

## Het aanspannen van trekdieren: een beknopt overzicht

### *Animal traction: a short review*

J. De Smet

Diergeneeskundig Verleden, Faculteit Diergeneeskunde, Universiteit Gent,  
Salisburylaan 133, B-9820 Merelbeke

j-desmet@skynet.be

## SAMENVATTING

Het paard werd in onze contreien eeuwenlang als trekdier gebruikt. Ossen-, koeien- en niet te vergeten menselijke trekkracht vormden voor kleine bedrijven tot halverwege vorige eeuw de oplossing. In de 19<sup>de</sup> eeuw werden bij ons en in enkele andere streken trekhonden ingespannen. Ezels en muilieren, hier niet inheems, werden in meer zuidelijke gebieden ingezet.

De primitieve opstelling met één trekdier evolueerde tot gespannen van meerdere dieren met complex tuigage. In de loop der eeuwen werd de kunst van het aanspannen steeds meer geperfectioneerd tot ogenschijnlijk een stadium van volmaaktheid bereikt werd halverwege de twintigste eeuw. Na de Tweede Wereldoorlog verdween die hele professionele knowhow. Nu zit het aangespannen rijden nog enkel in de vrijetijdssfeer en bij koninklijke staatsie. In deze bijdrage wordt een kort overzicht gegeven van de verschillende manieren van aanspannen van trekdieren.

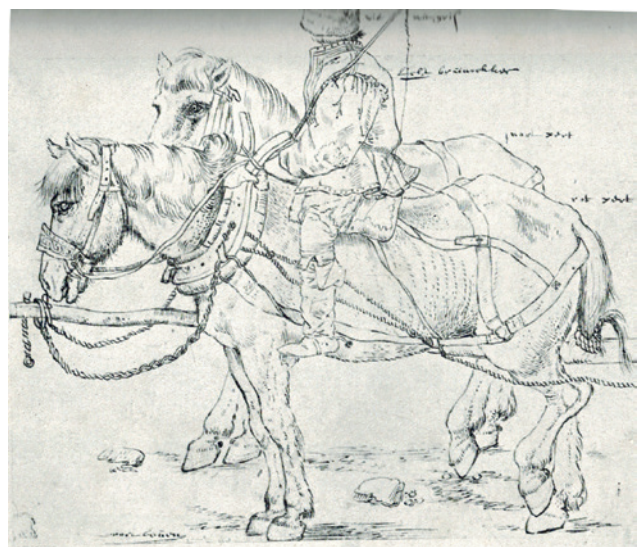
## ABSTRACT

A short description is given of different ways of using oxen, dogs, draught- and cart horses for traction, mainly in agriculture, in Western Europe in recent centuries. The primitive way of hauling with one animal evolved to complex systems with up to six horses for one carriage. The art attained a state of perfection around 1940-1950, before disappearing rapidly and completely, except for recreative use and in royal celebrations.

## INLEIDING

In de middeleeuwen moest elk ‘heerlyk hof’ (leenhof in eigendom van een ‘heer’) in oorlogstijd een gewapende ruiter leveren (vandaar de naam ‘ridder’, Frans: *chevalier*, uit *cheval*). In vreedstijd gingen soms jaren voorbij zonder dat dit het geval hoefde te zijn. Intussen zette de gebruiker van het leenhof zijn strijdros voor de ploeg of liet het de wagen trekken (Figuur 1). Vandaar dat in ons land het veldwerk sinds onheuglijke tijden met paarden gedaan werd (Lindemans, 1952). Men streefde ernaar het trekpaard zo zwaar mogelijk te maken. De fokkerij van lichtere paarden voor de koetsen of het leger kende bij ons maar weinig bijval.

In meer zuidelijke landen werd het paard pas vanaf de 19<sup>de</sup> eeuw als trekdier ingezet: de boeren behielden zich met ossen. Ook muilieren (*mulet*) werden veel gebruikt, een kruising van een ezelhengst en een merrie. Daarvoor is een groot uitgevallen ezelas nodig, zoals de Poitou-ezel en, waar beschikbaar, een



**Figuur 1.** Een vroeg tweespan. Zuid-Nederlands paard, met afhangend kruis en korte ledematen, de voorloper van ons trekpaard. De berijder draagt sporen. Gravure van Pieter Bruegel (Uit: Lindemans, 1952).



**Figuur 2. Ossenwagen. Schilderij door Vincent van Gogh (1884), bewaard in het Kröller-Müller Museum in Otterlo, Gelderland. Bemerkt de intens lijdzame houding van het dier.**

*mulassière*, een merrie van een Frans trekpaardenras dat uitermate geschikt is voor de productie van muil-dieren. Een muilezel (*bardot*), een kruising van een hengst en een ezelmierrie, valt kleiner uit - er moet een kleine hengst gebruikt worden - en is veel minder sterk (Egter van Wissekerke, 2010). Muilezels komen praktisch enkel voor op Corsica en Sicilië (Willems, 1973).

