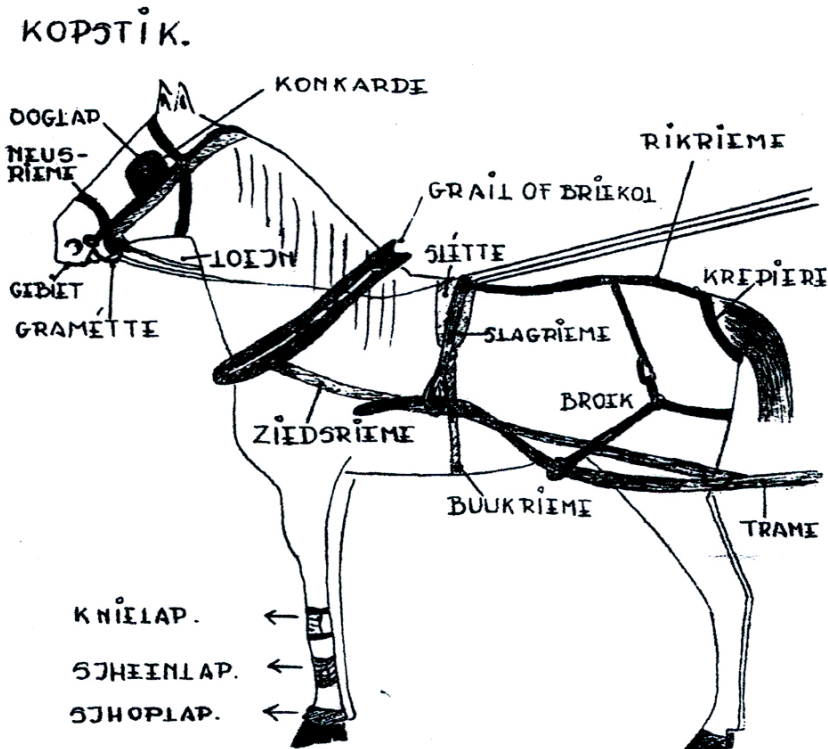


**MET PAARD EN KAR**  
**IMPRESSIES UIT EEN VERVLOGEN TIJD**

## PERDETUUG.



**PERDETUUG** — z.n. (mv. -s), v.klw. pèrdetuusje ;  
o. : paardetuig ; aanm. : vgl. kopstik, gebiet,  
konkarde, gramétte, grail, briekol, slétte, rik-  
rieme, buukrieme, krepiere, ziedsrieme, broek,  
knielap, sjheenlap, sjhoplap ; ook : harnaseu-  
rienge.

**PERDEVIES** — b.n. en bijw. : zeer nors en bars.  
**PERDEVOLK** — z.n. ; o. : ruitelij ; cavalerie ;  
aanm. : vgl. Fleming, 1621, 29 : Generael over  
het Peerde-volck.

**PERDEVROED** — b.n. en bijw. : zeer boos, gram,  
toornig ; aanm. : vgl. vroed 2.

**PERDEWACHTER** — z.n. (mv. -s), v.klw. -tsje ;  
m. : witte kwikstaart.

**PERDEWORKEL** — z.n. (mv. -s), v.klw. -tsje ;  
m. : peen, daucus carota.

**PERDHOERE** — z.n. (mv. pèrdhoern), v.klw. pèrd-  
hoertsje ; v. : gemene hoer, verschrikkelijke  
hoer.

**PERDIG** — b.n. en bijw. : bronstig (van paar-  
den) ; ook : brémstig.

**PERDOGE 1** — z.n. (mv. pèrdoogn), v.klw. pèrd-  
oogsje ; v. : spiegelei.

**PERDOGE 2** — z.n. (mv. pèrdoogn), v.klw.  
pèrdoogsje ; v. : vijf frank, vijf frankstuk ;  
aanm. : vgl. keunoge.

**PERE** — zie KATSJE-WERE.

**PERE 1** — z.n. (mv. pèrn), v.klw. pèrtsje ; v. :  
peer ; aanm. : uitdr. : a. etwien e père stoovn :  
iemand een poets bakken, iemand beetnemen ;  
ook : etwien e kole stoovn ; b. e père lachn :  
goed lachen, veel pret hebben ; m'hén e père

# MET PAARD EN KAR

## IMPRESSIES UIT EEN VERVLOGEN TIJD

Johan De Smet

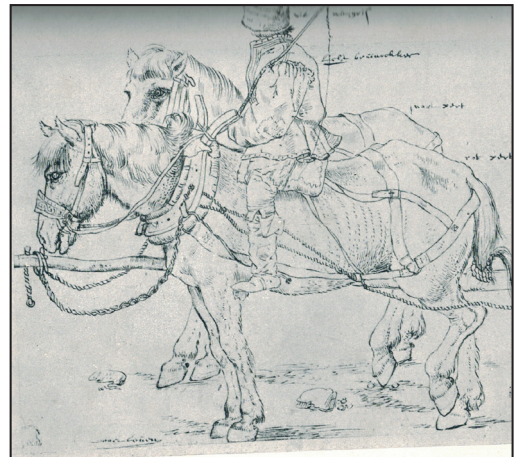
Het paard wordt in onze contreien al vele eeuwen als trekdier gebruikt. De primitieve opstelling met één trekdier evolueerde tot gespannen van meerdere dieren met complex tuigage. In de loop der tijden werd de kunst van het aanspannen steeds meer geperfectioneerd tot ogenschijnlijk een stadium van volmaaktheid 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.

**H**et aanspannen van paardachtigen (paarden, ezels en hun kruisingen) nam een aanvang in de oudheid met enkel een band om de nek. De lasten mochten dus niet te zwaar zijn, anders riskeerde het dier zich te verhangen. De uitvinding van de borstriem en later van het schoudergareel brachten een ommekeer teweeg. Het gareel, vermoedelijk in China ontstaan, kwam in de twaalfde eeuw Europa binnen. Dit was het beginpunt van een economisch en maatschappelijk belangrijke evolutie. Een hypothese (1931) gaat zelfs zo ver te stellen dat het gebruik van trekdieren een belangrijk aandeel had in het verdwijnen van de slavernij in Europa.

In de middeleeuwen moest elk 'heerlyk hof' (leenhof in eigendom van een 'heer') in oorlogstijd een gewapende ruiter leveren (vandaar de naam 'ridder' of *chevalier*). In vredetijd 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.

Vandaar dat in ons land het veldwerk sinds onheuglijke tijden met paarden verricht werd. In meer zuidelijke landen werd het paard pas vanaf de negentiende eeuw als trekdier gebruikt: de boeren behielpen zich daar met ossen, ezels en muil dieren. In onze contreien werd er altijd naar gestreefd het trekpaard zo zwaar mogelijk te maken voor de dienst in de landbouw. De fokkerij van lichtere paarden voor de cavalerie of de koetsen kende bij ons maar weinig bijval.

Wie geen paard had zette een os voor de ploeg. Dit was ook het geval in de kloosters, want die hoefden geen krijgsros met ruiter te leveren. Vergeleken met de aanspanning van paarden was het werk met ossen zelfs economisch lucratief te noemen. Na een paar jaar dienst werden de beesten afgedankt en voor goed geld verkocht. De opkopers trokken dan met de ossen van de arme zandgronden naar de vette weiden om ze vet te mesten. Voor een os was een aangepast schoudergareel gebruikelijk. Het trekpunt op de schouders, waar de strengen bevestigd werden, lag wat hoger dan bij het paard. De os droeg een schaarbit in de muil met een kinketting, en kon gemend worden op kordeel zoals een landbouwpard. Soms werden een paard en een os samen ingespannen.



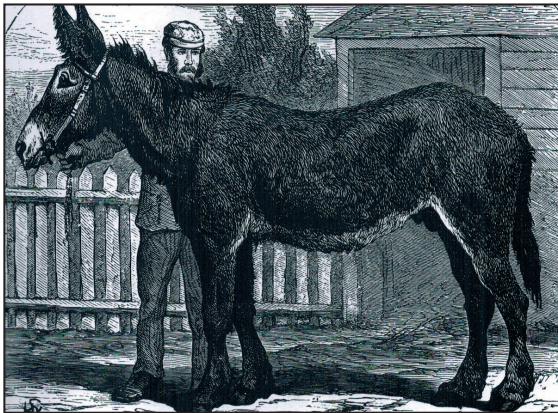
*Een vroeg tweespan: gravure van Pieter Bruegel. Het Zuidnederlands paard, met afhangend kruis en korte ledematen, was de voorloper van ons trekpaard. De berijder draagt sporen.*



Henri Vandecaveye (1892-1969) met zijn trekos.

Ook koeien werden als trekdier gebruikt voor wie zelfs een os te duur was. In sommige streken was dit tot na de Tweede Wereldoorlog het geval. Er werden aangepaste koeiengarelen gemaakt, en in West-Vlaanderen gingen twee koeien soms in een 'raamjuk'.

Ezels en hun aanverwanten zijn mediterrane dieren die in ons land niet gekweekt werden. Al van in de vroege middeleeuwen werden ze hier toch gebruikt: die dieren moeten hier dus ingevoerd zijn. Ook het muildier (*mulet*), een kruising van een ezelhengst met een merrie, was een populair trekdier. In Frankrijk was de groot uitgevallen Poitou-ezel hiertoe een geschikt vaderdier. Als moederdier werden mulassière-merries gebruikt, een Frans trekpaardenras zonder veel waarde, dat echter heel geschikt bleek voor de productie van sterke muildieren.



De Poitou-ezel

Een muilezel (*bardot*), een kruising van een hengst en een ezalmerrie, valt kleiner uit (er moet een kleine hengst gebruikt worden) en is dus veel minder sterk dan een muildier. Muilezels komen praktisch enkel voor op Corsica en Sicilië. Om muildieren te produceren is steeds een paard en een ezel nodig. De kruisingen zijn niet vruchtbaar, op misschien een enkele vrouwelijke muilezel na. Enkele cijfers: in 1910 waren er in ons land 10.571 ezels en muildieren, in 1946 waren het er nog 3348 en in 1959 nog 1102.

De voorbije eeuwen was vooral het leger een grote afnemer van paarden. De legers van Napoleon hadden er een onvoorstelbaar hoog aantal. Tijdens de rampzalige veldtocht naar Rusland in 1812 gingen niet minder dan 140.000 paarden verloren, en alleen al in de Slag van Waterloo (1815) werden bijna negenduizend paarden gedood.



Napoleon was geen paardenman, voor hem waren paarden enkel een middel om de troepen te verplaatsen.

Op het slagveld werd doorgaans niet naar de gewonde paarden omgekeken. Ze werden achtergelaten, zoals een kapotte jeep of vrachtwagen in de hedendaagse oorlogsvoering. In tegenstelling met de Engelse hadden de meeste Franse soldaten weinig oog voor paarden. Ze waren in 'gedwongen' dienst (en vooral begaan met het eigen lijfsbehoud), en de paarden waren eigendom van de staat. Op veel mededogen hoefden die oorlogspaarden dus niet te rekenen. Napoleon zelf was een artillerist, en bekommerde zich maar weinig om de noden van de cavalerie.

