



De hoefsmid : geïllustreerd maandblad voor hoefsmeden en anderen die in het hoefbeslag belang stellen in Nederland.

<https://hdl.handle.net/1874/329065>

DE HOEFSMID

JAARGANG

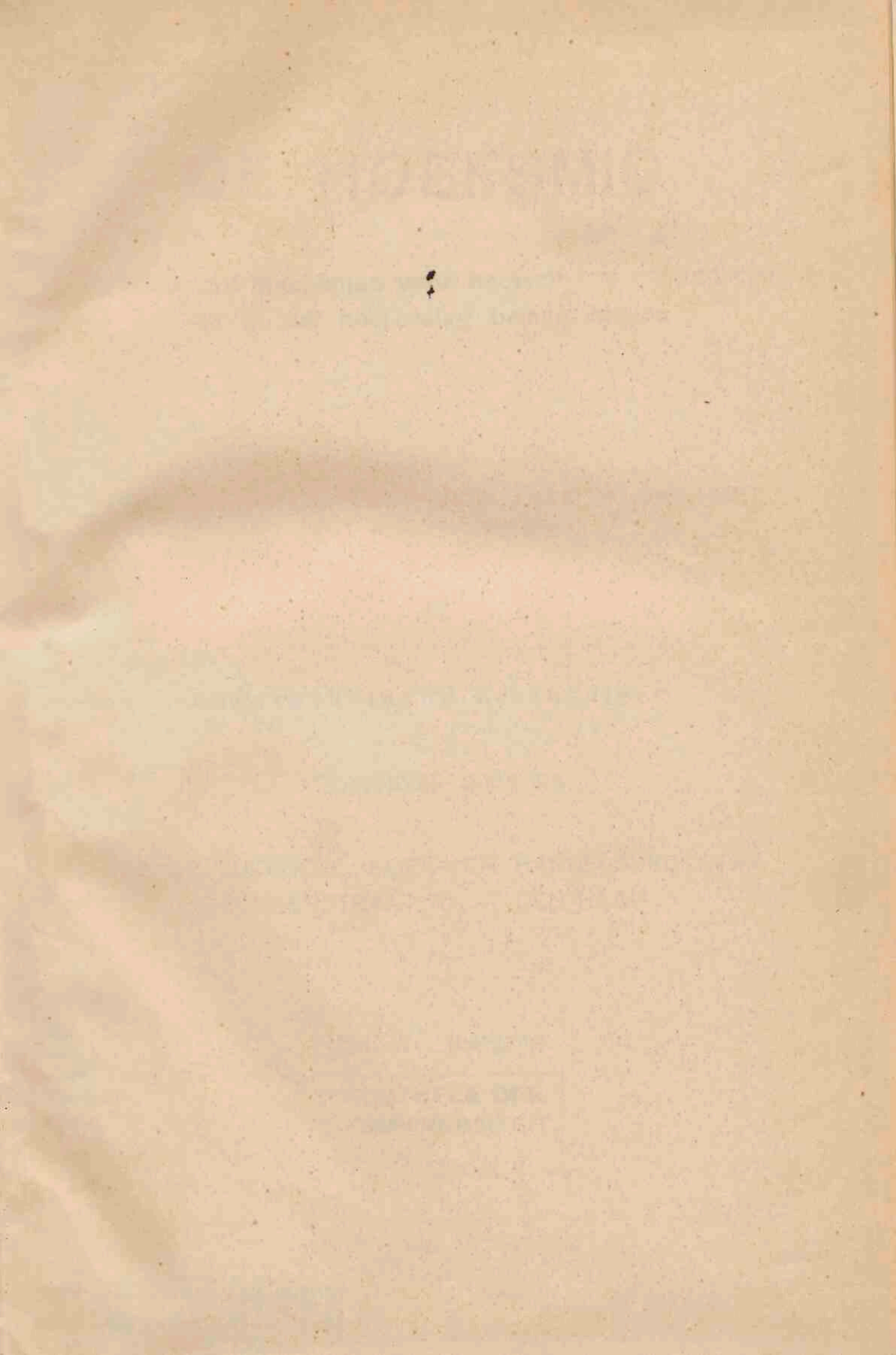
1929



Uitgave: N.V. Z.-HOLL. BOEK- EN HANDELSDRUKKERIJ, 's-Gravenhage

A

397



UNIVERSITY OF
MICHIGAN LIBRARY

1397 Lt

DE HOEFSMID

Geïllustreerd Maandblad voor hoefsmeden en anderen
die in het hoefbeslag belang stellen

ONDER REDACTIE VAN Dr. R. H. J. GALLANDAT HUET
MET MEDEWERKING

VAN

onderscheidene deskundigen,

UITGEGEVEN DOOR DE

N.V. DE ZUID-HOLL. BOEK- EN HANDELSDRUKKERIJ
WAGENSTRAAT 70 — DEN HAAG

XXXIVe Jaargang

BIBLIOTHEEK DER
RIJKSUNIVERSITEIT
UTRECHT.

'S-GRAVENHAGE — 1929

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



0851 7900

INHOUD.

De titels, voorzien van een † geven artikelen aan waarin een of meer afbeeldingen of figuren zijn opgenomen, — artikelen met * zijn bijdragen onder een afzonderlijk hoofd: de overigen zijn korte mededeelingen, hetzij oorspronkelijke hetzij aan andere bladen ontleend.

De Romeinsche cijfers duiden het nummer der aflevering aan, de gewone de bladzijden.

Ambachtsschool te Assen, I, 11.
Angeren S. van — †* VI 83.
Auto en paard, door Prof. Kroon;
*VIII 117; *IX 129; *XI 162; *XII
179.

Balkijzer XII.
Bedrijfsresultaten van een hoefsmid uit
Chicago V 73.
Beslaan van lastige paarden IX 138.
Beslag bij strijken X 153.
Besnijden van den hoef * II 18; * III 23.
" bij toontrederstand XII 177.
Bolder E. N. — †* VI 83.
Brokkelige hoeven * VI 49

Conferentie hoefbeslagcommissie G. O.
M. v. L. en Onderwijzers in prac.
hoefbeslag * VIII 101.

Cursus in hoefbeslag te Appingedam
XI 170; te Bedum V 75, X 152; te
's Bosch †* VII 107; te Breda XII
te Rotterdam XI 170.
Cursus. Voorbereidende — te Venlo
†* V 69.

Demonstratie in België †* 145

Examen-commissie Rijksdiploma IX
137.

Examen onderwijzers in practisch hoef-
beslag † II 17, 20 en 25.
Examen voor het Rijksdiploma IV 59;
V 75; verslag * VI 91; XII 185.
Excursie naar de hoefsmidschool te
Brussel * V 65.

Heidema A. W. — †* I 1.

Hoefbaden III 40.
Hoef Kenteekenen van gezonden en zie-
ken — X 153.
Hoefbeslag * IV 55.
Hoefbeslag-demonstratie in België †*
X 146.

Hoefbeslag en zenuwsnede * I 5.
" zonder nagels †* VII 97.
" in de groote steden van
Engeland * VIII 115.
" -onderwijs in Duitsland
†* VIII 113.
" voorbereidende cursussen
* IV 52.
" Waarde van goed — * III 36.
" Wegvernielend — VII 108.
" Trekkraft — wegdek * VII
104.

Hoefkanker III 40; * V 72; IX 139.
Hoefsmidschool te Brussel I 12; II 26;
excursie †* V 65.

Hoefijzers bij Deutsche slachtpaarden
† XI 161.

Hoefijzers. Leeren smeden van —
* VI 89.

Hoeven. Brokkelige — * IV 49.
Hoornzool XI 171.

Ingezonden stukken: Voorbereidend
onderricht V 70; * VI 89; XI 169;
Beslag der paarden in Brussel VIII
123.

Inleiding * I 3.

Kenteekenen van gezonden en zieken
hoef X 153.

Kwikket. Gunstige behandeling met —
* IX 136.

Militaire Hoefsmidschool I 11; II 24;
IV 59; IX 137; X 153.

Nagels. Beslag zonder — VII 97.

Onderwijs in Duitschland †* VIII
113.

Onderwijzers (nieuw geslaagde) in hoef-
beslag † II 16; conferentie met hoef-
beslagcommissie G. O. M. v. L.
* VII 101.

Paard en auto, door Prof. Kroon: VIII 117; * IX 129; * X 147; * XI 162; * XII 179.

Paardenhandel in Zwitserland * IV 57.
Paardentractie in de groote steden van Engeland * VIII 115.

Reglement bij den wedstrijd te Tongeren X 155.

Rotstraal III 40; V 71

Rijksdiploma. Verslag examencommissie * 17; uitslag examen IV 59; V 75; XII 185; verslag voorjaarsexamen * VI 91; examencommissie IX 137.

† **S**cholten, J. H. — In memoriam VI 81.

Smeden van hoefijzers * VI 89.

Stooten XII 186.

Strijd tusschen auto en paard * VIII 117; * IX 109; * X 147; * XI 162; XII 179.

Toontrederstand. Besnijden bij — * XII 177.

Trekkracht * VII 104.

Trekkrachtproeven †* VI 84.

Turfstrooisel * IV 49.

Vereeniging onderwijzers in hoefbeslag. Agenda-vergadering I 10; verslag examen * II 20; verslag vergadering * II 21; toelatingsexamen II 24.

Verslag van de examencommissie rijksdiploma * I 7.

Verschuiving van het ijzer tijdens het nagelen XII 187.

Vorbereidende cursus te Venlo †* V 69; te Breda XII 186.

Vorbereidend onderricht in hoefbeslag * IV 52; * V 70; * VI 88 en 89; XI 169.

Wedstrijd te Valkenburg * VI 90; te Venlo * VII 107.

Wedstrijd-beoordeeling te Tongeren * X 155.

Wedstrijden in hoefbeslag * III 37; IV 54.

Wegdek * VII 104.

Wegvernielend hoefbeslag VII 108.

Winterbeslag III 42.

Zande. Dr. K. H. M. v. d. — †* II 18.
Zenuwsnede * I 5.



ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

A. W. Heidema — 1929 — Hoefbeslag en Zenuwsnede — Verslag najaarsexamen Rijksdiploma als hoefsmid — Rectificatie — Korte mededeelingen — Varia — Literatuur overzicht Advertentiën.

A. W. HEIDEMA.

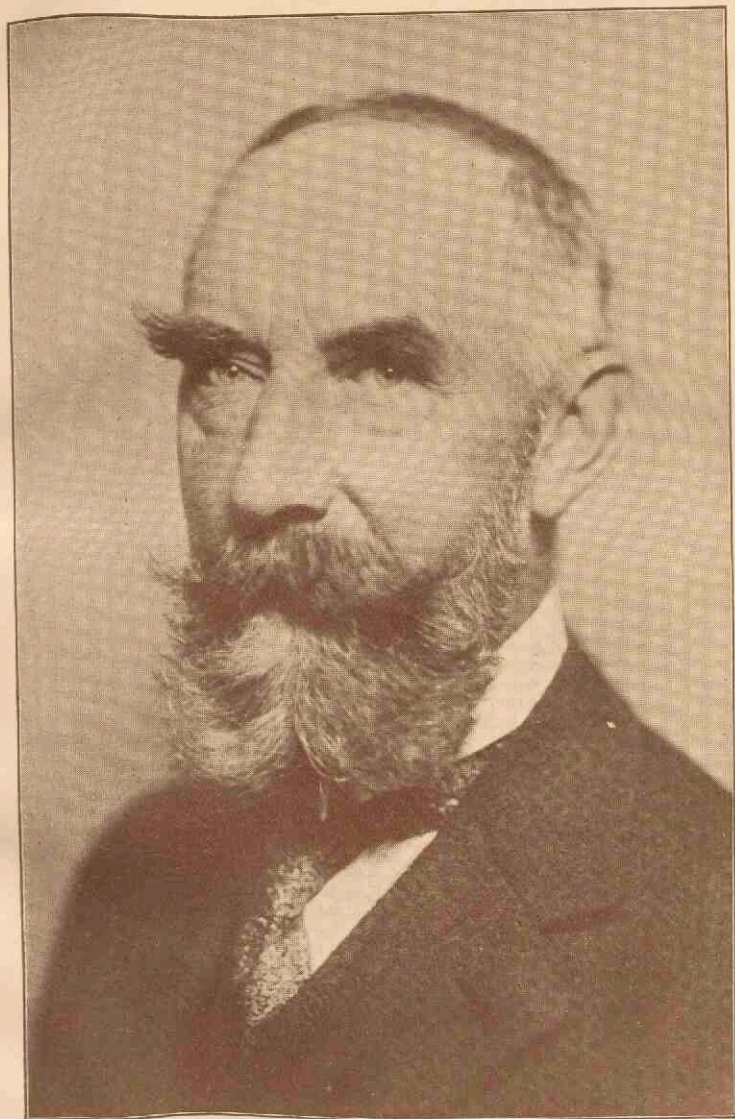
Bij het verschijnen van de eerste aflevering van „De Hoefsmid” onder een nieuwe redactie, meenen wij dat het portret van hem, die als oprichter van dit vakblad van 1896—1928 redacteur-uitgever was en van 1928—1929 redacteur, alsmede een kort overzicht van zijn werken hier niet ontbreken mag.

Arnoldus Willem Heidema is op 21 Mei 1865 te Warfum geboren en behaalde in 1887 het diploma als dierenarts. Hij bleef hierna aan de toenmalige Veeartsenijschool te Utrecht als adsistent werkzaam en vestigde zich in het najaar van 1888 als veearts te Groningen. Reeds dadelijk voelde hij veel belangstelling voor het hoefbeslag en zag de groote waarde van goed vakonderwijs, dat toen nog in de kinderschoenen stond, in. In vereeniging met zijn collega Wiersum stichtte hij een leersmederij te Groningen, waar jonge smeden hunne opleiding als hoefsmid konden krijgen. Het practisch onderricht was toevertrouwd aan een zeer bekwaam hoefsmid en de beide genoemde veeartsen-oprichters verzorgden de theoretische opleiding. De goed beklante smederij leverde steeds voldoende materiaal om meerdere leerlingen tegelijk in opleiding te nemen. Velen hebben hier dan ook van geprofiteerd en vooral in de provincie Groningen voorzag deze school in een groote behoefte en kwam zeer ten nutte van den landbouw. Naast de Veeartsenijkundige praktijk stelde Heidema groot belang in landbouwaangelegenheden en vooral in de paardenfokkerij. In 1893 werd hij benoemd tot leeraar aan de Rijkslandbouwwinterschool te Groningen om les te geven in de veeteelt, paardenkennis en hygiëne; deze betrekking bekleedde hij tot 1911 toen hij wegens vertrek uit Groningen eervol ontslag verkreeg. Zijn grootste arbeidskracht ontwikkelde hij in de richting der paardenfokkerij, op dit gebied werd hij gaandeweg de erkende deskundige; zeer veel heeft hij tot den bloei der paardenfokkerij

bijgedragen en jaren lang, zoowel in woord als in geschrift, is hij op dit gebied een leidende kracht geweest. Zijne verdiensten in deze werden dan ook terdege erkend en toen in 1901 de wet op de paardenfokkerij werd ingevoerd, werd Heidema benoemd tot vast lid van de algemeene keuringscommissie en tot voorzitter van de subcommissie A voor erfelijke gebreken. In dezen werkkring was hij thuis en veel nuttig werk heeft hij jaren lang gedaan ten voordeele van den paardenstapel in ons land. Intusschen was hij inspeteur geworden van de paardenstamboeken der provincies Groningen en Drenthe en later volgde zijn benoeming tot Inspecteur van de Nationale vereeniging ter bevordering van de Paardenfokkerij. De regeering heeft de verdiensten van den heer Heidema op het gebied der Paardenfokkerij officieel erkend en beloofd door hem in 1910 te benoemen tot Officier in de Orde van Oranje Nassau. Ook in de nieuw door hem bekleede functies heeft hij zijn oude liefde allerminst uit het oog verloren en steeds vond hij gelegenheid bij keuringen te wijzen op het groote nut van een goed hoefbeslag en een groote propaganda hiervoor te voeren; in het door hem in 1895 opgerichte tijdschrift „Het Paard” verschenen vele artikelen van zijn hand het hoefbeslag betreffende. Dit was hem echter niet genoeg, hij wilde nog meer de eigenlijke beoefenaars van het hoefbeslag bereiken en meende dit alleen te kunnen doen door een afzonderlijk vakblad voor hoefsmeden uit te geven. Zoo verscheen in 1896 het maandblad „De Hoefsmid”. Het getuigde zeer zeker van grooten durf om in dien tijd een vakblad uit te geven voor een toen nog stiefmoederlijk bedeed vak, doch de uitkomst heeft beezen, dat zijn optimisme gewettigd was. De redacteur verstond de kunst bij uitnemendheid om anderen tot schrijven aan te moedigen en op te wekken en men behoeft de 32 jaargangen maar eens door te bladeren om overtuigd te zijn welk een groot aantal interessante onderwerpen in den loop dezer jaren zijn besproken en behandeld en die als het ware een geschiedenis vormen van den vooruitgang en de ontwikkeling van het hoefbeslag der laatste tientallen van jaren. De meest vooraanstaande deskundigen op het hoefbeslaggebied, veeartsen en hoefsmeden, hebben gewedijverd het vakblad een eervolle plaats te doen innemen. Toen in 1911 de Rijksregeling tot stand kwam, waarbij het instituut van onderwijzers in practisch hoefbeslag werd opgericht, werd Heidema benoemd tot voorzitter van de commissie van toezicht op het eindexamen van den cursus voor opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag en bij de instelling van de centrale regeling der examens voor hoefsmid, waarbij dus een permanente wijziging plaats vond en alleen de door het Rijk benoemde commissie het recht had te examineeren en toe te kennen het „diploma voor hoefsmid”, werd Heidema benoemd tot plaatsvervangend voorzitter van deze commissie, in welke beide betrekkingen hij telken jare is herbenoemd.

Behalve deze officieele functies op hoefbeslaggebied, ging er geen jaar om of wij zien den naam Heidema als jurylid bij tentoonstellingen of wedstrijden op hoefbeslaggebied; wel een bewijs hoe algemeen zijn kunde in deze erkend werd. Vanaf de oprichting der Vereeniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag heeft hij zich voor deze vereeniging bijzonder geïnteresseerd, hij volgde steeds met de meeste belangstelling de jaarvergaderingen en indien

e van „De Hoefsmid”, Januari-aflevering 1929.



A. W. HEIDEMA,

Oprichter van „De Hoefsmid”, tevens redacteur-uitgever van
1896—1928 en redacteur van 1928—1929.

het Bestuur der vereeniging zich bij moeilijkheden om advies wendde, klopte het steeds en nooit tevergeefs op de deur van den heer Heidema,

Uit dit korte resumé moge toch zeker wel een ieder de gevolgtrekking maken, dat Heidema zich zeer verdienstelijk heeft gemaakt voor het hoefbeslag in het algemeen en voor de hoefsmeden in het bijzonder en wij zijn er dan ook van overtuigd dat bij zijn heengaan als redacteur van „De Hoefsmid”, hij den dank van de hoefsmeden volop verdiend heeft voor alles wat hij voor hen en hun vak heeft gedaan.

Moge het aan Heidema nog lang gegeven zijn om met belangstelling de verdere ontwikkeling van de paardenfokkerij en van het hoefbeslag te volgen.

Kroon en Gallandat Huet.

1929.

Bij het verschijnen van het 1e nummer van „De Hoefsmid” onder een nieuwen redacteur, zullen de lezers een „woord vooraf” verwachten en zeer gaarne zal ik hieraan voldoen.

Het past in de eerste plaats om den heer A. W. Heidema hulde en dank te brengen voor al hetgeen hij in de laatste drie en dertig jaren heeft gedaan in zake het hoefbeslag. Het getuigde zeer zeker van grooten moed en ondernemingslust om in 1896 een tijdschrift op te richten dat uitsluitend de belangen van het hoefbeslag zou gaan behartigen en het is m. i., naast de bekwaamheden en tact van den Redacteur-Uitgever, zeer zeker in hoofdzaak te danken aan de groote ambitie die hem voor het hoefbeslag bezielde, dat zijn poging geslaagd is op een wijze waarvan de inhoud van de 33 jaargangen den vakman het beste bewijs levert. De huidige uitgever heeft er zeer sympathiek in toegestemd dit eerste nummer van den jaargang met het portret van den heer Heidema te verrijken en ieder hoefsmid, die sedert langeren of korteren tijd abonné van dit vakblad is, zal zeer zeker dit portret een eereplaats inruimen en het met dankbaarheid gedenken als aan een der grootste pioniers op hoefslaggebied gedurende de laatste veertig jaren.

Voorzeker is ook een woord van hulde op zijn plaats aan den heer A. M. C. Stok, Directeur van de N. V. de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij te 's-Gravenhage, die het initiatief heeft genomen om „De Hoefsmid” voort te doen bestaan en als afzonderlijk vakblad te bestendigen. Hij stelt hiermede een groote kring van hoefsmeden in de gelegenheid hun „orgaan” te behouden en zeer zeker zullen de voormannen van hen, en deze noem ik de onderwijzers in practisch hoefbeslag, dit van groot belang vinden en het op de juiste waarde weten te schatten.

In de vele jaren dat ik het voorrecht heb gehad mij voor het onderwijs aan hoefsmeden te interesseeren, heb ik veel verschil opgemerkt tusschen hoefsmeden en hoefsmeden. Velen zijn er n.l. die het vak leeren omdat het zeer moeilijk is om op het platteland een werkkring als smid te krijgen zonder dat men tevens het hoefbeslag uitoefent; anderen daarentegen zijn reeds van huis uit hoefsmid, d.w.z. zij voelen zeer veel voor het vak als

zoodanig en blijven deze ambitie behouden. Ik geloof niet dat bij eenig ander vak zulke enthousiastische beoefenaars voorkomen en wanneer men de gelegenheid heeft om oudere hoefsmeden te spreken die tot deze categorie behooren, dan zijn zij ook nooit over hun vak uitgepraat en kunnen daar met het meeste genoegen heel lang over spreken en discussieeren. Dit is een heel gelukkig verschijnsel en hieraan hebben wij het te danken dat er ook zoo vele goede hoefsmeden zijn. Het wordt den hoefsmeden toch in het algemeen niet gemakkelijk gemaakt om veel ambitie voor hun vak te behouden. Eerstens komt dit op rekening van de motortractie die nagenoeg alle luxe verdreven heeft en in de meeste steden de paarden tot witte raven heeft gemaakt, doch anderszins heeft de landbouwende bevolking hier wel de meeste schuld aan. Dit ligt nu niet speciaal in een minder goeden tijd voor de fokkers, doch het is meer een eigenschap van een boer om het hoefbeslag van zijne paarden als een groot noodzakelijk kwaad te beschouwen, dat liefst zoo min mogelijk moet voorkomen en als het werkelijk niet langer uitgesteld kan worden, dan maar zoo goedkoop, als maar eenigszins mogelijk is, te werk gaan. Dit is de kanker voor den goeden hoefsmid en zijn energie en geestdrift moet al zeer groot zijn, wil hij de liefde in zijn vak hierbij behouden.

Het beste bewijs voor het voortbestaan van een corps energieke hoefsmeden levert telken jare weer de groote animo die er is voor de opleiding tot onderwijzer in practisch hoefbeslag. De aanvraag voor opleiding hiertoe komt niet in de eerste plaats voort uit toekomstig winstbejag, daar deze toch steeds zeer gering is, doch wel in hoofdzaak uit liefde voor het vak, om langs maatschappelijken weg het hoogste te bereiken en als het ware den doktershoed in deze vakstudie te behalen. Het zijn juist deze hoefsmeden, dus de kern van het gilde, die ik in de eerste plaats zou willen opwekken, van hunne ervaring in de praktijk mededeelingen te willen doen, die ongetwijfeld van groot voordeel zullen zijn voor jongere en minder ervaren collega's. Verder zou ik de leiders en onderwijzers aan cursussen in hoefbeslag willen vragen in dit tijdschrift alles te willen mededeelen wat van eenig belang is inzake hun cursus en hunne cursisten aan te moedigen zich op het vakblad te abonneeren om aldus ingewijd te worden in de vakwereld en te profiteeren van al de vakbelangen die daarin besproken zullen worden. Een groote saamhoorigheid van alle hoefsmeden kan niet anders dan in hun eigen belang zijn en wanneer de solidariteit het mocht winnen van een concurrentiegeest die leidt tot het werken voor te lage prijzen, dan is niet alleen de portemonnaie van den hoefsmid hiermede gebaat, doch zeker het hoefbeslag zelf wel het meeste en dus is dit ook een direct belang voor den paardenbezitter.

Gaarne besluit ik dit voorwoord met een opwekking aan allen die tot nog toe door het inzenden van artikelen, groot of klein, de inhoud van het tijdschrift belangrijk hebben gemaakt, dit ook in de toekomst te blijven doen en aan hen die tot heden uitsluitend „lezer” waren, ook in voorkomende gevallen tot „schrijver” te willen overgaan, opdat het vakblad ook een vakblad blijve en in hoofdzaak geschreven zal worden voor „hoefsmeden” en door „hoefsmeden”.

Het moge dan een nieuw tijdperk beginnen dat naar ik hoop voldoening zal geven aan de lezers en aan den uitgever en alsdan zal ook de redacteur zich volkomen bevredigd kunnen noemen.

Mijn beste wenschen voor 1929 aan allen, zoowel in zaken als in familiekring!

Dr. Gallandat Huet.

Het doet ons veel genoegen dat de HoogedelGestr. Heer Dr. Gallandat Huet bereid is gevonden — zij het dan ook na eenige aarzeling — om het redacteurschap van den heer Heidema over te nemen. Temeer omdat het daarmede allen wel gemakkelijk wordt gemaakt. Zoo in de eerste plaats ons reeds omdat wij thans kort kunnen zijn daar de nieuwe redacteur geen introductie behoeft. Immers vrijwel alle gediplomeerde hoefsmiden kennen den heer Dr. Gallandat Huet, hetzij als hun leeraar of examiner of als jarenlange medewerker van „De Hoefsmid”. En juist dat wederzijdsch kennen komt ons voor van groote beteekenis te zijn bij het streven naar een verdere ontwikkeling van het hoefsmidsvak en zijne beoefenaren. Wij hopen dat de inhoud van „De Hoefsmid” daartoe mag blijven bijdragen en dat ieder zooveel mogelijk gevolg zal willen geven aan het verzoek van den nieuwen redacteur om hem daarbij ter zijde te staan.

De uitgeefster.

HOEFBESLAG EN ZENUWSNEDE.

Wanneer een paard onherstelbaar pijnlijk kreupel gaat tengevolge van een slepend verloopende ziekelijke aandoening van een of meer deelen van den hoef, en nadat op verschillende wijze te vergeefs beproefd is genezing te verkrijgen, verricht de dierenarts menigmaal, en in vele gevallen met blijvend succes, wat hij noemt „de zenuwsnede”.

Door deze operatie wordt de ziekelijke aandoening wel niet weggenomen, doch de pijn, en daarmede de kreupelheid, verdwijnt onmiddellijk, zoodat het paard, na eenige nabehandeling, weer voor den arbeid geschikt wordt.

Bij deze operatie worden één of de beide pijpzenuwen doorgesneden. Deze zenuwen loopen aan de binnenzijde en de buitenzijde van den pijp van boven naar beneden, vertakken zich aan den kogel en lossen zich ten slotte op in tal van dunne zenuwvezelen in de verschillende deelen van den hoef.

Elke druk of stoot, welke het paard ondergaat bij het steunen en het neerzetten van den hoef, elk tasten, elke klop op den hoef bij hoefbeslag, elke plotselinge doordringende inwerking van koude en warmte op den hoef, wordt langs de zenuwvezelen bliksemsnel geleid naar de pijpzenuwen en verdere zenuwbanen om in de hersenen tot gewaarwording te komen.

Is nu één der pijpzenuwen of zijn beide doorgesneden, dan is de geleiding gedeeltelijk of geheel verbroken en wordt de pijn dus niet meer gevoeld.

Wel is ook het tastgevoel, de tastzin in het betrokken been uitgeschakeld,

doch dit is voor de bruikbaarheid van het paard in vele gevallen van geen beteekenis.

Het is niet de bedoeling van dit artikel verder in te gaan op de waarde van deze operatie ten opzichte van het zeer uiteenlopend werk dat van de paarden geëischt wordt. Wel moge hier vermeld worden, dat menig kreupel militair paard, dat anders in handen van den paardenslager zou gevallen zijn, door de zenuwsnede nog menig jaar uitstekend zijn dienst heeft verricht, zelfs als cavaleriepaard, dus onder het gewicht van ruiter en bepaking, in snelle gangen en in ongelijk terrein.

Echter kunnen na de operatie, vroeg of laat, geleidelijk of plotseling, zulke ernstige, nadeelige gevolgen ontstaan, dat tot het doen dooden van het paard moet worden overgegaan. Zoo kan soms breuk van hoof-, kroon-, of kootbeen ontstaan, kan de hoornschoen loslaten en ten slotte afvallen, kunnen de buigpezen verweken en verscheuren. Deze accidenten zijn niet altijd te voorkomen.

Een voornamelijk zaak is het, en nu komen wij tot de eigenlijke strekking van dit artikel, dat de smid ingelicht worde omtrent een mogelijk plaats gehad hebbende zenuwsnede en hij zich ter dege ervan bewust is, dat bij een dergelijk paard een onachtzaam uitgevoerd beslag een noodlottig gevolg kan hebben.

Een vernageling, een te vette nageling, te sterk branden, te geweldig slaan op nagelkoppen en nieten, een ongelijke of te korte besnijding worden door het paard niet gevoeld, zoodat verwondingen, kneuzingen en infectie in den hoof opgewekt kunnen worden, welke onopgemerkt blijven voortbestaan tot wellicht een beginnende ontschoening aan den dag treedt.

Nu gebeurt het, dat iemand een paard in eigendom verkregen heeft, waarvan hem niet bekend is, dat op het paard de zenuwsnede toegepast is. Daarom is het nuttig, dat de smid weet, dat de hoof, waarbij deze operatie is geschied, veel sterker afgroeit en dus veel langer wordt dan de hoof van het nevenstaande been. Voorts dat de hoof, ten minste als het paard niet pas veel gelooopen heeft, aan den hoornwand veel warmer aanvoelt dan de andere hoeven. Eindelijk kunnen soms, doch lang niet altijd, duidelijk de litteekens der operatiewonden gezien en gevoeld worden aan of iets boven den kogel aan de binnen- en de buitenzijde van het been.

Ook is het bij dergelijke paarden zaak, dat de verzorger spoedig na afloop der werkzaamheden en zoo noodig tijdens den arbeid van het paard de ondervlakte van den hoof goed uitkrabt. Want een ingetrapte nagel of een ander puntig of scherp voorwerp voelt het paard niet en geven, indien zij blijven zitten, tot verzwerigen aanleiding, welke niet opgemerkt worden en in het loslaten van den hoornschoen kunnen eindigen.

Om dit tegen te gaan kan beslag met zolen ondergelegd worden. Hierbij dient echter nauwkeurig te worden toegezien, dat de nagels, nu de zool de witte lijn onzichtbaar maakt, toch op de juiste en ongevaarlijke plaatsen worden ingeslagen. Echter zijn zolen geen aanbevelenswaardig beslag voor paarden, welke zich onder den man in snelle gangen in ongelijk terrein en over hindernissen moeten bewegen. Zuigen in weken bodem, zich vangen en afrukken van ijzers kunnen er door bevorderd worden.

Het komt voor, dat geruimen tijd nadat de operatie geschied is en het paard steeds goed is blijven loopen aan de plaats gehad hebbende operatie in het geheel niet meer gedacht wordt. Door de drukte van het bedrijf, onder vele andere paarden, kan dat gemakkelijk gebeuren. Daarom is het soms noodig opnieuw op de operatie, in verband met de hoefverzorging, de aandacht te vestigen van den smid, den verzorger, den gebruiker, den rijder of (en) den onmiddellijken commandant.

Met voorgaand artikel is in hoofdzaak bedoeld erop te wijzen, dat een paard, waarbij de zenuwsnede is verricht, bijzondere zorg voor het beslag van den geopereerden hoef eischt, willen er geen nadeelige gevolgen optreden.

J. M. Knipscheer.

VERSLAG VAN DE COMMISSIE BELAST MET HET AFNEMEN VAN HET NAJAARSEXAMEN 1928, TER VERKRIJGING VAN EEN RIJKSDIPLOMA ALS HOEF SMID.

Nadat de oproeping voor het examen in de verschillende vakbladen had gestaan en de inschrijvingen waren binnen gekomen, hielden de Voorzitter en de voorloopige secretaris op 6 Oct. een vergadering, welke op 8 Oct. gevolgd werd door een vergadering van de geheele examencommissie.

Op deze laatste vergadering werd de voorloopige secretaris definitief benoemd, en werden de beide subcommissiën voor het examen vastgesteld.

Er hadden zich 63 kandidaten voor het examen aangemeld, hiervoor werden 12 examendagen noodig geoordeeld en deze vastgesteld op 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21 en 22 November, terwijl 23 November werd aangewezen voor de eindvergadering van voorzitter en secretaris.

Door den heer Plet werd voorgesteld om, meer rekening houdende met de praktijk, welke bijna uitsluitend gebruik maakt van machinale hoefijzers, één van de beide hoeven bij het normale beslag te doen beslaan met een machinaal vervaardigd ijzer. Aangezien het reglement zich hiertegen verzet, werd besloten een reglementswijziging in dezen zin aan te vragen om zoo mogelijk het voorjaarsexamen aldus gewijzigd te doen plaats vinden.

Tevens werd een reglementswijziging voorgesteld en aangevraagd, bestaande in het veranderen van het woord „modelijzer” in „hoefijzer” en wel om misverstand te voorkomen, daar het woord „modelijzer” verschillend geïnterpreteerd wordt.

Aan deze verzoeken der commissie is bereids voldaan, daar het reglement in dezen zin is gewijzigd.

Van de 63 zich aangemeld hebbende kandidaten, namen 62 aan het examen deel, zij waren afkomstig van gehouden cursussen te Amersfoort, Almelo, Axel, Bedum, Breda, Cuyk, Doetinchem, Deventer, Ede, Heerenveen, Hoozevee, Oud Beijerland, Oldenzaal, Sittard, Utrecht, Winschoten, Winterswijk en 's Hertogenbosch.

Respectievelijk legden 42, 16 en 4 kandidaten het examen af voor de 1ste,

2de en 3de maal; van deze 63 slaagden er 34, waarvan 19, 13 en 2 resp. voor de 1ste, 2de en 3de maal aan het examen deelnamen.

Het bleek der commissie dat het nog groote aantal van niet geslaagden te wijten was aan de vele fouten die nog gemaakt worden bij het besnijden van de hoeven, in het te kort schieten door velen bij het vervaardigen van goede hoefijzers, terwijl ook het theoretisch examen bij meerderen zeer teleurstellend was.

In het algemeen werd ook door de candidaten te veel tijd besteed aan de opdrachten en wel uit gebrek aan de noodige handigheid en zelfvertrouwen.

Door verhindering van enkele leden der examencommissie werd voor hen ingevallen door de plaatsvervangende leden, Dr. v. d. Plank en de heeren J. C. M. van Angeren en Jac. Vermeer.

Utrecht, November 1928.

De Voorzitter.

De Secretaris.

RECTIFICATIE.

Door den heer T. D. S. uit Breda is in het December-nummer een artikel geplaatst over de Militaire Hoefsmidsschool te Amersfoort, hetgeen op enkele punten verbetering behoeft.

De heer S. schrijft o.a. „er zijn \pm 50 beschikbare plaatsen, welke steeds alle bezet zijn.” Dit is niet juist, er zijn 52 plaatsen, waarvan er momenteel 42 bezet zijn, dus zijn er zelfs 10 plaatsen vacant.

Daarna kan men lezen dat „de aanvulling van militaire hoefsmiden voor het leger sedert eenige jaren vrijwel stop is gezet”. Niets is minder waar dan dit en geregeld worden de vacante plaatsen voor hoefsmiden aangevuld en wel uit 5 geëxamineerde vrijwilligers die tot de organieke sterkte van de H. school behooren. Zoodra één van hen een vaste aanstelling krijgt, wordt zijn plaats ingenomen door een dienstplichtig- of reserve-hoefsmid, die zich hiervoor vrijwillig opgeeft. Steeds zijn er zeer vele die hiervoor in aanmerking willen komen en de besten worden dan steeds uitgezocht. Deze 5 geëxamineerde vrijwilligers zijn aan de H. school werkzaam, doch worden bij aanvraag gedetacheerd om den dienst waar te nemen voor zieke collega's.

Iets verder staat naast een herhaling dat steeds alle plaatsen bezet zijn, dat het aantal vuren 22 bedraagt, dit moet zijn 26 vuren. Op blz. 181 is de 3e alinea van boven, geheel onjuist en hierbij is de heer S. uitgegaan van verouderde bepalingen. Bij den aanvang van het instituut van reserve hoefsmiden is het inderdaad geweest zooals deze alinea aangeeft, doch sinds eenige jaren is de geldelijke premie geheel vervallen en de verbintenissen van de reserve hoefsmiden brengt precies dezelfde verplichtingen mede als een dienstplichtig hoefsmid heeft, n.l. nadat hij met onbepaald groot verlof vertrokken is, behoeft hij slechts twee maal voor herhalingsoefeningen op te komen.

Blz. 181 regel 15 van onderen noemt als opleidingstijd „vroeger 12 maanden”, dit moet zijn: vroeger 6 maanden.

Ten slotte spreekt de heer S. over het degelijk onderricht van den „Opper” Mark, dit moet zijn de Adj. Onderofficier Mark. Juist waar dit de eenige functionaris onder de hoefsmeden in het leger is, die den adjudantsrang bekleedt, mag hij zeer zeker wel met dien rang vermeld worden.

Indien de heer S. zich wederom gedrongen mocht gevoelen, mededeelingen omtrent de Hoefsmidschool te doen, zoo zal het om verwarringen te voorkomen, wenschelijk zijn, wanneer hij alsdan juistere gegevens verzamelt.

R e d.

KORTE MEDEDELINGEN.

— **Toelatingsexamen van den cursus voor opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag te Utrecht.** Wij vestigen er de aandacht op dat wie aan dit examen wensch deel te nemen, zich vóór 20 Januari heeft aan te melden bij: Prof. Dr. H. M. Kroon, Zoötechnisch Instituut, Biltstraat 172, Utrecht. Aan leeringen van den cursus, die voor het volgen der lessen te Utrecht moeten overnachten, wordt een gedeelte der onkosten vergoed.

— **Halffinnen banden.** Wie prijs mocht stellen op de ontvangst van een halffinnen band, voor het doen inbinden van den jaargang 1928, kan deze verkrijgen indien daarvoor voor 1 Februari a.s. f 1 wordt gezonden aan de Administratie van „De Hoefsmid”, Wagenstraat 70, den Haag. In de eerste helft van Februari volgt dan de toezending.

— **Voorjaarsrijkshengstenkeuring 1929.** Deze zijn vastgesteld te houden op de volgende data en plaatsen: 5 Febr. Zierikzee, 6 Febr. Kattendijke en Hulst, 7 Febr. Axel, 8 Febr. Oostburg, 12 Febr. Maastricht en Roermond, 13 Febr. den Bosch en Zevenbergen, 14 Febr. Rotterdam, 14 Febr. Schagen, 14 Febr. Waalwijk en Gorkum, 15 Febr. Texel, 18 Febr. Groningen, 19 Febr. Groningen, 20 Febr. Elst en Tiel, 21 Febr. Utrecht, 21 Febr. Hoofddorp, 22 Febr. Zwolle, 27 Febr. Assen, 28 Febr. Leeuwarden; voor harddravers op 5 Maart te Groningen, 6 Maart te Alkmaar en 7 Maart te Rotterdam.

— **Een Oudje!** „De Veldbode” gaf een foto van een thans 44-jarige merrie Flora en zegt er o.m. van:

„De merrie is geboren in 1884 en kwam als driejarige in het bezit van Baron de Vos van Steenwijk op den huize Windesheim bij Mantgum (Friesland). Zij deed dienst als koetspaard en werd gebruikt om den vader van den tegenwoordigen eigenaar, destijds burgemeester van Zwollerkerspel, geregeld naar Zwolle te vervoeren. De merrie liep toen zeer snel, maar was blijkbaar nog al ongemakkelijk, want na eenige jaren te hebben dienst gedaan ging zij op hol, sloeg van een smalle brug en verspeelde er bijna een oog bij. Op 21-jarigen leeftijd liep Flora nog zeer snel. Toen er eens groote haast bij was om bij een zeer ernstige ziekte een geneesheer te halen, werd Flora daarvoor wegens haar snelheid gekozen. Later verrichtte zij ook andere diensten en hielp zij menig stuk grasland scheuren. Thans eet de merrie het genadebrood.”

— **Tiende Algemeene Jaarvergadering van de Vereeniging van Rijksonderwijzers in Practisch Hoefbeslag** (goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 20 Febr 1918 No 25); in het Hotel L'Europe te Utrecht op 2 Febr 1929, aanvang voormiddags te half elf

Agenda : 1. Opening door den Voorzitter. 2. Lezing der Notulen. 3. Verslag v/d. Secretaris over 1928. 5. Bestuursverkiezing, aftr. de heeren H. Vossers en Th. Huitink (Ruurlo). 6. Rekening en Verantwoording v/d. Penningmeester. 7. Benoeming van een Rekencommissie voor 1929. 8. Voorstel v/h. Bestuur v/h. organiseeren van een excursie naar de Hoefsmidsschool te Brussel. 9. Verslag v/d. Conferentie met de Hoefbeslag Commissie der Geldersch-Overijselsche Maatschappij van Landbouw. — Pauze.

10. De houding v/d. Geld.-Overijsel. Maatsch. v. Landbouw inzake het instellen van voorbereidende cursussen in Hoefbeslag, in te leiden door den Voorzitter. 11. Voorstel v/d. he er Koelman n.l. instelling eener Commissie van Advies. 12. Vergoeding reiskosten (uitbetaling).

De Secretaris,

H. v. Waasbergen, Oud-Beijerland.

— **Examen voor a.s. onderwijzers in practisch hoefbeslag.** Dit examen zal te Utrecht worden gehouden op 31 Januari, 1 en 2 Februari a.s.

— **Het paard in de drukke straat.** Zoo nu en dan wordt in de drukke steden een zekere actie gevoerd, welke beoogt gedurende de drukke uren van den dag de paarden uit de drukke stadsgedeelten te weren. In Londen heeft men dit vraagstuk ook onder de aandacht gebracht en nu lezen we er iets van in de L. S. J.: Het is ten eerste niet juist, dat de paarden alleen aansprakelijk zijn voor de verkeersopstoppen en bovendien is de paardentractie uit oeconomisch oogpunt voor velerlei bedrijven zóó te prefereren, dat reeds hierom alleen van een „verbannen” der paarden uit de drukke stadsgedeelten geen sprake kan zijn.

Het aantal paarden in Londen, Parijs en New York is stijgende, zoo lezen we. In New York alleen reeds in de bakkerijbedrijven waarin 49 % van paarden wordt gebruik gemaakt en 728 stuks werkzaam zijn, is het getal in 1928 met 126 gestegen! In de bakkerij-, melk-, roomijs-, ijs-, kolen- en in de vrachtvervoerbedrijven in het algemeen te New York worden *momenteel* gebruikt *18 duizend 235 paarden, tegenover 5602 vrachtauto's*. Vlak na den oorlog waren er een groot aantal tweede hands vrachtautomobielen op de markt en toen die goedkoop konden worden verkregen, meende men dat het paard had afgedaan. Thans gaat het juist in de andere richting.

— In een verschenen rapport van de Vereeniging van Paardengebruikers in Amerika is medegedeeld dat een vijftons-vrachtauto te New York in het werk per dag kost 28.80 dollars en voor gelijkwaardig werk met paardentractie 9.60 doll ! Dit is berekend naar een achturigen werkdag Volgens deze opgave zou het verschil wel buitengewoon groot zijn !!

(u „O n s P a a r d”)

— **Militaire Hoefsmidschool.** In opleiding zijn 15 dienstplichtige leerlingen der artillerie, welke onderwijs ontvangen van 3 Mei 1928 tot 1 April 1929, id. 13 welke verblijven van 15 Mei 1928 tot 1 October 1929, 4 dienstplichtige leerlingen der Cavalerie, welke zijn aangekomen 3 Januari l.l. en verblijven tot 1 Januari 1930 en 11 reserve hoefsmeden, waarvan de oudste is aangekomen op 4 Juni 1928 en de jongste op 17 Dec. l.l., alzoo totaal 43 leerlingen.

— **Ambachtsschool te Assen.** Op 15 Dec. l.l. werd te Assen het 25-jarig bestaan der Ambachtsschool feestelijk herdacht en tevens het zilveren jubileum van den directeur D. Jensma en van den leeraar H. Nijdam, welke laatste verbonden is aan de Avondschool.

De burgemeester van Assen, tevens voorzitter der school, Mr. J. Bolthe-nius Loman, gaf in een officieele vergadering een overzicht van den groei der school, waaruit onder meer bleek dat het aantal leerlingen gestegen was van 43 bij den aanvang tot 158 op heden. Onderwijs wordt gegeven in timmeren, smeden, bankwerken en huis- en decoratieschilderen. Tevens worden cursussen gegeven in *hoefbeslag*, autorijden en -herstellen en schil-deren voor volwassenen.

In de afgelopen 25 jaren werden 448 einddiploma's uitgereikt. Het woord werd verder gevoerd door den Inspecteur van het Nijverheids-onderwijs W. H. Cool, den Commissaris der Koningin in Drenthe, Mr. J. T. Linthorst Homan en het lid der 1e kamer der Staten Generaal Mr. H. Smeenge, terwijl o.a. bloemen werden aangeboden door den Aannemersbond en den Bond van Smedenpatroons.

VARIA.

Middelen tegen het beslaan van ruiten. Het beslaan van ruiten kan zeer hinderlijk zijn, vooral ook daar het licht er door wordt tegengehouden. Het vindt zijn oorzaak in het verschil in temperatuur tusschen buiten- en binnenzijde van de ruit.

Kan men de temperatuur gelijkhouden, dan zal zich geen condensatie vocht vormen. Teneinde dit te bereiken maakt men aan de onderzijde van de ramen wel sleuven of gaten; men moet deze echter ook aan de boven-zijde van het raam maken en dit wordt zoo vaak vergeten. De luchtspletten worden met gaas afgesloten doch laten aldus een automatische circulatie toe. Wordt echter het lokaal verwarmd, dan zal dit niet meer helpen. Af-doende is dan om een elektrische- of gasverwarming direct tegen de ruit aan te brengen die men bij koud weer steeds brandende houdt. Heeft men centrale verwarming, dan kan men hetzelfde bereiken door een ribbenbuis of door een of meer niet geïsoleerde verwarmingsbuizen. Dubbele ramen kunnen in deze alleen goeden dienst doen wanneer de tusschenruimte tus-schen de ramen luchtdicht is afgesloten. Het zetten van een dubbele ruit in een enkel raam wordt ook wel toegepast en om aan het bezwaar tegemoet te komen dat luchtdicht afsluiten practisch niet te bereiken is, plaatst men schaal-tjes met chloorcalcium in de tusschenruimte, dit slurpt het vocht begeerig op en reduceert den aanslag.

Bij lichte vorst kan men ook succes hebben door de ruiten te bestrijken met 1 Liter wijngeest op 10 gram glycerine of 1 Liter water, 250 gram keukenzout en 1 Liter wijngeest. Een duurder middel is het inwrijven van de ramen met een zeer dun laagje hertschoorntinctuur, een middel dat veel wordt toegepast voor brilleglazen enz. en het beslaan uitstekend tegengaat.

LITERATUUR OVERZICHT.

Op 25 November l.l. werd te Brussel het zilveren jubileum gevierd van de „Stichting van de Staats praktische Middenschool van Hoefsmederij”.

Des morgens te 10 uur verzamelden zich 300 meesterhoefsmeden in de school, Liverpoolstraat 65a, en hielden hier eerst een huishoudelijke vergadering.

De heer Louis Philippé, gewezen leeraar aan de Middenschool, werd benoemd tot erelid der vereeniging en verder de heeren Van der Marliere, Matieu, Maes, Schoofs, Dejan en de Vos omdat zij de eersten zijn geweest die vóór 25 jaren de school hebben bezocht. Daarna begaf men zich naar het graf van den onbekenden soldaat en hier werd een lauwertak neergelegd, welke gesmeed was door den kunstsmid Carion en tot opschrift droeg: „Vereeniging der Gediplomeerde Meesterhoefsmeden van België: Broeder, Vrede voor eeuwig.” Onder de aanwezigen waren de Hollanders: gebroeders Schieman van Axel, Luteyn van Oostburg en Weemaes uit Hulst.

Daarna vereenigden zich meer dan 200 congressisten en autoriteiten aan een diner in het Hotel Cosmopolite alwaar tal van redevoeringen gehouden werden en waarbij o.a. den heer Bosmans, Directeur der school, zeer veel lof werd toegezwaaid.

(Wij ontleenden het vorenstaande aan de „Belgische Hoefsmid” en wij komen in de volgende aflevering nog nader op dit jubileum terug. R e f.)

Het Decembern timer van „Der Hufschmied” geeft „de studie over het hoefmechanisme” van Prof. Dr. Kroon, zooals ook in dit tijdschrift is verschenen.

Verder behandelt Dr. Wilhelm Ried uit Berlijn het hoefbeslag in Baden omstreeks 1590. De stalmeester van den markgraaf van Baden had o.a. een instructie voor het hoefbeslag, welke luidde: „De stalmeester is gehouden het beslag van de paarden op tijd en op volgorde te doen geschieden en de hoefsmeden houden lijsten aan waarin wekelijks wordt bijgeschreven welke paarden zijn beslagen en of zij nieuwe ijzers hebben gekregen, dan wel het beslag verlegd is”.

Tenslotte eenige ingezonden stukken over de film „paard of motor”, welke 1300 Meter lange film een propaganda beoogt voor het in gebruik houden van paarden en duidelijk doet zien in welke gevallen het paard boven den motor te verkiezen is.

Het vakblad van den Smid geeft een vervolg over „de draaibank en het berekenen der wisselwielen”; de automobiël techniek behandelt de „electriciteit”, en geeft verder beschrijvingen en teekeningen voor den bouw van een garage en van een draaimolen voor een speeltuin.

DE HOEF SMID

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
iedere regel meer f 0 20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

De 6 in 1929 geslaagde Onderwijzers in praktisch hoefbeslag — Dr. K. H. M. van der Zande —
Het besnijden van den hoof — Verslag van het examen voor aanst. Onderw. in praktisch hoefbeslag
te Utrecht — Jaarvergadering van de Vereenig. van Rijksonderw. in pract. hoefbes. in Nederland
— Korte mededeelingen — Correspondentie — Literatuur overzicht — Advertentiën.

DE 6 IN 1929 GESLAAGDE ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG.



J. ten Hove
te Markelo

G. J. Veenhuis
te Huissen

Chr. L. Diels
te Dreumel

P. de Klerk
te Puttershoek

G. J. Prins
te Ede

J. G. Berkhof
te Vriezenveen

Dr. K. H. M. VAN DER ZANDE.

De tegenwoordige inspecteur van het Middelbaar Onderwijs, raad-adviseur Dr. K. H. M. van der Zande, heeft met ingang van 1 Maart a.s. ontslag aangevraagd, dat verleend werd onder toekenning van het Commandeurskruis in de Orde van Oranje-Nassau, een hooge onderscheiding, die in alle opzichten ten volle is verdiend.

De bevordering van het onderwijs in hoefbeslag behoort ook tot de eerste afdeling der Directie van den Landbouw, waarvan de voornoemde inspecteur de leiding heeft. De wijze, waarop Dr. van der Zande het hoefbeslag-onderwijs heeft bevorderd, vond bij deskundigen op dat gebied steeds volle instemming en de ontwikkeling is geleidelijk vooruitgegaan en op meer systematische wijze geregeld.