Het aanspannen van paarden en andere equidae begon in de oudheid met enkel een band om de nek. De lasten mochten dus niet te zwaar zijn, anders riskeerde het paard zich te verhangen (Spruytte, 1977). De uitvinding van de borstriem en later van het schoudergareel (vermoedelijk ontstaan in China, binnengekomen in Europa in de 12<sup>de</sup> eeuw) vormde de start van een economisch en maatschappelijk belangrijke evolutie. Een hypothese ging zelfs zo ver te stellen dat dit een belangrijk aandeel had in het verdwijnen van de slavernij in Europa (Lefèbvre des Nouëttes, 1931).

In deze bijdrage worden de Franse termen naast de Nederlandse aangegeven (Lahaye et al., 1943). Die waren sterk ingeburgerd in de Vlaamse en Brabantse dialecten. Sommige dialecttermen werden trouwens uit het Frans afgeleid. Een deel 2 van de landbouwwoordenschat over het paard in het 'Woordenboek van de Vlaamse Dialecten' (met de benamingen van het paardentuig) bleef onafgewerkt en onuitgegeven (Magda Devos, persoonlijke mededeling).

## OSSENTRACTIE

Wanneer er geen paarden beschikbaar waren, konden ossen en koeien gebruikt worden op het veld. Ook in de middeleeuwse kloosters, die geen krijgsros met ruiter hoefden te leveren, was dit het geval. Vergeleken met de aanspanning van paarden was het werk met ossen zelfs economisch voordelig te noemen. Na een paar jaar dienst werden de beesten afgedankt en ze leverden dan vlees en vet op, dit laatste vooral gebruikt in 'roetkaarsen'. Trekossen waren vooral in-

geburgerd in de Kempen en het 'Land van Luyck'. Eenmaal uitgediend konden ze voor goed geld verkocht worden (Figuur 2). De opkopers trokken met de dieren van de arme zandgronden naar de vette weiden om ze vet te mesten (Lindemans, 1952).

De trekossen, *zeylossen* genoemd (zeyl: koord), werden gekoppeld voor het werk. Met een 'prikstok' leerde de ene os naar links te gaan en de andere naar rechts. Men had dus 'linkse' en 'rechtse' ossen die samen ingespannen werden. Men kon het ossenspan naar links of naar rechts doen gaan door de linkse of de rechtse os met de prikstok aan te porren (Lindemans, 1952).

Op zware leemgronden droegen de ossen een gemeenschappelijk kopjuk uit essen- of beukenhout, waaraan de lange dissel van de ploeg bevestigd was. Op lichte zandgronden trokken beide dieren door-gaans aan een afzonderlijk nekjuk. Dit werd met twee ijzeren staven onder de keel vastgemaakt of met lederen riemen aan de horens vastgebonden. Aan de nekjukken werden de strengen of kettingen van de last bevestigd. Soms werd een voorhoofdsjuk gebruikt: de os trok dan op het voorhoofd. Maar ook een aangepast schoudergareel was gebruikelijk voor ossen en koeien. Het trekpunt op de schouders, waar de strengen bevestigd waren, lag wat hoger dan bij het paard (Van Puymbrouck, 2008).

In de Kempen werd geen prikstok maar een 'muil-iijzer' gebruikt om de ossen te leiden. De dieren droegen een hoofdstel zoals een paard, waarbij de neusrriem vervangen was door twee scharnierende en getande ijzers. Die werden onder de kin samengebonden. Het *kordeel* of menkoord was aan die 'schaar' bevestigd. Door eraan te trekken werd de os door de tanden geprikkeld en leerde hierbij naar links of naar rechts te gaan. De boer had de andere hand vrij om de ploeghaak te leiden. Het kordeel liep dan verder over de kop van de ossen, en werd vastgemaakt aan de linkerhoorn van de os die rechts ging en aan de rechterhoorn van de os die links ging. Als het gespan naar links moest draaien, trok men aan de hoorn van de rechtse os, die dan links draaide en zijn maat mee naar links duwde (Lindemans, 1952).

In andere gevallen werd de tweedelige neusband vervangen door een schaarbit in de muil met een kinketting. De os werd gemend op kordeel zoals een landbouwpaard. Oogkleppen waren niet gebruikelijk. En soms werd een os ingespannen naast een paard. Ook konden koeien als trekdier gebruikt worden voor wie zelfs een os te duur was. In sommige streken was dit nog tot na de Tweede Wereldoorlog het geval. Er werden aangepaste koeiengarelen gemaakt. In West-Vlaanderen gingen twee koeien soms in een 'raamjuk' (Van Puymbrouck, 2008).

Ezels, muildieren en muilezels zijn mediterrane dieren die in ons land niet gekweekt werden. Al in de vroege middeleeuwen werden ze hier toch gebruikt; dit waren dan ingevoerde dieren (Lindemans, 1952). Soms werden kleine karren door een geit of een bok voortgetrokken. Die waren gemakkelijk te



besturen door links of rechts aan de teugel te trekken (Van Puymbrouck, 2008).