Door de massale opeisingen voor het leger ontstond er in Frankrijk een groot tekort aan paarden. Men begon daar honden voor de karren te spannen. Een hond is van nature geen trekdier: in de meeste Europese landen is de hond als trekdier onbekend. In de negentiende eeuw doken de eerste hondenkarren ook in Vlaan-



deren op, enkel in de steden, niet op het platteland. In de begindagen van de Eerste Wereldoorlog werden nog honden gebruikt om de mitrailleurs te trekken.

Tussen 1914 en 1918 stierven aan het westelijk front meer dan acht miljoen paarden en muilieren ten gevolge van verwondingen, uitputting of besmettelijke ziekten. In 1917 telde het Engels leger over de verschillende fronten meer dan één miljoen paarden en muilieren. De grootse verliezen traden op bij de artilleriepaarden, die de kanonnen door de modder moesten sleuren. In heel de oorlog gingen 484.000 Britse paarden verloren of *one horse for every two men* ...

Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw steeg de vraag naar sterke paarden. Door de voortschrijdende mechanisering in de landbouw werden de werktuigen steeds zwaarder: dieper kerende ploegen, zwaardere zaai-, maai- en oogstmachines. Veel wegen kregen in die tijd een laag kasseien, wat ze meer geschikt maakte voor zware voermanswagens of *camions*, door paarden getrokken.

Het is nu nog nauwelijks voor te stellen: letterlijk alles gebeurde toen met paarden. Het paard was een noodzakelijke 'machine' voor iedereen die te maken had met landbouw, transport, handel of industrie. Het grootste deel van de bevolking, ook buiten de landbouw, kon een paard inspannen en mennen, hoewel dit voor velen allerminst een liefhebberij was maar omdat het nu eenmaal niet anders kon.

Gedurende meer dan honderd jaar bedroeg het aantal landbouwpieren in België om en bij de 250.000 stuks. Anno 1866 was het topjaar met 283.163 trekpaarden in België. In 1909 werden nog acht tot negen paarden geteld per vierkante kilometer Belgisch grondgebied, en veertien tot vijftien per honderd hectare landbouwgrond. Niet enkel op het platteland was het paard onmisbaar, ook voor het vrachtvervoer in en tussen de steden en op de havenkaaien.



*Hondentractie bij de Belgische infanterie in augustus 1914.*



*Dode paarden worden afgevoerd in de Eerste Wereldoorlog.*

*Trekpaarden waren de trots van elke hofstede. Op de foto Achiel Gardin (1896-1958) en zijn broer Hector (1892-1968). Met dank aan Emmy Gardin.*





Henri Lannoy (1905-1981)  
achter de maaimachine met  
enkele helpsters.

Na de Eerste Wereldoorlog begon de auto aan zijn opmars. Toch gebeurde het vrachtvervoer nog lange tijd met paarden. Vanaf 1930 begon de concurrentie met het gemotoriseerd transport door te wegen. En na de Tweede Wereldoorlog verdwenen de paarden stilaan maar onherroepelijk van de velden en uit het straatbeeld. In 1955 daalde het aantal landbouwpaarden voor het eerst onder de 200.000. In 1960 waren er nog 157.350 exemplaren. Sindsdien is het aantal werkpaarden schrikbarend gedaald.

Typisch voor Belgische trekpaarden is dat ze zware lasten kunnen trekken door zich naar voor te duwen vanuit hun achterbenen. Ze gebruiken hiervoor hun spieren en hun gewicht. Een hengst weegt achthonderd tot duizend kilogram, een merrie zeventienhonderd tot achthonderd kilogram. Dergelijke paarden kunnen tot duizend kilogram slepen, zelfs méér als er wielen onder staan. Een tweespan sleept 1500 à 1800 kg, een vierspan 1800 à 3200 kg.

Het Belgisch trekpaard kan een kar van 1500 kg, geladen met een last van drieduizend tot vijfduizend kilogram gedurende een werkdag van acht tot tien uur voorttrekken. Een sterk driespan trok een voermanswagen van vierduizend kilogram, met daarop een lading van tienduizend kilogram. Die zat gewoonlijk verpakt in zakken van honderd kilogram die doorgaans op de rug van de voerman geladen en gelost werden. Aan een vracht van vijfduizend kilogram werden doorgaans twee paarden gelegd, maar in noodgevallen kon een goed handpaard dit alleen trekken. Voor wat hoort wat: de trekpaarden werden 'hard' gevoederd. Drie keer per dag tien kilogram *mengeling* (haver, graan, paardenbonen, gebroken maïs, gebroken erwten, zemelen en tarwekaf) was niet uitzonderlijk.

Een mijnpaard (*pit pony*) in de Engelse koolmijnen was in staat zes karretjes van vijfhonderd kilogram, elk geladen met duizend kilogram kolen, over een smalspoor voort te trekken. En een koetspaard kan gemiddeld tot vijf keer zijn eigen gewicht trekken, zo verzekerde mij een Brugse koetsier.

Koetspaard in Brugge



Een doorsnee paard produceert zo'n zeven liter urine en dertig tot veertig kilogram mest per dag. Vroeger maakte niemand zich daar druk om: het hoorde bij het leven (en de mussen gingen er niet van dood ...). In Brugge durven sommigen zich tegenwoordig ergeren aan de urine- en mestgeur die rond de paarden hangt, en zelfs aan het 'eindeloos' hoefgetrap op de straatstenen. Vroeger hoorde het er allemaal bij.



## Enkelspan

Het paardentuig (*peerdetuig*) of *harnaseurienge* (*l'harnachement*) bestaat uit vier delen:

### 1. Het mengedeelte

Dit omvat het kopstuk of de toom (*la bride*), met het bit en de leidsels. Hiermee bestuurt de menner het paard. In landbouwaanspanningen wordt maar één lijn gebruikt: het kordeel.

De Bo zegt: *Den toom bestaat uit het gebijt, de loeniën en het kordeel (la bride est composée du mors, de la têtiière et des rênes). De loeniën zijn de twee lederen leizeelen die vast zijn aan beide kanten van 't gebijt en achter de maan van 't peerd aan 't kordeel verenigd zijn (de spletrieme).*

Het kopstuk (*harnais de tête*) bestaat uit de kopriem (*têtiière*), de voorhoofdsriem of frontriem (*frontal* of *frondeel*), de neusriem (*muserolle*), de bakstukken en de keelriem (*sous-gorge*). Bij het ingespannen trekpaard is de neusriem soms afwezig. De bakstukken zijn meestal van *ooglappen* (*oeillères*) voorzien. Die moeten ervoor zorgen dat het paard niet afgeleid wordt door dingen die achter zijn rug gebeuren. De keelriem zorgt ervoor dat het hoofdstel niet afglijdt, zodat het bit de mond van het paard niet kan verlaten.

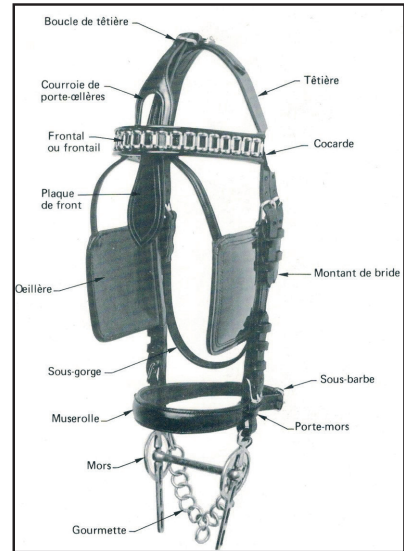
Het bit, het *gebit* of *gebiet* in de volksmond, is het stuur en tegelijk de rem van de menner (*mors* of *frein*). Het bit wordt ingebracht door met de vingers op de tong van het paard te duwen ter hoogte van het *diasteem*, de tandenloze ruimte tussen de snijtanden en de kiezen. Hierdoor wordt het paard gedwongen om zijn mond te openen en het bit aan te nemen.

Het bit bestaat uit het mondstuk (*embouchure*), de stangen (*branches*) en de kinketting (*gourmette*).

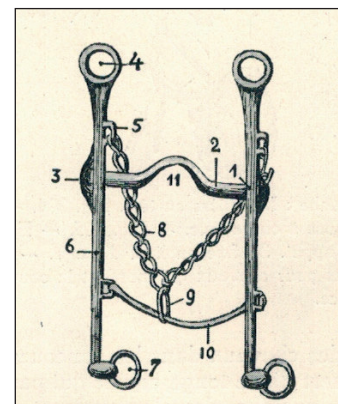
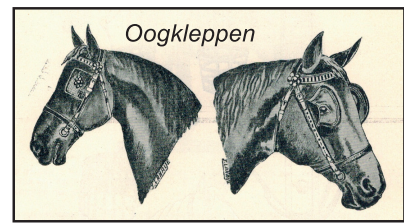
Onderdelen van het bit:

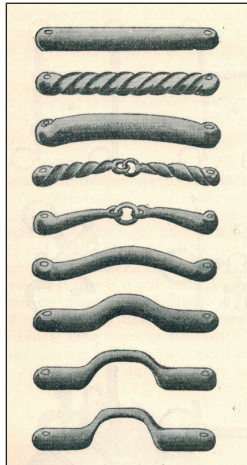
1. stang (*banquet*)
2. mondstuk (*canon*)
3. brug (*bossette*)
4. bovenste leidselring (*oeil de branche*)
5. ring voor de kinketting (*oeil de perdrix*)
6. schaar (*porte-rênes*)
7. onderste leidselring (*gargouille*)
8. kinketting (*gourmette*)
9. ring voor de valse kinketting (*anneau central*)
10. valse kinketting (*fausse gourmette*)
11. tongvrijheid (*liberté de langue*)

Het bit werd ongeveer 4000 jaar vóór Christus uitgevonden in het gebied tussen de Zwarte en de Kaspische Zee. Het was het begin van de domesticatie van het paard. Het wiel kwam pas later. Uit gevonden paardenskeletten uit die tijd blijkt dat de onderkaken slijtage vertonen aan de voorrand van de kiezen. Dit kan enkel te wijten zijn aan het gebruik van een bit, waarbij de paarden pogingen deden om dit met hun tong op de kiezen te leggen, om het ge-



Onderdelen van het kopstuk





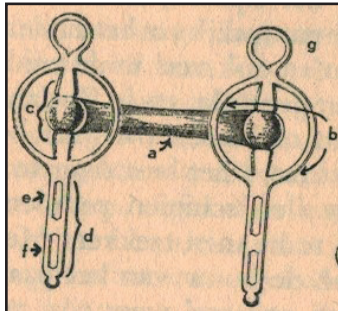
Soorten mondstukken

voelige diasteem te ontlasten. Bij wilde paarden wordt deze slijtage niet aangetroffen. Op sommige schedels werden er ter hoogte van het diasteem zelfs sporen gevonden van *periostitis* (ontsteking van het beenvlies), te wijten aan de werking van het bit.

