

HOEFSMEDEN, ZADELMAKERS, CAROS- SIERS EN ANDER 'PEERDEVOLK' VOLOP IN DE WEER (GENT 1845 – 1976)

Luc Devriese

Samenvatting

Aan de hand van gegevens opgenomen in de jaarlijks gepubliceerde Wegwijzers van Gent' wordt een overzicht gegeven van de aantallen Gentse bedrijven en (vooral) bedrijfjes actief in met paarden geassocieerde beroepen tijdens de laatste helft van de jaren 1800 en de eerste van helft van de vorige eeuw. We zien het aantal hoefsmeden langzaam stijgen tot aan de eerste wereldoorlog om tussen de beide oorlogen te dalen. De aantallen wagenmakers en zadelmakers vertonen een gelijkaardige evolutie. Vooral de zadelmakers fabriceerden of verkochten ook ander materiaal zoals lederen reisartikelen. De rijtuigmakers (carrossiers) werden pas aan het begin van de vorige eeuw talrijk. Al deze specialiteiten verdwenen abrupt kort na de tweede wereldoorlog. Enkel de rijtuigmakers vormden hierop een uitzondering. Wel moet er rekening mee gehouden worden dat veel van hen overschakelden naar garnering en herstel van de talrijker wordende auto's. De bijdrage wordt geïllustreerd aan de hand van het overvloedig beschikbare publicitaire materiaal.

33

Inleiding

In de tweede helft van de jaren 1800 werden paarden, reizen per paard en vervoer met wagen en paard allengs meer algemeen. Het bezit van een of meer paarden was eeuwenlang 'het' attribuut van de edelman. De term 'ridder' is niet voor niets een vervorming van 'ruiter', net zoals de 'chevalier' afgeleid is van 'cheval'. Omstreeks 1850 zat dat er nog voor een goed stuk in. Paarden en chique rijtuigen, karossen, waren nog steeds uitingen van prestige, maar het bezit ervan was al lang niet meer het voorrecht van de adel. Het Brabantse trekpaard trok zware lasten over grote fabrieksterreinen en aan de havens. Voerlui, 'voermans', verzorgden regelmatige diensten (afb. 1), maar ze hadden toen al flink concurrentie gekregen van de spoorwegen en buurtspoorwegen. De diligences voor reizigers- en postvervoer (afb. 2) waren verdwenen. Het zware trekpaard werd het 'boerenpaard', al bezaten nog lang niet alle boeren omstreeks 1850 een paard. Het 'Belgisch Trekpaard' kende zijn glorietijd vanaf ca. 1875 tot 1950.

Een statistiekje

De evolutie van het belang van de verschillende beroepscategorieën die met

het paard te maken hadden, kunnen we mooi volgen aan de hand van de voorlopers van de nu ook alweer bijna verdwenen 'Gele Gidsen'. In Gent verschenen de 'Wegwijzers van Gent' (of ook 'van Gent en de provincie Oost-Vlaanderen' - titels in verschillende schrijfvarianten) vanaf de jaren 1770 tot de jaren 1940. Hieruit gingen we putten om in (zoveel mogelijk) tienjaarlijkse momentopnames de evolutie te volgen. De aantallen werden in een tabel verzameld. Korte teksten commentariëren opvallende verschuivingen en opmerkelijke details. Voor wat de illustraties betreft is er keuze te over in de porseleinkaartenverzameling Van Geluwe in het Documentatiecentrum DSMG, Begijnhof Sint-Amandsberg en de rijke collectie Ephemera (Vliegende bladen) van de UGent bibliotheek. Dit werd aangevuld met enkele overnames uit de Wegwijzers en een tweetal actuele foto's van getuigen uit ons paardenverleden in het stadsbeeld.



Afb. 1. De gebroeders Ponette kondigen aan dat ze hun krachten verenigd hebben en dat hun gezamenlijke firma goedkoop en secuur goederen zal vervoeren. Hun burelen zijn te Gent gevestigd in de Cour Saint-Georges aan de Hoogpoort en te Ronse in 'L'Étoile' aan de Doorniksestraat (porseleinkaart, DSMG verzameling).

Een algemene commentaar

Dat het paard in de jaren 1800 erg belangrijk was in de stedelijke samenleving, hoeft geen betoog. Naast de militaire paarden in de cavaleriekazernes en de luxepaarden van burgers en hoge militairen, waren er de trek- en rijtuigpaarden die zwaar en snel vervoer (alles is relatief) aankonden.

