracht gewicht helpt het paard in zijn voortbeweging, terwijl de spieren zich weinig behoeven in te spannen.

Men ziet in Engeland de meeste ruiters, na een vermoeiende jacht, in een „jog-trot” naar huis rijden; door den weinigen afzet met de achterbeenen en het korte tempo, wordt het „licht-rijden” of Engelsch draven op een paard, dat zoo gaat, moeilijk, waarom de ruiter met één hand rijdt, om met den anderen arm een lichte zwaai te maken als bij het loopen en zoo zich gemakkelijker uit het zadel te heffen.

Menigeen zal zeggen „ja maar een vermoeid paard moet men juist in de hand houden”, maar dit in de hand houden

moet niet bestaan in een soort verzamelen of rijden met korte teugels, want een paard dat aanstoot of struikelt, moet, om zich te helpen, de vrije beschikking over zijn hals hebben, terwijl een val dikwijls door den ruiter kan voorkomen worden, door een snel achterover brengen van het bovenlijf, maar niet door een trekken aan de teugels; wat het paard juist verhindert zijn hals te gebruiken om het evenwicht te herstellen.

Paarden, welke gewoon zijn steun te vinden in de hand van den ruiter, zijn dikwijls geheel hulpeloos, als zij aan zich zelf worden overgelaten, maar zulke zijn ook geen geschikte terreinpaarden; wel dient een paard aanleuning op het bit te hebben, doch deze is veerend en licht. Alleen bij snelle gangen zal zij krachtig zijn, maar toch nog altijd elastisch blijven.

Komt nu zulk een vermoeid paard op die wijze thuis, dan is het niet koud, terwijl de bloedsomloop toch vrij normaal kan zijn, want de draf was door de houding, die het paard kon aannemen, weinig vermoeiend. Ook bij afstandsritten kan zulk een „jog-trot” van nut zijn, om het paard na een galop te laten uitblazen. Sommige paarden, vooral die met veel bloed, zullen moeilijk tot dit soort draf te krijgen zijn en men zal begrijpen dat, wanneer men ze daartoe door terughouden wil noodzaken, dit voor het paard veel vermoeiender zal zijn, dan dat men het zijn eigen gekozen tempo laat gaan.

Terwijl in dressuur de draf, zoo spoedig de krachten van het paard en zijn dressuur-stadium het toelaten, zoo actief mogelijk moet worden gereden, dient de arbeidsdraf zoo gemakkelijk voor het paard te zijn als doenlijk is. De eerste draf is een gymnastiek tot buigzaam maken, ontwikkelen en oefenen der spieren en buiging van gewrichten, de tweede draf daarentegen de beweging waarin het paard zich zoo min mogelijk vermoeit en waarbij de spieren zich niet meer inspannen dan volstrekt noodig is.

Voor een vermoeid paard is een „gruel” of „mash”, als in „Het Paard” no. 1, jaarg. 1910, werd besproken, een uitstekend ding; aan paarden, die spoedig diarrhée krijgen, moet men geen zemelen voeren en geeft men beter een „gruel”.

Komen paarden 's zomers thuis en zijn zij bezweet geweest, dan zal het voor sommige zeker aan te raden zijn ze na verzorging aan de hand af te stappen, doch alleen dan als men dit kan doen op een voor wind beschutte en tochtvrije plaats.

Dit is ontegenzeggelijk het beste middel om nazweeten te voorkomen.

\* \*

Na inspannenden arbeid, maar vooral bij jonge paarden en bij die welke in verzamelde gangen zijn gereden, zijn de hals, bij de

oorklieren, en de keelgang dikwijls nat; maar al te vaak wordt, al moge overigens het geheele lichaam van het paard behoorlijk worden verzorgd, dit deel over het hoofd gezien, waardoor groote kans bestaat, dat het kou zal vatten en gaan hoesten. Hoe eerder de keelgang droog wordt gewreven des te beter, eerst met een stroo- of hooi-wisch en daarna met een wollen lap. Het zacht wrijven van de ooren schijnt een vermoeid paard goed te doen. Zeker is het dat goed wrijven van de beenen, van den rug, lenden en de schouders met een opgerolde hooiwisch, waarbij flink gedrukt wordt, vooral bij de lenden, een soort masseeren dus, zeer bevorderlijk zal zijn om den bloedsomloop te bevorderen en stijfheid of stramheid te voorkomen.

Dit masseeren van de lenden ziet men bij ons te lande weinig en toch is het een uitstekende behandeling, welke ieder man spoedig leert, doch die een zekere inspanning eischt, wat men zoo eigenaardig „elbow-grease” noemt.

Daarentegen wordt in de meeste stallen veel te veel met water gewerkt om de hoeven en beenen schoon te maken, wat natuurlijk veel minder inspanning van den man kost, dan goed droog en warm wrijven en later poetsen der beenen. — Als men zelf vermoeid thuis komt, neemt men toch ook niet een koud voetbad om daarna met bloote slechts half afgedroogde beenen en voeten te blijven staan! Neen, juist bij een vermoeid paard moet alles gedaan worden om een goeden bloedsomloop te bevorderen en daarvoor is een duchtig wrijven der beenen noodig, maar geen water. Is men met de paarden in de open lucht en in beweging, dan is het nu en dan zeer gewenscht met hen in het water te gaan, doch dan wordt door de beweging de bloedsomloop bevorderd en worden de beenen van zelf spoedig droog en warm.

Maar al te veel worden de beenen der paarden gewasschen en dan nog dikwijls terwijl zij op tochtige plaatsen staan en daarna worden opgezet, wanneer de beenen nog vochtig en zeker niet goed warm gewreven zijn; ontegenzeggelijk is dit nadeelig, geeft aanleiding tot stramheid, irritatie van de huid, vooral in de koot-holte, terwijl de paarden zich door deze behandeling onbehaaglijk voelen.

Een nauwkeurig nazien en schoonmaken der hoeven met een drogen borstél is daarentegen aangewezen en dit moet minstens 's morgens en na afloop van den arbeid geschieden.

J. H. K.

## SLACHTPAARDEN.

Velen, die dit opschrift lezen, zullen het met mij eens zijn, dat het voor een paardenliefhebber een droevige geschiedenis is een artikel te schrijven over slachtpaarden. Ik moet u dan ook eerlijk bekennen, dat ofschoon ik reeds besepte, dat een paard een ongelukkig beest is, ik nu tot de overtuiging ben gekomen, dat het paard tot de rampzaligste dieren der schepping behoort.

Ik hoop echter, dat bij de lezers zooveel belangstelling voor onzen viervoeter bestaat, dat zij ook gaarne op de hoogte willen zijn, hoe het grootste gedeelte der gebruikspaarden in ons land van de aarde verdwijnt.

\* \*  
\*

Als uitgangspunt voor dit artikel heb ik Rotterdam gekozen, en wel de aanlegplaats van de Batavierlijn aan de Boompjes. Daar ter plaatse kan men dagelijks de aankomst van slachtpaarden uit Engeland zien.

Het gebruik van paardevleesch neemt in ons land verbazend toe, wat u wel duidelijk zal zijn, wanneer ik mededeel, dat er op heden (Febr. '10) wekelijks 200 paarden uit Engeland te Rotterdam aankomen, welke paarden uitsluitend voor de slachtbank bestemd zijn. Te Amsterdam komen er wekelijks 50 stuks aan. Dat het aantal te Rotterdam grooter is dan te Amsterdam, vindt zijn oorzaak daarin, dat te Rotterdam de handel in slachtpaarden plaats vindt, terwijl te Amsterdam dit niet het geval is en deze 50 paarden door de inwoners zelf worden verbruikt.

Dat het gebruik van paardevleesch hier te lande in de laatste jaren zoo sterk is toegenomen, schijnt vooral veroorzaakt te zijn door de oprichting van eenige abattoirs; het publiek durft met vertrouwen het paardevleesch te gebruiken, omdat het thans weet, dat het afkomstig is van paarden, welke vóór en na de slachting gekeurd zijn. Vandaar dan ook, dat vooral in de steden, waar abattoirs zijn, het gebruik van paardevleesch sterk is vooruitgegaan. Zoo werden er in Utrecht voor de opening van het abattoir in 1900 slechts ongeveer 100 paarden per jaar geslacht, terwijl thans dit aantal tot 1000 per jaar is gestegen. De slachtpaarden uit Engeland, welke te Rotterdam aankomen, zijn bestemd voor de abattoirs te Rotterdam, den Haag, Leiden, Utrecht, Nijmegen en Alkmaar. Merkwaardig is het, dat in het welvarende stadje Alkmaar zulk een groot aantal paarden jaarlijks wordt geslacht. Het gebruik van paardevleesch is aldaar zoo in zwang, dat er jaarlijks slechts tweemaal zooveel runderen als paarden worden geslacht.

In Engeland wordt geen of zeer weinig paardevleesch gegeten;

het is daarom begrijpelijk, dat dit land voor dezen handel bij uitstek geschikt is, te meer daar Engeland zooveel paarden bezit.

De paarden, die men dagelijks te Rotterdam ziet aankomen, zijn over 't algemeen dieren, die de eerste jeugd achter den rug hebben. Bij de uitlading dezer slachtpaarden staat men dikwijls verwonderd, daaronder nog zulke jonge en oogenschijnlijk krachtige exemplaren aan te treffen. De paarden, die er zoo goed uitzien, zijn soms behept met inwendige gebreken: dampigheid, stille kolder enz., doch doorgaans is een ongeneeslijke kreupelheid de oorzaak, die deze dieren voor den verderen dienst ongeschikt maakt, en hen onder de categorie van slachtpaarden brengt. Men vraagt zich dikwijls af, wat nu toch wel de reden mag zijn, die enkele dieren ongeschikt voor verder werk maakt. Gaarne zou men de proef op de som willen nemen, maar helaas, het doodvonnis van het paard is ge- teekend en dit moet ten uitvoer worden gebracht.

De meeste Engelsche slachtpaarden worden in Londen gekocht. Deze dieren worden aldaar aangevoerd en dagelijks hebben veilingen plaats van paarden, die zoogenaamd zonder garantie worden verkocht. Van dergelijke paarden heeft men dan ook geen verwachtingen, dat zij voor verderen dienst bruikbaar zijn.

In Engeland, vooral in Londen, heeft men ondernemingen, waar men tot 3000 paarden heeft. Een gedeelte daarvan wordt jaarlijks opgeruimd, en wel op die publieke veilingen, zoodat de veronderstelling, als zouden al deze slachtpaarden ongeschikt voor verderen dienst zijn, niet altijd juist is. Dat de meeste der slachtpaarden afkomstig zijn van publieke veilingen, vindt zijn bewijs in het veilingsnummer, dat zich bij aankomst der paarden te Rotterdam nog op den rug der dieren bevindt. De grootste veilingen vinden plaats in „Stapletons Horse & Carriage Repository”, 106 Commercialstr., London E.

De invoer van slachtpaarden uit Engeland dateert reeds van het jaar 1870. Deze invoer was toen ter tijd niet zoo groot als tegenwoordig, echter meer winstgevend, doordat bij aankomst der paarden te Rotterdam slechts *die* voor den dood werden bestemd, welke absoluut geen werk konden verrichten. Menigmaal is toen gebleken, dat paarden, die in Engeland als slachtpaarden werden verkocht, in ons land nog jaren lang dienst deden. Dit finantiëel voordeel voor enkele handelaren kon echter niet opwegen tegen het groote gevaar, dat onze Nederlandsche paarden dreigde door kwade droes, enz. te worden aangetast, waarvan de Engelsche slachtpaarden bij aankomst alhier soms de kiem bij zich droegen.

Zeer noodzakelijk was het daarom dat een Kon. Besluit werd genomen en in werking gesteld, dat ten doel had onze paarden tegen besmetting met die gevreesde ziektekiemen te vrijwaren. Het politie-

toezicht is dan ook heden zoo streng, dat vrees voor besmetting door de Engelsche slachtpaarden is uitgesloten.

\*  
\*  
\*

Als uitgangspunt koos ik de aanlegplaats der Batavierlijn, omdat de Engelsche slachtpaarden uitsluitend van af die boot te Rotterdam aankomen om nimmer weer naar hun vaderland terug te keeren.

Alvorens de paarden in Londen worden verscheept, zijn ze aan een geneeskundig onderzoek onderworpen en mocht het blijken dat er zich onder hen bevinden, die ziek zijn of niet in staat worden geacht de zeereis te kunnen volbrengen, dan worden zij voor het verdere transport afgekeurd.

Hun plaats op de boot is wel niet ruim, doch voldoende doelmatig ingericht om beschadiging der dieren te voorkomen. De paarden zijn van elkaar gescheiden door houten schotten; ze staan op een planken vloer, terwijl water en hooi hun wordt verstrekt.

De paarden worden 's namiddags 1 uur te Londen ingeladen en komen den volgende morgen om 7 uur te Rotterdam aan. Het uitladen heeft doorgaans niet het minste bezwaar, hoewel het wel eens voorkomt, dat paarden door noodweer op zee ernstig letsel bekomen.

Over een slechts weinig hellenden planken vlonder verlaten de paarden de boot en worden, na in staat te zijn bevonden een kleine voetreis te kunnen volbrengen, door de politie in ontvangst genomen, onder wier geleide zij naar het abattoir worden gevoerd.

Het abattoir te Rotterdam, dat sedert het jaar 1882 bestaat, bevat enkele groote stallen alwaar deze paarden hun laatste rust kunnen genieten. Deze stallen zijn zeer flink ingericht en kunnen  $\pm$  200 paarden bevatten.

Op Maandag en Dinsdag komen de meeste paarden uit Engeland aan en gelijk het abattoir meer op een markt- dan op een slachtplaats. De photo's geven u een blik op de slachtpaarden bij aankomst aan het abattoir te Rotterdam en zal U ook de overtuiging geven, dat op het oog nog bijzonder goede paarden voor den dood bestemd zijn. Men treft daaronder verschillende rassen, als Hackney's, Shires, Clydesdalers enz.

Van de meeste paarden is de staart zoo kort mogelijk afgesneden, van sommige zelfs zijn alle staartharen afgenomen en dan ziet men eerst hoe dit het paard ontsiert.

De maanharen vertegenwoordigen slechts zeer geringe waarde, zoodat deze dan ook meestal nog aanwezig zijn wanneer het paard wordt afgemaakt.

Door slechts enkele handelaren worden de slachtpaarden uit Engeland te Rotterdam en Amsterdam aangevoerd — en zij zijn



het, die deze paarden op de abattoirs aldaar verhandelen. Worden er paarden verkocht naar andere plaatsen, wat voornamelijk het geval is naar den Haag, Gouda, Utrecht en Alkmaar, dan heeft de verzending naar die plaatsen ook geheel onder politietoezicht plaats, volgens de beschikking van den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel van 30 Nov. '03.

Bij de paarden, die verzonden worden van het abattoir te Rot-

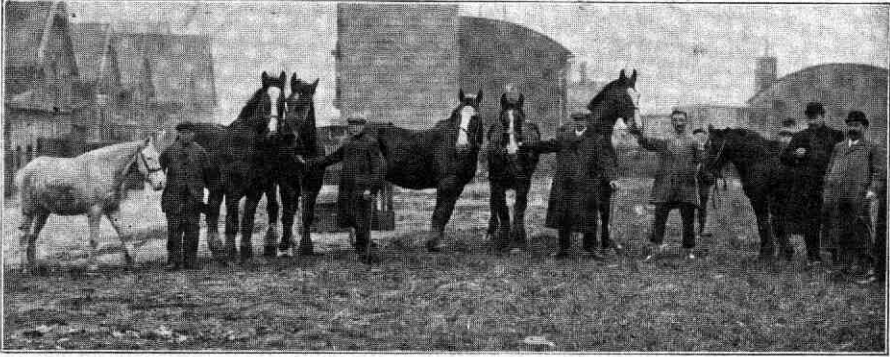


Fig. 15.