## TREKHONDEN

Hondenkarren doken in Vlaanderen en Brabant sporadisch op vanaf de 17<sup>de</sup> eeuw, maar enkel in de steden, niet op het platteland. In de meeste Europese landen was de hond als trekkier onbekend. Er waren enkel trekhonden in België en Nederland, in Elzas-Lotharingen en enkele steden in Zwitserland (Lindemans, 1952). Onder Napoleon waren massale aantallen paarden nodig voor de legers en was er in Frankrijk, waartoe toen ook onze streken behoorden, een tekort aan paarden ontstaan, zodat forse honden voor de karren gespannen werden. In 1811 stond er op de officiële lijst van de diligences ook een *brouette trainée par un chien* (kruiwagen getrokken door een hond) op het korte traject tussen de twee textielsteden Roubaix en Tourcoing (Dépt. du Nord). In Rijsel waren er in 1820 meer dan 250 trekhonden. Ze werden onder andere gebruikt om steenkool te vervoeren en om patiënten en goederen naar het *Hôpital Général* te brengen (Viaene, 1974).

In België bleef het gebruik vóór de 19<sup>de</sup> eeuw heel beperkt, zeker bij de boeren. De gewone man had enkel een kruiwagen of een stootkar als vervoermiddel. In het westen van Brabant werd een zware hond gebruikt om de kruiwagen te helpen trekken, die door de boer vooruit geduwd werd (Lindemans, 1952). Een hond was goedkoper dan een paard en hij kon ook tussen de berries van een tweewielkar lopen (Figuur 3). In geval er meerdere honden ingespannen waren, was er maar één die tussen de berries liep. Het hondentuig bestond uit een borstgareel, een rugzadel met buikriem en een riem met lussen waardoor de berries staken.

De melkkarren om de melk naar de stad te brengen werden getrokken door één of twee honden. Ook kollehandelaars, visleurders en voddenmarchands spannen trekhonden in. Er werden soms honderden kilo's in de laadbak geladen en daarvoor waren vijf tot zes grote honden nodig. Ook onder de stootkarren werd een trekhond gebonden. Kleine boeren gebruikten ze om hun producten naar de markt te brengen. Er werden kippen en biggen mee vervoerd, zelfs reisduiven (Devriese, 2017). Sommige bakkers lieten een ingespannen hond naast hun bakfiets lopen, soms aan elke kant één. In 1898 waren er in België 50.000 trekhonden, in Brussel alleen al 10.000 (Van Puymbrouck, 2008).

In 1876 vermeldde het politiereglement in Brugge dat al de ingespannen honden een muilband moesten dragen (*tous les chiens attelés doivent être muselés*). Honden die invaliden vervoerden (één of twee honden per karretje) waren ontslagen van hondentaks. In 1888 suggereerde een Gentse hoogleraar dat een hond van 40 à 50 kg een last van 250 à 275 kg mocht trek-

ken (Devriese, 2001). In 1889 stond in het provinciaal verkeersreglement dat het verboden was om trekhonden te gebruiken die er ongeschikt voor waren. En in de zomer was het verboden om de honden onbeschermt in de zon te laten staan. Het politiereglement werd uitgebreid in 1890: ingespannen honden moesten door de voerder aan de leiband gehouden worden (*de geleider zal links aan het hoofd van het gespan gaan*). Binnen de stad mocht de voerder dus niet op de kar



Figuur 3. Hondenkar (Uit: Zaczek I. 2000).



Figuur 4. Hondentractie bij de Belgische infanterie in augustus 1914 (Uit: Andriessen, 2002).





**Figuur 5.** Martelende breidel in 1608 in gebruik bij de paardendressuur (Fayser von Arnstain J.) (Uit: von den Driesch en Peters, 2002).



**Figuur 6.** Trekpaard met zaaimachine in de Gentse kanaalzone (Foto: Philip Claus).

zitten. En als er een paardengespan naderde moesten de hondenkarren opzij gaan (Jos. De Smet, 1967).

De hondentractie kende een bloeitijd in de Eerste Wereldoorlog. De Belgische infanterie gebruikte hondenkarren om machinegeweren en munitiekisten te vervoeren (Figuur 4). In het bezette landsdeel eisten de Duitsers bijna alle paarden op. Ze hadden blijkbaar meer medelijden met de honden dan met de mensen:

zo was het verboden om personen boven de drie jaar in een hondenkar te vervoeren (Jos. De Smet, 1967). Na de Eerste Wereldoorlog werden beperkende maatregelen ter bescherming van de trekhond van kracht. De wet van 22 maart 1929 legde de toepassingsdecreten vast.

In België duurde het tot het einde van de jaren '50 van de vorige eeuw vooraleer trekhonden verboden werden. In Groot-Brittannië was dit al honderd jaar eerder het geval. De wet op de dierenbescherming van 2 juli 1975 maakte ook in ons land officieel een einde aan de hondentractie, maar toen was de hondenkar al lang uit het straatbeeld verdwenen.