De hoefsmeden waren de voorlopers van de gediplomeerde dierenartsen. Wie een ziek dier had en de middelen bezat om er iets te laten aan doen, wendde zich tot een ervaren hoefsmid die 'alles' wist van de ziekten, niet enkel van paarden. Daarnaast kon men het proberen met de aanroeping van

een van de vele al of niet gespecialiseerde geneesheiligen of men riep de hulp in van geheimzinnig doende 'genezers' met magische middeltjes.



Afb. 2. Postkoets Veendijk - Gent. Veendijk heeft nog steeds een bistro restaurant 'Herbergh De Pastkoets' (porseleinkaart, DSMG).

De tijden waren echter aan het veranderen. De Gentenaar Pierre Antoine Milliau fils, 'artiste vétérinaire', later betiteld als *médecin vétérinaire de 1^e classe*, afgestudeerd in een nieuw type onderwijsinstelling, de veterinaire school van Alfort (Maisons - Alfort bij Parijs), was een van de eerste 'veterinairs' in onze streken. Hij vestigde zich in de Jooremaaiebuurt aan de toen al drukke Dampoort. Zijn opvolger Ch. Lecompte, van wie we hier een luxueuze porseleinkaart reproduceren (afb. 3), was blijkbaar een allround man. Die bouwde een kliniek (infirmierie) uit, waar men ook aan hoefbeslag deed. Een andere opvallende naam was Doutreluigne die zijn praktijk had in de verdwenen Regnessestraat (nu Sint-Baafsplein), pal in het centrum. De eerste dierenartsen werden door het volk paardenmeester ('peerdemeester') genoemd omdat het paard veruit hun belangrijkste patiënt was.

De hoefsmeden waren omstreeks 1800 nog half ambachtelijk georganiseerd. Zo geeft de Wegwijzer van 1789 elf namen aan, waarvan er vier 'gecommiteerden' het bestuur (de eed) vormden en de anderen suppoosten (meesters) waren. Ze waren aan de grote invalswegen gevestigd en ook in het centrum (afb. 4). Sommige familienamen zoals Stevens (afb. 5) komen opvallend dikwijls terug. We zien de aantallen langzaam stijgen van 17 bij de aanvang van de hier beschouwde periode (Tabel 1) tot een maximum van 38 in 1895 en dan weer langzaam dalen in de daaropvolgende halve eeuw. Na W.O. II is het er abrupt mee gedaan. In de Wegwijzer van 1948 staan er geen hoefsmeden meer vermeld, al waren er waarschijnlijk nog wel enkele actief in de stad. Zadel- en rijtuigmakers-carrossiers fabriceerden niet zelden zowel paardentuig als wagens. Ze waren polyvalent. Sommigen waren daarenboven nog actief als hoefsmid. Wellicht deden ze dat niet allemaal zelf: ze stelden als

bedrijfsleiders, naast hun eigen werklui, ook een hoefsmid te werk. Enkelens stonden aan het hoofd van echte bedrijven of bedrijfjes. Daarvan getuigen fraaie porseleinkaarten (afb. 6 en 7). Het waren prestigieuze zaken. Zadelmakers deden er alles aan om in hun winkels en magazijnen luxe uit te stralen (afb. 8, 9, 10). Naast 'paardentuig' verkochten ze, of fabriceerden en verkochten ze allerhande reis en sportartikelen, wellicht meestal van de duurere soort (afb. 11, 12, 13). Hun aantallen stegen tot in het derde kwart van de jaren 1800 om dan lang stabiel te blijven tot en met W.O. I. Daarna dalen ze om, net als de hoefsmiden, meteen na W.O. II uit de 'Wegwijzers' en vermoedelijk ook uit het stadsbeeld te verdwijnen.



Afb. 3. Porseleinkoort (DSMG) met een lichtjes overdreven afbeelding van de praktijk en kliniek (infirmierie) van rijksveearts (vétérinaire du gouvernement) Charles Lecompte, opvolger van Dr. Milliau, aan de Jan van Gentstraat en Dampoortstraat (destijds rue d'Anvers). Er werd ook aan hoefbeslag 'op de hand' gedaan (zonder hoefstal). Volgens de voorstelling zou dat gebeuren met een stoeltje.