Fig. 16.

terdam naar andere plaatsen, geeft de plaatsvervangende Districts-veearts een door hem ondertekend schrijven mede, omfattende het signalement van de verzonden paarden en de verklaring dat deze dieren niet lijdende zijn bevonden aan kwaden of goedaardigen droes, borstziekte, influenza of epizoötische lymphangitis en geen verschijnselen vertoonen, die het bestaan van genoemde ziekten doen vermoeden, niet door een heftige huidziekte aangetast zijn,

vrij zijn van belangrijke verwondingen of pijnlijke lichaamsgebreken en geschikt blijken om per spoor vervoerd te worden naar het eventueele gemeentelijke slachthuis. Bij deze verzending zijn tevens nog de volgende voorschriften in acht te nemen. Ik zal ze u opsommen om u tot de overtuiging te brengen hoe moeilijk het is om paarden, welke voor den dood bestemd zijn, aan hun voorgeschreven lot te onttrekken.

1<sup>o</sup>. de dieren moeten vanaf het abattoir rechtstreeks naar de plaats van bestemming worden vervoerd en ter plaatse van inlading onmiddellijk gebracht worden in de voor hen bestemde wagons, welke daarna zijn te verzegelen of te plombeeren; zoowel het vervoer door Rotterdam als het inladen en het verzegelen behooren te geschieden onder politietoezicht;

2<sup>o</sup>. het vervoer, vanaf de plaats der inlading tot aan het station van bestemming, dient te geschieden per spoor en zonder overlading;

3<sup>o</sup>. de dieren moeten na het verbreken van de zegels of het verwijderen van de loodjes, direct aan het station onder politie-toezicht worden gelost en vervoerd naar het terrein van het slachthuis ter plaatse;

4<sup>o</sup>. de dieren dienen zoo spoedig mogelijk na aankomst op het terrein van het slachthuis door de zorg van den burgemeester zoodanig te worden gemerkt, dat er later omtrent hunne identiteit geen twijfel kan bestaan.

Om eventueele besmettingen te voorkomen zijn bovendien nog de volgende voorschriften in het leven geroepen:

a. de dieren dienen zoowel tijdens het vervoer als gedurende den tijd, verstrikkende tusschen de aankomst op het terrein van het slachthuis en hunne slachting, afgezonderd te worden gehouden van andere eenhoevige dieren;

b. de dieren moeten binnen 8 dagen, te rekenen van den dag van aankomst te Rotterdam, geslacht worden met inachtneming van de omtrent de onschadelijkmaking van de overblijfselen van verdacht vee geldende bepalingen;

c. de wagens, waarmede het vervoer per spoor plaats greep, moeten door de zorg van den stationchef ter plaatse worden ontsmet met inachtneming van desbetreffende wettelijke voorschriften van het Koninkl. Besl. van 9 Juni '85.

Om den handel in slachtpaarden met succes te kunnen drijven behoeft men geen paardenkenner in de gewone beteekenis te zijn, doch wel kennis te hebben van slachtvee.

Het deed mij bepaald verdrietig aan te zien hoe die kooplieden den mooien hackney, of den krachtig gespierden Clydesdaler aanpakten, hem betastten, geen oog meer hadden voor zijn schoone vormen, mooi hoofd en heldere oogen. Neen dit alles had voor

hen geen waarde meer; evenmin werd gewezen naar beengebreeken, het paard qua paard had afgedaan, — het was nu alleen zijn vleesch dat waarde had.

Gaarne had ik nu de slachtplaats verlaten om het doodvonnis na keuring der paarden niet te zien ten uitvoer brengen, maar om mijn verslag meer volledig te maken, begaf ik mij ook naar de plaats, waar de ongelukkigen worden gedood door de handen der menschen, voor wien zij hun leven hebben dienstbaar gemaakt.

Voor menschen die aan dergelijke tooneelen niet gewend zijn, is het bepaald iets zeer onaangenaams dit te zien, en voor den waren paardenliefhebber, die daarbij nog eenigszins gevoelsmensch is, en weet hoe lief sommige paarden in hun omgang met de menschen zijn, dwingt zoo'n slachtooneel u een oogenblik tot nadenken. Men zou zoo graag ook de dieren een natuurlijken dood laten sterven, — maar de beul werkt door; en al vóór u tot de gedachte zijt gekomen „het kan niet anders,” ziet men het paard neerploffen door den slag met den moker (een hollen hamer) die hem in de hersenen dringt, daarna een steek in het hart, een snede door den hals en alles is afgelopen.

Dit tooneel was voor mij alles behalve aangenaam, maar nog onaangener vond ik den aanblik van een tiental paarden, die op een kleine ruimte zich bevonden tusschen de verschillende lokalen waar de paarden worden geslacht en terwijl zij daar geduldig hun beurt afwachtten, werden huiden, waaraan de voorbeenen vanaf de knie, de achterbeenen vanaf de hak nog aanwezig waren, op diezelfde plaats geworpen.

Ik ging nauwlettend de nog levende dieren opnemen en het trof mij, dat er verschillende stonden te rillen, niet over het geheele lichaam, maar plaatselijk. Dit was dus geen rilling ten gevolge van koude maar wel van zenuwachtigheid. De gedachte dat deze dieren eenig besef hadden van het lot dat hun te wachten stond, deed mij in den aanvang van dit artikel schrijven, dat het paard tot de rampzaligste dieren der schepping behoort. Wellicht ware in dezen toestand met een goeden wil verandering en verbetering te brengen!

De wijze van afmaking is op de verschillende abattoirs niet dezelfde, o. a. te Utrecht geschiedt dat door middel van het schietmasker; dit is op het oog minder moorddadig. Naar men mij vertelde, zal ook deze wijze van afmaking door Rotterdam worden gevolgd.

Zooals ik reeds mededeelde, is de handel in slachtpaarden het best toevertrouwd aan slaggers; zij kunnen dan ook het paard zeer sekuur taxeeren, wat betreft het gewicht. De verkoop geschiedt zoowel per pond als ook per stuk; de hoogste prijs, dien men voor een slachtpaard besteedt, is ± f'200, de laagste prijs is moeilijk vast

te stellen. Het gemiddelde gewicht is 1000 tot 1400 pond. Een paard verliest bij slachting ongeveer  $\frac{1}{3}$  aan gewicht.

De weg om paarden, die voor den dood bestemd zijn, in het land der levenden te mogen behouden, is echter nog niet *geheel* afgesloten, maar wordt bijna *nooit* gevolgd. De formaliteiten, die voor dit doel moeten worden nagekomen, zijn te kostbaar, te meer, omdat men geen zekerheid omtrent de deugden van het paard heeft, dat er oogenschijnlijk nog zoo goed uitziet. Het paard moet dan worden ingespotten met malleïne, op welke inspuiting een paard met kwaden droes door verhooging der lichaamstemperatuur reageert en daarna een quarantainetijd van verscheidene dagen ondergaan.

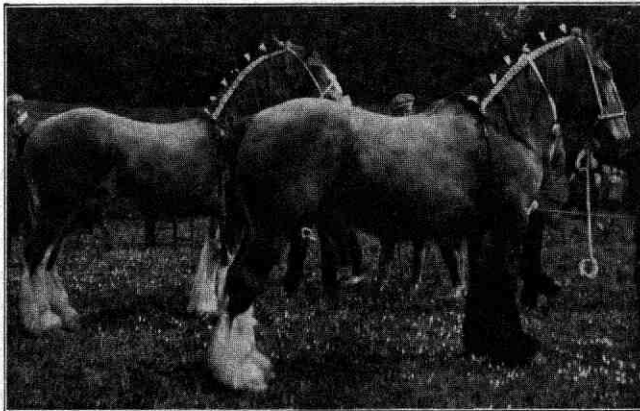
Het onderzoek, inspuiting, enz. kost alleen f 25.

\* \*

Tot nu toe heb ik u alleen in kennis gebracht met de herkomst, het afmaken en den handel in slachtpaarden, maar nu wil ik u ook de voordeelen van dezen handel noemen, n.l. in het belang van het paard zelf.

Doordat het gebruik van paardevleesch is toegenomen, is ook de prijs der slachtpaarden aanmerkelijk gestegen; het gevolg hiervan is, dat paarden, die als werkpaard slechts een geringe waarde meer vertegenwoordigen, eerder als slachtpaarden worden verkocht dan vroeger. Het leven dezer paarden wordt daardoor wel verkort, echter aan hun lijden komt dan ook spoediger een einde. Het ware zeer zeker te wenschen, dat houders van paarden er eerder toe overgingen deze dieren bij ongeschiktheid als slachtpaarden te verkoopen, aangezien in vele gevallen de prijs niet veel minder bedraagt, en daardoor voorkomen wordt, dat het paard in plaats van zijn zoo wel verdiende rust in weide of stal te mogen genieten, nog jaren wordt afgebeeld.

W. F. S.



## DE RICHTING DER PAARDENFOKKERIJ IN GRONINGEN.

Van tijd tot tijd zijn er gedurende de laatste jaren in de prov. Groningen stemmen opgegaan om van de door het Groningsch Paardenstamboek gestelde fokdoel: „een elegant, solied gebouwd koetspaard met vierkante, hooge, krachtige, vooruitgrijpende gangen”, af te wijken; sommigen in de richting van meer adel, meer bloed, anderen daarentegen meer in de richting van het Belgische, alzoo feitelijk van het type sleeperspaard. De eerste groep vond 8 à 10 jaar geleden nog al eenigen aanhang toen de licht gebouwde, vooral vóór hoog gaande paarden, z.g.n. Engelsche ruintjes, voor hoogen prijs vlot werden verkocht. We hebben herhaaldelijk van dergelijke voorstanders, mannen der practijk en ook theoretisch volstrekt niet slecht ontwikkeld, hooren verklaren, dat die zware paarden, zooals de stamboek-commissie ze veelal wenschte, voor het landbouwwerk volstrekt niet noodig waren. Een hunner trachtte ons hiervan o.a. te overtuigen bij de keuring van Neles, aangeboden ter inschrijving in het Groningsch P. St., die naar onze meening hierin niet thuis behoorde, doch werd ingeschreven onder no 131. De betreffende persoon, die werkelijk algemeen wordt hooggeacht, ook door ons, en dikwerf bij paardenkeuringen als jurylid optreedt, moet voor Neles voornoemd zelfs f 2500 hebben geboden.

De voorstanders van dat lichtere, meer elegante tuigpaard hebben zelfs getracht met steun van hooggeplaatste personen het Groningsch P. St. te doen splitsen in twee rubrieken: een voor het zwaarder gebouwde tuigpaard tevens landbouwpaard en een voor het lichter gebouwde, elegante, hoog gaande tuigpaard, doch deze strooming is destijds afgeleid door de oprichting van een afzonderlijk Groningsch Harddrayersstamboek. Sedert is de handelsvraag naar bedoeld type Engelsche ruintjes geheel opgehouden en op dit oogenblik zou wel vrij zeker heelemaal geen sympathie meer worden gewekt onder de massa der Groningsche paardenfokkers, wanneer iemand ernstige pogingen deed bovengenoemde splitsing in het stamboek te verkrijgen.

De tweede groep, n.l. de voorstanders van het Belgisch type, hebben thans hier en daar eenigen aanhang, ja zelfs is bovengenoemde voorstander van Neles thans voorstander van het Belgische type. Ook hierop heeft de handel, de vraag op de markt en op de veel gebruikelijke monsteringen, ernstigen invloed doen gelden. De eenige afnemer van beteekenis is Duitschland en dit vraagt wel alle typen van paarden, in Nederland ten verkoop beschikbaar, doch inzonderheid werkpaarden met vrij veel massa. Dergelijke afnemers dienen zoo goed mogelijk bediend te worden en als ze goed betalen zooveel mogelijk aan hunne eischen worden voldaan.

Hierbij moet echter door de leverancier-landbouwer-paardenfokker in het oog worden gehouden, dat de handelsvraag dikwerf wispelturig is en dat vooral de Deutsche afnemer slechts zoolang in het buitenland komt koopen als hij zelf het noodige niet kan verstrekken. Nederland heeft dit toch zeker voldoende ervaren, en deze ervaring is ook nog van voldoende jongen datum om niet uit het geheugen verdwenen te zijn, met betrekking tot de rundveefokkerij. Zoodra Duitschland voldoende in eigen behoefte kon voorzien, is de invoer van rundvee eenvoudig verboden. De invoerrechten voor paarden zijn een paar jaar geleden reeds verhoogd. We zien binnen enkele jaren den tijd nog wel niet daar, dat de invoer van paarden in Duitschland van overheidswege zal worden verboden, maar er is slechts een zoodanige verhooging van invoerrechten, als b.v. Frankrijk voor Nederlandsche paarden vraagt, noodig om den verkoop naar Duitschland ook binnen nauwe grenzen te beperken. Hierom moet men met wijziging der fokrichting zoo uiterst voorzichtig zijn en dient bij deze richting in de eerste plaats te worden gelet op de bruikbaarheid voor de werkzaamheden, die in eigen bedrijf van het paard worden gevraagd.

\* \*

Op de algemeene vergadering van de Gron. Mij. v. Landbouw, gehouden Dinsdag 28 Juni '10, is door Middelstum—Kantens als vraagpunt ter behandeling in de verschillende afdeelingen dier Mpij o. a. voorgesteld het volgende:

Welke ervaringen heeft men opgedaan met het houden van koudbloedpaarden? Is het wenschelijk dat deze paarden in de prov. Groningen in grooter aantal worden gefokt? Zoo ja, welke middelen kunnen worden aangewend om dat te bevorderen. De heer B. H. Eelkman Rooda leidde dit vraagpunt in, terwijl de heeren H. Waalkens, M. Teenstra en A. W. Heidema hun gevoelen omtrent de wenschelijkheid der invoering van Belgische paarden in Groningen, ook met het oog op de fokkerij, kenbaar maakten. Het gesprokene, dit vraagpunt betreffende, is zoowel in de Prov. Gron. Cour. als in het Nieuwsblad v. h. Noorden gebrekkig, in de Nieuwe Rott. Cour. daarentegen goed weergegeven.

Hoewel overtuigd dat het vasthouden aan het fokdoel van het Groningsch Paardenstamboek, uit een oogpunt van algemeen belang voor de provincie Groningen, zonder eenige reserve aanbeveling verdient, doet het ons toch genoeg dat het vraagpunt naar alle afdeelingen der Groningsche Mij. v. Landbouw ter behandeling wordt opgezonden. Een openlijke bespreking van iedere belangrijke aangelegenheid door de belanghebbende personen verdient ten allen tijde wel aanbeveling, het gelooven op gezag daarentegen niet.

In „Het Paard” 1908, no. 4 en no 5, hebben wij een uitvoerig

artikel geschreven over de richting der Nederlandsche paardenfokkerij en over die in de provincie Groningen. Beide artikelen zijn ook opgenomen in den Tweede Bundel, Verzamelde Opstellen uit Het Paard. Aan het eind van dit artikel is de volgende vraag beantwoord:

*Of de Groningsche fokrichting ten opzichte van de wereldmarkt en van de bestaande paardenrassen, met het oog op de toekomst, een behoorlijke posite inneemt?*

En het slot luidde:

„Hiermede komt het ons voor het bevestigende antwoord op de „gestelde vraag voldoende uitvoerig te hebben gemotiveerd en „houden wij ons aanbevolen eventueel anderer meeningen, althans „gemotiveerde, te mogen plaatsen.