Twee hoofdzaken treden in de ambtsperiode van Dr. van der Zande op den voorgrond: 1^o. de instelling van den cursus voor aanstaande onderwijzers in practisch hoefbeslag te Utrecht in 1910/11, en 2^o. de instelling van het rijksdiploma voor hoefsmeden in 1919.

Ieder zal erkennen dat deze twee grondslagen voor de ontwikkeling van het hoefsmidsvak in Nederland van groote beteekenis zijn en dat hierom de hoefsmeden Dr. van der Zande steeds dankbaar zullen blijven. De „Vereniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag” heeft steeds steun van Dr. van der Zande ondervonden, ook bij het verkrijgen van een betere regeling der bezoldiging voor het onderwijs aan de cursussen.

Moge de heer Dr. van der Zande, die niettegenstaande zijne vele dienstjaren over een goede gezondheid beschikt, deze nog lang behouden en in de nieuwe woonplaats Bennekom de volle vreugde van het buiten-leven genieten!

A. W. H e i d e m a.

HET BESNIJDEN VAN DEN HOEF.

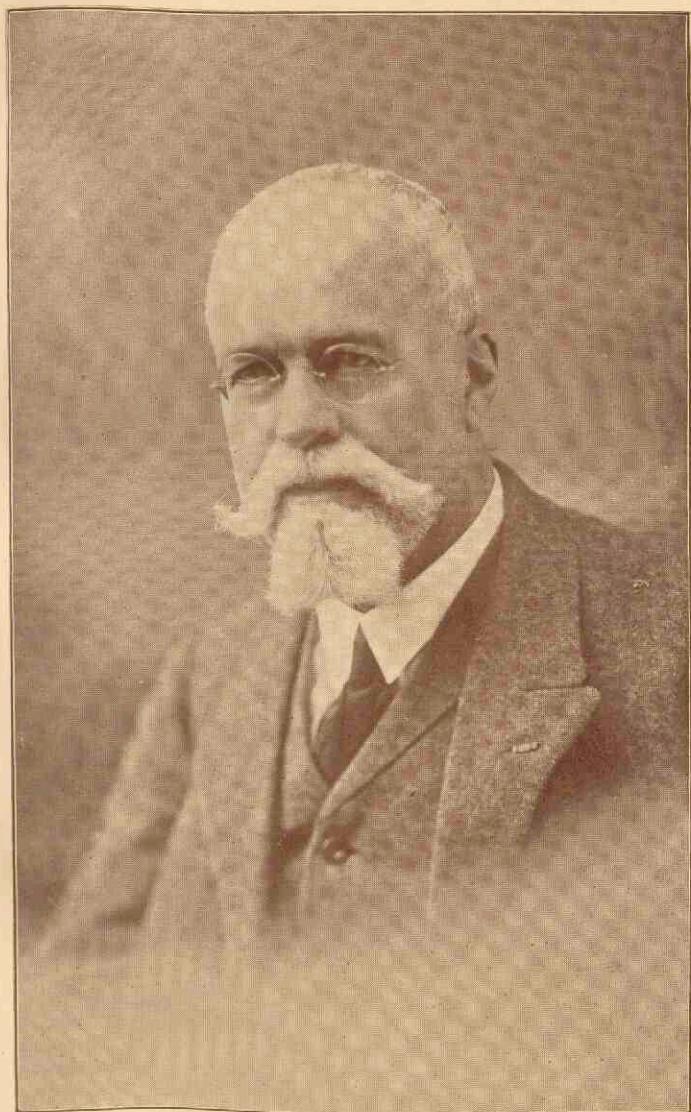
Bij de praktische uitoefening van het hoefbeslag vormt het goed besnijden van den hoef wel een van de meest belangrijke handelingen. Tevens is het voor den hoefsmid een zeer moeilijke taak, die een behoorlijke theoretische kennis, gepaard aan een groote practische ervaring, van hem vordert.

De tijd is lang voorbij, dat de hoeven met een veegmes werden bewerkt, a.h.w. werden „uitgeveegd” en men het als nuttig, zelfs noodzakelijk beschouwde, zooveel mogelijk hoorn weg te nemen tot zelfs in de jongste hoornlagen.

Wanneer men slechts bedenkt, dat de hoornschoen een natuurlijke beschutting vormt voor de zich daarin bevindende zeer gevoelige en kwetsbare deelen, dan kan het niet anders, of men moet algemeen erkennen, dat bij het besnijden de meest mogelijke consideratie in acht genomen moet worden.

Bij de opleiding der jonge hoefsmeden moet er dan ook steeds op worden gewezen, dat een bovenmatige bewerking van den hoef nadeelig is voor de paarden, ja er moet zelfs ernstig tegen worden gewaarschuwd.

Men is van dezen eisch schijnbaar nog niet algemeen doordrongen, want meermalen kan men waarnemen, dat aan de hoeven meer is gekapt dan werkelijk noodzakelijk was.



Dr. K. H. M. VAN DER ZANDE.
Aftredend inspecteur van het Landbouwonderwijs.

Beginnen we met de bespreking van de zool, dan weten we nu, dat deze zoo dik mogelijk gelaten moet worden. Het besnijden mag zich alleen beperken tot het wegnemen van de losse stukken, die wel eens als „dooede hoorn” worden aangeduid. Meermalen vallen deze stukken vanzelf al uit, wanneer het oude ijzer wordt afgenomen.

Een dikke zool geeft de beste beschutting aan de zoollederhuid, gaat afplating tegen en voorkomt kneuzingen. Tevens maakt zij de verbinding met den wand in den plaatjesrand zoo sterk mogelijk en verbreedt zij den draagrand. Wordt de zool te veel besneden, a. h. w. uitgehold, dan gaat dit gewoonlijk tot aan de witte lijn, met als gevolg een smalle draagrand, die tegelijk is verzwakt. De buitenrand van de zool komt dan niet met het ijzer in aanraking, draagt dus niet mee zooals tegenwoordig staat voorgeschreven.

Den laatsten tijd is er een streven merkbaar de zool nog meer in het dragen van den lichaamslast te betrekken. Persoonlijk ben ik ook die meening toegedaan, zooals de lezers uit vroegere artikelen reeds zullen hebben begrepen. Ik grond die opvatting in hoofdzaak op de practische ervaring, die ik daarmede heb opgedaan.

Doch lezen we de literatuur na, dan blijkt dat de hoedanigheid van den draagrand, zoowel wat zijn breedte als wat zijn richting betreft, zich steeds in de grootte belangstelling der deskundigen heeft mogen verheugen. En op den huidigen dag mogen die opvattingen nog niet als volkomen gelijkkluidend worden aangemerkt.

Professor Lungwitz van de Diergeneeskundige Hoogeschool te Dresden heeft in het „Archiv für wissenschaftliche und praktische Tierheilkunde 1918” een overzicht gegeven van de verschillende standpunten, die in den loop der jaren in onderscheidene landen zijn ingenomen omtrent de bewerking van den draagrand. Hiermede zou gemakkelijk een geheelen jaargang van ons Maandblad kunnen worden gevuld. Ik zal mij slechts beperken tot het weergeven van enkele mededeelingen uit de conclusies, die door dezen deskundige zijn getrokken.

Van de oudste berichtgevers schreven de meesten een smallen draagrand voor. De reden daartoe was hoofdzakelijk gelegen in de vrees, dat de zool door het hoefijzer zou worden gedrukt, vooral als deze gedurende de belasting vlakker werd. Elke aanraking van zool en ijzer moest volgens hun meening dan ook angstvallig worden vermeden. En zij trachtten die eventueele kneuzingen niet alleen te voorkomen door verdunning van de zool, ook de hoefvlakte van het ijzer moest in verband daarmede een verandering ondergaan. Sommigen lieten daartoe de geheele bovenvlakte van buiten- naar binnenrand in meerdere of mindere mate schuin afhellen, anderen bepaalden zich tot een afhelling gelegen tegenover de zool, terwijl de draagrand van den hoof op een horizontale vlakte van het ijzer steunde. Deze laatste soort ijzers, waarvan de hoefvlakte dus in twee vlakten is verdeeld, zijn het eerst in Engeland vervaardigd en later door andere landen overgenomen.

Wegens de nadeelen van een breede en diepe afhelling is men er langzamerhand toe overgegaan deze smaller en ook minder sterk te maken. Hierdoor onderging de eigenlijke draagvlakte een verbreding, zoodat naast den hoornwand ook de buitenrand van de zool daarop kon dragen.

Volgens de tegenwoordige opvattingen is dat meedragen van de zool voor het behoud van een gezonden hoof een vereischte. De afhelling moet daarom strooalmbreed binnen de nagelgaten blijven.

Nu is er, zooals ik straks reeds zei, den laatsten tijd een streven merkbaar om de zool nog meer in het dragen van den lichaamslast te betrekken. Dit is vooral tot uiting gekomen na de ervaringen van Stark en Guthier. Doch ook al eerder is die gedachte sporadisch naar voren gebracht. Maar de voorliefde voor afhellende hoofijzers en voor hol uitgesneden hoeven heeft een ernstige en algemeene navolging onmogelijk gemaakt.

Waarom laat men slechts den uitersten zoolrand op het ijzer meedragen? Dit is het gevolg van de meening, dat deze juist zou vallen buiten den onder-rand van het hoefbeen. Er zou dan geen kans bestaan, dat de hoeflederhuid door druk tusschen hoefbeensrand en ijzer werd gekneusd. In werkelijkheid echter zijn de afstanden van het hoefbeen tot den buitensten draagrand van den hoof zeer verschillend en op de meeste plaatsen ook veel grooter. Nemen we een hoof van gemiddelde grootte en met normale zoldikte en projecteeren we het hoefbeen op den bodem, dan is de bedoelde afstand in het toongedeelte niet zelden meer dan 30 millimeter, in het zijgedeelte 20—25 millimeter en meer, terwijl zij in het verzengedeelte slechts 5 millimeter en vaak nog minder bedraagt. Volgens bovengenoemde opvatting zou het ijzer in het toon- en zijgedeelte dus gerust veel breeder gemaakt mogen worden.

Er is echter in het geheel geen reden om dat hoefbeen zoo angstig uit den weg te gaan, zegt Lungwitz, als de zool maar zoo sterk mogelijk wordt gehouden. Nu brengt de welving van de zool tevens mede, dat deze centraalwaarts sterker wordt naarmate men haar aan de peripherie vlakker snijdt. En bij verbreiding van den draagrand naar binnen worden steeds sterkere gedeelten van de zool daarin betrokken. Het is dan ook beter een sterke hoornzool en een breede draagrand met als gevolg een belangrijk meedragen van de zool op het ijzer, dan een uitgeholde en verzwakte zool gepaard met een slechts smallen draagrand.

Maakt men nu de aansluiting tusschen hoof en ijzer breed, dan verliest de afhelling natuurlijk haar waarde. Bij gezonde hoeven kan men haar geheel weglaten. Toch acht ik het bestaan van een afhelling, al is deze ook gering, als algemeenen regel gewenscht, ook nog om een andere reden, n.l. om de kans dat steentjes tusschen ijzer en zool ingeklemd raken, zooveel mogelijk te verminderen. — Uit bovenstaande blijkt dus, dat behoudens enkele uitzonderingen men oorspronkelijk waarde hechtte aan een smallen draagrand, die in den loop der tijden breeder is geworden, terwijl men tegenwoordig nog verder wil gaan en er al voorbeelden zijn, dat de geheele ijzerbreedte tot draagvlakte is geworden.

(Wordt vervolgd).

VERSLAG VAN HET EXAMEN VOOR AANSTAANDE ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG TE UTRECHT.

De Commissie, belast met het toezicht op het afnemen van het examen van de deelnemers aan den in 1928 gehouden cursus voor opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag, verbonden aan de Veeartsenijkundige

Faculteit van de Rijks Universiteit te Utrecht, benoemd door den Minister van Binnenlandsche Zaken en Landbouw, bij besluit van 27 November 1928 Directie van den Landbouw, heeft de eer Uwe Excellentie verslag te doen van het desbetreffende examen.

Het examen vond plaats op 31 Januari, 1 en 2 Februari 1929. Alle deelnemers aan bovengenoemden cursus, aangevangen den 1sten Februari 1928, hebben zich tot het examen aangemeld en dit werkelijk afgelegd. In overeenstemming met den door Uwe Excellentie goedgekeurden rooster heeft het examen bestaan in een theoretisch en een practisch gedeelte.

Het examen in theoretische hoefkunde werd in den namiddag van 31 Januari van 1.30 tot 2.50 en van 7.30 tot 8.50 n.m. afgenomen, aan iederen candidaat 40 minuten, waarvan een gedeelte strekte tot onderzoek in hoeverre hij de bekwaamheid bezit om als onderwijzer op te treden.

Het practisch gedeelte heeft voor iederen candidaat bestaan uit de volgende onderdeelen:

1. Het beoordeelen van een paard met het oog op het besnijden van een voorhoef en het besnijden van dezen hoef.

2. Het vervaardigen van een paar voorijzers, waarvan één bestemd voor dezen hoef.

3. Het beslaan van dezen hoef.

4. Het maken van een modelijzer, bestemd voor een hoef van afwijkenden vorm.

De werkzaamheden voor de drie eerste onderdeelen werden verricht in den ochtend van 1 Februari van 9 tot 12.30. De vervaardiging der onder 4 genoemde ijzers geschiedde in den namiddag van 2 tot 4 uur.

5. Het besnijden van een abnormalen hoef.

6. Het maken van een hoefijzer voor dezen hoef.

7. Het beslaan van dezen hoef.

De onder 5, 6 en 7 genoemde onderdeelen werden verricht in den voormiddag van 2 Februari van 9 tot 12 uur. Zoowel bij het beoordeelen van een paard als bij het maken van ijzers werd de toewijzing telkens bij loting uitgemaakt.

Aan alle candidaten kon het diploma worden uitgereikt.

De geslaagden zijn, in alphabetische volgorde: J. G. Berkhof te Vriezenveen, Chr. L. Diels te Dreumel, J. ten Hove te Markelo, P. de Klerk te Puttershoek, G. J. Prins te Ede en G. J. Veenhuis te Huissen.

Het totaal aantal cursussen in hoefbeslag in 1910—1911 bedroeg 15 en in 1928—1929 30.

Namens de Commissie voornoemd,

(w. g.) A. W. Heidema, Voorzitter. (w. g.) J. de Vries, Secretaris.

JAARVERGADERING VAN DE „VEREENIGING VAN RIJKS- ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG IN NEDERLAND”,

gehouden den 2en Februari te Utrecht.

De vergadering werd geopend door den heer H. Vossers, die op verzoek van de overige bestuursleden de leiding van deze vergadering op zich nam

doordat de heer M. Ritsema een telegram had gezonden verhinderd te zijn geworden.

De voorzitter opende de vergadering en roept de opgekomen leden een hartelijk welkom toe. Opgekomen waren 39 leden.

De *notulen* werden voorgelezen en na een kleine opmerking ongewijzigd goedgekeurd.

Hierop werd verslag uitgebracht over het jaar 1928. De voorzitter licht elke correspondentie den leden toe betreffende tentoonstellingen.

De heer Koelman vraagt of die cursus in Haarlem gegeven is. Een blad wees aan van half October, maar de cursus is niet doorgegaan. Hij wees er op dat deze cursussen in handen van onze vereeniging moeten blijven, want als het niet goed gaat met het een of ander, dan kan het Bestuur direct ingrijpen als daarvan melding wordt gemaakt.

Ingekomen stukken. De heeren Hendriks en de Rooy bedankten voor hun lidmaatschap. De heer Rosenschoon, voorzitter van den B. S. P. N., had bericht van verhindering gezonden. De heer Dr. Van der Zande, Inspecteur v/h. Landbouwonderwijs, telegrafeerde tot zijn leedwezen door ambtsbezigheden niet aanwezig te kunnen zijn en uitte den wensch dat het de Vereeniging in de toekomst goed moge blijven gaan.

Hierop volgde een verkiezing van twee bestuursleden, aftr. dend de heeren Vossers en Huitink. Beiden werden met groote meerderheid herkozen en namen hunne benoeming weer aan.

Daarna werd *rekening en verantwoording* gedaan door den penningmeester over 1928. Ingekomen was f 397,28, uitgegeven f 315,15, batig saldo f 92,13. Den penningmeester werd hartelijk dank gezegd voor zijn beheer en de rekening goedgekeurd. De reken-commissie voor het jaar 1929 zal bestaan uit de heeren Koelman te Alkmaar, Vossen te Maastricht en Oostendorp te Tiel.

Het voorstel van het Bestuur omtrent een *excursie naar de Hoefsmid-school te Brussel*, zal nader in onderzoek genomen worden, betreffende reis en tijd en kosten. De heer Schieman zal hiertoe zijn medewerking verleenen.

Over het *voorstel Koelman* voerden verschillende heeren het woord. De voorzitter zei, indien het voorstel werd aangenomen, te wenschen, dat de kosten daarvoor gedekt waren.

De heer Koelman merkte op dat het geen kosten met zich zou brengen. De heer Tangelder geloofde dat de commissie wel nut kon hebben maar moest er tegen zijn wegens de kosten. De heer Geurs betoogde dat de kosten onmogelijk hoog konden zijn. De heer Breukink wenschte stemming, waartoe werd overgegaan. Het voorstel Koelman, tot vorming eener Commissie van Advies, werd verworpen met 23 tegen en 11 voor. 5 leden waren tijdens de stemming afwezig.

De heer Hagen kan zich er geen voorstelling van maken hoe de heer Koelman dit schriftelijk kon indienen.

De voorzitter las een brief van den heer Rosenschoon voor met den wensch dat de Vereeniging het Ideeën-prijsvraagstuk niet los moge laten.

Daarna volgt de *Pauze* van een uur, om den inwendigen mensch te versterken.

Om 2 uur werd de vergadering heropend, waarbij toen ook tegenwoordig

waren de heeren A. W. Heidema en S. v. Angeren, alsmede de zoo juist geslaagde onderwijzers. De voorzitter feliciteerde de geslaagden en wenschte dat zij de Vereeniging tot steun en hulp mochten worden, indien zij als lid toetraden. De Voorzitter deed verder uitvoerig mededeeling van de dispuuten die ontstaan waren met de Geldersch-Overijsselsche Maatschappij van Landbouw en hare Hoefbeslagcommissie.

Na uitvoerige discussie werd met algemeene stemmen aangenomen om in de toekomst *niet* meer van het door de Commissie voor de Voorbereidende Cursussen uitgebracht rapport, voor zoover het de financieele zijde betreft, af te wijken, dus het daarin genoemde minimum van f 2.00 per lesuur te handhaven. Ook werd billijk geacht enige vergoeding te ontvangen voor eventueel tijdverlies bij heen- en terugreis. Verder werd aangenomen het voorstel om nogmaals een conferentie te verzoeken met de Hoefbeslagcommissie der G. O. M. v. Landbouw. Indien deze conferentie wordt toegestaan zal het Bestuur hare eerstvolgende vergadering houden te Arnhem en dan trachten tot overeenstemming te komen.

Aan de discussie over deze aangelegenheid namen deel de heeren Geurs, v. Angeren Jr., Boesveld, Tangelder en Schieman. De heer Boesveld deed verslag van de plaatsen der cursussen en zeide dat hij er niet slecht mede geweest is: huur smederij, vol salaris, en . . . eigenaar geworden van de hoefijzers door de leerlingen gemaakt.

De Voorzitter zegt dat hoofdzakelijk de schuld ligt bij de combinatie van den Achterhoek, maar dit neemt niet weg dat de Hoefbeslag-Commissie niet naar recht gehandeld heeft. De heer v. Angeren Jr. zeide dat de onderwijzers zooveel collegialiteit moesten hebben, elkaar geen vliegen af te vangen of elkaar zoo dwars te zitten. Hij laakte het in den heer Boesveld zoo gedaan te hebben.

De heer Geurs schoot hierop ter dege uit zijn sloffen. Er schoten hem 2 beelden door het hoofd: Eerstens een boer, wiens brandkast niet open kon, en f 10 aan een smid toezegde als de kast werd opengemaakt. Dit gelukte in vrij korten tijd en toen wilde de boer de sluitels, opgesloten in de brandkast wegnemen en wat minder betalen. De smid vroeg eerst betaling en anders de kast weer dicht. Toen dokte de boer de f 10. Tweedens dat hij een baas had gehad die f 1.20 voor 4 ijzers ontving, maar de rest, of het tekort aan loon, bijkaapte op de rekening van den wagen en vergeleek hierbij den onderwijzer die te weinig salaris ontving, maar bijgapte door het behouden van de hoefijzers door de leerlingen van den cursus vervaardigd.

De heer Tangelder noemt het recht treurig. De onderwijzers moesten elkaar zooveel mogelijk steunen.

De heer Vossen uit Maastricht merkte op dat er van de ruim honderd onderwijzers een dertigtal buiten onze Vereeniging staan en haalt een voorbeeld van een cursus in Limburg aan, waarbij vanwege den Bond van smedenpatroons aan vijf onderwijzers om prijsopgave werd gevraagd. De niet-leden moesten ook verplicht kunnen worden zich naar onze afspraak te voegen, maar dit is zeer bezwaarlijk. De heer Breukink beantwoordde den heer Vossen. Verschillende heeren verzochten statuten en reglement der Vereeniging te mogen ontvangen alsmede een afschrift der bepalingen betref-

fende financiële eischen ten opzichte van het geven van een cursus.

De heer Heidema gaf in overweging geleidelijk naar den gewenschten toestand te streven, daar de G. O. Mpij van Landbouw gaarne tot nader overleg bereid is. Met het oog op het neerleggen van de functie van redacteur van „De Hoefsmid” werd aan de leden der Vereeniging dank gebracht voor de hem bij „De Hoefsmid” verstrekte medewerking en den wensch uitgesproken dat de nieuwe redacteur van het officieel orgaan der Vereeniging in nog ruimere mate de medewerking der practici zal ondervinden. Moge uit het hierop volgende applaus kunnen worden opgemaakt dat zulks in de toekomst inderdaad ook het geval zal zijn!

Bij de *Rondvraag* merkte de heer v. Angeren op of het niet goed zou zijn eens op een andere plaats een paar vergaderingen te houden. De voorzitter zegt dat Utrecht het beste centrale punt is voor de samenkomst. De heer Huijsman wenschte wel dat het Bestuur stappen zou doen om te bereiken dat zooveel mogelijk hoefbeslagdeskundigen zitting zouden verkrijgen in de commissies van toezicht op cursussen.

Eenige heeren stelden vragen of maakten opmerkingen, welke beantwoord werden door den secretaris. Daarna sloot de voorzitter de vergadering onder dankzegging voor de opkomst en had de uitbetaling van reiscelden plaats aan die leden, welke daarop aanspraak konden maken.

De Secretaris,

H. v. Waasbergen, *Oud-Beierland.*

Naschrift. De heer Ritsema heeft nader bericht verhinderd te zijn door een plotseling opgekomen ziekte zijner echtgenoot. v. W.

KORTE MEDEDEELINGEN.

— **Toelatingsexamen voor den cursus tot opleiding van onderwijzer in practisch hoefbeslag te Utrecht.** Voor het op 26 Januari ll. gehouden toelatingsexamen hadden zich 14 hoefsmiden met rijksdiploma aangemeld, die allen aan het examen deelnamen. Tot den cursus kunnen 6 leerlingen worden toegelaten, en hiervoor werden aangewezen de heeren: P. van den Boor te Wassenaar, J. W. Pruisen te Varseveld, L. Tigelaar te Hooge Smilde, J. Kennis te Tilburg, W. J. Takken te Veenendaal, A. P. A. Vermey te Acquoy (Gem. Beesd).

— **Militaire Hoefsmidschool te Amersfoort.** In de eerste week van Februari is het examen voor hoefsmid met goed gevolg afgelegd door den dienstplichtige der artillerie J. Bakker,

en door de reservehoefsmiden T. Grootjen, J. Beyert en A. Dijkstra. Zij verwierven allen een diploma, terwijl de genoemde reserve-hoefsmiden tot korporaal zijn bevorderd en in het genot van onbepaald groot verlof zijn gesteld.

Binnenkort zullen de blaasbalgen waarvan de 26 vuren in de smederij voorzien zijn, verdwijnen. Per 4 vuren wordt een electromotor ingebouwd en ook de boormachines zullen electrisch gedreven worden.

— **Examen voor a. s. onderwijzers in practisch hoefbeslag.** De voorzitter der Commissie van Toezicht heeft de diploma's, op 2 Februari j.l., in het Instituut voor Hoefkunde te Utrecht, aan de zes kandidaten met een korte toespraak uitgereikt, luidende als volgt:

Het doet mij genoegen U alle zes te kunnen mededeelen dat gij geslaagd zijt in het examen voor onderwijzer in practisch hoefbeslag en vertrouwd dat gij a's zoodanig aan onze verwachtingen zult beantwoorden zoodra de gelegenheid zich voordoet om bij een cursus in hoefbeslag als onderwijzer op te treden. Mede vertrouwd ik, daar Uw practisch werk zeer goed is geweest, dat gij als hoefsmid een goeden roep zult verkrijgen, hetgeen niet alleen voor U zelf, maar ook voor de paardenhouders in uwe omgeving ten zegen kan worden. De prijzen der paarden zijn tegenwoordig slecht, hetgeen ook den hoefsmid niet ten goede komt, maar het is een feit dat de bekwaamste menschen de beste kansen voor welslagen hebben.

Het verkregen resultaat bij dit examen was prettig voor de leden der Commissie van Toezicht en strekt Prof. Dr. H. M. Kroon en den heer S. van Angeren, die het onderwijs aan dezen cursus gaven, tot eer.

Sedert 1910 is een jaarlijksche cursus voor opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag te Utrecht gehouden. Prof. Kroon heeft al die 19 jaren de leiding daarvan gehad, de eerste jaren bijgestaan door den heer W. A. H. van Horsen, de volgende door den heer S. van Angeren.

Tot op heden zijn 113 kandidaten voor dit examen geslaagd, waarvan in den tijd van den heer v. Horsen 14 en van den heer v. Angeren derhalve 99. 108 hiervan zijn nog in leven, 97 oefenen het hoefsmidsvak nog uit, 5 zijn leeraar aan een ambachtschool, 2 werkzaam aan een hoefijzerfabriek, terwijl 4 wegens bijzondere redenen, deels wegens ziekte, een anderen werkkring hebben gekozen. Tal van onderwijzers zijn verbonden aan een of meer cursussen in hoefbeslag, die in verschillende provinciën plaats vinden.

Ik had het voorrecht van den aanvang af lid der Commissie van Toezicht te zijn, later tevens secretaris en ten slotte voorzitter. Deze functie is steeds gaarne door mij vervuld, doch ik meen thans goed te doen mij hiervoor niet meer beschikbaar te stellen. Het is mij een behoefte prof. Kroon en den heer van Angeren hulde te brengen voor hun goed onderwijs en toe te wenschen dat deze cursus zijn goeden naam onverzwakt moge handhaven. Tevens dank ik mijn medeleden voor onze goede samenwerking in deze commissie en neem hiermede afscheid van deze plaats.

— **Leeraren aan een Ambachtschool.** In de toespraak tot de „nieuwe” onderwijzers in practisch hoefbeslag is vermeld dat onder de „oudere” onderwijzers 5 leeraar zijn aan een ambachtschool. Dit zijn de heeren van der Velde te Brielle, J. Visser te Delft, H. Vossers te Utrecht, J. Reitsma te Hoogeveen en Baarda te Harlingen.

CORRESPONDENTIE

Wegens plaatsgebrek in deze aflevering moest een artikel van H. H. te M. over „De waarde van goed hoefbeslag” blijven liggen, alsmede een gedeelte van de rubrieken Literatuur overzicht en Varia.

De aanvankelijk voor de Maart-afl. bestemde plaat-bijlage (afb. Dr. v. d. Zande) wordt bij deze afl. gegeven.

LITERATUUR OVERZICHT.

— In de Belgische Hoefsmid staat het vervolg van de feestelijkheden ter gelegenheid van de 25e verjaring van de Middenschool van Hoefsmederij, waarbij aan het feestmaal o.a. door den heer Schieman uit Axel twee redevoeringen werden gehouden, welke als volgt luiden:

„Mijnheer de Voorzitter, Geacht Bestuur, Mijne Heeren,

Gevolg gevende aan de uitnoodiging Uwer Vereeniging gezonden aan den Bond van Smedenpatroons in Nederland ben ik als haar vertegenwoordiger hier aanwezig, en moet U namens den Bond van Smeden-Patroons in Nederland hartelijk gelukwenschen met het 25-jarig jubileum van uwe Hoefsmidschool.

Het deed ons genoegen uwe uitnoodiging te mogen ontvangen, het spreekt toch vanzelf dat er dan een vriendschapsband bestaat tusschen uwe en onze vereeniging. Ik kan U de verzekering geven dat wij als Nederlandsche smeden mede leven met U, onze Belgische kollega's.

De vriendschap en het vertrouwen onderling kunnen niet anders dan voor beide groepen bevorderlijk zijn.

Ik spreek dan ook den wensch uit dat het bestaan der School nog vele, ja zeer vele jaren mag voortduren ten gunste van de Belgische Hoefsmiden en ook ten gunste van de Belgische paardenfokkerij.

Ook moet ik namens onzen Bond ten eerste den medeoprichter en Bestuurder der School, den Weledel Heer Bosmans hartelijk gelukwenschen met het 25-jarig bestaan der School, maar ook met het 25-jarig verbonden zijn aan deze inrichting. Hem alleen toch is het gegeven als medeoprichter dit feest te kunnen bijwonen, dit zal toch zeker voor hem een voldoening zijn, vooral als men zooals hij terug kan zien op zoo'n groot aantal leerlingen, die, zooals wij steeds kunnen merken, hem allen zeer erkentelijk zijn.

Wij spreken den wensch uit dat het den heer Bosmans gegeven mag zijn nog vele jaren deze inrichting te mogen zien bloeien!

Ook wil ik namens onzen Bond het verdere Bestuur en Onderwijzend personeel gelukwenschen met dit jubileum en spreek ik de hoop uit dat het hun allen gegeven wordt nog vele jaren hun beste krachten te wijden aan het zoo moeilijke en schoone hoefsmidsvak.

Nog hoop ik dat de samenwerking en de vriendschapsband die nu bestaat tusschen de Vereeniging van Belgische Hoefsmiden en den Bond van Smeden-Patroons in Nederland steeds sterker mag worden tot verbetering van den geheelen smedenstand.

Ik wil eindigen met nogmaals den wensch uit te spreken, dat de School, de Bestuurders, de Onderwijzers en ook deze Vereeniging nog vele jaren mag voortbestaan tot voorspoed en welzijn van de Belgische Hoefsmiden.

Mijnheer Bosmans, als blijk van vriendschap bied ik U namens den Bond van Smeden-Patroons in Nederland dit bloemstuk aan, ik hoop dat het naar uw gewezen is, ook bied ik U het gedenkboek aan ter herinnering aan het 25-jarig jubileum van den Bond van Smeden-Patroons in Nederland.

Ook U, Mijnheer de Voorzitter, moet ik ons gedenkboek aanbieden.

En U, Mijnheer de Secretaris, die zoo trouw de belangen der Belgische Hoefsmiden behartigt, ook U moet ik dit gedenkboek aanbieden.

Mijne Heeren, hiermede heb ik aan mijne opdracht als afgevaardigde van den Bond van Smeden-Patroons in Nederland voldaan en dank ik U allen voor de goede ontvangst mij hier bereid.

(Warme toejuichingen).

De heer Schieman spreekt daarna als oud-leerling der School:

„Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heeren,

Nogmaals wil ik het woord vragen, nu niet als afgevaardigde van een vereniging, maar als oud-leerling der School.

Ik wil dan niet alleen namens mij zelf maar ook namens mijn broer en den heer Luteijn, welke hier beiden ook tegenwoordig zijn, onze beste gelukwenschen aanbieden met het 25-jarig bestaan der Hoefsmidschool, en wij spreken den wensch uit dat de School nog vele jaren mag groeien en bloeien tot vooruitgang van het Hoefbeslag.

Ook U, Mijnheer Bosmans, willen wij hartelijk gelukwenschen met deze gebeurtenis, maar ook met het geluk dat U moogt beleven om die volle 25 jaar aan de School verbonden te zijn.

Ook moet ik U, namens mijn Ouders, wel bekend, hartelijk gelukwenschen.

Den Weledel achtbaren heer de Roo willen wij ook onze dankbaarheid toonen van deze plaats voor de goede wil die hij betoond heeft aan ons om de lessen aan deze School te mogen volgen. Ook hem willen wij van harte gelukwenschen met dit 25-jarig feest, wij weten toch hoe lief hem deze School is, en wat hij er voor doet om haar steeds te verbeteren; daarom nogmaals, mijnheer de Roo, hartelijke gelukwensch.

Ook willen wij de heeren De Luyck, Dombrecht, Langendries, Evrard en Naesens hartelijk gelukwenschen met dit jubileum en hopen dat zij nog vele jaren in gezondheid hun krachten mogen besteden aan dit schoone werk.

Namens den Weledelen Heer van Dixhoorn, van Axel, moet ik ook U allen gelukwenschen met dit jubileum.

De aanwezigen zullen misschien denken, hoe komen die Hollanders nu bekend met deze School; dit wil ik U in het kort even mededeelen.

Toen wij in dat vak begonnen was onze vader hoefsmid, en had veel liefde daarvoor. Zijn grootste werk was om bij ons ook die liefde voor het hoefsmidvak wakker te schudden, wat hem zeer goed gelukte. Al vroeg begonnen wij aan het hoefbeslag en na eenige jaren ging het tamelijk goed, ik zeg tamelijk, want geheel in orde was het lang niet.

Wij besloegen ook de paarden van den hier welbekenden heer van Dixhoorn, van Axel, toen de grootste fokker in onze streek. Hij was de man die ons er op wees dat ons hoefbeslag niet was zooals het moest zijn. Hij prees onze werklust, maar wees ons toch op onze tekortkomingen.

Door hem kregen wij kennis aan den heer Bosmans, bestuurder der School, welken hij vroeg om zijn paarden te komen beslaan en ons te onderrichten. De heer Bosmans kwam, en zodoende kwamen wij onder zijn leiding. Van tijd tot tijd kwamen wij naar Brussel om een kijkje te nemen in de School, doch toen de oorlog kwam, kwam daar een eind aan.

Na den oorlog rijpte bij ons het plan om de leergangen aan de School te volgen, wat ons, door de welwillende medewerking van den Weledelen Heer

de Roo en den heer Bosmans gelukte, waarvoor ik hun nog dank zeg. U ziet dat ook wij de vruchten plukken van het onderwijs aan deze School genoten, welke nu 25 jaar bestaat. Nogmaals allen die hier aanwezig zijn hartelijk gelukgewenscht door Uwe Hollandsche kollega's oud-leerlingen der School en wij hopen dat de School nog vele jaren mag bestaan; ook hopen wij dat deze vereniging mag groeien en bloeien tot welzijn van de Belgische Hoefsmeden."

Deze rede wordt door de Belgische kollega's geestdriftig toegejuicht.

V a r i a.

— Niet met den tijd meegegaan! Bij een slachtpaard, uit Duitschland afkomstig, werd onder de 4 hoeven het beslag afgehaald, hetgeen 4 ijzers vertoonde met slijk- of ruiterscherp, d.w.z. vaste kalkoenen en stooten, welke gescherpt waren. Vóór het uitvinden van de schroeven en de stiften was deze manier van scherpen in zwang, men noemde het slikscherp wanneer de stoot en de kalkoenen gescherpt werden, ruiterscherp wanneer er tevens stukjes staal b.v. van een rasp, werden ingeweld. Het nadeel was dat telkens als de stoot of de kalkoenen stomp waren, het ijzer moest worden afgenomen om ze opnieuw te scherpen.

ADVERTENTIËN.

DANKBETUIGING.

Ondergeteekenden betuigen hiermede hunnen beleefden en **welgemeenden dank** aan den HoogGeleerden Heer Prof. Dr. H. M. KROON, alsmede aan den WelEd. Heer S. VAN ANGEREN, voor het zoo degelijk onderwijs, waardoor zij aan het j.l. gehouden examen voor onderwijzers in practisch hoefbeslag met succes hebben deelgenomen.

J. G. BERKHOF.	CHR. L. DIELS.
J. TEN HOVE.	P. DE KLERK.
G. J. PRINS.	G. J. VEENHUIS.

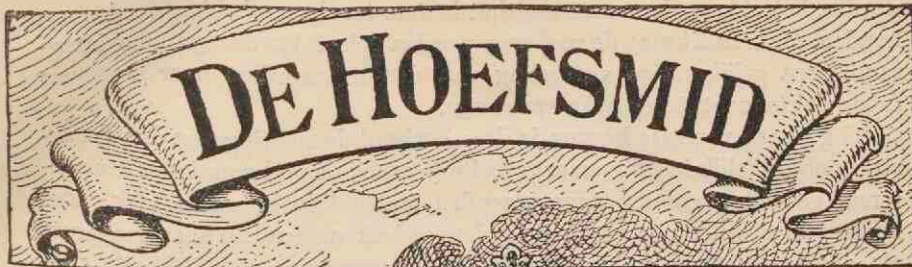
RIJKSDIPLOMA ALS HOEFSMID.

Het **voorjaars-examen 1929** zal gehouden worden in de maanden Maart Mei. Schriftelijke aanmelding vóór 5 Maart a.s. aan den Secretaris der Examencommissie **Dr. R. H. J. Gallandat Huet, Regentesselaan 14 te Amersfoort**, onder overlegging van een bewijs, dat een tweejarige hoefbeslagcursus is gevolgd, of voor 1 Juli 1919 een diploma als hoefsmid is behaald.

Aan de Leiders van Cursussen, wordt beleefd verzocht opgave te willen doen van namen, voornamen en adressen hunner leerlingen, die aan het examen deelnemen en hunne medewerking te willen verleen, dat voor den aanvang der examens de benodigde stukken bij den secretaris worden ingeleverd.

Het examengeld bedraagt f 5.— en moet bij den aanvang van het examen worden voldaan.

De Commissie belast met het afnemen van het examen ter verkrijging van een rijksdiploma als hoefsmid.



ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—

voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

Het besnijden van den hoof (slot). — De waarde van goed hoofbeslag — Wedstrijden in hoofbeslag — Korte mededeelingen — Literatuur overzicht — Varia — Advertentiën.

HET BESNIJDEN VAN DEN HOEF.

(Vervolg en Slot).

Doch niet alleen de breedte, ook de *richting* van den draagrand is van groote beteekenis. En als zoodanig moeten we een onderscheid maken tusschen de richting van de draagvlakte in haar geheel, dus van de bodemvlakte, ten opzichte van het lidmaat (beenas) en de richting, die de draagrand zelf van buiten naar binnen op verschillende plaatsen van den hoof kan innemen.

Wat de laatste richting betreft, zijn de opvattingen niet altijd dezelfde. Deze varieeren tusschen een vlakken draagrand, waarvan binnen- en buitenrand in hetzelfde horizontale vlak komen te liggen en een naar buiten eventueel naar binnen hellenden draagrand. Op verschillende plaatsen kan die richting nog naar eigen inzichten worden gewijzigd, zoodat allerlei combinaties mogelijk zijn, b.v. horizontaal in het toon- en zijgedeelte, maar in het verzengedeelte afhellend naar buiten. Meermalen ziet men het omgekeerde aanbevolen n.l. een horizontale draagrand aan de verzenen, terwijl hij in de streek der nagelgaten in geringe mate naar binnen helt. Bij Deutsche hoofijzers kan men dat de laatste jaren nog al eens waarnemen. Men beoogt hiermede een betere ondersteuning van den hoornwand te verkrijgen en acht dit vooral bij groote en platte hoeven aangewezen.

Al deze verschillende opvattingen maken het den praktischen hoefsmid niet gemakkelijk. Een vaste uniforme leiddraad is voor de uitvoering van zijn werk het gemakkelijkst en m.i. ook verre te verkiezen. In normale gevallen zal hij zich daarom het best aan onze voorschriften houden en den wand zoo besnijden, dat de draagrand vlak wordt (behoudens de opzet der voorhoeven) en overal gelijkmatig op het ijzer draagt. Ook de buitenrand van de zool moet in hetzelfde vlak komen te liggen en mede op het ijzer steunen. Mocht

soms een grooter gedeelte van de zool in het dragen van den lichaamslast worden betrokken, dan moet met het laatste ter dege rekening worden gehouden. Maar nooit mag de zool *meer* worden belast dan de eigenlijke draagrand. Een gelijkmatige verdeling van den lichaamslast over de geheele draagvlakte moet steeds het streven zijn.

Bij gezonde normale hoeven is deze horizontale richting van den draagrand noodzakelijk in het verzengedeelte (waarbij de onderrand van het achterste gedeelte van den aangrenzenden steunsel in hetzelfde vlak moet komen) en zij voldoet tevens in de andere gedeelten. Men kan haar dus gerust als algemeene regel in de praktijk handhaven.

De richting nu, die de geheele draagvlakte d.w.z. het steunvlak van den hoef ten opzichte van de beenas inneemt, kan zoowel vóór het paard staande als van terzijde worden beoordeeld. Verschillende methoden worden daartoe aangegeven. Volgens de eene wordt alle aandacht geschonken aan het gelijkmatig dragen van den draagrand als de hoef op den bodem rust, volgens de andere heeft de beoordeeling plaats aan den opgeheven voet. Vele deskundigen hechten meer waarde aan het vlak en gelijkmatig neerzetten van den hoef gedurende de beweging.

Maar het meest aangewezen practisch hulpmiddel is tegenwoordig wel de voetas d.i. de denkbeeldige lijn, die in het midden van het kootgewricht begint en midden-in door koot-, kroon-, en hoefbeen loopt naar den bodem. De voetas is recht en loopt evenwijdig met den toonwand, als de hoefvorm niet door verkeerd besnijden is veranderd (uitgezonderd bij beervoetigheid). Bij een gebroken voetas moet het besnijden corrigeerend te hulp komen; dit vindt men in alle moderne leerboeken vermeld.

Lungwitz wijst er echter op, dat deze voorwaarden slechts gelden voor *gezonde* hoeven, maar dat bij ziekelijke afwijkingen geen correcties volgens de bovengenoemde regels mogelijk zijn.

Friedrich is het weer niet met Lungwitz eens. In de Berliner Tierärztliche Wochenschrift 1927 no. 50 zegt deze daaromtrent o. a. het volgende:

Een hulpmiddel, dat alleen als richtsnoer kan dienen bij gezonde hoeven en op horizontalen bodem, is ongeschikt voor het algemeen practisch gebruik. Maar al is de bodem vlak, dan kan het besnijden volgens de *voetas* nog gemakkelijk tot vergissingen aanleiding geven. Zoo zijn hoogteverschillen der zijwanden van 1—3 millimeter door middel van de voetas niet te onderkennen en toch kunnen deze oorzaak zijn van kreupelheden.

Ook noemt deze schrijver de algemeen verkondigde leer, dat bij een gebroken voetas de kroonrand steeds naar de kortste zijde afhangt, niet juist. Meermalen is dat wandgedeelte toch gestuikt en ligt de kroonrand daar hooger dan aan de langste zijde.

Verder wijst hij op het feit, dat het door min of meer voor- of achterwaarts, binnen- of zijwaarts plaatsen van een been lastig wordt te beoordeelen, welke stand de aangeborene is.

Doch al moge de voetas een betrouwbare aanwijzing vormen bij het besnijden van gezonde hoeven, vraagt Friedrich hoe zal men dan moeten handelen bij aandoeningen van pezen en gewrichten? Want hier vooral is

een goed besnijden en het bepalen der juiste richting van het steunvlak ten opzichte van de beenas van de grootste beteekenis.

Geeft de theorie, dat bij het voorbrengen de paarden den draagrand der hoeven vlak op den grond moeten zetten voldoende houvast om de wijze van besnijden te bepalen?

Volgens dezen auteur zijn er gevallen van ongelijkmatig neerzetten der hoeven, die noch door besnijden, noch door het beslag verholpen kunnen worden en die ook niet aan bijzondere standen of aan bijzondere hoefafwijkingen zijn te herkennen.

Het wandgedeelte, dat het eerst den bodem raakt, is te lang, zegt men, maar hoeveel is niet bekend. Friedrich acht dit ook niet altijd juist. Alleen die wandgedeelten, welke het eerst den bodem raken en voortdurend minder worden belast, zijn volgens zijn meening te lang, doch worden ze voortdurend sterker belast, dan zijn ze in den regel te kort.

Of nu het eene gedeelte sterker wordt belast dan het andere kan men herkennen aan de wandrichting. Gedeelten, die voor het wijdste gedeelte van den hoof zijn gelegen, worden bij sterkere belasting steiler en verbuigen zich in concave richting. Daarentegen zullen de verzenen zich bij sterkere belasting schuin naar binnen richten en onderschuiven. Omgekeerd zullen bij mindere belasting de voor het wijdste gedeelte van den hoof bevindende wandgedeelten zich schuin naar buiten richten en een convexe buiging vertoonen, terwijl men de minder belaste drachten aan hun steilen stand herkent.

De eisch, dat in alle gevallen steeds een gelijkmatig vlak neerzetten van den hoof moet worden bereikt en wel door inkorten van dat wandgedeelte, dat het eerst den bodem raakt, is ten deele onuitvoerbaar, doch volgens Friedrich tevens geschikt om den gezonden staat der ledematen in gevaar te brengen. Daarom mag deze maatstaf alleen z.i. niet in aanmerking komen.

Er rest dus nog de beoordeeling van de draagvlakke aan den opgeheven hoof. Schwyter acht dit de beste methode. Friedrich is het daarmee eens voor wat de dwarsrichting betreft, maar voor de lengterichting weer niet, zoodat z.i. ook deze methode alleen als eenige richtsnoer niet kan voldoen.

Maar hoe zal men dan te werk moeten gaan om de draagvlakke te verkrijgen, die bij het betreffende lidmaat behoort?

Friedrich redeneert aldus: Bij paarden, die op bloote voeten loopen en waarvan de hoeven normaal afslijten, ziet men, dat de straal en de verzenen enerzijds en de toonwand (plus buitensten zoolrand) anderzijds zich steeds tot elkander in een bijzondere natuurlijke verhouding bevinden.

De straal bepaalt de hoogte der verzenen d.w.z. bij een gezonde goed ontwikkelde straal komen zij altijd op hetzelfde niveau. De natuurlijke lengte van den wand in het toongedeelte wordt bepaald door den buitenrand van de zool en de witte lijn. Men besnijdt den toonwand zóó ver, tot een vaste verbinding tusschen wand en zool is verkregen; dan is de natuurlijke wandlengte bereikt.

Heeft men aldus de gewenschte lengte van den wand in het toon- en in het verzengedeelte verkregen, dan volgen de zijwanden van zelf. Deze worden

n.l. met de vorige in evenredigheid gebracht, zoodat de geheele draagvlakte in hetzelfde vlak komt.

Is de straal niet voldoende ontwikkeld of ziek, dan moet de hoogte der verzenen worden geschat.

Zijn de verzenen te kort, dan moet men na elke beslagperiode den toonwand sterk inkorten of trachten door het gebruik van een balkijzer de verzenen langzamerhand hooger te doen worden.

Zoo handelt men om een juiste lengterichting van de draagvlakte te verkrijgen. Voor de goede *dwaars*richting beoordeele men den hoof aan het opgeheven been, maar zóó, dat het steunvlak loodrecht op den bodem is gericht.

De bovengenoemde methode van besnijden van den hoof, waarbij dus wordt uitgegaan van de natuurlijke lengte van den toonwand, acht Friedrich de eenige om de verschillende moeilijkheden te ontgaan. Zij geeft de wandlengte tot in millimeters nauwkeurig aan, kan worden toegepast zoowel bij gezonde als bij zieke hoeven, veroorzaakt geen twijfel omtrent de verhouding tusschen toonwand en verzenen en eischt geen vlakke horizontale monsterbaan.

Toch wil deze schrijver daarmede niet zeggen, dat de beoordeeling naar den stand (voetas) en naar het neerzetten der hoeven alle waarde hebben verloren. Integendeel kunnen deze waardevolle aanwijzingen geven omtrent de wijze van belasting van den hoof en omtrent den gang van het paard. Maar voor het besnijden hebben zij niet de beteekenis, welke men hen geeft.

De algemeen verkondigde leer, dat de hoof slechts dan goed is besneden, wanneer de voetas recht is en de hoeven vlak op den grond worden geplaatst, noemt Friedrich fiktief.

Dr. C. Brands.

DE WAARDE VAN GOED HOEFBESLAG.

Het ligt niet in de bedoeling hier alle voordeelen op te noemen van goed hoefbeslag en het genoegen en voordeel dat paardeneigenaars hebben, wanneer hunne paarden beslagen worden bij een bekwamen hoefsmid.

De eigenaar die werkelijk op de hoogte is met de voordeelen van goed beslag, al is het soms wat duurder dan minderwaardig werk, heeft hier geen aansporing noodig.

Anders is het echter gesteld met eigenaars van paarden, die ter zake onkundig of onverschillig zijn, en het is dan ook in hoofdzaak voor hen dat het hierna volgende onder de aandacht wordt gebracht:

Een vrachtrijder had eenige jaren met een zijner paarden (een zware Belg) iederen dag dezelfde vracht, welke bestond uit een zeker aantal balen meel, vervoerd.

Het paard was gedurende dezen tijd altijd bij denzelfden smid beslagen geweest.

Nu gebeurde het, dat het paard bij een anderen smid beslagen werd, omdat deze laatste een paar kwartjes goedkooper was dan zijn collega. Na eenigen tijd op dit beslag geloopt te hebben, deed zich een eigenaardig verschijnsel voor.

Het bleek n.l. dat het paard niet meer in staat was dezelfde vracht van voorheen vooruit te trekken.

Vooraf bij het aanzetten ging het zeer moeilijk en het beest was eerder vermoeid dan anders. Kreupelheid werd niet geconstateerd, alleen bleek het een weinig stram in de voorbenen te zijn. Een dierenarts werd geraadpleegd die na onderzoek tot de conclusie kwam dat zeer vermoedelijk het beslag hier de schuldige was.

Het bleek n.l. dat de voorhoeven ongelijk besneden waren, de buitenhoefhelft was aan beide voorhoeven te lang gelaten, zoodat het paard niet vlak optrad en dus, vooral bij het aanzetten, de gewrichten veel te lijden hadden. Het advies om het beslag te laten veranderen werd direct opgevolgd, met als resultaat dat het paard na ongeveer een week, weer zijn gewone vracht zonder moeite voorttrok.

De aandacht wordt hier gevestigd op het feit dat het paard steeds op harden bodem dienst deed en de gevolgen van dit slechte beslag dan ook direct waarneembaar waren.

Wanneer zoo'n paard echter op zachten bodem dienst gedaan had, was dit niet direct opgevallen maar was het paard toch eenige jaren eerder versleten geweest zonder dat het slechte beslag als de schuldige aangewezen had kunnen worden.

Dit geval, dat een voorbeeld uit vele is, bewijst duidelijk dat om enkele kwartjes te bezuinigen, een goed paard bedorven had kunnen worden, wanneer niet bijtijds ingegrepen was.

De zuinigheid bedroog ook hier de wijsheid en het oude spreekwoord: „goedkoop is duurkoop” was ook hier van toepassing.

M.

H. H.

WEDSTRIJDEN IN HOEFBESLAG.

Als regel worden de wedstrijden in hoefbeslag uitgeschreven ter gelegenheid van landbouwtentoonstellingen en vormen zij hierbij dan een onderdeel in het programma. De bedoeling zit dan voor om zooveel mogelijk de landbouwende bevolking belangstelling bij te brengen en alzoo te trachten een goed hoefbeslag te leeren waardeeren.