## TREKPAARDEN

### Enkelspan

Het gareel (*collier*) werd vervaardigd uit leer en essenhout, met ijzeren beslag en opgevuld met hooi, stro en paardenhaar. Er bestonden verschillende uitvoeringen: het gareel van een trekpaard weegt ongeveer 13 kg. Garelen om wagens te trekken op verharde wegen waren minder zwaar, en bij een koetspaard waren en zijn (nog altijd) de garelen heel licht. Een regenkraag of -kap bovenaan het gareel moest beletten dat er water tussen het gareel en de schouders van het paard sijpelde (Van Puymbrouck, 2008). Soms was het gareel bijna helemaal van hout gemaakt: dit noemde men een haam (bijvoorbeeld bij artilleriepaarden, de paarden die de kanonnen voorttrokken).

De wagen of het te trekken landbouwwerktuig zat met twee strengen (*traits*) of kettingen vast aan het gareel op ongeveer een derde van de hoogte. De strengen moesten een rechte hoek vormen met het gareel, zodat dit niet naar boven of naar beneden kon schuiven (Lahaye et al., 1943). De positie hing ook af van de stand van de schouders. Als de strengen te schuin liepen, had het paard de neiging om de kar of het landbouwalaam omhoog te heffen, wat een nutteloze inspanning betekent. De strengen moesten één lijn vormen naar de last toe. Meestal waren schokdempers aangebracht, vooral als het paard dikwijls moet halt houden en opnieuw starten (Lahaye et al., 1943). De strengen liepen doorgaans door lederen kokers om het paard niet te kwetsen. Om dezelfde reden werden de strengen bij trekpaarden gedeeltelijk vervangen door essenhouten of ijzeren flanklatten of 'bassen'. Tussen die bassen zaten ringen om de rugriemen aan vast te maken (Van Puymbrouck, 2008).

Een alternatief voor het gareel was de borstriem (*bricole*); die werd eerder voor lichte lasten gebruikt. Een gareel bracht de trekkracht beter over, vooral bij zware lasten, mits het op maat gemaakt was en perfect op de schouderbladen rustte. Met een gareel werd enkel druk uitgeoefend op de schouderbladen. Bij zware paarden hinderde een borstriem de werking van de schouders. Bovendien werd de borst van het paard samengedrukt.

Het schoftstuk of schoftzadel (*sellette*), ook rugkussen genoemd, droeg het disselraam of lamoen (*limonière*). Dit bestond uit twee berries (*brancards*), waar het paard tussen liep (de *tramen* in het West-Vlaams). Zo stond het paard steeds in één lijn met de kar. Als bij een tweewielkar het gewicht van de kar te veel op de rug van het paard drukte werden de berries verhoogd (Lahaye et al., 1943). Het rugzadel was doorgaans breed bij landbouwpaarden en smaller voor vervoer op de weg. De buikriem (*ventrelle*) hield het schoftstuk op zijn plaats. De startriem (*culeron*), die ook vastzat aan het schoftstuk, moest beletten dat het tuig naar voor schoof.

De broek (*avaloire*) was een brede riem rond de billen van het paard, op zijn plaats gehouden door de heup- en lendenriemen. De broek zat met kettingen of riemen vast aan twee haken ongeveer in het midden van de berries. Zo werd belet dat de kar tegen de hielen van het paard doorreed bij een halte of bij vertragen en in afdalingen. Er moest ongeveer 0,75 m afstand zijn tussen de zwenkel (*palonnier*) en de sprong van het paard. De broek kwam ook van pas om de kar achteruit te steken. Als de broek te hoog geplaatst was, kon hij omhoog schuiven tot onder de staart. Bij een te laag geplaatste broek kon het paard geen kracht meer geven. Als er geen disselraam was, werd de broek vastgemaakt aan de borstriem (Lahaye et al., 1943). Voor landbouwaanspanning was doorgaans geen broek nodig: de zware lading stopte vanzelf op een onverharde bodem als het paard niet meer trok.

Het hoofdstel (*bride*) bestond uit de kopriemen met het bit (*mors*), dat verbonden was met de leidsels (*rênes*). Meestal waren er oogkleppen (*oeillères*) aanwezig. Het trensbit bestond uit twee gebogen ijzeren hefbomen (*branches*), met elkaar verbonden door een rechte stang (al dan niet in twee delen) die in de ruimte gelegd werd tussen de snijtanden en de kiezen (*embouchure*). De kinketting (*gourmette*) was eraan vastgemaakt. Als aan de teugel getrokken werd, trokken de hefbomen de kinketting omhoog tot tegen de kin van het paard, dat op die manier gestopt werd (Van Puymbrouck, 2008). In de loop der tijden hebben paardenmensen steeds blijk gegeven van een bijzondere vindingrijkheid om onwillige paarden aan zich te onderwerpen. Sommige bitten, gebruikt in de dressuur, waren echte marteltuigen (Figuur 5). De menner of koetsier zat doorgaans rechts op de bok. Links zat eventueel een palfrenier (*groom*). Die moet bij een halte aan de kop van het paard gaan staan om gevaarlijke schrik- en vluchtreacties te vermijden.