„Mocht de Prov. Regelingscommissie of de Prov. Ver. in Groningen „zoodra mogelijk een deugdelijk onderzoek willen instellen omtrent „het meest gewenschte type landbouwpaard in de onderscheidene „deelen der provincie en het hierbij blijken dat het tot nu toe „gewenschte type ook werkelijk de voorkeur verdient voor de land- „bouwwerkzaamheden, dan zijn toch zeker alle voorwaarden aan- „wezig om zoo krachtig, volhardend en snel mogelijk in de eenmaal „aangenomen richting door te gaan. Dan echter moet het uitvoerig „gemotiveerde rapport voldoende worden gepubliceerd en in onder- „scheidene deelen der provincie worden besproken ten einde behoor- „lijke propaganda te maken voor de belangen der paardenfokkerij „in het algemeen, en de groote fout, ook uit een financieel oogpunt, „door het luchthartig wijzigen eener bestaande fokrichting te „begaan, duidelijk te maken.

„Mocht dit onderzoek, met het oog op de landbouwwerkzaam- „heden, aan het licht brengen, dat het Belgische type gemiddeld „de voorkeur verdient boven het Oldenburgsche — iets waarop de „ervaring in de Zuidelijke provinciën niet wijst, dan is eerst nauw- „gezet te overwegen of het besteden van het enorme kapitaal, dat „voor den invoer van Belgische hengsten en merriën noodig is te „achten, behoorlijke rente zal opbrengen.”

\* \*

Het scheen ons destijds nuttig toe, dat een zoodanige uitvoerige bespreking in handen kwam van minstens alle leden v/h. Gr. P. S. In verband hiermede stelden wij aan het Bestuur der Provinciale Vereeniging in Groningen voor om een afdruk van dat artikel te zenden aan alle leden dier vereeniging. Toen het artikel reeds in „Het Paard” was geplaatst, waren er slechts geringe kosten aan verbonden om daarvan een aantal afdrukken te leveren. Het gedane aanbod zou worden aanvaard, indien van het artikel het boven aangehaalde slot werd weggelaten. Dit was echter in strijd met

onze opvatting, reden waarom de verzending achterwege is gebleven.

De richting der paardenfokkerij is een zaak van groote betekenis. Zij raakt in hooge mate de uitkomsten dier fokkerij, niet alleen van de tegenwoordige fokkers, maar ook van de toekomstige. Daar het echter *hun aller belang* raakt, is het wenschelijk, dat zoo veel mogelijk ook ieder ernstig zijne gedachten daarover laat gaan.

Het is jammer, dat het Bestuur der Prov. Vereeniging in Gr. niet zelve de leiding van een dergelijk o. i. beslist wenschelijk onderzoek heeft genomen. Thans doet de Gron. Mij. v. Landbouw zulks en zal het Bestuur der Prov. Ver., tevens de Reg. Comm. v/d. pf. in Gron., zooveel mogelijk in alle afdeelingen dier Maatschappij op de bres dienen te komen om de door haar voorgestane richting op goede gronden te verdedigen.

Bij de bespreking van het vraagpunt in het groot aantal landbouwfdeelingen, zal, naar wij hopen, tevens onder de oogen worden gezien of het niet wenschelijk is, wanneer de bestaande stamboekrichting inderdaad de voorkeur verdient, wijziging aan te brengen in het aantal jury's bij de paardenkeuringen in Groningen — voor de locale keuringen zijn alleen reeds 5 verschillende jury's werkzaam — en of die jury's niet zooveel mogelijk dienen te worden samengesteld uit oud-leden, leden en pl.v.vangende leden der Gron. Stamboekjury, m. a. w. uit personen, die *door de paardenfokkers zelf* op grond van bekwaamheid *zijn gekozen* en bij ervaring vertrouwd zijn geraakt met de richting die het stamboek voorstaat.

A. W. H.

---

## PUNT VAN DEN VOET NAAR HET PAARD, ENZ.

Men hoort tegenwoordig in de rijlessen deze uitdrukking gelukkig minder gebruiken dan vroeger, toen het scheen alsof uitsluitend daarvan en van het intrekken en holmaken der lenden de goede zit van den ruiters afhing. Van het schoolrijden waren slechts enkele vormelijkheden overgebleven en de leerling werd gedwongen om op een op de voorhand of hoogstens in evenwicht gaand paard zonder gevoel en zonder lenigheid de houding na te apen van den schoolruiter op zijn werkelijk goed en sterk verzameld paard.

Hij werd zoo in een houding gegoten, waardoor alle lenigheid, veerkracht en gevoel werd uitgesloten, wat er veel toe heeft bijgedragen om in het leger de rijlessen en den militairen zit als exercéeren en drillen te doen beschouwen.

Thans is men het er vrijwel over eens, dat de ruiters alleen een meegaanden zit en gevoel kan krijgen, wanneer hij leert lenig en buigzaam de bewegingen van het paard mede te maken. Zit men



stijf dan hindert men het in zijn bewegingen, komt niet elastisch in het zadel en rijdt daardoor zwaarder dan iemand, die meer gewicht in het zadel brengt, doch meegaanden zit en goede hand heeft.

Men meende door het naar binnendraaien van de punt van den voet, een betere ligging van de knie en het bovenbeen met de binnenvlakte tegen het zadel te verkrijgen en tevens te voorkomen, dat buiten den wil van den ruiter hak of spoor tegen het paard zouden raken.

Laat ons eens nagaan of de richting van den voet invloed behoeft te hebben op het bovenbeen.

Wanneer het onderbeen natuurlijk afhangt, is, zelfs bij een goede vlakke ligging en lichte aansluiting van knie en bovenbeen, de punt van den voet min of meer van het paard afgekeerd, waarvan de mate afhangt van den natuurlijken stand van den voet ten opzichte van het been. Wordt de punt van den voet, wanneer zonder beugels wordt gereden, naar binnen of in de richting van het paard gebracht, wat geheel onafhankelijk van de ligging van de knie kan geschieden, dan oefent dit hierop geen invloed uit, doch het enkelgewricht wordt eenigszins stijf gehouden en de zool van den voet aan de binnenzijde (de zijde van het paard) opgelicht, dus hooger gebracht dan de buitenzijde.

Wat gebeurt er echter wanneer met beugels wordt gereden?

Wordt de zool nu op die wijze opgelicht, dan steunt alleen de buitenzijde van den voet op den beugel, wat bepaald invloed heeft op de aansluiting van de knie en deze vermindert, dus ongunstig werkt. Men kan zich hiervan overtuigen wanneer men op den grond staande de binnenzijde van den voet oplicht. Men zal dan bemerken, dat de knie tegelijk buitenwaarts wordt gebracht, dus, wanneer men alleen op de buitenzijde van den beugel steunt, de knie van het zadel wordt gebracht in plaats van naar binnen.

Bovendien wordt door het verdraaien van den voet het enkelgewricht stijf gehouden, terwijl het toch noodzakelijk is, wil men de vrije beschikking hebben over het onderbeen en de spoor, om op het gewenschte oogenblik hulpen te kunnen aanbrengen, dat dit gewricht soepel is.

De meegaande zit van den ruiter berust op het evenwicht; hoe meer de zwaartepunten van ruiter en paard met elkander overeenstemmen, des te gemakkelijker wordt aan het paard den arbeid gemaakt. Om dit evenwicht te bewaren, dient de ruiter in gewone omstandigheden meer of min aansluiting te nemen met het bovenbeen en met de knie, waarbij de dij met de vlakke, dus binnenzijde, tegen het zadel moet komen. Bij heftige bewegingen van het paard zal het dikwijls noodig zijn, dat ook het onderbeen medewerkt en voor enkele oogenblikken vastere aansluiting neemt,

waarbij de voet, veerkrachtig in het enkelgewricht, de aanleuning met den beugel behoudt.

Wanneer de knieën echter knijpen wordt de zit stijf, gaan de dijen omhoog, zal de ruiter minder diep in het zadel en minder vast zitten, terwijl het bovendien de spieren vermoeit en doet stijven.

Er kunnen oogenblikken voorkomen, bij het gebruik van de spoor dicht achter den singel, dat de knie iet of wat naar buiten wordt gebracht, wat den zit niet behoeft te verzwakken, want, zooals Fillis zoo terecht zegt: „de krachtigste aansluiting, die de ruiter kan nemen, is met den bovenkant van de kuit, aan de binnenzijde onder de knieholte.”

De knie moet op dezelfde plaats van het zadel blijven en de spil zijn waarom het bovenbeen draait bij het Engelsch draven en bij alle bewegingen waarbij het zitvlak uit het zadel komt.

Even verkeerd als het is om de spieren van lichaam, beenen of armen te stijven, even dwaas is het deze geheel te ontspannen zooals kinderen met hun hand doen bij het maken van een z.g. „slap handje”. Op die wijze zou men het paard zijn taak niet gemakkelijk doch moeilijk maken door een onrustigen zit. Dus noch totale ontspanning, noch stijven van spieren, doch veerkrachtige spanning.

Zoo dient ook het hol maken der lenden te worden vermeden, doch moeten deze veerkrachtig gespannen zijn, om op die wijze de reactie van de bewegingen van het paard op te vangen en te breken. De ruiter moet in staat wezen daarbij het kruis aan te trekken, om zich meer in het zadel te schuiven. Alleen door de veerkrachtige spanning van de spieren is het mogelijk den mee-gaanden zit te verkrijgen, die den goeden ruiter onderscheidt van den slechten, die of stijf of als een zoutzak zit; zonder dien mee-gaanden zit kan de ruiter nimmer goede hand of gevoel krijgen.

Het is even onmogelijk een beschrijving te geven van *den* goeden zit als van *het* goede paard, want evenals de eischen van bouw en beweging van het paard zullen afhangen van het doel waarvoor het is bestemd, zal ook de zit zich moeten wijzigen naar het paard en de eischen van het oogenblik.

Hoe die zit echter ook zij, de ruiter dient volle beschikking over zijn lichaam te hebben, dus lenig te zijn en daarom zijn degenschermen en tennis zulke uitstekende voorbereidende oefeningen, want het geheele lichaam en het waarnemingsvermogen zijn hierbij werkzaam.

Als uitersten in den zit kunnen wij dien van den jockey en dien van den schoolruiter rekenen, hoewel de „cowboy” met een nog meer gestrekt been rijdt dan laatstgenoemde. Hoeveel achting wij echter ook hebben voor den *vasten zit* van den „cowboy”, zijn wijze

van paarden af te richten en te gebruiken, heeft voor ons geen waarde en blijft dus buiten beschouwing.

Hoewel de Hertog van New-Castle zeker mede een der groote mannen is geweest, door wien het schoolrijden zulk een hoogen trap bereikte, ging van Engeland de reactie uit. Het jachtrijden en de rennen ontwikkelden zich daar meer en meer, de caroussels gingen uit de mode en het schoolrijden geraakte in het vergeetboek.

Door de practijk bleek, dat de zit van den schoolruiter zeker niet geëigend was voor jacht- of renrijden, zoodat langzamerhand een wijze van zitten algemeen werd, die men den jachtzit noemt met korten beugel, de voet geheel daarin geplaatst, meer horizontale dij, en iets bolle lenden. Deze zit vond in den Napoleontischen tijd hare toepassing bij een deel der cavalerie, doch na die oorlogen keerde men in de meeste legers in meerdere of mindere mate terug tot den zit van den schoolruiter, waarbij men vergat, dat er in het leger geen schoolpaarden meer waren ende jachtgalop en het terreinrijden weder op den achtergrond kwamen. Hierin is sedert 1870 geleidelijk verandering gekomen, doch nog wordt de lange galop te weinig beoefend, wat gedeeltelijk wordt veroorzaakt door de ongeschikte oefeningsterreinen. Evenmin kan men nog afstappen van vele vormen en eigenaardigheden uit den tijd van het schoolrijden, welke of geheel doelloos zijn of zelfs nadeeligen invloed uitoefenen op den goeden, meegaanden zit, welke de ruiter ook moet behouden in snellere gangen en bij het overwinnen van hindernissen.

Een meegaande, souple zit is zoowel een eisch voor den schoolruiter als voor den jockey, den jachtruiters en den cavalierist, doch de houding is daarbij geheel verschillend en moet zich passen aan houding en gang van het paard.

De jockey met een horizontale dij, voorovergebogen lichaam, lage handen en zitvlak boven het zadel, dient op zijn snel galoppeerend paard even meegaande te zijn als de schoolruiter op zijn in korte, verheven gangen zich bewegend schoolpaard. Beide zittingen op hun wijze naar de eischen van het oogenblik, maar even logisch en „workmanlike” als dit is, even onlogisch zou het zijn den jockeyzit te zien aannemen in het jachtveld of den zit van den schoolruiter bij het terreinrijden.

De zit van den jachtruiters, op de beide zitbeenderen, is in tegenstelling van dien van den schoolruiter, die meer op den split rijdt, de aangewezen zit voor den militairen ruiter, die veel dient geëoefend te worden en het rijden van een langen, rustigen galop en over oneffen, doorsneden en moeilijk terrein.

J. H. K.

## OVER DEN ZIT.

De meeste schrijvers over rijkunst verstaan onder „zit” de houding van den ruiter te paard, terwijl enkele dit woord alleen toegepast willen zien op de houding van het deel van het lichaam, gelegen tusschen heup en knie.

Wij releveeren dit niet om op het meer of minder juiste van het eene of van het andere te wijzen, maar om den lezer van dit artikel te doen weten dat wij ons aan de eerste, de oude, opvatting houden, omdat anders uitdrukkingen als „recht zitten”, „voorover zitten”, „goede zit”, „vaste zit”, enz. zouden moeten worden losgelaten. Wij meenen dat het geen practisch nut heeft over de beteekenis te strijden, mits men wete welke bedoeling de S. er aan hecht.

Tal van benamingen en uitdrukkingen in de rijkunst zijn taalkundig zeker niet juist en voor een groot deel „germanismen”. Naar onze meening moet men in de rijkunst, welke een practische kunst moet blijven, zich hoeden voor te veel theoretische en taalkundige beschouwingen, die op de hoofdzaak, de practijk, geen invloed nitoeffenen. De rijkunst staat te hoog, dan dat zij aanleiding mag geven tot een strijd over nevenzaken.

Zelden drukt men zich zóó juist uit, of iemand, die niet *wil* begrijpen, kan er een andere uitlegging aan geven; zelfs wetten, die met zorg moeten worden voorbereid en gemaakt, geven dikwijls aanleiding tot verschil in opvatting.

Wanneer in de rijkunst wordt gezegd: „de goede zit berust op het evenwicht”, dan is het zeker nimmer de bedoeling geweest, dat de ruiter aansluiting met dij en knie moest nalaten of trachten zoo min mogelijk aanrakingspunten met het zadel te hebben.

Zegt men: „om het paard zijn taak te verlichten moet overeenstemming zijn in de ligging van de zwaartepunten van ruiter en paard”, dan wil dat niet zeggen, dat de ruiter zich moet trachten te vergewissen waar het zwaartepunt van het paarde-lichaam en waar zijn eigen zwaartepunt ligt, daar dit practisch natuurlijk onuitvoerbaar is.

Beide gezegden bedoelen, dat de zit van den ruiter meegaande moet wezen, dat hoe meer hij zit in overeenstemming met de houding van het paard, hoe meer hij zorg draagt mede te gaan met de beweging, des te beter dit zijn taak zal kunnen volbrengen.

Hoe is in den eersten tijd gelachen om den Amerikaanschen jockey-zit en tegenwoordig neemt elk jockey dien zit aan en wordt deze erkend de voordeeligste te zijn voor de ontwikkeling van

de grootste snelheid van het paard. Die zit berust weder op niets anders dan het medegaan met de beweging van het paard, het meer naar voren brengen van het gewicht van den ruiter in de richting van het zwaartepunt van het paard en het verlichten van rug en lenden, waardoor de achterbeenen hun grootste voortstuwingskracht kunnen ontwikkelen. Ook hier dus weder een in overeenstemming brengen van de zwaartepunten van paard en ruiter, alles gebaseerd op het evenwicht.