Er zijn twee soorten bittens, de *trens* en de *stang*, in een oneindig aantal variaties.

Het **trensbit** is een metalen staaf die in de ruimte tussen de snijtanden en de kiezen gelegd wordt en waaraan de teugels van het rijpaard of de leidsels van het trekpaard vastgemaakt zijn. De trens kan recht zijn, maar er zijn ook gebogen trenzen die de tong meer vrijheid geven.

Het trensbit werkt vooral in op de mondhoeken van het paard. Om die reden bestaat de trens soms uit twee delen met een verbinding in het midden. De ronde ring of 'bril' aan weerszijden van het trensbit moet beletten dat het paard het bit uit zijn mond werkt. De trens is het eenvoudigste en meest diervriendelijk model, op voorwaarde dat de metalen staaf niet te dun is, want dan kan het pijnlijk worden voor het paard.



De 'Liverpoolstang':

a = mondstuk (embouchure)

b = bril (banquet)

c = brug

d = schaar (branche latérale)

e = bovenste leidselgat (1ère passe ou passe du haut)

f = onderste leidselgat (2ème passe ou passe du bas)

g = leidselring (oeil)

Bij het **stangbit** zitten de teugels of leidsels vast aan twee al dan niet gebogen ijzeren hefbomen: de stangen of scharen (*branches*). De kinketting (*gourmette*) zit eraan vast, voor de West-Vlamingen de *kinketen* of de *gramette*. Als aan de teugel getrokken wordt, trekken de hefbomen de kinketting omhoog tot tegen de kin van het paard, dat op die manier afgeremd of tot halt houden gedwongen wordt. De teugels of leidsels kunnen gewoonlijk op drie niveaus vastgemaakt worden: aan de bril van de trens, en in het bovenste of het onderste leidselgat.

Trekpaard van de Traditie-Artillerievereniging: geen neusriem en kinketting met bescherming.



Hoe lager de teugels aan de stangen van het bit vastgemaakt zijn, hoe *scherper* voor het paard (lees: hoe pijnlijker) de teugelvoering is. De stang werkt sterker naarmate de wangstukken of scharen langer zijn en de kinketting vaster aangehaald is, wat uiteindelijk meer druk geeft op het diasteem. De paarden in het leger van Napoleon droegen bittens met heel lange wangstukken, waardoor de hefboomwerking enorm versterkt werd.

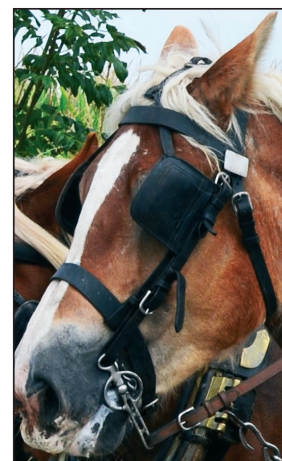




Teugel aan de trens



Teugel in het bovenste leidselgat



Teugel in het onderste leidselgat

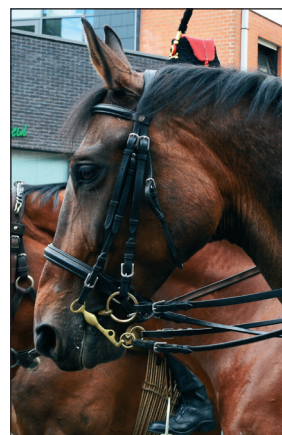
Een gebit met een *gramette* wordt bij De Bo een *tuimelaar* genoemd (*mors de bride*). Men kan de paarden meer dwingen met een *tuimelaar* dan met een ander gebit. Een paard met den *tuimelaire voeren* = *hard in den toom houden* (*tenir en bride*).

Bij de cavaleriepaarden was het de gewoonte om met twee paar teugels te rijden: één paar ter hoogte van de trens voor normaal gebruik, en één paar op het uiteinde van de stang, te gebruiken als het paard onmiddellijk moet stilstaan. We zien dit nog bij de huidige politiepaarden: met de bovenste teugel rijden de ruiters op trens, met de onderste op stang. Vandaar de uitdrukking *iemand op stang jagen* en ook de uitdrukking *iemand de gramette korten* spreekt voor zich.

Jonge paarden worden met de trens 'opgeleerd'. Daardoor ontwikkelen ze de nodige flexibiliteit om de 'scherpe' inwerking van het bit te ontwijken. Met een stangbit is dit niet mogelijk. Sommige paarden, die heel volgzzaam waren op de trens, gaan dan al eens gehoorzaamheid weigeren.

Een trekpaard menen betekent het paard door middel van een leidsel besturen. Hierbij zijn er enkel stem- en teugelbevelen mogelijk, dus zijn er minder mogelijkheden dan bij een rijpaard. Dit houdt in dat paard èn menner 'opgeleerd' moeten zijn. Bij het paard begint het leerproces doorgaans op achttien maanden. Het kan zelfs eerder, al op speenleeftijd (de leeftijd waarop het veulen definitief van de merrie gescheiden wordt). Volwassen paarden nog iets willen aanleren gaat veel moeilijker.

Het jonge paard moet geleidelijk aan het tuig gewend worden, aan het voorttrekken van een last en aan het opvolgen van bevelen. Het paard moet ook geleerd worden om langs achter bestuurd te worden. Het jong paard aan een ervaren paard leggen in een tweespan is een goede optie. Het duurt minstens drie maanden eer het paard wat kent. Daarna moet het nog gedurende maanden dagelijks geoefend worden tot het kan 'lezen en schrijven', zoals men vroeger zei.



Twee paar teugels zijn gebruikelijk bij militaire paarden.



André Verduyn (1923-2001) met een trekpaard aan de zaaimachine. De foto is genomen omstreeks 1972-1973. De tractor staat al klaar.

(*fourche de la bride*). Aangezien er geen afzonderlijke druk gegeven kan worden op de linker of op de rechter mondhoek van het paard moeten er andere signalen gegeven worden. Aanhoudend traag trekken aan het menkoord geeft het paard te verstaan dat het naar links moet gaan, korte kleine snokjes aan de lijn doen het paard naar rechts gaan. De jonge trekpaarden leerden dit al heel snel. Zo had de boer steeds één hand vrij om de ploeg of een ander werktuig te leiden.

De Bo zegt: *Als men aan het kordeel snukt, het paard draait rechts om, trekt men aan 't kordeel dan keert 't slinks om.* Bij Lahaye staat het in het Frans: *Une traction maintenue exercée sur le cordeau fait dévier le cheval à gauche, tandis que de petites secousses répétées le dirigent vers la droite.*

Als met een koets gereden wordt gebeurt de aansturing met een dubbele lijn. Om het paard naar links te doen gaan geeft de menner ruimte op het rechterleidsel (dat in dit geval de buiten-teugel is) en trekt hij vervolgens aan het linkerleidsel (in dit geval de binnenteugel). Voor een draai naar rechts gebeurt het omgekeerde.

Sedert ongeveer 1865 was het de gewoonte om de trekpaarden te blokstaarten. Dit gebruik ging mee met de succesvolle opgang van het Belgisch trekpaard vanaf 1885, zodat het op de duur als een raskenmerk beschouwd werd. Een trekpaard met een lange staart is onveilig, zeggen de mannen. Als het paard zijn staart plots over het kordeel slaat, en het kordeel tegen zijn billen duwt, gaan de signalen van de menner niet meer door tot het bit. Het gespan wordt dan onbestuurbaar: het paard kan zelfs op hol slaan. Als de staart een korte stomp is kan dit niet gebeuren. Uiteraard speelden nog andere factoren een rol: de volumineuze billen van dit type paard komen hoe dan ook beter tot hun recht als de staart kort is. Sedert 2001 is blokstaarten in België verboden. En sindsdien is er al af en toe een trekpaard met een lange staart te zien.

Trekpaardmerrie met blokstaart



Trekpaarden werden gebruikt om te ploegen, te eggen, te zaaien met de zaaimachine, te maaien met de maaimachine en te oogsten met de pikbinder, een heel zwaar werktuig waarvoor een driespan nodig was. Met de doorbraak van de tractor werden de machines steeds zwaarder: ze gingen de krachten van de paarden



ver te boven. Nu het veldwerk met trekpaarden tot het verleden behoort worden de dieren nog praktisch uitsluitend gefokt voor de prijskampen. De gevolgen zijn niet uitgebleven: de legendarische wendbaarheid van het trekpaard ging er al helemaal uit. De paarden zijn zwaarder geworden, en grover in de benen.

## 2. Het trekgedeelte

Dit omvat het gareel of, als alternatief, het borsttuig. Zowel gareel als borsttuig brengen de trekkracht van het paard over op de strengen en zo op de last: het werk- of voertuig.

Het gareel of *greel* in het West-Vlaams (*collier*) is een halsjuk (haam) dat op de schouders van het paard rust. Het gareel bestaat uit twee symmetrische essenhouten haambeugels of *knippels*. De Bo spreekt van *kluppels*:

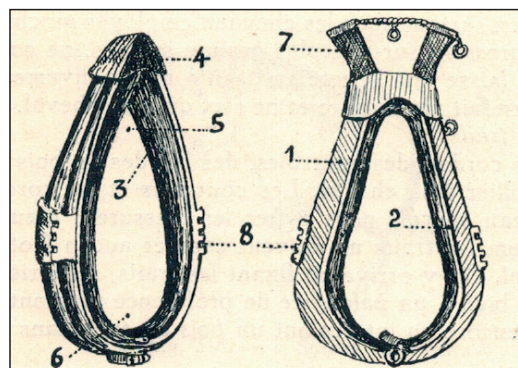
*Het gareel bestaat uit de kluppels, het kussen of (gareel) balg en de galg, een dikke strook leder die de twee bovenste uiteinden van de kluppels samenverbindt.*

De lederen spanriem en de bovenbrug houden de twee delen van het gareel samen. Dit noemt men de *galg* van het gareel. Die belet dat de knippels of kluppels open gaan als het gareel naar achter verschuift als het paard trekt. Aan de onderkant van het gareel zijn de beugels met elkaar verbonden door een sluiting, meestal onder de vorm van een haak met een ketting. Die sluiting is verstelbaar, want de nek van het paard kan in volume toe- of afnemen volgens het seizoen en de mate van de verrichte arbeid.

Op de twee beugels werd een ijzeren beslag aangebracht dat het geheel verstevigt en de trekkracht over de hele lengte van het gareel verdeelt. Om het paard niet te kwetsen is de achterkant van de beugels bekleed met een lederen binnenkussen, de *balg* van het gareel. De kant die contact maakt met de hals van het paard werd opgevuld met koeien- of paardenhaar, aan de buitenzijde zat roggestro voor de stevigheid. Een regenkraag of -kap aan de bovenzijde van het gareel moet beletten dat er water tussen het gareel en de schouders van het paard sijpelt.