De makers van zware lastwagens die we als wagenmakers betitelen, vallen in de 'Wegwijzer' - adresboeken niet altijd gemakkelijk te onderscheiden van de rijtuigmakers (carrossiers) die elegante en dikwijls luxueuze koetsen voor vervoer van één, twee of meerdere personen vervaardigden (afb. 14 en 15). Vooral in de bloeitijd, in het laatste kwart van de jaren 1800 en in de jaren voor W.O. I, wordt in de 'Wegwijzers' een onderscheid gemaakt tussen rijtuigmakers, rijtuigsmiden, garnierders en rijtuigschilders of zelfs -vernissers. Sommige van die bedrijfjes combineerden twee of meer dergelijke activiteiten. Ze hadden vermoedelijk meerdere gespecialiseerde werklui in dienst.

De types rijtuigjen varieerden sterk, gaande van een vederlicht 'tonnetje' of een sjees tot postkoetsen, al of niet gesloten en beschut tegen weer en wind. Vergeten we ook niet de talloze paardenkarren voor het vervoer en het venten van eetwaren zoals groenten, mossels of vis en allerhande producten tot en met petroleum om nog te zwijgen over de hondenkarretjes en steekkarren die destijds onze straten onveilig maakten. De aantallen rijtuigmakers blijven in de tweede helft van de 19de eeuw vrij constant. Kort voor W.O. I stijgen ze zelfs en ze blijven vrij talrijk tot na W.O. II. In die tijd werkten de carrossiers echter wellicht voor een goed stuk al aan auto's.

*Peerdebestaegers,
Gecommitteerde.*
De Paepc, by S. Nicolae
Thienpont, brugschepoort
Couvreur, houtleye
Baré, kleyn vleelchuyt
Suppoosten.
Dobbelaere (wed.) slypstraete
Dobbelaere, ibid.
De Planke, hoogstraete
De Geest (kinders) koornm.
Feys, petercellepoorte
Suppli, op de poele
Salder, by S. Nicolae

37

Afb. 4. Gentse hoefsmeden in 1789 (Wegwijzer van Gent). De vier 'gecommitteerden' vormen het bestuur. De suppoosten waren de andere meesters - hoefsmeden. De termen stammen uit de laatste eeuw van het ambachtswezen.

Paardensmeden.
(Maréchaux-Ferrants).
P. Stevens-Demoerlose
Koornmarkt 27
Nagels, Raspen, IJzer enz.

Afb. 5. P. Stevens - De Maerloose behoorde tot een familie die meerdere hoefsmeden (paardensmeden) telde. Hij was gevestigd op een heel geschikte plaats: de Korenmarkt, druk begin- en eindpunt van verschillende vervoerdiensten. De man beperkte zich niet tot louter hoefbeslag, zo te zien (Wegwijzer van Gent, 1895).



Afb. 6. De prestigieuze zaak van Pulinx aan de hoek van de Jonkvrouw Mattestraat en Onderbergen in het vroegere gildehuis van de brouwers combineerde de hoefsmederij met de constructie van luxeuze koetsen van diverse types. Hier ook een voorstelling van hoeven beslaan 'op de hand' (porseleinkaart DSMG, ongedateerd). Voor zijn werkplaats en / of tentoonstellingsruimte kon hij beschikken over een zaal met prachtig stuc plafond van Christian Hantsche.



Afb. 7. Ook J. Putzys - Van Ackere (of althans zijn zaak) op de Kouter (Porseleinkaart, DSMG, ongedateerd) was polyvalent: hoefsmid: maréchal - ferrant, zadelmaker (sellier) en koetsconstructeur (carrossier).

Een andere heel belangrijke categorie die beroep deed op paarden, was die van de huurhouders (louageurs in de Gentse documenten). Sommigen onder hen beheerden grote zaken met veel rijtuigen van allerlei types, uiteraard met bijhorende paarden en koetsiers. Een vreemd paard kan je immers niet zo maar mennen. Wat je zeker niet kon, was paard en koets ergens eventjes 'parkeren' op straat en onbeheerd achterlaten. Bij sommige drankhuizen kon dat wel, desnoods op de 'koer', het paard vastgebonden aan een paal of boomstam. Daarvan zijn onze woorden staminee, stamcafé en stamtafel afgeleid.

Fabrique de Harnais de Luxe.
T. Henderick & A. Beghin
 ; MAITRES-SELLIERS
 Boulevard Frère-Orban, 47,
 (à côté de la gare du sud)
G A N D.
 —o—

Gand, date de la poste.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous inviter de bien vouloir nous honorer, d'une visite de nos magasins.