Waarom brengt de ruiter bij wendingen, en meer naarmate de wending sneller is, zijn gewicht naar de zijde der wending?

Alweder om dezelfde reden.

\* \*  
\*

Om het evenwicht te bewaren bezigt de ruiter verschillende middelen en wel afzonderlijk of in vereeniging met elkander, al naar mate de houding van het paard, de snelheid van den gang, het doel dat de ruiter wil bereiken, enz.

Om goed ruiter te zijn is een vaste zit een eerste vereischte; de zit wordt echter niet verkregen door vastklemmen met dij en knie, niet door groote krachtsinspanning van spieren, want dat kan een mensch slechts korten tijd volhouden, terwijl een stijven van spieren steeds een stijven van die van het paard tengevolge heeft. Die zit zal de ruiter alleen krijgen, wanneer hij lenig is, het zitvlak als het ware vooruitgeschoven, goed onder het bovenlijf, de lenden souple en daartoe eenigszins bol, de dij en knie, soms ook het onderbeen, elastisch aangesloten en knie-, enkel-, schouder- en armgewrichten veerend.

Er was een tijd, toen werd beweerd, dat al wat zijn natuurlijke neiging den leerling te paard ingaf, uit den booze was; liet hij zijn been natuurlijk afhangen, dan deugde dit niet, maar moest hij den hak omlaag drukken, alsof hij dien op den grond wilde zetten; werd het bovenlijf, bij den afzet van het paard in den sprong, eenigszins voorover gehouden, dan was dit verkeerd, het moest achterover worden gebracht; hield hij de lenden bol, en zat hij op zijn gemak, dan moest dit worden veranderd en de lenden hol gemaakt; ja wij herinneren ons nog, dat aan recruten, die dit niet uit zich zelf konden doen, een stok of plank, tusschen de armen door, in de lenden werd geplaatst en de man zoo in de manége moest rijden om toch vooral die holle, stijve lenden te verkrijgen.

En dan was men verwonderd, dat zulke leerlingen, na weken en maanden les te hebben gehad, stijf en onbeholpen, als houten

poppen zaten en bij den minsten sprong van hun paard, alleen door hulp van de teugels in het zadel bleven of wel zandruijer werden.

Het is duidelijk dat men op die wijze geen meegaanden zit kan verwachten, evenmin als door een langdurig rijden *zonder* beugels en *met* teugels of door overdrijving in de zitoefeningen. Want daardoor krijgen de leerlingen de gewoonte zich met de onderbeenen vast te klemmen en knie- en enkelgewrichten stijf te houden, evenals arm en vuist. Wanneer knie en enkel niet elastisch zijn, dan is er geen sprake dat de ruijer naar eisch been- of spoorhulpen kan toepassen en evenmin heeft hij het veerend contact met den beugel, waarbij de bal van den voet plat daarop rust. Zijn schouder, elleboog, pols en vingers niet veerend, dan kan de ruijer niet op het juiste oogenblik met de hand medegaan of dien terugbrengen, of de teugels door de vingers doen glijden of ze weder meer aannemen. Het gevolg is dat het paard in zijn bewegingen wordt gehinderd en dat de ruijer bij die bewegingen achter blijft, dus geen voldoende meegaande zit, de grond waarop „goed rijden”, in elk van de verschillende takken der rijkunst, moet gebaseerd zijn.

De moment-photographie heeft ons op dit punt veel geleerd en kan nog telkens ophelderen en duidelijk maken, waarbij natuurlijk geen gevolg moet worden getrokken uit een enkele photo, maar uit tal van opnamen, na ernstige beschouwing en rekening houdende met de omstandigheden waaronder en het doel waarmede wordt gereden.

Wij willen met enkele woorden onze bedoeling toelichten en daartoe een voorbeeld nemen van de baan, omdat daarvan tal van photo's zijn genomen. Gaan wij den zit na bij het rijden over hindernissen, op het moment van neerkomen van het paard, dan zullen wij daarbij twee uitersten vinden.

De eene jockey brengt het bovenlijf sterk terug, waarbij gewoonlijk het onderbeen wordt vooruitgestoken met min of meer gestrekte knie, terwijl door het terugbrengen van het lichaam de handen hun lage standplaats verlaten, teruggebracht worden en hooger komen. Dat de zit op dat oogenblik niet meegaande is, kan niet worden ontkend, terwijl door het terugbrengen der handen het paard geen voldoende vrijheid heeft, of, als men de teugels laat doorglijden om hals en hoofd die vrijheid tot strekken te geven, het paard de aanleuning mist bij de eerste galopsprongen na de hindernis. In elk geval is het of in de lengte van zijn sprong, of in zijn galop gehinderd, waartoe nog heeft bijgedragen

de fout van het vooruitbrengen van het onderbeen, waardoor de beugel aan het lichaam van den ruiter een terugstoot geeft en zoo diens zit nog meer terugwerkend voor het paard maakt.

De andere jockey gaat met hand en arm zooveel mede als het paard tot strekken verlangt, doch kan dit niet anders doen dan door sterk voorover te zitten.

Op die wijze kan hij het paard bij het neerkomen de noodige vrijheid geven en het toch, bij den eersten galopsprong na de hindernis, de gewenschte aanleuning doen behouden. Zijn zit kan meegaande blijven en het paard zal bij den sprong en bij den eersten galopsprong terrein hebben gewonnen in plaats van verloren. Het heeft echter veel overwicht op de voorbeenen en deze zullen meer te verantwoorden hebben, zoodat het wáárom een steeper vooral een krachtige en goede voorhand moet hebben, nog duidelijker wordt. Bij een eventueel struikelen wordt door den voorovergebogen zit van den jockey de kans op een val grooter.

Wanneer de jockey, die op de laatst besproken manier over hindernissen rijdt, voorover zit, doch niet knie, lenden en armen elastisch gespannen houdt, maar die stijft, dan zal zijn zit evenmin meegaande zijn en dit kan men bij verschillende opnamen duidelijk constateeren; hij hindert dan het paard eveneens. Het vooroverzitten moet gepaard gaan met elasticiteit in lenden en gewrichten.

\* \*  
\* \*  
\* \*

Wij zullen verder over den jockeyzit niet uitweiden, doch alleen nog iets zeggen over den militairen zit en dien van den terreinruiter, tusschen welke beide wijzen van zitten weinig of geen verschil mag bestaan, daar het toch zeker het doel van het militair rijden zal zijn, terreinruiters en niet schoolruiters te vormen. Elk cavalierist moet terreinruiter wezen, doch slechts aan een enkelen is het gegeven tevens schoolruiter te worden.

Toch is maar al te lang de houding van den schoolruiter als ideaal van den militairen zit beschouwd, met het gevolg dat die houding uiterlijk schijnbaar werd nagekomen, doch in werkelijkheid al het lenige en meegaande van den goeden schoolruiter miste en volkomen ongeschikt was om op het terrein en over hindernissen te rijden. Het groot verschil, dat vroeger bestond tusschen den zit van den schoolruiter en dien van den jachtruiter, is dan ook veel minder opvallend bij schoolruiters als Filles, die tevens terreinruiters zijn.

Het is noodzakelijk dat de militaire of de aanstaande jachtruiters een meegaanden zit heeft, waarnaar van het oogenblik, dat hij zijn eerste rijles ontvangt, moet worden gestreefd. Eerst moet hij leeren zitten en pas wanneer hij dit voldoende meegaande doet, zijn paard leeren besturen. Daarvoor is het gewenscht, dat hij zonder teugels rijdt, zooals tegenwoordig in ons land gelukkig ook veelal plaats heeft. Maar bij deze zitoefeningen wordt dikwijls over het hoofd gezien dat de leerling knie- en enkelgewrichten stijf houdt. Worden hem dan later beugels gegeven, dan heeft hij veel moeite die aan den voet te houden en tracht hij dit te doen door het vooruitsteken van het onderbeen, waarbij dan het kniegewricht wordt stijf gehouden.

De leerling moet beginnen met vertrouwen te paard te krijgen en men moet alles trachten te voorkomen, dat hij, welk lichaamsdeel ook, krampachtig spant.

Wij achten het daarom beter dat hij begint te rijden met beugels, waarbij zeer veel zorg moet worden besteed dat de beugelriemen op de juiste lengte worden gegespt, waarin telkens verandering komt naarmate de leerling vrijer en gemakkelijker zit en leniger wordt. De lengte der beugels dient zoo te zijn dat hij, bij den zit dien hij op dat oogenblik nog aanneemt, niet naar den beugel behoeft te zoeken, maar evenmin dat hij op den beugel gaat steunen en zich zoo uit het zadel licht.

Is het vertrouwen en een zekere mate van lenigheid in den zit verkregen, dan zal telkens ook zonder beugels worden gereden, terwijl niet genoeg aandacht kan worden gewijd aan het soepele van knie en enkel.

Wanneer wij wel eens hoorden zeggen door jongelui, die veel zitoefeningen hadden gehad en vlot en vertrouwd te paard waren „ik rijd liever zonder dan met beugels” dan vonden wij bij nadere beschouwing altijd in hun zit een zekere stijfheid en een ongemotiveerde aansluiting met de onderbeenen, terwijl zij, met beugels rijdende, het onderbeen niet natuurlijk lieten afhangen en nimmer de zool van den voet plat of gelijkmatig met de geheele vlakke op den beugel lieten rusten. Zulk een zit belet niet alleen het goed en op het juiste oogenblik aanbrengen van hulpen, maar ook het naar eisch medegaan met de beweging van het paard. Zulk een ruiter moge vlot en met vertrouwen over het terrein en over hindernissen gaan, zonder van zijn paard te vallen, doch het rijkunstig gevoel kan niet worden ontwikkeld alvorens deze fouten zijn verdwenen; hij is geen meester over zijn eigen lichaam, dus nog minder over zijn paard en het is



hem niet mogelijk om dit zijn taak zoo gemakkelijk mogelijk te maken, integendeel verzwaart hij dit den arbeid.

Dus nogmaals: de werkelijk vaste zit is de meegaande zit en zonder dien geen rijkunstig gevoel en geen mogelijkheid den arbeid van zijn paard tot het hoogste op te voeren. J. H. K.

### IS DE PAARDENHANDEL WEL ZOO SLECHT EN KOMEN DAARIN WEL ZOOVEEL BEDRIEGERIJEN VOOR ALS VAN OUDSHER DE RONDE DEDEN?

Nevens bovenstaande vraag past een andere, n.m.l.: Kan de oorzaak liggen in het gebrek aan doorzicht of kennis van den koper wanneer een nieuwkoop tegenvalt?

Het veelvuldig bezoeken der paardenmarkten heeft ons daaromtrent een ruimeren kijk gegeven.

We zullen eenige voorbeelden aanhalen, om onze gevoelens daaromtrent kenbaar te maken.

Wanneer U een paard noodig hebt voor direct gebruik en U vindt op een markt uwe keuze onder de heidepaarden, dan antwoordt het heideboertje U op de vraag: „Is hij mak”? beslist en onbevangen: „ja!” De koop wordt afgesloten en de verkoper noemt ten overvloede nog allerlei bewijzen op, die zijn paard als een buitengewoon mak dier doen bestempelen. „Ja zelfs vrouw en kinderen rijden er mee.” — U woont echter niet in de heidestreek met zijn breede wegen, die grootendeels stapvoets worden bereden en waar water in geen uren in den omtrek zichtbaar is, maar juist in het werkelijke „kikkerland”. Reeds de eerste maal, dat U met den nieuwkoop gaat rijden, raakt paard en wagen in het water, doordat het beest slechts één pas ter zijde sprong, zich angstig makende voor een eend, die opvliegt uit een sloot langs den rijweg, en kwakende op de vlucht ging toen het rijtuig met den nieuwkoop haar had doen schrikken.

De heideboer wordt door den koper nu als een bedrieger gekwalificeerd en de paardenhandel een schrapje aangerekend.

Toch kan het paard werkelijk mak zijn geweest, maar de onbekendheid met de andere bodemgesteldheid en omgeving heeft hem den naam van mak ontnomen. Wilt ge daarom een paard kopen om in de waterstreek als rijtuigpaard te gebruiken, schaf U dan geen heidepaard aan voor *direct gebruik*, maar wel een paard, dat afkomstig is uit een zelfde omgeving als waar ge het thans noodig hebt.

Koopt ge een paard, dat bij den verkooper een drukken dienst had, waarin het doodmak was, bedenk dan, dat die makheid geheel kan verdwijnen, bij minder gebruik en ook in dit geval niet mag worden gezegd: „Wat is het een bedrieger, die dit beest voor doodmak heeft verkocht!”

\* \*  
\*

Een paard, gekocht bij een landbouwer, die weinig werk voor zijn viervoeter heeft en weinig haver voedert, kan mak zijn wanneer het een  $\frac{1}{2}$  mud haver krijgt en weinig werk doet, en bij een mud haver per week en meer werk een geheel anderen rijder van noode zal hebben om het maken van mogelijk gevaarlijke capriolen te voorkomen. Het dier wordt kijkerig, ongeduldig enz. U twijfelt aan zijn makheid en te gelijkertijd aan de eerlijkheid van den verkooper. Dit wellicht geheel ten onrechte.

Veel ongelukken vinden alleen hun oorzaak in onoplettendheid van den bestuurder en tevens aan gebrek aan kennis om met het paard te kunnen omgaan en het naar behooren te rijden.

Het paard moet vertrouwen stellen in den bestuurder en kan het dit doen, dan zal het veelal ook rustig en mak zijn en een eigenaar met deze capaciteiten verkoopt het paard natuurlijk voor mak. De koper mist echter mogelijk deze eigenschappen en het paard voelt direct, dat het op zijn nieuwen bestuurder niet vertrouwen kan; het wordt angstig en mogelijk volgt een ongeluk. Aan wien nu de schuld?

Tal van voorbeelden zijn aan te halen, dat wil men aan de woorden mak en eerlijk van den verkooper twifelen, men zich eerst moet afvragen: Is de omgeving voor het paard de zelfde gebleven? Is zijn werk even druk? Is zijn hoeveelheid voeder even groot? Is zijn bestuurder even kundig als zijn voorganger? enz. enz.

Wanneer elke koop voor een gebruikspaar wordt afgesloten, na voldoende informatie, voor welken dienst het paard werd gebezigd, uit welke omgeving het afkomstig is, enz., dan zullen de koopers tot de overtuiging komen, dat de uitdrukking „mak en eerlijk” niet zoo lichtvaardig wordt gebezigd als dikwijls verondersteld wordt.

W. F. S.

## EERSTE DRESSUUR BUITEN.

In de latere jaren wordt meer en meer de noodzakelijkheid ingezien om kinderen en jonge menschen veel in de buitenlucht te doen zijn. Werd het vroeger voldoende geacht hen één of twee uur in de week gymnastieklessen te geven in een besloten ruimte en hen nu en dan een wandeling te doen maken, thans komen zij veel meer in de buitenlucht, mogen zich vrijer bewegen en wordt alom werk gemaakt van open-lucht-spelen.

Dat die zelfde noodzakelijkheid ten deele ook voor volwassen menschen bestaat, zullen wij hier buiten beschouwing laten, daar wij het vorige alleen schreven, om te wijzen, dat hetgeen noodig is voor de lichamelijke ontwikkeling van het jeugdig menschelijk individu, iets waaraan tegenwoordig niemand meer twijfelt, zeker evenzeer noodig is voor het jonge viervoetig individu van het paardegeslacht.