Nu moge dit aldus uitgestrooide zaad wel eenigszins kiemen, doch vaak heb ik mij afgevraagd of de bodem ervoor wel in vele gevallen een goede kiemkracht bevat. Ik bedoel hiermede of het publiek dat naar deze wedstrijden komt kijken, wel overtuigd wordt dat een goed hoefbeslag het directe belang van elk paardenhouder is. Het is toch zoo vaak een nieuwsgierige menigte die zich schaart om de afrastering van het wedstrijdterrein en dit publiek wordt niet verwacht, althans beantwoordt niet aan de bedoeling van de demonstratie, zoodat het propagandamiddel hier grootendeels faalt. Hoe kunnen we dit verbeteren en hoe kunnen we meer direct de belanghebbers voor het goede doel winnen. Ik meen dat we in deze een stap in de goede richting doen, wanneer we hen, waarvan wij weten dat zij veel belang in de paardensport en dus ook in het paard stellen, voor een goed hoefbeslag gaan interesseeren en ik heb hier op het oog de landelijke ruitervereenigingen.

Zou voor elk dezer vereenigingen niet eens een hoefbeslagdag zijn te organiseeren, dus plaatselijk en niet in het algemeen, dus ook niet verbonden aan tentoonstellingen, wedstrijden of andere attracties die reeds te veel de belangstelling vragen. Ik stel mij voor dat voor zoo'n vereeniging eens een demonstratie wordt gegeven in het maken van een hoefijzer en in het beslaan van een paard, waarbij de hoefsmid en ik zou in dit geval een onderwijzer in hoefbeslag willen uitnoodigen, om geen plaatselijke moeilijkheden te scheppen, bij het vervaardigen van het hoefijzer den belangstellenden alles vertelt dat van eenig belang is, zoodat zij eenig inzicht krijgen in de kunst van het smeden en van de eigenschappen waaraan een goed hoefijzer moet voldoen.

Op gelijke wijze wordt daarna, een oud ijzer afgenomen, de hoef bekapt en het passen en onderleggen gedemonstreerd en uitgelegd. Een causerie over het beslag bij strijken, klappen, het winterbeslag, het letter op afwijkende standen in verband met het hoefbeslag en zooveel meer leerzaams kan hierbij aansluiten. Zoodra een ruiter eenig begrip van hoefbeslag heeft, zal hij er meer zijn aandacht aan besteden, er zich voor interesseeren en dit komt hemzelf, zijn paard en den hoefsmid ten goede. Naast deze demonstraties zouden wedstrijden in hoefbeslag zooals tot nog toe gehouden zijn, zeker meer belangstelling trekken en zouden er meerdere personen met eenige zaakkennis naar komen kijken. De landelijke ruiters zouden dan elk voor zichzelf een goede propaganda kunnen voeren voor een goed hoefbeslag en wanneer de waarde hiervan meer algemeen wordt ingezien en erkend, dan zal de voldoening in de uitoefening van het hoefbeslag in evenredigheid stijgen, waarmede alle partijen gebaat zijn.

Wanneer de landelijke ruitervereenigingen dit voorstel ambieeren, zal het hun wel niet moeilijk vallen om een onderwijzer in praktisch hoefbeslag bereid te vinden een demonstratie als boven bedoeld, te organiseeren.

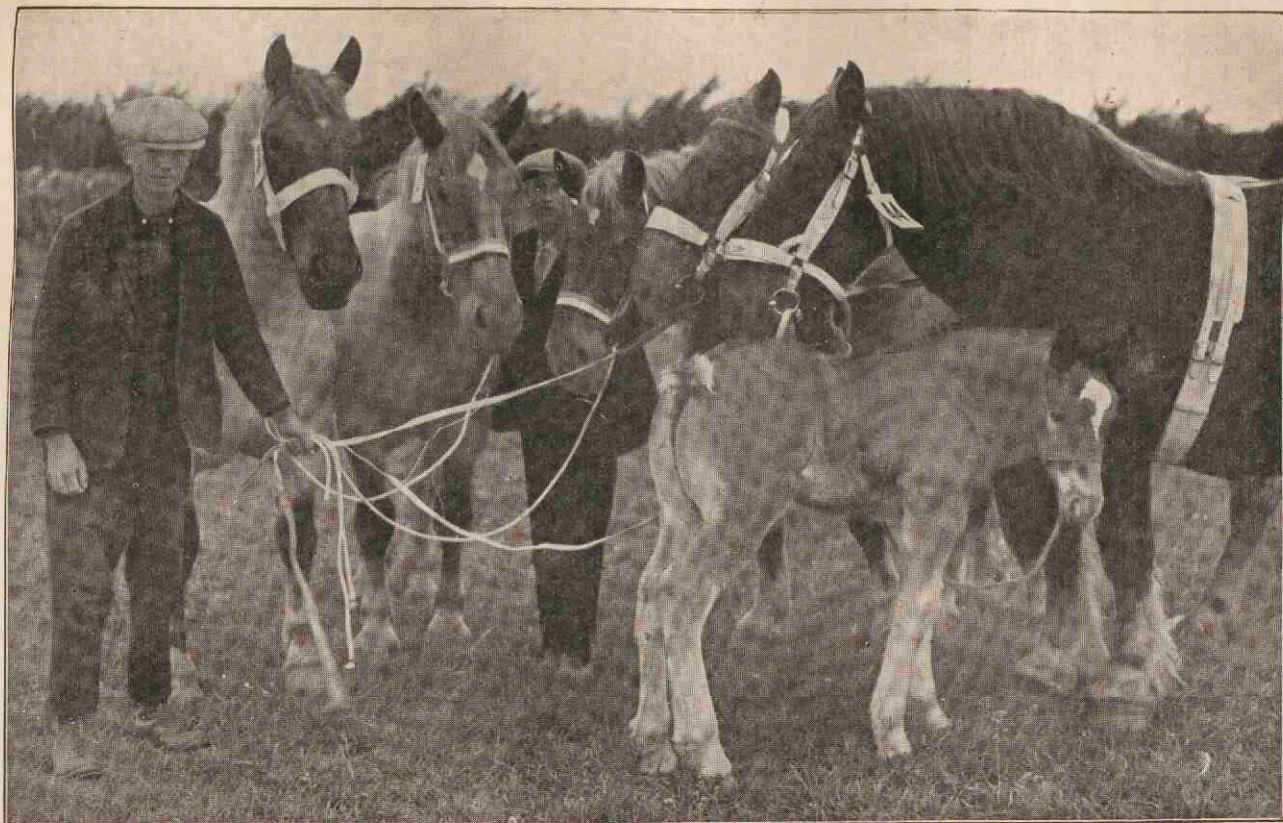
G. H.

KORTE MEDEDEELINGEN.

— Voorjaars Examen Rijks Diploma Hoefsmid 1929. Voor dit examen hebben zich ongeveer 100 deelnemers aangemeld, afkomstig van nu geëindigde cursussen in hoefbeslag te Utrecht, Rotterdam, Zutphen, Deventer, Bellingwolde, Bergen-op-Zoom, Borculo, Goes, Harlingen en Zwolle, benevens verscheidene afkomstig van andere cursussen, die reeds ééns of meermalen aan het examen hebben deelgenomen. Als examendagen zijn vastgesteld in Maart: 13, 14, 18, 19, 20 en 21, in April 22, 23, 24, 25, 29 en 30 en in Mei 1, 2, 13 en 14 en zoo noodig 15 en 16.

G. H.

— Nieuwe abonné's Door den heer Jac. Vermeer, onderwijzer hoefsmid te Haaren, zijn 14 leerlingen van zijn cursus opgegeven als abonné van De Hoefsmid. Mogen ook andere onderwijzers aan cursussen dit voorbeeld volgen en even gelukkig zijn, dan komt het vakblad in handen van het opkomend geslacht in de hoefsmidswereid.



Herinnering aan een Betuwschen folkpaardendag te Elst

LITERATUUR OVERZICHT.

Prof. Schwendimann uit Bern geeft in de Zwitsersche Hoefsmid een artikel over *hoefbaden* en zegt dat het gebruik hiervan tweeërlei doel heeft, n.l. als hoefverzorging en als genezing. Dit laatste wordt in de veeartsenijkunde Hydrotherapie genoemd, welk woord is afgeleid van hydor = water en therapeia = geneeskunde. Wanneer men sterk uitgedroogde hoeven spoedig het benodigde vocht wil geven, dan zijn hoefbaden uitstekend hiervoor te gebruiken. Men kan eenvoudig een stalemmer nemen waarvan men den bodem versterkt met een houten schijf. Men wast nu eerst den hoef goed schoon en plaatst deze dan in den emmer met schoon water, hetgeen men een half uur volhoudt. Verwarmt men het water tot 30—35° C. dan werkt dit beter dan een koud hoefbad. Het hoorn van de zool en van den straal nemen gemakkelijk water op, doch geven het door verdamping ook weer gemakkelijk af, vandaar dat men dit laatste moet voorkòmen door het hoorn van de zool en van den straal goed in te vetten na het hoefbad. Men doet dit het beste door inwrijven met een doek waarop niet ranzig varkensvet. Naar behoefte herhaalt men het, doch te veel hoefbaden zijn ook schadelijk voor het hoorn.

Als genezing worden hoefbaden wel gebruikt bij verwondingen, nageltred, vernageling, etterige ontstekingen, hoefkraakbeenfistels. Nadat de hoef geprepareerd is voor het bad, zal men een desinfecteerende stof aan het water toevoegen. Na het bad wordt dan als regel de hoef verbonden en verder beschut door een hoefschoen, waarvan in het artikel verscheidene modellen afgebeeld staan.

— *Rotstraal, Hoefkanker en de Hoefsmid.* Prof. Dr. J. Schwendimann schrijft hierover het volgende: Rotstraal en straalkanker zijn twee hoefziekten die heden ten dage nog zeer veel voorkomen en wel in het bijzonder de rotstraal, doch zij worden èn door den paardeneigenaar èn door den hoefsmid veelal onderschat omdat er geen kreupelheid mede gepaard behoef te gaan.

Schrijver gaat de oorzaken na voor het ontstaan van rotstraal en zegt dat een beslag met kalkoenen hiertoe aanleiding geeft; verder zegt hij dat hoefkanker niet beschouwd moet worden als een ergeren graad van rotstraal, want dat deze er niet uit ontstaat. Zoowel paardenhouders als hoefsmiden zijn veelal de meening toegedaan dat deze beide ziekten in rechtstreeks verband met elkander staan; toch kunnen beide ziekten aan denzelfden hoef voorkomen zonder dat de een het gevolg van de ander is. Als behandelingsmethoden voor hoefkanker geeft schrijver aan een operatieve en een door middel van geneesmiddelen, waarbij hij den nadruk legt op den controle welke bij de behandeling van heel veel belang is. Op de vraag of de hoefsmid de behandeling van hoefkanker zal overnemen, antwoordt hij dat hij wettelijk hiertoe niet bevoegd is, doch wanneer men een minder eng gezichtspunt inneemt, antwoordt hij bevestigend. Er zijn toch vele praktiseerende dierenartsen die de behandeling door gebrek aan tijd als anderzins gaarne overlaten, doch de hoefsmid moet dan aan het einde van de behandeling de instrumenten die hij gebruikt heeft, ter dege uitko;en. Met deze ziekte is het van belang

dat en de hoefsmid en de paardeneigenaar het ontstaan spoedig opmerken en alzoo een vroegtijdige behandeling kunnen doen instellen.

— De Belgische Hoefsmid geeft een artikel over „*Beslag en Krammen*”, en bespreekt eerst de beslagmethoden om het paard te benutten op glibberige wegen, zooals b.v. gutta percha, rubber, geperst papier, ritsijzers, ijzers met tanden, met uitsteeksels en leemten, gootijzers met geteerd koord, caoutchouc kurk en leder. Van de gummizolen luidt het oordeel als volgt: „De gummizolen worden in Brussel veel gebruikt. Maar zoo deze toestellen werkelijk het uitschuiven vermijden, verpletteren en verweeken zij den straal, het belangrijk middenorgaan van de ondervlakte van den voet: zij kosten duur en zijn niet sterk of duurzaam.” Daarna wordt het „ijbsbeslag” besproken en als zoodanig worden aanbevolen de kalkoenen van Neuss als de beste.

Het Februari-nummer geeft zeer goede afbeeldingen van het z.g. *koopmansbeslag* met de nadeelen die hiernit voor den hoof het gevolg zijn. Het zijn smalle, dikke ijzers z.g. koopmansijzers, die den wand verpletteren en afbrokkelen en de natuurlijke stelling van den voet geheel bederven.

— De Deutsche Hoefsmid geeft van de hand van Dr. Johannes Bruhnke een beschrijving van de *hoeflederhuid* bij normale en abnormale hoeven. Hij behandelt eerst de normale voor- en achterhoef en daarna beschrijft hij de veranderingen bij hoornscheuren in den zijwand, bij een bodem-nauwe achterhoef, bij klemhoef en bij hoefbevangenschap.

Dr. Martell uit Berlijn behandelt de *afstamming van het paard*. In Amerika heeft, zoowel in Noord- als in Zuid-Amerika, het paard in oeroude tijden bestaan, doch is om niet verklaarde redenen uitgestorven, zoodat bij de ontdekking van Amerika door Columbus geen paarden werden aangetroffen en deze door de Spanjaarden aldaar zijn ingevoerd. De z.g. wilde paarden in Amerika, die in de Pampa's leven, zijn dan ook slechts afstammelingen van verwilderde Europeesche paarden. Zoo werden b.v. in de 16e eeuw vele tamme paarden in Buenos Aires achtergelaten die zich daar snel verwilderden en vermeerderden. Deze paarden werden een ware plaag oodat in 1865 de regering te Buenos Aires gelastte dat binnen 4 jaren alle wilde paarden zouden worden vernietigd, hetgeen dan ook vrijwel tot uitroeijing leidde en er slechts in Patagonië nu nog troepen wilde paarden voorkomen. In het jaar 1879 ontdekte de Rus Przewalki bij de Kirgiezen in Midden-Azië een wild paard en dit paard, dat naar dezen Rus genoemd werd, beschouwt men als den stamvader van het Europeesche paard. Het is ter grootte van een ponnie, bruin of vaal van kleur, met donkere ondervoeten en kleine ooren. De manen staan rechtop en zijn van tweecërlei kleur, de buitenste haren zijn bruin en in het midden is het haar zwart en dit zet zich over den rug voort. Het wilde paard leeft in kleine kudden onder aanvoering van een hengst, het lijkt veel op het getemde paard van de Mongolen. Voordat het paard tot huisdier was getemd, werden de wilde paarden als voedsel door den mensch gebruikt. Frank heeft een indeeling voor de paardenrassen gegeven en onderscheidt twee groote groepen, de koudbloed- en de warmbloedpaarden. Als koudbloedpaard is de Belg het hoofdtype, dus de zware lichaamsbouw komt hierbij op den voorgrond, terwijl voor de warmbloed-

rassen Azië de bakermat is. In Europa is het paard als huisdier terug te brengen tot het bronzen tijdperk en het is bekend dat de oude Galliërs het paard heel hoog schatten en het een schutsgodin Epona toeschreven. De groote paardenstapel van de Galliërs blijkt ook wel hieruit, dat zij in 280 jaar v. Chr. met 60000 ruiters een inval in Griekenland deden. Ook Spanje had in de oudheid een groote paardenstapel en de Romeinen vulden hunne ruitertijen geregeld uit Spanje aan. De Romeinen gebruikten groote zware paarden, hetgeen noodig was voor de oorlogsuitrusting van de ruiters. Later werd dit nog sterker en in de middeleeuwen hadden de gepantserde ridders alleen zeer groote en sterke paarden noodig. Toen de Klein-Aziatische rijken Assyrië, Perzië en Babylonië ten onder gingen, verviel ook de op hoogen trap staande paardenfokkerij aldaar; later is het Arabische paard daar verspreid en heeft dit ook in Europa den grondslag gelegd voor de warmbloedfokkerij.

— In de Zwitsersche Hoefsmid geeft de onderwijzer in practisch hoefbeslag E. Lehmann uit Bern een verhandeling over het *winterbeslag* met schroeven en met stiften, waarbij hij o.a. zegt dat het aanbeveling verdient om de winterijzers zelf te smeden, daar in een handgesmeed ijzer de schroef- of stiftgaten sterker zijn dan in een fabrieksijzer. Hij waarschuwt tegen de fout die door zoo vele paardenverbruikers wordt gemaakt, n.l. om de kalkoenen in den toon uit te schroeven en zegt dat het veel beter is voor de pezen en banden wanneer een oude stoot weer wordt ingezet en daarbij nieuwe kalkoenen aan de takken worden gebruikt. Het ijzer zal dan niet zoo gauw los gaan zitten en de nagelkoppen breken niet zoo licht af, hetgeen anders ten onrechte aan den hoefsmid of aan een slechte qualiteit van de nagels wordt geweten. F. Schwerdimann geeft aan de hand van eenige afbeeldingen een beschrijving van houten en ijzeren sandalen, zooals hier te lande in de veenstreken gebruikt worden onder den naam van „trippen”.

Dr. E. Hirt beschrijft de betonwegbedekking voor de paardentractie en neemt als voorbeeld den weg van Brugg naar Schinznach waarop proeven zijn genomen; de conclusies zijn: te afzonderlijk en in groepen zijn paarden over dezen weg gegaan, met en zonder kalkoenen, bij nat en droog weer, en geen enkel paard is uitgeleden, laat staan gevallen. Zelfs bij nat weer kon men van draf direct inhouden tot stilstaan, zonder eenige onzekerheid te voelen.

2e. De betonwegen verkiezen de voorkeur boven asphaltwegen. Voor rijpaarden wordt de betonweg de meest aangename van alle moderne wegbedekkingen gevonden.

— De Duitsche Hoefsmid bevat een beschrijving van het *klaauwbeslag* en van de klauwsandalen, zooals die in Nederlandsch Indië in gebruik zijn, van de hand van prof. dr. Kroon uit Utrecht, 11 afbeeldingen verduidelijken den tekst.

Dr. W. Rieck uit Berlijn beschrijft de geschiedenis van het klauwbeslag. Omtrent den oorsprong weet men niets, doch in 1000 n. Chr. was het reeds in gebruik. Aan de kruistochten dankt men de invoering van het klauwbeslag in Europa, het werd door de Fransche kruisvaarders na terugkomst uit Palestina het eerst toegepast en zoo verspreidde het zich geleidelijk over de

landen waar men met ossen werkte. — Verder is het geheele Januari nummer aan klauwbeslag gewijd, Dr. Mazanec uit Weenen geeft een beschrijving met Röntgenfoto's van normale klauwen en van afwijkende vormen, terwijl Dr. Hermann Krafft uit Rosenau in Roemenië het klauwbeslag in Zevenbergen beschrijft, hetgeen ook door talrijke foto's wordt opgeluisterd. (Hierop wordt nader teruggekomen).

VARIA.

Onder dit hoofd vonden we in het nummer van 15 Febr. l.l. een berichtje over vaste stoot en kalkoenen. Het werd ingeleid met de woorden: „Niet met den tijd meegegaan!”

Accoord, doch is het wèl met den tijd meegegaan als onze paarden überhaupt op die uitsteeksels loopen, terwijl deze (uitgezonderd voor gladheid in den winter) volstrekt overbodig en daarbij hoogst schadelijk zijn, zoowel voor het paard zelf als voor het wegdek.

Onlangs vernamen we, dat een Laboratoriumproef had uitgemaakt, dat het nadeel van de kalkoenen *dus* niet zoo groot was als vroeger wel eens was aangenomen.

Nogmaals accoord, doch een laboratorium is geen werk-bodem en het contrôle-instrument geen wegdek.

Hoe buitengewoon leerrijk en dus interessant elke proef moge zijn, genomen op wetenschappelijk standpunt, op streng wetenschappelijke wijze en met wetenschappelijk doel, de praktijk van het dagelijksch leven werke nu eenmaal met geheel andere middelen en in gansch andere omstandigheden.

Ik hoop dan ook, dat met den grootsten eerbied voor de wetenschap en hare verdienste voor theorie en praktijk, niettemin de *paardengebruiker* hier te lande nog moge besluiten, de proef eens te nemen (meer niet voorloopig) met hetgeen in groote paardencentra met duizende dieren en deugdelijk bevonden door honderde practici, proefondervindelijk probaat is bewezen te zijn — t.w. *geen stoot en geen kalkoenen*, en al zeer zeker niet op z.g. „gesloten” wegdek!

Woeste Hoeve, Maart '29. □

— Engeland heeft besloten de cavalerie niet verder in te krimpen daar door de uitvinding van nieuw afweergeschut voor tanks, de gevechtswaarde der tanks twijfelachtig wordt.

— *Gemakkelijk zagen van smeedijzer en -staal.* Het zagen van smeedijzer en -staal wordt vergemakkelijkt, wanneer men smeert met zeepwater of boorolie. Hierdoor laten de spanen gemakkelijker los, de wrijving vermindert en de zaagbladen slijten niet zoo snel. Hetzelfde resultaat wordt bereikt, dat men kent bij het draaien en boren van smeedijzer en -staal, waarbij het metaal ook door smeren met zeepwater of boorolie gemakkelijker is te bewerken.

(N. R. C.)

— *Een nieuwe bekistingsnagel.* In Amerika wordt een nieuwe nagel in den handel gebracht, die vooral voor bekistingen wordt toegepast en verder overal waar de nagels slechts tijdelijk dienst doen en dus weer worden verwijderd. De nagel heeft twee koppen. De onderste plaatvormige kop drukt bij het indrijven op het hout en verhindert dat een hamerslag, hoe zwaar ook, den

nagel verder in het hout doet dringen. De bovenste kop heeft den gangbaren vorm en de gangbare afmetingen en komt ten allen tijde boven het hout uit, zoodat verwijderen met een tang gemakkelijk is. Het ontkisten wordt hierdoor zeer vergemakkelijkt, terwijl de bekisting tevens minder zal worden beschadigd dan bij gebruik van gewone nagels. In het algemeen zal dus door het gebruik van dit nageltype besparing worden bereikt. (Idem)

— *Een nieuwe kachel voor het droogstoken van gebouwen.* Vroeger maakten we reeds melding van de nieuwe methode (systeem Wagner) voor droogstoken van nieuwe gebouwen. Thans komt weer de fa. Mueller te Eisenach met een andere methode, die aansluit aan de oudste, volgens welke open cokesvuren werden gestookt. Een open cokesvuur maakt de lucht sterk koolzuurhoudend en is daardoor bevorderlijk aan de vorming van koolzure kalk. De vochtigheid van een nieuw huis wordt n.l. in hoofdzaak veroorzaakt door het aanzienlijke watergehalte van metselsteen en metselspecie en door de omzetting der hierin aanwezige gebluschte kalk in koolzure kalk.

Het systeem Mueller bestaat daarin, dat aan de tot droging gebruikte lucht voor de verwarming de vochtigheid langs chemischen weg wordt onttrokken. Door het vocht aan de lucht te onttrekken wordt bereikt, dat deze verwarmd de in het gebouw aanwezige vochtigheid in verhoogde mate opneemt. Boven den cokeskorf is een muts of kap aangebracht met een afvoer naar den schoorsteen. De warmteontwikkeling wordt daardoor aanmerkelijk verhoogd en gelijktijdig wordt vermeden dat het zich bij de verbranding vormende water in het vertrek treedt. De kap is gemaakt met een dubbelen wand. De luchtruimte tusschen beide wanden is langs de onderzijde van de kap met à jour bewerkt plaatijzer afgesloten. Hierachter zijn hygroscopische stoffen aangebracht. Inwendig is de kap zoodanig geconstrueerd, dat een zoo groot mogelijk oppervlak (6.75 M²) door de warmtegassen omspoeld wordt. De lucht wordt beneden aangezogen, stroomt door de hygroscopische stoffen, waarin zij het vocht achterlaat. In drogen toestand wordt deze lucht door de sterk verhitte binnenmantel van de kap verwarmd en treedt dus warm en droog aan de bovenzijde van de kap door de ringvormig om den schoorsteen aangebrachte openingen in het gebouw. Het resultaat met deze kachels moet veel beter zijn dan met de gebruikelijke cokesvuren. (Idem).

— Op Jan. 1.1. was het 75 jaar geleden dat door wijlen *B. Wilton* aan de Baan te Rotterdam, een eenvoudig smederijtje werd opgericht, waaruit allengs de N.V. *Wiltons Machinefabriek en Scheepswerf*, een onderneming met een wereldreputatie, is gegroeid. In 1927 werd opdracht gegeven tot het afbouwen van het s.s. „Statendam”, het grootste schip der Nederlandsche koopvaardijvloot. Zoo werd o.a. in 1927 aan 3195 arbeiders in totaal f 5.024.000 arbeidsloon betaald, of gemiddeld f 1572, tegen onderscheidenlijk 616, f 494.000 en f 800 in 1903.

Begin Februari heeft op de werf der firma te Schiedam de onthulling plaats gehad van het monument, dat de arbeiders ter gelegenheid van 't 75-jarig jubileum aan de directie hebben aangeboden. Het monument geeft een symbolische voorstelling van het bedrijf. Naast den hoogen fabriekstoren is de aardbol afgebeeld als symbool van de wereldreputatie.

A397 Lt.



Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in prachtich hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—

voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huut, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

I N H O U D.

Brokkelige hoeven — Het voorbereidend onderricht in hoefbeslag — Wedstrijden in hoefbeslag — Hoefbeslag — De paardenhandel in Zwitserland — Korte mededeelingen — Varia — Advertentiën.

BROKKELIGE HOEVEN.

Het zal zoo ongeveer een 35-tal jaren reeds geleden zijn, dat in het Leger turfstrooisel in beproeving genomen werd als rustbed voor de paarden. De proef duurde, naar ik meen, wel enkele jaren vooraleer het turfstrooisel voor goed werd ingevoerd.

Het had destijds vele vóórstanders, doch ook evenveel hardnekkige tegenstanders. Eén van de redenen van den tegenstand was gelegen in de bewering, dat turfstrooisel een nadeeligen invloed zou uitoefenen op de hoedanigheid van het hoorn van den hoef, waardoor o.a. brokkelige hoeven zouden ontstaan. De vóórstanders betoogden m.i. terecht, dat turfstrooisel geen nadeeligen, integendeel een gunstigen invloed op de hoeven uitoefende, indien maar gezorgd werd, dat het turfbed goed werd onderhouden, de hoeveelheid turfstrooisel voor den eersten aanleg en voor het onderhoud ruim voldoende was, de hoedanigheid van het turfstrooisel goed was en vooral natte plaatsen geregeld werden uitgestoken en verwijderd.

Sedert dien is de tegenstand tegen het gebruik van turfstrooisel grotendeels gebroken en wel op grond van de navolgende ervaringen:

Ie. In stallen waar het turfstrooisel in ruime hoeveelheid toepassing vindt, wordt de urine gebonden, waardoor de in te ademen lucht vrij blijft van ammoniakdampen, wat voor de paarden en voor het in de stallen verblijvend personeel van beteekenis is, terwijl ook prikkeling van de oogen niet plaats heeft.

Wordt uitsluitend stroo als rustbed gebruikt, dan is deze gunstige toestand zelden in voldoende mate te bereiken, vooral niet in het ongunstige jaargetijde, wanneer deuren en ramen vaak zooveel mogelijk gesloten worden

BIBLIOTHEEK DER RIJKSUNIVERSITEIT

17. APR. 1929

gehouden ter wille van het in de stallen verblijvend personeel zelf. Deze ondervinding kan men mede opdoen, wanneer men bij nacht en ontijd de stallen moet bezoeken, waar een rustbed uitsluitend van stroo gebruikt wordt, zelfs wanneer dit rustbed in goeden toestand verkeert. Een turfbed, waarop een stroobed gelegd is, komt aan dit bezwaar weliswaar tegemoet, doch is niet gemakkelijk voortdurend in goeden staat te houden.

2e. Een bed van stroo is voor de paarden niet warmer dan een bed van turfstrooisel. Sommigen houden daarom ten onrechte vast aan een stroobed voor den wintertijd.

3e. De vele maagovervullingen en daarmee gepaard gaande koliekverschijnselen tengevolge van het eten van veel, vaak vuil, stroo, komen bij turfstrooisel in veel mindere mate voor.

4e. Schurft aan de onderbeenen komt bij het staan op turfstrooisel minder voor dan wanneer het rustbed uit stroo bestaat. (In het veegsel der fouragezolders konden microscopisch weleens schurftmijten worden aangetoond, niet de schurftmijten, welke over het geheele lichaam kunnen voorkomen en eene vaak moeilijk te genezen huidziekte veroorzaken, doch de meestal goedaardige beenschurftmijten, welke gemakkelijk te bestrijden zijn).

5e. Hetzelfde geldt voor het aantal gevallen van „rotte” stralen. Tengevolge van het indringen en schuren van turfdeelen in en tegen den straal van den hoof, heeft de straal kans droger te blijven en meer gereinigd te worden dan bij het staan op stroo.

6e. Vele nauwe hoeven worden op turfstrooisel wijder. De smid, die geregeld dezelfde en vele paarden beslaat, zal die ondervinding meermalen hebben opgedaan bij de vernieuwing van het beslag, wanneer de paarden bij den overgang van de winter- in de zomerperiode van de paillasse op turfstrooisel werden geplaatst.

Desniettegenstaande zijn er nog wel vóórstanders gebleven van de eigenlijke ouderwetsche vaste of losse paillasse, het rustbed van stroo. Zij beweren, en niet ten onrechte, dat hun paarden, omdat zij van het stroo eten er beter uitzien. (Dikwijls blijkt des ochtends de geheele paillasse in de paardenmagen verdwenen te zijn!). Ook vervelen de paarden zich niet zoozeer, vechten niet met de buurpaarden, slaan minder, leeren niet windzuigen, kribbe-bijten en weven. Die bewering is zeker niet geheel weg te redeneeren. Paarden, welke op turfstrooisel staan, juist voldoende haver en hooi krijgen en het grootste gedeelte van den dag op stal staan, dienen derhalve aanvulling te krijgen door hun buiten de voedertijden stroo in de ruif te geven.

Het wordt ook wetenschappelijk aangenomen, dat stroo, alhoewel het uit zichzelf weinig voedende waarde heeft, toch als bijvoeder de omzetting en uitbuiting van haver en hooi bevordert, omdat het door zijn massa prikkelt en aldus de afscheiding der digestiesappen aanzet, waar dit niet voldoende geschiedt bij een eenigszins beperkt rantsoen haver en hooi. Ook de buikomvang neemt eenigszins toe, waardoor het uiterlijk van het paard dan tevens kan verbeteren.

On nu na deze zijdelingsche uitweiding over turfstrooisel tot de „brokkelige hoeven” terug te keeren, moge de volgende ervaring tot leering strekken: Brokkelige hoeven kwamen in vroeger jaren bij vele escadrons en batte-

rijen van ons Leger steeds in meer of minder groot aantal voor, veel meer dan in latere jaren en dan thans het geval is. De oorzaak daarvan kan aan verschillende omstandigheden worden toegeschreven. In zeker garnizoen echter, waar twee bereden troependeelen gelegerd waren, kwam bij het eene troependeel geen of slechts een enkel geval van brokkelige hoeven voor, terwijl bij het andere troependeel het aantal schrikbarend was, zóó erg zelfs, dat de marschvaardigheid er onder leed. Paarden kwamen herhaaldelijk zonder ijzers thuis, moesten dikwijls opnieuw vóór hun tijd beslagen worden, werden ten slotte kreupel of konden geen ijzers meer ondergelegd worden omdat er geen voldoende hoorn ter bevestiging meer aanwezig was. Zulke paarden vielen dus uit, bleven dag in dag uit op stal staan of werden naar de weide gezonden. Zij werden dik, geraakten uit den getrainden lichaams-toestand en konden eerst na maanden weer worden beslagen en in dienst worden gesteld.

Hier werd ook wederom de schuld op het turfstrooisel gegooid. Ook het natte weer, de drukke dienst, de harde wegen en de vochtige stalbodem werden beurtelings ter verontschuldiging aangevoerd. Bij het andere troependeel ter plaatse had men echter geen moeilijkheid met de hoeven.

Wat was nu het geval. De smid van het ongelukkige troependeel was een goed vakman, maar wat zenuwachtig, had eenige malen een paard door vernageling of te vette nageling wat kreupel gemaakt, wat den besten kan overkomen, en was daarvoor van alle zijden zeer onvriendelijk aangekeken, laten wij maar zeggen. Het gevolg was, dat de smid, alhoewel een goed vakman zijnde, angstig werd en ten einde aan dien gemoedstoestand te ontkomen nu alle ijzers te mager ging stampen. Vernageling kwam nu niet meer voor, doch in den loop van eenige maanden werden de wanden der hoeven bij vele paarden stuk genageld, omdat de nagels thans midden in den harden draagrand in plaats van in de zachte witte lijn werden aangezet. Na eenigen tijd zat het troependeel dik in de brokkelige hoeven en was zijn marschvaardigheid zeer verminderd.

Omdat bij het beslagen paard niet in het oog viel, dat de nagels op de verkeerde plaats werden ingeslagen, bleef deze ongerechtigheid langen tijd voortbestaan, alvorens het vermoeden opkwam en een onderzoek in de smederij zelf werd ingesteld bij de afneming der oude ijzers. De gemaakte fout viel nu duidelijk in het oog, alle nagelgaten zaten geheel buiten de witte lijn. Thans trokken ook bij de beslagen paarden de randstandige nagelkoppen, de schrale stamping der nagelgaten de aandacht. De oorzaak der brokkelige hoeven was hiermede gevonden en de aanwijzing voor de toekomstige genezing gegeven.

Want allerlei zalven en smeersels helpen bij brokkelige hoeven niemandal, al kan het zijn nut hebben, de afgebrokkelde gedeelten van den hoornwand te bedekken met kunsthoorn (dat er meestal spoedig weer uitvalt!), te bestrijken met vaseline of nog beter met wat bruine teer tegen de vochtigheid en de natheid.

Brokkelige hoeven genezen alleen door groeiing van gezond, vast hoorn van uit den kroonrand naar beneden en tegelijk hiermede door het weggappen van het door de nagels stukgeslagen of op andere wijze afgebroken

en waar aan de Ambachtsschool zulk een schitterende gelegenheid bestaat om deze lessen te doen geven, steeds voldoende deelname voor dit onderricht gevonden worden.

Getracht zal nu worden om dit jaar direct na den zomer (b.v. begin September) alsnog een cursus tot stand te brengen. Deze zou dan eventueel nog juist kunnen aansluiten bij een landbouw cursus Ie jaar, die dan in December zou kunnen aanvangen. Het bestuur van de Smedenpatroonsvereniging St. Eloy zal zich daartoe tijdig per circulaire wenden tot alle patroons in Breda e.o. (dit laatste ruim genomen) en meent daarmede meer succes te zullen hebben, dan met advertenties e.d., zooals thans geschiedde.

Laat ons hopen, dat zulks inderdaad het geval zal blijken te zijn en dat de patroons ook mogen inzien, dat goed onderlegd personeel voor hen veel waard is en de cursisten ook begrijpen, dat het met goed gevolg medemaken van zulk een voorbereidenden cursus hun kans op plaatsing verhoogt en al direct een aanbeveling is en hen ook het verder onderwijs voor het bemachtigen van het Rijksdiploma zeer vergemakkelijkt.

Breda, Maart 1929.

T. D. S.

WEDSTRIJDEN IN HOEFBESLAG.

Het artikel over „Wedstrijden in hoefbeslag” van den heer G. H., opgenomen in „Ons Paard” (eveneens in de Maart-aflevering van „De Hoefsmid”) zal naar wij hopen de aandacht hebben getrokken van alle landelijke ruiters.

Goed hoefbeslag, hoe dikwijls wezen we er niet reeds op, is een levenskwestie voor den paardenhouder-verbruiker en zeer zeker voor den landelijken ruiter, die nog geheel andere eischen aan zijn paard stelt.

En nu is het helaas ook waar dat er vele hoefsmeden zijn die er zich met een „Jantje van Leiden” afmaken bij het beslaan van paarden onder de mededeeling dat zij rationeel hoefbeslag niet voor een lagen prijs kunnen leveren. Maar aan wie hier de schuld? . . . Toch zeker niet aan die smeden in de eerste plaats. Allereerst zijn de hoofdschuldigen die paardengebruikers en -houders die er zelf geen belang meer in stellen en wel voortdurend er over klagen dat het hoefbeslag veel te duur is. Zij weten echter niet of willen het niet weten dat voorkomen beter dan genezen is en als zij zich dan eens goed ervan overtuigden hoeveel vakkennis het vereischt een goed ijzer te maken en onder te leggen en hoeveel er van een smid geëischt wordt om paarden met afwijkende standen en gangen te behandelen, dan zouden zij over den prijs wel heen kunnen stappen, gedachtig aan het woord van den Engelschman „No foot, no horse” (Geen paard zonder goede hoeven).

Ook is het reeds in de practijk gebleken dat landelijke ruiters die bij het theoretische onderricht ook het hoefbeslag hadden behandeld bij den smid komende alle aandacht aan zijn werk gingen schenken met het gevolg dat de man er weer plezier in kreeg en zij samen over eventueel aan te brengen afwijkend beslag gingen praten. Dat moedigt aan en is in het voordeel van den paardengebruiker.

In bedoeld artikel dan wordt een beroep gedaan op U landelijke ruiters en

instructeurs. Tracht daarom zooveel mogelijk met de hoefsmeden in contact te komen. Vraagt hen eens om „modelijzers” voor alle mogelijke gangen en standen. Vraagt hen eens een demonstratie te geven zooals in genoemd artikel aangegeven. En stelt dan zelf belang in hun werk aan Uw paarden verricht. Blijft er bij staan en . . . vraagt. Het komt Uw paarden en U zelf ten goede. Ook zal de hoefsmid gaarne bereid zijn U te waarschuwen wanneer hij eens een „mooi geval” onderhanden krijgt, b.v. behandeling van een paard met straalkanker (dus onderleggen b.v. van een verbandijzer of balkijzer), van paarden die slepen of sterk afwijkenden stand hebben of wel van dravers, die juist heel wijd moeten gaan en dan eveneens afwijkend beslag krijgen.

De verstandhouding tusschen smid en landelijken ruiter kan nooit goed genoeg zijn. Interesseert U zich voor den hoefsmid en hij zal zich zonder twijfel voor Uwe rijvereeniging interesseeren. Beiden hebben belangen-gemeenschap.

Sl.

HOEFBESLAG. *

Zooals bekend zijn er gedurende vele jaren reeds door de regeering belangrijke maatregelen genomen ter verbetering van het hoefbeslag, resp. van de belangen van de paardenfokkerij. Werden er voorheen, na het volgen van een cursus in hoefbeslag, ingesteld door landbouw- en andere organisaties, met financieelen steun van rijkswegen, getuigschriften uitgereikt aan hen die met goed- of voldoende resultaat den cursus hadden gevolgd, thans is dat anders geregeld. Het rijk heeft zich het recht van afgifte der diploma's voorbehouden door het instellen van een examen, ter verkrijging van een rijksdiploma als hoefsmid, waaraan alleen zij kunnen deelnemen, die met goed gevolg een cursus gevolgd of een daarmee gelijk gestelde vakopleiding hebben genoten.

In den laatsten tijd tracht men het succes van deze cursussen nog te vergrooten door z.g. voorbereidende cursussen, waar de leerlingen geoefend worden in het maken van gewone hoefijzers, opdat wanneer zij op den feitelijken cursus in hoefbeslag werden toegelaten, zij meer tijd disponibel hebben voor het bewerken en beslaan van gezonde en zieke hoeven en het beslag van het levende paard, *zonder* en *met* afwijkende hoefvormen, standen en gangen.

De bewijzen zijn geleverd, dat op goed georganiseerde cursussen, met goede leerkrachten, bekwame hoefsmeden kunnen worden gerecruiteerd, nadat zij gedurende een jaar een opleidingscursus te Utrecht (één dag per week) hebben gevolgd en daarna het vereischte examen hebben afgelegd. Het meerendeel van die smeden met rijksdiploma voor hoefsmid, vestigt zich in stad en land als vakman. Sedert 1919 is er aan honderden smeden het rijksdiploma uitgereikt en men zou tot de conclusie moeten komen, dat, in verband met den achteruitgang van den paardenstapel, de ambitie voor het verkrijgen van het rijksdiploma zachtjes aan zou verminderen. Dit is echter geenszins het geval en voor vele cursussen melden zich telkenjare nog meer deelnemers aan dan er plaatsen beschikbaar zijn, terwijl er tevens meer

* Overgenomen uit „Ons Paard”, No. 1 1929. *Red.*

cursussen worden in 't leven geroepen en wel hoofdzakelijk op het platteland. Op zichzelf is dit een gunstig verschijnsel en zou logisch als gevolg moeten hebben, dat zoo langzamerhand ook het paardenbeslag aan de te verwachten eischen zou kunnen voldoen. Helaas is dit nog niet het geval. Zoowel in het gewone gebruik, bij keuringen, tentoonstellingen, concoursen, enz. zien wij nog te dikwijls, dat er aan de doelmatigheid van het beslag veel ontbreekt. Wanneer bijna overal in den lande smeden met rijksdiploma gevestigd zijn, wanneer zij werkelijk goed aan de eischen van het examen hebben voldaan en dus verondersteld mag worden, dat zij bekwaam zijn voor hun vak, dan moest zoo iets niet plaats hebben. De bedoeling wordt dan niet bereikt; de belangrijke kosten door het rijk aan de opleiding der smeden besteed, wordt dan niet gecompenseerd door de voordeelen welke de paardenhouderij daarvan trekt.

Er schuilen dus nog fouten! De opleiding kan onvoldoende zijn, doch het logisch gevolg daarvan is: *niet slagen bij het examen*. Wel is de mogelijkheid niet uitgesloten, dat, inder bijzonder gunstige omstandigheden voor den candidaat een diploma wordt uitgereikt, zonder dat hij den naam van bruikbaar of bekwaam hoefsmid verdient. In dit verband zou kunnen worden gewezen op de beoordeeling van het praktische werk op het examen, in verband met den daarvoor benodigden tijd. In 't algemeen wordt er te lang gewerkt aan de gegeven opdrachten, een tijd welke de smeden daaraan in hun bedrijf niet kunnen en zullen besteden. Kunnen zij het dan niet vlugger doen? Zeker wel — er moet rekening worden gehouden met het feit, dat de jonge mannen geen examenmaniakken zijn, dat zij werken in een vreemde omgeving, dat zij bang zijn het werk niet mooi genoeg te zullen afleveren; daarom snijden, krabben, vijlen, smeden en passen ze dikwijls meer dan voor een practischen hoefsmid oorbaar is. Toch wijst het lange werken ook wel op gebrek aan zelfvertrouwen en wanneer dezulken bij geluk slagen, dan is daarvan niet altijd veel te verwachten. 't Kan zijn dat zij, met volle ambitie voor het vak, zich verder oefenen en bekwamen, zoodat alles terecht komt. Meenen zij echter met het diploma den maarschalkstaf behaald te hebben en is alleen het diploma doel geweest, dan kunnen wij dezen gerust uitschakelen uit het factorencomplex, dat kan bijdragen tot bevordering van de oeconomische paardenhouderij.

Ook de verhouding waarin de geslaagde jonge man, na volbracht examen, geplaatst wordt, zal van veel invloed zijn op z'n verdere prestaties als hoefsmid. Is hij gevestigd hoefsmid? Werkt hij bij zijn vader, bij een patroon? Geeft hij zich zelf of geven z'n vader, en zijn patroon hem den noodigen tijd goed werk te leveren? Is er appreciatie van de zijde der patroons en van de paardenhouders? Willen deze zich aan zijn inzichten onderwerpen of wenschen zij zelf invloed op het te bezigen beslag uit te oefenen? Wordt het werk behoorlijk betaald? Hiermee in verband staat de groote neiging meer en meer gebruik te maken van de machinale- of z.g. fabrieksijzers. Deze worden voor een prijs aangeboden — zoo laag — dat het den smid schier onmogelijk is voor dien prijs zelf een hoefijzer te maken, zelfs al heeft hij daarin een groote vaardigheid verkregen. Het natuurlijk gevolg is: machinale ijzers gebruiken. Deze zijn echter zeer uiteenlopend wat de praktische bruik-

baarheid betreft; doch gesteld al, dat de beste onder deze gekozen worden, dan blijft nog steeds het uniforme model en dito afwerking een bezwaar om ze bij de uiteenlopende hoofvormen met volledige doelmatigheid te kunnen gebruiken. Vooral bij afwijkende hoofvormen standen en gangen, waarbij het beslag bijzondere eischen stelt, loopt men met fabrieksijzers vast en wanneer den smid, door het niet onderhouden van het ijzers maken, de noodige routine daarin gaat ontbreken, zal hij geen bijzonder groote neiging hebben voor deze afwijkingen het passende ijzer, dat, om te maken, meer vaardigheid eischt dan een normaal ijzer, zelf te smeden en hij vervalt zoo gemakkelijk in de sleur der uniformiteit ten opzichte van het beslag.

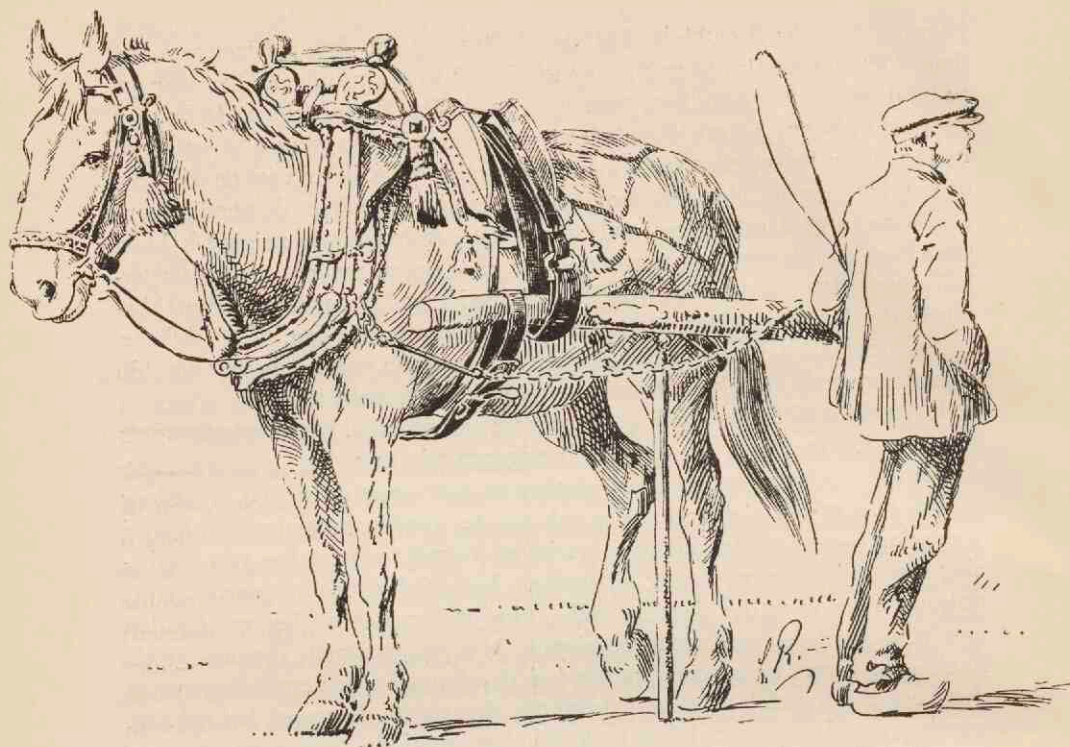
Ook het stellen van bepaalde eischen ten opzichte van het beslag door de eigenaars van de betrokken paarden, verhindert den smid dikwijls z'n kennen en kunnen tot uiting te brengen. Dat moest niet zoo zijn! De paardenhouders moeten zich onderwerpen aan de beslagmethode van den „zijn vak verstaanden” hoefsmid en hem geen eischen te dien opzichte stellen, waardoor hij kans loopt als niet deskundig vakman te worden beoordeeld of — bij weigering — een goeden klant te verliezen. Vooral ten opzichte van het beslag met kalkoenijzers, beslag bij strijken, beslag bij concours-paarden enz., ontmoet men vaak die eischen, welke dikwijls berusten op het vasthouden aan verouderde en verkeerde begrippen. Men vergete niet, dat het goede hoofbeslag berust op speciale kennis van den bouw en de verrichtingen van den hoof, dat het zich moet aanpassen aan den stand, den gang, het gebruik van het paard voor verschillende doeleinden op allerlei wegen, en dat deze kennis niet van hooren zeggen of door eigen denkbeelden en veronderstellingen verkregen worden, niet ieder paardenkenner den hoefsmid aanwijzingen kan geven; dat ook ten opzichte van eischen en afwijkingen moeilijk vaste regels kunnen worden vastgesteld, doch dat ieder paard individueel moet worden behandeld. Zoo zal b.v. het gebruik van zware ijzers niet voor ieder concourspaard aangewezen zijn en zoo *al* zware ijzers moeten worden gegeven, is het nog niet altijd 't zelfde *waar* de verzwaarde gedeelten moeten worden aangebracht. En zoo is er veel meer! Het moet de taak van den smid zijn, zich daaromtrent te oriënteren en daarom is voor hem de studie van het paard, z'n standen en gangen van groot belang.

K r o e s .

DE PAARDENHANDEL IN ZWITSERLAND.

Een medewerker van „Ons Paard” beantwoordde onlangs in genoemd blad de vraag „*Waarvoor heeft men paarden noodig?*” als volgt:

Zooals overal in andere landen gaat ook in Zwitserland de paardenhandel niet naar wensch en wordt er door de diverse handelaren dan ook nog al geklaagd, dat er niet veel te verdienen valt. Nu zijn de prijzen der paarden aldaar, bij Holland vergeleken, niet laag; een goed 4- à 5-jarig paard kost van 1300 tot 1400 franc en dit zijn dan maar „middel”-paarden, doch de omzet is te klein. Slechts de landbouwer gebruikt nog paarden; in de steden is alles door auto's vervangen. In Luzern was voor den oorlog een expeditie-ondernemer, die 100 paarden had; thans heeft hij er nog 4. Men ziet dan ook in de



Het Limburgsche paard met het volledige zoo bijzonder mooie tuig.

steden bijna geen paarden meer. Toch worden er in Zwitserland een groot aantal ingevoerd, waarvan Frankrijk wel de meeste levert. Verder komen er paarden uit Hongarije en Holland. Over het Hollandsche paard hoort men bijna overal dezelfde klachten. Ten eerste dat de meeste zeer dom in het tuig zijn en ten tweede dat ze zoo spoedig vermageren. Dit is het geval niet met de andere ingevoerde paardensoorten; deze houden zich beter. De oorzaak, dat de Hollandsche paarden trager worden, ligt hierin, dat de paarden bij ons in het land loopen en daar vleesch krijgen door het beste gras. Zulke paarden vallen af, wanneer zij dienst moeten doen; er zit geen haver in. Ook des winters wordt een paard bij ons met alle kunstmiddelen in conditie gebracht en wordt haver bijna in het geheel niet of matig gevoederd. In het gebruik vallen dus onze paarden niet mede en eerst na een langen tijd zijn de dieren in staat hun geregeld werk te verrichten.