Nous nous tenons à votre disposition pour tous renseignements que vous pourriez désirer.

La hausse constante des matières premières, nécessaires dans la sellerie, n'aura pas, sans aucun doute, échappé à votre attention.

39

Afb. 8. Henderick en Beghin dreven een handel in zadels en luxe harnassen (paardentuig) op een gepaste locatie; aan de Hubert Frère – Orbanlaan (Ugentbib, Ephemera, niet gedateerd).



Afb. 9. De Brusselse zadel- en paardentuigmaker Ladaubée- Lejeune in de Magdalenestraat had graaf Villain XIII als klant (Ugentbib, Ephemera, niet gedateerd). Het fraaie vignet toont een vluchterskoers. Jachtartikelen behoorden tot het assortiment van deze handelaar die waarschijnlijk vooral leverde aan de 'leisure class'.



Afb. 10. Zadelmakers probeerden een rijk cliënteel te verwerven en vertrouwen in te boezemen door zich te vestigen in prestige en rijkdom uitstralende panden, liefst in overladen 'beaux arts stijl' zoals De Loet aan de hoek van de Voldersstraat en de Kalandestraat (foto 2015).

40

Afb. 11. De Loet verkocht niet enkel zadels en paardentuig maar ook sport- en reisartikelen, zelfs tennisballen ... speelgoed voor de upper class (Ugentbib, Ephemera, niet gedateerd).

Het aantal huurhouders was in de bestudeerde periode vrij beperkt. We moeten dat beeld echter bijstellen door er een enigszins aparte categorie aan toe te voegen: die van de huurkoetsiers. Voor de iets minder gegoeden die zich geen eigen paard met koets (en koetsier!) konden veroorloven, vormden de vele 'vigilanten' de oplossing. Dat waren huurkoetsen in eigendom van al of niet zelfstandige koetsiers. Ze brachten hun klanten naar hun bestemming en wachtten daar op hen (vandaar de term vigilante: 'vigile') om ze terug te voeren, of ze wachtten op klanten aan de uitgangen van stations of vergaderplaatsen, schouwburgen en drukke pleinen. Hun aantal steeg van een vijftigtal in 1845 tot ongeveer 100 een halve eeuw later. Dat waren dus de voorgangers van onze taximannen en -vrouwen. Tussen haakjes: het woord taxi is afgeleid van het Griekse taxis (betaling) dat ook in taxeren zit.

Engelsche Zadelmakerij
THÉO HENDERICK
 Frère-Orbanlaan, 47, GENT
 Fabriek van Paardengetuig en
 Rijzadels, Reiszakken
 Geldbeugels, Brieventassen

Afb. 12. Ook Henderrick zocht het bij een kapitaalkrachtig cliënteel. Daarvan getuigen de benaming 'Engelsche Zadelmakerij' en het adres aan de Hubert Frère-Orbanlaan (zie ook afb. 8). Het assortiment was uitgebreid naar allerhande lederwaren, tot en met geldbeugels (Wegwijzer van Gent, 1915)

41

SELLERIE

Fabrique  de Malles
 Place de la Calandre, N.º 9

Doit Monsieur de Malles

à EDOUARD MAST, Pour vente et livraison des marchandises
 ci-après, payables à Gand.

Gand, le 22 Janvier 1866

<i>Un coffre</i>	5	1.25
<i>Un porte-bagages et deux sacs en cuir</i>		4.00
<i>de cuir avec les accessoires</i>		1.75
		Total 7.00

Afb. 13. De fabricage en de verkoop van koffers (malles) en reistassen was een nevenactiviteit van de sellerle - zadelmakerij (Ugentblb. Ephemera, 1866).



Afb. 14. De naam Vandercruyssen bleef lang goed gekend in het wereldje van de rijtuigmakers, alias carrossiers (porseleinkaart, DSMG). Zie ook afb. 21.

42

Rijtuigmakers (Artik. voor)
(Articles pour carrossiers)

De Schamphelaere P., Veld-
straat, 19
Vanboekel H., Nederkouter,
58

Afb. 15. Rijtuigmakers hadden nood aan onderdelen allerlei aard. Hier een in Gent destijds goed gekende firma (Wegwijzer van Gent, 1915).