En hoe is het daarbij nu gesteld? Naar onze meening dikwijls nog zeer treurig. Men versta ons wel, wat wij hier zullen neerschrijven heeft niet uitsluitend betrekking op Nederland of op Nederlandsche fokkers, op de opvoeding en dressuur van de remonte-paarden in ons leger of op de africhting van tuig- en rijpaarden bij onze dresseurs of particulieren. Ons doel is te wijzen op hetgeen in het algemeen in de opvoeding der paarden zou dienen gewijzigd te worden, ten einde hen krachtiger en volhardender te maken en meer geschikt om hun arbeid lange jaren te verrichten. Waar wij dus nu en dan spreken van o. i. verkeerde toestanden, zoo kan dit evengoed slaan op buitenlandsche als op binnenlandsche, wij achten het niet geschikt om hierbij te duiden op bepaalde streken, op bijzondere klassen van personen of op bepaalde instellingen.

\* \*  
\*

Voor een goede en vroegtijdige ontwikkeling van het paard is noodig krachtig voer, daarmede overeenstemmende, geleidelijk opklimmende beweging en verblijf in de open lucht.

De beweging dient bij jonge dieren aanvankelijk geheel vrij te zijn, om eerst later plaats te maken voor die, welke door den opvoeder wordt noodig geacht en verlangd. Het tijdstip waarop die gedwongen beweging aanvangt en den aard er van, zijn afhankelijk van het soort paarden, van leeftijd, conditie, algemeen toestand en van den arbeid, die later van hen zal worden geëischt.

Wat zou men iemand uitlachen, die, om van zijn zoons krachtige menschen te maken, hun veel en goed eten gaf, maar hen steeds binnens-kamer hield, in een warm en nauw vertrek, waar zij zich

weinig of niet konden bewegen, om hen slechts nu en dan, bij mooi weer, een kwartiertje de buitenlucht te doen genieten, onder omstandigheden waarbij zij in een kunstmatig opgewonden toestand werden gebracht.

Toch is dit veelal de opvoeding van den aanstaanden (niet-volbloed) dekhengst, van het vaderdier, dat verondersteld wordt krachtige nakomelingen te zullen verwekken en dat, na zulk een opvoeding in de jeugd te hebben gehad zijn verdere leven meestal doorbrengt met niets doen, afgewisseld door een somtijds overmatig veel dekken en het nu en dan gedurende enkele minuten zich buiten bewegen in een monsterdraf.

En hoe zou men denken over een opvoeder, die van zijn nog zeer jeugdige kinderen bij herhaling uiterste krachtsinspanning eischt en hen, die hun best doen aan die vraag te voldoen, doch bij den besten te kort schieten, onthaalt op karwatslagen.

Welnu dit komt toch voor bij de 2-jarige renpaarden, die, al moge hun training voldoende zijn geweest, een veel te ruwe, te korte en dikwijls onoordeelkundige dressuur doormaken in handen van „lads”, wier teugelhulpen meestal rukken en trekken zijn en wier beenhulpen bestaan in het schoppen en trappen met de hakken op allerlei deelen van het paard, waar zeker nimmer beenhulpen moeten worden gegeven.

Eenvoudige been- of teugelhulpen worden aan de jonge paarden niet naar eisch geleerd, zoodat zij dikwijls niet begrijpen wat van hen wordt gevraagd. Alles wordt gewoonlijk met geweld en door pijn afgedwongen en dan is men nog verwonderd, dat er volbloeds zijn wier humeur op hun 3e jaar reeds volkomen is bedorven, om niet te spreken van hun mond en van hun beenen.

Laat ons nu eens zien wat geschiedt met andere soorten paarden.

Dieren, wier mond 5 jaar teekent, doch die in werkelijkheid dikwijls ± een jaar jonger zijn, die er rond en gezond uitzien, doch onvoldoend krachtvoedsel hebben gehad en te weinig of onoordeelkundigen arbeid hebben verricht, beschouwt men als 5 jaar oud en krachtig genoeg om als tuig- of rijpaard te worden afgericht. Die africhting geschiedt meestal zeer snel en lang niet altijd door deskundigen, die bovendien door de eigenaars nog dikwijls in hun werk worden gehaast. Het gevolg is, dat die paarden hun arbeid niet naar eisch kunnen verrichten en daarbij nog vroeg versleten zullen zijn.

In die landen, waar de paarden voor het leger op jeugdigen leeftijd worden aangekocht, om daarna verblijf te houden in een remontedepôt en eerst te worden afgericht als zij daartoe voldoende krachtig zijn, is men ongetwijfeld op den eenigen goeden weg.

Alleen op die wijze zullen voor het leger goede en krachtige

gebruikspaarden kunnen worden verkregen, die lang hun dienst zullen doen.

Hoe wij ons de aansluiting voorstellen tusschen den aankoop, de opvoeding, de training en de africhting zullen wij thans niet behandelen; wat hier volgt heeft slechts betrekking op africhting en training, in verband met beweging in de open lucht.

Wij gaan van de veronderstelling uit dat de jonge paarden, waarover wij zullen spreken, op een leeftijd en in een toestand verkeeren, waardoor zij geschikt zijn om in dressuur te komen, doch dat zij nog nimmer bereiden zijn geweest.

Wanneer het paard zich ongereden opgewekt, krachtig en regelmatig beweegt, dan kan het dit in den aanvang onmogelijk onder een ruiter doen. Wat toch is het geval?

Het jonge paard verkeert op dit oogenblik in een toestand, dat het in de verschillende natuurlijke gangen, waarin het zich vrij beweegt, een houding heeft aangenomen, die voor hem de natuurlijke en de gemakkelijkste is. De gangen zijn rustig en regelmatig, waardoor blijkt, dat het zijn natuurlijk evenwicht heeft gevonden.

Deze houding en gangen zijn zeer verschillend en zullen nooit, of bijna nooit, bij twee individu's geheel overeenkomstig zijn; verschil in bouw, temperament, innerlijke kracht en tal van andere zaken dragen hiertoe het hunne bij.

Maar niet alleen is de houding bij verschillende paarden anders, maar zij wijzigt zich ook bij hetzelfde individu, naar gelang van den aard en de snelheid van den gang.

Komen ruiter en zadel op het paard, waarbij wij het gewicht van het dier op  $\pm 450$  K.g., dat van de beiden eersten op  $\pm 75$  K.g. stellen, dan wordt zijn lichaamslast met ongeveer  $\frac{1}{6}$  vermeerderd, wat niet gering mag worden geacht. Het paard is daardoor genoodzaakt opnieuw houding en gangen te zoeken, waarin het zich, ook onder die vermeerdering van den lichaamslast, regelmatig en gemakkelijk zal bewegen; beiden zullen echter min of meer afwijken van die welke het in vrijheid aannam.

Maken wij een vergelijking met den mensch dan zal een en ander wellicht nog meer in het oog springen.

Iemand die langzaam wandelt, daarna sneller stapt, dan in een drafje overgaat, om eindelijk zoo snel mogelijk te loopen of wel een hoogtehinderis te springen, zal naar gelang van den aard en de snelheid der beweging zijn houding wijzigen.

Een mensch van 75 K.g., die zich regelmatig en gemakkelijk in die verschillende gangen beweegt, zal, wanneer hem nu 12 K.g. te dragen worden gegeven, snelheid en houding veranderen en er zal tijd noodig zijn voordat hij geleerd zal hebben zich onder deze belasting eveneens regelmatig en gemakkelijk te bewegen.

Maar ook het renpaard toont ons hoe enkele K.g., ja zelfs onderdeelen er van, grooten invloed uitoefenen op de snelheid, die het kan ontwikkelen.

Een en ander maken het duidelijk, dat het jonge paard in den aanvang, nu het den ruiter heeft te dragen, zoo min mogelijk gestoord moet worden in dit zoeken naar een nieuw natuurlijk evenwicht.

Daardoor en tengevolge van het verschil in de natuurlijke beweging bij onderscheiden individu's is de manége niet de aangezeven plaats tot het beoefenen van de natuurlijke gangen en vooral niet wanneer paarden in klassen worden gereden. Elke wending brengt stoornis in de beweging, want hoewel het ongedresseerde paard in vrijheid buigzaam genoeg is om zelfs korte wendingen en korte overgangen te maken, wanneer het die doet uit *eigen wil*, is dit volstrekt niet het geval, wanneer het zelfs grootere wendingen en langzamere overgangen moet doen onder den ruiter, op diens aanduidingen en op het door dezen gewenschte oogenblik. De buigzaamheid van het paard is bovendien in het begin niet aanwezig, daar het onder den nieuwen last enkele spieren of spiergroepen zal spannen, wat een min of meer stijven van het geheele lichaam tengevolge zal hebben.

Veelal wordt aangegeven dat, wanneer verschillende paarden in een rijsschool tot klassen zijn vereenigd, een tempo dient te worden aangenomen, waarin alle kunnen medekomen. Dit kan echter niet anders worden verkregen, dan door het aanzetten van enkele en het terughouden van andere paarden, waardoor, evenals door de vele wendingen, het paard gestoord wordt in het zoeken naar zijn natuurlijke houding en zijn natuurlijke gangen onder den ruiter.

Deze natuurlijke gangen en het natuurlijk evenwicht, waarbij het paard dus regelmatig en gemakkelijk loopt, kunnen het beste worden verkregen door het rijden op rechte lijnen. Een enkel ruiter kan dit doen op rustige, stille wegen met goeden bodem, doch voor een klasse, waarbij de onderwijzer een overzicht moet hebben van alle paarden en ruiters, is de lange weg niet de aanzeven plaats, maar moet worden beschikt over een ruim terrein met goeden, gelijke bodem en rustig gelegen. Dan kan individueel worden gereden, elk paard in zijn geëigend tempo, de wendingen zoo groot genomen, dat zij weinig of geen stoornis veroorzaken en de mate van arbeid van elk paard geregeld naar zijn krachten, zoodat geen enkel meer doet dan goed voor hem is, maar ook geen een minder dan het kan verrichten om zijn kracht en dressuurtoestand te ontwikkelen.

Er bestaat een nauw verband tusschen de dressuur en de ontwikkeling van de kracht, die wij hier korthedshalve training zullen

noemen; deze training en de dressuur moeten met elkaar samengaan, wil het paard, na afloop der africhting, niet in beenen of krachten hebben geleden.

Het is dan ook noodzakelijk, dat de dresseur tevens paardenkenner zij, daar hij anders allen te veel over één kam scheert en zich, wanneer de africhting niet vooruitgaat, geen rekenschap kan geven waar de fout schuilt.

Dikwijls wordt het gaan van het paard in natuurlijke gangen verward met een uit elkaarlopend, zonder teugel en zonder aandrijven, rondboemelen van het dier, waarbij het niet alleen niets leert, en de spieren niet worden ontwikkeld, maar waardoor het in de beenen zal lijden en eigenlijk versleten zijn voor dat het eenigen arbeid heeft verricht. Zoodra het paard zonder verzet en willig draagt vangen de verdere spieroefeningen aan, daar de ruiter vanaf dat oogenblik moet zorg dragen, dat de werking van den motor, de voortstuwende kracht van de achterhand, wordt ontwikkeld of onderhouden.

Wie dit bij de dressuur steeds voor oogen houdt, zal zorg dragen dat, zoodra de oefening aanvangt en in welken gang ook wordt gereden, de beweging opgewekt zij en de oefeningen, gangen en rusten, waarbij het paard eenige oogenblikken vrij moet kunnen staan of zich bewegen, elkaar op zijn tijd afwisselen.

Door de ontwikkeling van de voortstuwende kracht, wat, zooals wij reeds zeiden, nergens beter kan geschieden dan op lange rechte lijnen, worden de spieren van de achterhand geoefend, verbeteren rugwerking en houding en wordt het geheele paard gestaald. De frissche lucht die het paard inademt, de betere huidwerking in de open lucht, de meerdere opgewektheid en lust tot gaan werken mede tot het krachtig worden, welk resultaat nimmer in die mate en in zulk een kort tijdsverloop door uitsluitend van de manège gebruik maken zal kunnen worden verkregen.

Zijn de krachten zoo geleidelijk ontwikkeld, beweegt het paard zich goed in zijn natuurlijke gangen en schiet het op voor de beenen, dan kan men overgaan het moeilijker gymnastiek-oefeningen, waardoor het verder geschikt moet worden gemaakt om zijn dienst naar behooren, ook onder een middelmatig ruiter, te verrichten. Dan eerst kan dit geschieden, zonder nadeel voor rug, beenen, toestand en humeur van het paard en bij deze oefeningen zal de manège groote diensten kunnen bewijzen, al moet de beweging en de oefening in de open ruimte daarmede blijven samengaan.

Een jong mensch, die 6 maal in de week  $\frac{3}{4}$  uur, dus  $4\frac{1}{2}$  uur in het geheel in een besloten ruimte, waar het altijd min of meer stuift, gymnastieklessen ontvangt, zelfs al zijn deze zeer goed geleid,

maar de overige  $163\frac{1}{2}$  uren aan een zelfde plaats is gebonden, waar hij zich weinig of niet kan bewegen, zal op die wijze niet krachtig worden ontwikkeld en waarom zou men dit dan wel van een paard verwachten?

Om den jongen man krachtig en geschikt voor den arbeid te maken en hem ook jaren in zulk een toestand te houden, moet oefening samengaan met verblijf en met spelen in de open lucht, terwijl daarbij ook van gymnastiek in een besloten ruimte, vooral wanneer het weer ongunstig is, met resultaat kan worden gebruik gemaakt. Maar evenmin als dit laatste als de hoofdzak of het eenig middel tot ontwikkeling van kracht, lenigheid en gehoorzaamheid kan worden beschouwd, mag de manège worden verheven tot het eenig en uitsluitend middel om het jonge paard krachtig, buigzaam, gehoorzaam en volhardend te maken met jarenlange geschiktheid voor zijn werk.

Ongetwijfeld zouden veel beter resultaten worden verkregen wanneer bijna alle soorten of klassen van ren-, fok- of gebruiksparden een oordeelkundiger opvoeding en dressuur ontvingen, waardoor kracht, gezondheid, volharding, humeur en geschiktheid voor den arbeid ten zeerste zouden worden bevorderd.

J. H. K.

---

## NEDERLANDSCHE PAARDENMARKTEN.

Hoe klein ons landje ook mag zijn, toch heeft onze nijvere bevolking gezorgd, dat we in enkele artikelen een wereldnaam hebben verkregen. In dit opzicht zijn wij wel den meesten dank schuldig aan den fokker-veehouder. De Nederlandsche kaas en boter zijn gezochte artikelen op de wereldmarkt geworden en, om tot het onderwerp van dit artikel te geraken, we mogen zeggen, dat onze landbouwer-paardenfokker er mede voor gezorgd heeft, dat het Nederlandsche paard aan vele eischen voldoet, zoodat het gretig aftrek vindt naar verschillende landen.

Een 25-tal jaren geleden geschiedde de handel in paarden hoofdzakelijk op de markten; sedert echter de concurrentie in dezen handel zoo sterk is toegenomen, hebben de kooplieden hun toevlucht gezocht tot het nemen van vóórkoop, zelfs reeds op jeugdigen leeftijd ( $2\frac{1}{2}$  jaar), om deze op 4-jarigen leeftijd te zullen ontvangen. — De grootste knak aan onze Nederlandsche paardenmarkten hebben echter de monsteringen gegeven. Reeds meermalen is in „Het Paard” geschreven, dat deze monsteringen doodend werken voor onze markten en op den duur geen voordeel kunnen opleveren voor den verkooper. Het aanbod



overtreft onder deze omstandigheden zoo zeer de vraag, dat de prijs daaronder gebukt moet gaan.

Al mogen de paardenmarkten dan ook niet zijn vooruitgegaan, toch zijn er nog talrijke plaatsen in ons land, die zich kunnen laten voorstaan op het bezit van markten, welke een bekendheid hebben verkregen over een groot deel van Europa.

