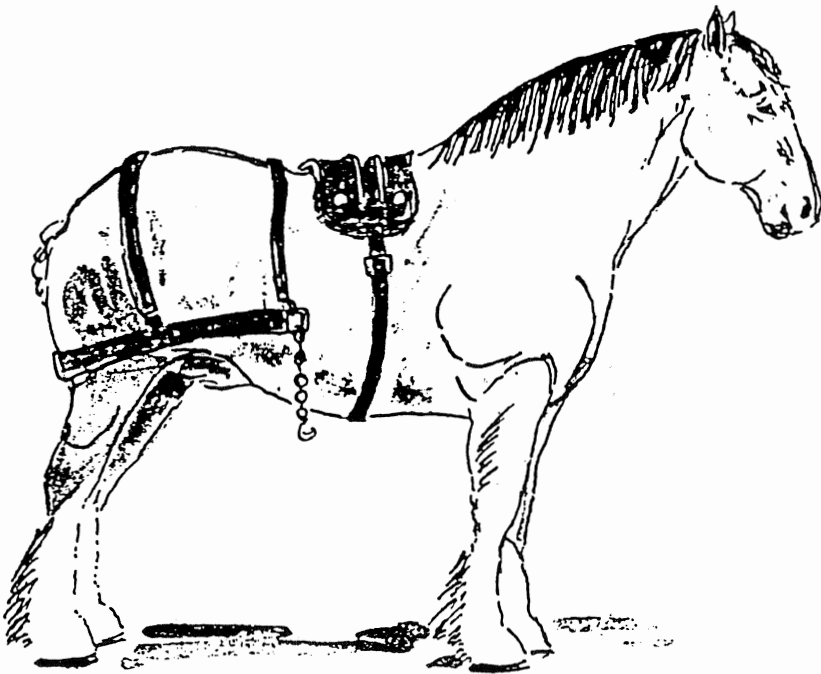


door Jan Maiburg



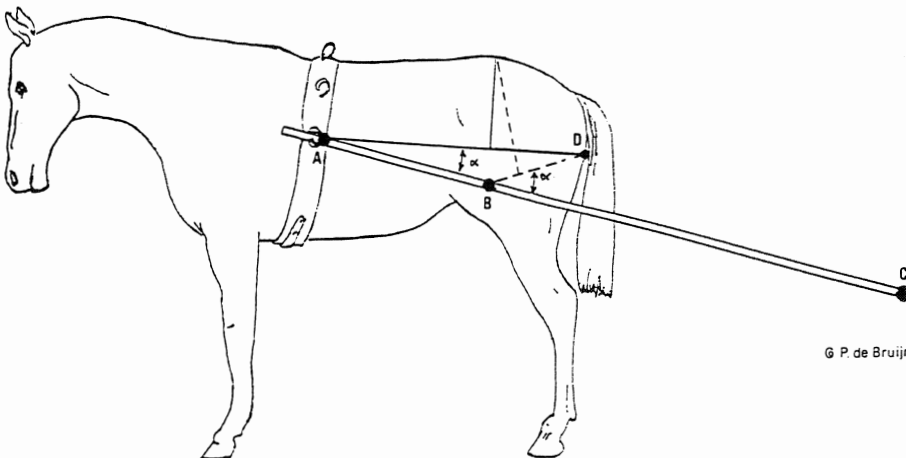
Wie de broek past, trekke hem aan

Een paard voor een wagen gespannen moet ten alle tijden in staat zijn de achteropkomende wagen te remmen. Zelfs in het wegenverkeersreglement komt er een paragraaf voor, die ons zegt: „Een voertuig moet binnen een bepaalde tijd over een bepaalde afstand tot stilstand kunnen worden gebracht”.

Een van de oorzaken van een ongeval is dat het rijtuig doorloopt op het spronggewricht van het paard, waardoor het zou kunnen slaan en zichzelf, de rijder en de medeweggebruikers in gevaar kan brengen. Veel moderne rijtuigen zijn voorzien van hydraulische schijf- of trommelremmen. De antieke rijtuigen hebben vaak een mechanische



Een Delftse Tilbury zo'n 50 jaar geleden in de omgeving van Haasdrecht. Het paard is ingespannen met een Franse broek, die men hier te lande slechts zelden zag.



G. P. de Bruijn

draairem of een druk- of trekrem. Op hele zware breaks en coaches was het gebruikelijk om met een zogenaamde slof een van de achterwielen te blokkeren.

In de 19e eeuw bedacht het menselijk brein vele vormen van tuigdelen om het rijtuig tegen te houden. De principes waren vaak gebaseerd op de wetten van de mechanica en er werd gekeken naar het doel waarvoor het dier gebruikt werd. Men keek naar de verhoudingen van het paard ten opzichte van het rijtuig en met zeer veel paardever-

Hoe kleiner de stophoek alpha, des te kleiner worden de krachten bij het lichttoog A. Ideaal zou zijn, als de lijn AD of BD in het verlengde van de boom zou liggen; AD is dus gunstiger dan BD.