Rijtuigmakers Carrossiers)
Auto-Carrosserie (L'), naaml.
maatschappij, Ham, 104 en
Zondernaamstraat, 109

Afb. 16. Het ap zich zelf voortbewegende voertuig, de auto mobile, alias de auto, komt op. De rijtuigmakers - carrossiers in de Ham en de Zondernaamstraat noemden hun firma niet bijster bescheiden L' Automobille (Wegwijzer van Gent, 1915).

A. NUYTENS-BAYAERT
GENT — Prinsenhofzakstege, 7-9 — GENT
Schilder en Rijtuigmakerij

INKOOP, VERKOOP EN HERSTELLING
 VAN ALLE SOORTEN RIJTOUGEN

**Garnieren en schilderen van
 Autos en Reklamerijtuigen**

INKOOP VERKOOP

Afb. 17. Letterschilders op koetsen en korren schakelden maeteloos over naar de auto (Wegwijzer van Gent, 1926).



GROOTE KEUS
 VAN
 ZWEPEN, HARNASSEN
 Cravaches, Stichen
 Moedslokkes, Couvertures
 LACHES, SPENSER,
 ZEDEREN, V. d. L. J. J. J. J.

Alle soorten van Pommade
 voor het schone
 van Harnassen en Koper
 PRAEKT- EN BEWONE LANTARENEN

Zadelmaker en Garnierder
 VAN
RIJTOUGEN
 EN
 Automobielen

Ernest Mortier

GAND
 N° 108
 Chaussée de Courtrai

Possels, Harnais, Cravaches
 STICHES, MORS
 Couvertures, Blanches, Sponges
PEAUX DE CHAMOIS

TOUTES SORTES DE POMMADES
 pour nettoyer les Harnais et le Cuivre

LANTERNES DE LUXE ET ORDINAIRES

Men gelooft zich met het koopen en verkoopen van oude Harnassen
 Men aanvaardt alle reparaties alsook van Harnassen
 Kortrijksche Steenweg, N° 136, GENT

Afb. 18. Zadelmaker en 'garnierder' van rijtuigen Ernest Mortier nam er naast alle soorten van paardentoebehoren, ook de automobiel bij (Ugentblb, Ephemera, zonder jaartal).

Wagen en Rijtuigmakerij
RAYMOND DE SUTTER
 Kassen voor autos, camions, enz.
Kaarderlijstraat, 43, Gent

Afb. 19. De 'camion' duikt op bij een wagen- en rijtuigmaker. Geen toeval (Wegwijzer van Gent, 1926).

Carrosserie Masuy
Chaussée d'Anvers, 239
MONT ST-AMAND-GAND
Téléphone 17316



**Peinture Pneumatique
DUCO garantie**
Débosselage — Soudure autogène
Malls d'autos
Housses Radiateur Brevetée
Housses intérieures démontables
Gaines pour ressorts — Garnissage, etc.
Prix — Devis et Expertises

44

Afb. 20. En hier is hij dan: koning auto in vol ornaat op een publiciteit voor toebehoren van een 'garnierder' (Wegwijzer van Gent, 1932).

Van der Crayssen Richard, 300, Ferrerlaan. — Spécialité van reparaties en schilderen van autobussen, voertuigen en camionen. Bijzonderheid van Rinsen-Overtrekken. — Spécialité de réparations et de peinture d'autobus. Spécialité de housses intérieures.

Afb. 21. De firma Vandercruyssen (zie ook a fb. 14) levert zelfs autobussen (Wegwijzer van Gent, 1948).

Huurhouderijen - Louageries
De Pauw R., 18, Keizerin Marie-Theresestraat. Tél. 572.52.
Schollaert Hippo, Cour du Prince, 13, Prinsenhof. Tél. 502.91. — Voitures pour toutes cérémonies.
Voet Jules, 8, rue du Jardin. Tél. 518.61.

Afb. 22. Ook huurhouders schakelen om: 'Schollaert' werd een alom gekende verhuisfirma (Wegwijzer van Gent, 1948).

Huurhouderijen - Louageries
De Pauw R., 18, Keizerin Marie-Theresestraat. Tél. 572.52.
Schollaert Hippo, Cour du Prince, 13, Prinsenhof. Tél. 502.91. — Voitures pour toutes cérémonies.
Voet Jules, 8, rue du Jardin. Tél. 518.61.

Afb. 23. 'Huurhouder' Schollaert (Prinsenhof) neemt er ook ceremoniewagens bij (Wegwijzer van Gent, 1948).