Toevalligerwijs reisde ik met een heer, die medebezitter was van een groot hotel in Andermatt. Deze heer had dien dag bij een handelaar te Luzern 6 paarden gekocht voor gemiddeld 1350 franc per stuk. In totaal had hij nu 13 paarden, doch na het winterseizoen, in April, verkoopt hij er weer 6 en houdt hij dan de andere den zomer door. Hij gebruikt deze paarden voor slede-tochten voor de gasten, die hij van het station Göschingen haalt en dan naar zijn hotel, dat op ongeveer 2300 Meter hoogte ligt, brengt. De sneeuw lag hier toen 2 M. 60 hoog en deze heer verzekerde mij, dat men de kwali-

teit van een paard eerst leert waardeeren in de sneeuw. Geregeld is daar lawine-gevaar en steeds wordt een paard los door de sneeuw gezonden. Er zijn paarden, die de lawines reeds bemerken voor de mensch er erg in heeft en dan trachten, of door terug te keeren, of door zich te haasten, aan het gevaar te ontkomen. Deze heer bezat, voor dat de Gotthardtunnel bestond, 130 paarden, waarmede hij de passagiers en de post van Göschingen geheel tot Chiasso vervoerde. Meermalen heeft hij paarden door lawines verloren een keer werden 9 paarden tegelijk door een lawine medegenomen; 6 paard den kreeg hij levend terug; de andere 3 waren dood. Soms heeft hij na uren graven in de sneeuw zijn paard nog levend kunnen bereiken. Het was zeer interessant om bedoelden heer over zijn bevindingen en gevaren en zijn omgang met paarden in het hooggebergte te hooren spreken.

KORTE MEDEDELINGEN.

— **Hoefsmidschool.** Met goed gevolg is het examen afgelegd en een diploma uitgereikt aan: A. S. Kranendonk te Maasdam, A. J. van den Berg te Zwolle, H. G. Heezen te Hengelo (G.), H. Tjabringa te Schildwolde, M. de Kunder te Haalen, J. van Dijk te Kampen, J. van Goor te Zuidwolde, J. P. A. Joppen te Steenberg, R. Stuulen te Weerdinge (gem. Emmen), D. J. Beltman te Lochem, K. Warringa te Bunderveen, G. J. Havikhorst te Borculo, P. Herskamp te Eesveen, J. Hilberts te Nieuwbuinen, A. Heida te Nijholdwolde. Zij zijn allen in het genot van onbepaald groot verlof gesteld.

Op 1 Mei a.s. vangt een nieuwe cursus aan met 16 dienstplichtigen der artillerie en 5 reserve-hoefsmeden.

— **Geslaagd in de maand Maart voor het Rijksdiploma te Utrecht:** D. Hendriks te Ederveen, W. v. d. Loo te Udenhout, J. W. J. van den Bosch te Nijkerk, H. Derks te Oudewater, J. H. Folmer te Linschoten, L. Kuiper te Houten, C. H. Prentz te Arnhem, W. Smeekens te Alphen (N. Br.), P. Schrauwen te Etten, B. Blacquièrre te Zwijndrecht, J. A. van Echteld te Werkhoven, Th. van Stuyvenberg te Tiel, W. van Setten te Scherpenzeel, K. Stam te Feyenoord, H. Priester te Winterswijk, E. A. Zuurveen te Deventer, I. de Leeuw te R'dam, B. van de Bie te Heenvliet, J. Abresch te Oude Tonge, M. P. Noordzij te Pernis, H. J. ter Welle te Haart, B. Eelderink te Hengelo, J. Smits te R'dam, W. D. Tuitert te Laren (G.).

— **Wetenswaardige data.** Aangezien onderscheidene hoefsmeden belang hebben waar en wanneer concoursen hippique en draverijen plaats vinden, geven we van de eerstvolgende hieronder de data:

Concoursen hippique: Meppel 25 April; Breda, Klaaswaal en Appingedam 9 Mei, Bergen-op-Zoom, Gorinchem en Eext 20 Mei; Wageningen 5 Juni, enz.

Draverijen: Hilversum 5 Mei; Duindigt, Drachten en Purmerend 9 Mei; Groningen en Rotterdam 12 Mei; Veendam en Alkmaar 20 Mei; Heerenveen 23 Mei; Heemstede 26 Mei, enz.

VARIA.

— **Paard en auto.** Ter gelegenheid van de te houden groote Jubileum-tentoonstelling van den *Shire* heeft de Voorzitter der Vereeniging, de heer

Walter Gilbey, een artikel het licht doen zien. Hierin zegt hij ook het volgende: de vrachten, welke een Shire kan verplaatsen zijn twee jaar geleden gedemonstreerd op een tentoonstelling, waarvoor een groote belangstelling bestond. Proeven van lateren datum zijn gehouden te Liverpool, de stad waar de Shire meer dan ergens anders wordt gebruikt. Uit die proeven is toen het volgende gebleken: de Shire kan gemakkelijk trekken een tweewieligen wagen geladen met drieduizend Kilogram, als tweespan 4 tot 5 ton; een vierwieligen wagen als eenspan, met $3\frac{1}{2}$ tot 5 ton en in het span met een last van 5 tot 10 ton. In verband met deze proeven en de eigen waarneming van den schrijver concludeert deze, dat in vele gevallen de zware Shire in de steden niet op volle kracht wordt gebruikt; er is op die wijze een verloren gaan van trekkracht. Het is zorgvuldig nagegaan, dat in menig vervoerbedrijf het paard veel oeconomischer is dan de motor. In een verschenen rapport van de Vereeniging van Paardengebruikers in Amerika is medegedeeld dat een vijftons-vrachtauto te New York in het werk per dag kost 28.80 dollars en voor gelijkwaardig werk met paardentractie 9.60 doll.! Dit is berekend naar een achturigen werkdag. Volgens deze opgave zou het verschil wel buitengewoon groot zijn!!

(u. „O n s P a a r d”).

— **Het paard in de drukke straat.** De lezer weet, dat zoo nu en dan in de drukke steden een zekere actie wordt gevoerd, welke beoogt gedurende de drukke uren van den dag de paarden uit de drukke stadsgedeelten te weren. Ook is reeds door ons betoogd, dat dit wel een storm in een glas water beteekent. In Londen heeft men dit vraagstuk ook onder de aandacht gebracht en nu lezen we er iets van in de L. S. J.: Het is ten eerste niet juist, dat de paarden alleen aansprakelijk zijn voor de verkeersopstoppingen en bovendien is de paardentractie uit oeconomisch oogpunt voor velerlei bedrijven zóó te prefereren, dat reeds hierom alleen van een „verbannen” der paarden uit de drukke stadsgedeelten geen sprake kan zijn.

Het aantal paarden in Londen, Parijs en New York is stijgende, zoo lezen we. In New York alleen reeds in de bakkerijbedrijven waarin 49% van paarden wordt gebruik gemaakt en 728 stuks werkzaam zijn, is het getal in 1928 met 126 gestegen! In de bakkerij-, melk-, roomijs-, ijs-, kolen- en de vrachtvervoerbedrijven in het algemeen te New York worden *momenteel* gebruikt 18 duizend 235 paarden, tegenover 5602 vrachtauto's. Vlak na den oorlog waren er een groot aantal tweede hands vrachtautomobielen op de markt en toen die goedkoop konden worden verkregen, meende men dat het paard had afgedaan. Thans gaat het juist in de andere richting. Id.

— **Een kwaadaardige dekhengst.** In opdracht van het departement van Landbouw in *Frankrijk* is de hengst Saint Hubert, behoorende tot het dépôt Gélus, gedood. Kort geleden had de hengst een man aangevallen en hem zoodanig verwond dat een arm moest worden geamputeerd. Toen men naar aanleiding hiervan Saint Hubert met een schietmasker wilde dooden viel het dier weer dusdanig aan dat de persoon in kwestie zich ternauwernood in veiligheid wist te brengen. Voor het traliwerk van de box heeft men toen met een gewerschot een einde gemaakt aan het leven van dezen Saint Hubert!

DE HOEFSMID

Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—

voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—, iedere regel meer f 0.20. — Tarieven voor contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

Excursie naar de hoefsmidschool te Brussel — Verslag voorbereidende cursus in hoefbeslag van de afdeling Venlo — Het voorbereidend onderricht in hoefbeslag — Litteratuur overzicht — Korte mededeelingen — Advertentiën

EXCURSIE NAAR DE HOEFSMIDSCHOOL TE BRUSSEL.

Door de Vereeniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag is een excursie naar de Hoefsmidschool te Brussel georganiseerd. Op de in Febr. gehouden jaarvergadering waren een dertigtal onderwijzers van plan aan deze excursie deel te nemen. Of nu op de excursiedagen (4—5—6 April) een zóó groot aantal paarden in de smidse op een nieuw beslag stonden te wachten, of dat door concurrentievrees, broodnijd of hoe men dat mooi ook noemen wil, de beslagprijzen zoodanig zijn gedaald, dat zoo'n reisje niet meer betaald kan worden, of dat de trouwe verzorgsters van de excursiepaarden deze met dubbele halskettingen hadden vastgeklonken, wij weten het niet, veronderstellen slechts. Het aantal deelnemers was niet groot. Een zevental onderwijzers hoefsmeden en een zoon en een broer waren van de partij. Nog eenige onderwijzers hadden, jammer genoeg, bericht van verandering gezonden, waaronder enkele met zeer ernstige redenen. De thuisblijvers hebben veel leerzaams gemist.

Bij onze aankomst aan de Hoefsmidschool waren de theorielessen in het Vlaamsch en het Fransch juist aan den gang en hebben wij deze bijgewoond.

Behandeld werd: Stellingen der ledematen. Op zeer praktische wijze werd deze les gegeven. De leeraar schreef de verschillende standen op het bord en besprak de daarbij behoorende hoefvormen en voetassen, gaf duidelijk aan waar in deze gevallen de zwaarste belasting neerkomt. De leerlingen noteerden een en ander in een notitieboekje. Zij maken daar dan thuis een opstel over en moeten dat de volgende week meebrengen.

Ons inziens is dit een goede methode, waaraan de leerlingen gedwongen

BIBLIOTHEEK DER
RIJKSUNIVERSITEIT

18. MEI 1929

UTRECHT.

worden de gegeven les thuis te verwerken. Deze komt er dan vaster in te zitten, dan bij enkel overlezen van het theorieboek.

Wij hebben de cahiers, waarin deze opstellen gemaakt waren, gezien. Hierin bleek, dat door zelf gemaakte schetsen en teekeningen verduidelijkt, de behandelde leerstof volkomen was begrepen.

Aan de school zijn verbonden twee dierenartsen en vier praktische leeraren. De dierenartsen geven alleen de theorielessen. Een van de praktische hoefsmeden, de heer Bosmans, is Directeur van de school. De heer Luyk, die de theorielessen in het Vlaamsch geeft, deelde ons uit eigen beweging mede, dat de leiding bij de praktische menschen berust, en dat zijns inziens dit de eenige weg is om het onderwijs goed aan het doel te doen beantwoorden. Het aantal leerlingen bedraagt 140: deze zijn verdeeld in 4 groepen en 2 studiejaaren.

De leerlingen bezoeken de school 2 jaar lang, elke week één dag.

De school is niet in een luxueus gebouw ondergebracht; hierin zal echter spoedig verandering komen. Het aantal vuren is 22, welke in één lange rij, aan een der zijmuren staan.

Aan de overzijde staan de paarden, 2 noodstallen en de werkbanken met klemmen voor doode hoeven. Steeds heeft dus de smid het gezicht op den hoef en op het paard. De paarden schenen aan het spatten der vonken gewend te zijn en waren absoluut rustig.

Het materiaal dat gebruikt wordt voor de hoefijzers is zeer zacht welijzer (cavelier), dat goed wellend doorgesmeed moet worden om de kwaliteit te verbeteren en om het niet te laten scheuren.

De manier van ijzers smeden is geheel afwijkend van de Hollandsche methode. Zoo wordt b.v. voor een licht ijzer $\frac{7}{8} \times \frac{7}{16}$ een kort stuk $\frac{9}{8} \times \frac{5}{8}$ afgeknipt, hetgeen goed wellend wordt doorgesmeed en afgerekt. Het ombuigen geschiedt gelijktijdig en onder den voorhamer over den hoorn.

Het eischt een groote mate van smeedvaardigheid op deze manier de ijzers te smeden.

Hoewel wij deze werkwijze voor de practijk uit den tijd achten, moeten wij toch erkennen, dat er een goede zijde aan is en wel deze: Smeden, die geleerd hebben op die manier hoefijzers te smeden, kunnen de handen uit den mouw steken, hebben een geoefend oog en zullen veel gemakkelijker het richten en passen leeren. Bovendien glijden de paarden op dit materiaal minder dan op het bij ons gebruikelijke harde vloeiijzer.

De heer Bosmans, de directeur, demonstreerde voor ons de methode van ijzers maken. Hij maakte een normaal stampijzer, een ketelijzer, een voorritsijzer en een achterritsijzer (klap strijk met kalkoen). Onnoodig te zeggen, dat hier de bekwame vakman aan 't werk was. Op verzoek van den heer Huitink mocht deze de ijzers meenemen als souvenir de Bruxelles.

De ritsen in de ijzers worden aldaar anders gemaakt dan hier te lande. De binnenzijde staat loodrecht en de buitenzijde eindigt op den rand van het ijzer; zij is minder diep en iets wijder dan onze V-vormige rits.

Daarin worden eigenlijk stampgaten aangebracht. Naar onze meening zullen minder bekwame smeden bij het vervormen van zoo'n ijzer de nagelgaten lang niet zoo gauw bederven dan bij het ijzer met V-vormige rits.



Het onderwijzend personeel der Hoefsmidschool te Brussel en de deelnemers aan de excursie.
Voorste rij van l. naar r.: Naesens, Evrart, Bosmans (de directeur), Luyk (dierenarts) en Dombrecht. — Boven
van l. naar r.: Vossen, Julicher, Breukink, Schieman, Vossers, Kerckhaert, Schieman, Kerckhaert Jr. en Huitink.



Dat dit bederven van de nagelgaten bij de V-vormige rits lang niet denkbeeldig is, kan men heel goed waarnemen, wanneer men een kijkje gaat nemen op de examens voor het Rijks-diploma. Heel vaak is dat voor onze leerlingen een struikelblok.

De ritsbeitel is van bijzonderen vorm. De snede bevindt zich aan de binnenhelft geheel uit het midden, terwijl het binnenvlak geheel recht is. Op het eerste gezicht lijkt het een onmogelijk stuk gereedschap. Het werkt echter goed.

Verder zagen wij stelthoefijzers maken. Deze waren met kalkoenen en breed in den toon. In het midden van dit breede gedeelte werd aan de onderzijde met een stokbeitel een gat geslagen, waardoor een stevige lip werd geslagen en vastgelascht. Het leek ons een practisch ijzer, beter dan het bij ons gebruikelijke stelthoefijzer met zijlippen tusschen het 1e en 2e nagelgat. Immers bij langdurig gebruik van deze ijzers komt het nog al eens voor dat de hoeven spitsen en de wanden ter plaatse van de lippen afbrokkelen.

Ook bij de onderwijscollectie waren verschillende practische ijzers en beslagen hoeven, o.a. een voet beslagen met klapstrijkijzer. De binnenlip was echter aan het verzengedeelte aangebracht inplaats van in den toon. Wie van de lezers wil dit beslag bij een eventueele klapstrijker, welke op de plaats van de binnentoonlip strijkt, een toepassen?

Verder hebben wij op den excursiedag kunnen constateeren dat de leeraren streng toekijken op de manier van werken. Op een gemaakte fout werd direct gewezen en op duidelijke wijze verklaard het *hoe* en *waarom*, de oorzaken en gevolgen. Op het eene moment hoorde men de onderwijzers een verklaring geven in het Vlaamsch en even later in het Fransch al naar gelang dit door de leerlingen het best wordt begrepen. Bovenal echter verstaat het onderwijzend personeel de taal van den arbeid; het komt er op een paar zweetdruppels meer of minder niet aan.

Over hetgeen naar ons inzicht in België niet zoo goed is dan in Holland willen wij maar zwijgen. Wij hebben datgene wat ons beter toeleek meegenomen en het overige achtergelaten.

Nog even willen wij weergeven onzen indruk van het paardenmateriaal en het beslag buiten de Hoefsmidschool. Het aantal paarden dat nog in de Brusselsche straten wordt aangetroffen, is ons meegevallen. Er zijn zelfs nog standplaatsen, waar rasechte huurkoetsiers met roode neuzen U uitnoodigen plaats te nemen in het voor 50 jaar fonkelnieuwe rijtuig. De paarden zijn mager, laten den kop hangen, alsof zij treuren over de verdwenen soortgenooten, die den wedloop tegen de steeds sneller rijdende auto's moesten opgeven. De hoeven echter zijn, dank zij de ouderwetsche koetsiers, goed verzorgd. Het gros van het paardenmateriaal doet dienst in het transportbedrijf. Broederlijk staan de sleepers-, bier- en groentenwagens in dezelfde file met de luxe benzinewagens. De meeste paarden hebben alleen aan de achterijzers kalkoenen. Op de hellende straten zijn deze ook wel noodig.

In 't algemeen kunnen wij zeggen, dat de paarden in Brussel korter en nauwer beslagen worden dan de paarden in de Hollandsche steden. Tal van paarden zouden met het onderliggende beslag zonder gevaar voor aftrappen direct voor de ploeg op de zware klei gebruikt kunnen worden. De hoeven

zijn voor het meerendeel steiler dan hier, zoodat het korte en nauwe beslag niet zoo spoedig nadeelige gevolgen heeft dan bij de platte hoeven met lage verzenen van het op onzen lagen bodem gefokte paard.

Op de terugreis hebben Breukink, Huitink en Vossers een kijkje genomen aan de haven van Antwerpen. Van zelfsprekend is, dat onze smidsoogen zich in de allereerste plaats richtten op de zware Belgische sleeperspaarden met de daarbij behorende sleepershoeven. De groote maat is daar sterk vertegenwoordigd. Verscheidene blijven niet ver van de twee meter af. 't Kan ook moeilijk anders. Hooge stooten en kalkoenen en zware vrachten over hobbelige bestrating maken het werk voor den hoefmid niet gemakkelijker. De ijzers worden in Antwerpen langer en ruimer gelegd dan in Brussel.

Opmerkelijk vonden wij het, dat wij in Antwerpen zoo weinig zware vrachtauto's zagen rijden. Veel ziet men daar nog de primitieve lage en zware sleeperswagen, met kleine voorwielen en naar verhouding tamelijk groote achterwielen, waarvoor een paar groote zware Belgen langzaam maar zeker, een respectabel aantal duizenden KG. voortzeulen naar de opslagplaatsen en voorraadschuren van Belgenland.

Of dit zoo zal blijven in de toekomst?

In de plaats van het zware nooit weigerende span zien wij nu reeds herhaaldelijk de zware tractor. Zal deze ronkende en ratelende kolos het vrachtvervoer in de havensteden opslokken? Wij willen ons niet aan voorstellingen wagen, meenen echter wel te mogen zeggen, dat zoolang er nog zooveel van die Brabantsche keien in de omgeving van de havens liggen, nooit de motor de plaats van het Belgische paard geheel zal innemen. Brabantsche keien en Brabantsche paarden behooren bij elkaar; beide zijn nog lang niet verdwenen. Op heden neemt het zware Belgische sleeperspaard nog een zeer groot gedeelte van het vervoer voor zijn rekening.

Hierbij geven wij een foto van het onderwijzend personeel der Belgische Hoefsmidsschool en de deelnemers aan de excursie.

In de voorste rij van links naar rechts de Belgische collega's: Naesens, Evrart, Bosmans de Directeur, de heer Luyk, de dierenarts en Dombrecht; boven v. links naar rechts: Vossen, Julicher, Breukink, Schieman, Vossers, Kerkhaert, Schieman, Kerkhaert Jr. en Huitink.

Tenslotte brengen wij hier nog een woord van dank aan den Directeur, den heer Bosmans, den heer Luyk en het overige personeel die door hunne welwillende en tegemoetkomende houding den excursiedag voor ons tot een onvergetelijken hebben gemaakt.

Hollandsche Collega's! Ik schrijf hier namens mijn mede-excursisten. Blijf wanneer er weer een excursie betreffende Uw vak georganiseerd wordt, niet thuis. Alle respect voor Uw capaciteiten, voor Uw kijk op het paard, voor het gezicht op het werk, maar dit kunnen wij U verzekeren: op één zoo'n excursiedag is meer te leeren dan in een jaar met hard werken in de smidse. Daarom blijf niet thuis. Plak om het niet te vergeten met groote letters onder Uw diploma deze woorden: „Vernimt Uw blik.”

H. V.

VERSLAG VOORBEREIDENDE CURSUS IN HOEFBESLAG VAN DE AFDEELING VENLO.

Op Zaterdag 2 Maart werd in de Ambachtschool te Venlo het examen afgenomen van den voorbereidenden cursus in Hoefbeslag, gegeven door de afdeling Venlo van den R. K. Smedenbond. Aan dezen cursus werden de lessen gegeven door den heer G. Julicher, onderwijzer in practisch Hoefbeslag.

Vóór dat het examen een aanvang nam werd het woord gevoerd door den voorzitter der afdeling en spoorde de cursisten aan om goed hun best te doen en te toonen wat ze in die 12 lessen van hun bekwamen leider geleerd hadden. Hij bracht een bijzonder woord van dank aan den leider van



Het slot van den voorbereidenden cursus te Venlo.

dezen cursus en hoopte dat aan alle leerlingen een goed getuigschrift kon worden uitgereikt. Verder sprak hij een woord van dank uit voor den Directeur der Ambachtschool, die het mogelijk had gemaakt, dezen cursus in de Ambachtschool te mogen houden.

Hierna nam de Directeur der Ambachtschool het woord en sprak er zijne verwondering over uit dat de leerlingen zoo geregeld de lessen volgden, te meer omdat deze lessen op een Zaterdagmiddag gegeven werden. De meeste leerlingen doen in dezen tijd te veel aan sport en het is een heele kunst om deze jongens geregeld de lessen te doen volgen.

Verder sprak hij een woord van lof uit voor den leider, den heer Julicher, die zich alle moeite getroost had, om dezen cursus te doen slagen, hij wou zoo'n kracht wel aan de Ambachtschool verbonden zien.

Na nog een fotografische opname te hebben gemaakt, werd met het afnemen der examens begonnen. Als examinatoren traden op de heer Vossen

uit Maastricht en de heer Vogels uit Buggenum, beiden onderwijzers in hoefbeslag.

Aan alle 13 leerlingen werd een diploma uitgereikt, daar allen meer dan voldoende gewerkt hadden. Door den heer Vossen werden de leerlingen nog eens aangespoord om niet te blijven rusten en het geleerde in de practijk toe te passen, om des te gemakkelijker een 2-jarigen cursus te volgen voor de examens voor het Rijks-Diploma.

HET VOORBEREIDEND ONDERRICHT IN HOEFBESLAG.

(Ingezonden).

Geachte heer T. D. S. te Breda.

Dat het met de door U bedoelde cursussen niet vlotter gaat komt dat het mijns inziens is roeien tegen den stroom in. Toen ik met den nu bij ons loopenden cursus ben begonnen, heb ik ook zoo een voorbereidenden cursus gehouden en als U de resultaten had gezien, had U gezegd schitterend, dat is prachtig, wat hebben die een mooien voorsprong.

Maar nu moet ik eerlijk zeggen, dat ik hun dat hoefijzers maken niet heb geleerd in de hoop, dat zij in hun volgend leven den kost kunnen verdienen met het maken van hoefijzers uit de hand.

Neen, want ik weet best, dat ik dan bedrogen uitkom, daar de meeste van de cursisten hun eerste hoefijzer maken op den voorbereidenden cursus en hun laatste op het eindexamen van den gewonen cursus te Utrecht.

Maar ik heb het hun geleerd, omdat de examencommissie te Utrecht eischt dat een hoefsmid handig een hoefijzer moet kunnen maken van de staf, zoowel normaal als abnormaal.

Nu ben ik pas geleden als nieuwsgierige een dag naar het examen geweest en heb daar tot mijn blijdschap gezien, dat er ook met fabrieksijzers werd gewerkt en wel met evenveel of met meer succes dan met door *hun* handgesmede ijzers.

Nu de examencommissie met den tijd meegaat en de fabrieksijzers toelaat, op het examen bij het normale beslag, hoop ik, dat zij spoedig zoo ver gaat dat zij zegt: besla een paard zooals U wilt met eigengemaakte of fabrieksijzers, doch zorg dat het goed wordt en past bij den stand en gang van het paard.

Dan breekt voor ons een nieuwe tijd aan; want werkelijk van een fabrieksijzer is veel te maken, zooals een ijzer voor een paard met lage verzenen, een ijzer voor een oud paard met korten hoef, een balkijzer, ja met een beetje goeie kijk op de zaak een ijzer met een breeden buitentak, een klapijzer en zelfs een strijkijzer; mij dunkt nu zijn wij er ook zoowat.

En als wij onze jongens dat eens netjes leerden doen, wat hadden wij dan een dankbaar werk, want dan leerden wij hun nog eens wat, waar zij in hun latere practijk wat aan hadden en zooals het heden ten dage bij vele goede vooruitstrevende hoefsmeden gebeurt, die hun tijd begrijpen en inzien; maar niet beginnen hoefijzers te maken van den staf, want daar kan een *handige* hoefsmid niet eens het uurloon mee verdienen wat een *gewone* smid voor elk ander vuurwerk noteert en dat is toch eigenlijk de spil waar alles om draait.

Grijpskerk.

P. H u i z i n g a, onderw. Hoefsmid.

LITTERATUUR OVERZICHT.

ROTSTRAAL.

In de Duitsche Hoefsmid geeft A. Fischer een verhandeling over rotstraal, waaraan wij het volgende ontleenen.

De inzichten omtrent rotstraal van het paard zijn in de meeste gevallen nog zeer verschillend. Velen geloven o.a. dat een sterke mate van rotstraal overgaat in straalkanker en toch komen er gevallen voor van rotstraal en hoefkanker bij hetzelfde paard, zonder dat er een direct verband tusschen bestaat. Men moet beide ziekten van elkander gescheiden houden en aannemen dat hoefkanker niet een verderen graad is van straalkanker en er dus onafhankelijk hiervan kan optreden. Anderen zijn weer van meening dat rotstraal alleen een aandoening is als gevolg van vervuiling van de middelste straalgroeve, waarbij dan de hanenkam betrokken wordt. Rotstraal kan zich echter over de geheele straal uitbreiden, zoodat de straallederhuid vrij komt te liggen. Nooit zag men in zoo'n geval straalkanker ontstaan, doch wel ziet men dat bij zorgvuldige behandeling zich al dadelijk nieuw hoorn op de vleeschstraal gaat vormen. Aanvankelijk is deze hoorn nog zacht, zooals al de dieper gelegen hoorncellen van den straal zijn, doch geleidelijk aan treedt een sterker hoorn op. Men moet er zich niet over verwonderen dat het hoorn van den straal eerder ziek wordt dan het hoorn van de zool of van den wand. Het is n.l. zooveel zachter, evenals het hoorn van de witte lijn en daarom ook zooveel te meer gevoelig voor nadeelige invloeden van buiten af.

In den laatsten tijd zijn 2 nieuwe bijdragen geleverd over rotstraal, voorzien van microscopische afbeeldingen van het ziekte-proces van het weefsel. Prof. Dr. Zietschmann zegt dat rotstraal zoo goed als altijd begint in de middelste straalgroeven en wel in het achterste gedeelte, dus gelegen nabij de balgroeve. De middelste straalgroeve biedt de beste gelegenheid aan voor vuilophooping en hierdoor prikkeling en ontsteking en naarmate de straal kleiner is en dus niet met den bodem in aanraking komt, wordt de kans hiertoe grooter.

Nauwe hoeven, en klemhoeven dus nog sterker, krijgen veel gauwer rotstraal daar het schoonschuren van den straal op den bodem hierbij uitgesloten is.

Dr. Gärtner is van meening dat de oorzaak tot het ontstaan van rotstraal hierin gelegen is dat bacteriën binnendringen in spleten en openingen van den straal. In het tusschenhoorn zullen de bacteriën zich sterk ontwikkelen, vooral wanneer door weinig beweging de straal niet met den bodem in aanraking zal komen. Hij vergelijkt rotstraal met een chronisch cezeem, dus met een sleepend huidlijden. In het begin van rotstraal ontstaan in het hoorn van den straal spleetvormige ruimten welke verlopen naar de punt van den straal en hier blind eindigen, slechts bedekt met een dun laagje hoorn. Deze spleten staan in verbinding met de middelste straalgroeve door fijne gangen, waardoor de verwekkers van den rotstraal zich verbreiden.

Het te veel wasschen van de hoeven zal rotstraal in de hand werken,

daar de chemische samenstelling van het hoorn van den straal n.l. 42,18% water, 2,67% asch en 55,15% organische bestanddeelen, voorbeschikkend is voor vervuilingsprocessen.

Uit beide studies blijkt dus dat de oorzaak voor rotstraal vervuiling is.

* * *

HOEFKANKER.

Fischer schrijft over bovengenoemd onderwerp dat heel wat behandelingsmethoden en geneeswijzen zijn gepubliceerd en dat men hier met recht zou kunnen spreken van „vele wegen leiden naar Rome”. Toch is steeds als het beste aanbevolen een operatief verwijderen van alle zieke en aangetaste weefseldelen, een afwisselen bij de aanwending van de verschillende aanbevolen geneesmiddelen, veel arbeid door de patiënten te doen verrichten en daarnaast een droog stroobed. Het verloop duurt altijd lang en daarom is het onbegrijpelijk als men sommige geneesmiddelen hoort aanprijzen die in korten tijd tot genezing zouden hebben geleid.

Dr. Karl Schouppé heeft zijn ervaringen over de behandeling van hoefkanker beschreven en zegt dat hij in zijn 20-jarige ervaring veel verliezen hierdoor heeft zien lijden, vooral daar het lijden zoo vaak jonge zware paarden betreft.

De dure en langdurige behandeling overtreft ten slotte zoo vaak de waarde van het paard en afmaken is dan vaak het slot. Schouppé heeft, nadat hij met verschillende geneesmiddelen zoo weinig succes bereikte, de behandeling met Röntgenstralen beproefd. Hij beschrijft een geval waarbij de geheele hoeflederhuid tot aan den vleeschkroon toe was aangetast en ten gevolge hiervan een verzakking en een draaiing van het hoefbeen was opgetreden. Hij bestraalde dezen hoef in den tijd van een maand vier malen en boekte hiermede succes. Betere resultaten bereikte hij nog met de methode Blumauer, welke bestaat uit een vrijleggen van de aangetaste hoeflederhuid tot op het gezonde weefsel, toepassing van een verbandijzer en nauwkeurig penseelen van het aangetaste weefsel met rookend salpeterzuur en het bestrooien van het aldus behandelde weefsel met een mengsel van zwavelzuur en cortex quercus gelijke deelen, goed opvullen met watten, jute en een sterk drukken door het vast opschroeven van de plaat van het verbandijzer. Veile andere methoden probeerde hij, doch kon geen betere resultaten boeken; wel verbeterde hij zijn eigen methode door een voorbehandeling met chloramineverbanden en bereikte hierdoor dat het zieke weefsel zich van het gezonde duidelijk afscheidde en een losser en meer toegankelijkheid van het weefsel bereikt werd. Schouppé heeft 300 paarden met hoefkanker behandeld en genezen en zijn conclusie hieromtrent luidt, dat door een voorbehandeling met chloramine, de werking van de cortex quercus veel sneller doel treft en de behandelingstijd van 70 dagen hierdoor teruggebracht werd tot 37 dagen, terwijl gedurende de geheele behandeling de paarden aan het werk bleven. Deze voorbehandelingsmethode geeft behalve het snellere genezingsproces ook de kans om zeer hardnekkige gevallen van hoefkanker met succes te behandelen.

* * *

— *Het verband tusschen arbeidstijd, arbeidsloon en arbeidsprestatie.* In de arbeidswereld is deze vraag zeer belangrijk; de werkgever is bang dat een inkorting van den arbeidstijd een belangrijk geringere productie zal geven en hij wil alleen de loonen verhoogen wanneer de arbeidstijd vermeerderd wordt en daardoor een verhoogde arbeidsprestatie verkregen wordt. De werknemers zeggen dat zulk een verband niet bestaat en zij verwijzen er naar dat juist een verhoogde arbeidsprestatie het gevolg is van een verminderden arbeidstijd. Reeds tal van jaren staan deze 2 meeningen tegenover elkaar. Nu is het steeds moeilijk om goed controleerbare gegevens te verkrijgen en daarom zijn proeven van staatswege genomen wel de meest vertrouwbare.

In Engeland zijn het eerst gedurende den oorlog onderzoeken hieromtrent gedaan. Men ging uit van de munitie-industrie, waar men had opgemerkt dat een korteren werktijd gunstiger werkte op de productiviteit dan een langere, dat n.l. in een 8 à 9-urigen werkdag meer granaten werden gemaakt dan in een 11- à 12-urigen dag.

In 1926 zijn in Duitschland proeven hieromtrent genomen en wel in het kolenindustriegebied van het Rijnland, in Westphalen en in Boven Silezië. De commissie van beoordeeling bestond zoowel uit werkgevers als uit werknemers en had een buitengewoon moeilijke taak. Een bepaald antwoord in deze kwestie wordt dan ook voorbehouden doch het verzamelde materiaal is toch van zeer groote waarde om op vele argumenten, die in deze kwestie telkens naar voren worden gebracht, het volle licht te doen schijnen.

— De Zwitsersche Hoefsmid geeft een zeer belangrijk artikel van den ingenieur Jonasy uit Bern over *wegenbouw*. Na een technische inleiding bespreekt hij de betonwegen en geeft vele voorbeelden aan van wegen die zich zeer goed gehouden hebben en heel weinig aan onderhoudskosten hebben gevraagd. In Frankrijk neemt men momenteel proeven met gietijzeren wegdek, en geeft als het groote voordeel hiervan aan dat zij als het ware een onbeperkten levensduur hebben. De kosten zijn echter enorm groot en wel het dubbele van het beste graniet, zoodat voor dit vraagstuk alleen nog die landen in aanmerking zullen komen die de grondstoffen zelf bezitten. Wanneer men nagaat dat in 1858 in Parijs de eerste asphaltbestrating plaats vond en de eerste betonweg in 1876 in Grenoble gelegd werd, zoo zal men voor de eerste groote ijzeren straatweg nog wel eenig geduld mogen koesteren.

— In de Amerikaansche Hoefsmid komt een zeer belangrijk artikel voor van een hoefsmid uit Chicago die gedurende de 27 jaren, dat hij in zaken is geweest, boek heeft gehouden en hieruit gegevens mededeelt. In 1900 begon hij zijn zaak en in dat jaar besloeg hij 2476 paarden, waarvoor toen 2,5 dollar per vierkant beslag berekend werd, terwijl 21 jaar later deze prijs 5,95 dollar*) was. Dit verschil in prijs mag niet opgevat worden als een zuivere vermeerderde winst, want in 1900 werd den hoefsmid een dagloon van 3 dollar uitbetaald en in 1921 tien dollar. De verbeterde toestand is geheel en al het gevolg van de goede organisatie welke in Chicago onder de smeden bestaat.

*) 1^{er} dollar is f 2,50.

Zoo waren er b.v. in 1908 meer dan 500 patroons die aangesloten waren, tegenover twintig niet aangeslotenen. Zelfs nu nog na het veranderen van de toestanden op hoefbeslaggebied in de groote steden, zijn er in Chicago 150 aangesloten smeden tegen 12 die buiten het vereenigingsleven staan. In 1900 werd door onzen hoefsmid ontvangen voor het beslaan van 2476 paarden, een bedrag van 6178,01 dollar, terwijl in 1926, toen 219 paarden minder werden beslagen, 15.293 46 dollar werd ontvangen, aldus een vermeerderde ontvangst van 250 %. Ziet men de vergelijking tusschen het werkloon per beslagen paard, dan bedraagt dit in 1900 40 am. centen *) en 1926 1,6 dollar. Zoo ook de onkosten, welke per paard 90 cent bedroegen en nu 300 % hooger zijn. De algemeene onkosten bedroegen 31 cent per beslagen paard, waaronder dan verstaan werd alle onkosten als : huur der smederij, onderhoud, verzekering, telefoon, licht, bedrijfskracht, kolen, enz. enz. In 27 jaar bleef aan kwade posten openstaan 3857,85 dollar of iets minder dan 1 %. In 1907 waren er 204 klanten van de smederij, waarvan 124 slechts één paard hadden. Hieronder volgt de rekening opgemaakt over de 27 jaren van dit bedrijf.

Over 27 jaren, van 1900 tot en met 1926, hoefsmidsbedrijf.

Aantal paarden beslagen 112102. Hiervoor ontvangen 396.237,75 dollar.

Onkostenrekening voor het beslaan van 112.102 paarden: aan materialen 100.799,50 dollar, aan werkloonen 135.936,75 dollar, algemeene onkosten 35.080,40 dollar, niet betaalde rekeningen 3857,85 dollar, totale onkosten 275.674,50 dollar. — Winst 120.563,25 dollar.

Gedetailleerde opgaven omtrent het beslag: nieuwe hoefijzers 324.315, hoefijzers verlegd 58.814, nieuwe balkijzers 20.757, balkijzers verlegd 17.820, guttapercha zolenbeslag 26.782, rubber inlegsels 78.222, met lederen zolen 113.013, — totaal aantal hoefijzers 448.408.

Gedetailleerde opgaven omtrent benodigdheden: teer, vaseline en stopverf 1121,50 dollar, hoefstaafijzer 56 $\frac{1}{2}$ ton 4480,75 dollar, guttapercha zolen 26.782 20.025,25 dollar, rubber inlegsels 78.222 24.088,40 dollar, 113.013 lederen zolen 6762,60 dollar, 4.035.672 hoefnagels 28 $\frac{1}{4}$ ton 9470,50 dollar, machinale hoefijzers 345.072 of 260 $\frac{1}{4}$ ton 34.850,50 dollar, totaal 100.799,50 dollar.

Memoranda.

Dagelijksch gemiddelde in 1908 21 $\frac{1}{4}$ totaal aantal paarden 5933. Ontvangen voor het beslaan van 5933 paarden in 1908 15.040,20 dollar. Gemiddelde prijs per beslag in 1908 2,93 dollar.

Het drukste jaar 1920 ontvangen 21.445,40 dollar.

Dagelijksche gemiddelde in 1920 13 $\frac{1}{4}$ of totaal 3747 paarden. Gemiddelde prijs per paard in 1920 5,72 dollar.

Hoogste gemiddelde prijs betaald in 1921 per paard 5,95 dollar; laagste gemiddelde prijs in 1900 2,50 dollar.

In 1900, het eerste bedrijfsjaar, beslagen 2476 paarden. Geheele waarde van het bedrijf in 1900 6178,01 dollar.

In 1926, het laatste bedrijfsjaar, beslagen 2247 paarden. Geheele waarde

*) 1 am. cent is 2,5 ct.

van het bedrijf in 1926 15.293,46 dollar. Aantal beslagen paarden op 15 Februari 1909 134 voor 289,25 dollar.

De drukste dag uit het heele bedrijf is geweest 6 Jan. 1913, 116 paarden beslagen 410,85 dollar. Op 4 December 1905 heeft de eigenaar in 15 uren 416 ijzers gepast, opbrengt 262,25 dollar.

* * *

Het zal zeker voor onze hoefsmeden wel interessant zijn bovenstaande cijfers, afkomstig van een hoefsmid uit een der grootste steden van de wereld, na te gaan en misschien zijn er wel onder de lezers eenige die ook een dergelijke boekhouding hebben gevolgd en genegen zijn hunne cijfers bekend te maken. Het spreekt vanzelf dat men in ons land geen bedrijven kan verwachten welke in omvang te vergelijken zijn als van den collega te Chicago, doch misschien mag de Hollandsche hoefsmid wel van geluk spreken, daar het m.i. voor een goed en conscientieus vakman geen gemakkelijke opdracht zal zijn om 15 uren lang ijzers te passen en wel tot een aantal van 416 toe!!

KORTE MEDEDEELINGEN.

— **Cursus in hoefbeslag te Bedum.** De heer P. Homan te Bedum meldt ons: Door de Afd. Stedum wordt weer een cursus in hoefbeslag voortgezet te Bedum. Leider H. Venema (dierenarts), prac. Ondw. P. Homan, beide te Bedum. Er hadden zich na oproep 16 candidaten aangegeven, waarvan slechts 8 konden worden geplaatst. De Commissie, bestaande uit de Heeren A. Palsma, smid te Stedum; A. Huizinga, smid te Sint Annen en R. Benkema, landbouwer te Schultinga gem. Bedum, liet de volgende leerlingen toe: R. Horst te Paterswolde, J. v. Delden te Westernieland, O. Drenth te Usqwert, B. Wendelaar te Winsum, H. Slump te Garrelsweer, H. Bui-kema te Oude Schip, M. Folkerts te Uithuizermeeden en N. Langeland te Landt.

— **Examens Rijksdiploma als hoefsmid.** Sedert de opgave in de April-aflevering zijn tot en met 13 Mei te Utrecht geslaagd: Jac. Vermunt te Terheyden, G. A. Nijhuis te Eibergen, D. Stolk te Heerjansdam, A. v. Wijk te Ridderkerk, P. Nobel te Rotterdam, A. A. v. Peenen te Oud-Beyerland, R. Hulsebos te Veelerveen, B. van Dam te Terwolde, H. Klein Velderman te Bathmen, J. H. Klaasboer te Wyhe, J. G. Paalder te Ruurlo, P. L. J. van Beers te Poortvliet, H. Sturm te Serooskerke, J. Kerkwyk te Ruurlo, A. A. Mangnus te Steenberg, J. W. Boersbroek te Laren (G.), H. F. Verheyen te Borculo, A. Blom te Genemuiden, T. A. M. Willemsen te Woensdrecht, M. de Vlas te Langmeer, H. Mercurius te Steggerda, J. A. van Oert te Krabbendijke.

— **Afdeeling hoefbeslag op de tentoonstelling te Goes.** De commissie voor deze afdeeling bestaat uit de heeren C. van Baak (voorz.), I. Adriaanse, J. M. van Bommel van Vloten (secretaris), allen te Goes.

Aan klasse 1 en 2 kunnen alleen hoefsmeden uit Zuid-Beveland deelnemen, uitgezonderd onderwijzers in practisch hoefbeslag of aspirant onderwijzers. — Aan klasse 3 kunnen alle onderwijzers in practisch hoefbeslag in Zeeland deelnemen. Aan klasse 4 kunnen alle hoefijzerfabrikanten in

Nederland deelnemen. Elke deelnemer moet f 2.50 inleggeld betalen. Deelnemers moeten eigen gereedschappen medebrengen. Het programma luidt:

Klasse 1. Wedstrijd bestaande uit het beslaan van 2 hoeven, één met een zelf te maken ijzer en één met een te verstrekken machinaal ijzer. 1e prijs verg. zilv. med.; 2e prijs zilv. med.; 3e, 4e en 5e prijs bronz. med.

Klasse 2. Inzendingen hoefijzers, bestaande uit 8 stuks, uitsluitend diennende voor het trekpaard, met de hand gesmeed en alleen de scherpe kanten afgevijld, n.l. één rechter normaal voorijzer, één linker normaal voorijzer, één rechter normaal achterijzer, één linker normaal achterijzer, één rechter voorijzer, Belgisch balkijzer, één linker voorijzer, Belgisch balkijzer, één rechter voorijzer met verbrede buitentak voor, één linker voorijzer, verbeend hoefkraakbeen. 1e prijs v. z. m.; 2e prijs z. m.; 3e prijs br. m.

Klasse 3. Inzending hoefijzers en leermiddelen door onderwijzers in practisch hoefbeslag. Prijs verg. zilv. med.

Klasse 4. Inzending fabriekijzers door hoefijzerfabrikanten. Prijs verg. zilv. med.

Klasse 5. Inzending materialen en gereedschappen voor hoefbeslag. Prijs zilv. med.

Klasse 6. Inzending noodstallen, met recht van gebruik tijdens de tentoonstelling. 1e prijs f 25.-; 2e prijs f 10.-.

(Voor klasse 1 en 2 kan desverlangd een geldprijs worden gegeven in overeenstemming met de waarde der desbetreffende medaille.)

VARIA.

— Het „Vakblad voor den Smid” gaf een vervolgartikel „Beknopte sterkteleer”, en een bespreking omtrent de wenschelijkheid van opleiding in autogene metaalbewerking aan de Ambachtsschool. We geven de slotalinea van dit artikel weer welke een antwoord geeft op de hier gestelde vraag:

„We zouden verder nog de vraag kunnen stellen, of er als autogeen-lasscher voor den vakman voldoende toekomst bestaat. Ik meen van wel en ik geloof zelfs minstens even veel als voor den vuursmid. Het aantal bedrijven, waarin men er een speciaal autogeen-lasscher op na houdt, wordt steeds grooter en zal in de toekomst zeker nog veel grooter worden, wanneer de bereikte resultaten meer algemeen bevredigend worden. En juist voor dit laatste is speciale opleiding noodzakelijk en dit kan nergens beter geschieden dan aan onze bestaande nijverheidsscholen. Het zal misschien niet mogelijk zijn, al deze scholen hiervoor maar direct in te richten, doch het zou mijns inziens de moeite waard zijn eens een proef te nemen.

Goede vakopleiding is een eisch, specialisatie is ook in het vakonderwijs reeds noodig gebleken. Ook de autogene metaalbewerking zal in de toekomst hiervan onderdeel moeten uitmaken.

— *Paard en auto.* We lezen dat in een der Amerikaansche Staten, met name Ontario, de vermeerdering in het gebruik van tractor, vrachtauto en automobiel geen overcompletee aan paarden veroorzaakt. Er is een goede markt voor de *goede klasse* hunters, volbloeds en draver. Een opleving valt te constateeren in de fokkerij van lichte en zware paarden beide en de gemiddelde kwaliteit is veel beter dan 15 of 20 jaar geleden. — Mochten wij hier ook eens iets van zulk een opleving genieten!



Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in prachtisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—

voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huët, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

In memoriam Johannes Hendricus Scholten. — Personeel, verbonden aan de afd. hoefkunde van het Zoötechnisch instituut der Rijksuniversiteit te Utrecht — Trekkraftproeven in verband met hoefbeslag en bestrating — Voorbereidend onderricht in hoefbeslag — Het leeren smeden van hoefijzers — Paardenfokdag te Valkenburg — Verslag van het voorjaarsexamen 1929, voor de verkrijging van het „Rijksdiploma als Hoefsmid” — Korte mededeelingen — Advertentiën

IN MEMORIAM JOHANNES HENDRICUS SCHOLTEN.

Op 2 Juni l.l. overleed te Amersfoort in den leeftijd van bijna 61 jaar, na een langdurig en smartelijk lijden de gepensioneerde Adj. Onderofficier Hoefsmid-instructeur Scholten.

Met hem gaat een man heen, die in deze eeuw een zeer belangrijke rol heeft gespeeld in de militaire hoefsmidwereld, want vanaf 11 Juli 1904 tot 1 Jan. 1923 is hij werkzaam geweest als instructeur aan de Hoefsmidschool en honderden hoefsmeden, verspreid over het geheele land, hebben voor een groot gedeelte hun praktische vorming aan hem te danken.

Scholten was een buitengewoon goed vakman en bezat tevens de goede eigenschappen van een onderwijzer, zoodat zijn onderwijs zeer vruchtdragend en door zijn aangename karaktereigenschappen ook zijn leiding zoo voortreffelijk was.

Op 15 Juli 1886 kwam hij als vrijwilliger in dienst bij het 3e Rgt. Huzaren te Leiden en na afgericht te zijn als huzaar werd hij op 20 Sept. 1887 geplaatst als leerling op de Hoefsmidschool te Amersfoort. In Febr. 1889 legde hij met goed gevolg het examen van hoefsmid af en werd op 15 Febr. 1891 aangesteld tot hoefsmid bij het 5e Esc. van het 3e R. H. Op 18 April 1891 werd hij bevorderd tot korporaal, op 3 Mei 1909 tot wachtmeester, op 20 Aug. 1910 tot opperwachtmeester en op 14 Aug. 1914 tot Adj. Ond.officier en was hij de eerste militaire hoefsmid die tot dezen hoogsten rang in het onderofficierscorps oplom. Hij diende achtereenvolgens als hoefsmid te A'dam, 's-Gravenhage, A'dam en Leiden en vanaf 17 Juli 1904 tot aan het einde van zijn diensttijd aan de Hoefsmidschool te Amersfoort.

Op 16 Juli 1898 werd hem de bronzen medaille voor 12-jarigen trouwen

**BIBLIOTHEEK DER
RIJKSUNIVERSITEIT**

19. JUN. 1929



† Johannes Hendricus Scholten.

dienst toegekend, op 16 Juli 1904 de bronzen gesp voor 18-jarigen dienst, op 16 Juli 1910 de zilveren medaille voor 24-jarigen dienst, op 16 Juli 1916 de zilveren gesp, op 31 Aug. 1920 de Oranje Nassau medaille in zilver met de zwaarden en op 16 Juli 1922 de gouden medaille voor 36-jarigen trouwen dienst. Deze staat van dienst toont wel aan hoe Scholten in het leger door zijn superieuren werd gewaardeerd, doch niet alleen wat trouwe plichtsbetrachting betreft, maar ook zijn vak, waaraan hij zeer verknocht was, bracht hij door verschillende uitvindingen en verbeteringen ver vooruit. Zeer vele van zijn oudleerlingen en vrienden zullen ongetwijfeld met groote dankbaarheid aan hem terugdenken en niet het minst rouwt de Hoefsmid-school die in hem een oud instructeur verliest, die het onderwijs aan de hoefsmeden tot een hoog peil heeft helpen op te voeren.

De begrafenis had plaats te Amersfoort op 5 Juni, waar de Hoefsmid-school was vertegenwoordigd door den Directeur en de beide oudste instructeurs, de Adj. O.O. Mark en de opperw. Tetenburg en waar de Directeur namens de school een palmtak neerlegde en woorden van dank en afscheid sprak.

G. H.



S. VAN ANGEREN,

Chef-Hoefsmid aan het Zoötechnisch Instituut der
Rijks-Universiteit te Utrecht.



E. N. BOLDER,

Hoefsmid aan het Zoötechnisch Instituut der Rijks-
Universiteit te Utrecht.

PERSONEEL, VERBONDEN AAN DE AFD. HOEFKUNDE VAN HET
 ZOOTECHNISCH INSTITUUT DER RIJKSUNIVERSITEIT TE
 UTRECHT.

S. v. Angeren, is als chef-hoefsmid werkzaam aan het Zoötechnisch instituut der Rijksuniversiteit te Utrecht. Hij heeft zich meer dan iemand anders verdienstelijk gemaakt, wat de opleiding der burgerhoefsmiden en onderwijzers in practisch hoefbeslag betreft. Reeds van 1898 af geeft hij elk jaar het practisch onderwijs aan een of meer cursussen in hoefbeslag, zoodat hij meer dan 400 hoefsmiden heeft opgeleid, die het diploma als hoefsmid konden behalen.

Sedert 1912 is van Angeren leeraar in practisch hoefbeslag aan den cursus voor opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag te Utrecht en reeds behaalden een honderdtal leerlingen het diploma als onderwijzer. Dat de onderwijzers in practisch hoefbeslag zijn onderwijs op prijs stellen, bewijst het feit, dat zij hem tot eeredid hunner vereeniging benoemden. Lange jaren heeft van Angeren ook deel genomen aan de opleiding der veterinaire studenten, die hij steeds met de praktijk van het hoefbeslag op de hoogte tracht te stellen. Vroeger had van Angeren dikwijls zitting in examencommissies, die in verschillende provinciën werden ingesteld voor het afnemen der eind-examens van de cursussen; zoolang de rijkscommissie bestaat heeft hij hierin zitting.

Zeer dikwijls is hij jurylid bij wedstrijden of op tentoonstellingen, meermalen ook werd hem de beoordeeling van het hoefbeslag bij stamboek-keuringen opgedragen. Verschillende bijdragen op hoefbeslaggebied en verslagen van wedstrijden van zijn hand vindt men in de vakbladen.

