

EEN PAARDENTRAVALJE AAN DE GENTSE SINT - NIKLAASKERK

Luc Devriese, Gibert De Leu

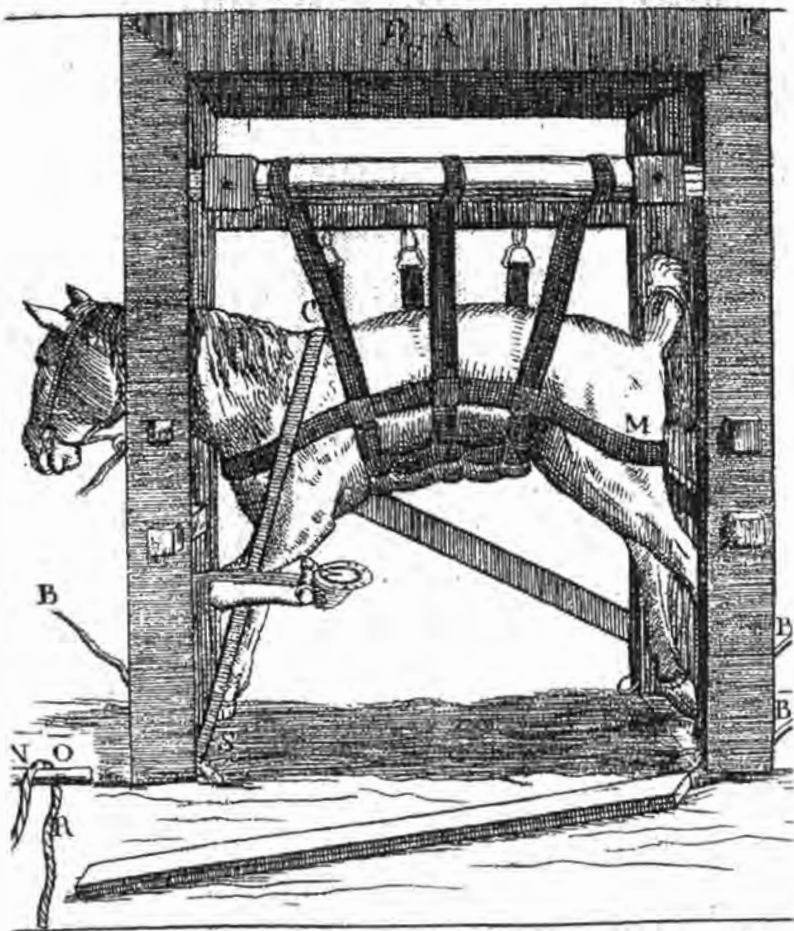
Samenvatting

Pal in het stadscentrum, tegen de koormuur van de Gentse Sint-Niklaaskerk ter hoogte van het huidige Gouden Leeuwplein, was op die in onze ogen toch wel zonderlinge plaats minstens sinds het einde van de 17de tot aan het einde van de daarop volgende eeuw een hoefstal (paardentravalje) in gebruik voor de hoefsmederij. Een korte beschrijving wordt gegeven van dergelijke constructies.

Een opvallend stuk 'straatmeubilair', als men dat zo zou mogen noemen, dat men destijds aan het eindpunt van Klein Turkije bij het Gouden Leeuwplein (destijds 'Te Putte') kon bewonderen, was de paardentravalje bij de smes- se beschreven in bijgaand artikel. De vroegste vermelding ervan dateert uit 1692, maar aangenomen mag worden dat de smidse er meteen al bij de op- richting van voorzien werd.

Prominent onderdeel van een hoefsmederij was, naast het smidsvuur en het aambeeld, inderdaad de 'paardentravalje' of hoefstal. Die was en is nog steeds, hoewel veel minder gebruikt dan vroeger, een grotendeels houten constructie die, stevig in de grond gevestigd dikwijls voor de poort van de smidse, toelaat de paarden en vooral hun 'benen' goed vast te snoeren. Op die wijze kan de smid de hoeven perfect besnijden en beslaan (1). De afbeel- ding hierbij die uit het midden van de 18de eeuw dateert, geeft daar een mooi beeld van. Meestal stond een paard daar braafjes in terwijl het door de smid en zijn helpers onder handen genomen werd. Soms echter, wanneer het dier zich liet vallen, diende het opgehesen te worden bij middel van een ste- vig stuk zeildoek voorzien van lussen en touwen, dat onder de buik gescho- ven werd. De touwen werden vastgemaakt aan houten rollen aangebracht aan de langste zijden van de constructie, waarmee ze dan opgewonden wer- den. Dit levert een iets minder fraai gezicht op, zoals op de afbeelding hierbij te zien is.