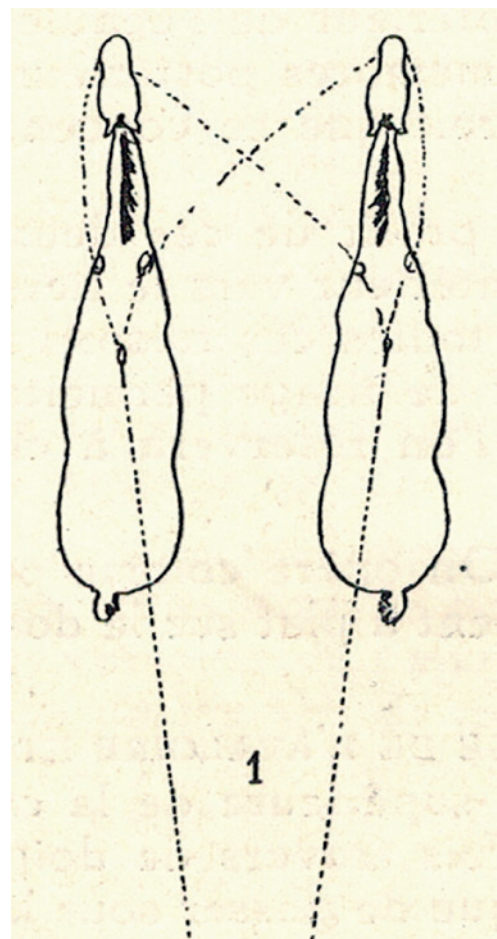
Een landbouwpaard werd gemend met één menkoord (*cordeau*) of *kordeel*. Zo had de boer één hand vrij om de ploeg of de zaaimachine te leiden (Figuur 6). Het kordeel liep gaffelvormig uit naar de twee uiteinden van het bit. Er kon geen afzonderlijke druk gegeven worden op de linker- of de rechtermondhoek van het paard, dus moesten er andere signalen gegeven worden. Aanhoudend traag trekken betekende voor het paard dat het naar links moest draaien; korte

kleine snokjes deden het paard naar rechts afbuigen (Lahaye et al., 1943; Van Puymbrouck, 2008).

### Tweespan

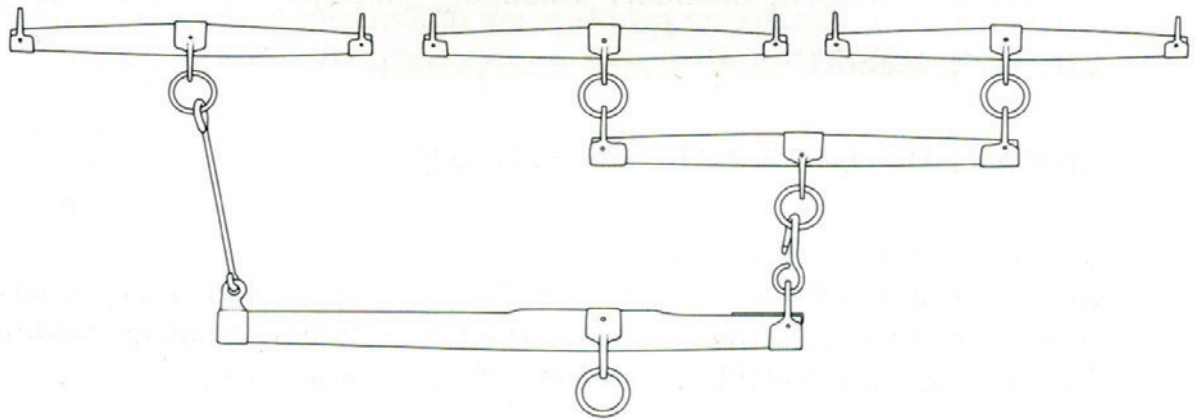
Bij een tweespan was er geen lamoen: de twee paarden trokken aan weerskanten van de dissel of disselboom (*timon*). Ook de broek ontbrak: die functie werd overgenomen door twee kettingen die beide garen met de dissel verbindt. De menner had één paar leidsels (*le meneur est en petites guides*) waarmee hij moest zorgen voor een gecoördineerde actie van de twee paarden. Die konden doorgaans méér trekken dan het dubbele van één paard. De leidsels hadden een gaffelvormig uiteinde (Figuur 7). Het leidsel dat in de linkerhand gehouden werd, zat vast aan de linkerkant van het bit van beide paarden, het rechtse leidsel aan de rechterkant (Lahaye et al., 1943). Als de bitten aan elkaar verbonden waren, had de menner genoeg aan één leidsel voor het linkse en één voor het rechtse paard.