Van Angeren heeft dus wel op het gebied van hoefbeslag en hoefbeslag-onderwijs zijn sporen verdiend; hij hoopt echter nog een reeks van jaren wat de opleiding van hoefsmiden en onderwijzers in practisch hoefbeslag betreft de vooraanstaande plaats te blijven innemen.

E. N. Bolder, onderwijzer in practisch hoefbeslag, is ook als hoefsmid aan het Zoötechnisch instituut te Utrecht werkzaam. Hij werd opgeleid in de hoefsmederij van zijn vader te Angeren, volgde den cursus in hoefbeslag te Arnhem en behaalde in 1913 het diploma als hoefsmid voor de Commissie der G. O. M. van Landbouw. Hij werd in 1917 toegelaten tot den cursus voor opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag te Utrecht en behaalde in Januari 1918 het diploma als onderwijzer in practisch hoefbeslag. Nog enkele jaren bleef hij werkzaam in de hoefsmederij van zijn vader, tot hij in Juli 1922 aan het Zoötechnisch instituut verbonden werd. Hier is hij den heer van Angeren behulpzaam bij het onderwijs aan de studenten, aan de toekomstige onderwijzers in practisch hoefbeslag en aan de leerlingen van den hoefbeslagcursus, en heeft hij met den heer van Angeren vooral tot taak de paarden te beslaan, die wegens hoefziekten aan de paardenkliniek in behandeling komen, en is hij verder behulpzaam bij de proeven welke geregeld aan het Zoötechnisch Instituut genomen worden.

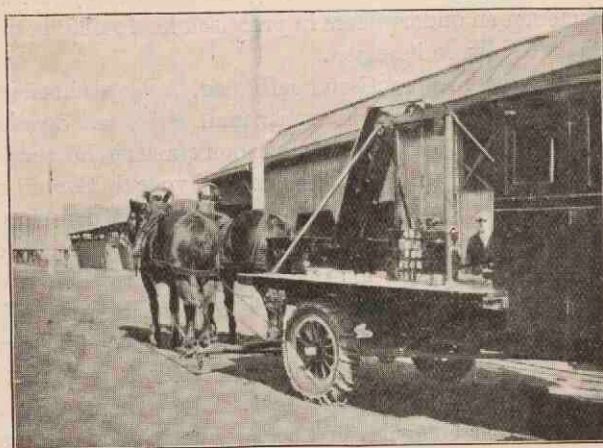
TREKKRACHTPROEVEN IN VERBAND MET HOEFBESLAG EN BESTRATING.

Vele lezers zullen waarschijnlijk reeds hebben gehoord van de trekproeven, welke vooral in den laatsten tijd met paarden worden gehouden. In het algemeen hebben deze proeven het doel het trekvermogen der paarden te bepalen. Langzamerhand toch wordt meer en meer de behoefte gevoeld om beter dan tot heden geschiedde de gebruikswaarde van landbouw- en trekpaard te kennen. Ook voor de fokkerij worden die proeven van groote beteekenis geacht.

Vooraf in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika en in Canada zijn de laatste jaren vele trekproeven met paarden verricht, eveneens in Duitschland en in Frankrijk. In beide laatstgenoemde landen werd echter meer de bepaling van het arbeidsvermogen in verband met verschillende voederproeven beoogd. Ons land heeft eveneens zijn deel aan dergelijke proeven bijgedragen. Het eerst in 1911 te Venlo, waar hengsten van het Belgische ras werden gespannen voor een ijzeren wals, welke met zand gevuld een gewicht had van 850 KG. Gedurende een uur moest deze wals worden voortgetrokken. Voor merries werd de trekkracht beoordeeld naar het voortbewegen van een weide-egge.

Het volgende jaar werden te Stadskanaal de paarden gespannen voor een Veenkoloniale wipkar beladen met 600 KG. zakken zand die in stap voortgetrokken moest worden op den gewonen veenbodem. Voor dravend werk werd de last tot 400 KG. verminderd. Enkele paarden konden den met 700 KG. beladen wagen in draf voortbewegen. Uit de resultaten dezer proeven is gebleken, dat de zwaarste paarden lang niet altijd de grootste lasten konden trekken.

In 1916 werden te Zevenbergen trekproeven gehouden over een afstand van 2000 Meter met zwaren last. De beste tijd, die gemaakt werd was $16\frac{1}{2}$ minuut.



I.

Ook te Groningen zijn in 1921 dergelijke proeven georganiseerd. Hier moesten de paarden een wagen of kar beladen met een vracht van 500 KG. trekken over een afstand van 800—900 Meter;

de wijze van aanzetten en de manier van trekken werd daarbij tevens in aanmerking genomen.

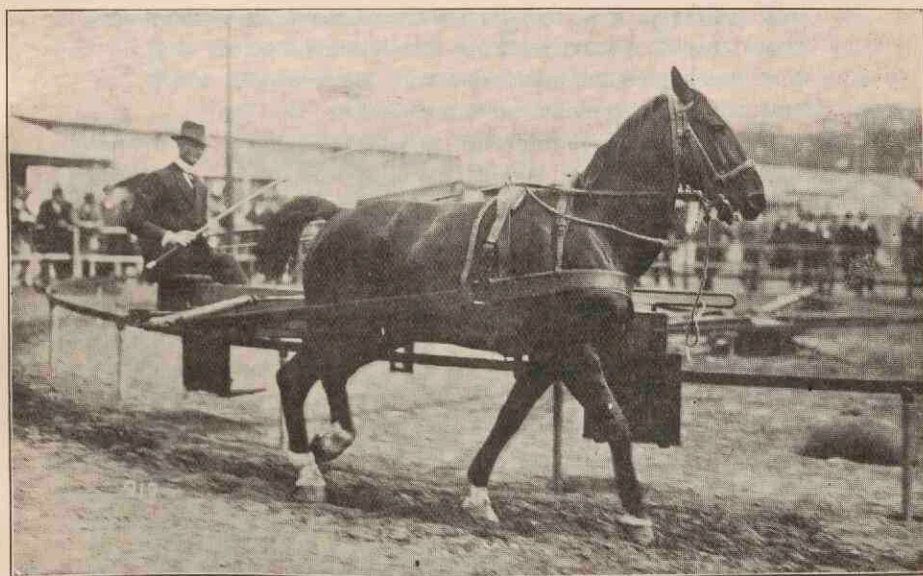
Om de trekkracht van paarden te bepalen zijn vele toestellen ontworpen.

De beide voornaamste zijn de *Amerikaansche dynamometerwagen van Collins en Caine* en de *Hollandsche remrosmolen van Professor Visser*.

De Amerikaanse trekkraftwagen (foto I) bestaat uit een gewone voor paarden aanspanbaar gemaakte lastauto (Ford-truck). Wordt het toestel als zoodanig niet gebruikt, dan kan het zich op eigen kracht voortbewegen, hetgeen natuurlijk zeer veel waard is. Het tweespan trekt in achterwaarsche richting aan een staaldraad, die over een schijf loopt en de aan het andere einde bevestigde gewichten van den bodem van den wagen omhoog brengt, waardoor de geremde wagen bewogen kan worden. Het komt er maar op aan de gewichten zoo lang in zwevendend toestand te houden tot dat de wagen 8.4 Meter naar voren is verplaatst. Is de trekkraft der paarden uitgeput dan blijft het span staan, de gewichten vallen weer op den bodem van den wagen, die door middel van een oliepomp dadelijk hydraulisch wordt geremd.

Dit toestel heeft dus alleen beteekenis voor het bepalen van de maximum-trekkraft en over korten afstand.

De Rem-rosmolen van Prof. Visser (foto II) is vervaardigd aan het Instituut voor Landbouwwerktuigen en Gebouwen van de Landbouwhoogeschool te Wageningen en het eerst vertoond op de tentoonstelling te Hulst in 1927,



II.

*Rem-rosmolen op de „Grola” Hamburg 8—14 Mei 1929.
Holsteiner hengst „Peter” met den eigenaar M. Lüdemann.*

daarna te Deventer en op de Nationale Tentoonstelling 1928 te 's Gravenhage kon hij zich in een groote belangstelling verheugen. Dit jaar zijn reeds demonstraties gegeven in Keulen en in Hamburg.

Het toestel bestaat in hoofdzaak uit een rosmolen, waarmede het paard in plaats van een dorschmaschine, meelmolen of hakselsnijder nu een remschijf

in beweging brengt. Door den om de schijf aangebrachten riem meer of minder zwaar aan te trekken kan men het paard meer of minder belasten. Bovendien is de schijf zoo licht genomen, dat de bij aandrijving van dorschmachines bekende moeilijkheden bij het beginnen, vooral door niet aan een rosmolen gewende paarden, geheel wegvallen. Ieder paard, al heeft het nooit in een rosmolen geloopt, trekt hier dadelijk geheel rustig, en wel omdat iedere schok, zooals die bijv. bij het te wild aantrekken van een zware vracht optreedt, wegvalt. Wil men dergelijke schokken moedwillig forceeren, dan is dat vanzelfsprekend door plotseling zeer sterk aandraaien van de rem wel te verkrijgen.

Het paard trekt niet aan den trekboom zelf, maar aan een kabel gaande over een éénschijfsblok aan het einde van den boom naar de zuigerstang van een hydraulischen trekkrachtmeter. Het water vóór den zuiger wordt daardoor onder druk gebracht. De druk van dit water wordt echter niet daar ter plaatse afgelezen, doch in een glazen buis met schaalverdeeling, die nabij de tent, waarin de bovenbedoelde rem bediend wordt, is opgesteld. Ten genooge van het publiek is op tentoonstellingen op drie andere plaatsen aan den omtrek van den ring een dergelijke peilschaal aangebracht, waarop dus eveneens de trekkracht in kilogrammen van het in den rosmolen loopende paard voortdurend kan worden afgelezen. Ter verduidelijking zij hier vermeld, dat met een trekkracht van bijv. 100 KG. de zuivere door het paard ontwikkelde kracht bedoeld wordt. Vraagt men nu met het trekken van welke vracht dit kan worden gelijkgesteld, dan is daarvoor niet één bepaald cijfer aan te geven. Immers dit hangt ten nauwste samen met de geaardheid van den weg. De genoemde 100 KG. is b.v. voldoende voor het transport van 10.000 KG. op goede asfaltwegen, doch van 3000 KG. op goede grindwegen.

Met dit toestel nu is het paard geheel naar wensch te belasten van nu tot aan zijn maximale trekkracht, en met iedere gewenschte kracht kan men het paard juist zoo lang laten loopen als men verkiest.

Naast de trekkracht speelt de snelheid een rol, zelfs staan deze met elkander in verband. Vergroot men de trekkracht (door het aandraaien van de rem) dan zal de snelheid over het algemeen verminderen. Die snelheid berekent men uit den tijd noodig voor het afleggen van één ronde (= 50 Meter). Hiermede nu is de arbeidslevering van een paard volkomen bepaald. Heeft een paard bijv. 200 K.G. trekkracht vertoond bij 1.25 Meter snelheid per seconde, dan is het gewoonte om te zeggen, dat het dier $200 \times 1.25 = 250$ K.G. M. per sec. heeft ontwikkeld of $\frac{250}{7.5} = 3\frac{1}{3}$ paardekracht, aangezien in de machinewereld 75 K.G.M. per sec. gelijk gesteld wordt met één paardekracht.

Het apparaat leent zich echter niet alleen voor het zuiver meten van het arbeidsvermogen, doch ook voor allerlei andere wetenschappelijke onderzoekingen, waarvan de resultaten in cijfers volkomen juist kunnen worden vastgelegd. Van deze heb ik hier dan in het bijzonder het oog op de vergelijkingen, die kunnen worden gemaakt tusschen verschillende wijzen van bestrating, mede in verband met het beslag.

Men kan n.l. de paarden met alle soorten hoefijzers voor het toestel laten werken en daarbij tevens de loopbaan naar wensch veranderen door b.v. eerst een klinkerweg, daarna een asfalt weg (houten blokken, keien, zand,

klei) aan te leggen. Ook kan men verschillende loopbanen (ringvormig) naast elkander aanbrenge. Dan behoef men slechts de schijf, waarover de kabel loopt op den trekboom te verplaatsen. De invloed van de wegconstructie op het trekkrachtvermogen kan aldus gemakkelijk worden vastgesteld.

Wat de vorm van beslag betreft komt in de eerste plaats in aanmerking het gebruik van stoot en kalkoenen. Deze toch staan den laatsten tijd voornamelijk door de nieuwe wegdekken in het middelpunt der belangstelling. Veel is daar reeds over geschreven. Ik verwijs slechts naar de interessante en uitvoerige beschouwingen van den heer □ in den jaargang 1927 van dit Maandblad naar aanleiding van zijn bevindingen in Marseille, naar het kort geleden verschenen artikel: „Het beslag met kalkoenen en de beschadiging van het wegdek” van Prof. Kroon in het Tijdschrift voor Diergeneeskunde 1929, afl. 9 en naar de Veldbode van 11 Mei 1929, waarin een artikel van collega Joh. Plet uit het Friesch Landbouwblad is overgenomen.

Plet geeft den wensch te kennen, dat zijn artikel er toe moge bijdragen, dat het hoefbeslag op onze nieuwe wegbedekkingen tot een oplossing wordt gebracht. Ik stem daarmede gaarne in, doch geloof meer dat de groote moeilijkheid schuilt der paardenhouders de *practische* overtuiging bij te brengen van het onnut en nadeel der kalkoenen. Het gebruik van stoot en kalkoenen is n.l. grootendeels een gevolg van behoudendheid, bijna een soort traditie. Dit heb ik eenige weken geleden weer op treffende wijze ervaren.

Daartoe uitgenoodigd had ik het genoeg op 24 en 25 April j.l. de trekproeven met Rijnlandsche paarden bij te wonen in Keulen. Een dezer proeven bestond uit een uithoudingsproef over 12 KM. door de stad, waarbij de paarden (een- en tweespannen) met zakken zand zwaar beladen wagens moesten voorttrekken. Reeds dadelijk trok toen het beslag mijn aandacht en wel de buitengewoon hooge kalkoenen en stoot, het beruchte Rotterdamsche beslag was daar nog niets bij.

Dr. L. Grötz, directeur van de hoefsmidschool in Keulen, vertelde mij, dat van die zijde steeds tegen dat beslag werd geageerd, doch alle pogingen stuitten af op het conservatisme der eigenaars, die van geen verandering wilden weten. Nu kan ik dit verklaren zoolang de bestrating uit basaltkeien bestaat en er vele hellingen voorkomen. Op asfaltwegen betumenwegen e.d. wordt het echter anders, hetgeen nevenstaande snapschot (foto III) op treffende wijze demonstreert.

Dit span paarden had de zeer zwaar beladen wagen (brutogewicht 325



III.

Zentner = 16250 KG.) over de basaltkeien uitstekend getrokken, op het asfalt gekomen bleven zij echter staan en weigerden verder te gaan. De dieren vonden hier geen voldoende steun om de zware vracht te verplaatsen (in verband met den weg zal de trekkracht waarschijnlijk ook grooter zijn geweest). Slechts met behulp van veel menschen handen is dat eindelijk gelukt.

Om nu tot een resultaat te komen omtrent de waarde van het kalkoenbeslag op verschillende wegbedekkingen, acht ik het proefondervindelijk, aanschouwelijk, vergelijkend onderzoek, waarvan ieder belanghebbende en belangstellende getuige kan zijn en waarbij in cijfers zeer nauwkeurig de voor- en nadeelen der verschillende omstandigheden kunnen worden vastgelegd, ten zeerste gewenscht. De Rem-rosmolen van Prof. Visser kan hierin uitkomst brengen. Die proeven kosten echter tijd en geld, doch een groot belang zal er mede gebaat zijn.

Benneköm.

Dr. C. Brands.

VOORBEREIDEND ONDERRICHT IN HOEFBESLAG.

(Ingezonden).

Met den heer P. H. te Grijpskerk ben ik het niet eens om de leerlingen geen hoefijzers te leeren maken. Het moet geleerd worden goed en vlug te doen. Ik heb nog geen groot vakman ontmoet die dat niet kon.

In de tweede plaats de voordeelen van de zelfgesmede ijzers. Als patroon kent men de voeten der meeste op beslag komende paarden en op het aantrekken der lip na maakt men ze van te voren pasklaar. En nu wordt bij mij de ervaring opgedaan dat een bekwaam vakman 15 minuten met passen op 4 ijzers uitspaart. Omgerekend zijn gesmede ijzers mij 10 cent per Kilo meer waard dan machinale.

Ik heb het nu nog slechts over gewone ijzers, terwijl men het ook over afwijkende modellen heeft. Als ik daarvoor het stafijzer moet betalen en de fabrieksiijzers voor niemandal kon krijgen en de laatste moet vermaken, dan verkies ik het eerste.

Hier volgt een berekening van machinale of gesmede. Van 100 KG. stafijzer (f 10,50) maak ik dezelfde hoeveelheid ijzers als van 110 KG. machinale ijzers (f 24,20). Een volslagen werkman met halfwas verwerkt 100 KG. stafijzer in 10 uur (lichte en zware door elkander). Dat is aan loon f 10, bedrijfskosten ruim gerekend 80 procent, wordt f 18, en f 10,50 is totaal f 28.50. Nu is 100 KG. gesmede ijzers voor gemiddeld 30 paarden en 110 KG. machinale ook. Ik win met de gesmede door vlugger passen 30 × 15 minuten uit, dat is 7½ uur voor een volslagen vakman met bedr. onkosten is 10 gulden. Nu is het verschil van de gesmede en machinale f 4.30 en ik win er mede 10 gulden over f 5.70, zodoende heb ik met gesmede hoefijzers nog altijd 20 procent winst boven de bedrijfsonkosten, hetgeen op veel smeedwerk niet wordt verdiend.

Ik hoop dat ik deze berekening in het belang van vele hoefsmiden heb gemaakt en daarmee de ambitie voor het zelf vervaardigen heb aange-moedigd. Bij mij in de zaak worden jaarlijks 8 à 10.000 stuks vervaardigd.

Utrecht, Varkensmarkt 26.

W. C. Schouten,
gedipl. hoefsmid.

HET LEEREN SMEDEN VAN HOEFIJZERS.

In de vorige aflevering schreef de heer Huizinga, onderwijzer in practisch hoefbeslag te Grijkskerk, een artikel waarvan de strekking was om het leeren smeden van hoefijzers tot de historie te doen behooren en aan de aankomende hoefsmeden onderwijs te geven in het verzetten en vervormen van machinale hoefijzers.

Deze strekking gaat m.i. te ver en hoewel ik den heer H. dadelijk toegeef dat veel tijd gedurende de onderwijsjaren besteed moet worden aan het leeren smeden van hoefijzers, terwijl zij dit als regel later niet meer doen, zoo beschouw ik dezen tijd toch lang niet nutteloos besteed. Integendeel, ik vermeen dat een hoefsmid die voor zich zelve het recht wil opeischen om na een met succes afgelegd examen, een goed onderlegd vakman te heeten, dat zulk een hoefsmid breed moet zijn onderlegd en zijn vak, waaronder ik altijd nog het aanmaken van hoefijzers blijf rekenen, terdege moet hebben geleerd. Kan men in het algemeen zeggen dat hetgeen men leert, altijd waarde heeft, al plukt men niet dadelijk en zichtbaar er de vruchten van, zoo zal ook het leeren aanmaken van hoefijzers voor een hoefsmid altijd nog van zeer groote waarde blijven. Indien men de aankomende smeden geen ijzers meer leerde maken, doch bij de opleiding onmiddellijk begon met machinale hoefijzers te doen passen en te vervormen, dan vrees ik dat niet alleen veel van de poësie van het vak zou afgaan, doch dat tevens de waarde van den vakman snel zou dalen. Een hoefsmid die geleerd heeft goede ijzers te maken door van het begin af aan op alle gemaakte fouten te zijn gewezen en die dan ook geleidelijk aan zoover opgeklimmen is dat hij zonder veel moeite en veel tijdverlies voor elken hoef een goed passend ijzer kan maken, zulk een hoefsmid zal, wanneer hij met machinale hoefijzers gaat werken, ook hier een goeden kijk op hebben en deze, vakkundig, zoo geschikt mogelijk kunnen maken voor het gebruik. Hij zal echter tevens niet schromen om bij voorkomende gelegenheden zelf een afwijkend ijzer te maken en wel in den regel vlugger en beter dan dat hij een machinaal ijzer hiertoe moet gaan vervormen. De hoefsmid die lust in zijn vak houdt en die het hoefbeslag niet uitsluitend uitoefent omdat hij dit tegenover zijn cliëntèle met het oog op het andere werk niet durft te laten, zal in menig geval de waarde van een eigen gemaakt ijzer weten te stellen boven een vervormd machinaal ijzer.

De heer H. juicht het toe dat de examencommissie met haar tijd is meegegaan en het normale beslag gedeeltelijk met machinale hoefijzers doet uitvoeren. Het mag bekend heeten dat dit vraagstuk reeds dikwijls het onderwerp van gesprek bij de commissie is geweest en de terughoudendheid die in deze tot dusverre betracht is, zoodat eerst bij het laatstgehouden examen, bij wijze van proef, hiermede begonnen is, bewijst al dat de commissie allerminst hieruit de leering wil getrokken zien dat het aanmaken van ijzers uit de hand als het ware afgedaan heeft. De commissie wil echter het standpunt van de praktijk innemen, en uitgaande van het feit dat de overgroote meerderheid der hoefsmeden met machinale hoefijzers werkt, ook op het examen eischen dat de candidaat met een machinaal hoefijzer behoorlijk beslag levert.

Hiernaast wordt echter wel degelijk vastgehouden aan den eisch dat de candidaat goede hoefijzers kan maken, hetgeen hij dan ook toonen moet, daar van 4 te vervaardigen hoefijzers, slechts één machinaal hoefijzer gebruikt mag worden. Het komt mij dan ook voor, in het belang van de opleiding tot hoefsmid en dus in het belang van den lateren vakman, dat hij terdege onderlegd is geweest in het maken van hoefijzers en het zal mij spijten indien de voorspelling van den heer H. waarheid zou bevatten, dat n.l. de op het examen aangemaakte hoefijzers de laatste handgesmeede ijzers zouden zijn. Zelfs in dit geval echter zal de kennis, opgedaan bij het leeren smeden van ijzers, toch zeer zeker van groote waarde zijn bij het dan later vervormen van de te gebruiken machinale hoefijzers. Het is toe te juichen, dat bij het zoo veelvuldig gebruik van machinaal beslag, de kwaliteit der machinale ijzers in de laatste jaren zoo zeer verbeterd is, maar toch zullen er zich nog vele malen gevallen voordoen waarbij een volbloed hoefsmid het zal verkiezen zelf een ijzer te maken in stede van te trachten een machinaal ijzer voor het bijzondere doel geschikt te maken, hetgeen dan toch vaak als een slecht lapmiddel zou moeten worden beschouwd. R e d.

PAARDENFOKDAG TE VALKENBURG

op 30 Mei 1929.

Het was een schitterend idee van de vereeniging voor fokkers van het zware trekpaard in Zuid-Limburg om Valkenburg te kiezen voor het houden van dezen fokdag.

Valkenburg, het toeristenoord bij uitnemendheid, een der lieflijkste streken van ons mooie Nederland, waar de Nederlanders van boven den Moerdijk zich kunnen overtuigen dat Limburg nog iets meer bezit dan kolenmijnen.

Valkenburg, dat naast zijn bekende grot het oog van den vreemdeling streelt met zijn bonte verscheidenheid van panorama's, maakt vooral in het voorjaar een heerlijke indruk door zijn natuurschoon.

Daarom acht ik de veronderstelling dat iedereen, die dezen fokdag bezoekt, dankbaar zal zijn om deze keuze, alleszins gegrond.

De regelingscommissie nam het prijzenswaardige initiatief in het programma een wedstrijd in hoefbeslag op te nemen.

Hiervoor zij op deze plaats een woord van dank en hulde aan deze commissie gebracht. Immers hier werd bewezen dat hoe langer hoe meer het nauwe verband gevoeld wordt tusschen paardenfokker en hoefsmid. Tevens schuiven deze wedstrijden op den voorgrond de voorname plaats, welke de hoefsmid inneemt in de moderne paardenfokkerij.

Hoeveel kan een slechte hoefsmid het beste paard niet in waarde doen verminderen! Een hoefsmid, die zijn vak in alle opzichten onder de knie heeft, zou men in dit geval kunnen vergelijken met het gouden slot aan een kostbaar boek.

De opmerkelijke fokker moet bij dezen wedstrijd ongetwijfeld tot de conclusie zijn gekomen, dat zijn belang met zich brengt, dat hij zijn paard

door een eerste klas vakman laat behandelen. Hierbij diene hij echter niet uit het oog te verliezen dat men „niet voor een dubbeltje op den eersten rang kan zitten”.

Eenigszins te betreuren was het, dat deze wedstrijd m. i. niet voldoende was voorbereid, maar: „alle begin is moeilijk”. Ware dit echter wel het geval geweest, dan was het succes ongetwijfeld groter geworden. Door mij werd gelukkig een gemompel opgevangen, dat in het vervolg eens per jaar aan een van de fokdagen een wedstrijd zou worden toegevoegd, wat me ten zeerste verheugde en we zullen hopen, dat dan het „al doende leert men” bewaarheid wordt.

Ik neem de vrijheid, de commissie eenige opmerkingen in overweging te geven:

Op het terrein waren slechts 1 vuur en 1 aambeeld aanwezig; voor een goed verloop van den wedstrijd zou ik het wenschelijk geacht hebben dit aantal te verhoogen; tot 3 b.v. Ik zeg dit, omdat dan de deelnemers m. i. rustiger werken en dus nog beter werk afleveren dan in het eerste geval.

Wanneer in de commissie een vakman opgenomen werd, zou deze misschien in dergelijke behoeften voorzien, om de aflevering van prima werk te bevorderen.

Voor den wedstrijd hadden zich acht smeden opgegeven, waarvan er 7 opkwamen. De prijzen werden als volgt onder de deelnemers verdeeld:

1e prijs W. Driessen te Eslo, 2e prijs N. Lemmen te Ophoven, 3e prijs J. Verbugt te Panningen. Twee 4e prijzen werden toegekend aan: P. J. Houben te Roggel en J. H. Niesten te Eepen.

Laten we hopen, dat het sympathieke voorbeeld van de Zuid-Limburgsche fokkers in andere provincies navolging vinde!

Utrecht, 4. 6. 1929.

S. van Angeren.

VERSLAG VAN HET VOORJAARSEXAMEN 1929, VOOR DE VERKRIJGING VAN HET „RIJKSDIPLOMA ALS HOEFSMID”.

Nadat de oproepingen voor dit examen in de vakbladen hadden gestaan, hielden voorzitter en secretaris op 6 Maart een voorvergadering welke op 8 Maart gevolgd werd door een vergadering van de geheele examencommissie. Op de vergadering werden de subcommissiën vastgesteld en de werkwijze besproken, waarbij voor het eerst op dit examen het aanwenden van machinaal vervaardigde hoefijzers zou worden ingevoerd.

107 Candidaten hadden zich aangemeld, waarvoor 18 examendagen noodig waren, welke werden vastgesteld op 13, 14, 18, 19, 20, 21 Maart, 22, 23, 24, 25, 30 April, en 1, 2, 13, 14, 15, 16 Mei, terwijl 17 Mei de eindvergadering van voorzitter en secretaris zou plaats vinden. De kandidaten waren afkomstig van cursussen welke gehouden waren te Amersfoort, Alkmaar, Breda, Arnhem, Utrecht, Ede, Hoogeveen, Oud-Beijerland, Almelo, Winterswijk, Lochem, Rotterdam, Deventer, Zutphen, Borculo, Winschoten, Bergen op Zoom, Middelburg, Sittard, Heerenveen, Harlingen, Zwolle, Goes.

Het examen werd afgelegd door 100 kandidaten, daar 7 verhinderd waren

op te komen, van deze 100 namen 72, 25, 2 en 1 resp. voor de 1ste, 2de, 3de, en 4de keer aan het examen deel.

Van hen slaagden in totaal 57, waarvan 45, 10, 1, en 1 het examen voor de 1ste, 2de, 3de of 4de keer afgelegd hadden. Als regel waren alle vaste leden der examencommissie tegenwoordig, bij verhindering van sommige voor enkele dagen werd voor hen ingevallen door de plaatsvervangende leden Dr. v. d. Plank en H. Huisman. De commissie is van oordeel dat het op het examen beslaan van een der hoeven van het normale beslag met een machinaal vervaardigd hoefijzer een goede maatregel is geweest en bestendigd behoort te worden, daar de meeste smidsknechten door hunne patroons gedwongen worden zich van machinale hoefijzers te bedienen en met het verzetten en passen van deze ijzers dus goed vertrouwd moeten zijn. Allerminst beoogt de commissie hiermede echter minder waarde toe te kennen aan den eisch van een goed hoefijzer en een afwijkend ijzer te kunnen vervaardigen.

Utrecht, 29 Mei.

De Voorzitter der Cie. v.n.

Namen der geslaagden bij het voorjaarsexamen 1929.

1. D. Hendriks te Ederveen, 2. W. v. d. Loo te Udenhout, 3. J.W.J. v. d. Bosch te Nijkerk, 4. H. Derks te Oudewater, 5. J.H. Folmer te Linschoten, 6. L. Kuiper te Houten, 7. C. H. Trentz te Arnhem, 8. W. Smeekes te Alphen (N.-Br.), 9. P. Schrouwen te Etten, 10. G. Blacquière te Zwijndrecht, 11. J. A. van Echteld te Werkhoven, 12. Th. van Stuyvenberg te Tiel, 13. W. van Setten te Scherpenzeel, 14. K. Stam te Fijenoord, 15. H. Priester te Winterswijk, 16. J. Smits te Rotterdam, 17. B. Eelderink te Hengelo, 18. H. J. Ter Welle te Haart, 19. M. P. Noordzij te Pernis, 20. J. Abresch te Oude Tonge, 21. B. v. d. Bie te Heenvliet, 22. J. de Leeuw te Rotterdam, 23. E. A. Zuiderveen te Dventer, 24. W. D. Tuitert te Laren G., 25. Jac. Vermunt te Terheyden, 26. G. A. Nijhuis te Eibergen, 27. D. Stolk te Heerjansdam, 28. A. v. Wijk te Ridderkerk, 29. P. Nobel te Rotterdam, 30. A. A. van Peenen te Oud-Beijerland, 31. R. Hulsebos te Veelerveen, 32. B. ten Dam te Terwolde, 33. K. Klein Velderman te Bathmen, 34. J. H. Klaasboer te Wijhe, 35. J. G. Paalder te Ruurlo, 36. P. L. J. van Beers te Poortvliet, 37. H. Sturm te Serooskerken, 38. J. Kerkwijk te Ruurlo, 39. A. A. Mangnus te Steenberg, 40. J. W. Boersbreek te Laren (G.), 41. H. F. Verheyen te Borculo, 42. A. Blom te Genemuiden, 43. T. A. M. Willemen te Woensdrecht, 44. M. de Vlas te Langweer, 45. U. Mercur te Steggerda, 46. J. A. van Oers te Krabbendijke, 47. H. C. Kwint te Westerbork, 48. N. J. A. Koelman te Alkmaar, 49. M. Leenpoel te Westerkkerke, 50. C. de Pree te Schore, 51. J. C. Wesselink te Dalfsen, 52. H. Veldhuis te Lense, 53. J. H. Salemink te Angeren, 54. B. Th. Eltink te Gendt, 55. L. B. Seesink te Steenderen, 56. J. P. Hendriksen te Huissen, 57. Th. Bolder te Angeren.

KORTE MEDEDEELINGEN.

— **Limburg.** Ter gelegenheid van de premiekeuring van merriën en hengsten te *Venlo* op 29 Juni zal een wedstrijd in hoefbeslag plaats vinden, waarvoor f 100 aan prijzen worden gegeven.



DE HOEFSMID

Officieel Orgaan van de Vereniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
ledere regel meer f 0.20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 10, te Amersfoort.

INHOUD.

Hoefbeslag zonder nagels. — Verslag Conferentie van de Hoefbeslag-Commissie der G. O. M. van Landbouw en het Bestuur van de Ver. v. Onderwijzers in praktisch Hoefbeslag. — Trekkracht - wegdek - hoefbeslag. — Cursus in Hoefbeslag te 's Bosch. — Verslag wedstrijd in Hoefbeslag te Venlo — Ingezonden stukken. — Korte mededeelingen. — Advertentiën.

HOEFBESLAG ZONDER NAGELS.

Het hoefbeslag, waarbij geen nagels ter bevestiging worden gebruikt, is eigenlijk het oudste van alle middelen, die tot beschutting der hoeven zijn aangewend. Gaan we de geschiedenis na dan worden de eerste sporen daarvan op enkele afbeeldingen van paarden op Egyptische wandschilderingen ± 1300 jaar voor Christus gevonden. De voorhoeven, doch veelal ook de achterhoeven, waren omwonden met strooken van leer of van een ander weefsel. De andere volken der oudheid n.l. de Joden, de Assyriërs en Babyloniërs hebben het hoefbeslag niet gekend. Dit wordt verklaard door het feit, dat deze volken streken bewoonden met drogen zandigen bodem, die voor de hoeven niet nadeelig was.

Het gebruik van nagels dateert van lateren tijd. De Grieken en Romeinen kenden een dergelijk hoefbeslag in den voor-Christelijken tijd nog niet. Om te sterke afslijting der hoeven tegen te gaan bezigden zij sandalen van gevlochten plantenvezels en biezen, die met touwen en riemen aan de hoeven werden bevestigd. De bruikbaarheid en ook de houdbaarheid van deze sokken en schoenen, *solae spartae* genaamd, lieten zeer veel te wenschen over. De Romeinen maakten ze daarom van metaal — *solae ferrae*. Deze hippo-sandalen bestonden uit metalen platen van ringen of oogen voorzien, die met banden aan de hoeven werden bevestigd. Een groot aantal dezer oude Romeinsche beslagen van verschillend model zijn bij opgravingen gevonden en worden in verscheidene musea bewaard.

Maar ook heden ten dage kent men in verschillende streken van ons land nog sandalen. Deze worden toegepast in de venen en bij het ploegen in zeer lage polders ten einde het te diep zakken in den drassigen bodem te voor-

BIBLIOTHEEK DER
RIJKS UNIVERSITEIT
UTRECHT.

komen. In ons bekende leerboek van Kroon en Gallandat Huet vinden we daarvan enkele afbeeldingen. Het doel dezer sandalen is dus anders dan de volken der oudheid beoogden.

Wel zijn er in de laatste jaren vele methoden aangegeven om het moderne hoefbeslag zoodanig te wijzigen dat het gebruik van nagels zou kunnen worden gemist. Zij berusten grootendeels op verschillende principes om de ijzers blijvend aan de hoeven te bevestigen. De Finsche dierenarts *Sigurd Helsingius* heeft in het jaar 1927 al die vormen van nagelloos beslag in een proefschrift (Inaugural-Dissertation, Leipzig 1927) verzameld en tevens kritisch beoordeeld. Na deze studie komt hij tot de conclusie, dat geen enkele in staat kan zijn ons gewone hoefbeslag met nagels te verdringen, daar zij niet die eigenschappen bezitten, welke men van een goed hoefbeslag verlangt. Tegenover de voordeelen hebben die verschillende methoden toch zulke groote nadeelen, dat zij als onpraktisch en vele zelfs als volkomen waardeloos moeten worden beschouwd. Zoo werken ze òf nadeelig op de normale mechanische verrichtingen van den hoef òf houden geen rekening met de natuurlijke groei. Sommige beschadigen onderscheidene deelen van den hoornschoen, doch ook de hoeflederhuid en verdere inwendige deelen ondergaan beleedigingen. Andere vormen zijn weer te gecompliceerd of te groot en te zwaar en met uitstekende deelen voorzien, waardoor allerlei verwondingen kunnen optreden.

Doch het meest voorkomende bezwaar is wel, dat de bevestiging van het ijzer geen stand houdt, dus het ontstaan van losse ijzers en het verliezen daarvan.

Zal een nagelloos beslag zijn doel in alle opzichten vervullen en de kans op algemeen gebruik mogen verwachten, dan moeten zeer zeker de volgende punten in aanmerking worden genomen:

- a. het hoefmechanisme mag in geen enkel opzicht worden belemmerd;
- b. de hoornige en weke deelen mogen door de wijze van bevestiging niet worden beleedigd;
- c. de constructie en de wijze van bevestiging moeten zoo eenvoudig mogelijk zijn;
- d. uitstekende deelen moeten worden vermeden om aftrappen der ijzers en strijkwonden te voorkomen;
- e. de kosten van vervaardiging mogen die van ons gewone hoefbeslag in geen belangrijke mate overschrijden;
- f. het weerstandsvermogen en ook de houdbaarheid der bevestiging mogen niet achterstaan bij genageld beslag.

Aan deze voorwaarden kunnen de tot heden aangegeven methoden echter nog niet voldoen. Eenigen tijd geleden echter werd mijn aandacht gevestigd op een vorm van nagelloos hoefbeslag, vervaardigd door *Ertel*. Volgens de beschrijving en teekening bestaat dit uit een gewoon hoefijzer, waarvan de hoefvlakte is gekarteld om verschuiving ten opzichte van den hoef zooveel mogelijk tegen te gaan. Vanaf de toonlip loopt langs den buitenrand over ongeveer $\frac{3}{4}$ lengte der beide takken een 3 millimeter diepe groeve of sleuf. Hierin worden aan elke zijde een 5-tal haakjes van plaatijzer gebracht, die zich naar boven langs den hoornwand ombuigen en aan

het andere einde van scherpe punten of weerhaken zijn voorzien. Deze worden in den hoornwand geslagen om het ijzer blijvend aan den hoef te bevestigen (fig. I, II en III).

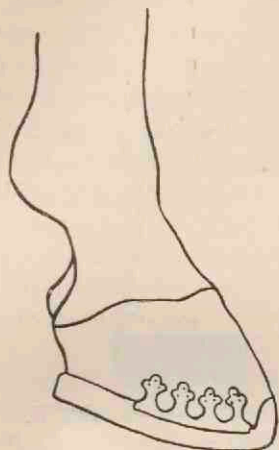


fig. I.

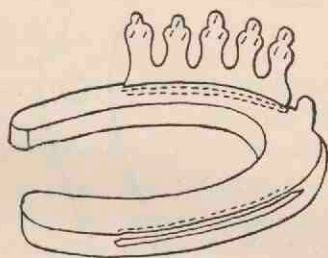


fig. II.



fig. III.

Verschillende demonstraties zijn met dit beslag gehouden o.a. te Chemnitz en in de staatshoefsmederij te Dresden. In „Der Hufschmied” van 1927 spreekt *Dr. Fischer* een vernietigend oordeel uit en zegt, dat de Ertelsche methode evenals alle andere vormen van nagelloos beslag even gauw zal verdwijnen als het gekomen is.

Een ander geluid vernemen we echter in de Tierärztliche Rundschau van 13 November 1927, waarin *Bergelt* mededeelt het beslag gedurende een half jaar bij rij- en trekpaarden der politie te hebben geprobeerd en dat het daar heeft voldaan. Gedurende een geheele beslagperiode bleven de ijzers vastzitten. Echter was er één bezwaar, dat n.l. enkele tandjes en wel meestal de laatste loslieten. Maar *Bergelt* acht het zeer waarschijnlijk dat door verbetering van materiaal en door een verbeterde bevestigingswijze hierin afdoende kan worden voorzien.

Zeer goed voldeed het Ertelsche beslag bij een trekpaard, dat niet op de gewone wijze kon worden beslagen. Aan het linker voorbeen was het grootste gedeelte van den hoornwand wegens een bestaanden hollen wand afgebroken. Te wachten tot de wand weer voldoende was aangegroeid zou langen tijd duren en het paard zou al dien tijd geen arbeid kunnen verrichten. Daarom werd de methode volgens Ertel toegepast, nadat de ontbrekende hoornwand door kunsthoorn was vervangen. Nu was het dier dadelijk in staat te werken en werd het voor een langdurige onwerkzaamheid bespaard.

Bergelt heeft nog meerdere proeven genomen en steeds met succes. Hij acht in tegenstelling met *Dr. Fischer* het beslag van Ertel dan ook zeer bruikbaar in het bijzonder voor paarden met slechte voeten.

Hiermede is het laatste woord over dit beslag niet gesproken. Ik zal deze polemiek echter maar laten rusten. Alleen wil ik er nog op wijzen, dat Ertel

uit verschillende streken van Duitschland aanvragen om zijn modelijzers ontving, reden waarom hij ze als fabrieksijzers in den handel wilde brengen. Ook wordt medegedeeld, dat sommige landbouwers hun paarden op de ge-

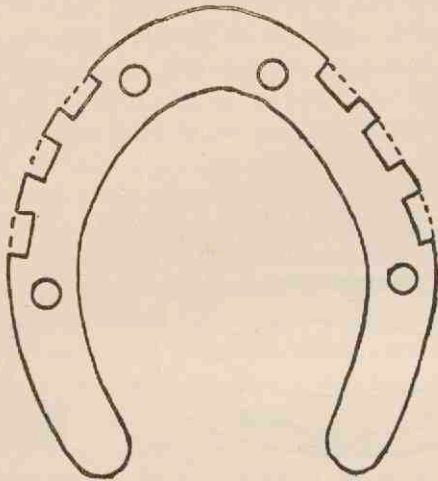


fig. IV.



fig. V.

noemde wijze zelf hebben beslagen en dus geen hoefsmid noodig hadden.

Deze berichten en vooral de gunstige resultaten door Bergelt verkregen, deden mij besluiten de proef ook eens te nemen. Ik riep daartoe de hulp in van den wachtmeester-hoefsmid, tevens onderwijzer in practisch hoefbeslag



fig. VI.

G. J. Prins te Ede. Samen bespraken wij het Ertelsche beslag, zoo als dat volgens de tekening en beschrijving zou moeten worden vervaardigd. Prins stelde echter voor de constructie eenigszins te wijzigen. Hij wilde nl. het ijzer aan elke zijde met 3 afzonderlijke haken aan den hoef bevestigen. De verbinding dezer haken aan het ijzer moest conisch zijn (fig. V) om een loslaten te voorkomen. Dit kon echter slechts worden verkregen door twee ijzers door middel van een viertal schroeven tot één ijzer te vereenigen, waarvan de dikte de normale ijzerdikte in niet belangrijke mate mocht overschrijden (fig. IV).

Deze constructie was dus wel zeer bewerkelijk en tijdroovend. Op 1 Maart j.l. is een rijpaard aan

het rechter achterbeen aldus beslagen. De bevestiging van de haken aan den hoof geschiedde met een houtschroefje (*a*). De hoof was geheel normaal en het hoorn van goede hoedanigheid. Het dier verrichtte zijn gewone werkzaamheden.

Op 13 Maart d.a.v. bleek echter, dat het ijzer los zat, hoofdzakelijk tengevolge van het losraken der achter buitenhaak, waarvan het houtschroefje gebroken was. Een bevestiging door één houtschroefje was te gering, daarom werd aan elk haakje nog een tweede (*b*) aangebracht. Aldus bevestigd heeft het ijzer het gehouden totdat het paard op 11 April rondom opnieuw werd beslagen (zie fig. VI).

Dr. C. Brands.

VERSLAG CONFERENTIE VAN DE HOEFBESLAG-COMMISSIE DER G. O. M. v. LANDBOUW EN HET BESTUUR VAN DE VER. v. ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG.

Deze conferentie had plaats op 16 Maart in het Landbouwhuis te Arnhem.

De aanleiding tot deze conferentie is een geschil tusschen de Vereeniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag en de Hoefbeslag-commissie der G. O. M. v. Landbouw over het organiseeren van de voorbereidende cursussen, en de salariering van de onderwijzers daarvan. Reeds het vorige jaar had er een bespreking plaats van de Hoefbeslag-commissie met den heer Vossers, bestuurslid van de Ver. van Onderwijzers, over deze aangelegenheid. Hiervan is op de Algemeene Vergadering van Onderwijzer-hoefsmeden op 2 Febr. te Utrecht gehouden verslag uitgebracht.

Aan het Bestuur is in deze Algem. Verg. machtiging verleend nogmaals stappen te doen tot overeenstemming te komen met de Hoefbeslagcommissie over de organisatie van deze Voorbereidende Cursussen.

Na een korte inleiding van den Voorzitter der Hoefbeslagcommissie, de heer de Bruyn Tengbergen, waarin Z.Ed. deed uitkomen, dat hij hoopte op overeenstemming met deze bespreking, verkreeg de heer Ritsema het woord.

Spreeker memoreerde het ontstaan van de behoefte aan voorbereidende cursussen. Door de vereeniging van onderwijzer-hoefsmeden is dit zeer sterk aangevoeld en heeft zij het oprichten van deze cursussen gepropageerd.

Met klem werd door den heer Ritsema verdedigd, dat in de allereerste plaats de smeden *zelf* hebben te zorgen, dat de jonge smeden het vak kunnen leeren en dat de afdelingen van de smedenbonden de eerst aangewezen lichamen zijn om deze cursussen te organiseeren.

Het is wel in het belang van den boer, dat er goed hoefbeslag-onderwijs is, zeker, even zoo goed als het in het belang is van den smid dat er een goede bakkersgezellenopleiding is en er goed brood wordt gebakken en er goede schoenmakers gekweekt worden, die zorgen voor goed passend schoeisel voor onze voeten, maar daarom ligt het nog niet op den weg van den smid om de opleiding van bakkers en schoenmakers te gaan verzorgen. Spreker deed duidelijk uitkomen dat het onder de smeden hoe langer hoe meer wordt aangevoeld als een principieele onjuistheid, dat de landbouwers zich belasten met de organisatie van de hoefbeslagcursussen en de voorbereidende cursussen. Vroeger, toen de smeden nog niet waren georganiseerd, heeft de

landbouwmaatschappij met het oprichten hiervan zoowel in het belang van den smid als in dat der landbouwers, nuttig werk verricht.

Nu echter de smeden in landelijke bonden vereenigd zijn en op verschillende plaatsen reeds cursussen door de Afdelingen van de smedenbonden zijn gehouden, meent het Bestuur van de Vereeniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag in overweging te mogen geven, dat werk aan de afdelingen van de smedenbonden over te dragen.

De voorzitter van de Hoefbeslag-commissie deelde ons mede, dat zij niet bereid zijn aan het verzoek van ons Bestuur te voldoen en wees er op dat er reeds samenwerking bestond tusschen de Commissie en de Geldersche Achterhoek-combinatie en een vertegenwoordiger daarvan in de Commissie aanwezig was. De Secretaris van de Commissie, de heer van Doorninek, achtte het argument van den bakker en schoenmaker niet juist (waarom is ons echter niet duidelijk geworden). Ook de heer van Lochem, vertegenwoordiger van de Geldersche Achterhoek-combinatie bestreed het betoog van den heer Ritsema.

Spreeker wees op de goede samenwerking en kon er zich niet mee vereenigen, dat de smeden voor hun eigen opleiding gaan zorgen; hij stond geheel aan de zijde van de landbouwers. (Wij stonden een oogenblik paf).

De heer Ritsema zeide hem dan ook, dat hij zich de houding van den heer van Lochem niet kon begrijpen.

Nogmaals trachtte de heer Ritsema de Commissie te overtuigen van het rechtvaardige van deze zaak. 't Mocht echter niet baten.

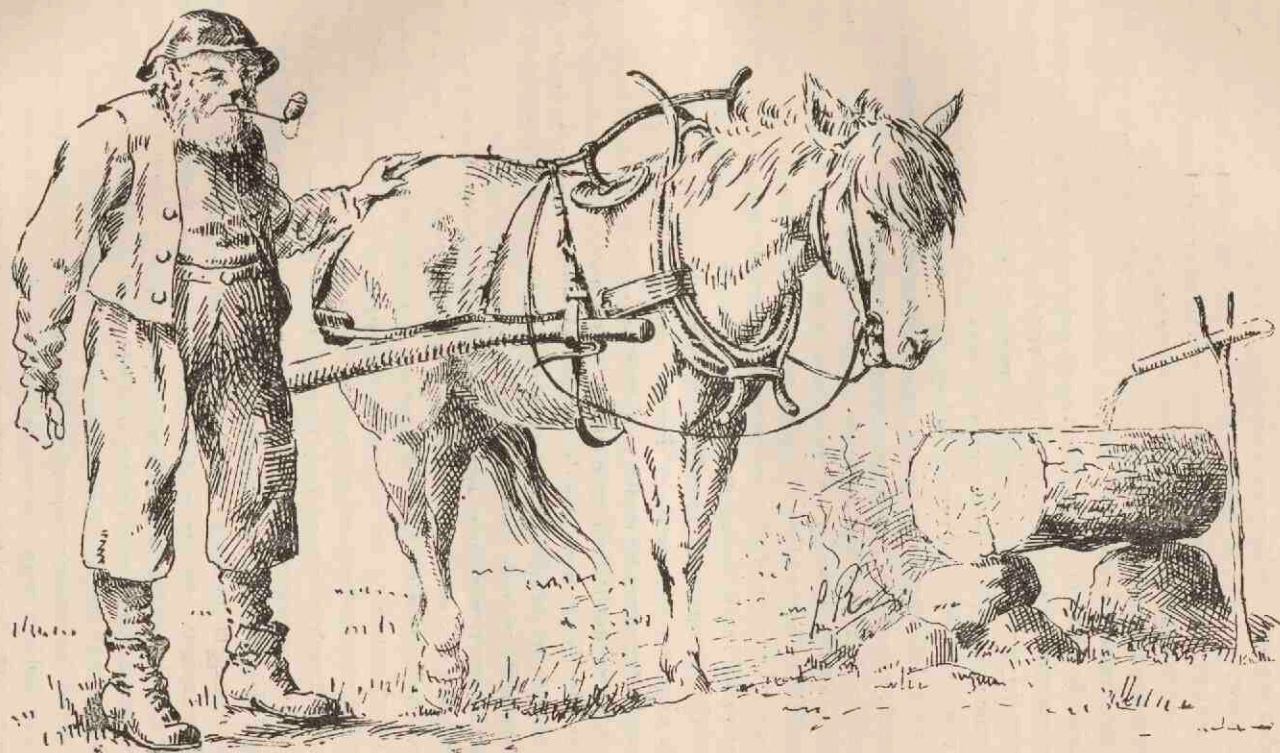
De heer Vossers beantwoordde den heer van Lochem en zeide dat het bestuur van de Onderwijzersvereeniging op de hoogte was van de voorgeschiedenis bij het oprichten van de voorbereidende cursussen waar het hier om gaat en van de pogingen die de Geldersche Achterhoek-combinatie reeds gedaan heeft betreffende deze zaak.

Wat de tegemoetkomende houding van de Landbouw-Maatschappij betrof door toch vertegenwoordiging van de Combinatie in de Hoefbeslag-commissie toe te staan, merkte spreker op, dat dit niet anders is dan een gebaar, om de smeden tevreden te stellen. Zij kon dit veilig doen, daar dit niet van den minsten invloed is. Wat toch moet één man beginnen, vroeg sperker, tegenover zeven anderen, wanneer het principieele dingen betreft?

De Hoefbeslagcommissie verklaarde zich wel bereid om in 't vervolg het minimum uursalaris vastgesteld door de Commissie voorbereidende Cursussen en waarover op de Algemeene Vergadering van de Onderwijzers een besluit is genomen, om daar aan vast te houden, uit te betalen. De heer Ritsema betreurde het, dat bij deze bespreking helaas niet tot overeenstemming was te komen, sprak echter de hoop uit, daar nog eens op terug te komen.

Als Bestuur van de Vereeniging van Onderwijzers spreken wij de hoop uit, dat het Hoofdbestuur van den B. S. P. N. en de afdelingen of Combinaties, die in soortgelijke gevallen verkeerden, deze toch belangrijke zaak nog eens onder de oogen te willen zien.