Onderdelen van het gareel:

1. haambeugels (*attelles*)
2. buitengedeelte van het kussen (*verge*)
3. binnengedeelte van het kussen (*mamelle*)
4. kap (*chaperon*)
5. gedeelte dat de nek vrij laat (*liberté du cou*)
6. gedeelte dat de keel vrij laat (*liberté de gorge*)
7. gareelhoorns (*oreilles*)
8. aanhechtingspunt voor de strengen (*tirage*)



Onderdelen van het gareel.

Er bestaan verschillende uitvoeringen. Het gareel van een landbouwpaard woog ongeveer dertien kilogram. Als trekpaarden optrekken in stoeten dragen ze een siergareel met koperbeslag en



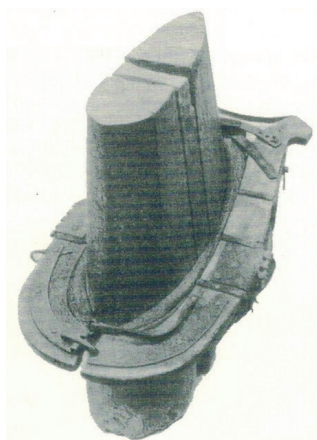
Een trekpaard wordt opgetuigd. Sylvain Verduyn (1920-1989) houdt het paard vast terwijl zijn broer André (1923-2001) de hoeven bijwerkt. De foto is genomen omstreeks 1972-1973.



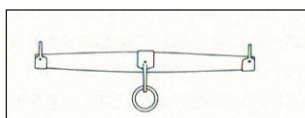
*De mosselkar van Germain De Bruyne (1897-1963) in de Torhoutstraat. Naast hem zijn schoonzoon Herman Werbrouck (1925-2000).*



*Koetsgarelen zijn heel licht.*



*Gareelblok*



*Zwenkel voor één paard.*

bellen. Garelen om zware wagens te trekken op verharde wegen vielen minder zwaar uit, en waren met koper beslagen. Kleinere vrachten werden doorgaans getrokken door lichtere paarden, de zgn. halfbloeden of *croisés*. Die liepen gemakkelijker in draf dan een koudbloedpaard, zodat de voerman eerder op zijn bestemming aankwam. Lichte garelen waren in gebruik bij de venters zoals de groenten- en mosselhandelaars.

Ook de *gerijgarelen*, voor als de sjees of *sieze* naar buiten gehaald werd om 's zondags naar de kerk te gaan, en vooral de koetsgarelen waren heel licht. Ze waren helemaal in leer gemaakt, met vernikkelde of verkoperde gespen. Soms was het gareel bijna helemaal in hout: dit noemde men een *haam*. Hamen waren in gebruik bij de artilleriepaarden. De constructie was eenvoudig: twee eikenhouten beugels met een dik vulsel en ijzeren trekhaken.

Een gareel werd steeds op maat gemaakt. Als het paard verkocht werd, ging het gareel doorgaans mee naar de volgende eigenaar. Een gareel dat te klein is drukt op het paard en sluit bovendien de luchtpijp af. Ook met een te groot gareel zijn kwetsuren te verwachten. Bij het opleggen van een passend gareel moet er steeds een vingerdikte afstand zijn tussen het gareel en de hals van het paard. Als het paard trekt zetten de kussens zich naar de vorm van de schouders, zodat het gareel perfect past en de belasting gelijkmatig verdeeld wordt. Een goed gareel ging gewoonlijk een tiental jaar mee.

In Lichtervelde was er de wijd en zijd befaamde gareelmakerij van Romain Huyghe (1894-1975). De garelen werden met de hand gemaakt op een 'gareelblok', een afflopend blok om elke maat van gareel te kunnen maken. Het ijzerbeslag werd geleverd door de nabijgelegen smidse van de gebroeders Allemeersch. Om de lederen stukken te naaien gebruikte Romain Huyghe 'pekdraad', een vlasdraad die met pek ingewreven was.

We vinden verder bij De Bo: *De balg van een gareel zijn de kussens die de kluppels bekleeden, en bijzonderlijk dat opgevulde deel dat boven op den nek van het peerd rust en waarop het dassevel genaaid is.*

*Het dassevel is het leder dat, boven aan 't gareel, schuins vastgenaaid is, en waarop gemeenlijk de naam van den landbouwer of voerman in letters van kleene tatsnagels te lezen staat.*



*Verstelbare inhaakmogelijkheden op het gareel*



*Gareelnagel, tatsnagel of tatse: nagel met ronden kop van blinkend koper. Dus genaamd omdat hij meest op de kluppels van de greelen te zien is.*

Onderaan het gareel, op een derde van de hoogte, zitten de haken waaraan de trekstrengen (*traits*), of *stringen* in het West-Vlaams, vastgemaakt worden. Dit zijn meestal kettingen of koorden, die naar de zwenkel of *zwienkel* leiden.

Meestal zijn er verschillende mogelijkheden voorzien om de strengen in te haken op het gareel. Het is van groot belang dat de strengen een rechte hoek vormen met het gareel, zodat dit niet naar boven of naar onder kan schuiven. Als de strengen te hoog of te laag vastgemaakt worden gaat het gareel op de verkeerde plaatsen drukken, met kneuzingen en kwetsuren tot gevolg.

De positie van het gareel hangt ook af van de stand van de schouders. Als de strengen te schuin lopen heeft het paard de neiging om de kar of het landbouwalaam omhoog te heffen, wat een nutteloze inspanning betekent. De strengen moeten één lijn vormen naar de last toe. Voor zwaar vervoer op de weg werden meestal schokdempers aangebracht in het verloop van de strengen, vooral als het gespan dikwijls moest stoppen en opnieuw vertrekken.

De leidselringen voor de teugels zitten op twee derden van de hoogte. Als er enkel veldwerk gedaan werd, was er alleen een ring aan de linkerkant van het gareel: de op kordeel mennende bestuurder liep links achter het paard. De menkoord was verbonden met de *splettriem* die naar de linkerkant van het bit leidde. De tweede leidselring zat bovenaan het gareel, aan de bovenbrug met de spanriem. Dit deel van de *splettriem* liep naar de rechterkant van het bit. Voor het trekken van karren en wagens waren er doorgaans twee ringen, links en rechts van het gareel.

Omdat de romp van het paard breder is dan de schouders kunnen de schurende strengen verwondingen op de flanken veroorzaken. Daarom lopen ze door lederen beschermkokers: dit zijn de *bassen*.

Bij De Bo lezen we: *De basse is een lederen koker of foedraal dat de trekstreng van een peerd bekleedt om den buik niet open te wrijven en te kwetsen. Ook foreel genaamd (fourreau).*

Bij koetsgarelen zijn de *bassen* in leer. Bij trekpaarden worden de strengen zelfs helemaal vervangen door essenhouten of ijzeren flankklaten, die ook 'bassen' genoemd worden. Tussen de *bassen* zitten ringen om de rugriem (*surdos*) en de buikriem (*ventrelle*) aan vast te maken. Rug- en buikriem moeten de strengen de gewenste richting geven.

*De rug- (1), buik- (2) en staartriem (3)*



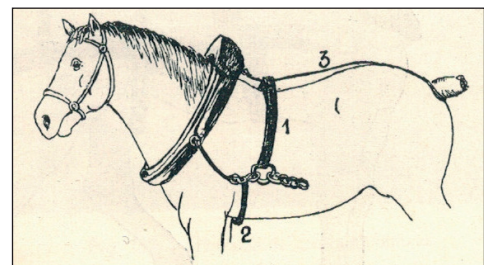
*Paardenlabeur. Het paard draagt een 'tuimelaar' met kin-ketting. Let ook op het verloop van de 'splettriem'.*

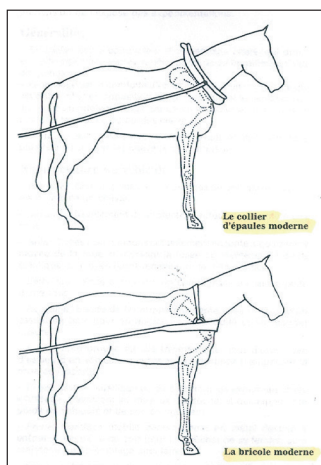


*Leidselring op het gareel*



*Ploegend tweespan voorzien van bassen, met een tuimelaar in de mond.*





Gareel en borsttuig

Omdat de hoek tussen het gareel en de strengen 90° moet zijn zodat het gareel goed op de schouders blijft liggen is een goede afstelling van rug- en buikriem essentieel. De kracht die het paard in zijn hals ontwikkelt en uitoefent op het gareel, worden door de rug- en buikriem goed naar achter overgedragen. De buikriem zorgt er bovendien voor dat het gareel bij het trekken niet naar boven schuift en de ademhaling van het paard belemmert.

Een gareel is ideaal voor trage trekbewegingen zoals bij het ploegen. Een alternatief voor het gareel is de borstriem of *briekol (bricole)*, die eerder voor lichtere lasten gebruikt wordt. Dit is een stevige en brede lederen riem voor de borst, opgehouden door een smallere riem over de nek van het paard. Een borsttuig is meer geschikt om snellere en meer wendbare bewegingen te maken bv. bij het trekken van een koets. Terwijl een gareel maatwerk is, geschikt voor slechts één paard, kan een borstriem meestal probleemloos voor meerdere paarden gebruikt worden.

Een gareel brengt de trekkracht beter over, vooral bij zware lasten, mits het perfect op de schouderbladen rust. Met een gareel wordt enkel druk uitgeoefend op de schouderbladen. Bij zware paarden hindert een borstriem zelfs de werking van de schouders en wordt de borst van het paard samengedrukt. Het gareel verdeelt de druk over de schouders van het paard van onder tot boven, bij het borsttuig gebeurt dit over een veel beperktere zone. Met een gareel wordt de trekkracht optimaal benut: het gareel was dan ook het meest geschikt voor het zware werk op het veld en op de weg (*charriage lourde*).

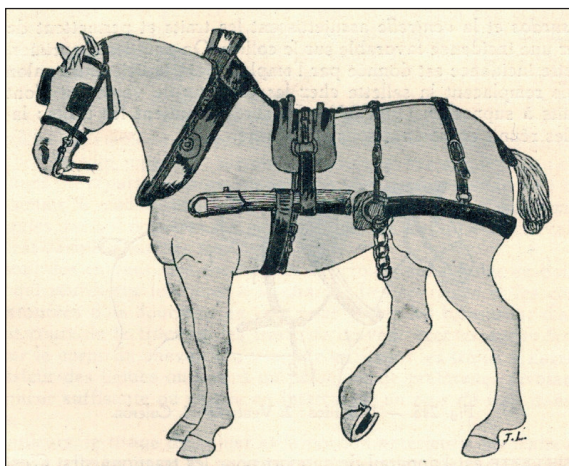


Borstriemen

### 1. Het draaggedeelte

Dit omvat het schoftstuk, waaraan de draagbomen van het *lamoen*, dit is het disselraam van een wagen of een kar, opgehangen zijn.

