

HOEFSMEDEN EN WAGENMAKERS

Luc Devriese, Paul Desmet

Samenvatting

Een korte beschrijving wordt gegeven van het hoefbeslag van paarden. Tot rond de tweede wereldoorlog werden geschikte ijzerstaven door de smeden zelf in hoefijzervorm geplooid, in de gewenste vorm geslagen en van nagelgaten voorzien. De meeste hoefsmederijen waren uitgerust om ook het ijzerwerk voor wagens te leveren. De eigenlijke wagenmakers deden enkel het houtwerk, maar ze hadden smeden nodig, in het bijzonder voor de ijzeren assen, de 'bosbanden' rond de ashouders in de wielen en voor de ijzeren hoepels rond de in elkaar gezette houten velgen. Ten behoeve van het personenvervoer in koetsen zorgden de smeden voor enig comfort door het aanbrengen van veren om de koets of 'bak' in op te hangen om de schokken op de verschrikkelijk slechte wegen van toen enigszins op te vangen.

De hoefsmederij is al heel oud: het echte hoefbeslag, waarbij het hoefijzer met nagels aan de hoornige hoef geklonken werd, kwam in onze streken vanaf de tweede of derde eeuw van onze jaartelling in gebruik. Al in de vroegst bewaarde Gentse stadsrekeningen vinden we in 1324 – 1325 (Stadsarchief Gent, reeks 400 nr. 1, f. 194) een betaling voor 56 *merrien voete te beslane* ter voorbereiding van een *ervard* (heervaart: krijgstoet). Het bleef door de eeuwen heen een belangrijke vaardigheid. Ook na de teloorgang van het paard als trekdier, is het met de verbreiding van de paardensport in allerlei vormen in brede lagen van de bevolking, een springlevende beroepsactiviteit gebleven.

Merkwaardig is wel dat de technieken en de materialen die daarbij aangewend werden en worden, gedurende eeuwen eigenlijk weinig evolueerden. Men kan zich daar rekenschap van geven bij het bekijken van 18de-eeuwse illustraties. Kort samengevat gebeurde het volgende. Nadat de hoef nauwkeurig geïnspecteerd en waar nodig getrimd werd, koos de smid een ijzer uit dat past bij de hoef en ook bij het werk dat verwacht werd van het paard. Tot rond de tweede wereldoorlog werden de ijzerstaven door de smid zelf in hoefijzervorm omgebogen. Daartoe werd ze gegloeid om precies in de vereiste vorm geslagen te worden. Met 'stampers' werden in het nog gloeiende ijzer de vierkante conisch verlopende nagelgaten geklopt. Daarna klonk de smid in minder dan geen tijd het afgekoelde ijzer via de nagelgaten vast aan de hoef met een aantal speciale hoefnagels. Tot op vandaag is de techniek in essentie dezelfde gebleven. Alleen beschikt de moderne smid over een

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.