Het Bestuur van de Vereeniging van
Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag.



Een paard in Noorwegen bij den drinkbak.

TREKKKRACHT — WEGDEK — HOEFBESLAG.

„Alweer ?” Het hangt er maar van af hoe u het bekijken wilt — 't zou ook kunnen zijn: nog steeds! Doch in elk geval actueel, acuut en urgent. Daarbij in dit blad bijzonder op de plaats waar het behoort.

Uit het art. van Dr. B. zouden we een paar zaken nog even naar voren willen brengen, met name de fokkerij, een photo en de conclusie waartoe Dr. B. in de laatste alinea heeft gemeend te moeten komen.

Men vergete nimmer, dat voor de fokkerij het erfelijke factoren zijn, welke de meeste aandacht vragen.

Alle *bizondere* invloed, uitgeoefend op de getoonde praestatie en uitgaande van den voerman is niet erfelijk en heeft voor het *fokdier* geenerlei waarde, tenzij men in aanmerking wenscht te nemen — zeer terecht overigens — het humeur van het dier voor zoover dit steeds welwillende notitie toont te nemen van de gegeven rijkunstige hulpen.

„Ook voor de fokkerij worden die proeven van groote beteekenis geacht,” aldus Dr. B. en verder: „uit de resultaten dezer proeven is gebleken, dat de zwaarste paarden lang niet altijd de grootste lasten konden trekken.” In elk geval ze deden het niet. Of ze zulks niet konden of niet wilden laat ik een oogenblik in het midden. Uitgemaakt is het bij de proeven zeer zeker niet. Ware dit zoo, het had even zeer zeker vermeld gestaan.

Bezien we nu in dit verband eens even de photo van een dier dat (*op dat moment althans!*) met open mond, verkeerden hals, stugge hoofdhouding en duidelijk uitgesproken oorenspeel, dat het hem heeteemaal niet zint (als hij niet op snaffel ging zou hij op stang de heele zaak finaal hebben laten staan — en schoon gelijk hebben gehad ook!) ons het doorslaande bewijs geeft, van zeker een halven ton meer volgaarne te zullen meenemen zoodra hij daartoe slechts in de gelegenheid (lees: mogelijkheid) worde gesteld.

En waar blijft nu ook slechts bij benadering de zuiverheid eener beoordeeling?! En dan nog wel voor een fokhengst-vaderdier, dat straks kans heeft achtergesteld te worden bij een kameraad van minder innerlijk gehalte aan physische kracht, doch geleid door een paardenkenner, die beider psychische bekwaamheid in het werk stelt ten einde de nog laatst beschikbare vezel tot het uiterste te doen spannen.

„Is de trekkracht der paarden uitgeput dan blijft het span staan, de gewichten vallen weer op den bodem van den wagen, die door middel van een oliepompe dadelijk hydraulisch wordt geremd” — aldus het verslag.

Gaarne een eeresaluut aan den ingenieur, die het toestel technisch aan alle eischen deed beantwoorden, doch de vraag aan den belangstellenden en nog meer aan den belanghebbenden lezer: Wat dacht hier het dier?

Op het moment, dat *zijn* trekken ophield werd er achter getrokken *aan hem*. Juist, en wat verder? Dat het geen manier was, geen pas had om na zoo'n uiterste inspanning nog voor dank-je-wel een ruk achterwaarts te krijgen. Dat hebben mijn lezers zeer juist ingezien.

En pas op voor den schok in het moreel van menig paard, dat er zoo een in het gareel kreeg.

Van remmen gesproken, en dan in verband met wat Dr. B. aanvoert over traditie, hellingen en Rotterdamsch beslag, zij het me vergund op te merken,

dat een goede rem (en dan met name dit goede te verbinden aan de oordeelkundige hanteering!) elke helling in afdalende richting practisch voor elk paard neutraliseert en dus de kalkoenen hier geen dienst doen.

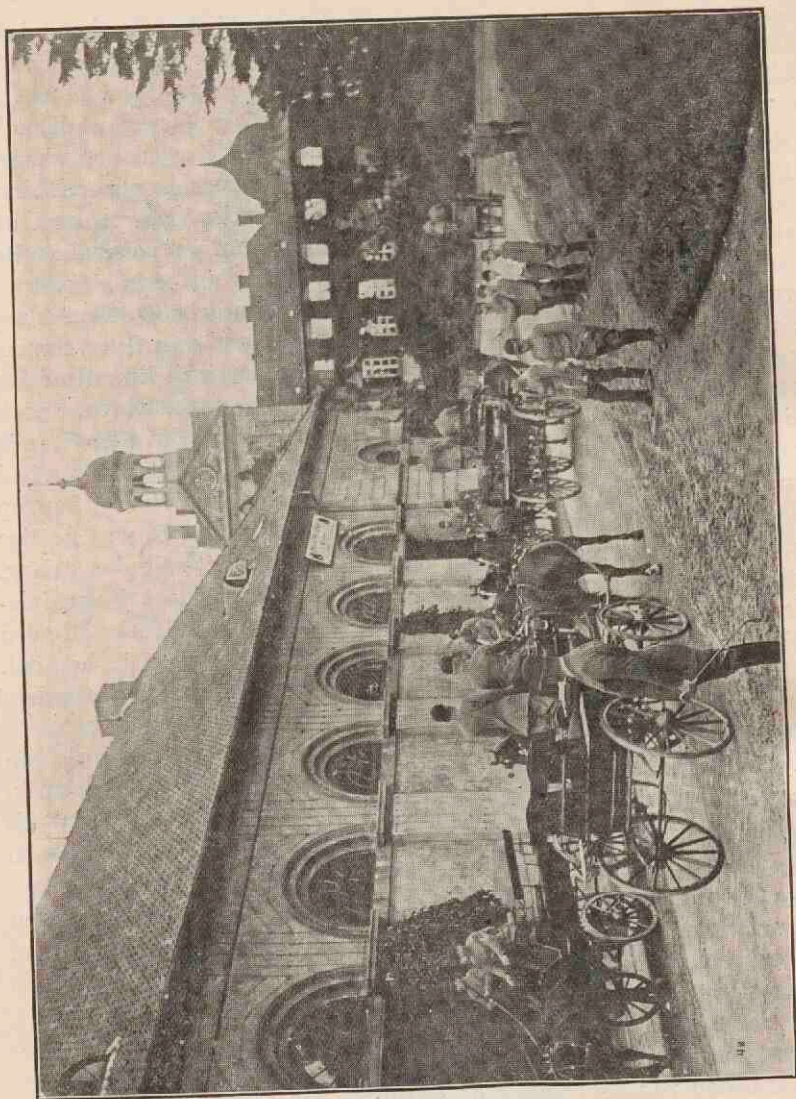
Dat verder de Rotterdammer sleeper in zake traditie zeer eervol dient te worden vermeld, in het bijzonder gelet op conservatieve beginselen waarop zijne paarden uitsteken boven het niveau van Rotterdamse oppervlakkigheid waarmede ook de smeden rekening plegen te houden, daar zoo goed als alle voeten tot en met de kroon zijn beraspt, nu en dan zóó volmaakt zelfs, dat een witvoet een fonkelnieuwen biljartbal alleen in glans niets behoeft toe te geven, terwijl de rem tot de hooge uitzonderingen behoort. Tevens zag ik er, welke wel aan den wagen, doch niet in de hand van den voerman waren. En nu wil ik niets sarcastisch bedoelen, maar toch kwam me het antwoord van den smid der Z. H. B. in den Haag in de gedachten, zooals het luidde toen ik vroeg of hij gediplomeerd was: „ja, wat dat betreft, mijn diploma leit onder de voeten van mijn peerden” verdere papieren had de man niet. Onnoodig trouwens met het diploma waarvan ik inzage nam op zijn verzoek. Wel noodig m.i., dat met het overigens ook m.i. zeer nuttige papier, certificaat van bekwaamheid, nu tevens de beschuttende glazuurlaag, behoud van den hoornwand, ook na den cursus in de aandacht der gediplomeerden blijve beschouwd worden als integreerend bestanddeel van goed werk. Intusschen misschien wat eigenwijze beweringen, want ik heb ook geen diploma — enfin, het staat er nu eenmaal en het is zoo te Rotterdam *over het algemeen*.

Rest me nog een woord van algeheele instemming met de conclusie van Dr. B., dat „proefondervindelijk, aanschouwelijk, vergelijkend onderzoek, waarvan ieder belanghebbende en belangstellende getuige kan zijn” *de manier is om het overbodige, onnoodige en schadelijke gebruik van stoot en kalkoenen aan te toonen, en dan ditmaal door het gebruik van Prof. Visser's toestel*. „De proeven kosten tijd en geld”, zegt Dr. B. Accoord en zouden beide niet althans voor een deel bespaard kunnen worden als men kon inzien, dat het heusch niet noodig is om eerst iets zelf te hebben gezien alvorens de waarheid er van te kunnen aannemen?

Het is zeker een onloochenbaar feit, dat niets overtuigender werkt dan de eigen aanschouwing — „dat de groote moeielijkheid schuilt in de onmogelijkheid om den paardenhouders de *practische* overtuiging bij te brengen van het onnut en nadeel der kalkoenen”, zooals Dr. B. het kort en duidelijk zegt, doch welke geldige reden kan „men” opgeven, te moeten twijfelen aan de waarheid van wat ik te Marseille en Dr. Br. te Keulen met eigen oogen zagen en der waarheid getrouw meedeelden? Als we nu eens een stapje verder gingen en twijfelden aan ons eigen bestaan uit hoofde van de omstandigheid, dat we er toch ten slotte zelf niets van gezien hebben toen onze ouders de noodige maatregelen troffen om er den stoot toe te geven, dan hoort heelemaal niet in De Hoefsmid wilt u zeggen — enfin, als steeds gaarne accoord!

Zegwaart, Juni '29.

□



*Landelijke Rijkschool te Eutin (Duitschland).
Onderricht in het rijden van den bok en verkeersregels (regels van den weg).*

CURSUS IN HOEFBESLAG TE 's BOSCH.

Deze cursus word gegeven te 's Hertogenbosch in de Koninklijke Ambachtschool door Dr. P. Plankeel als leider en leeraar in de theorie en den heer Jac. Vermeer (Haaren) voor de practijk. Voor dezen cursus was in het najaar 1928 groote aanvraag, zoodat besloten werd een dubbelen cursus te geven, n.l. Zaterdag voor- en na den middag practijk en van 12 tot 2 uur gezamenlijk theorie. Mogen de leerlingen het volgend seizoen dezelfde ambitie toonen dan is van dezen cursus succes te verwachten!

De namen der leerlingen zijn als volgt van links naar rechts: C. van Loon te Nieuwkuijk, C. de Forst te Gemert, Joh. v. d. Heijde te Kerkdriel, Adr. Juriens te Wijk bij Heusden, A. v. Dijk te Tilburg, M. v. Grinsven te Lithoijen, G. Kemkes te Berghem, W. A. v. Roesel te Schijndel, P. v. d. Berg te Veghel, N. v. Dijk te Tilburg, G. Olislagers te Haaren, P. G. van Dijk te Moergestel, J. Uterweert te Wijk bij Heusden, A. W. Verbakel te Beek en Donk, K. Hendriks te Erp bij Veghel, W. N. van Erp te Geffen, E. van Kasteren te Schijndel, C. v. d. Kamp te Berkel, rechts Dr. P. Plankeel,



dierenarts te 's Hertogenbosch, en links de Ondw. Hoefsmid Jac. Vermoer te Haaren (N.-B.)

(De leerling C. Merkelbach te Oisterwijk kon niet aanwezig zijn toen de foto werd genomen).

VERSLAG WEDSTRIJD IN HOEFBESLAG TE VENLO.

Deze wedstrijd had, evenals die in Valkenburg, een zeer goed verloop en zal eveneens veel bijdragen tot nauwere samenwerking van smid en paardenfokker.

Door verhindering van den heer S. van Angeren te Utrecht was de jury samengesteld uit de heeren L. J. H. Bloemen, Dierenarts te Roermond en P. Bongaerts, onderwijzer in pract. hoefbeslag te Maasniel.

Om twee uur werd aangevangen met zes deelnemers van de zeven, welke zich hadden opgegeven. De deelnemers aan den wedstrijd te Valkenburg waren van deelname uitgesloten.

De ondervinding van Valkenburg had nu doen zorg dragen voor twee vuren, twee aanbeelden, werkbank met schroef, kortom, op een zeil na ter beschutting voor de zon, was alles in orde.

Het werk, welk werd opgeleverd, was een klasse beter dan in Valkenburg;

er werd vlug gewerkt en wel met het volgende resultaat: 1e prijs Bollen te Maastricht; 2e prijs Stals te Stamproij.

Drie derde prijzen: Snijders te Hatén, Linssen te Ospel-Nederweert, Derks te Swarbroek-Nederweert.

Hopende dat de nu aanwezige vakbroeders zich in de toekomst niet om, maar in het strijdpark zullen bevinden, eindigen wij met grooten dank aan de commissie van voorbereiding.

Utrecht, 2-7-'29.

S. v. A.

INGEZONDEN STUKKEN.

Hillegersberg, 37 J. v. Ghestellaan 25-5-'29.

Hooggeachte Redactie,

We lezen in het blad van 15 Mei, dat te Brussel „de meeste paarden alleen aan de achterijzers kalkoenen hebben, en dat deze op de hellende straten ook wel noodig zijn.”

Iets verder: „De hoeven verkeerren voor het meerendeel niet in erg gunstige conditie. 't Kan ook moeilijk anders. Hooge stooten en kalkoenen en zware vrachten over hobbelige bestrating maken het werk voor den hoefsmid niet gemakkelijk.” „Ons Paard” nam in No. 21 deze passages over.

Is het nu de bedoeling den lezer hiermede te overtuigen, e.q. te doen blijven bij de eens opgevatte meening, dat het werkelijk „noodig” zoude zijn, en dat het werkelijk „moeilijk anders” zoude kunnen?

Mag ik dan tevens het antwoord hebben op deze vraag:

Wat mag de reden zijn, dat bij die honderde paarden *niet* zou kunnen, wat bij de duizende elders *wel* mogelijk blijkt te zijn?

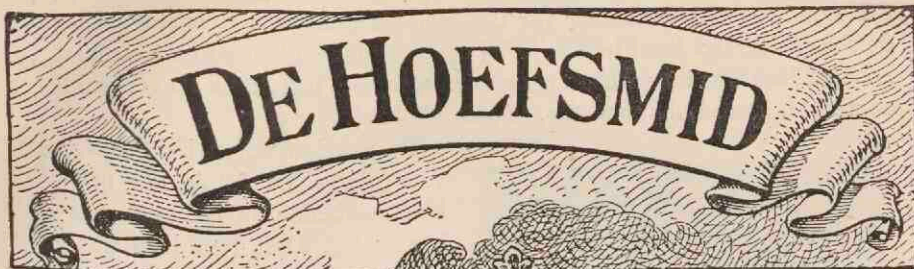
KORTE MEDEDEELINGEN.

— Tegen wegvernielend hoefbeslag. De besturen van den A. N. W. B. Toeristenbond voor Nederland en van de Kon. Ned. Automobiel Club hebben een gezamenlijk adres gericht aan Ged. Staten van alle provincies, behalve Overijssel, waarin zij er op aandringen, dat, in het belang van de instandhouding der wegen in het prov. wegenreglement het gebruik wordt verboden van scherp hoefbeslag, behoudens in geval van gladheid van den weg tengevolge van sneeuw of ijs.

Adressanten doen opmerken, dat het hoefbeslag der paarden en in 't bijzonder het scherp hoefbeslag, nadeelig en somtijds vernielend is voor de moderne wegdekken en dat scherp hoefbeslag ook voor het paard schadelijk is en niet noodig, tenzij de weg glad is tengevolge van sneeuw of ijs.

Voorts wijzen adressanten er op, dat in het Prov. Wegenreglement van Overijssel een verbodsbepaling behoudens gladheid van den weg betreffende het op kunstwegen laten loopen van trekdieren met scherp hoefbeslag is opgenomen, welke uitstekend voldoet en tot nog toe geen aanleiding heeft gegeven tot ernstige bezwaren van de houders van trekdieren.

Om deze redenen dringen de besturen van de beide Verkeersbonden er op aan, dat een dergelijke bepaling ook in de reglementen der overige provinciën wordt opgenomen.



Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
ledere regel meer f 0.20. — Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

Iets over het onderwijs in hoefbeslag in Duitschland. — Paardentractie in de groote steden van Engeland. — De strijd tusschen auto en paard, en zijn invloed op de paardenfokkerij in Nederland. — Ingezonden stukken. — Correspondentie. — Advertentiën.

**IETS OVER HET ONDERWIJS IN HOEFBESLAG
IN DUITSCHLAND.**

BIBLIOTHEEK
RIJKSUNIVER

Op het Heiligengeistfeld, een schitterend midden in de stad Hamburg gelegen groot terrein, is van 8—14 Mei j.l. de groote landbouwtentoonstelling, *Grola* genaamd, gehouden.

Deze tentoonstelling, welke voornamelijk uitging van de provincie Sleeswijk-Holstein en slechts één maal in de 25 jaren plaats vindt, gaf alles wat met den landbouw maar eenigszins verband houdt. Van de landbouw-werktuigen werden de nieuwste snuffjes vertoond; ik noem slechts een aardappelrooimachine, die de aardappels schoon in de mand brengt en een graanmaaimachine met een nieuw model haspel.

De landbouwdieren waren in grooten getale vertegenwoordigd en gaven een prachtige indruk van hetgeen Sleeswijk-Holstein op veeteeltgebied presteert. De kwaliteit der paarden was van dien aard, dat men zich moeilyk in een malaisetijd kon wanen. Het waren hoofdzakelijk Holsteinsche warmbloed- en Sleeswijksche koudbloedpaarden, terwijl er ook meerdere exemplaren van het Oldenburgsche ras waren te vinden.

De Holsteiner is niet alleen een uitstekend tuigpaard, doch ook als rijpaard heeft hij zich van een schitterende zijde laten zien. Hetgeen de in zeer groot aantal aanwezige landelijke ruiters op deze dieren ten beste gaven was bewonderenswaard.

Het is hier echter niet de plaats daarover in den breede uit te wijden. Ik wil slechts iets mededeelen van hetgeen ik op die tentoonstelling omtrent het hoefbeslag heb ervaren. Richtte men n.l. zijn schreden naar dat gedeelte van het terrein, waar gelegenheid bestond de paarden af te rijden dan trok

21. AUG. 1929
UTRECHT

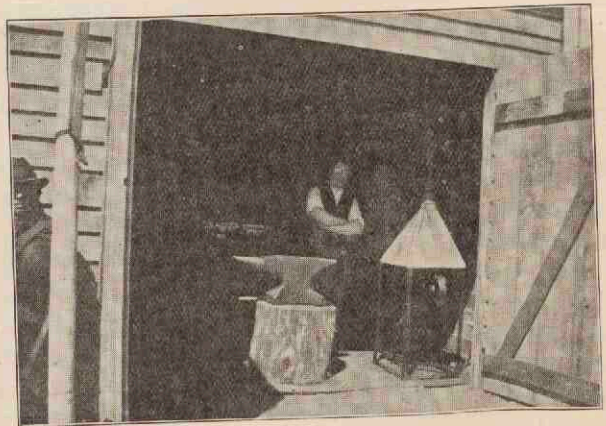
een hoog geplaatst bord, waarop met groote letters „Hufbeschlagschulen der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schleswig-Holstein" spoedig de aandacht. Dat bord behoorde bij een eenvoudige houten tent, welke als hoefmederij was ingericht, dus met een complete installatie als veldsmidse, aambeeld, gereedschappen enz. (zie de photo's).



De wanden waren behangen met vele platen en foto's, alle betrekking hebbende op het onderwijs in hoefbeslag. Deze tent toch was geplaatst door een der vele hoefbeslag-scholen welke Deutschland bezit n.l. die te Altona in Sleeswijk-Holstein. Ik zag o.a. de bekende wandplaten der afwijkende standen uitgegeven door M. en H. Schaper en een groote interieurphoto van het leslokaal, dat met de vele hulpmiddelen van het onderwijs een zeer goeden indruk gaf. De beide in de tent aanwezige en daarbij behorende jonge mannen waren leerlingen van de hoef-smidschool te Altona en moesten nu bij eventueel voorkomende gevallen als losse ijzers e.d. hulp verleenen. Op de vele vragen, die ik hen stelde hebben zij op zeer welwillende wijze

geantwoord. Naast de staats- en enkele particuliere hoefsmidscholen kent men in Deutschland die, welke uitgaan van de Landbouwmaatschappijen zooals de hier bedoelde.

Om tot de school te worden toegelaten moet men eerst gedurende 3 jaren in een smederij waar ook het hoefbeslag wordt uitgeoefend, hebben gewerkt. Elke cursus duurt 4 maanden, terwijl om de 3 maanden nieuwe leerlingen worden aangenoemen, zoodat gedurende één maand oudere en jongere tezamen zijn. Dat was juist deze maand



het geval en waren zij nu met hun twee en twintigen.

Het schoolgeld met de leerboeken inbegrepen bedraagt ongeveer 50 Mark. Kost en inwoning betalen de leerlingen zelf. Na afloop van den cursus heeft

een examen plaats, waarvoor ook nog 13 Mark moet worden betaald. Bij gunstigen uitslag van dat examen wordt een getuigschrift uitgereikt. *Alleen zoo'n getuigschrift geeft den bezitter het recht het hoefbeslag zelfstandig uit te oefenen.*

Het theoretisch onderwijs wordt door een dierenarts gegeven, het practisch onderricht door den „Obermeister". Zeer veel aandacht wordt geschonken aan het uit de hand smeden der hoefijzers, zoowel van gewone als van alle afwijkende modellen. Niettegenstaande in de dagelijksche praktijk steeds fabrieksijzers worden gebruikt, *blijft men ook in Duitschland de absolute noodzakelijkheid van het goed uit de hand kunnen smeden gevoelen.*

Doch ook het onderleggen van het machinaal beslag wordt steeds met veel zorg beoefend. De achtereenvolgende handelingen, die de hoefsmid daarbij heeft uit te voeren, waren op een rij van photo's vastgelegd. Tevens waren daarvoor bij een normaal arbeidstempo de gemiddelde tijden berekend en naar die tableaux wordt aan de scholen gewerkt. Het lijkt mij wel interessant zoo'n tableau voor het beslaan met het machinaal ijzer No. 2 eens weer te geven:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Bespreking tusschen eigenaar en hoefsmid over de wijze van beslaan | 2 minuten. |
| 2. Afslaan der nieten, losmaken en afnemen van het ijzer, waarbij de wand zooveel mogelijk moet worden gespaard | 1 minuut. |
| 3. Bewerken van den hoef d.w.z. besnijden en vlak raspen tot het passen van het ijzer toe | 6 minuten. |
| 4. Werk aan het vuur — aanhalen van de kalkoenen en de lip, doorslaan der nagelgaten | 12 minuten. |
| 5. Oprichten van het ijzer, passen, afwerken enz. | 7 minuten. |
| 6. Onderleggen van het ijzer met 6 nagels, omnieten en verder afwerken | 6 minuten. |
| 7. Voorbrengen van het paard en eventueele nabeschouwing | 1 minuut. |
| Verbruikte tijd | 35 minuten. |

Bennekom.

Dr. C. Brands.

PAARDENTRACTIE IN DE GROOTE STEDEN VAN ENGELAND.

Teruggekeerd van een reis door Schotland en Engeland, wil ik met enkele woorden mijn opinie geven omtrent de paardentractie in de groote steden.

Rijtuigpaarden zijn in de groote centra nagenoeg verdwenen en slechts bij wijze van uitzondering ziet men een equipage of een huurrijtuig. Trekpaarden echter zijn lang niet verdwenen en hoewel ik niet over officieele gegevens beschik, was er voor mijn gevoel een toename te bespeuren vergeleken bij een bezoek van eenige jaren terug. In Glasgow en Londen, de hoofdsteden van Schotland en Engeland, zag ik een vrij uitgebreide paardentractie, vooral in het zware slag werkpaard. In Edinburgh bezocht ik een hoefsmid die mij de noodige inlichtingen verschafte. Merkwaardig was, dat hij uitsluitend met handgesmeede hoefijzers werkte, hetgeen echter lang

niet de regel is. De werkpaarden worden allen met kalkoenen beslagen en de achterijzers hebben daarbij een stoot, de voorijzers niet altijd.

De paarden langs den weg vertoonen dit beslag zonder uitzondering en alleen als er geen kalkoenen meer te zien zijn, is dit een kwestie van slijtage. Heel wat paarden heb ik dan ook tengevolge van deze slijtage op „gladde” ijzer zien loopen en ik kon niet bespeuren dat zij zich minder zeker langs 's Heeren wegen bewogen. Iets nieuws liet genoemde hoefsmid mij zien tegen het uitglijden op de asphaltwegen, want de kunstwegen zijn vrijwel zonder uitzondering bedekt met asphalt. Hij bezigde het gummi zooals dit om een rijtuigband gebruikt wordt; snijdt hiervan een stuk af, passende op de ijzertakken vóór de kalkoenen en bevestigt dit met een stift, waarvoor dus in den ijzertak vóór de kalkoen een gat geponsd wordt, vlak voor de kalkoenen. Het is zeer eenvoudig en werkelijk een uitnemend middel om het uitglijden tegen te gaan, terwijl het gummi zoo dik en zoo sterk is, dat het lang mee gaat. Het lijkt mij dan ook, waar dit beslag met de hooge kalkoenen zoo algemeen in gebruik is, een middel tegen het uitglijden dat hierbij aanpast, hoewel ik gaarne de proef zou zien genomen om kalkoenen en rubber geleidelijk lager te maken, hetgeen bij geen nadeelige gevolgen tot afschaffen van de kalkoenen zou leiden. Het uitglijden is bij paarden die vlak beslagen worden, ook zeer goed te voorkomen door rubberblokjes, welke met een plaatje tusschen hoef en ijzer worden ondergelegd. Deze plaatjes met rubberblokken, z.g. patentzolen, werden ook gebruikt; zij zijn in verschillende maten in den handel, doch het schijnt dat de doorsnee voerman slechts op rozen slaapt als zijn paarden op stelten dienst doen, want zowel deze blokjes als heele rubberzolen ziet men als uitzondering en de kalkoenen en stoot als regel. Het vierkant beslag kost van 4 tot 14 shilling (1 sh = 60 ct.) aldus gerekend van ponie tot zwaar werkpaard, terwijl 1 sh. per hoef extra wordt berekend voor het gummioplegsel op de takken. Vraagt men mij nu: hoe is de algemeene indruk van de hoeven? dan moet ik helaas zeggen: slecht. Paarden met goede gave hoeven zag men weinig en paarden met brokkelhoeven veel. Nu heb ik nooit een hoogen dunk gehad van den Engelschen hoefsmid, d.w.z. van zijn doorsnee werk, dat veel te vlug gaat, b.v. geen voldoende tijd wordt besteed aan behoorlijk bekappen doch door hard branden wordt de hoef pasklaar gemaakt voor het ijzer. Het zou echter onbillijk zijn de geheele schuldenlast van den minder goeden toestand der hoeven aan de bewerking bij het beslag te wijten daar ik vermeen dat aan den aard van het beslag, met name de zeer hooge kalkoenen, ook wel een aanmerkelijk deel van de schuld mag worden toegekend. Te weinig appreciatie van de zijde van den eigenaar, gebrek aan vakkennis van dezen om het beslag te beoordeelen en het dientengevolge werken in een sleur door den hoefsmid, zullen wel de voornaamste redenen zijn dat het uitgevoerde beslag en de beslagwijzen ons niet bevredigen kunnen. — Dat het werkpaard in de groote steden, wat betreft het vervoer over kleine afstanden, de motortractie het hoofd gaat bieden en bezig is terrein te heroveren, is echter beslist zeker en is een lichtpunt voor den hoefsmid. G. H.

Prof. Dr. H. M. Kroon heeft in het Tijdschrift voor Diergeneeskunde,

deel 56, afl. 13 en 14 van den jaargang '29, een studie gemaakt van den strijd tusschen auto en paard en zijn invloed op de paardenfokkerij in Nederland. Dit artikel komt mij voor van zoo buitengewoon veel belang te zijn dat ik het gaarne ook onder het oog van onze lezers zou brengen, waarvoor prof. Dr. Kroon zijn toestemming heeft gegeven. Hoewel er hier en daar passages zullen zijn die niet direct het hoefbeslag raken, acht ik toch het weergeven van de geheele studie over dit onderwerp voor elken hoefsmid interessant, daar toch diens blik niet uitsluitend in de smederij behoort te rusten, maar zich verruimen moet zoo veel de gelegenheid zich biedt. Wij mogen dan ook van deze plaats zeer zeker een woord van dank brengen aan prof. Dr. Kroon, voor de gelegenheid die hij aan de lezers van „De Hoefsmid” biedt, om zijn zeer interessante studie over dit onderwerp, te kunnen volgen.

R e d.

* * *

DE STIJD TUSSCHEN AUTO EN PAARD, EN ZIJN INVLOED OP DE PAARDENFOKKERIJ IN NEDERLAND,

door Prof. Dr. H. M. Kroon.

De Zoötechnicus heeft niet alleen studie te maken van de eigenschappen der dieren, van de inwendige en uitwendige factoren, waarvan deze afhankelijk zijn, doch dient ook nota te nemen van alle omstandigheden, die een gunstigen of ongunstigen invloed op de teelt der dieren uitoefenen.

Nu is er zeker, wat de paardenfokkerij betreft, geen omstandigheid, die nadeeliger heeft ingewerkt, dan de invoer van de mechanische tractie, de motor, de auto. Meer dan eenige ziekte of welke andere tegenslag ook, heeft de verbreiding van de auto verschillende typen van het paard verdrongen of gedecimeerd, en de paardenfokkerij nadeel toegebracht.

De strijd tusschen auto en paard is niet van den allerlaatsten tijd, loopt reeds over tientallen van jaren, doch is eerst na het eindigen van den wereldoorlog, toen zoovele en velerlei motorwagens aan beide oorlogsfronten gebruikt, plotseling onnoodig werden en in het burgerbedrijf werden overgebracht, acuut geworden. En nadien is de strijd geleidelijk toegenomen en wordt deze steeds met meer heftigheid gevoerd.

Ik meen goed te doen met hier bij dien strijd eens nader stil te staan.

De literatuur over dit onderwerp is reeds vrij uitgebreid, doch dikwijls tendentieus, meestal bestaat zij uit bijdragen van voor- of tegenstanders, die ieder voor zich alles bijeen trachten te brengen wat hun standpunt steunen kan, en welke daarom zeer sceptisch beoordeeld moeten worden. Op tal van vergaderingen van paardenfokkers, van motorfabrikanten, van industrieelen en andere gebruikers, ook van dierenartsen, is de strijd tusschen paard en motor aan de orde gekomen, zelfs zijn in verschillende landen speciale congressen of vergaderingen gehouden, uitsluitend aan dit onderwerp gewijd. Ik wil de strijd hier onbevooroordeeld beschouwen en beoordeelen en eenige gegevens bijeen brengen, waaruit ik conclusies zal trachten te trekken, betreffende de invloeden op de paardenfokkerij.

Gedurende meer dan zestig jaren kent de paardenfokkerij slechts tijden van overgang, onrust en strijd en in den laatsten tijd zijn wij genaderd tot een strijd om het bestaan, een strijd op leven en dood.

In het midden der vorige eeuw had Nederland drie paardenrassen, die toen geheel aan de eischen van fokkers en koopers voldeden, in het Noorden het Friesche paard, dat behalve in Friesland eenigszins gewijzigd voorkwam in Groningen, Drenthe, Overijssel en een deel van de Veluwe, het Geldersche paard in Gelderland, vooral in de IJsselstreek en in de Betuwe en weer iets gewijzigd in Utrecht en West-Noord Brabant en het Zeeuwsche paard.

De twee eerste rassen waren landbouw-tuigpaardrassen, niet alleen in ons land, doch ook in het buitenland, als koetspaarden zeer gezocht; het Zeeuwsche paard was een landbouwpaard, geschikt op de zware gronden in het Zuiden van ons land. Vooral door concurrentie van verbeterde buitenlandsche tuigpaardrassen, als het Oldenburgsche, het Oost-Friesche, het Cleveland en het Yorkshire ras, waren de fokkers gedwongen een paard te leveren dat mooier exterieur had, zwaarder was en beter gangen vertoonde, omdat onze paarden niet meer voldeden en geen loonenden prijs meer opbrachten. Er is toen een tijd gekomen van invoer vooral van Oldenburgsche en Oost-Friesche hengsten en kruising van onze paarden met deze twee rassen, zooals die nu in verschillende streken nog plaats heeft. Zelfs de meest conservatieve fokkers moesten mee, zoodat reeds op het laatst van de vorige eeuw het oorspronkelijke Geldersche paard geheel verdwenen was en van het Friesche paard maar weinig meer was overgebleven.

Nog was deze algeheele verandering niet tot stand gekomen of de eischen van vele koopers wijzigden zich in dien zin, dat zij meer snelheid, meer uithoudingsvermogen en meer luxe wenschten. Wellicht dat het gebruik van ruwiel en ook reeds van enkele auto's deze wenschen hadden doen ontstaan. Door kruising met Hackney en Anglo-Normandische, enkele malen ook met Hannoveraansche en halfbloed Engelsche hengsten trachtte men dit doel te bereiken.

Nu volgde in Duitschland de opbloei van de industrie en de sterke vraag naar zware trekpaarden, wat een groote opleving der paardenfokkerij in België ten gevolge had. De groote winsten, daar door de boeren gemaakt, brachten onze fokkers er toe, eerst in Zeeland, Limburg en Noord-Brabant, later ook in de meer Noordelijk gelegen provinciën, tot in Groningen toe, om zooveel mogelijk trekpaarden van het Belgisch type te fokken. Er is een ware „burgeroorlog” gevoerd, de twee typen, tuig- en trekpaard, bestreden elkaar, de tuigpaarden konden zich eerst staande houden, de trekpaarden namen echter sterker in aantal toe en begonnen ook in de beste tuigpaardstreken de tuigpaarden te verdringen, zoo dat zelfs in een provincie als Groningen meer trekpaard- dan tuigpaardhengsten ter dekking staan.

Deze strijd was nog in vollen gang toen de motor, de gemeenschappelijke vijand zijn intrede deed en diens invloed zich meer deed gevoelen. De strijd met de auto is niet van vandaag of gisteren, doch is al tientallen van jaren aan den gang. Ik herinner mij, dat ik in 1896 in Berlijn was, en daar reeds in de hoofdstraten kon opmerken, dat het aantal auto's grooter was dan dat van paarden, dat het paard met zijn minder snellen gang de auto's in den

weg liep, en men toen reeds den indruk kreeg, dat het paard „obsoleet” zou worden. Toevallig was ik in 1900 in de gelegenheid Parijs, Hamburg en Kopenhagen te bezoeken; in Parijs bleek toen al een belangrijk deel der vroeger door vier héngrsten bespannen omnibussen op de boulevards vervangen door auto-ombinussen en een deel der „aapjes” door taxi's; in Hamburg en Kopenhagen was van den vooruitgang der motortractie nog weinig te bemerken, alleen, dat bij de tram de paarden door motoren waren vervangen. Eerst waren het vooral personen-auto's en autobussen, later kwamen meer de autovrachtwagens van lichter en zwaarder gewicht. Ik wees er reeds op, dat de strijd tusschen motor en paard in vollen gang is, een strijd waarin evengoed als het tuigpaard, ook het trekpaard betrokken is. De fokkers en eigenaars van paarden hebben met struisvogelpolitiek langen tijd weinig notitie van dien wedstrijd genomen en al doet de invloed zich sterk op de prijzen der paarden gevoelen, toch zijn er nog velen, die denken, dat die inzinking wat de paarden betreft, maar tijdelijk is en die telkens verschijnselen meenen op te merken, die er op zouden wijzen, dat het paard het terrein, dat het verloren heeft, wel weer spoedig zal inhalen.

Wij willen nu de vraag onder de oogen zien hoever het met de verdringing van het paard door den motor is gekomen en hoe het ver der zal gaan. Een afdoend antwoord is moeilijk te geven, de vraag is gemakkelijker te stellen, dan daarop goed gemotiveerde antwoorden te leveren.

Toch wil ik in elk geval trachten het probleem te benaderen.

- 1e. door het verzamelen en uitwerken van statistische gegevens;
- 2e. door de kosten van paardentRACTIE en van motor-TRACTIE te vergelijken;
- 3e. door na te gaan, waar het paard vroeger gebruikt werd, waar het overbodig is geworden, verdwenen is of bezig is te verdwijnen, en waar een toeneming is waar te nemen of te verwachten;
- 4e. door tegenover elkaar te stellen de voor- en nadeelen van paardentRACTIE en van motortRACTIE.

Ten slotte wil ik dan trachten uit de verzamelde gegevens conclusiën te trekken betreffende den toestand der paardenfokkers in dezen tijd en wat de naaste toekomst brengen zal.

I. *Statistische gegevens.*

Om een goed overzicht te krijgen van den stand van zaken op dit oogenblik en de ontwikkeling van het gebruik van paard en auto in den loop der laatste jaren, kan de statistiek ons het best inlichten. Nu beschikken wij in sommige opzichten over zeer uitgebreide en goede statistische gegevens, terwijl wij in andere weer de gewenschte gegevens missen.

Vooreerst moet ik er op wijzen, dat de veetelling ons geen cijfers verschaft van de laatste jaren. Goede en zeer betrouwbare tellingen van het aantal paarden, ook in verschillende rubricken, in alle gemeenten van ons' land hebben plaats gehad in 1910 en 1921. De verslagen van deze tellingen staan te mijner beschikking. Na 1921 heeft geen telling meer plaats gehad, deze zal geschieden in 1930. Over de laatste jaren, waarin juist de strijd tusschen auto en paard zoo hevig was, hebben wij dus geen cijfers, waaruit de achter- of vooruitgang van het aantal paarden in de verschillende jaren is na te gaan. Hier is niets aan te doen.

Wel beschik ik over het aantal der in de laatste jaren in de onderscheidene provinciën gedekte merriën, zelfs over het aantal door tuigpaard- en door trekpaardhengsten gedekte merriën, zooals die jaarlijksch in het Verslag van den Landbouw worden aangegeven. Wij kunnen rekenen, dat gemiddeld 2½ der gedekte merriën een veulen voortbrengt, zoodat wij dus een overzicht kunnen maken van het elk jaar geboren aantal veulens (tuig-paard-veulens en trekpaardveulens).

Dr. BERGER, de Directeur van den Veeartsenijkundigen dienst was zoo goed mij een overzicht te verschaffen van de gedurende de laatste jaren uitgevoerde paarden, meest natuurlijk anderhalfjarigen.

De Directeur van het Remontewezen Kolonel ANDRE DE LA PORTE was zoo vriendelijk mij opgaven te zenden van de aantallen paarden, voorkomende op de „alphabetische lijsten” over de jaren 1924, 1926, 1927 en 1928, in de verschillende provinciën en van de opgaven in enkele groote steden. De „alphabetische lijsten” bevatten de namen van de in iedere gemeente gevestigde eigenaars en houders van paarden, met het aantal paarden in hun bezit, onder hun toezicht of beheer (Inkwartieringsbesluit Art. 17). Op deze lijsten worden niet opgenomen de eigenaars die vrijgesteld zijn van aanbidding van paarden ter vordering (Koninklijk Huis, diplomatieke agenten van vreemde mogendheden, Provincie, Gemeente, officieren, Koninklijke Marechaussee). De betrouwbaarheid dezer gegevens is afhankelijk van de nauwkeurigheid waarmede in elke gemeente de getallen worden opgemaakt. In elk geval zijn hieruit enkele cijfers te putten voor het vergelijken van het aantal paarden in de verschillende provinciën en in het heele land.

Goede statistische gegevens omtrent de verhouding van het aantal auto's en met paarden bespannen wagens in 1923 vinden wij in het extra nummer van het tijdschrift, Wegen, „verslag betreffende de verkeerswaarnemingen in 1926 op rijkswegen”, gegevens die berusten op een telling op 386 waarnemingspunten in verschillende deelen van ons land. De hoofdcommissaris van politie te Utrecht was zoo vriendelijk dit te mijner beschikking te stellen.

Verder heeft het Centraal Bureau voor statistiek te 's-Gravenhage in December 1928 een uitgave gepubliceerd „Statistiek der motorrijtuigen 1 Januari 1928”, waarin wij een duidelijk beeld krijgen van de ontwikkeling van het auto-verkeer. Wij zullen daaraan ook verschillende gegevens ontleenen.

Ik zal mij wat het statistisch materiaal betreft tot Nederland bepalen, omdat dit voor ons de meeste waarde heeft en de buitenlandsche gegevens ook zoo moeilijk te beoordeelen of te controleeren zijn.

De *veetellingen* geven ons een overzicht van de voor- of achteruitgang van het aantal paarden, tusschen 1904, 1910 en 1921.

Dec.	1904	Aantal paarden	295277.				
Juni	1910	„ „	327377	d.i. een vermeerdering, met	11	%	
„	1921	„ „	363688	„ „ „	„	11	%

Tot 1921 bleef er dus toeneming, die wel kleiner werd, eerst 11 % bedroeg in 6 jaar er later 11 % in 11 jaar.



Ruiters en pakpaarden uit Albanië.

De toename van het aantal paarden onder den 3-jarigen leeftijd was steeds grooter dan de toename van het geheele aantal paarden; het aantal paarden beneden 3 jaar maakt een steeds grooter wordend percentage van het totaal aantal paarden uit.

Dit percentage bedroeg over 1866/1870 17%, over 1871/1880 18%, over 1881/90 20%, over 1891/1900 22%, in 1904 25%, in 1910 27% in 1921 29 %.

Dit wijst vooral op een sterken vooruitgang der fokkerij.

Ook blijkt dit uit onderstaande cijfers, aangevende het aantal paarden boven 3 jaar en het aantal paarden beneden 3 jaar in 1904, 1910 en 1921.

	Paarden boven 3 jaar	Toename	Paarden beneden 3 jaar	Toename
Dec. 1904 . .	221779 stuks	—	73498 stuks	
Juni 1910 . .	238566 „	8 %	88811 „	21 %
„ 1921 . .	258333 „	8 %	105335 „	18½ %

Van 1866/70 tot 1904 is het aantal paarden in het geheel gestegen met 17 %, het aantal paarden beneden 3 jaar met 72%.

De eerste *vermindering van het aantal paarden* werd opgemerkt in de groote steden. Tusschen 1904—1910 krijgen wij een daling die echter in Amsterdam en Rotterdam niet, in den Haag en Utrecht wel verder is doorgegaan.

	Aantal Paarden in 1904	Aantal Paarden in 1910	Ver- mindering Paarden	Aantal Paarden in 1921
In Amsterdam	3.110	2.937	173	3.416
„ Rotterdam	3.534	3.418	227	3.586
„ den Haag	3.592	3.097	495	2.836
„ Utrecht	1.340	952	388	861

Hier zien wij de eerste invloed van de mechanische tractie.

Blijkens de opgaven in de daarevengenoemde „Alphabetische lijsten” Art. 17 Inkwartieringsbesluit, is het aantal paarden van 4 jaar en ouder in de volgende groote steden:

	In 1924	In 1926	In 1927	In 1928
Amsterdam	2.179	2.063	1.702	1.609
Rotterdam	2.524	2.485	2.533	2.537
den Haag	2.224	1.958	1.916	1.895
Utrecht	641	626	647	597

Blijkens deze cijfers is het aantal in deze steden nog langzaam dalende, uitgezonderd in Rotterdam.

Wat het aantal paarden boven de 3 jaar in de verschillende provinciën betreft zijn de volgende cijfers aan de „Alphabetische lijsten” ontleend.

Opgave van de aantallen paarden voorkomende op de Alphabetische lijsten der gemeenten.

In de provincie	In 1924	In 1926	In 1927	In 1928
Groningen	24.415	26.009	25.438	25.175
Friesland	19.992	20.046	20.163	20.073
Drenthe	9.782	10.539	10.835	10.734
Overijssel	17.845	19.349	19.819	19.945
Gelderland	25.333	26.442	26.731	26.627
Utrecht	5.786	5.633	5.634	5.614
Limburg	12.040	12.950	12.997	13.036
Noordbrabant	29.810	31.616	30.678	30.507
Zeeland	17.158	16.686	17.214	17.045
Noordholland	18.399	17.396	16.711	16.457
Zuidholland	30.123	28.433	28.361	28.053
Totaal	210.683	215.099	214.581	213.266

Hieruit blijkt dat het aantal dezer paarden vrij stationnair geworden is, in enkele provinciën is nog een geringe vermindering, in andere een geringe stijging waar te nemen, zoodat de daling der voorgaande jaren blijkbaar tot stilstand gekomen is. (Wordt vervolgd.)

INGEZONDEN STUKKEN.

Geachte Redactie,

Vergun mij de gestelde vragen door in het ingezonden stuk der Juli-afl levering van „De Hoefsmid” te beantwoorden.

Het wil mij voorkomen, dat de geachte vraagsteller de betreffende passages uit het verslag van de Excursie naar de Hoefsmidsschool te Brussel niet geheel heeft begrepen.

Misschien heb ik mij wat onduidelijk of onvolledig uitgedrukt.

Wij schreven: De meeste paarden hebben alleen aan de achterijzers kalkoenen. Op de hellende straten zijn deze ook wel noodig.

Beter had ik hier het woord „nuttig” kunnen gebruiken. Tal van straten zijn in Brussel met zijn vele hellingen nog geplaveid met Brabantsche keien met breede voegen, waarin de kalkoenen steun vinden en het uitglijden tegen gaan.

Alléén daarvoor zijn zij nuttig, dus *niet* op het vlakke wegdek (beton, asfalt, houtbestrating enz.). In dit nuttig of noodig zijn ligt echter nog

geenszins opgesloten, dat er geen nadeelen aan zijn verbonden of dat niet op andere wijze het uitglijden kan worden tegengegaan.

U houdt mij echter ten goede, wanneer ik opmerk, dat in een beknopt verslag van een excursie niet alle voor- en nadeelen van een bepaald beslag werden uitgestippeld.

In de volgende zinsneden, die niet Uwe goedkeuring konden wegdragen stond: „De hoeven verkeeren voor het meerendeel niet in erg gunstige conditie. 't Kan ook moeilijk anders. Hooge stooten en kalkoenen en zware vrachten over hobbelige bestrating maken het werk voor den hoefsmid niet *gemakkelijker*” (dus niet *gemakkelijk*, zooals U schrijft).

Bedoeld werd hiermede, dat bij gebruikmaking van een beslag zooals bij het havenbedrijf te Antwerpen het een heele toer is, om dan de hoeven der paarden in een goeden toestand te houden. Dus omdat dit beslag aldaar wordt gebruikt, kan het *moeilijk anders* of de hoeven komen daardoor eerder in een ongunstige conditie dan bij een vlak beslag. De smeden die zulk paardenmateriaal verwerken verdienen meer waardeering dan zij, die altijd militaire of boerenpaarden beslaan met vlakke ijzers. Hun werk is ontegenzeggelijk moeilijker. Het was geenszins de bedoeling van mij propaganda te maken voor het behoud van kalkoenen en stooten. Deze zullen mijns inziens vanzelf verdwijnen, wanneer in de steden alle wegdek vlak is geworden.

Wel kan ik mij zeer goed indenken, *waarom* de sleepers niet graag de kalkoenen en stooten aan de ijzers willen missen. Zij zijn er vast van overtuigd, dat over de basaltkeien met stoot en kalkoenen zwaardere vrachten kunnen worden verplaatst en de paarden niet zoo gauw vallen. Dat er veel conservatisme en traditie bij paardenhouders wordt aangetroffen ben ik met den geachten □-schrijver eens.

Maar is dit niet evenzeer het geval bij andere groepen van het menshdom?

Probeert U b.v. eens de dames in Uw naaste omgeving te overtuigen van het onnut en het nadeel van de kalkoenen onder het overigens zeer elegante damesschoeisel. Zij mogen U op 't moment theoretisch gelijk geven. De practijk is echter, dat zij er niet afstappen evenmin als de sleepers.

H. V.

CORRESPONDENTIE.

— Beziichtiging Koninklijke Stallen te 's Hage. Des namiddags (uitgezonderd Zon- en feestdagen) van 2 tot 4 uur is er gelegenheid om deze stallen aan den Hoogewal te zien. Wij maken hiervan melding omdat er onder de velen, die de Residentie bezoeken, ook zullen zijn waarvoor de beziichtiging ongetwijfeld een groote attractie zal wezen. De groote Tuigenkamer met haar mooie collecties, de series gala-rijtuigen, de stands en boxen, waarin bij normale bevolking gemiddeld een 70 paarden verblijven, ze maken alle een geweldigen indruk en we kunnen elken liefhebber aanraden van de geboden gelegenheid gebruik te maken.

(De opbrengst der aan den Stal verkrijgbare toegangskarten à 50 cent wordt gestort in het Weduwen- en Weezenfonds van het personeel der hofhoudingen van Hare Majesteiten).



Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte $5\frac{3}{4}$ cm.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. — Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

II. De strijd tusschen auto en paard, en zijn invloed op de paardenfokkerij. — Behandeling van een paard dat aan vier voeten sterk bevangen was door middel van kurkkit. — Korte mededeelingen. — Literatuuroverzicht. — Advertentiën.

II. DE STRIJD TUSSEHEN AUTO EN PAARD, EN ZIJN INVLOED
OP DE PAARDENFOKKERIJ IN NEDERLAND,*)

door Prof. Dr. H. M. Kroon.

Het aantal gedekte merriën, dat uit de dekboeken bekend is, geeft een overzicht van den loop der paardenfokkerij, te meer, daar vermeld is, hoeveel merriën door trekpaard- en hoeveel door tuigpaardhengsten zijn gedekt. Van een klein aantal merriën buiten de provincie gedekt, is het type dek-hengst niet vermeld, waardoor dus kleine verschillen ontstaan tusschen de cijfers voor alle gedekte merriën en de som van die, door trek- en door tuigpaardhengsten gedekt (zie staatje aantal gedekte merriën blz. 130. R e d.).

Wij merkten reeds op, dat men gemiddeld rekenen kan dat $\frac{2}{3}$ der gedekte merriën bevrucht worden en een veulen leveren, zoodat wij hier een vrij goed beeld krijgen van den stand der fokkerij.

In onderstaande grafiek is de gang der fokkerij vergeleken met de vermeerdering van het aantal auto's.

Achteruitgaande is *de uitvoer van paarden*, zooals blijkt uit o.s. lijstje.

Aantal uitgevoerde paarden gedurende het jaar:

1920: 26.790 stuks, 1921: 16.021 stuks, 1922: 21.347 stuks, 1923: 18.258 stuks,
1924: 18.999 stuks, 1925: 11.259 stuks, 1926: 9.914 stuks, 1927: 12.179 stuks,
1928: 8.903 stuks.

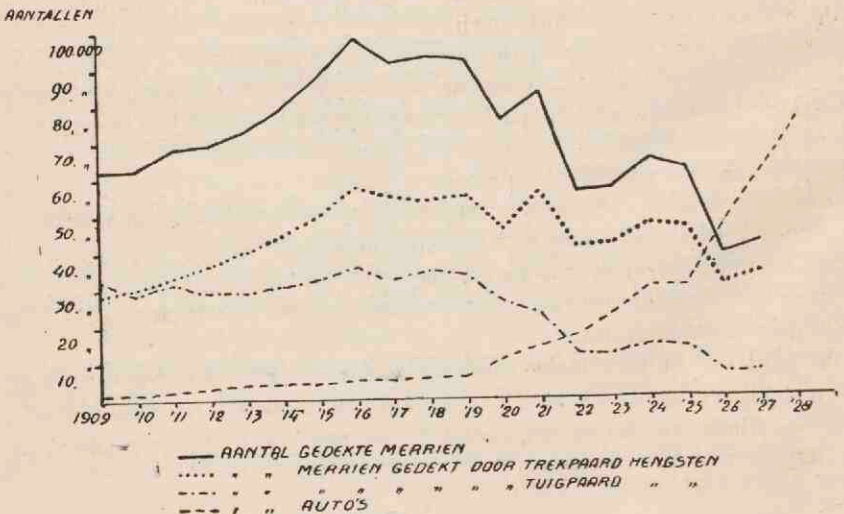
Omtrent *het verkeer op een groot aantal wegen*, worden wij zeer goed ingelicht door het in September 1928 verschenen extra nummer van het

*) Met toestemming van den schrijver overgenomen uit het Tijdschrift voor Diergeneeskunde. R e d.