Haast symbolisch: terwijl Jutul (met pet) zijn ervaringen vertelt aan onze verslaggever, wordt de paardekar voorbijgestoken door een moderne wegrees...

Afb. 24. Voerman Julien Dossche en zijn poorden Max en Jon met kotoenafvol op weg langs drukke Gentse wegen in dienst van UCO voorbij gestoken door een moderne wegrees. Een beeld uit 1976, toen al hallucinant. Naast hem op de bok: journalist Manu De Tremmerie (*Het Volk*, 26 juni 1976. Collectie Vliegende Bladen, documentatiecentrum DSMG, Sint-Amansberg).



Afb. 25. Een mooi behouden getuige van het stedelijk paardenverleden aan de Brusselsesteenweg in Ledeberg (foto 2013).



Afb. 26. Een via de Sint-Michielsparking en de Wilderoosstraat goed voor het publiek toegankelijk gezicht op de koetshuizen en paardenstallen van het huis Ligy, alias Hof van Ravenstein, volgens het geveljaartal gebouwd in 1726 door de heer van Assenede della Faille, toen het complex grotendeels zijn huidig uitzicht kreeg (foto 2015).



Afb. 27. Een gelukkig behouden gebleven (en in ere gehouden) getuige van ons stedelijk paardenverleden: de hooruijf van het hotel particulier d'Hane bij de achteringang voor koetsen aan de Korte Meer (foto 2015).

Het einde

Nog halverwege de jaren 1960 zag men platte paardenlastwagens met balen katoen van de Gentse haven traag naar de spinnerijen trekken, onverstoord tussen het voorbij razende autoverkeer. Maar daarna was het gedaan. Het paard werd helemaal een luxedier, wat het voordien slechts ten dele was.

Aan het einde van de in dit artikeltje beschouwde periode, onmiddellijk na de tweede wereldoorlog, zat het zelf (auto) bewegende (mobile) rijtuig, de 'automobiel' dus, de auto, klaar om de rol van het paard, de paardenwagen en het paardenrijtuig over te nemen als vervoermiddel ... en als prestige object! Dat betekende echter niet dat al die kennis over paardenrijtuigen zo maar verdween zonder enig spoor na te laten. Sommige termen gingen naadloos over van de ene naar de andere, denk aan 'carrosserie'. Enkele bedrijfjes van rijtuigmakers werden inderdaad carrosseries van automobielen (afb. 16 tot 21). De vigilanten werden taxi's, zoals hierboven al aangeduid en ook enkele huurhouderijen bleven bestaan. Ze schakelden bv. over naar het verhuisbedrijf of de verhuur van ceremoniewagens (afb. 22 en 23).

Speciaal voor wat Gent betreft bleef een type vervoer met zware platte wagens en (relatief) even zware trekpaarden nog tot in 1976 bijna anachronistisch lang bestaan. Nog tot in dat jaar trokken de paarden tweemaal daags met een lading van zowat 8000kg katoenafval tussen het toen al heel drukke gemotoriseerde vervoer in over de Wiedauwkaai en de Blaisantvest (afb. 24). Voerman Julien (Juil) Dossche uit Wondelgem reed met zijn paarden in dienst van UCO. Het was dank zij baron Braun, paardenminnaar en 'grand old man' van dat ooit zo glorieuze textielbedrijvenconglomeraat, dat dit nog zoveel jaren kon gebeuren. Julien vertelde bij zijn afscheid dat hij als meester-gast de leiding had over acht 'voermans' en veertien paarden die dag in dag uit datzelfde werk deden.

Van dat alles bleef bitter weinig materieel bewaard. Gelukkige uitzonderingen vormt een nog herkenbare huisgevel van een vroegere paardenhuurhouderij of vervoerbedrijf (afb. 25) en de luxueuze koetshuizen en stallen van hier en daar een prestigieus 'hôtel particulier'. Een tweetal ensembles kan je zonder problemen bekijken (afb. 26 en 27). Andere bleven bewaard en werden (soms) zorgvuldig gerestaureerd, maar zijn niet publiek toegankelijk (Oude Houtlei, Sint-Martensstraat). Een hemelsbreed verschil met de rijen armzalige garageboxen geïnstalleerd door op gemakkelijk geldgewin beluste eigenaren in ooit mooie binnentuinen.

Met dank aan Adrien Brysse, Paul Desmet en Mark Stalpaert