Tuig van een lamoenpaard

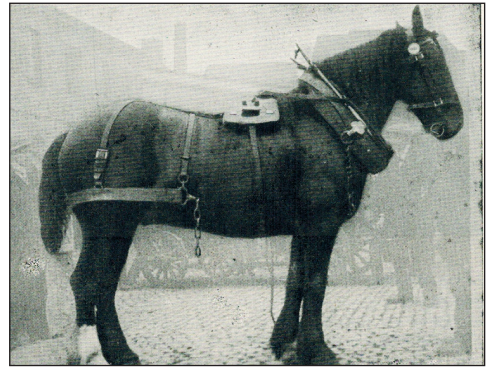


Het schoftzadel (*sellette* of *salette*), ook het rugkussen (*coussinet*) genoemd, *kusseneel* of *kisseneel* in het West-Vlaams, draagt het disselraam of lamoen (*limonière*). Dit bestaat uit twee berries (*brancards*), lange gebogen balken waar het paard tussen loopt, de *tramen* in het West-Vlaams. Zo staat het paard steeds in één lijn met de kar.

De Bo omschrijft het als volgt: *Het kusseneel is het met haar gevuld kussen dat op een peerd gelegd wordt als het in 't lamoen staat, waarop de dossière rust: een dikke lederen riem die liggende over het kusseneel van een peerd dient om de tramen op te houden. Zoo heet ieder van de twee armen of stangen van eene kar of cieze, waar het peerd tusschen gespannen is. De tramen liggen aan het rijtuig vast, en vervangen den dissel.*



Op het rugkussen is een brede lederen draagriem of rugriem (*dossière*) bevestigd, ook *slagriem* genoemd. Die is voorzien van stevige lederen lussen of 'ogen' waarin de berries van het lamoen omhoog gehouden worden. Die lussen (*porte-bancards*) waren soms belegd met ijzer om de zware kar in evenwicht te houden.

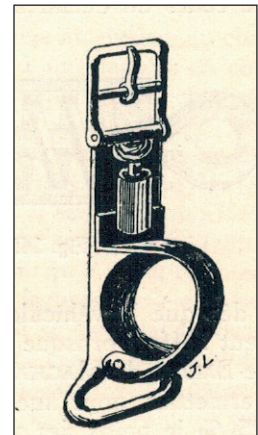


Tuig van een zwaar voermanspaard

De jukriem rond de buik van het paard (*ventrelle*) houdt het schoftzadel met de draagriem op zijn plaats. De buikriem (*sous-ventrière*) verbindt de ene brancard met de andere, onder de buik van het paard door.

Het rugkussen, dat met een riem vastzit achteraan het gareel onder de regenkap, werd ook gemaakt door de gareelmaker. Het houten skelet van het rugkussen was het werk van de wagenmaker. Het werd onderaan met hooi opgevuld en met sterk linnen bekleed. De boven- en zijkanten werden met dik leder afgewerkt. Voor het trekken van een kar of een lichte wagen was een schoftzadel noodzakelijk. Het was ook onmisbaar bij het schoffelen, rollen, maaien en hooien.

Omdat bij een tweewielige kar ook een deel van het gewicht van kar en lading op de draagbomen rust is het schoftzadel veel breder dan bij een vierwielige wagen. Als bij een tweewielkar het gewicht van de kar te veel op de rug van het paard drukt worden de berries verhoogd. Dit gebeurt door de *porte-brancards* te verhogen. Hetzelfde was van toepassing als een steile helling moest afgedaald worden.



porte-brancard

Het rugzadel is doorgaans breed bij landbouwpaarden en was smaller en lichter voor vervoer op de weg. Het schoftstuk van een zwaar lamoenpaard (*gros limonier*) was robuust en volumineus. Nog meer was dit het geval voor de paarden die de voermanswagens of *camions* voortrokken: het schoftzadel had een afneembare draagriem en een buikriem (*sous-ventrière*) die onafhankelijk was van het schoftzadel. Het rugzadel was lichter en eleganter voor de *trait léger* en de luxe koetspaarden.

Het schoftzadel is naar achter gefixeerd door de rugriem, de *rikrieme*, en de staatriem of *krepierre* (*croupière*), die vastzit rond de staartbasis (*culeron*), zodat het tuig niet naar voor kan schuiven.

Trekpaard van de Traditie-Artillerievereniging met broek. De broeksriem loopt helemaal rond het paard.

## 2. Het remgedeelte

Dit bestaat uit de 'broek' die ervoor zorgt dat de last niet tegen de hakken van het paard kan stoten (*reculement*).

De broek (*avaloire*) is een brede leren riem rond de billen van het paard, op zijn plaats gehouden door de smallere heup- en lendenriem. De broek zit met kettingen of riemen vast aan twee haken ongeveer in het midden van de tramen. Zo wordt belet dat de kar tegen de hielen van het paard rijdt bij halt houden of ver-



tragen en in afdalingen. De broek komt ook van pas om de kar achteruit te steken.

De broeksriem moet exact gepositioneerd zijn. Als de broek te hoog geplaatst is, kan hij omhoog schuiven tot onder de staart. Bij een te laag geplaatste broek kan het paard geen kracht meer geven. Voor landbouwaanspanning was doorgaans geen broek nodig: op een onverharde bodem stopt de zware lading vanzelf als het paard niet meer trekt.

## De verbinding met het werk- of voertuig

### 1. Werktuig



*Draainagel op het verloop van de trekstrengen. Met dank aan Rik Pollet.*

De trekstrengen zijn links en rechts vastgemaakt aan een beweeglijke zwenkel (*palonnier*). In het West-Vlaams heet dit een *zwienkel*. Andere benamingen zijn *zwenghout*, *haamhout* of *haamschier*.

De Bo: *Haamschier* = *kleene zwingel* waar de trekstrengen van een peerd aan vastliggen (*palonnier*). Ook *haamhout*. *Ieder peerd heeft zijn haamschier*. *Het haamschier hangt tegen de achterhamen (jarrets) van het peerd*.

De zwenkel volgt de bewegingen van de schouders van het paard. Om te beletten dat de strengen gingen torderen werd dikwijls een 'draainagel' ingepast, zodat de strengen steeds op één lijn lagen.

Het werktuig (of de kar) wordt vastgehaakt aan een ring in het midden van het haamhout. Er moet ongeveer 0,75 m afstand zijn tussen de zwenkel en de sprong van het paard.

Met een staartploeg of 'rondgaande' ploeg werd de grond altijd langs dezelfde kant omgelegd. Aan het einde van de ploegvoor moest de boer dus 'rondgaan' om aan een nieuwe voor of *schelle* te beginnen. Bijgevolg waren er veel nutteloze verplaatsingen. De uitvinding van de keerploeg bracht hierin wat verbetering: op het einde van de voor kon het systeem losgemaakt en omgedraaid worden.

In het midden van de negentiende eeuw werd de wentelploeg of *jumelle* uitgevonden, met een linker en een rechter ploegschaar boven elkaar. Op het einde van de akker doet de boer met een hendel de ploegscharen kantelen, het paard keert om en in zijn wending van 180° trekt het paard de ploeg naar zijn juiste plaats, zonder dat de boer moet bijsturen. Hij kan onmiddellijk verder ploegen naast de vorige ploegvoor. Om één are grond met veertig voren te ploegen moeten boer en paard maar vierhonderd meter afleggen in plaats van meer dan zeshonderd meter vroeger. Met een trekpaard kon op één dag gemiddeld 25 are bewerkt worden.



## 2. Tweewielkar of 'traamkar'

De Bo definieert een *traamkar* als *eene kar met twee wielen en een lamoen (charrette à brancards)*.

Op kleine boerderijen was er maar één paard, en de laadkar was een gemakkelijk transportmiddel. Door houten laadhekkens op de kar te plaatsen konden grote hoeveelheden hooi of graanschoven vervoerd worden. De tweewielkar werd ook gebruikt om goederen en dieren naar de stad of de markt te brengen. De brouwerijen hadden tweewielkarren met een lang onderstel om biervaten en -bakken aan huis te bezorgen. De biertonnen kwamen tot ver naar voor: het paard had een breed rugkussen nodig om de neerwaartse druk van de lading op te vangen.

De sjees (*sieze* of *veteure*) was een tweewielkar voor personenvervoer, en had meestal *vleerressorts* boven de as. In Bie-korf (1964) vertellen oude boeren uit het Brugse Noorden over dit vervoermiddel:

*Op de kasse was de wijte op hoepels gespannen en er lagen twee banken binnen in. Zo een siezekarre was in die tijd, vóór 1900, al een teken van welstand en werd alleenlijk gebruikt om de bane te doen: verkopeningen en markten volgen, de boerin naar de zondagsmis voeren, en de doopling of de eerste communiekant of de trouwers naar de kerk voeren, en ook om familiebezoeken af te leggen met Nieuwjaar en de kermis.*

*Later moest de 'wijte' plaatse maken voor de vaste opgevezen zwarte kappe met een rond vensterke langs achter. Kort nadien kwam er al weerskanten nog een openschuivend ruitje bij, en twee koperen lanteerns die in een buize vastzaten en met een ressortje de brandende kaars omhoge staken in den donkeren. De kappe werd langs binnen nog verbeterd en bezet met zeegras, overtrokken met donkerblauwe stoffe die ruitvormig met knopen vastlag. Wie 't nog beter wilde spande de leren schorte, om de benen tegen wind en regen te beschermen, en 's winters zaten ze warm ingeduffeld in een getijgerde bruin-zwarte saarge.*

Voor de sjees werd een boerenpaard ingespannen of, indien beschikbaar, een lichter paard of 'loper'. Vóór 1914 kwam de tilbury (*tilbrij*) in voege, met een plooibare neerliggende kap en een spatscherm vooraan, waarover de leidfels liepen. Het ijzerbeslag op de wielen werd door rubberbanden vervangen (*kajoetsoewielen*) en omdat zo een *getrek weinig geruchte maakte* werd het paard met *klingelende belletjes* uitgerust. Een fliget (*vlieget*) was lichter dan de tilbury en had maar één zitbank. Het was het voertuig van de dokter, de notaris en de veearts.

## 3. Driewielkar

Bij de eerste driewielkarren, die pas opdoken in het begin van de negentiende eeuw, kon het voorwiel nog niet draaien. In een latere uitvoering kon het voorwiel enigszins



*Traamkar van Augusta Lievens (1904-2003), klaar voor de melkronde. De foto is genomen omstreeks 1948.*

*Driewielkar op luchtbanden, gebouwd door Constructiewerkhuizen Pollet te Lichtervelde. Op de achtergrond de smidse met open poort.*





Kar en wagen (collectie Prov. Museum Bulskampveld, Beernem)

heen en weer schuiven in een beugel. Een dergelijke kar viel niet te besturen: het was een *zottekarre*. Uiteindelijk kreeg de driewielkar een kleiner voorwiel dat met een draaimolen onder 't *snak* of het onderstel kon draaien: toen werd het een heel wendbare kar. De strengen waren verbonden aan een beweeglijke *zwienkel*. De driewielkar was het belangrijkste transportmiddel op de West-Vlaamse boerderijen. Met verhoogstukken op de wanden van de bak kon heel wat geladen worden. De bak van de kar kon vervangen worden door een varkensren (om met de zeug in de *renne* naar de beer te gaan) of een *aalkarteel* ('beerbak'). Later kwam de driewielkar op luchtbanden in gebruik.