Aantal gedekte merriën in Nederland.

Jaar	Geheele aantal	Door trekpaard- hengsten	Door tuigpaard- hengsten
1909	62.085	28.244	32.030
1910	62.430	30.189	29.412
1911	68.272	33.311	31.867
1912	69.336	36.675	29.621
1913	73.385	40.878	29.420
1914	79.569	45.006	31.192
1915	88.009	50.228	33.798
1916	98.607	57.866	36.139
1917	92.143	55.330	32.783
1918	93.854	54.797	35.258
1919	92.786	55.105	34.076
1920	76.144	46.072	26.752
1921	83.971	56.880	23.455
1922	56.434	41.305	12.960
1923	57.012	42.220	12.769
1924	65.266	47.556	14.585
1925	63.057	46.542	13.816
1926	39.562	30.969	6.986
1927	42.877	33.834	7.169

maandblad Wegen, gewijd aan den weg en het verkeer, uitgave van de vereeniging het Nederlandsche Wegencongres, waarin een uitvoerig verslag voorkomt betreffende de verkeerswaarnemingen in 1826, welke vergeleken worden met die in 1923, 1911 en 1908 verricht. Het aantal waarnemingspunten bedroeg 386 en de contrôle had plaats op 85 rijkswegen in de onderscheidene provinciën van Nederland. In de maanden Augustus, September en October geschiedden de waarnemingen op 7 verschillende dagen der week. Twee waarnemingsdagen vielen in Augustus, drie in September en twee in October, waarbij er naar gestreefd is mogelijke bijzondere dagen uit te schakelen.

PAARD EN AUTO

Wij geven hier de verzameltabel van de bijlage „Vergelijking van het gemiddeld verkeer in beide richtingen op de rijkswegen, waargenomen in de jaren 1908 (van 6 uur v.m.—6 uur n.m.), 1916 (van 8 uur v.m. tot 6 uur n.m.), 1923 (van 8 uur v.m. tot 6 uur n.m.) en 1926 (van 8 uur v.m. tot 6 uur n.m.), met weglating van de rubrieken voor de aantallen motorrijwielen, rijwielen en hand- en krui- en kinderwagens, zoodat wij een rubriek voor motorrijtuigen en een voor overige voertuigen over houden.

Vergelijking van het gemiddeld verkeer

Gemiddeld verkeer per dag, per weg	Motorrijtuigen				Overige voertuigen			
	1908	1916	1923	1926	1908	1916	1923	1926
3 wegen in Groningen . . .	2	11	72	207	111	71	54	56
4 „ „ Friesland . . .	1	8	54	146	61	60	51	40
4 „ „ Drenthe . . .	1	5	33	103	102	56	53	60
13 „ „ Overijssel . . .	2	8	56	106	84	64	79	56
13 „ „ Gelderland . . .	9	24	97	277	122	74	62	86
6 „ „ Utrecht . . .	15	50	222	549	142	100	92	86
8 „ „ Noordholland . .	11	46	187	545	197	103	104	78
11 „ „ Zuidholland . . .	9	50	195	526	168	123	114	127
4 „ „ Zeeland . . .	1	5	52	118	139	120	75	60
10 „ „ N.Brabant . . .	2	13	72	147	92	73	64	52
10 „ „ Limburg . . .	5	8	62	146	81	56	80	72
85 wegen in Nederland . . .	6	23	108	275	122	82	79	75

Wij zien dus overal een sterke toename van het aantal auto's en een afnemen van het aantal voertuigen door paarden getrokken.

In achterstaande grafiek wordt een beeld gegeven van het aantal rijwielen, motorfietsen, auto's, hand-, krui- en kinderwagens en overige voertuigen in verschillende jaren.

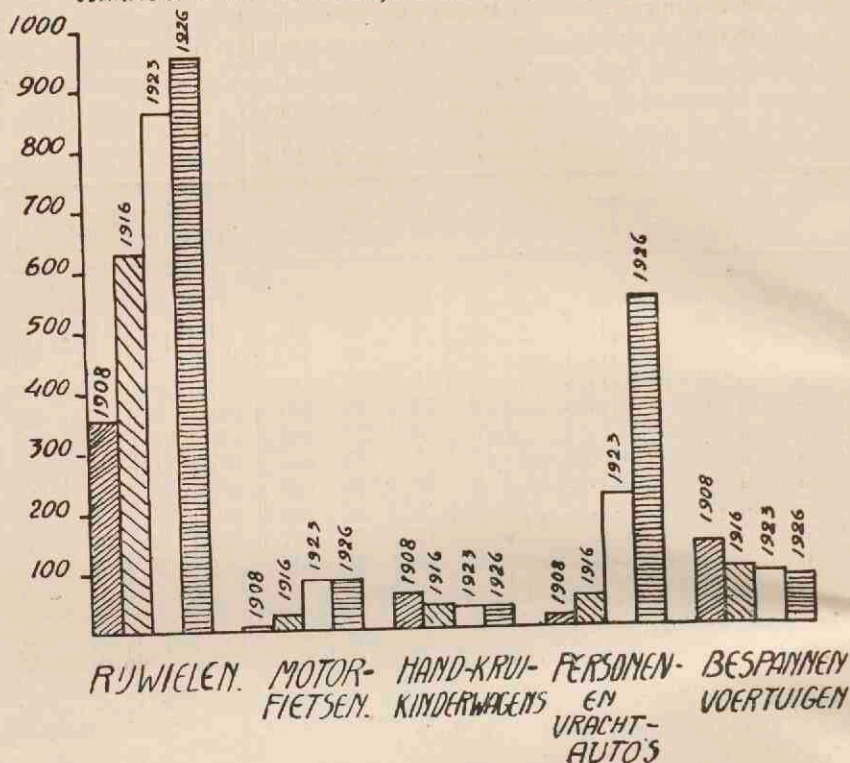
Verder kan uit de waarnemingen worden opgemaakt, dat de verhouding van het aantal auto's tot de som van de aantallen auto's en bespannen voertuigen sedert 1923 zeer sterk gewijzigd is. In 1923 was het automobiilverkeer en het verkeer met bespannen voertuigen in aantallen ongeveer gelijk, in 1926 was de verhouding zoodanig gewijzigd, dat het aantal auto's zich verhoudt tot het aantal bespannen voertuigen als 78,4 : 21,4 of ongeveer 3.65 : 1.

Gedurende den waarnemingstijd van 6 uur v.m.— 8 uur n.m. werden voor het geheele land op alle wegen 126.563 eenheden waargenomen bestaande voor 22.2% uit motorrijtuigen, 3.8% uit motorrijwielen, 66.2% uit rijwielen, 1.7% uit hand-, krui- en kinderwagens, 6.1% uit bespannen voertuigen.

Vergelijkt men de uitkomsten der waarnemingen van 1926 met die van 1923 dan vindt men dat:

de aantallen automobielen, motorrijwielen en rijwielen respectievelijk gemiddeld met 158%, 3% en 2% zijn toegenomen, terwijl het aantal hand-, krui- en kinderwagens en het aantal bespannen voertuigen respectievelijk met 2% en 6% zijn afgenomen.

GEMIDDELD VERKEER IN BEIDE RICHTINGEN OP DE
RUKSWEGEN IN DE PROVINCIE UTRECHT,
WAARGENOMEN IN 1908, 1916, 1923, EN 1926.



Laat ik nu nog uit de zoo talrijke waarnemingen enkele gegevens overnemen, betreffende *verschillende wegen om Utrecht* (zie blz. 133).

Ik zal mij niet laten verlokken om nog meer gegevens uit het extra nummer van „Wegen” over te nemen; het hier aangevoerde is voldoende om te doen zien, hoe geweldig het autoverkeer de laatste jaren is toegenomen en dat het verkeer met paard en wagen nog eenigszins afnemend is, welke afneming echter in verschillende provinciën tot stilstand is gekomen.

Aan de hand van de reeds genoemde uitgave van het Centraal bureau voor de Statistiek „Statistiek der motorrijtuigen, 1 Januari 1928” ben ik in staat een overzicht te geven van het aantal verschillende motorrijtuigen, motorfietsen, personenauto's, autobussen en autovrachtwagens en van de ontwikkeling der mechanische tractie in de laatste jaren. Voor bijzonderheden verwijs ik naar het oorspronkelijke werk, hier ontleen ik daaraan slechts enkele cijfers.

Op 1 Januari 1928 kwamen in Nederland voor, 19.503 motorrijwielen, 46.030 personenauto's, 3094 motorbussen en 26.843 vrachtauto's, wat met het aantal rijwielen met hulpmotor een totaal aantal geeft van 95.883 motorrijtuigen. Voor ons onderwerp zijn vooral de personenauto's, autobussen

Overzicht van de aantallen der verschillende soorten voertuigen per dag van 14 uur passeerend.

Waarnemingspunten en wegen	Bespannen voertuigen.			Automobielen			
	Voor personen vervoer geen omnibussen	Omnibussen	Voor vrachtovervoer	Personenauto's	Omnibussen en groote toerauto's	Vrachtauto's	Vrachtauto's met aanhangwagen
Wegvak Utrecht de Grebbe Waarnemingspunt Kerk- laan de Bilt	13	—	152	1182	290	420	5
Wegvak Harmelen Utrecht, waarnemingspunt nabij Merwede kanaal, Ouden- rijn	40	1	248	762	134	279	4
Wegvak Amsterdam Utrecht, waarnemingspunt- Zuilensche steeg	7	—	55	431	94	171	3

en vrachtauto's van belang, samen dus 75.967 stuks. Wij geven hieronder een overzicht van het aantal personenauto's en autovrachtwagens in de verschillende provinciën. Om niet te uitvoerig te worden maken wij geen melding van autobussen en motorfietsen. (zie blz. 134).

Per 1000 inwoners kwamen op 1 Januari 1928 over geheel Nederland voor: 2,56 motorrijwielen, 6,04 personenauto's, 0,40 autobussen en 3,52 vrachtauto's. Het aantal motorrijtuigen per 1000 inwoners is het grootst in N.-Holland (14.94) en Utrecht (14.91), het aantal personenauto's eveneens in N.-Holland (7.66) en Utrecht (7.34). Voor vrachtauto's vond men de hoogste cijfers in N.-Holland (4.67), Z.-Holland (4.41) en Utrecht (4.30), voor motorrijwielen in Groningen (4.48), Zeeland (3.65) en Drenthe (3.73) en voor motorbussen in Friesland (0.79), Zeeland (0.56) en Utrecht (0.55).

Uit voorgaand staatje blijkt wel, dat zoowel voor personen- als voor vrachtauto's een overgroot aantal lichte wagens, vooral van 1000 tot 2000 K.G. worden gebezigd. Dit blijkt ook uit de verdeling der motorrijtuigen naar de voornaamste merken. Van de 46.030 personenauto's zijn 12.541 Fords, 5.407 Chevrolets en 2.668 Citroëns, van de 46.843 autovrachtwagens 17.702 Fords en 2.885 Chevrolets. Van de 3.094 autobussen zijn 1.244 Fords en 354 Chevrolets.

Dit wat het aantal auto's betreft. Nu nog enkele mededeelingen uit het werk „De Statistiek der motorrijtuigen 1 Jan. 1928” betreffende de sterke toename in de laatste jaren. In de grafiek (Pag. 680) waarin ik enkele gegevens betreffende paarden verwerkt heb, heb ik ook nader de stijging van

Verdeeling van het aantal personenauto's en autovrachtwagens
naar de gewichtklasse.

	Personenauto's					Vrachtauto's						
	beneden 1000 K.G.	van 1000 tot 2000 K.G.	van 2000 tot 3000 K.G.	van 3000 K.G. en meer	in totaal	beneden 1000 K.G.	van 1000 tot 2000 K.G.	van 2000 tot 3000 K.G.	van 3000 tot 4000 K.G.	van 4000 tot 5000 K.G.	van 5000 K.G. en meer	in totaal
Groningen	1049	1268	36	—	2353	71	638	56	56	30	20	871
Friesland	1506	989	19	—	2514	100	884	54	23	7	7	1075
Drenthe	471	364	4	—	839	42	311	15	8	2	1	379
Overijssel	1140	1312	127	1	2580	92	999	63	61	59	1	1275
Gelderland	2012	2445	221	1	4679	192	1807	103	69	82	46	2299
Utrecht	1109	1552	191	—	2852	163	1186	141	41	35	108	1674
N.-Holland	4257	6102	678	1	11038	820	4800	569	246	179	105	6719
Z.-Holland	4223	6688	832	—	11743	897	5884	555	394	312	210	8252
Zeeland	679	781	22	—	1482	94	456	35	16	2	—	603
N.-Brabant	1534	1852	150	—	3546	236	1350	110	81	58	22	1857
Limburg	1130	1214	60	—	2404	222	1241	87	71	148	70	1839
Het Rijk	19110	24577	2340	3	46030	2929	19556	1788	1066	914	590	26843

het aantal auto's aangegeven. De sterke stijging is in 1920 begonnen en gaat tot nu toe nog door. Het aantal motorrijtuigen (personenauto's, bussen en vrachtauto's) is van 1909 tot 1928 gestegen van 1532 tot 75.967 (d.i. bijna 50 maal zooveel) en van 1920 tot 1928 van 11.199 tot 75.697 (d.i. bijna 7 maal zooveel). Ter vergelijking van het toenemen van motorrijwielen en motorrijtuigen wordt vermeld, dat het aantal motorrijwielen van 1909 tot 1924 is gestegen van 3047 tot 36.714 (d.i. 12 maal zooveel) en het aantal auto's in dezelfde jaren van 1532 tot 30.936 (d.i. 20 maal zooveel).

Het jaar 1918 is niet opgegeven daar dat jaar weinig of niet gereden is wegens zeer hoge benzine-prijzen. Voor motorrijwielen ontbreken opgaven voor 1924, '25, '26 en '27, omdat door wijziging van de belastingvoorschriften hiervoor geen gegevens verkregen werden. De cijfers voor auto's in 1925 en 1926 werden verschaft door den motordienst van de Generale staf.

Het aantal auto's voor enkele steden volgt hier, ter vergelijking met het aantal paarden, hiervoor reeds opgegeven. Op 1 Januari 1928 kwamen in Amsterdam 8810 motorrijtuigen, in den Haag 7721, in Rotterdam 5363, in Utrecht 1949 (motorfietsen en alle soorten auto's) voor.

Daar de laatste jaren vooral de vrachtauto's meer en meer de plaats van het paard trachtten in te nemen, volge hier nog de aangegeven verdeeling van het aantal vrachtauto's naar het model:

13.133 open wagens, 10.867 gesloten wagens, 823 wagens van onbekend model, 689 tractoren, 481 brandweer- en reinigingswagens, 393 tankwagens, 303 wagens van andere dan in de tabel genoemde modellen, 154 walsen.

Wat de autobussen betreft zij nog opgemerkt, dat 12% van de 3094

bussen voorkomen in de 4 groote steden, in Rotterdam 141, in Amsterdam 107, in den Haag 81 en in Utrecht 72 stuks.

Nevensgaande tabel heeft een overzicht van de toeneming van het aantal motorrijwielen en auto's:

Aantal motorrijtuigen van 1909—1929.

	Motorrijwielen	Auto's (personen en vrachtauto's)
1909	3,047	1,533
1910	3,254	1,973
1911	3,502	2,543
1912	4,011	3,214
1913	5,092	4,031
1914	6,754	4,684
1915	7,860	4,657
1916	9,113	5,443
1917	8,886	5,183
1918	—	—
1919	12,319	6,550
1920	20,779	11,199
1921	26,209	14,696
1922	31,815	17,540
1923	36,405	23,386
1924	36,714	30,936
1925	—	30,675
1926	—	47,891
1927	—	—
1928	19,503	75,967

II. *Vergelijking van kosten van paarden en motortractie*

Het spreekt van zelf, dat de factor bedrijfskosten van groote beteekenis is, bij de keuze tusschen paard en motor.

Er zijn in verschillende landen berekeningen gemaakt, waarvan ik hier enkele voorbeelden wil aanhalen.

Henry Ford geeft in zijn bekende werk „My Life and Work” (1924) een vergelijking tusschen de kosten van een Fordson-tractor en van 8 paarden voor het ploegen. Hij merkt op, dat de cijfers betrekking hebbend op den tractor zijn opgenomen in oorlogstijd, zoodat verschillende prijzen nu veel lager zijn. De berekening werd tijdens den oorlog van regeeringswege gemaakt.

Kosten Fordson 880 dollar. Arbeidstijd 4800 uren à 3236 M². per uur is 1493 H.A.

1493 H.A. à 880 dollar is per H.A. 0.59 dollar

reparatie voor 1493 H.A. 100 dollar; per H.A. 0.067 „

brandstof, petroleum à 4.2 cts. (Am.) 22,71 liter; p. H.A. 0.19 „

bestuurder 2 dollar per dag, 3,23 H.A.; per H.A. 0.60 „

Ploegen met Fordson per Hectare 2.29 dollar

(Wordt vervolgd).



Een span tuigpaarden dat zich dit jaar op 't concours te Parijs onderscheidde.

BEHANDELING VAN EEN PAARD DAT AAN VIER VOETEN STERK BEVANGEN WAS DOOR MIDDEL VAN KURKKIT.

Den 14en Aug. 1929 werd ondergeteekende opgebeld door Dr. Moolhuizen te Dubbeldam ten einde een paard op te nemen dat aan 4 voeten was bevangen.

Ter plaatse gekomen, en na een onderzoek te hebben ingesteld was de bevangenheid zoodanig, dat nauwelijks een been kon worden opgebeurd. De achtervoeten waren er nog het ergst aan toe. Terwijl de voeten werden schoon gekrabd met de bovenzijde van een renet, om alzoo het stalvuil te verwijderen, kwam voorbij de punt der straal reeds bloed te voorschijn. Na gemenschappelijk overleg werd besloten een gewijzigd Stark beslag aan te leggen om rede werd gevreesd, dat anders de druk te groot zoude worden. Door mij werden vervaardigd 4 stuks ijzers welke allen de straalruimte flink open lieten en aan de bovenzijde met een zeer breede diepe afhellingsgesmede. De ijzertakken werden van 2 lippen voorzien, daar het dier zeer sterk op de achterste hoefhelft steunde.

Ook werd aan elk ijzer op de gewone plaats een toonlip aangebracht, daar dit voor bedoeld paard niet nadeelig was. Nadat de ijzers ondergelegd

waren, werden de zolen voorzien van bruine teer en daarna werd de ruimte tusschen zool en afhelling flink opgevuld met kurkkit. Het paard verliet de smederij zeer pijnlijk. Na een week te hebben afgewacht, ging ik de patient bezoeken en kon werkelijk vooral aan de achtervoeten succes boeken.

Den 31en Augustus, dus 14 dagen na het beslag, ging ik er weer heen en de eigenaar kwam mij tegemoet met de nededeeling dat het uitstekend vooruit ging. Het paard werd van den stal gehaald en liep boven mijn verwachting uitstekend. De hoeven krijgen een normaal verloop vooral in het toongedeelte en na beproeving door een man op het paard te zetten, kan men nauwelijks meer iets aan het paard merken. Door de opvulling van kurkkit krijgt men een veerkrachtigen druk op de pijnlijke plaats der hoeven. Waar het Starkijzer soms kan falen is bij dit paard gebleken dat men met kurkkit goede resultaten kan verkrijgen.

Puttershoek, 3 Sept. 1929

P. DE KLERK,

Onderwijzer-Hoefsmid.

KORTE MEDEDELINGEN.

— **Hoefsmidsechool te Amersfoort.** In Juli en Augustus slaagden de reserve hoefsmiden K. Muller, A. Koeling, W. de Boer, G. Kiviet, R. Kats, J. van Schoonhoven, A. Kuyper, G. Tolner, B. Kuiper en A. van Riesen voor het examen. Zij ontvingen allen een diploma, werden aangesteld tot res. Korporaal hoefsmid en in het genot van onbepaald groot verlof gesteld.

— **Examencommissie Rijksdiploma als hoefsmid.** Bij beschikking van den Minister van Staat, Minister van Binnenlandsche Zaken en Landbouw van 26 Augustus 1929, Directie van den Landbouw, n^o. 2922, 1ste afdeeling, zijn, voor het tijdvak van 1 September 1929 tot 1 September 1930, in de Commissie, belast met het afnemen van het examen ter verkrijging van een Rijksdiploma als hoefsmid, benoemd:

a. tot lid en voorzitter: *dr.* H. M. Kroon, hoogleraar bij de Veeartsenijkundige Faculteit der Rijksuniversiteit te Utrecht;

b. tot lid en plaatsvervangend voorzitter: J. Plet, veearts, te Heerenveen;

c. tot leden: 1. S. van Angeren, chef-hoefsmid aan het Zoötechnisch Instituut te Utrecht; 2. P. Bongaarts, onderwijzer in practisch hoefbeslag te Maasniel; 3. M. ten Broeck, veearts, te Tiel; 4. *dr.* R. H. J. Gallandat Huet, majoor-paardenarts, directeur der Militaire Hoefsmidsechool te Amersfoort; 5. H. A. Kroes, ond-leeraar aan de Middelbare Landbouwschool te Groningen;

d. tot plaatsvervangende leden: 1. I. Adriaanse, onderwijzer in practisch hoefbeslag, te Goes; 2. J. A. Boesveld, onderwijzer in practisch hoefbeslag, te Winterswijk; 3. B. Crezée, veearts, te Rotterdam; 4. P. E. Homan, onderwijzer in practisch hoefbeslag, te Bedum; 5. G. Langeler, veearts, te Laren (G.); 6. *dr.* G. M. v.d. Plank, conservator aan het Zoötechnisch Instituut te Utrecht; 7. Jos. Roovers, onderwijzer in practisch hoefbeslag, te Breda.

— **Personalia.** De heer J. de Vries, secretaris v. h. Trekpaardstamboek en secretaris der commissie van Toezicht voor het afnemen van het examen als onderwijzer-hoefsmid, is benoemd tot officier in de orde van Oranje Nassau.

LITERATUUR OVERZICHT.

De Zwitsersche hoofsmid geeft van de hand van F. Schwendimann een artikel over het *beslaan van lastige paarden*, waaraan wij het volgende ontleenen:

De oorzaken van het verzet van paarden in de smederij zijn velerlei en uiteenlopend. Veelal is een ruwe behandeling in de jeugd de oorzaak, terwijl ook in de smederij zelf door te veel lawaai of onnoodig harde terechtwijzingen de dieren recalcitrant worden. Daarom is het van veel belang om jonge paarden in de smederij te wennen, b.v. door ze met de merrie mede te doen komen wanneer deze beslagen wordt, als tenminste het veulen een halster aan heeft, want los in de smederij is te gevaarlijk. Het jonge paard kan dan verder gewend worden de beenen te doen opnemen en met veel geduld en vooral zonder eenige krachtmiddelen moet men hierbij te werk gaan.

Zijn volwassen paarden lastig in de smederij door z.g. stalmoed, dan zal men ze eerst hard laten werken alvorens ze te doen beslaan; door ze langen tijd achteruit te laten loopen, worden ze ook vermoeid en hierdoor rustiger.

Zenuwachtige en vreesachtige paarden zal men vooral toespreken en lekkernijen voederen, of wel men zet ze een oogkap op, hetgeen ze dan ook vaak rustiger maakt.

Oude versleten paarden zal men de beenen niet lang achtereen en niet hoog optillen, daar dit pijn veroorzaakt, vooral aan de achterbeenen en meer nog als men deze te veel naar buiten opneemt; verzet wordt hierdoor uitgelokt.

Angstige paarden bindt men niet vast doch laat ze door een helper aan de trens vasthouden. Vaak zijn ze ook rustiger als ze niet met het hoofd tegen den muur staan en als er een ander paard als buurman bij wordt gezet. De hoofsmid is volstrekt niet verplicht om een boosaardig of bedorven paard te beslaan daar dit als regel groote gevaren meebrengt. Wil hij het echter doen, dan is hij aangewezen op hulpmiddelen en dan is de praam wel een zeer doelmatig hulpmiddel, n.l. als deze om boven- of onderlip wordt gelegd en door het veroorzaken van pijn de aandacht van het dier wordt afgeleid. Het gewone model praam is een niet te dun touw dat om de lip wordt aangedraaid en met een stok wordt vastgehouden waarbij men voortdurend z.g. met de praam speelt, d.w.z. het touw in en uitdraait om de aandacht te blijven afleiden. Een eveneens goed model is de Russische praam, welke uit twee ronde stokken bestaat die aan een der uiteinden door een ring verbonden zijn en door middel van een touw om de lip worden gekneld. Men moet de praam echter nooit lang achtereen laten liggen, de werking wordt dan opgeheven en de lippen worden beschadigd.

Een ander goed bruikbaar hulpmiddel is een trens en een ketting met knevel; men steekt de knevel door den linker trensring, de ketting gaat onder de onderkaak door den trensring aan den anderen kant en door een lichte ruk aan den teugel wordt het paard aldus bestraft. Dit hulpmiddel is met groote voorzichtigheid toe te passen en dan werkt het vrijwel feilloos, doch bij ruw gebruik kunnen zelfs breuken van de onderkaak het gevolg zijn. Ten derde de kaptoom, ook hier moet men buitengewoon voorzichtig en oordeelkundig mede omgaan. Voor zoover niet bekend is de kaptoom een aan den trens verbonden lederen riem die halverwege tusschen de oogen en de neusgaten om de boven- en onderkaak sluit en op den neus voorzien is van een metalen plaat waaraan een ring met riem. Door aan den riem te trekken, pijnigt men het neusbeen en bij ruw optreden is de kans groot dat men een breuk van het neusbeen veroorzaakt.

Zoo zijn er nog enkele hulpmiddelen, aangegeven door F. Friez in zijn boek „Brévaire du maréchal ferrant” en welke zoo onschadelijk zijn dat ze licht zijn te probeeren.

Vooreerst heeft hij succes bij hengstige merries door een opgevouwen handdoek goed met koud water te doordrengen en op den rug van het paard te leggen.

Vervolgens geeft hij aan om een touw van 3 meter te bevestigen aan het voorste stuk van den neusriem, men neemt nu het vrije einde van het touw en begint hiermede voor de oogen van het paard te draaien op dezelfde wijze als kinderen met touwtje springen doen. Na een paar minuten kan men met het beslag beginnen doch men moet tijdens het beslag met het touw blijven zwaaien.

Tenslotte geeft hij een middel aan voor zeer lastige paarden. Een 3 meter lang touw wordt in de staartharen gevlochten en het andere einde gestoken door te trens of halsterring aan den kant van het paard hetwelk niet aan de beurt voor beslag is. Voordat men het touw aan den halsterring vast maakt, moet het eerst zoo ver aangetrokken worden totdat hoofd en hals behoorlijk zijn bijgebogen. Soms reageert het paard hierop door naar die zijde in het rond te loopen en men laat het dan begaan totdat het vanzelf stilstaat, en alsdan is het beslag gemakkelijk uit te voeren.

— Fischer beschrijft in de Duitse Hoefsmid een geval van *hoefkanker* bij vier hoeven van een twee en een half jarig paard en wel tengevolge van verwaarloosde hoefverpleging. Hij zegt dat vaak de opinie luidt dat alleen oudere paarden aan hoefkanker lijden en toch ontstaan vele hoefziekten nog eerder bij het veulen dan bij het volwassen paard; men denke maar eens aan den veulenbokhoef, den veulenklemhoef, id. scheeve en kromme hoef. In den regel zijn al deze gevallen terug te wijzen op de onverantwoordelijke wijze waarop de eigenaar de hoeven veronachtzaamt. En zoo is het met hoefkanker al net hetzelfde, hetwelk dit voorbeeld aantoont. De gang van het in goeden voedingstoestand verkeerende $2\frac{1}{2}$ jarige paard van middenzwaar ras, was zeer bekrompen en vooral het doortreden was heel moeilijk. Het paard was al in geen maanden uit den stal geweest en had al dien tijd tot de knieën toe in de mest gestaan. Toen het dan ook op den beganen grond kwam en gereinigd was, bleken alle 4 hoeven aangetast door hoefkanker.

Het paard werd gedood en de bevinding was dat alle vier hoeven een zeer uitgebreid lijden vertoonden waarbij zoowel de stralen, zolen als wanden waren betrokken en het bewijs leverden dat het lijden al zeer lang voortgevoerd had en er nooit eenige behandeling was toegepast.

Een interessant artikel levert Fischer ook over den invloed van klauwverzorging op de algemeene toestand en op de melkopbrengst bij het rund en komt hij tot de conclusie: De klauwverzorging is en blijft in de rundveeteelt een absoluut noodige maatregel, waarvan het nalaten groote schade meebrengt in hygienisch opzicht, uit een fokoogpunt en het finantieel beleid sterk benadeelt.

Szilardsy behandelt het strijken bij warmbloedpaarden en geeft aan dat hij veel succes heeft om dit te voorkomen door na het gewone besnijden van den hoof, van de buitenste draagrand nog 2—3 m.M. meer af te nemen en dan een gewoon ijzer onder te leggen. Strijkt het paard dan nog, dan neemt hij het ijzer af, neemt nog eenige m.M. van den buitensten draagrand af en het succes is verzekerd!

Het Juli-nummer van „The Horseshoers' and Blacksmiths' Journal” geeft op blz. 33 een advertentie van Giant Grip Mfg. Co., The Oldest Drive Calk Horseshoe Manufacturers Ashkosh, Wisconsin. Zij hebben in den handel gebracht een rubber stoot en kalkoen, gemaakt van zwart rubber, geribd en op gelijke wijze uitgevoerd als de stalen stooten. De Hoefsmid-school heeft een proefbestelling aangevraagd en hoopt later op deze proefneming terug te komen, nieuwsgierig of het werkelijk zal zijn als in de aankondiging: „een verbazende vooruitgang in het hoefbeslag.”

ADVERTENTIËN.

Rijksdiploma als Hoefsmid.

Het Najaarsexamen 1929 zal gehouden worden in de maanden October-December. Schriftelijke aanmelding vóór 4 October a. s. aan den Secretaris der examen-commissie **Dr. R. H. J. Gallandat Huet, Regentesselaan 14 te Amersfoort**, onder overlegging van een bewijs, dat een tweejarige hoefbeslagcursus is gevolgd, of voor 1 Juli 1919 een diploma als hoefsmid is behaald.

Aan leiders van cursussen wordt beleefd verzocht opgave te willen doen van namen, voornamen en adressen hunner leerlingen, die aan het examen deelnemen en hunne medewerking te willen verleenen, dat voor den aanvang der examens, de benodigde stukken bij den secretaris worden ingeleverd.

Het examengeld bedraagt f 5.— en moet bij den aanvang van het examen worden voldaan.

De Commissie belast met het afnemen van het examen ter verkrijging van een rijksdiploma als hoefsmid.

DE HOEFSMID

Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIEN

1—10 regels (breedte $5\frac{3}{4}$ cm.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. — Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

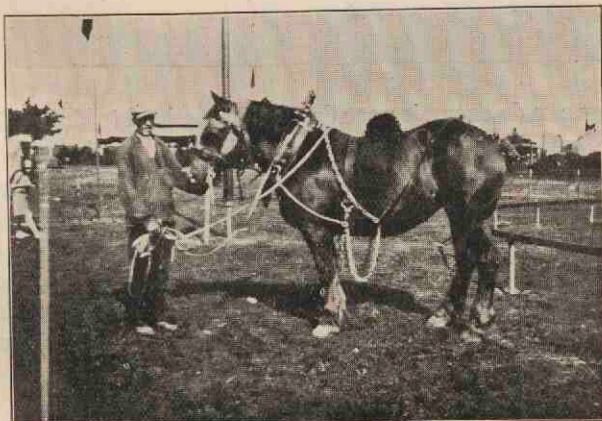
Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

Een hoefbeslagdemonstratie in België. — III De strijd tusschen auto en paard, en zijn invloed op de paardenfokkerij. — Verslag van het 1e gedeelte van den gehouden cursus in hoefbeslag te Bedum in den zomer van 1929. — Korte mededeelingen. — Advertentiën.

EEN HOEFBESLAGDEMONSTRATIE IN BELGIE.

Op Zondag 1 September j.l. waren we in Libramont (Belgisch Luxemburg) op het concours van het bekende Ardenner trekpaardenras. Met zeer veel genoegen hebben we daar van meer nabij kennis gemaakt met dit type



BIBLIOTHEEK
RIJKSUNIVER

18. OCT. 19

UTRECHT

Belgisch trekpaard, en tevens hebben we genoten van de buitengewoon schoone landstreek waarin het thuis hoort.

De Ardenner paarden zijn niet groot, de hoogte bedraagt ongeveer 1.55 M. Zij hebben zich echter steeds gekenmerkt door hun kracht en weerstandsvermogen. Hierboven reproduceeren we een photo van een echte Ardennermerrie. Het viel op, dat de dekhengsten in het algemeen veel grooter en zwaarder zijn en geheel het zuivere Belgische trekpaardentype evenaren.

De belangstelling voor dit concours in betrekkelijk toch zoo'n kleine plaats was buiten onze verwachtingen zeer groot. Tot ver uit den omtrek had men zich opgemaakt om het feest bij te wonen. Het zijn ook geboren paardenmensen, die daar wonen en de Ardenner is het paard van hun land.

We zullen hierover echter niet verder uitweiden; het is natuurlijk tevens de bedoeling iets over hoefbeslag mede te deelen. De aanleiding daartoe vonden we n.l. eveneens op het concours-terrein. Daar stond een houten tent, waarop met groote letters prijkte „Ecole centrale pratique de maréchalerie de l'Etat". Zou dat de Hoefsmidschool uit Brussel zijn, dachten we en werkelijk zagen we al spoedig een tweetal bekende gezichten. De directeur A. Bosmans en zijn trouwe helper, de heer D. Evvard, waren druk in de weer. Die ontmoeting was ons bijzonder welkom, zij het alleen al om in die geheel Fransche omgeving nu rustig een woordje Vlaamsch te kunnen klappen. Het praten met deze heeren ging al heel gemakkelijk, dat zullen



de deelnemers aan de excursie naar de Hoefsmidschool te Brussel in April j.l. kunnen getuigen. Daarbij zijn het een paar bij uitstek praktische hoefbeslagdeskundigen, die met veel plezier over hun vak spreken en gaarne alle gewenschte inlichtingen verstrekken. Het was dus niet moeilijk daar ons licht op te steken. De aanwezigheid van deze vertegenwoordigers van de hoefsmidschool in België beoogde een demonstratie te geven, aan belangstellenden en belanghebbenden iets te laten zien. De uitnodiging daartoe was uitgegaan van de landbouwende paardenfokkers zelve en dit feit kan niet voldoende worden gewaardeerd.

Reeds eerder hebben wij in dit blad betoogd, dat de groote beteekenis van het hoefsmidvak nooit te veel aan het publiek kan worden getoond en dat we het van groot belang zouden achten, indien op alle landbouwtentoonstellingen een demonstratie plaats vond. De wijze waarop is echter ook nog van beteekenis. In ons land wordt gewoonlijk een wedstrijd in hoefbeslag uitgeschreven. Voor zulke wedstrijden voelt men in België niets. Daar wordt meer waarde gehecht aan en meer nut gezien van een demonstratie, door het onderwijzend personeel zelf. Zoo is het ook in Libramont geschied.

Veldsmidse, aambeeld, gereedschappen enz., alles was meegebracht. Ook een eenvoudigen en praktischen noodstal had men neergezet. (Zie photo).

Het was werkelijk de moeite waard wat we te zien kregen. De overbluffend handige wijze, waarop verschillende ijzers werden gemaakt bracht het talrijk opgekomen publiek in extase. Ook voor de vele platen en praeparaten met afwijkend beslag hadden de toeschouwers groote belangstelling. Dit gedeelte werd verzorgd en toegelicht door den eveneens aan de Hoefsmid-school verbonden dierenarts Dr. A. Langhendries.

Wij zijn van meening, dat deze demonstratie zijn nuttig effect niet kan hebben gemist en we zouden het ten zeerste toejuichen, wanneer we in Holland iets dergelijks beleefden.

Bennekom.

Dr. C. Brands.

III. DE STRIJD TUSSCHEN AUTO EN PAARD, EN ZIJN INVLOED OP DE PAARDENFOKKERIJ IN NEDERLAND,

door Prof. Dr. H. M. Kroon.

8 Paarden kosten 1200 dollar. Arbeidstijd 500 uren à 3236 M². p. uur is 1618 H.A.

1618 H.A. à 1200 dollar is per H.A.	0.74	dollar
Voedsel voor paarden 40 cts. (Am.) (100 werkdagen), per H.A.	0.99	„
Voedsel voor paarden 10 cts. (Am.) (265 dagen), per H.A. . . .	0.65	„
twee ploeger met ploegen 2 dollar per dag, per H.A.	1.24	„

Ploegen met paarden per Hectare 3.62 dollar

Hierbij is de ploegtijd buiten beschouwing gelaten. Deze bedraagt echter voor den tractor gemiddeld een vierde van den tijd, dien paarden noodig hebben.

De National Horse Association of Great Britain publiceert enkele vergelijkende berekeningen, waaraan ik de volgende ontleen (zie tabel volg. pag.).

Per uur is dus de mechanische tractie duurder, doch per ton vervoerde goederen weer goedkooper dan paardentraction.

In een algemeene vergadering van de National Veterinary Medical Association of Great Britain and Ireland, te New Castle in 1928 gehouden, is deze kwestie uitvoerig besproken aan de hand van een rapport „The horse as a national economic factor” van Major General Sir John Moore.

Hij geeft de kosten van paarden- en motortraction, zooals die door een aantal gemeentediensten en handelsfirma's zijn gemaakt. Als wij de prijzen per ton vergelijken, blijkt in vele gevallen het paard iets voordeliger, in andere weer de auto, terwijl ook gevallen voorkwamen, dat de prijzen even hoog zijn.

Aan de vergelijking van de kosten per dag of per uur hebben wij niet veel, omdat door verschil in snelheid, natuurlijk ook de verrichtte arbeid in eenzelfde tijd zooveel verschillen kan.

Op het „*Congres d'utilisation rationnelle du cheval*”, het vorig jaar te Parijs gehouden, werd door M. Darly een uitvoerig rapport uitgebracht „*Traction commerciale automobile et traction commerciale hippomobile*” waaraan ik onderstaande kostenberekening ontleen.

Vergelijking van kosten verbonden aan paarden- en motortransport
(gemaakt door een van de grootste vrachttransportmaatschappijen)
(Prijzen in Londen)

PAARDENTRANSPORT				MOTORTRANSPORT			
Uitgaven per dag gerekend de dag op 8 uren en het jaar op 313 werkdagen		Licht paard voor een wagen één paard	Zwaar paard voor een wagen, 2 paarden	Kosten gerekend per dag op 8 uren en het jaar op 313 werkdagen		Motorwagen (30 c w t)	Zware wagen (4 tons)
		s d.	s. d.			s d.	s d.
Koetsier en stalknecht	loon	10 5 $\frac{1}{4}$	12 3 $\frac{1}{2}$	Chauffeurloon à 10 sh. en verzekering		10 1 $\frac{1}{2}$	10 1 $\frac{1}{2}$
licht zwaar	verzekering			Loon v/d lader à 5 sh. (of volgens tonnage), verzekering 1 $\frac{1}{2}$ d.		5 1 $\frac{1}{2}$	5 1 $\frac{1}{2}$
10/3 $\frac{3}{4}$	12/1 $\frac{1}{2}$			Benzine per Eng. mijl gemiddeld 20 Eng. mijl . .		1 7	2 1 $\frac{1}{2}$
1 $\frac{1}{2}$	2 d			Olie, slijtage enz		7	6 $\frac{1}{2}$
Voeding (incl. behandeling)		2 5	5 2	Stalling en schoonmaken licht zwaar		5	4 $\frac{1}{2}$
Stalhr. smeer, slijtage enz.		6 $\frac{1}{2}$	1 1	£ 40 £ 54		2 6 $\frac{1}{2}$	3 5 $\frac{1}{2}$
Vernieuwing en rep. v. tuig		1 $\frac{1}{2}$	3	Waardevermindering van de wagen à 15 % ₀ , koopprijs £ 500 - £ 800 . . .		4 9 $\frac{1}{2}$	7 8
Waardevermindering van het paard.				Reparatie		5 5 $\frac{1}{2}$	6 1 $\frac{1}{2}$
Koopprijs 52 d. doet ongeveer 8 jaar dienst . .		5	10	Banden à 425 d. per Eng. mijl (gemiddeld 20 mijl)		8 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$
Dierengeneeskundige hulp		2	4	Interest van kapitaal . .		1 7	27
Hoefbeslag		3 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	Totaal		34 0 $\frac{1}{2}$	41 5 $\frac{1}{2}$
Waardevermindering van den wagen (kostprijs zowel voor lichte als voor zware wagen £ 85, doet c.a. 20 jaar dienst		3 $\frac{1}{4}$	3 $\frac{1}{4}$	Hier komt nog bij hulpmotoren		11 $\frac{1}{2}$	1 4
Interest van uitgelegd kapitaal (paard, wagen en tuig)		5 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	Onderhoud garagebehoeftigheden			6 $\frac{3}{4}$
Totaal		15 2	21 5 $\frac{1}{2}$	Geheel totaal		35 0	43 4 $\frac{1}{2}$
Hier komt nog bij rust en voeding aan den weg . .		4 1	4 8				
Reparatie wagen		1 7	1 5 $\frac{3}{4}$				
Wagenjongens		4 2	4 2				
Geheel totaal		25 0	31 9 $\frac{1}{4}$				

* * *

In Engeland komt men dus tot de volgende cijfers voor:

	Wagen met licht paard.		Wagen met twee zware paarden.		lichte vrachtauto.		Zware vrachtauto. (4 ton).	
	s	d	s	d	s	d	s	d
Kosten per dag	25	0	31	9 $\frac{1}{4}$	35	0	43	4 $\frac{1}{4}$
„ „ uur	3	1.63	3	11.66	4	4.50	5	5.03
„ „ ton	16	8	5	6 $\frac{1}{2}$	9.8		4	9 $\frac{3}{4}$
„ „ lading	8	4	15	10 $\frac{3}{4}$	9.8		19	3 $\frac{3}{4}$

Paard.

Kostende prijs per tonkilometer bij vervoer in Parijs met een sleepers-wagen, getrokken door een paard (type paard van een kolenhandelaar of een ijshandelaar) met een gemiddeld gewicht van 650 K.G., 30 K.M. per dag; nuttige belasting 2000 K.G., 300 werkdagen per jaar.

Benoodigd kapitaal, gemiddelde prijs paard 6000 fr.		fr.
Wagen gemiddelde prijs 6000 fr.		
Interest van het kapitaal, paard afgeschreven in 5 jaar à 8 % van den maximumprijs	312,—	„
Interest van het kapitaal, wagen afgeschreven in 10 jaar à 8 % van den maximum prijs	260,—	„
Afschrijving van het paard in 5 jaar, 6000 fr. is	1.200,—	fr.
Prijs verkoop van het paard aan den slager, gemiddeld na 5 jaar: 1860 fr., per jaar 1800 : 5	360,—	„
	840,—	fr.
	840,—	„
Afschrijving van den wagen in 10 jaar 6000 fr. : 10	600,—	fr.
Schatting waarde van den wagen na 10-jarige dienst 500 fr., d.i. per jaar 500 : 10	50,—	„
	550,—	fr.
	550,—	„

Voedsel:		
Hooi 1 bos van 5 K.G. à 3.40 fr. × 365	1.241,—	fr.
Stroo 1 bos van 5 K.G. à 1.45 „ × 365	529,25	„
Haver 8 K.G. à 1.30 „ × 365	3.796,—	„
Bijvoeder 1 K.G. à 0.85 „ × 365	310,25	„
	5.876,50	fr.
Verkoop van de mest, gemiddeld 33 fr. per maand 33 fr. × 12	396,—	„
Per jaar	5.480,50	fr.
Maandabonnement zadelmaker 40 fr. 40 fr. × 12	480,—	„
Maandabonnement hoefbeslag 55 fr. 55 fr. × 12	660,—	„
Maandabonnement voor onderhoud smeren en reparatie van den wagen 120 fr.; 120 fr. × 12	1.440,—	„
Loon van den koetsier per dag 30 fr., 300 werkdagen, 30 fr. × 300	9.000,—	„
Verzekering van den koetsier (ongevallen) 5% van het loon	450,—	„
Verzekering ongelukken ten opeichte van derden	450,—	„
Stalknecht (1 voor 15 paarden) loon 9000 fr. 9000 fr. : 15	600,—	„
Rusttijden van den stalknecht (65 dagen) 65 × 30 fr. : 15	130,—	„
Aandeel in de huur	pro memorie	
Aandeel in de algemeene exploitatiekosten	pro memorie	
	20.652,50	fr.
Kosten p. werkdg, 20.652 fr. 50 : 300 is 68 fr. 841		
Prijs per ton kilometer is 68 fr. 841 : 30 K × 2 ton is 1 fr. 147.		

Auto 2 ton merk X.

Kostende prijs per tonkilometer, vervoerd in Parijs, door een autovrachtwagen van 2 ton, merk X; per dag 60 K.M.; 300 werkdagen per jaar.

Afschrijving van den wagen in 6 jaar: waarde van de auto na 6 jaar geschat op 5000 fr.

Benoodigd kapitaal: auto	40.000 fr.		
carrosserie	4.000 fr.		
toebehoren	600 fr.		
Samen	44.600 fr.		
<i>Jaarlijksche uitgaven:</i>			
Interest van het kapitaal 8 %		1.984 fr.	
Amortisatie 44.600—5.000 is 39.600 : 6		6.600 „	
Loon van den chauffeur 35 fr. × 300		10.500 „	
Verzekering van den chauffeur tegen ongelukken 5 % van het loon		525 „	
Verzekering tegen derden		1.800 „	
Verzekering tegen brand gedurende het gebruik Belasting		80 „	
Onderhoud: mechanisme: 500 × 12		1.580 „	
Carrosserie en schilderen: 70 fr. p. maand × 12		6.000 „	
Aandeel in de algemeene kosten en in de huur		840 „	
		pro memorie	
		30.209 fr.	30.209 fr.
Gebruikskosten per K. M. berekend (gebaseerd op de praktijk) benzine 30 L. op 100 K.M. à 210 fr. p. H.L.		0.63 fr.	
Motorolie: 1 K.G. op 100 K.M. (à 440 fr. de 100 K.G.) 0.044		0.054 „	
Consistentvet à 280 fr. p. 100 K.G. 0.01			
Banden 1 voor 15.000 K.M. achter dubbele wielen (135 × 135) pl. 1 reservewiel		0.394 „	
		1.078 fr.	
Dit is voor 300 dagen à 60 K.M. per jaar: 18.000 K.M. × 1.078			19.404,—fr.
			49.613,—fr.
Kostprijs per werkdag van 60 K.M.: 49.613 fr.: 300 is 165 fr. 375 Prijs per tonkilometer: 49.631 fr.: 18.000 K. is 2 fr. 752 : 2 ton is 1 fr. 378			

* *

*

Verschil in den kostprijs tusschen autotractie en paardentRACTIE per werkdag en per tonkilometer, vervoerd in Parijs, afstand auto per dag 60 K.M., afstand paard per dag 30 K.M.

<i>Iste per werkdag :</i>		
Vrachtauto 2 ton	165 fr. 376	
Vrachtauto afstand herleid op 30 K.M.		133 fr. 30
Wagen met 1 paard	68 „ 841	68 „ 841
<i>Vershil ten gunste van paardentractione</i>		
Vrachtauto 4 ton	219 „ 49	64 fr. 189
Vrachtauto afstand herleid op 30 K.M.		167 „ 346
Wagen met 2 paarden	100 „ 456	100 „ 456
<i>Vershil ten gunste van paardentractione</i>		
		66 fr. 890
<i>2de per tonkilometer :</i>		
Vrachtauto 2 ton	1 fr. 378	
Vrachtauto afstand herleid op 30 K.M.		2 fr. 217
Wagen met 1 paard	1 „ 147	1 „ 147
<i>Vershil ten gunste van paardentractione</i>		
		1 fr. 070
Vrachtauto 4 ton	0.9145 fr.	
Vrachtauto, afstand herleid op 30 K.M.		1 „ 422
Wagen met 2 paarden	0.837 „	0 „ 837
<i>Vershil ten gunste van paardentractione</i>		
		0 fr. 585

Hier is dus berekend, dat paardentractione, zoowel bij zware als bij lichte wagens voordeeliger is.

Zulke berekeningen zou ik er meer kunnen aanhalen. In Duitschland zijn vooral berekeningen gemaakt door voorstanders van mechanische tractie en deze geven meestal weer aan, dat het gebruik van motoren voordeliger uitkomt dan van paarden. Ook aan Nederlandsche firma's, die zoowel vrachtauto's als trekpaarden gebruiken heb ik gevraagd om een vergelijkende kostenberekening. Zij echter zijn van meening, dat een vergelijkende kostenberekening, die in het algemeen waardevolle aanwijzingen geeft, niet te maken is.

Mijns inziens komt men door het maken van kostenberekeningen niet verder, omdat deze niet anders dan globaal of alleen voor een bepaald geval nauwkeurig kunnen zijn. Vooreerst komen in iedere berekening verschillende geschatte cijfers voor, die men meer of minder hoog kan nemen. Zoo b.v. de jaren, welke auto of paard en wagen bruikbaar blijven, de opbrengst van den verkoop na dien tijd en de som die dus jaarlijks op de auto of op paard en wagen moeten worden afgeschreven. Verder de schatting van het aantal gebruiksdagen per jaar en het aantal gebruiksuren per dag, de tijd dat de gummibanden het uithouden. Door deze bedragen wat lager of wat hooger te schatten krijgt men belangrijke verschillen, wat de kosten per dag en per tonkilometer betreft. Daarbij komt, dat, zooals ik nog wel nader zal aantoonen, het zeer veel verschil maakt of lichte of zware vrachten vervoerd moeten worden en vooral of de vracht over een betrekkelijk grooten afstand zonder ophouden vervoerd moet worden, dan wel of met de vracht telkens moet worden stil gehouden. Er zal een groot verschil zijn naar den aard der

bedrijven: een bierwagen, die de biervaten rondbrengt aan de klanten in de stad is b.v. niet te vergelijken met een wagen die b.v. stéenen van een fabriek naar een op vrij grooten afstand gelegen karwei vervoert. Zelfs zullen de kosten bij eenzelfde bedrijf, den eenen en den anderen dag verschillen. Een brouwerij, die vandaag de biervaten rondbrengt bij zijn afnemers in de stad, zal dien dag per tonkilometer meer moeten rekenen, dan wanneer zij een anderen dag een wagen vol biervaten brengt naar een koffiehuis buiten de stad.

Het is natuurlijk mogelijk voor een bedrijf, dat vrachtauto's en paarden houdt, een vergelijking te maken van de kosten per jaar, doch dan moeten nog steeds de werkzaamheden van beide zoo min mogelijk verschillen en van denzelfden aard zijn. Nu speelt verder de snelheid van vervoer een rol, die het eene oogenblik zeer gewenscht is en dus op prijs gesteld kan worden, doch die een andere maal van geen nut is en dus buiten berekening kan blijven.