Zeer merkwaardig is het, dat in ons kleine land de paardenfokkerij schier in iedere provincie min of meer uiteenlopende typen oplevert. Voor den paardenhandelaar is het daarom van veel belang te weten, waarheen hij zich moet begeven, om datgene aan te treffen wat hij zoekt. De naam van een flinke stad, waar een paardenmarkt wordt gehouden, zou hem belangrijk genoeg kunnen toeschijnen om die te bezoeken, terwijl soms gelijktijdig een veel grootere en meer belangrijke markt op een dorpje wordt gehouden.

Door bezoek aan de meeste paardenmarkten van ons land en het verzamelen van vele aanwijzingen, zijn we in staat gesteld een meer uitgebreide marktlijst te kunnen daarstellen en willen thans provinciesgewijze eenige bijzonderheden over deze markten mededeelen.

\* \*

In het Noorden van ons land, n.m.l. in de provincie Groningen, staat de paardenfokkerij en handel het hoogst; deze is dan ook voor die provincie van zeer overwegend belang.

De liefhebberij voor het paard is daar bijzonder groot en dank zij de scherpe contrôle op het fokmateriaal, kan men getuigen in deze provincie te zijn geslaagd er meer en meer een constant ras te verkrijgen. Het type is een zeer solied landbouw-tuigpaard, maat  $\pm 1.60$  M., zwaar beenwerk, goede vierkante draf en voldoende luxe. — Vroeger jaren trof men in deze provincie hoofdzakelijk zwarte paarden aan, tegenwoordig echter meerendeels donkerbruine, waaronder vele met afteekeningen en ook vossen. Duitschland is ook voor deze provincie de hoofdafnemer. De handel op Frankrijk, Engeland, Spanje en Italië, is er de laatste jaren niet op vooruitgegaan. — De oorzaken hiervan zijn van verschillend karakter.

1<sup>o</sup>. Zijn voor den uitvoer naar Frankrijk de invoerrechten sterk verhoogd;

2<sup>o</sup>. Is de fokkerij in Frankrijk en Engeland, vooral op het gebied van tuigpaarden, sterk vooruitgegaan, zoodat de behoefte aan onze Nederlandsche paarden daardoor minder is geworden.

3<sup>o</sup>. Neemt het automobilisme steeds in omvang toe.

Voor eenige jaren waren het juist de Fransche, Engelsche en Italiaansche kooplieden, die de beste exemplaren bij de groote Groningsche kooplieden kwamen opkopen; tegenwoordig komen deze bezoeken niet zoo veelvuldig meer voor en bepaald ook bij hen de handel zich meer en meer tot Duitschland en het binnenland.

Enkele zijn van meening, dat de Groningsche fokrichting te veel de zwaarte, diepte en breedte op den voorgrond doet treden, en ook de vereischte pijpomvang mede een oorzaak is, dat tuigpaarden van hooge luxe, veel bloed en temperament tegenwoordig zoo schaars onder de gekruist Groningsch-Oldenburgsche paarden worden aangetroffen. — Het zijn hoofdzakelijk de handelaars in luxepaarden, die zich uet deze fokrichting niet best kunnen vereenigen, omdat de afnemers, die de hoogste prijzen bij hen besteden (als de Franschman, Engelschman en Italiaan), als hoofdeischen stellen: luxe-bouw, temperament en verheven gangen.

Voor het landbouwbedrijf in de provincie Groningen, waarvoor zoo veel paarden noodig zijn, is het echter noodzakelijk, dat deze een kalm temperament en voldoende zwaarte hebben. — De bodem is daar moeilijk te bewerken en vereischt zeer veel arbeidskracht. Met een licht type landbouwpaard zou Groningen niet tevreden *kunnen* zijn. De Duitscher, die meer en meer onzen handel in handen krijgt, eischt eveneens zware beenen, veel diepte en breedte en stelt zich tevreden met vlotte, regelmatig gangen. Aan deze eischen voldoet het tegenwoordige Groningsche paard geheel en is tevens het type dat de fokker noodig heeft in zijn bedrijf. — Ook mogen we zeggen dat deze fokrichting weinig riscant is, doordat de zware gekruiste Oldenburger, ook al is de luxe niet buitengewoon en een enkel beengebrek aanwezig, door den Duitscher wordt gekocht voor prijzen, welke de fokkerij loonend maken. Wordt een lichtere fokrichting gevolgd, welke vraag bestaat er dan voor de exemplaren, die geen eerste plaats kunnen innemen in den luxehandel? Voor deze paarden is het debiet gering en de te maken prijzen voor de fokkerij dikwerf niet loonend, al worden er in enkele gevallen zeer hooge prijzen voor betaald. — De steppers met veel adel en hooge gangen zullen ook dan wel tot de uitzonderingen blijven behooren. Intusschen ligt het hoofdverschil voor den fokker minder in de totaal-opbrengst der verkochte exemplaren dan wel in de grootere gebruikswaarde der zwaardere exemplaren voor eigen bedrijfswerkzaamheden.

De liefhebberij om het koudbloed (liever gezegd zwaar trekpaard) te gaan fokken, wint in ons geheele land meer veld; mogelijk zal echter de provincie Groningen deze fokrichting het hoofd kunnen bieden, doordat het Groningsche paard voor het landbouwwerk voldoende zwaarte heeft verkregen, en in andere opzichten de vergelijking met het koudbloed (zware werkpaard) wel zal kunnen doorstaan, zoodat het onnoodig blijkt hooge bedragen te gaan offeren voor den invoer van prima klasse Belgisch fokmateriaal.

Voor het landbouwwerk wordt door velen het Groningsche type gesteld boven het zware werkpaard, omdat de stap van den Oldenburger vlugger en veerkrachtiger is, terwijl het zware werkpaard ook op oneffen terrein zich moeilijker schijnt te verplaatsen en struikelen veelvuldiger voorkomt dan bij den Oldenburger.

Het valt echter niet te ontkennen dat op de najaarsmarkten de bewijzen geleverd zijn, dat de enters en twenters, behoorende tot de klasse van het zware werkpaard, hooger prijzen konden opbrengen en meer gevraagd werden dan die van het lichte type. — De vraag echter is, of deze toestand van blijvenden aard is.

Voor de Groningsche en Geldersche fokrichting is het te wenschen, dat de fokkers zich zullen houden aan het type, dat na zooveel jaren van studie en moeite is verkregen en dat onder alle omstandigheden courant zal blijven.

\* \*

Terugkeerende tot de paardenmarkten, kunnen we van de provincie **Groningen** niet zeggen, dat deze door bijzonder groote markten uitblinkt boven de andere provinciën. De paarden zijn daar dan ook zoo gezocht, dat de meeste verhandelbare exemplaren òf bij vóórkoop reeds zijn verkocht òf de talrijke monsteringen hen reeds van eigenaar hebben doen verwisselen. De voornaamste markten vinden plaats te *Appingedam* en verder nog te *Winschoten*, terwijl men op de jaarmarkt te *Slochteren*, in de maand October, de gelegenheid heeft een best enter of twenter te kunnen bemachtigen. De markten te *Wedde* in Augustus, te *Zuidbroek* in Juni en te *Winsum* in September zijn ook van belangrijkheid niet ontbloot. Op deze markten, zoowel als bij de Groningsche kooplieden aan huis, treft men zelden een goed betuigd paard aan. Voljarigen behooren eveneens tot de uitzonderingen, terwijl de gewoonte om 4-jarige paarden 5 jaar in den mond te maken, ook daar vrij wel algemeen is. Het is echter niet te verwonderen, dat daar waar hun handel ten opzichte van den draf geen andere eischen stelt dan best gaande aan den halster, men zich op het betuigen der handelspaarden niet bijzonder toelegt. Het neemt echter niet weg, dat de bestemming van het Groningsche paard ook meermalen voor luxe-dienst zal zijn, zoodat hierbij wel degelijk de wijze van in het tuig gaan invloed op de waarde zal hebben.

De handel op Frankrijk, Spanje en Italië, zal vooral dan weer kunnen opleven, wanneer het blijkt, dat het aan hunne eischen voor tuigpaard kan voldoen. Zij zullen dan ook hoogere prijzen geven wanneer de bewijzen geleverd kunnen worden van beste manieren in het tuig. De dresseerinrichtingen in Groningen, die voor dit doel zijn opgericht, geven reeds aan, dat het betuigen der paarden als een noodzakelijk iets, om hooge prijzen te kunnen bedingen, wordt ingezien, terwijl ook de aangespannen keuringen in deze provincie er op wijzen, dat de commissiën voor de paardenfokkerij deugdelijker bewijzen van soliditeit en het werkelijk „paard zijn” verlangen, dan de eenzijdige beoordeeling alleen aan den halster.

De beste Groningsche paarden treft men aan in de omstreken van Zijldijk, Usquert, Stedum, Nieuwolda, Scheemda, Beerta en Leens. De

kruising met Oldenburgsche hengsten is daar overwegend. Ook in het Noordelijk Westerkwartier vindt men beste paarden; achteraan komen de Veenkolonie, Westerwolde, en het Zuidelijk Westerkwartier. Men gaat er wel vooruit, maar het beenwerk daar is niet zoo soliede als van de op kleigrond gefokte paarden. In Winschoten gevoelt men veel liefde voor den Hackney-hengst „Dan Leno”, het eigendom van de Hackney-club aldaar. Als tuigpaarden hebben enkele afstammelingen reeds een bijzondere vermaardheid verkregen.

\* \*

De provincie **Friesland** heeft jaren lang een constant ras gehad; het kenmerkte zich door zijn prachtige zwarte kleur, mooi hoofd, dat er

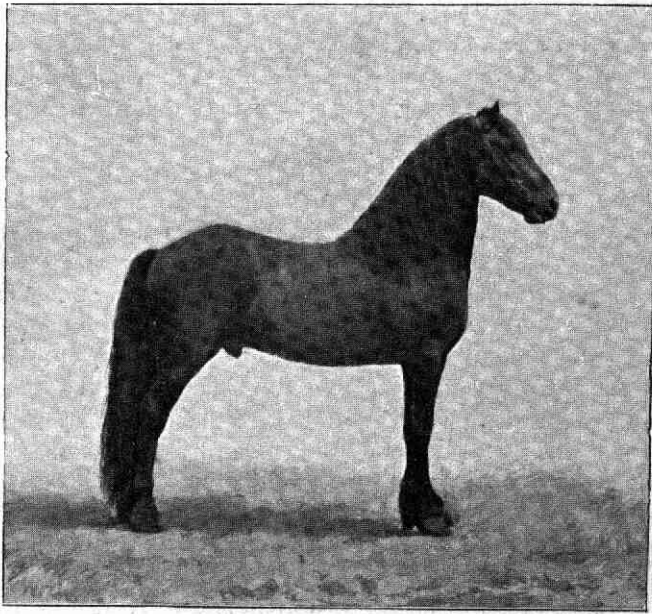


Fig. 17.

altijd zogenaamd „boven op stond” en door zijn aangenaam humeur en temperament. Het beenwerk was echter niet zwaar, het kruis afhangend en de staart laag ingeplant. De gang vóór was wel vrij algemeen stappend, achter echter minder krachtig; toch onderscheidde zich het Friesche paard door zijn snelheid van andere slagen, die men in ons land aantrof. Door de kruising met Oldenburgsche hengsten is het inlandsche type meer en meer verdwenen en treft men het nu schaars aan. Enkele fokkers echter hebben getracht het Friesche ras te behouden door kruising met Hackney's en Orloffers, terwijl bovendien nog vier hengsten van het

inlandsche type in Friesland ter dekking staan. Vooral Frits neemt hiervan een voorname plaats in en dekte in dezen zomer op 17-jarigen leeftijd nog 161 merriën, wat wel als bewijs mag gelden dat men van het Friesche ras nog niet geheel wil scheiden.

Voor het lichte landbouwwerk in deze provincie voldoet het inlandsche type nog het best. De paardenfokkerij is echter in Friesland van meer ondergeschikt belang, de rundveeteelt speelt aldaar de hoofdrol. Friesland is en kan trotsch zijn op haar veestapel, die zelfs wereldberoemd is geworden. De paardenhandel in deze provincie bepaalt zich zoowel tot het Binnen- als het Buitenland. De driejarige gekruiste Oldenburgers vinden gretig aftrek naar Duitschland, terwijl de zwarte ruins van het inlandsche type meestal naar Engeland verhuizen. In tegenstelling met de provincie Groningen treft men op de markten in Friesland een goed betuigd jong paard aan, waardoor vooral de markten te *Sneek* en *Franeker* bekendheid hebben verkregen. — De grootste paardenmarkt wordt te *Buitenpost* gehouden, op den eersten Woensdag in Augustus; men ziet daar dan als het ware de staalkaart der Friesche en Groningsche paardenfokkerij, al komen de beste exemplaren zelden ter markt; deze wordt door veel Duitschers bezocht, terwijl de aanvoer gemiddeld op 1000 stuks wordt geschat. Voor 1½-jarigen zijn de beste najaarsmarkten te *Beetsterzwaag* en *Joure*, voor veulens te *Bergum*, terwijl verder die te *Oosterwierum*, *Oostermeer*, *Rien*, *Leeuwarden* en *Oudeschoot* tot de voornaamste behooren.

\* \*

In de provincie **Drenthe** moge de paardenfokkerij niet zoo hoog staan als in de provincie Groningen, toch is op de daar gehouden markten een flinke vooruitgang te bespeuren. De in Drenthe gestationeerde Oldenburgsche en Oost-Friesche hengsten hebben deze verbetering tot stand gebracht. De vooruitgang gaat er echter langzaam, doordat over het algemeen de moederpaarden grootendeels nog van geringe kwaliteit zijn.

In Drenthe treft men een groot aantal kleine landbouwers aan, die voor hun landbouwwerk kunnen volstaan met één paard. In de meeste gevallen is dit een zwarte merrie, waarvoor men niet altijd werk heeft, zoodat veelal bij zoo'n paard, onafhankelijk van soort en kwaliteit, een veulen wordt gefokt. Deze veulens worden op de najaarsmarkten ten verkoop aangeboden.

De merrieveulens worden echter meestal aangehouden en op hun beurt wederom voor de voortteling bestemd. In Zuid-Oostelijk Drenthe treft men nog veelal het inlandsche zwarte type aan, dat zich kenmerkt door geestig temperament, mooie voorhand, soms fijne, soms meer zware en sterk gebogen hals en beste hoofdhouding. De kwaliteit en de stand der voorbeenen laten veel te wenschen over; Fransche stand, dunne pijpen, smalle knieën, zwaar behang, holle rug, afhangend kruis en koehakkige achterbeenen komen bij het Drentsch-inlandsche paard nog

te veel voor. De gangen vóór zijn zeer heffend, hoewel soms binnenwaarts opnemend, terwijl de achterbeenen weinig krachtig worden ondergebracht.