In de landbouw werd alleen het linkse paard gemend: dit was het 'handpaard'. Het rechtse paard, het 'roepaard', was met een bindtouw verbonden aan het handpaard (Lahaye et al., 1943). Dit touw zat vast aan



**Figuur 7.** Het mennen van een tweespan met één paar leidsels (Uit: Lahaye et al., 1943).





**Figuur 8. Positie van de zwenkels bij een driespan (landbouwaanspanning) (Uit: Devliegher, 1992).**

de koppelriem aan de rechterkant van het gareel van het handpaard. De koppelriem van het roepaard zat aan de linkerkant van zijn gareel. Zo moest het roepaard steeds het handpaard volgen. Bovendien was het bit van het roepaard met een touw verbonden aan de zwenkel (*palonnier*) van het handpaard. Als het roepaard vlugger stapte dan het handpaard werd het hierdoor afgeremd. Dit touw werd met een speciale knoop vastgelegd: het zat muurvast, maar was in één beweging weer los te maken.

Minder efficiënt was de ‘tandem’, de twee paarden achter elkaar. Het achterpaard liep in het disselraam. Dit paard werd *limonier* genoemd (disselpaard). Het voorpaard liep er los voor (*cheval de volée*). Het menen vereiste veel handigheid: er waren twee paar leidsels nodig. Zaak was het voorpaard in één lijn te laten lopen met het achterpaard. Nog moeilijker was de ‘tridem’, met drie paarden achter elkaar (Lahaye et al., 1943).

### Driespan

Deze aanspanning was anno 1900 en vroeger in gebruik bij postwagens en ‘omnibussen’ voor passagiersvervoer, de voorlopers van onze trams en autobussen. Drie aldus ingespannen paarden waren in staat dezelfde last te trekken als een vierspan. Het middelste paard, het lamoenpaard of *limonier*, liep in een disselraam of lamoen. De twee laterale paarden werden *bricoliers* genoemd (‘bijpaarden’ met een borstriem). Bij omnibussen droegen de drie paarden een gareel. De koetsier gebruikte één paar leidsels. Het linkerleidsel zat vast aan de linkerkant van het bit van het linkse paard, het rechterleidsel aan de rechterkant van het bit van het rechtse paard. De bittens van de drie paarden waren met elkaar verbonden. Als aan het linker- of rechterleidsel getrokken werd, gingen de drie paarden tegelijk naar links of naar rechts (Van Puymbrouck, 2008).

In de landbouw werden driespannen ingezet als de last te groot was voor twee paarden, bijvoorbeeld om de maaibinder (pikbinder) te trekken, een zware ploeg of een bietenwagen. De last werd aan een sterke zwenkel, het ‘derde harnas’ genoemd, vastgemaakt op ongeveer één derde van de balklengte (Figuur 8). Aan het rechtse uiteinde ervan kwam een tweede zwenkel met daaraan een zwenkel voor het roepaard en een voor het middenpaard. Aan het linkse uiteinde werd een tussenstang bevestigd met de zwenkel voor het handpaard (Devliegher, 1992).

Een bijzonder driespan was de trojka, eertijds in gebruik bij de Russische postdiensten, met een Orlov-draver in het midden (*le limonier*) en twee galoperende buitenpaarden links en rechts (*les bricoliers*) (Figuur 9). De draver droeg een schoudergareel en liep tussen twee losse berries, die bijeen gehouden werden door een *duga* (boog) in mahonie- of notelaarhout. De buitenpaarden droegen een borsttuig. De paarden werden gemend met twee paar leidsels: de twee middelste waren voor de draver bestemd, de



**Figuur 9. Trojka. Schilderij door Alfred Wierusz Kowalski (1849-1915).**

twee buitenste gingen naar de buitenkant van de zijpaarden. Moest het span naar links, dan trok de menner de draver en het linkerpaard naar links. Het rechterpaard volgde automatisch, want het hangt vast aan de draver. Bij het naar rechts gaan werden de draver en het rechterpaard naar rechts getrokken en het linkerpaard moest volgen (Van Puymbrouck, 2008).

Bij de aanspanning in *arbalète* waren er twee *timoniers* aan weerszijden van de dissel, met één paard ervoor (*le cheval de volée*). Ook deze aanspanning was moeilijk te besturen: het voorpaard moest in lijn blijven. Er werden twee paar leidsels gebruikt: één paar om het voorpaard te menen en één paar voor de twee achterpaarden (Lahaye et al., 1943). In Engeland werd dit een *unicorn* genoemd, en het voorpaard heette *one horn* (eenhoorn).