#### 4. Wagen

Een wagen heeft per definitie vier wielen. De twee kleinere voorwielen kunnen onder de wagenbak draaien, maar niet zo kort als bij een driewielkar. Wagens werden gebruikt om de oogst binnen te halen. De laadruimte kon uitgebreid worden door verhoog- of opzetstukken. Met een huid erop werd het een *wijtwagen*, om de overledenen naar de kerk te voeren.



Brouwerswagen in Brugge

De strengen zijn links en rechts vastgemaakt aan een beweeglijke of een vaste stang. Een beweeglijke stang, die meegaat met de bewegingen van de schouders van het paard, zorgt voor een altijd evenredige overdracht van de uitgeoefende kracht. Een vaste stang heeft als voordeel dat er meer kracht kan overgezet worden op het voertuig.

De wagens die niet in de landbouw maar voor het vrachtvervoer op de weg gebruikt werden noemde men *camions*, of voermanswagens met een huid. De bak rustte op een stel ijzeren bladveren, een uitvinding uit de achttiende eeuw. De kolen- en bierhandelaars waren de laatsten die nog tot in de jaren vijftig van vorige eeuw met paard en wagen naar de klanten trokken.

#### Tweespan

Bij een tweespan is er geen lamoen: de twee paarden trekken aan weerskanten van de dissel of disselboom (*timon*).

De jockettingen verbinden beide garenen met het uiteinde van de dissel.



De Bo zegt: *Den dijsel is de boom van eenen wagen tusschen de peerden (timon). Men onderscheidt den langen dijsel en den korten dijsel.*

*Den langen dijsel is de eigenlijk gezeide dijsel, die tusschen de peerden ligt, en wiens vooreinde gemeenlijk voorzien is van een ijzeren oog en haak die men 't voorgespan noemt. Daaraan legt men bijkomende trekpeerden, wanneer de peerden die aan de voleie liggen, niet machtig genoeg zijn om den wagen voort te trekken. Er zijn ook lange dijsels zonder voorgespan.*



Veel baancafés heetten vroeger 'De Voerman'. Daar waren meestal wel voerlui te vinden die een handje wilden toesteken als een extra paard nodig was om een gespan over de helling te krijgen.

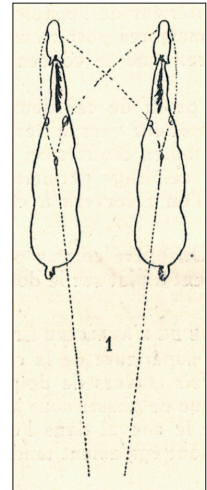
*Voorgespan* betekent ook het peerd of de peerden die aan 't vooreinde van de langen dijsel gespannen zijn (timonier).

Aan den korten dijsel, ook kruishoofd of kruishout genaamd, wordt het harnas of de voleie bevestigd bij middel van 't marteel of de dijselhamer. Den korten dijsel vervangt de plaats van den langen dijsel. De voleie of het harnas is het zwaar zwengel aan den korten dijsel van eenen wagen of ploeg (la volée).

Ook de broek (avaloire) ontbreekt bij het tweespan: die functie wordt overgenomen door twee kettingen (jokketens) of riemen die beide garelen met het uiteinde van de dissel verbinden. Daartoe is er een disseloog (jokhaak) onderaan het gareel van beide paarden om de ketting van de disselboom in te haken.

*Jokhaak*: de ijzeren haak die vast is onder aan het greel van een peerd, en waaraan de jokketen verbonden is. *Jokketen*: korte keten die met het een einde vastligt aan het voorste uiteinde van den langen dijsel, en met het andere einde aan den jokhaak.

De Bo gaat verder: *Jokken* wordt gezegd van de peerden die den hals stijf houden en de voorpooten schrap zetten, om, bij middel van den jokhaak en de jokketen, eenen wagen te beletten van te snel af te rijden langs eene helling. Een jong peerd moet leren jokken. Dat peerd jukt niet wel. Een peerd dat wel jukt.



Het mennen van een tweespan met één paar leidfels.



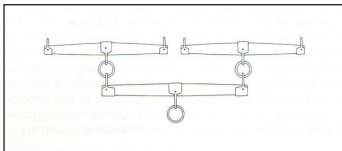
De kleindochter van Karel Van de Poele, Prudence Wogan, kwam op 14 juli 1946 op bezoek in Lichtervelde. Ze werd ontvangen door waarnemend burgemeester Cleophas Sintobin, en werd rondgereden in een open koets, getrokken door een piekfijn tweespan.



Lijkwagen bij de uitvaart van paardenhandelaar Florent Gryspeerdt (1910 - 1996) op 21 september 1996.

Bij het koetsrijden met een tweespan gebruikt de menner één paar leidsels (*'le meneur est en petites guides'*) waarmee hij moet zorgen voor een gecoördineerde actie van de twee paarden. De leidsels hebben een gaffelvormig uiteinde.

Het leidsel dat in de linkerhand gehouden wordt zit vast aan de linkerkant van het bit van beide paarden, het rechtse leidsel aan de rechterkant. Als de bittens aan elkaar verbonden zijn heeft de menner genoeg aan één leidsel voor het linkse en één voor het rechtse paard. De koetspaarden dragen meestal oogkleppen (*oeillères*). Die komen ook van pas als één van de paarden met de zweep moet aangepord worden. Het andere paard mag de zweep immers niet zien, want niet voor hem bestemd ...



Harnas met twee zwenkels

Bij een tweespan in de landbouw wordt het haamhout of de zwenkel (*palonnier*) van elk paard aan de uiteinden van een zwaardere zwenkel gehaakt: het 'harnas' of de *voleie*, waaraan de last hangt. De ring van deze zwenkel is meestal wat verplaatsbaar vanuit het midden. Dankzij deze trekregelaar kan men de treklast evenredig verdelen naargelang de verschillende sterkte van de paarden.

De Bo zegt: *Zijn er twee peerden nevens malkander gespannen, de twee haamschieren houden vast aan eenen grooteren zwenkel die 't harnas of de voleie (volée) genoemd wordt. Het harnas is het groote dwarshout aan den korten dijsel van eenen wagen of ploeg, bij Kramers 'evenaar' genoemd.*

De Bo maakt het onderscheid tussen de grote en de kleine zwenkel: *De zwenkels of zwenghouten van eenen wagen, ploeg, enz. zijn tweederlei: het groot zwenkel, anders voleie of harnas genaamd (volée) en de kleene zwenkels, anders haamschieren geheeten (palonniers). De haamschieren hangen aan het harnas (les palonniers tiennent à la volée).*

Het linkerpaard is het handpaard en het rechter het roepaard



*De harnassloove is de ijzeren band aan elk uiteinde van de voleie, met eene oog waar het haamschier aan vast is bij middel van eenen vingerling. De zwenkelsloove is de ijzeren band te midden het haamschier met eenen haak die grijpt in den ring van de harnassloove. Een vingerling is de platte ring die de harnassloove aan de zwenkelsloove verbindt.*

De Bo: *In sommige streken is harnas de geheele kleeding van een trekpeerd (harnais). Vandaar ook de benaming harnaseurienge.*

Twee paarden kunnen doorgaans méér trekken dan het dubbele van één paard. Een zware ploeg of een aardappelrooier moest door twee paarden getrokken worden. Dit was zwaar werk, vandaar dat regelmatig een rustpauze moest ingelast worden, tot de hartslag en de ademhalingsfrequentie van de paarden weer op een normaal peil gekomen was.



In de landbouw wordt alleen het linkse paard gemend (op kordeel): dit is het 'handpaard'. De Bo: *Handpeerd: het peerd dat de voerman onmiddellijk bestiert, terwijl het ander peerd al de wendingen volgt van het handpeerd.*

Het rechtse paard is het 'roepaard'. De Bo: *Roeppeerd of roedepeerd: het peerd dat ter rechter zijde is van een gespan. Het handpeerd en het roeppeerd. De voerman geleidt het handpeerd bij den toom dien hij in de hand houdt, en het roeppeerd volgt de wendingen van het handpeerd bij middel van den teugel en ook van des voermans roede of zweep.*

'Roe' of 'roede' betekent dus ook 'zweep'. De Bo: *Roe of roede: de rechter zijde van een gespan. Op de roe liggen, op de roe gaan: wordt gezegd van 't peerd dat aan de rechter zijde gaat nevens het handpeerd. Een peerd dat op de roe ligt.*

Het roepaard is meestal een jong paard dat met een bindtouw of *teuvel* verbonden is aan het handpaard. Dit touw zit vast aan de koppelriem, die zich bevindt aan de rechterkant van het gareel van het handpaard.

De Bo zegt: *De teuvel is de koppelkoorde die 't roeppeerd aan 't handpeerd verbindt. De teuvel is gemeenlijk van weerskanten vastgemaakt aan den breidel. Meest zegt men teugel.*

De koppelriem van het roepaard zit aan de linkerkant van zijn gareel. Bovendien is het bit van het roepaard met zijn kordeel verbonden aan de kordeelhaak op het harnas. Die haak bevindt zich links, achter de zwenkel van het handpaard. A. Bonnez zegt in Biekorf (1977): *Bij een tweespan het kordeel van het roepaard aan de linkse kant van de voleie.* Als het roepaard vlugger zou stappen dan het handpaard wordt het afgeremd door zijn kordeel omdat de linker kant van de zwenkel dan naar achter trekt. De paarden moeten dus gelijk trekken. Dit touw werd met een bijzondere knoop vastgelegd: die knoop zat muurvast, maar was in één beweging weer los te maken.

In Biekorf (1977) schrijft A. Bonnez uit Stavele:

*Wat een kordeel is zal men straks niet meer weten. De werkpaarden zijn zogoed als uitgestorven en waar vindt men nog een jonge boerenzoon die bekwaam is een kordeel 'op te koppelen' en een kordeel te 'verleggen' volgens de regels der kunst en hetzelfde in een minimum van tijd 'los te doen' ?*

*Wie van de jongeren zou nog kunnen een 'teuvel' binden of, zoals men zei, 'een paard teuvelen' ? Een teuvel of een kordeel vastleggen geschiedt met een speciale knoop, moet rap gebeuren, niet losgeraken vanzelfs en toch desnoods direct los kunnen.*

'Toom' heeft in West-Vlaanderen niet dezelfde betekenis als 'teugel'. De Bo verduidelijkt: *In de woordenboeken is teugel synoniem van toom (bride, harnais de tête), maar bij ons niet. Den toom is bij ons hetzelfde niet als teugel. De teugel is de koorde die*

vast is met het een einde aan 't gebit van het roepeerd, en met het ander einde aan 't gebit van het handpeerd, zoodanig dat het roepeerd aldus gedwongen is zich te voegen naar de wending van het handpeerd. Anders ook 'leisel' geheeten (accouple). Peerden leiselen: het roepeerd of 'leiselpoord' wordt aan het handpeerd geleiseld. Het leiselpoord volgt de wendingen van het handpeerd.