De kleur van het Drentsche paard is veelal effen zwart. Door kruising met Oldenburgsche en Oostfriesche hengsten is zwart minder algemeen geworden, hoewel dit tegenwoordig weer meer wordt gewenscht. Toch heeft het grootste aantal der dekhengsten in Drenthe nu een bruine kleur, terwijl vossen en zwarten in gelijken getale gestationneerd zijn. Een dekhengst van het inlandsche type treft men in deze provincie niet meer aan. De landarbeid der paarden is er minder zwaar dan in Groningen,

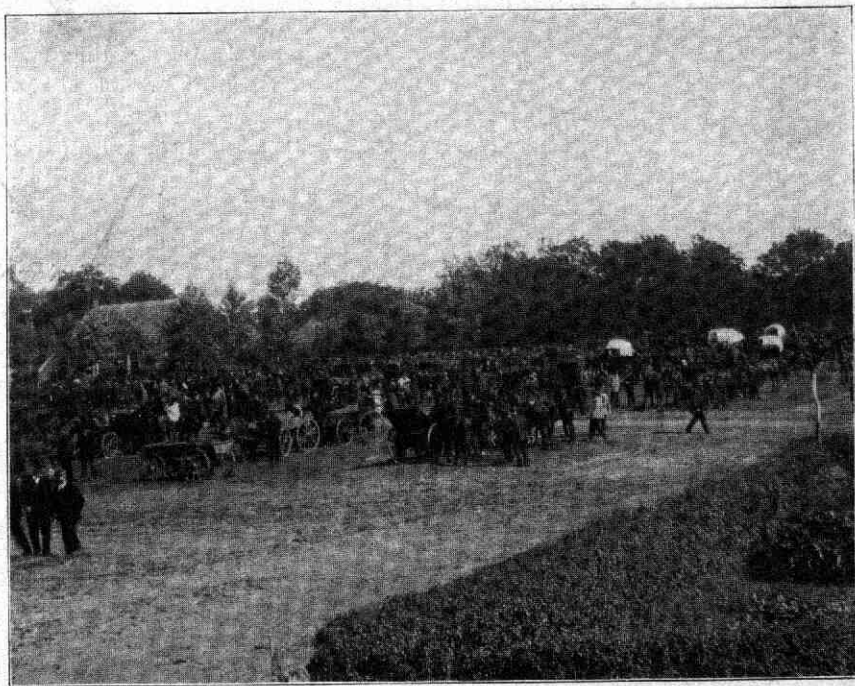


Fig. 18. Herfstpaardenmarkt te Rolde.

zoodat in deze provincie wat meer kan worden toegegeven op zwaarte en pijpomvang van de aldaar gestationneerde dekhengsten, hoewel deze toegevendheid ook eenigszins een gevolg is van de veelal nog te laag gehouden dekgelden.

Wat betreft de markten in deze provincie kunnen we mededeelen, dat die alle als vrij belangrijk mogen worden aangemerkt.

Voor de drie Noordelijke provinciën waren de Drentsche paardenmarkten vroeger de voornaamste van ons land; daar werden door de landbouwers uit Groningen en Friesland de veulens opgekocht om die zelf verder

uit te fokken. — Sedert de paardenfokkerij in Groningen zoo zeer is toegenomen, zijn de Drentsche paardenmarkten er, inzake verkoop naar Groningen, op achteruitgegaan.

Deze markten zijn van een geheel ander gehalte als die in andere provinciën worden gehouden; onderling verschillen ze echter zeer weinig en aan belangstelling ontbreekt het er in geenen deele. — Dit is wel te verwonderen, daar de meeste dezer markten zoo moeilijk te bereiken zijn, vooral Norg, Roden en Diever. Rolde, Zuidlaren en Meppel, maken hierop een gunstige uitzondering. — De markten te *Norg* en



Fig. 19. Herfstpaardenmarkt te Rolde.

*Roden* worden door de in andere provinciën wonende kooplieden hoofdzakelijk van uit Groningen bezocht. Te *Norg* behoort de Sept.-markt tot de voornaamste, terwijl die te *Roden*, in dezelfde maand gehouden, een jaarmarkt is.

Eigenaardig is het, dat de Drentsche paardenmarkten nog steeds het karakter dragen van een ouderwetsche jaarmarkt; het bezoek aan deze markten beoogt dan ook zeer verschillende doeleinden. Voor het aanbreeken van den dag kan men reeds in de stad Groningen bemerken, dat zoo'n dag ook zijn invloed aldaar uitoefent. De stalhouders zijn

dan reeds aan het inspannen en zoodra de groote brikken gereed zijn, rijden zij naar de bestelde plaatsen om de kooplieden en belangstellenden af te halen. De Peizerweg, anders zoo eenzaam, is dan veranderd in een drukken verkeersweg; het wemelt er van rijtuigen, fietsen, hondenkarren en komt men dicht bij de plaats, waar de markt gehouden wordt, dan voegen zich daarbij de paarden, koeien, schapen, geiten en wagens beladen met varkens, die allen ter markt worden gevoerd, zoodat ten slotte zich alles stapvoets moet voortbewegen. Voor hem, die nimmer deze markten heeft bezocht, laat de tocht er heen reeds een blijvenden indruk achter, want de Peizerweg is schilderachtig en de natuur boeit ons door veel schoons en bekoorlijks, zooals de kleine ouderwetsche boerderijtjes, wier schrille kleuren van vensters en deurtjes zich scherp afteekenen tegen de groene weiden en de prachtige lichtschakeeringen van het beuken- en eikenhout langs den geheelen weg, terwijl dit alles zoo nu en dan onderbroken wordt door uitgestrekte heideland-schappen van machtige schoonheid. — Drenthe is overrijk aan frisch, onbedorven natuurschoon, het is op sommige plaatsen nog een schilderachtige woestijn, waar menschenhanden nog niet getracht hebben de natuur te corrigeren. En deze fraaie, van nature schoone weg is een goede inleiding voor de merkwaardige markt, die door het eigenaardige, oud-vaderlijke daarmede in overeenstemming is. Deze markt strekt zich uit over de geheele kom der gemeente en verdeelt zich onderling weer in groepen.

Boerderijen, waarop onder gewone omstandigheden geen vreemdeling zal durven binnendringen, — want de Drent staat met riddertrots op zijn eigendomsrecht en waarschuwt den indringer door de liefvallige vermaning, die aan hek of boom te lezen staat: „Wacht U voor den hond” — zijn nu veranderd in een uitspanning en koffiehuis. De zaken loopen daar dan zoo florissant, dat Krasnapolsky er jaloersch op zou worden. Een groot deel der landbouwers spannen echter hun paarden eerst dan uit, wanneer ze het marktterrein bereikt hebben en plaatsen de dieren naast den wagen, welke dan als voederbak moet dienst doen. Orde of regelmaat ontbreekt er geheel. Alleen worden de merriën met veulens van de andere paarden gescheiden gehouden.

Het gehalte der ter markt gevoerde paarden is van zeer verschillenden aard; ook de vroeger zeer algemeene zwarte kleur wordt thans onderbroken door schimmel, vos en bruin. Op deze markten ziet men de goede inwerking der Oldenburgsche en Oostfriesche hengsten. Men treft er reeds enkele 3- en 4-jarige paarden aan van beste kwaliteit, wel niet zoo zwaar als de in Groningen gefokte, maar met fijner hals en beenen en meer temperament. Dergelijke exemplaren worden voor hoogen prijs aangekocht door de Groningsche paardenhandelaren.

Wat de kwaliteit der paarden betreft, ontloopen de markten van Norg, Roden en *Rolde* elkander weinig; wat echter het typisch Drentsche



betreft, spant die te Rolde de kroon. Men kan daar de provinciale eigenaardigheden het meest waarnemen.

Op twintig minuten afstand van het station Rolde vindt men een heide door bosch omringd. Daar wordt de groote najaarsmarkt gehouden, waarop  $\pm$  1400 paarden worden aangevoerd. De heide doet dan tegelijkertijd dienst als uitspanning. Het is een fantastisch gezicht de paarden, gespannen voor de huifkarren met hagelwitte linnen kappen, in lange rijen van verschillende zijden uit het bosch de open heideplek te zien binnenkomen, en het is als een groot legerkamp van Germanen uit den ouden tijd, een wirwar en een verwarring, een gewoel en een vormen van levendige en schilderachtige groepen, als men nergens elders aantreft. Toch kunt ge op deze markten uitstekend een paard beoordeelen, er is ruimte in overvloed en de Drentsche boer haast U niet. Het eenige, wat ze tegen hebben, is, dat men de paarden niet best op de steenen kan zien draven, want een straatweg is in vele gevallen te ver van het marktplein verwijderd.

De handel op deze markten bepaalt zich hoofdzakelijk tot het binnenland; buitenlandsche kooplieden treft men er weinig aan, hoewel wij meenen, dat ze er volop hun gading zullen vinden, indien ze zich de moeite geven er te verschijnen. Op de najaarsmarkten worden zeer veel veulens aangebracht. De markten in Drenthe worden niet alleen bezocht door de paardenliefhebbers, handelaren en fokkers, maar omdat hier het karakter van een jaarmarkt zoo ongerept behouden is gebleven, is de belangstelling van hen, die geheel buiten het paardenvak staan, eveneens groot.

Paardenschilders, gelijk onze Nakken, zouden er een menigte sujetten vinden waaraan ze hun artiesten-hart konden ophalen; en ook voor hen die kennis wenschen te nemen van volkseigenaardigheden, zou de oogst hier rijk zijn. Op een afzonderlijk terrein wordt de kermis gehouden en de bewoners van de verre en verste uithoeken van Drenthe, voor wien de verschillende karakteristieke kermistenten met hun wonderbaarlijke bezienswaardigheden nog nieuwigheden zijn, verdringen zich, met de uitdrukking van vergenoegdheid op het gezicht, voor de kramen.

Deze markten stonden vroeger bekend als de plaatsen waarop Amor tal van pijlen schoot op de beaux en belles; of dit nog zoo is, zullen de jonge dochters en mans het best kunnen vertellen, indien ze voor eenige oogenblikken de geheimzinnigheid, die een vast attribuut der liefde is, willen opheffen.

Zeker is het in elk geval, dat deze markten ook door het schoone geslacht zeer veel worden bezocht. En de Drentsche jufferschap komt toch zeker niet alleen voor de paarden.

\* \* \*

Te *Diever* worden 4 markten gehouden; de Meimarkt is de voornaamste; te *Meppel* twee, waarvan de Sept. markt de grootste is; te *Norg* vier, waarvan de Mei- en Sept.-markten de beste zijn en verder de najaarsmarkten te *Roden*, *Rolde* en *Zuidlaren*.

De markt te Zuidlaren was vroeger een feestdag, ook voor de Stad Groningen; zij werd door duizenden bezocht; langzamerhand is ook hierin verandering gekomen en hoewel de paardenmarkt nog zeer belangrijk is, heeft zij voor hen, die buiten het paardenvak staan, veel van haar aantrekkingskracht verloren. Jammer!

\* \*

In de provincie **Overijssel** speelt de paardenfokkerij geen hoofdrol. Vroeger trof men in deze provincie het zoogenaamde „Zwolsche” paard aan, dat veel aftrek vond naar Frankrijk. Het waren over het algemeen de bekende inlandsche zwarten.

Door kruising met Oldenburgsche, Oostfriesche en Gekr. Geldersche hengsten, treedt langzamerhand het Zwolsche type op den achtergrond. Er staan thans ook twee Belgische hengsten gestationneerd, waarvan een te Haaksbergen en een te Dedemsvaart.

Op de paardenmarkten, die in deze provincie worden gehouden, ziet men — met uitzondering van die te *Zwolle* en *Goor* — zelden buitenlandsche kooplieden.

De voornaamste markten vinden plaats te *Delden*, *Deventer*, *Goor*, *Zwolle* en *Markelo*.

De Decembermarkt te *Goor* is bekend als een der grootste hittenmarkten in ons land; ook treft men er veel 1 $\frac{1}{2}$ -jarigen en magere paarden aan van een licht type, enkele met stepgang, welke exemplaren zeer geschikt zijn door te houden voor den handel en in het voorjaar, mits goed betuigd, wederom te verkoopen.

Voor luxepaarden staat het Kampereiland het best bekend en verder de IJsselstreek.

\* \*

Het in **Gelderland** gefokte luxepaard, vooral in de Betuwe, doet, wat kwaliteit betreft, voor het in de beste streken van Groningen gefokte paard niet onder.

Het Geldersche paard is altijd zeer gezocht geweest en het munt nog steeds uit door beste gangen, fijnen, langen hals, hoog ingeplanten staart en levendig temperament, terwijl beengebreeken er weinig bij voorkomen.

De meeste dezer eigenschappen van het Geldersche paard houden vermoedelijk ook verband met het Engelsche bloed, dat destijds in deze provincie langs den weg der Stoeterij *Borculo* werd ingevoerd.

De buitenlandsche handel is in deze provincie altijd groot geweest en het is daarom niet te verwonderen, dat het Geldersche paard door geheel Europa bekendheid heeft verkregen. Het is echter niet de geheele provincie, die zich in dezen roem mag verheugen; de Betuwe komt het leeuwenaandeel daarvan toe, vervolgens de streek langs den IJssel en een gedeelte van den Achterhoek, terwijl de Veluwe in dat opzicht minder beteekenis heeft.

Als luxetuigpaarden staan de in Gelderland gefokte bovenaan; het

levendige temperament, de mooie hoofdhouding en de beste gangen, ook in het tuig, bestempelen het als zoodanig.

Er is geen provincie in ons land, waar meer hengsten van uiteenloopenden oorsprong ter dekking staan dan in Gelderland. Wat het type tuigpaard betreft, noemen we b.v.: Anglo-Normandische, Hackney's, Oostfriesche, Oldenburgsche, Gekr. Oldenburgsche, Geldersche en gekr. Geldersche hengsten. Het mannelijk fokmateriaal is er over 't algemeen niet zoo zwaar als in de provincie Groningen, wat waarschijnlijk tot gevolg heeft, dat de in Gelderland gefokte warmbloedpaarden meer gezocht zijn als luxe tuigpaard. In den achterhoek heeft men zich den laatsten tijd speciaal toegelegd op de fokkerij van het zware werkpaard; er staan verscheidene Belgische hengsten ter dekking. Deze fokrichting breidt zich tegenwoordig ook uit in de omstreken van Zevenaar en Nijmegen, terwijl mede in de Beneden-Betuwe een enkele Belgische hengst ter dekking wordt aangeboden.

Op de Veluwe treft men in hoofdzaak een licht gebouwd zwart type aan, dat geen bijzonder hooge handelswaarde vertegenwoordigt, echter wel gezocht is voor het stalhoudersbedrijf. De paardenfokkerij gaat daar langzaam vooruit, doordat nog te veel minderwaardige merriën voor de voortteling worden bestemd.

Het is niet te verwonderen, dat daar, waar zulke goede exemplaren der fokkerij worden aangeboden, de buitenlandsche kooplieden talrijk vertegenwoordigd zijn op de belangrijke markten, die in deze prov. worden gehouden.

De handel is echter niet geheel op de markten aangewezen, doordat men in deze prov., evenals in Groningen, veel aan de groote paardenhandelaren verkoopt en de binnen- en buitenlandsche handel ook aan huis plaats vindt.

De beste markten voor luxepaarden zijn die, welke gehouden worden te *Geldermalsen*, *Elst*, *Tiel*, *Zaltbommel* en *Beusichem*. De hengstenmarkt, die sedert jaren te Beusichem in Juni gehouden wordt en die vroeger werd bezocht door vele Engelsche kooplieden, is veel verminderd; de aanvoer bedraagt nu ongeveer 30 stuks. Na deze hengstenmarkt, werd acht dagen achtereenvolgens paardenmarkt gehouden; nu bepaalt zich deze markt hoofdzakelijk tot den dag, volgende op de hengstenmarkt. De markt te *Buren*, die vroeger ook tot de voornaamste behoorde, heeft nu bijna geheel opgehouden te bestaan en zal, wanneer daarin geen verandering komt, wel spoedig tot de geschiedenis behooren. Op de markt te *Elst* kan men een zeer solied gebouwd luxepaard vinden, terwijl de markt te *Geldermalsen* op het gebied van luxehandel een eerste plaats toekomt; deze markten gaan sterk vooruit. Te *Zaltbommel* en *Tiel* worden ook beste markten gehouden in de maand September, waarop men zoowel luxepaarden als veel enters en jonge paarden aantreft.