### Vier- en meerspan

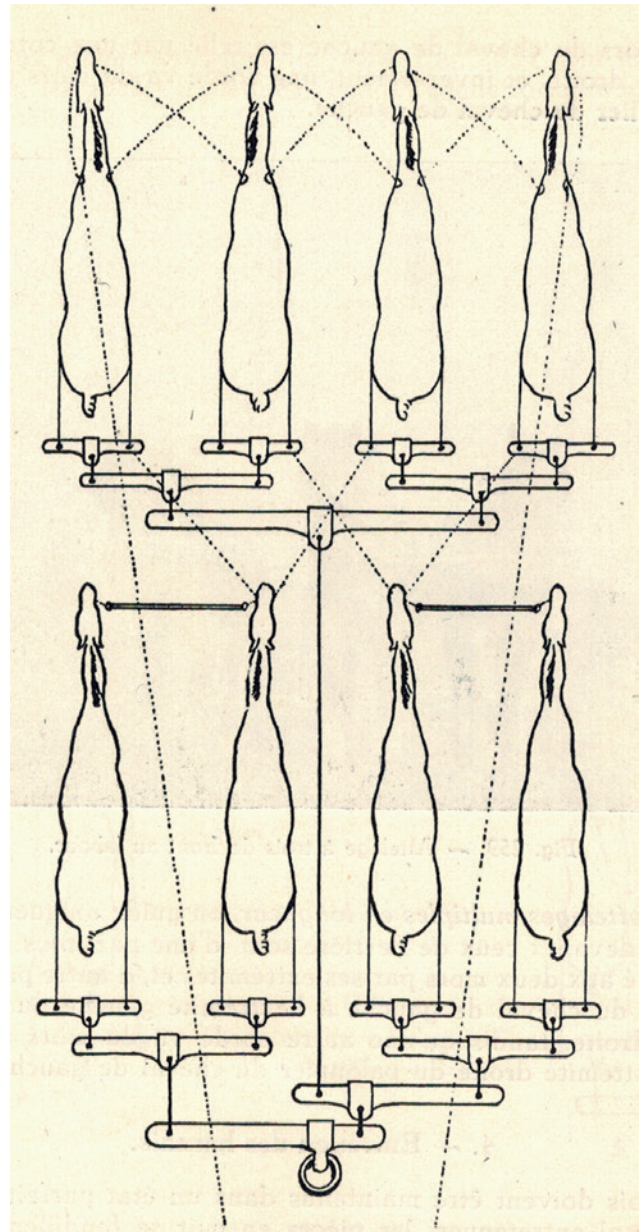
De achterpaarden werden *timoniers* genoemd omdat ze aan weerszijden van de dissel (*timon*) stappen. Die dissel liep niet door tot de voorpaarden (*chevaux de volée*). De menner had twee paar leidsels (*le meneur est en grandes guides*), waarmee hij ernaar streefde om van de vier verschillende individuen één 'span' te maken. De paarden moesten in één lijn lopen, de achterpaarden in het spoor van de voorpaarden. Er bestonden ook zes- en achtspannen.

Bij landbouwaanspanningen met twee voor- en twee achterpaarden werden enkel de voorpaarden gemend. Er liep een koord van het bit van het linkerachterpaard naar het linkse uiteinde van de zwenkel van het rechtervoorpaard. Een andere koord liep van het bit van het rechterachterpaard naar het rechtse uiteinde van de zwenkel van het linkervoorpaard (Lahaye et al., 1943).

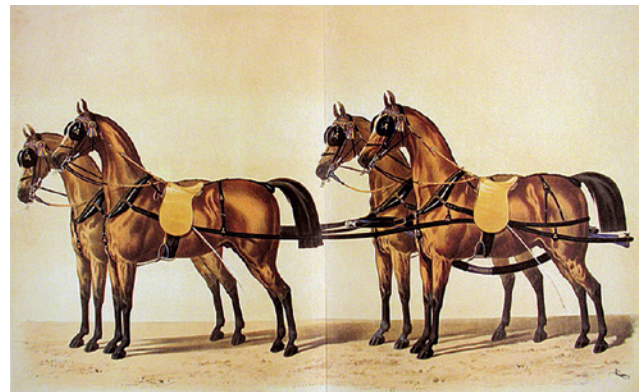
Als men vroeger vier landbouwpaarden naast elkaar inspande, zat één van de leidsels vast aan de linkerkant van het bit van het linkerpaard, de andere aan de rechterkant van het bit van het rechterpaard. De paarden in het midden waren met elkaar verbonden door koorden of stokken aan hun bit. Een andere mogelijkheid bestond erin telkens het bit van het ene paard met een koord te verbinden aan het gareel van het paard ernaast en omgekeerd (Lahaye et al., 1943).

Bij multi-pele aanspanningen in de landbouw achter elkaar (vier voor- en vier achterpaarden) werden enkel de voorpaarden gemend, de achterpaarden waren onderling verbonden met een stok gefixeerd aan hun bitten, en met koorden aan de zwenkels van de voorpaarden (Lahaye et al., 1943) (Figuur 10).

Een bescheiden maar krachtig werktuig was de boomezel of 'mallejan', gebruikt om boomstammen uit de kapegebieden te halen. Dit was een énasige 'kar' waaronder de stam met kettingen gehangen werd. Het trekken gebeurde door een of meerdere paarden. Soms werden twee driespannen met twee menners ingezet om zware exemplaren uit moeilijke terreinen te halen (Devriese en Maes, 2013).



Figuur 10. Meerspan (landbouwaanspanning): alleen de twee buitenste voorpaarden werden gemend met één paar leidsels (Uit: Lahaye et al., 1943).