Een oude prent van een vakantie in Limburg, het paard is ingespannen met een Engelse broek.

stand naar de „kont van het peerd”. Bij de beoordeling van hoe de broek moest worden aangepast, was het van belang inzicht te hebben in de verhoudingen tussen het ileum of darmbeen en het ischium of heupbeen, ten opzichte van het os ischii of zitbeen. Ook werd gekeken of het paard goed gebroekt was, dit wil zeggen hoe de bespieroering aan de binnen- en buitenkant van de schenkel gevormd was. Kortom, de achterkant van het paard leende zich zeer goed om de remfunctie te vervullen.

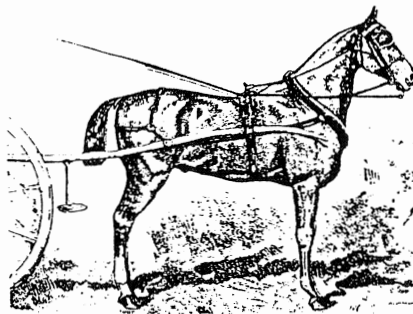
Indien een te zwaar rijtuig, in verhouding tot het kaliber van het paard, niet via een broek of reminrichting tegen gehouden wordt, veroorzaakt dit druk op het schoft met als gevolg schaafplekken (vooral van de binnensingel), drukkingen, met alle nare gevolgen van dien. Het belangrijkste onderdeel van de broek in zijn functie als rem is het gedeelte dat om het achterste van het paard loopt, de zogenaamde omloop. Deze moet voldoende breed en sterk zijn in verhouding tot het type rijtuig, stijl, en de te verrichten arbeid.

Handen

De omloopriem behoort dubbel genaaid en van beste kwaliteit leder. Het broekriempje (dat de omloop met de stokken van de tweewielige wagen of de bomen van het lamoen van de vierwieler met elkaar verbindt) is tegenwoordig meestal veel te dun en te zwak. Denk er aan koetsiers en heren juryleden, indien u veiligheid voorop stelt, dan is dit een zeer belangrijk punt om op te letten.

Er bestaan oude handboeken waaruit mij de functie van de handen duidelijk werd. Er wordt namelijk veel met handen gemeten. Volgens de handboeken voor het paardengebruik, die in Nederland zijn verschenen, worden altijd de tuigdelen een handbreedte

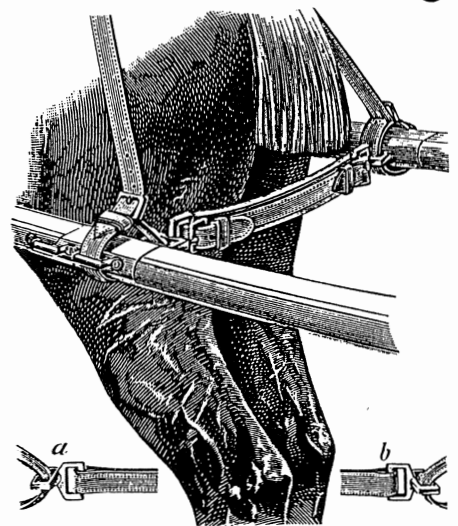
onder of boven een bepaald lichaamsdeel gemeten. Het paard moet vrij kunnen bewegen met z'n achterhand in stap, draf en galop. Indien de strengen op spanning staan, behoort er een handbreedte tussen de omloop en de bil of schenkel te passen. Deze richtlijnen dienen volgens mij eigenlijk alleen maar als richtsnoer voor de rijder. Het zijn uiteraard geen dogma's. Het oog, de wetten van de mechanica, de bouw



van het paard, het type rijtuig, de te verplaatsen en ook de af te remmen last, zijn doorslaggevend bij de plaats, ligging en de werking van de broek. Ook per paard aan te passen is de plaats van de lakeikrammen op de bomen, ten opzichte van de stophoek. In hoofdzaak gebruiken we in Nederland drie typen broeken. De gewone broek al dan niet gecombineerd met een slagriem, waarbij de broekriempjes vastgemaakt worden dertig à veertig centimeter achter de stophaak van het enkelspan. Als tweede, de doorlopende of de lange broek. Deze loopt door bij het enkelspan en zit vast aan de lichtogen of aan de binnensingel. (Zie „Book of the Horse”, Sidney 1880, pagina 378). Hoe langer je de omloop van de broek maakt, des te gunstiger worden de krachten verdeeld over het lichaam van het paard

met minimale op- of neerwaartse werking van de bomen.

Als derde kennen we de zogenaamde valse broek of Brown's patentbroek. Deze broek is niet een echt onderdeel van de tuigage. Het bevindt zich dertig centimeter van de zwing op een gefixeerd punt tussen beide stokken van het tweewielige rijtuig. We zien dit vaak bij sportieve rijtuigen, zoals dogcart, rally-cart en tandemcarts. Hoe de draagfunctie van de omloop geconstrueerd is, is eigenlijk onbelangrijk, maar kan beïnvloed worden door mode of stijl. Hij moet passen op het paard en bij het rijtuig. Broekdraagriemen en lenderiemen zijn niet bedoeld om paarden onder te verstoppen. Indien u beschikt over een paard met een goed geproportioneerd achterstel, verahul dit dan niet.



De Brown's patentbroek of valse broek, een elegante manier om tot stilstand te komen met een mak paard.