Leisel is de koorde die vast is met het een einde aan 't gebit of het greel van het roepeerd en met 't ander aan 't gebit of 't greel van het handpeerd. Ook teuvel en jokkeband geheeten, dit is de koorde die twee ploegpeerden bij den breidel jokt of samenbindt, zoodat, als het handpeerd zijdelings afkeert, het ander volgen moet. Jokken: aan malkander verbinden. De koorde, waarmede men twee peerden bij den breidel jokt, heet een teuvel of een leisel. Die peerden jokken te wijd: de koorde is te lang die ze bij den breidel aan malkaar verbindt, en daarom gaan zij te ver vaneen.

Nog enkele terminologieën bij De Bo:

Handzijde ('handzie' of 'handziede' in het West-Vlaams): de linkere kant van een tweespan. Het peerd dat op de handzijde gaat, wordt het handpeerd genaamd, omdat de menner dit met de loenie bestiert en beweugt, terwijl het ander peerd, roepeerd geheeten, zich naar het handpeerd moet voegen. Een peerd op de handzijde leggen of spannen.

Roerzijde ('roezie' of 'roeziede' in het West-Vlaams) of roe-zijde: de rechter zijde van een gespan, anders ook enkelijk de roe geheeten. Het een peerd ligt of gaat op de roe en 't ander op de hand.

De ervaring leerde dat niet ieder roepaard later ook een goed handpaard werd ... Op de linker voorhoef van het roepaard werd soms een lederen 'schoen' bevestigd. Dit was om de kroonrand te beschermen, als het handpaard bij het naar rechts overduwen van het roepaard dreigde op de linkervoorpoot te trappen.

In West-Vlaanderen zijn de ploegen meestal rechtskerend. In Biekorf (1964) 'wat oude boeren vertellen' staat echter:

Om te eindigen zouden we misschien nog een woordje over de ploeg kunnen zeggen. Weet ge dat er verschil was in de wijze van ploegen? In 't Noorden werken ze de eerde rechts en 't Zuiden keert de grond naar links. 't Is te zeggen, bij ons te Houtave gaat 't roepeerd ('t peerd in de roede) in 't veurtje zodat de grond van de ploeg naar rechts gesmeten wordt. Maar te Oedelem ging het handpeerd in 't veurtje omdat de eerde naar links gewerkt werd.

In Biekorf (1977) schrijft A. Bonnez:

'Dubbelkordeel' komt te pas bij het 'leren' van een jong paard in het tweede stadium, te weten: eerst loopt het jonge paard een hele periode 'in de roe' en wanneer men

*Bij de artilleriepaarden zijn de broeksriemen verbonden met de borstriem (herdenkingscolonne Bevrijding 1918, Handzame 14 augustus 2018).*



het dan alleen inspant, gebruikt men een hele tijd het 'dobbelt kordeel' want het weet noch van 'juut' noch van 'gup'.

'Juut' = naar rechts en 'gup' was vroeger hier in de streek gebruikelijk voor naar links. Nu is links 'dju', met dien verstande dat voor 'dju' men lichtjes trekt aan het kordeel, en voor 'juut' of 'jutow' men lichtjes snakt aan het kordeel.

De zegswijze 'van juut noch van gup weten' wordt ook gezegd van sommige mensen en spreekt voor zichzelf, zoals ten andere het gezegde 'iemand in 't kordeel houden' of ook nog 'iemand kordeel geven'.

Bij het tweespan bij de artillerie zat er aan de linkerkant van het handpaard een geknoopte touwstreng voor het tandem of meerspan rijden. De broeksriemen bij het artilleriepaard liepen helemaal rond het paard en werden vooraan door de twee ringen omhoog gehouden. De leren disselriemen voor het afremmen van de wagen konden eraan vastgemaakt worden.

De 'tandem', de twee paarden achter elkaar, was minder efficiënt. Het achterpaard liep in het disselraam: het werd de *limonier* genoemd (disselpaard). Het voorpaard liep er los voor (*cheval de volée*), en droeg geen broek. Het mennen 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, wat in Frankrijk soms gedaan werd.

Op de vraag van een geïnteresseerde lezer van Biekorf (1970) over het *versteekgat in de zwinkel*, voor een jong paard de bout 'versteken' om lichter te laten trekken, antwoordde A. Bonnez uit Stavele het volgende:

Wanneer hiermede bedoeld wordt 'valeie' of 'voleie', kan ik inderdaad zeggen dat de valeien in de meeste gevallen dusdanig gemaakt zijn dat men – voor een gespan in de koppel, met een jong paard of achttienmaander in de roe – kan 'bate' geven of 'een gat bate geven' of nog anders gezeid een 'bategat' geven door het verplaatsen van de 'middelslove', ofwel wanneer het een vaststaande 'dubbele' slope is, te verleggen van 'slopegat'.

Destijds had men op veel hofsteden, waar men regelmatig jonge paarden 'inspande' of 'leerde' zoals men zei, een speciale valeie met slechts aan de linkerkant (aan het linkeruiteinde) een vaste slope met haak; in het midden een enkele of dubbele middenslove met oge, en uiterst rechts waren enkele gaten geboord: de versteekgaten. Zo kon men naar beliefte bate geven bij het aanleren van een jong paard.

Het was destijds een hele belevenis wanneer er een nieuweling moest aangeleerd worden. Wanneer men het jonge paard de 'bril' (breidel) had ingesteken, trachtte men voorzichtig het gareel op te leggen (gareelen). Vooraf had men den 'outer' (halster) aangelaten en met een sterke 'teuvel' (teugel) voorzien. Ik moet er nog aan toevoegen dat men op veel hofsteden een speciale 'monteur-ring' had voor zulk werk, bv. met koorden bassestringen en lederen bassen.

Dan deed men een wandeling, een leidde het paard en een tweede had het kordeel vast. Zo wende het aan het gebit of tuimelare. Men had een speciale zwingel met koorden stringen en waagde het intussen om die zwingel aan te leggen, en dan zette men zich weer op weg, en iemand had de zwingel vast en ging van uiterst links naar rechts, en zo weg en weer al vooruitgaande. Zodoende



kwamen de strengen in aanraking met de achterbenen en hamen van het paard en ondervond men of het 'strengschuw' was of niet. Liep alles goed van stapel dan legde men de zwingel aan een min of meer zware houten blok, en weer was men op stap.

Na die eerste lessen was de volgende fase het paard aan het handpaard 'geteuveld' (gekoppeld) en met die speciale valeie een of ander licht werkje uitvoeren. Door die versteekgaten was men in de gelegenheid de zwingel uiterst aan te leggen en zo had het jonge paard het langste eind van de valeie als een soort hefboom.

Oningewijden zullen misschien denken: waarom die koorden strengen? Dit was heel eenvoudig: vooreerst om in geval van nood de strengen te kunnen doorsnijden, en ook om het kwetsen te beletten met als gevolg dat ze 'strengschuw' zouden blijven.

Er was dan ook geen enkele karton (menner) zonder een goed 'beurzemes'. Ten andere, wanneer iemand klaagde dat hij geen mes had, zei men: "je zijt maar goed om in 't kafkot t'eten". Dit was een beschamende toespeling.

Het trekpaardenras is zogoed als uitgestorven, de kartons zijn ook verdwenen en de zeldzame nog betrekkelijk jonge boerenzonen die nog gedeeltelijk met paarden werken, zijn behept met een minderwaardigheidscomplex. Zo is de toestand op heden, einde 1970, wat men ook moge beweren.



Een driespan voor de pikbinder, gemend door Remi Vallae (1898-1984). De foto is genomen omstreeks 1950.

## 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 echter 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.

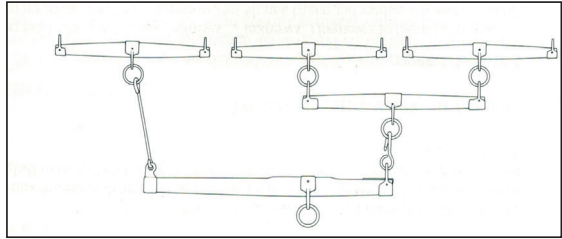


In de landbouw werd een driespan ingezet als de last te groot was voor twee paarden bv. om een pikbinder te trekken, een zware ploeg of een bietenwagen.

De Bo: *Zijn er drie peerden nevens malkander gespannen, de drie haamschieren houden vast aan eenen grooteren zwengel die 't harnas of de voleie (volée) genoemd wordt. Voleie = harnas, zwaar zwengel aan den korten dijsel van eenen wagen of ploeg (volée).*

Een driespan aan het werk, aan elkaar gebonden en elk met een verschillend stangbit.

Voor een driespan maakt men gebruik van een heel zware en sterke zwenkel, de *voléie* (*volée*) of het 'derde harnas' genoemd, met op een derde van de balklengte een oog waaraan de last gehaakt wordt, soms te verplaatsen via een trekregelaar.



Positie van de zwenkels bij een driespan (landbouwaanspanning).

De zwenkels van het middenste en het roepaard worden gelegd aan een tweede harnas dat vastzit aan een haak op het kortste uiteinde van het derde harnas. Aan de haak op het langste uiteinde wordt het haamhout van het handpaard vastgemaakt. Hier was een ijzeren tussenstang van ongeveer dertig centimeter nodig om de drie zwenkels op één lijn te krijgen, op dezelfde afstand van het derde harnas.

Bij een driespan wordt het derde paard op dezelfde manier aangebonden als het roepaard van een tweespan. De kordelen van het middelste en rechtse paard zijn vastgemaakt aan de linkerkant van het derde harnas, zoals A. Bonnez zegt in Biekorf (1977): *Bij een driespan het kordeel van de 'buitenroe' aan de linkerkant van het 'derde harnas', ook soms 'drieharnas' geheten.*

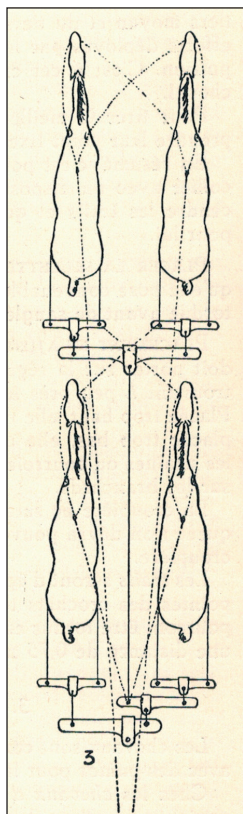
Als met een driespan geploegd werd met een rondgaande ploeg werd alleen het linkerpaard geleid, als geploegd werd met een wentelploeg werd soms alleen het middelste paard gemend, de twee andere waren met het kordeel aan de zwenkel verbonden.