Figuur 11. Daumontaanspanning (Uit: Lahaye et al., 1943).



## Daumontaanspanning

Deze vorm van aanspannen is genoemd naar de Franse edelman d'Aumont (1709-1782) en was in gebruik voor postwagens en bij de artillerie (Figuur 11). Op het getrokken voertuig was geen bok voor de koetsier: de aanspanning werd dus op een andere manier bestuurd. Gewoonlijk ging het om een vierspan, soms was het een tweespan: dit was dan een halve Daumont (Lahaye et al., 1943).

Op de linkerpaarden (*porteurs*) lag een zadel, waarop een postiljon zat. Dit waren de *bijdehandse* paarden. De rechterpaarden (*sous-verges*) droegen alleen zadeltassen. Dit waren de *vandehandse* paarden. De achterpaarden waren verbonden met de dissel, de voorpaarden niet. De achterpaarden droegen een ga-reel en een broek, de voorpaarden trokken doorgaans met een borstriem en hadden geen broek.

De voorste berijder gaf de richting aan, de achterste hield zich bezig met de eigenlijke tractie. Beiden moesten bovendien hun respectievelijke *sous-verge* in de gaten houden. De voorste ruiter leidde het vandehands voorpaard met een lijn die liep van dit paard naar het zadel van het bijdehands voorpaard. De achterste ruiter had een zweep bij om het vandehands achterpaard desgevallend aan te sporen.

Zes- en achtspannen waren in gebruik bij de artillerie om de zware kanonnen in stelling te brengen op de slagvelden van Waterloo en de Eerste Wereldoorlog. De Engelse koningin wordt hedentendage bij plechtigheden rondgereden in een Daumontspan van zes paarden.

## SLOT

Aan het eind gekomen van dit verhaal mogen we niet nalaten te vermelden dat onze beroepsnaam 'veterinair' afgeleid is van deze zo behulpzame en nederige dieren. De Latijnse term *veterina* betekent lastdieren of trekdieren (Devriese, 2012).

En vergeet niet: 'Love and marriage go together like a horse and carriage' (Cahn en Van Heusen, vertolkt door Frank Sinatra, 1955 en 1965).

## DANKBETUIGING

Aan Luc Devriese, Omer Gunst, Paul Bonte, Paul Desmet, Marc Stalpaert, Daniël Vereenoghe, Joris Maes en Nadia Eeckhout.

## REFERENTIES

- Andriessen J. (2002). *De Eerste Wereldoorlog in Foto's*. Rebo Productions, Lisse.
- Anoniem (1933). *Handboek voor het Reservekader der Artillerie*.
- De Smet, Jos. (1967). De hondenkar in het volksleven. *Biekorf* 68, 38-42.
- Devliegher, L. (1992). *Landelijk en Ambachtelijk Leven*. Provinciaal Museum Bulskampveld, Beernem.
- Devriese, L. (2001). Dierenwelzijn in het 19<sup>de</sup>-eeuwse Gent. *Vlaams Diergeneeskundig Tijdschrift* 70, 14-16.
- Devriese, L. (2012). From mules, horses and livestock to companion animals: a linguistic-etymological approach to veterinary history, mirroring animal and (mainly) human welfare. *Vlaams Diergeneeskundig Tijdschrift* 81, 237-246.
- Devriese, L., Maes, A. (2013). Paardentrekkracht. *Van Mensen en Dingen* 11, 74-80.
- Devriese, L. (2017). Duiven met de hondenkar naar Parijs (1830). *Vlaams Diergeneeskundig Tijdschrift* 86, 15.
- Egter van Wissekerke, J. (2010). *Van Kwade Dries tot Erger. Gebruik en Veterinaire Verzorging van Paarden in het Leger (1762-1874)*. Erasmus Publishing, Rotterdam.
- Lahaye, J., Marcq, J., Cordiez, E. (1943). *Le Cheval*, tome II. Duculot, Gembloux.
- Lefèbvre des Nouëttes, R. (1931). *L'Attelage à travers les Âges, Contribution à l'Étude de l'Esclavage*. Picard, Paris.
- Lindemans, P. (1952). *Geschiedenis van de Landbouw in België*, deel II. De Sikkel, Antwerpen.
- Sidney, S. (1879). *The Book of the Horse*. Cassell, London.
- Spruytte, J. (1977). *Études Expérimentales sur l'Attelage*. Crépin-Leblond, Paris.
- Van Puymbrouck, M. (2008). *Garelenmozaïek*. Drukkerij Marc Janssens, Melsele.
- Viaene, A. (1974). Vervoerdienst per hondenkar (1798-1820). *Biekorf* 75, 173.
- von den Driesch A., Peters, J. (2002). *Geschichte der Tiermedizin*. Schattauer, Stuttgart.
- Willems, A.E.R. (1973). *De Paardenrassen*. Gakko, Gents Akademiesch Koöperatief.
- Zaczek, I. (2000). *Honden in de Kunst en de Literatuur*. Librero, Hedel.