Op de markten te *Hedel*, *Hengelo*, *Nijmegen* en *Wamel* treft men hoofdzakelijk jonge zware paarden aan, welke markten onderling, wat betreft aangevoerde kwaliteit, zeer weinig verschillen.

De markten te *Nijkerk* en *Zutphen* bepalen zich geheel tot den binnenlandschen handel, terwijl die te *Wijchen* van zeer uiteenlopend gehalte zijn; de beste markten vinden daar plaats in April, Aug., Sept. en Oct.; er komen veel hitten en zware jonge paarden.

\* \*

De paardenfokkerij in de provincie **Utrecht** is van geen belangrijke beteekenis; nooit heeft ze exemplaren voortgebracht, die bijzonder uitblonken. De beste handelspaarden treft men er aan in de omstreken van Bunnik, Werkhoven en Odijk. Het oostelijk gedeelte der provincie legt zich meer toe op veeteelt, terwijl dat gedeelte wat de zandstreek in zich sluit, meer het paard aanbiedt, dat nog geen aanspraak kan maken op soliditeit en dat dan ook voor geen hooge prijzen in den handel wordt omgezet.

In deze paarden wordt hoofdzakelijk binnenlandsche handel gedreven, terwijl de beste handelspaarden grootendeels in handen der Duitsche kooplieden overgaan.

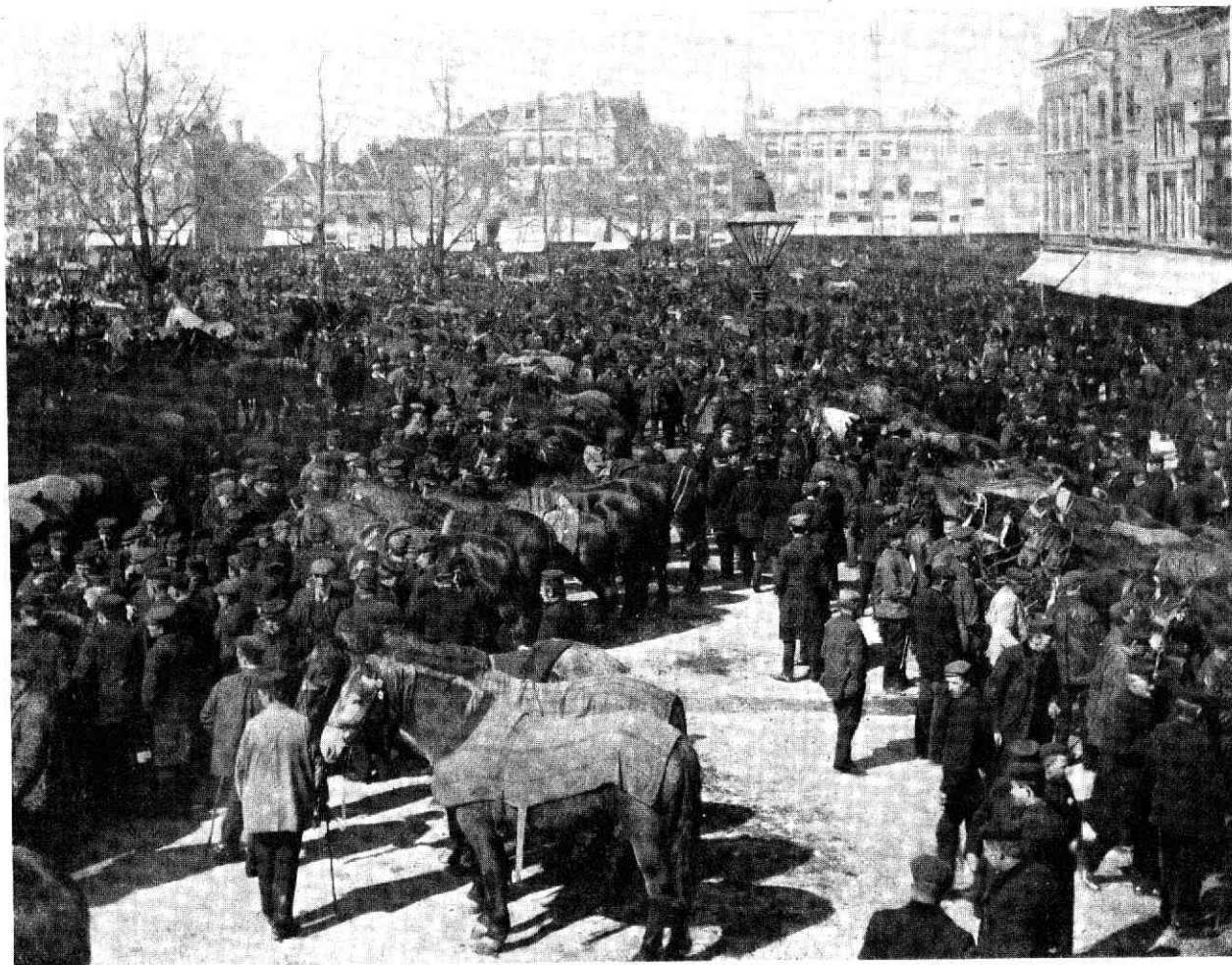
Wat betreft de paardenmarkten kan *Utrecht* zich verheugen in het feit, dat daar de belangrijkste markten van ons land worden gehouden. Er vinden er 12 per jaar plaats; wel is de eene veel grooter dan de andere (tot de grootste behooren de Vastenavond-, Palm- en Septembermarkt) maar alle zijn van beteekenis, zoowel voor het binnen- als het buitenland. (In *Het Paard* no. 6, jaargang 1910, komt een uitvoerige beschrijving der Utrechtsche paardenmarkten voor). Schier alle soorten van in ons land gefokte paarden kan men daar aantreffen, echter zeer zelden een goed type zwaar (Belgisch) werkpaard.

Voor hitten behooren deze markten tot de beste van ons land; het aangevoerde aantal wordt steeds grooter, wat zeker wel als bewijs mag gelden van gebleken geschiktheid voor de verschillende werkzaamheden, welke men van deze dieren eischt.

Behalve de genoemde markten, zijn die te *Amersfoort* eveneens belangrijk, hoewel daar hoofdzakelijk binnenlandsche handel wordt gedreven. De Octobermarkt te *Montfoort* was vroeger veel beter dan tegenwoordig; deze te bezoeken is vrijwel overbodig; het aangevoerde aantal is zeer gering. De Augustusmarkt te *Abcoude* bepaalt zich ook geheel tot den binnenlandschen handel.

\* \*

In de provincie **Zuid-Holland** legt men zich in hoofdzaak op de veeteelt toe, waardoor de paardenfokkerij en -handel minder op den voorgrond zijn getreden. Het vrouwelijk fokmateriaal munt er ook niet uit, zoodat de in deze provincie gestationneerd staande Oldenburgsche, Oostfriesche en Anglo-Normandische hengsten niet in staat zijn daarin met rassche schreden vooruitgang te brengen. Op de Zuid-Hollandsche eilanden sluit men zich meer bij de Zeeuwsche fokrichting aan en heeft de fokkerij van het zware trekpaard op Flakkee de overhand. Een 20-tal



Palm-paardenmarkt te Utrecht.

Belgische hengsten staan in dat gedeelte van Z.-Holland gestationneerd. Wat betreft de markten zijn slechts enkele van groote beteekenis en bepalen zich hoofdzakelijk tot binnenlandschen handel.

De belangrijkste markten, waar tevens veel buitenlandsche handel wordt gedreven, worden gehouden te *Gorinchem* (Sept. en Nov.), *Woerden* (Oct.), *Vianen* (Oct.), *Gouda* (Oct.) en te *Voorschoten* (Juli). Van deze markten gaat Gouda sterk vooruit, terwijl de overigen vrij wel stationnair blijven en de Gorinchemsche markt tot de drukst bezochte Nederlandsche paardenmarkten behoort.

Binnenlandsche handel vindt plaats op de markten te *Alblasserdam*, *Delft*, *Heenvliet*, *Leerdam*, *Lexmond*, *Numansdorp*, *Puttershoek*, *Rijnsburg* en *Valkenburg*.

\* \*

Hetzelfde wat gezegd is ten opzichte van den paardenhandel en van de fokkerij in de provincie Zuid-Holland, is ook van toepassing op de provincie **Noord-Holland**. Alleen in de *Haarlemmermeer* gaat de paardenfokkerij goed vooruit; men treft er exemplaren aan met veel luxe, welke gretig aftrek vinden, zoowel naar Duitschland en Italië, alsook naar de Groningsche paardenhandelaren. De kruising met den Oldenburgschen hengst is daar overheerschend, hoewel ook verschillende andere rassen zijn vertegenwoordigd.

De paardenhandel in deze provincie, wat markten betreft, bepaalt zich hoofdzakelijk tot het binnenland.

Markten, waarop tevens buitenlandsche handel wordt gedreven, vinden plaats te *Alkmaar* (Sept.), *Haarlem* (Juli) en te *Hoofddorp* (Juli en Oct.), terwijl op de markten te *Hoorn*, *'s Graveland*, *Purmerend*, *Schagen* en *Weesp* hoofdzakelijk binnenlandsche handel voorkomt. In deze provincie staan mede 4 Belgische hengsten ter dekking, waarvan één op het eiland Texel.

\* \*

In de provincie **Noord-Brabant** staat het met de paardenfokkerij, in aanmerking nemende dat deze provincie zoo rijkelijk bedeeld is met zandgrond, beter dan men aanvankelijk zou meenen. Het type zwaar werkpaard is in het hengstenmateriaal overheerschend geworden.

Alleen in den omtrek van de Langstraat legt men zich nog toe op de fokkerij van het type tuigpaard door kruising met Oldenburgsche en Oostfriesche hengsten.

Op de markten te *Almkerk*, *Geertruidenberg*, *Klundert*, *Willemstad* en *Zevenbergen* treft men dan ook veelal het laatstgenoemde type aan, dat uitstekend geschikt is voor dravend vrachtwerk en veel aftrek heeft naar Duitschland.

Het type gekruist Belgisch ras wordt veel aan huis verkocht, zoowel aan Belgische als Duitse paardenhandelaren en wordt tevens aangevoerd op markten te *Oss*.

\* \*

In de provincie **Zeeland** met de zware kleigronden hebben de landbouwers behoefte aan een zeer sterk werkpaard; het is dan ook niet te verwonderen dat daar alleen het Belgische en Zeeuwsch-Brabantsche type wordt gefokt.

De paardenfokkerij neemt daar een voornaam standpunt in, en, dank zij de oordeelkundige kruising, kan worden getuigd, dat de kwaliteit der Zeeuwsche paarden vooruitgaande is.

Voor het sleepersbedrijf hier te lande worden veelal Belgische koudbloedpaarden gebruikt, omdat men beweert, deze op vierjarigen leeftijd beter bestand zijn tegen het zware werk, dan het Zeeuwsche paard van dien leeftijd.

Als oorzaak hiervan wordt opgegeven, dat men in België aan enters en twenters veel haver als bijvoer toedient en de kalkhoudende bodem tot een sterker beendergestel aanleiding geeft. Anderen zijn evenwel van meening, dat, voortgaande in de thans bestaande richting, het Zeeuwsche paard, het Belgische in deugden zal gaan overtreffen. Moge de laatste meening de juiste blijken te zijn! — Paardenmarkten van eenig belang bestaan in deze provincie niet. De verkoop geschiedt meerendeels aan huis, — slechts een klein aantal wordt op markten te *Middelburg*, *Axel*, *Goes*, *Zierikzee*, *Tholen* en *St. Maartensdijk* verhandeld, terwijl van Zeeuwsch-Vlaanderen heel wat naar de markten te *Brugge*, *Caprijke* en *Gent* in België trekken.

\* \* \*

In de provincie **Limburg** heeft men zich geheel aangesloten bij de Belgische fokrichting; er staan alleen Belgische hengsten ter dekking.

De handel bepaalt zich hoofdzakelijk bij de fokkers aan huis, terwijl Duitsche en Belgische kooplieden de hoofdafnemers zijn.

De markten in deze provincie zijn van weinig belang; de voornaamste worden gehouden te *Roermond* (Febr. en Nov.) en te *Valkenburg* (Maart en Oct.)

*Zooals in den aanvang van dit artikel werd gezegd, is ons Nederlandsche paard bekend over geheel Europa; moge het in deugden steeds toenemen, onder krachtige samenwerking tusschen de fokkers en allen die de Wet op de paardenfokkerij 1901 hebben te handhaven, of krachtens hun ambt hebben bij te dragen tot ontwikkeling der paardenfokkerij.* W. F. S.

## SCHEREN VAN PAARDEN.

Over het al of niet gunstige van scheren is veel getwist, wat grootendeels zijn oorzaak vond in een niet voldoende rekening houden met den zeer uiteenlopenden arbeid, waarvoor paarden werden gebezigd en de groote verschillen tusschen paarden individueel. In het algemeen is aangeraden het volgende in acht te

nemen. Paarden, die staparbeid verrichten en zich weinig of niet in het zweet werken, behoeven niet te worden geschoren. Die, welke snel werk doen, niet stil behoeven te staan bij ruw weer en steeds uitstekend en op het juiste oogenblik worden verzorgd zooals bijv. steepler's, evenmin. Wanneer paarden snellen arbeid verrichten, dikwijls moeten stilstaan en niet altijd voldoende, of dadelijk wanneer het noodig is, worden verzorgd, dan zal het gewoonlijk beter zijn, dat ze worden geschoren; zij zullen minder gauw kou vatten wanneer zij geschoren zijn, dan wanneer zij lang en dik in het haar zijnde bezweet stilstaan. Ook bij onvoldoende huidwerking heeft het scheren dikwijls een zeer gunstigen invloed.

Gaat men tot scheren over dan zal het goed zijn het volgende toe te passen: Wacht niet te lang in het najaar met scheren, daar dan de overgang bij strenge koude te groot is. Men doet dit wel omdat het paard dan geheel in het winterhaar is, de haren niet zoo spoedig opnieuw groeien en de huid na het scheren glad en glanzend is. Scheert men vroeger, bijv. in October, vóór de koude begint, dan zal dit het uiterlijk niet verfraaien, want het paard krijgt spoedig weer aangroeiende haren en de bewerking zal in het laatst van November of in December moeten worden herhaald, maar uit een practisch en hygiënisch oogpunt is het beter. De overgang is, zooals wij zeiden, minder sterk, het weer zachter en het paard is voor dien tijd niet blootgesteld geweest aan stilstaan, terwijl het bezweet was en de dikke, lange winterharen, aan elkaar kleefden en de goede huidwerking beletten.

Wanneer men de eerste dagen na het scheren wat voorzichtig is, het paard niet aan tocht of aan guur, nat weer blootstelt, het op stal wat meer dekt, dan zal men zien, dat na enkele dagen de kans van kouvatten tot een minimum is teruggebracht en het paard zich aangenamer en opgewekter gevoelt dan in zijn lange winterpels, die geruimen tijd nat bleef.

Zelfs in het gure Milligen bleek het beter de trein- en tuigpaarden, die drafarbeid hadden te doen, in den winter te scheren, wat dan voor de eerste maal reeds in het begin van October geschiedde.

De kleine scheermachines, naar ik meen oorspronkelijk Amerikaansch, zijn goedkoop, ± f 20, voldoen uitstekend, worden verpakt in een kistje, dat men onder den arm kan nemen, nemen ook in elkaar gezet weinig plaats in, hebben verwisselstukken, zijn solide en vooral bij het scheren van jonge of angstige paarden veel beter bruikbaar dan de andere met het groote rad, die bovendien veel duurder zijn. Het machinaal scheren gaat veel vlugger dan dat met de handschaar; de personen, die het moeten doen, leeren het vlugger en na het een paar malen te hebben toegepast kan ieder zijn paard daarmede netjes en goed scheren.

J. H. K.