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

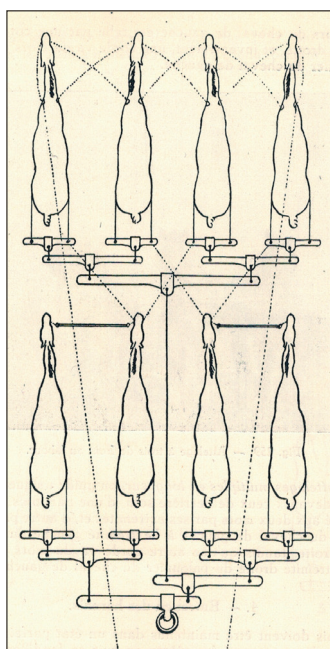
Een bijzonder driespan is de trojka, eertijds in gebruik bij de Russische postdiensten, met een Orlov-draiver in het midden (*le limonier*) en twee galopperende buitenpaarden links en rechts (*les bricoliers*). De draiver draagt een schoudergareel en loopt tussen twee losse berries, die bijeen gehouden worden door een *duga* (boog) in mahonie- of notelaarhout. De buitenpaarden dragen een borsttuig. De paarden worden gemend met twee paar leidsels: de twee middelste zijn voor de draiver bestemd, de twee buitenste gaan naar de buitenkant van de zijpaarden. Moet het span naar links, dan trekt de menner de draiver en het linkerpaard naar links. Het rechterpaard volgt automatisch want het hangt vast aan de draiver. Bij het naar rechts gaan worden de draiver en het rechterpaard naar rechts getrokken en het linkerpaard moet volgen.



Bij de koetsaanspanning in 'arbalète' zijn er twee *timoniers* aan weerszijden van de dissel, met één paard ervoor (*le cheval de volée*). Ook deze aanspanning is moeilijk te besturen: het voerpaard moet in lijn blijven. Er worden twee paar leidsels gebruikt: één paar om het voerpaard te menen en één paar voor de twee achterpaarden. In Engeland wordt deze combinatie een *unicorn* genoemd, en het voerpaard heet daar *one horn* (eenhoorn).



Vierspan  
(landbouwaanspanning):  
alleen de voorpaarden  
werden gemend met één  
paar leidsels.



Achtspan (landbouwaanspanning): alleen de twee  
buitenste voorpaarden werden gemend met één  
paar leidsels.

## Vier- en meerspan

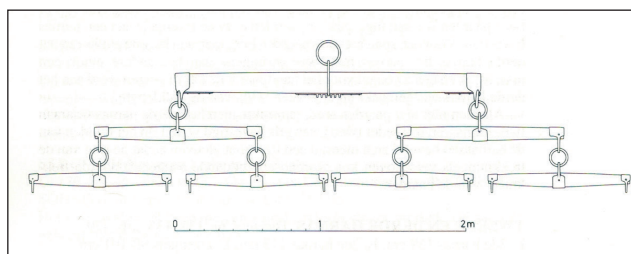
De achterpaarden worden *timoniers* genoemd omdat ze aan weerszijden van de dissel (*timon*) stappen. Die dissel loopt niet door tot de voorpaarden (*chevaux de volée*). De menner gebruikt twee paar leidsels (*'le meneur est en grandes guides'*), waarmee hij ernaar streeft om van de vier verschillende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

De menner of koetsier zit doorgaans rechts op de bok. Links zit eventueel een palfrenier (*groom*). Die moet bij een halte aan de kop van de paarden gaan staan om gevaarlijke schrik- en vluchtreacties te vermijden.

Bij landbouwaanspanningen met twee voor- en twee achterpaarden werden enkel de voorpaarden gemend.

Er liep een koord van het bit van het linker achterpaard naar het linkse uiteinde van de zwenkel van het rechter voorpaard. Een andere koord liep van het bit van het rechter achterpaard naar het rechtse uiteinde van de zwenkel van het linker voorpaard.

Als men vroeger vier landbouwpaarden naast elkaar inspande gebruikte men het zgn. vierde harnas, waaraan twee harnassen met elk twee zwenkels. Eén van de leidsels was vast aan de linkerkant van het bit van het linkerpaard, de andere aan de



Vierde harnas, met twee harnassen met elk twee zwenkels.





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.

Bij multipele 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 bidden, en met koorden aan de zwenkels van de voorpaarden.

### Daumont-aanspanning

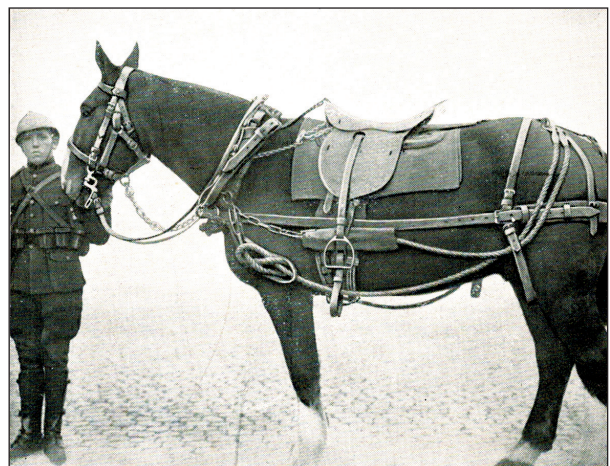
Deze vorm van aanspannen is genoemd naar de Franse edelman d'Aumont (1709-1782) en was in gebruik voor postwagens en bij de artillerie. Op het getrokken voertuig was geen bok voor de koetsier: de aanspanning werd dus op een andere manier bestuurd. Gewoonlijk ging het om een vierspan, soms was het een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

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 gareel en een broek, de voorpaarden trokken doorgaans met een borst-riem 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 heden ten dage bij plechtigheden rondgereden in een Daumontspan van zes paarden.

*Bijdehands Daumont's achterpaard (bereden batterij).*





*De Traditie-Artillerievereniging met een Daumont-aanspanning op de Torhoutse paardenmarkt op 25 juni 2016.*



*Daumont in Waterloo. Detail van een schilderij door Ernest Crofts (1847-1911).*

*Met dank aan Luc Devriese, Omer Gunst, Paul Bonte, Paul Desmet, Luc Casier, Marc Van Doorne en Daniël Vereenoghe*

## BIBLIOGRAFIE

- ALLEMEERSCH, J. Stationsstraat – verdwenen smidse Allemeersch, in Vijftien-de jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele te Lichtervelde, 1999.
- BOLS, P. et al. De Maréchal-Vétérinaire in de Grande Armée van Napoleon (1805-1815), in Vlaams Diergeneeskundig Tijdschrift, Merelbeke, 2015.
- BONNEZ, A. Uit de school van het boerenpaard: versteekgat in de zwinke, in Biekorf, 1970.
- Slapen met 't lang kordeel, in Biekorf, 1977.
- CAFMEYER, M. Wat oude boeren vertellen: karren en wagens, in Biekorf, 1964.
- DE BO, L.-L., SAMYN, J. Westvlaamsch Idioticon, Drukkerij Alfons Siffer, Gent, 1892.
- de DIEPOLD, B. A l'Ecole de l'Attelage: l'Equipe, Editeur Maloine, Paris, 1984.
- DEVLIEGHER, L. Met kar en wagen, Provinciaal Museum Bulskampveld, Beernem, 1983.
- Landelijk en ambachtelijk leven, Provinciaal Museum Bulskampveld, Beernem, 1992.
- DEVRIESE, L. De uitvinding van het gareel en het verdwijnen van de slavernij uit onze streken, in Vlaams Diergeneeskundig Tijdschrift, Merelbeke, 2005.
- Gesneuvelde paarden, in Vlaams Diergeneeskundig Tijdschrift, Merelbeke, 2011.
- Staarten couperen: modeverschijnsel in de late 19<sup>de</sup> eeuw geïntroduceerd bij het Belgisch trekpaard, in Vlaams Diergeneeskundig Tijdschrift, Merelbeke, 2018.
- DEVRIESE, L., MAES, A. Paardentrekkracht, in Van Mensen & Dingen, Gent, 2013.
- EGTER van WISSEKERKE, J. Van kwade droes tot erger. Gebruik en veterinaire verzorging van paarden in het leger (1762-1874), Erasmus Publishing, Rotterdam, 2010.
- GOEDLEVEN, E. Het Belgisch trekpaard, levend cultureel erfgoed, in Monumenten en Landschappen, Brussel, 1991.
- LAHAYE, J. et al. Encyclopédie agronomique et vétérinaire. Le Cheval, tome II, Uitgeverij Jules Duculot, Gembloux, 1956.
- LEFEBVRE des NOUËTTES, R. L'Attelage à travers les âges, contribution à l'étude de l'esclavage, Picard, Paris, 1931.



- LINDEMANS, P. Geschiedenis van de landbouw in België, deel II, De Sikkel, Antwerpen, 1952.
- MAERTENS, M. De gareelmakerij Huyghe, in Eenentwintigste jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele te Lichtervelde, 2005.  
De mosselbank, een generatie mosselhandelaars in Lichtervelde, in Tweeëntwintigste jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele te Lichtervelde, 2006.
- MARTENS, J. Paarden, in Levend Erfgoed: boerderij- en neerhofdieren uit onze streken. Davidsfonds Uitgeverij, Leuven, 2012.
- MAZEURE, N. et al. Kweker, keuring en kordeel. De Belgische trekpaardencultuur in Vlaams-Brabant, Graphius Group, Gent, 2019.
- NN. Handboek voor het reservekader der Artillerie, Ministerie van Landsverdediging, 1933.
- POLLET, G. Mijn vader was een smid, in Zeventiende jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele te Lichtervelde, 2001.
- ROMIJN, W. Het werkpaard: schetsen van het voorbije landleven, van Holkema & Warendorf, Houten, 1990.
- SIDNEY, S. The Book of the Horse, Cassell, London, 1879.
- SLOB, W. Prisma paardenboek, Het Spectrum, Utrecht/Antwerpen, 1962.  
Prisma ponyboek, Het Spectrum, Utrecht/Antwerpen, 1974.  
De glorie tijd van het paard, De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, 1987.
- SPRUYTTE, J. Etudes expérimentales sur l'attelage, Crépin-Leblond, Paris, 1977.
- STALPAERT, H. De studie van het landbouwvoertuig, in Biekorf, 1970.
- VAN DOORNE, M. Huis Vallaey en de evolutie van de landbouwwerktuigen, in Vierendertigste jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele te Lichtervelde, 2018.
- VAN PUYMBROUCK, M. Garelenmozaïek, Drukk. Marc Janssens, Melsele, 2008.  
Het werkpaard in 't gareel, 2017.
- VAN SNICK, G. et al. De paardenfokkerij in België, in Landbouwtijdschrift, 1961.
- VANDENBERGHE, W. Onvergetelijke zichten en gezichten, fotoboek nr. 4, uitgegeven door De Gazette van Lichtervelde.

VANDENBULCKE, M.

Een oud-melkventster vertelt, in Vijftiende jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele te Lichtervelde, 1999.

WILLEMS, A.E.R.

De paardenrassen, Gents Akademisch Koöperatief, 1973.