Dikwijls was de hoefstal niet binnen maar buiten de eigenlijke smidse gele- gen. Dat was ook bij de smidse aan de Sint-Niklaaskerk het geval. Wellicht zal de beperkte ruimte van de werkplaats van onze smeden daar voor iets tussen gezeten hebben, maar ook in de buitenlucht was er maar heel weinig plaats



Voorbeeld van een 'poordentrovalje' of hoefstol uit het midden van de 18e eeuw.

in het overdrukke stadscentrum. Dat speelde de smeden parten en de overheid diende tussen te komen. Maar geluk bij een ongeluk, daaraan juist danken we een aantal gegevens omtrent die travalje en zelfs een unieke plattegrond.

Het begon al in 1692 toen een al te voortvarende smid op de vingers getikt werd door de stedelijke overheid (2):

'Schepenen vander keure der stadt van Gendt ordonneren Jan Everaert, paardesmid woonende beneden De Putte teghen het kerckhof van Ste Niclays, promptelijck af te breken de travaille over acht a thien daghen bij hem voor sijn huys nieuw herstelt sonder consent van het college op pene dat het selve

gepaste collectie voorgevormde ijzers met nagelgaten.

Wel verdwenen is de combinatie van hoefsmederij met smeedwerk aan wagens allerhande. Destijds was dat anders. Niet voor niets zong Frank Sinatra 'Love and marriage go together like a horse and carriage' en zo waren er veel hoefsmeden die ook aan wagens *en* karren moesten werken. Hoefsmid en wagensmid vormden tezamen de ware paardensmid.

Wagens maken was eigenlijk het werk van de wagenmakers, maar die hielden zich alleen bezig met het houtwerk. Smeden hadden ze hoe dan ook van doen om het essentiële ijzerwerk aan te brengen. Hoe die nauwe samenwerking verliep, kan nog het best geïllustreerd worden met de beschrijving van de constructie van een wagenwiel. Dat verliep ongeveer als volgt. Eerst vervaardigde de wagenmaker de 'bosse'. Dat is het centrale deel van het wiel uit één stuk olmenhout gedraaid, waarin de as steekt en waarin de gaten gemaakt zijn waar de spaken dienen ingezet te worden. Die 'bosse' werd dan door leerjongens of kinderen met een kruitwagen naar de smid gevoerd om te verstevigen met 'bosbanden' (zie inventaris van de smidse hierbij) en te voorzien van een dikke conische centrale cilinder (de 'trompe') waarin de as paste. Vervolgens werd het geheel opnieuw naar de wagenmaker gevoerd, die er de meestal fraai bewerkte acacia of eikenhouten spaken inzette, waarop dan de essenhouten velgstukken geplaatst werden. En opnieuw werd het zootje naar de smid gevoerd, ditmaal met paard en kar, om vervat te worden in de ijzeren hoepel. Hiervoor riep de smid alle hens aan dek. Twee smidsvuren werden aangemaakt (niet toevallig waren er twee blaasbalgen aanwezig in de Gentse smederij) en het door de hitte uitgezette ijzer kon om het houten wiel geplaatst worden. Bij afkoeling kwam het geheel dan prachtig vast te zitten en kon het wiel de verschrikkelijke wegen van toen doorstaan, tenminste als het hout gepast droog, van de beste kwaliteit, en samen met het ijzerwerk goed in mekaar gezet was.

In het rijkere stadsmilieu wisten ze ook geleidelijk aan voor meer comfort te zorgen door de koetsen of 'bakken' voor personenvervoer te voorzien in een lossere ophanging gesteund door veren. In de bijlage van het artikel over de smeden aan de Gentse Sint - Niklaaskerk zien we dan ook 'hangels' en 'bossen' met 'ressors' opgesomd in de inboedel van smid Everaert in 1744.

Alles samen dus een gevarieerd beroep waarin een goed vakman zich kon uitleven. Bovendien functioneerden de hoefsmeden in die tijd als voorgangers van de dierenartsen, de 'peerdemeesters', en ze wisten 'alles' over zieke paarden en de remedies die moesten toegepast worden.