Zoover ik zien kan is het dus uiterst moeilijk, om door een vergelijkende berekening een goed inzicht te krijgen in de kwestie waar het hier om gaat. De verschillende resultaten, die ermede verkregen zijn, nu eens in het voordeel van de motor-, dan weer in het voordeel van de paardentractie, zijn er het beste bewijs voor.

(Wordt vervolgd)

VERSLAG VAN HET 1e GEDEELTE VAN DEN GEHOUDEN CURSUS IN HOEFBESLAG TE BEDUM IN DEN ZOMER VAN 1929.

Deze cursus stond evenals de vorigen in Bedum onder leiding van H. Venema, Dierenarts te Bedum en P. Homan, onderw. in practisch hoefbeslag eveneens aldaar. De aangifte voor dezen cursus was bijzonder groot, n.l. 16 aspiranten. Bij het gehouden Toelatingsexamen, was het verschil in practisch werk niet groot en was het moeilijk op grond van het eene gesmeede ijzer uit deze 16 aspiranten een keus te doen. Toegelaten werden de volgende candidaten: H. Slump te Gasselsweer, O. Drent te Usquert, M. Folkerts te Den Anel, J. Buikema te Warfum, J. v. Delden te Westernieland, W. Langeland te Usquert, B. Wendelaar te Winsum, en R. Horst te Paterswolde. De cursus nam een aanvang op Zaterdag 4 Mei en werd vervolgens elken Zaterdagmiddag les gegeven van 1½ uur tot 5½ uur practisch en van 6 tot 8 uur theorie, de practische lessen in de uitstekende geïnstalleerde smederij van den heer Homan, de theoretische in het gebouw Concordia. De belangstelling der leerlingen was uitstekend. Over 't algemeen waren de vorderingen ook goed te noemen. De commissie van toezicht bestond uit de heeren A. Palsma te Stedum, A. Huizinga te Sint Annen en R. Beukema van Bedum en werd de cursus gesloten op 7 Sept.

De leider,

H. Venema.

KORTE MEDEDEELINGEN.

— **Hoefsmidschool.** Op 27 September slaagden voor het examen van hoefsmid, de dienstplichtigen der artillerie: G. Ruis, H. Knol, H. F. H. Smolenaars, F. Oosterhuis, H. ten Kate, A. A. P. Schoenmaker, J. Colenbrander, R. H. Hommes en J. E. M. Aarts. Eén leerling kon aan het examen geen deel nemen wegens opname in het hospitaal. Aan de geslaagden werd een diploma uitgereikt en zij werden in het genot van onbepaald groot verlof gesteld.

— **Examen Rijksdiploma hoefsmid.** Op 5 October l.l. had te Utrecht een vergadering plaats van de commissie benoemd voor 1929/30 tot het afnemen van de examens voor het Rijksdiploma van Hoefsmid.

In deze vergadering werd onder meer besloten dat het examen dit najaar zou worden afgenomen in de maand November en wel op 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13 en 14. Behalve candidaten die reeds eens of meermalen aan het examen hebben deelgenomen, zijn ingeschreven de leerlingen van de cursussen te Emmen, Grijpskerk en Appingedam, totaal tot heden 40.

G. H.

— **Machinale hoefijzers.** De eerste machinale hoefijzers zijn vervaardigd in 1797 door Moorcroft in Engeland. Hij heeft er echter geen zijde bij gesponnen en verloor een groot kapitaal daar de machinale ijzers geen opgang maakten.

— In 1800 kwam te Londen een boek uit over hoefbeslag waarin Moorcroft een beschrijving geeft van zijne wijze van **beslag bij strijken**, welke hij reeds 4 jaren met succes toepaste. Tegen de ganbare regels in, maakte hij de buitentak van het ijzer dik en de binnentak dun. Hij toonde aan, dat paarden met een smalle borst, waarvan de beenen dus nauw op den bodem staan, nog nauwer gingen loopen wanneer de binnentak verhoogd werd, terwijl daarentegen wanneer hij de buitentakken verhoogde, de tusschenruimte tusschen de hoeven verwijdde tot $1\frac{1}{2}$ Amst. duim.

In de Zwitsersche hoefsmid geeft prof. Schwendimann een beschrijving van de **kenteekenen van den gezonden en van den zieken hoef**. Hij zegt dat het hem steeds opvalt dat cursisten wel een beschrijving kunnen geven van b. v. een platvoet doch niet van een gezonden hoef. De moeilijkheid ligt wel hierin dat gezonde hoeven in zoo verschillende vormen voor kunnen komen daar toch bij elken standeen eigen hoefvorm past en aangezien deze dan van den hoefvorm bij den regelmatigen stand afwijkt, ze ten onrechte wordt aangezien voor een afwijkende of liever een ziekelijke hoefvorm. Ook de grootte van de hoeven is zoo verschillend; men ziet gaarne groote hoeven doch zoo lang ze in evenredigheid zijn met de grootte en zwaarte van het paard. Te groote hoeven geeft aanleiding tot moeilijkheden in den gang, deze wordt zwaar en onbeholpen, het paard gaat licht strompelen en strijken en het beslag gaat spoedig los zitten doordat de nagels slecht houden. Dit

zijn de hoeven die men vaak bij koudbloedpaarden aantreft doch wanneer de dienst uitsluitend uit stappend werk bestaat, komen deze nadeelen niet zoo op den voorgrond. Het beslag wordt dan het beste uitgevoerd met bodemnauw gesmeede ijzers, weinig garnituur, vooral aan den binnentak. — Erger zijn ongelijke hoeven die men vaak tegenkomt. Zij zijn niet aangeboren doch ontstaan door ongelijk besnijden of door sterk afslijten wanneer een ijzer verloren gaat. De afmetingen in lengte en breedte verschillen dan van den anderen hoof, zooals men het mede vaak ziet na kreupelheden en hoefziekten. Hier zal men beslaan met wijd gepaste ijzers.

Niet gaarne ziet men kleine hoeven, deze zijn eigen aan het volbloedpaard, vooral aan de Hongaarsche en Zuid-Fransche paarden, alsmede aan ponies en muldieren. Verder kunnen zij een gevolg zijn van te vroeg beslaan zoodat de hoof in zijn ontwikkeling wordt tegengehouden. Vaak ontwikkelt zich bij zulke niet uitgroeide hoeven een prachtig paard, dat echter juist vanwege de te kleine hoeven toch als ondeugdelijk moet worden aangemerkt. In Zwitserland worden jaarlijks vele paarden afgekeurd die worden aangeboden voor de artillerie, uitsluitend omdat ze tengevolge van een te vroeg beslag te kleine hoeven hebben verkregen in vergelijking met den lichaamsbouw. Deze te kleine hoeven geven te weinig ondersteuning en zijn aanleiding tot verstuikingen van de hoof-, kroon- en kootgewrichten zoowel als van klemhoefvorming en hoornscheuren daar het hoorn hard is en de wand dun. Bij langdurige ritten op harde wegen treedt spoedig pijn in de hoeven op en loopt het paard met korte passen en strammen gang. Het komt natuurlijk ook wel voor dat dergelijke kleine hoeven wel sterk zijn. Het beslag moet vlak zijn met een goede garnituur en zoo mogelijk met straalbelasting, verder een goede hoefverpleging en vooral zorg tegen uitdrogen, beweging zooveel mogelijk op zachten bodem.

Bij gezonde hoeven doet de kroon zich voor met een zwakke welving welke van voor naar achter geleidelijk afneemt. De wand is glad en glimmend, de richting is recht, geen spleten, scheuren of oneffenheden. Wanneer men ringen ziet, moeten deze evenwijdig aan de kroon verlopen en dus voedingsringen zijn. Ringen welke niet evenwijdig aan de kroon verlopen, doch onregelmatig over den hoornwand liggen, wijzen steeds op afwijkingen, hetzij van belasting, hetzij op ziekten; men denke maar aan de ringen die men ziet bij klemhoeven, bij verouderde steengallen, bij steltvoet, waar ze meest aan den toon voorkomen en bij knolhoeven meest aan de verzenen. Bij rotstralen ziet men de ringen als smalle strepen verlopen schuin over de verzenen naar voren en naar boven. De balken van den gezonden hoof zijn rond, goed ontwikkeld, elastisch en even hoog. De hoornzool is sterk, en geeft niet na bij druk terwijl ze overal een goede verbinding heeft met de witte lijn. De hoornstraal is goed ontwikkeld en droog, de straalschenkels zijn sterk, de middelste en zijdelingsche straal-groeven zijn droog en schoon. De steunsels loopen recht en de hoefkraakbeenderen zijn onder de huid goed bewegelijk. De ziekelijke hoof geeft vele afwijkingen; van belang zijn b. v. die van de richting van den wand welke het gevolg zijn van ongelijkmatige belasting. De meer belaste hoefhelft wordt naar binnen gedrongen, ingebogen en dus bodemnauw of klemhoef.

Het is dus steeds de holle kant welke de ziekelijke helft is, vaak ook gekenmerkt door het ontstaan van ringen, een inzinking aan den kroonrand en een indeuking van den wand, terwijl deze zelf zwak en dun is. Meestal ziet men dit aan de verzenen of zijgedeelten van den wand bij voorhoeven doch komt het ook voor in den toon, b. v. bij bokhoeven en met als gevolg van den meerderen terugstoot van den bodem bij dit meer belaste gedeelte. Hevige stooten geven aanleiding tot scheuren in de wandlederhuid, tot wandsteengallen en kreupelheden. Ook bij ongelijk optreden, bij vernauwing van de verzeren en ook wanneer de kroon bij verbeend hoefkraakbeen naar buiten wordt gedreven krijgt men deze vormverandering van den hoef als gevolg van een gewijzigde verhouding van koot en hoef. De inzinking in de kroon heeft als gevolg een vernauwing van de bloedvaten in de kroonlederhuid, waardoor de voeding en hoornproductie dus wordt belemmerd. Een dunne en weinig weerstandbiedende hoorn die steeds minder in staat is de vermeerderde druk te dragen, is hiervan weder het gevolg. Behalve deze genoemde veranderingen treden nog tengevolge van de overbelasting van den wand en van de gestoorde of althans verminderde elasticiteit van de voetgewrichten, ergere stoornissen op zooals hoornscheuren, losse wanden en steengallen.

Het is een mooie taak van den goeden hoefsmid om het beslag voor deze afwijkende hoeven in verband met de oorzaken te regelen en zal hij hiervoor het paard moeten onderzoeken op zijn standen, gangen en hoefbelasting. Als algemeene regel geldt in deze dat men bij het besnijden den hoef moet sparen waar deze de meeste veranderingen aangeeft en dat men daar veel garnituur geeft zoowel in de breedte als in de lengte van den ijzertak en men daartegenover de andere tak nauw passen moet. Men moet zich echter behoeden voor overdrijving en in aanmerking nemen dat bij het hoefbeslag zelfs met millimeters gerekend wordt.

— In Tongeren werd op 27 Sept. l.l. een wedstrijd in hoefbeslag gehouden waaraan alleen hoefsmiden uit Limburg (Belgisch Limburg) konden deelnemen. Aangezien de beoordeeling zeer uitvoerig geschiedde en afwijkt van de in ons land gangbare wijze van wedstrijdbeoordeeling volgt deze hier:

Art. 4. — De prijskamp zal bestaan in het maken van een hoefijzer, ter grootte van no. 3 (model Bosmans-Gilson); de voeten van een levend paard zullen als model tentoongesteld worden.

De onpare en pare nummers volgens inschrijving zullen wederkeerig links en rechts ijzer zijn.

De acht mededingers van iedere categorie welke het beste hoefijzer gemaakt hebben zullen eenen voet van een levend paard te beslagen hebben welke hen door het lot zal aangewezen worden.

De vier best gerangschikte van iedere categorie zullen als prijswinnaars uitgeroepen worden.

Art. 5. — Voor het maken van een hoefijzer zal slechts een kwart uur worden toegestaan, de tijd niet gerekend gedurende dewelke het ijzer zich in het vuur bevindt.

Art. 6. — Voor het maken van een hoefijzer en het beslagen van een voet zal de tijd niet meer dan 30 minuten mogen bedragen, de tijd niet gerekend dat het ijzer gedurende het smeden zich in het vuur bevindt.

Art. 7. — Voor het maken van het hoefijzer mag men slechts 2 hitten gebruiken; indien het aantal deelnemers niet te groot is zal er vereischt worden de hoefijzers te zetten waarvoor 5 minuten zal worden toegestaan, de tijd niet gerekend van heeten (warmen).

Art. 8. — Een jury zal worden aangesteld voor het beoordeelen van het werk, bestaande uit minstens 3 personen; hunne beslissing is onherroepelijk.

Art. 9. — Om alle veronderstelling van bedrog te vermijden zullen naderhand al de hoefijzers der mededingers tentoongesteld worden.

Art. 10. — Ieder mededinger zal een kaartje met naam en adres mede brengen om in eene enveloppe te steken welke door het komiteit zal geleverd worden en aan zijn gesmeed ijzer met een draad te bevestigen; de enveloppen zullen na de keuring in het publiek geopend worden.

Art. 11. — De punten zullen als volgt worden toegekend:

Ten 1ste voor het gemakkelijkst werken of de behandeling;

Ten 2e voor het maken van het ijzer in den kortsten tijd;

Ten 3e voor het regelmatigst en zuiverst gesmeed ijzer;

Ten 4e voor de schoonste afgeronde hielen;

Ten 5e voor het best passend ijzer op de voorgelegde voeten;

Ten 6e voor de best geschikte breedte en dikte van het ijzer, in aan zien van den lichaamsbouw van het paard.

Op ieder kan 5 punten worden toegekend; deze welke het grootste getal punten bekomt zal de eerste zijn, enz.

Art. 12. — Ieder lid van de jury zal gansch alleen en elk op zijn eigen beoordeelen en de punten toekennen en zal op deze wijze door niemand worden beïnvloed; de hoefijzers zullen van den eenen naar den andere worden gedragen door eenen persoon vreemd aan den stiel.

De juryleden zullen uit bekwame vakmannen bestaan en vreemd aan den inrichtende bond.

Art. 13. — Om alle contestaties te vermijden zullen de koordekens met de enveloppen gelood worden.

Art. 14. — De punten zullen als volgt worden toegekend:

Ten 1e tot de 6e zooals voorgaande aangeduid voor het maken van het ijzer.

Ten 7e voor het aftrekken der oude ijzers.

Ten 8e voor het besnijden van den voet.

Ten 9e voor het zetten en gereed maken van het hoefijzer.

Ten 10e voor het best passen.

Ten 11e voor het gemakkelijkst nagelen.

Ten 12e voor het schoonste opdoen.

Ten 13e voor de beste stelling.

Ten 14e voor het beslagen binnen den kortsten tijd.

Art. 16. — Er zullen vier prijzen worden toegekend benevens 4 vergulde medailles voor iedere categorie.

DE HOEFSMID

Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

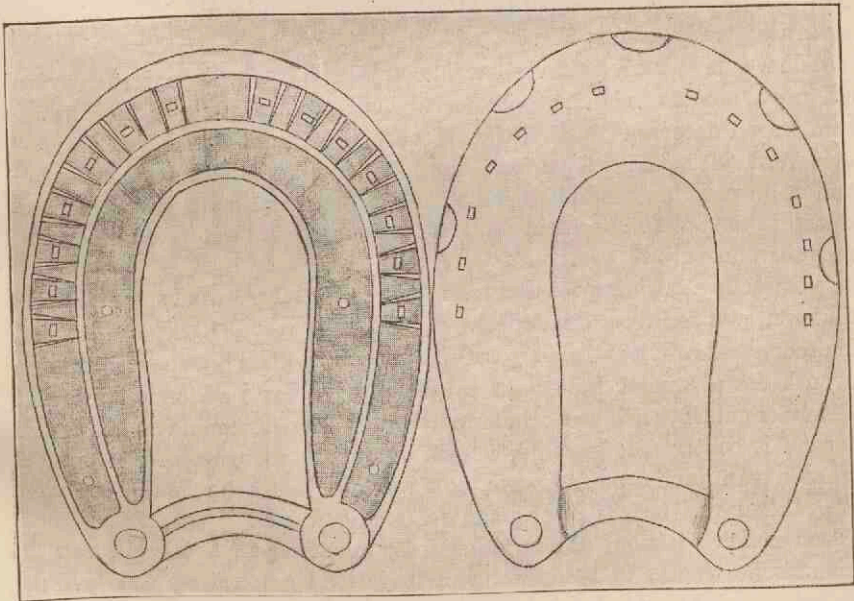
1—10 regels (breedte 5³/₄ cM.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

Hoefijzers van Duitsche slachtpaarden. — IV De strijd tusschen auto en paard, en zijn invloed op de paardenfokkerij. — Cursus in hoefbeslag te Emmen. — Ingezonden stukken — Korte mededeelingen. — Advertentiën.



Bijgaande teekening is genomen van hoefijzers welke afkomstig zijn van Duitsche slachtpaarden. Het zijn waarschijnlijk gegoten ijzers, welke een groot aantal schraalgestelde nagelgaten hebben en een zeer smalle balk, verder een bodemvlakte vertoonen welke als het ware twee omtrekken heeft en zooals het gearceerde in de teekening aangeeft, geheel opgevuld wordt met touw of kurkkit. Zooals de afslijting aangeeft, moet het ijzer zeer voldoen tegen uitglijden; als nadelen komen mij voor de plaatsing van de nagelgaten, de vele lippen en de te smalle balken.

G. H.

IV. DE STRIJD TUSSCHEN AUTO EN PAARD, EN ZIJN INVLOED OP DE PAARDENFOKKERIJ IN NEDERLAND,

door Prof. Dr. H. M. Kroon.

(*Vervolg.*)

III. *Het vervangen van het paard door de auto, en het behoud van het paard.*

Laten wij nu nagaan waar en waarvoor het paard vroeger gebruikt werd, waar het door mechanische tractie is vervangen of wordt vervangen.

Vroegere eeuwen diende het paard als *rij-, landbouw-, trek- en koetspaard*. De wegen waren niet bestraat, zelfs de straten der steden waren niet geplaveid, keien of klinkers werden voor bestrating weinig of niet gebruikt. Daardoor kon het paard, tenminste het tuig- en trekpaard, bijna uitsluitend in stap gebruikt worden, de klei-, modder-, zand- en veenwegen lieten veelal geen draf toe. Wij kunnen er ons haast geen voorstelling van maken, hoe onze voorouders in hunne koetsen in stap afstanden moesten afleggen b. v. van Groningen naar den Haag of van Maastricht naar Utrecht.

Alleen onder den man gereden konden de paarden grootere afstanden in draf gaan. Te voet gaan was goed voor kleine afstanden; door de dikwijls slechte wegen waren voor grootere afstanden paard en kar, wagen of koets noodig. Toch liep men toen ook groote afstanden. Zoo legden, om een voorbeeld te noemen, de Nederlandsche jongelui, die in het begin van de vorige eeuw aan de veerartsenijschool te Alfort bij Parijs studeerden, voor en na de vacaties steeds de reis te voet af.

In de wegen kwam vooral verbetering onder Napoleon. Toen werden overal in Europa, ook in ons land, groote heerwegen aangelegd. Vele bekende groote straatwegen dateeren uit dien tijd. Het is bekend, dat toen reeds de vrees geuit werd, dat het aantal paarden daardoor zou verminderen; vele menschen zouden de paarden afschaffen, nu men zich over de mooie wegen zoo gemakkelijk te voet kon verplaatsen. Het is natuurlijk nu wel in te zien dat die vrees toen ongegrond was.

Een tweede aanleiding tot de vrees, dat het aantal paarden sterk zou verminderen, was de invoer der spoorwegen, waarmee c.a. 1840 begonnen werd. Men redeneerde aldus: voor verre afstanden zal iedereen het spoor verkiezen boven koets of wagen; het paard zal alleen over korte afstanden gebruikt worden; er zullen er dus veel minder noodig zijn. Een afnemen van het aantal paarden is echter niet gevolgd, vooral omdat de spoorwegen een opbloei brachten van handel en industrie, ook van den landbouw, waardoor voor deze takken van bedrijf meer paarden noodig waren.

Toch zullen wij zien, dat de aanleg der spoorwegen, het begin van de mechanische tractie te land, wel van invloed is geweest op het gebruik van het paard. Later volgden lokaalreinen, buurtsporen, stoomtrams, elektrische trams, fietsen, motorfietsen, personenauto's, motorvrachtwagens, autobussen, die alle met het paard in concurrentie traden. Laten wij nagaan welken invloed deze concurrentie in den loop der jaren heeft uitgeoefend.

Het eerst begonnen de *postpaarden* te verdwijnen. In mijn prille jeugd was de postkar of postwagen niet alleen het vervoermiddel voor brieven, couranten enz., doch ook voor personen. Van de kleine steden uit reden post-

wagens naar de dorpen ook in een verren omtrek, andere postwagens legden lange trajecten af tusschen de dorpen. De postkar en het postpaard zorgden voor het publieke verkeer; het aantal postpaarden was groot. De postritten werden meestal aanbesteed aan stalhouders; ook hielden de posterijen zelf wel postpaarden. Vooral tweede soort tuigpaarden werden daarvoor gebruikt. Deze postpaarden zijn nu geheel verdwenen, lang hebben zij nog in de steden dienst gedaan, doch de laatste jaren zijn zij ook daar door auto's vervangen.

Een tweede groep van paarden, die spoedig niet meer noodig was, waren de *jaagpaarden*, die voor de trekschuiten liepen of zorgden voor het vervoer van allerlei schepen langs kanalen en rivieren. Op de jaagpaden waren steeds de sporen van een drukke paardenpassage zichtbaar.

Door stoombooten, buurtsporen, trams, verdwenen spoedig de trekschuiten, waarmee onze voorouders hunne reizen maakten en waarvan wij nog zoo goed de beschrijving kennen uit de Camera Obscura. Zelf heb ik in Drenthe nog wel eens reizen gemaakt per trekschuit, daar „snik” genaamd, en thans komen b.v. in de omgeving van Smilde en in het Oranjekanaal nog dergelijke door paarden getrokken trekschuiten voor. Het trekken van schepen door jaagpaarden is niet meer noodig, doordat op de rivieren sleepbootjes het werk hebben overgenomen en reeds zeer veel schepen over eigen scheepsmotoren beschikken. Het paard, dat vroeger de oevers van rivieren en kanalen stoffeerde, werd ook hier overbodig.

Het verkeer tusschen de verschillende deelen van ons land, vooral tusschen grootere steden, werd in het midden der vorige eeuw onderhouden door *omnibussen*, die dikwijls groote afstanden aflegden en geregelde diensten hadden georganiseerd. Ook waren er vaste omnibusdiensten, die de bewoners van de meer afgelegen dorpen op den marktdag ter markt brachten. Ik herinner mij uit mijn studententijd nog, dat in Utrecht op de Neude verschillende omnibussen aankwamen, vooral van de Veluwe en uit de Geldersche vallei. Vele paarden waren voor de omnibussen noodig, zij zijn echter weer geheel overbodig geworden.

Een categorie van paarden, die ook geheel verdwenen is zijn de *trampaarden*. Vroeger werden de stadstrams, doch ook de trams naar omliggende plaatsen, b.v. de trams van Utrecht naar Zeist en naar Vreeswijk door paarden bediend. Vooral in de groote steden liep het aantal trampaarden in de honderden; meest werden Percherons en Ardenners gebruikt. Als deze paarden zooveel geleden hadden, dat zij den tramdienst niet meer konden volhouden, werden zij nog als sleepers- of als boerenpaarden gebruikt.

Zeer zeer sterk is verminderd het aantal *luxe-tuigpaarden*. Toen men door fiets en auto grootere snelheden gewoon werd was er eerst nog vraag naar sneller loopende tuigpaarden met meer uithoudingsvermogen en chic, doch deze is ook sterk verminderd, zoodat het aantal luxe-tuigpaarden zeer gering geworden is. Enkele liefhebbers zijn er nog, die gaarne met een luxe-tuigpaard rijden, met Hackneys de concoursen hippique bezoeken; in de meeste gevallen, dat men nog in onze steden een span luxe-paarden ziet, is dit echter het eigendom van een oude dame of heer, die aan de tradities vasthouden en zich nog niet in het autogebruik hebben ingeleefd. De luxe-

tuigpaarden zijn voor het overgrootste deel van het tapijt verdwenen en ik geloof niet dat zij als zoodanig weer terug komen. Mogelijk is, dat het nog eens mode wordt, als hooge luxe wordt beschouwd, b.v. met een span Friesche paarden, een span Oldenburgers, met Hackneys of Anglo-Normands te rijden, wat nog een korten opbloei van fokkerij en handel zou kunnen ten gevolge hebben, doch veel stel ik mij daar niet van voor. De mode is echter grillig, er valt moeilijk op te speculeeren. Het grootste bezwaar is, dat het geen genot meer is met paard en rijtuig te rijden tusschen het drukke auto-verkeer, waarom de paardenliefhebbers zelfs geen tuigpaarden meer zullen houden.

Ook de *stalhouderijen* zijn in zeer sterke mate achteruitgegaan. Vroeger werden de stalhouderspaarden veel gebruikt ook voor lange afstanden. Zoo weet ik dat b.v. in Deventer, waar ik vroeger woonde, elke week 's Maandagsmorgens wel vijf en twintig tilburys gereed stonden voor handelsreizigers die de provinciën Gelderland en Overijssel bezochten, van dorp tot dorp reden en eerst Vrijdag of Zaterdag terug kwamen. Verder maakten ambtenaren van de belastingen, van waterstaat, van geneeskundig en diergeneeskundig staatsstoezicht en vele anderen, die werkzaamheden in de afgelegen dorpen hadden te verrichten, gebruik van de stalhouderijen. Het maken van lange ritten was hoofdzaak. Zoo herinner ik mij, dat er in mijn jeugd, mijne ouders woonden op een dorp tusschen Deventer en Zutphen, soms plezier-tochten werden gemaakt, tot naar Velp, Arnhem en Oosterbeek, naar Lochem enz., enkel als amusement, waarvoor wij al vroeg moesten vertrekken en 's avonds laat thuis kwamen. Wat toen een amusement was, zou nu niet meer in den smaak vallen.

Die lange ritten zijn al lang verdwenen, doch het aantal stalhouderspaarden verminderde daardoor niet. Er waren stalhouders, die ook daarna nog meer dan honderd paarden op stal hadden en in iedere plaats van eenig belang had men zelfs verscheidene stalhouderijen. Dit kwam, vooral in de steden, door de grootere luxe, waaraan de menschen gewoon raakten. Iedereen ging „toeren”, uitstapjes maken in de omgeving, iedere vereeniging ging „potverteren” per Jan plezier, studenten reden bij iedere denkbare gelegenheid (Utrecht had zelfs den naam van rijacademie), het visiterijden werd algemeen, voor trouwpartijen en begrafenissen werden veel meer paarden gebezigd, zoodat de stalhouderijen een tijdperk van bloei doormaakten.

Van beteekenis waren de stalhouderijen vooral ook voor de paardenfokkerij, omdat zij een goed afzetgebied vormden voor de tweede en derde kwaliteit paarden.

De stalhouderijen lijden nu al sedert jaren een kwijnend bestaan, gaan meer en meer achteruit, verdwijnen de een na den ander. Het feit, dat voor begrafenissen, ten minste als die niet over verre afstanden gaan, nog bijna steeds, en voor trouwpartijen nog dikwijls, paarden gebezigd worden, is dunkt mij de reden, dat nog enkele stalhouderijen blijven bestaan, die echter dan dikwijls ook auto-verhuurderijen zijn. Het verhuren van *maandpaarden*, vroeger een bron van inkomsten, komt niet meer voor. Met de stalhouderijen zijn een groot aantal paarden verdwenen.

Zoo goed als verdwenen zijn ook de „*aapjes*”, de gestationeerde rij-

tuigen in de steden, die vooral het personenvervoer bezorgden. De elektrische tram en de auto's hebben deze bijna geheel verdrongen. Er zijn er nog enkele; met zeer buitengewone drukte, bij feesten e.d., bij nacht en ontijd, komen er nog te voorschijn. Ook ziet men ze in sommige buitenlandsche steden nog gestationneerd, voor het rijden van vreemdelingen door de parken en de allernaaste omgeving. De tijd, dat b.v. in Amsterdam het aantal aapjes heel groot was, groote kapitaalkrachtige maatschappijen dezen tak van bedrijf organiseerden en onderhielden, is reeds lang voorbij. Ook het aapjespaard behoort zoo goed als tot het verleden.

Uit den tijd zijn ook geraakt de *paarden van artsen en dierenartsen*; ieder bedient zich, ook uit een snelheidsoogpunt, van auto of motorfiets.

Eveneens ziet men weinig of niet meer, dat de boeren en ook andere buitenwonende menschen een tuigpaard, *een klepper*, houden, om naar kerk, markt of vergadering te rijden, kinderen van en naar school te vervoeren. Zag men vroeger bij een kerkdienst of bij een landbouwvergadering, een groote verzameling van allerlei vehikels voor paarden, nu ziet men enkel autobussen, auto's, motorfietsen of fietsen. De boer zelf bedient zich in vele gevallen van mechanische tractie en niet meer van het paard. Het terrein der koets- of tuigpaarden is dus buitengewoon ingekrompen.

Het heeft wat langer geduurd voor het *trekpaard* plaats moest maken voor den motor. Reeds voor 1920 waren er verschillende zaken, die lichte auto's namen voor het snel rondbrengen van waren aan de klanten. Eerst was het aantal winkels, bazars, warenhuizen, dat zich van autotractie bediende, gering; dit is sedert dien echter geregeld toegenomen; jaar op jaar kwamen er meer lichte auto's bij, het is tegenwoordig voor het prestige van menige zaak noodig om de waren per auto thuis te brengen. Het feit, dat zich rondom de groote steden veelal een reeks van buitenwijken en forensendorpen ontwikkelde, welke ook dikwijls van de stad uit bediend moesten worden, werkte het meer en meer in gebruik komen van lichte auto's in de hand. Men behoeft op straat maar rond te kijken om te zien, dat het aantal dezer auto's in de meest uiteenlopende vormen zeer groot is en nog geregeld toeneemt.

Het gebruik van *zware vrachtauto's* heeft eigenlijk eerst ingang gevonden na het sluiten van den wapenstilstand in 1918 en na de vrede, toen vele van zulke auto's voor betrekkelijk lagen prijs van de hand werden gedaan, en allerlei handelszaken, fabrieken, sleepers en stalhouders er toe overgingen zulke wagens aan te schaffen. Wij zagen nu, dat velen de trekpaarden afschaften en de zware vrachten per vrachtauto vervoerden. In vele gevallen, vooral als zware vrachten over betrekkelijk groote afstanden vervoerd moesten worden, bleken de auto's voordeelen op te leveren. Toch zijn niet alle trekpaarden verdwenen, ziet men zelfs, nu de eerste rage van de zware vrachtauto's voorbij is, hier en daar weer trekpaarden komen in de plaats van de vrachtauto's. Bij het vervoer, ook van zware vrachten, over groote afstanden, zonder dat veel stilgehouden behoeft te worden, is de vrachtauto algemeen ingevoerd. De vele trekpaarden, die vroeger gebezigd werden om vrachten naar buiten te vervoeren, b.v. voor het vervoeren van bouwmaterialen e. d., zijn door motorwagens vervangen. De mooie spannen trekpaarden

in de in aanbouw zijnde straten in de buitenwijken der steden, door den schilder Breitner zoo schitterend op zijn schilderijen weergegeven, zijn verdwenen.

En zelfs de *handelsfirma's*, als bierbrouwerijen, fouragehandelaars, ijs-handelaren, ijzerhandelaren e. d. hebben toch een deel van hunne paarden door auto's vervangen, en wel voor het vervoer over eenigen afstand. Voor het bezorgen echter in de steden, waarbij met een zware vracht dikwijls moet worden stilgehouden, houden zij nog trekpaarden, omdat motorwagens daarvoor te duur in exploitatie komen. Ook in het *havenbedrijf*, voor het vervoer van de pakhuizen naar de booten of omgekeerd, blijft men naast motorvrachtwagens ook de paarden-tractie behouden. Dit te meer omdat bierbrouwerijen zelf paardenvoeder fabricceeren, fouragehandelaren, brood-fabrieken e. d. de granen voor het paard betrekkelijk goedkoop kunnen koopen; de prijs der fourages speelt hierin ook een rol.

Vroeger werden veel paarden gebruikt voor *meubeltransport*, voor het vervoer van de *wasschen* van de dikwijls ver afgelegene wasscherijen naar de steden, en door *vrachtrijders*. In deze diensten is het paard zoo goed als verdwenen en geheel door mechanische tractie vervangen; ook hebben de *sleeperijen*, die vroeger in de steden een aantal paarden hadden, waarmede allerlei vrachtvervoer plaats had, weinig meer te beteekenen en vele bedienden zich dan nog van vrachtauto's of tractoren; ook de *spoorwegen* en van *Gend en Loos* hebben veelal de paarden door auto's vervangen. Bij de *brandweer* komen geen paarden meer voor en bij de *reinigingsdiensten* in de steden gaan de paarden, die alleen loonend zijn wanneer het kleine afstanden betreft, ook tot de uitzonderingen behooren.

Het meest worden de paarden gebruikt *in den landbouw* en daar zullen zij ook hun plaats blijven innemen. De tractor, zoo veelvuldig aanbevolen, is voor onze landbouw weinig geschikt; voor veel bodems is hij te zwaar, de grintlandwegen hebben te veel te lijden en verder zijn bijna alle boerderijen zoodanig verkaveld, dat met een tractor niet veel uit te richten is.

Alleen op zeer groote boerderijen kan naast de paardentracie wel met voordeel een tractor gehouden worden. Het aantal landbouwtractoren in Nederland op 1 Januari 1928 is niet groot, in het geheele land zijn er 454 en ik geloof niet dat dit aantal sterk zal toenemen.

Gebleven is het paard bij het vervoer van de *melkbussen* van de boerderijen naar de zuivelfabrieken. Algemeen ziet men die melkwagens buiten nog rijden. Het feit, dat bij elke boerderij stilgestaan moet worden zal wel de oorzaak zijn dat hier weinig vrachtauto's worden gebezigd. Veel *hitten* worden nog gebruikt voor *groentewagens* in de steden, voor het vervoer van *melk* van boerderijen naar melkhandelaren of melkinrichtingen in de steden, voor *melk distributie*, terwijl ook de *kleinhandel op het platte land*, nog gaarne, voor zoover geen trekhonden gebruikt worden, *hitten* bezigt.

Aan de *steenfabrieken*, waar vroeger veel *hitten* werden gebezigd, is hun aantal sterk verminderd en ook de trekpaarden voor het kleivervoer zijn meestal door mechanische tractie vervangen.

Afgenomen is ook het aantal *renpaarden* en *harddrawers*. Dit is echter niet te wijten aan den invoer van auto's of motorfietsen, doch aan het verbod

van wedden, van bookmaker en totalisator, bij invoering van de zedelijkheidswetten. Of de motorrennen, die nog al veel publiek hebben, dezelfde liefhebbers trekken als de rennen en harddraverijen, kan ik niet zeggen.

Verminderd is verder het aantal *paarden in het leger*. Wij geven hier een lijstje van het aantal paarden in het Nederlandsche leger over enkele jaren (bij deze getallen zijn niet medegerekend de paarden in eigendom van officieren, van marechaussee en de nog niet afgerichte remonte paarden).

Aantal legerpaarden.

In het jaar	1913	4682	paarden
„ „ „	1921	4811	„
„ „ „	1924	3358	„
„ „ „	1928	3039	„
Op 1 Januari 1929 had ons leger voor de cavalerie	. . .	1209	paarden
„ „ artillerie	. . .	1605	„
„ „ treinafdeelingen		180	„
Samen		2994	paarden

Er is dus een vrij sterke achteruitgang.

Er is alle reden om te verwachten, dat het aantal nog verder zal dalen. Kapitein Polis hield op 25 Januari 1929 te Rotterdam voor de Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap een voordracht over motorisering der legers, ook van Nederlandsch standpunt bezien, waarin hij vooral wijst op de groote vooruitgang van het gebruik van motortractie bij de artillerie, de noodzakelijkheid van algeheele motorisering bij het verder doorvoeren van de mechanisering van de strijdmiddelen.

De Fransche generaal Camon wil zelfs de cavalerie geheel afschaffen en door auto's vervangen. Ik spreek nu nog niet over het streven naar ontwapening, waaraan in Genève gewerkt wordt, dat bij de komende verkiezingen in ons land een partijleuze wordt (intusschen geworden is. Red.) en die, naar ik hoop en verwacht, in ons land binnen afzienbaren tijd zal bereikt worden.

Ten slotte kan ik wijzen op een gebied, waar de laatste jaren toeneming van het aantal paarden op te merken is. De *rijfsport*, de *ruitersport* herleeft de laatste jaren, het aantal *maneges* neemt toe, de *rijfsportverenigingen*, *jachtverenigingen* bloeien, in en om de groote steden vooral ziet men meer heeren- en damesruiters. En ten platten lande heeft de *landelijke ruitersport* ingang gevonden. Het aantal boerenzoons en -dochters die als leden der vereeniging van landelijke ruiters, geregeld paardrijden en de paardensport beoefenen, neemt sterk toe; de Federatie van landelijke ruitervereenigingen doet alle moeite om deze liefhebberij aan te wakkeren. Daar Duitschland ons in deze is voorgegaan, heeft men wel eens beweerd dat wij hier met verkapt militaire oefeningen te doen hebben. Houden wij in het oog wat hier te lande plaats heeft en bedenken wij dat uit Amerika berichten komen, dat daar de landelijke ruitersport zich sterk uitbreidt en bloeit, dan lijkt mij voor de vrees van militaire intenties geen reden te bestaan. Of echter de

landelijke ruitersport grooten invloed zal uitoefenen op de fokkerij van landbouw- en luxe-tuigpaarden en van trekpaarden valt mijn inziens te betwijfelen. In elk geval is het aantal rijpaarden toenemend, hebben wij hier een der weinige groepen waar vermeerdering is waar te nemen.

(Slot volgt).

CURSUS IN HOEFBESLAG TE EMMEN.

Aan den te Emmen gehouden 2-jarigen cursus ging een vóórcursus van 12 lessen vooraf, welke werd gesubsidieerd door het Drentsch Landb. Genootschap. Deze voorcursus, welke uitsluitend diende om den deel-



Van links naar rechts: Scholten (onderw. practijk), Stuulen, Keen, Wiebing, Folkerts, Dijkstra, Lanting, Plat, Smit, Vos, Weggemans, Vrieling (dierenarts, leider).

nemers het vervaardigen van een goed hoefijzer te onderwijzen, werd gevolgd door 8 personen, waarvan 6 tot den cursus werden toegelaten, terwijl 4 niet-deelnemers aan den voorcursus ook nog aangenomen werden bij 't gehouden toelatingsexamen. Gedurende het eerste halfjaar viel één der leerlingen af, zoodat 9 overbleven, welk getal weer tot 10 steeg, doordat een militair hoefsmid de lessen in het 2e halfjaar mede volgde. De lessen werden gehouden aan de Ambachtsschool te Emmen, waar over 10 vuren beschikt kon worden; verder werden geregeld 2 of 3 paarden per les beslagen, terwijl op iedere les ook een tiental doode hoeven aanwezig waren. Over materiaal en medewerking was dus niet te klagen.

Bij de op 19 October gehouden eindles, welke o.a. werd bijgewoond: door de Commissie van Toezicht, Voorz. en Direct. van de Ambachtsschool, Secret. v. h. Dr. Landb. Gen.; Best. lid v.h. Drentsch Paardenstamboek en afgev. v. d. Bond v. Smedenpatroons, alsmede een tiental smeden, bleek dat de leerlingen behoorlijke vorderingen gemaakt hadden.

Wat het practisch werk betreft, liet de afwerking nog wel eens te wenschen over bij enkele deelnemers, maar misschien moet dit wel mede worden toegeschreven aan de mindere bedrevenheid en den ijver om toch maar gelijktijdig met de anderen klaar te zijn.

De theorie was aan een tweetal niet te leeren, zooals de leider van den cursus dit gewenscht had.

De algemeene indruk van den cursus was goed, vlijt en gedrag der leerlingen liet niets te wenschen over, zoodat met goede hoop op succes het tiental straks aan 't najaarsexamen te Utrecht zal deelnemen.

De practische lessen werden ook nu weer gegeven door den heer H. Scholten, onderwijzer in hoefbeslag te Wachtum, terwijl de theorie gegeven werd door den dierenarts H. J. Vrieling te Emmen, bij wien ook de leiding berustte.

De lessen werden gevolgd door de leerlingen R. Stuulen te Emmen, J. Keen te Noord Barge; D. Wiebing te Zweeloo, H. Folkerts te Stadskanaal (O.); W. Dijkstra te Eext; J. Lanting te Zuid-Sleen; H. Plat te Borger; G. Smit te Stadskanaal (O.); O. Vos te Nw. Buinen en W. Weggemans te Wachtum.

INGEZONDEN STUKKEN.

Geachte Redactie!

Het Bestuur der Smedenpatroonsvereniging „St. Eloy” voor Breda en omstreken nam met instemming kennis van het artikel van den Kapiteinpaardenarts T. D. Sigling over voorbereidende hoefbeslagcursussen, in de April-aflevering van „De Hoefsmid”.

Vooral de mededeeling dat concurrentie-geest de vak- en de algemeene hoefbeslagbelangen ondermijnt, is maar al te waar en ons Bestuur acht het noodig in ons vakblad te wijzen op feiten uit de practijk, die het bestaan voor onze leden moeilijk maken. Men doet dit niet om iemand persoonlijk onaangenaam te zijn, maar omdat wij met den Schrijver van het bovenbedoelde artikel meenen, dat de Rijks gediplomeerde hoefsmeden en in nog veel sterkere mate de Onderwijzers in hoefbeslag de eersten moeten zijn om door handhaven van een behoorlijk tarief, mede te werken aan de verheffing van ons vak. Zij toch kunnen en moeten door hunne meerdere bekwaamheid geacht worden reeds een voorsprong te hebben op de andere smeden.

En daarom is het dubbel bedroevend, hoe een onderwijzer-hoefsmid, die zich 1 Maart 1927 te Breda gevestigd heeft, handelt. Reeds bij de vestiging te Breda begon hij met de prijzen te knoeien door het gewoon beslag te brengen van f 4 op f 3.80 en het sleepersbeslag van f 5 op f 4.50. De Smedenpatroons Vereeniging werd daardoor gedwongen deze zelfde prijzen te stellen.

Na ongeveer 3 maanden lid onzer vereeniging te zijn geweest, vertrok hij met stille trom en verlaagde den prijs van het gewoon beslag tot f 3.50.

Thans verspreidt hij een circulaire, waarbij hij ook de prijzen van het sleepersbeslag verlaagt tot f 4.

De Bond heeft nu besloten de prijzen te handhaven in de verwachting, dat het publiek zal begrijpen, dat dit geknoei met de prijzen bewijst, dat 's mans bekwaamheid niet voldoende is om zich de gewenschte klanten te verschaffen. Maar de belangen van het hoefsmidsvak worden er intusschen aan opgeofferd. En zoo iemand noemt zich dan „Onderwijzer in Hoefbeslag”.

Met dank voor de plaatsing,

Hoogachtend,

Namens de Smedenpatroons Vereeniging „St. Eloy”,

De Voorz.: J. Hendrickse.

De Secret.: J. Vermeulen.

KORTE MEDEDEELINGEN.

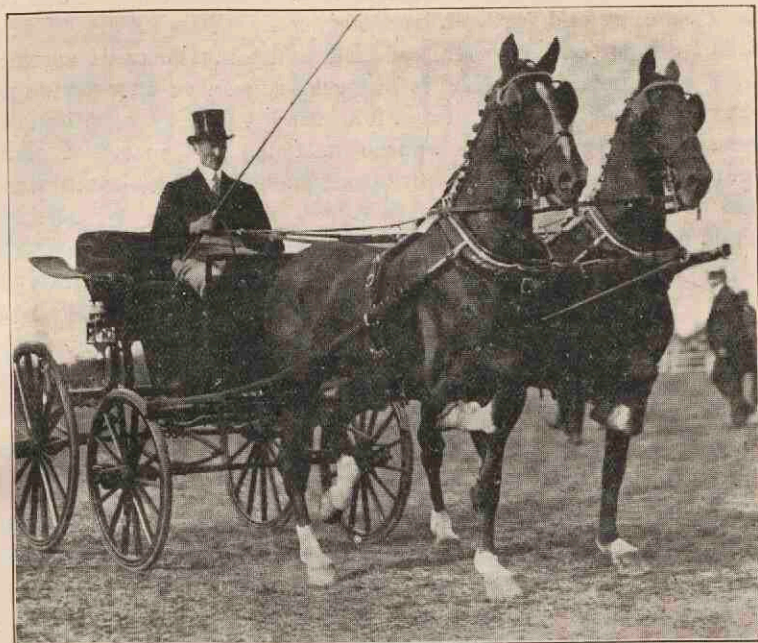
— **Cursussen in Noord-Brabant.** In een verslag der vergadering van het Dag. Bestuur der N. Br. Mij. v. Landb. komt voor:

„De R. K. Smedenpatroonsbond, met wie over overneming der cursussen in hoefbeslag werd gecorrespondeerd, verzocht thans eenige medezeggen schap in de leiding der cursussen. Besloten werd te antwoorden, dat zoolang het financieele gedeelte voor onze rekening blijft, wij ook de leiding wenschen te behouden en hierbij hulp onnoodig achten, doch bereid blijven om overleg te plegen over het overnemen der cursussen.”

— **Cursus in hoefbeslag te Rotterdam.** In Rotterdam is een nieuwe cursus in hoefbeslag aangevangen met de volgende leerlingen: G. Batavia, T. Deijns, P. Kleijn, B. de Beun, H. v. d. Linden, G. Snoei, alle te Rotterdam, A. W. Vogels te Naaldwijk, A. Schildkamp te Noordbroek, J. D. Märling en J. Peteroff, beide te Rotterdam. De twee eerste zijn leeraren bij het Nijverheidsonderwijs, de twee laatste zijn de smeden der Rotterdamse manege. — Leider van den cursus is de heer B. Crezée, dierenarts te Rotterdam, terwijl de heer H. Huijsman te Milligen het practische gedeelte verzorgt.

— **Tweejaarlijkse cursus in hoefbeslag vanwege de afdeling Appingedam van den Bond van Smedenpatroons.** Tot dezen cursus onder leiding van den dierenarts H. A. Kroes te Groningen, met medewerking voor het praktisch gedeelte van den onderwijzer in practisch hoefbeslag M. Ritsema te Appingedam, werden na vergelijkend examen 8 leerlingen toegelaten, n.l.: J. Bos te Spijk, H. Bosker te Eveskes, G. Ganzeveld te Garrelswear, S. Gorter te Roodeschool, H. Knipper te Oudeschip, W. Merema te Garrelswear, H. Stuitjes te Den Post en K. Telkamp te Spijk.

Aan het 2e leerjaar werd niet deelgenomen door H. Stuitje te Den Post; de overige zeven leerlingen konden, wat hunne theoretische en praktische vorderingen betreft, worden toegelaten tot het afleggen van het examen ter verkrijging van het rijksdiploma van hoefsmid.



De hackney's Right Ho en Histon Leopard.
1e prijs Concours hippique te Herveld 1929.

— Prof. Schwendmann te Bern geeft een artikel over de hoornzool, waaraan wij het volgende ontleenen. Het inzicht in het besnijden van den hoef is veel beter geworden en het komt niet meer voor dat men de theorie huldigt dat de zool tot indrukbaarheid toe moet worden besneden. En toch komt het helaas nog herhaaldelijk voor dat de zool te veel besneden wordt en dit geeft altijd aanleiding tot verzwakking van den hoef en tot het ontstaan van gebreken. Men kan er zich het beste van overtuigen hoe pijnlijk een zwakke zool is als men veulens over den harden weg laat loopen en er een ijzer verloren gaat. Kreupelheid ontstaat bij verzwakking van de zool op verschillende wijzen; zoo kan b.v. het ijzer de onvoldoende beschutte zoollederhuid gemakkelijk kneuzen; de druk behoeft hierbij niet sterk te zijn, doch bij voortdoring leidt het tot een mechanische prikkeling van de hoeflederhuid, met als gevolg een ontsteking en kreupelheid. Wanneer de druk slechts op een klein gedeelte van de zool plaats vindt, zooals b.v. bij een ongelijke draagvlakte van het ijzer of bij niet vlak gerichte ijzer-takken, dan reageert de zwakke zool nog veel meer hierop. Hoorn is een slechte warmtegeleider en verdraagt het warm passen dan ook zonder na-deelen voor den hoef, althans wanneer dit met de noodige zorg en zaak-kennis plaats vindt. Zoodra echter de hoornzool verzwakt is, zal de zool-lederhuid spoedig nadeelig beïnvloed worden door te warm passen. Er is dan ook geen verontschuldiging te vinden wanneer een zoolverbranding plaats vindt doordat de hoornzool te veel besneden is en dit is veel erger te

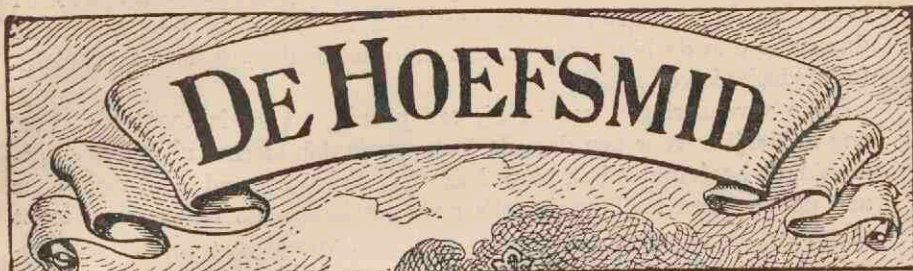
achten dan een vernageling, waar lang niet altijd de hoefsmid schuld aan heeft. Ook wat de gevolgen betreft, is een zoolkneuzing erger en in elk geval langduriger dan een nageltred bij behandeling. Ook ziet men dat een flinke sterke hoornzool bestand is tegen het loopen op ongebaande wegen, terwijl hoeven met sterk besneden hoornzoolen zeer gevoelig zijn bij het stappen op ongelijke steenen, en harde oneffenheden, zooals b.v. bevroren wegen al gauw vertoonen. Het sterke uitsnijden van den hoornzool is vaak ook de voorlooper voor een vernageling. Hoe meer toch de hoef ingekort wordt en de zool wordt besneden, des te meer komen de weeke deelen naar de oppervlakte en worden dus eerder door een nagel geraakt, zelfs in die gevallen waarbij de nagels goed worden ingezet. In den winter, wanneer men vaak sterkere nagels gebruikt, ziet men het vaak en men moet zich dan gaan behelpen door een lederen rand of zool met het ijzer onder te leggen. Tenslotte wijzen we erop dat een dun gemaakte zool de lichaamslast niet meer voldoende kan blijven dragen en nageeft met als gevolg pijnlijke rekkingen en verscheuringen van de hoeflederhuid. Men zal dit nog meer zien bij rijpaarden dan bij tuigpaarden omdat bij een rijpaard behalve het gewicht van het paard, ook nog dat van den ruiter komt. Men ziet dat de zool gekneusd is aan roode en gele plekken in het hoorn en bij druk zal de zool ook pijn verraden. Een sterke gezonde hoornzool kan men met de hand niet indrukken, alleen met de tang kan men dit doen. Men zal dan ook van de hoornzool niets afnemen behalve z.g. losse doode hoorn en zelfs zal het in vele gevallen goed zijn en in misschien geen enkel geval verkeerd, om ook die losse hoorn maar te laten zitten. Hoe komt het nu dat toch zoo vaak de zool bekapt wordt. Veelal zal de eigenaar van het paard hiervan de schuld zijn, daar deze graag ziet dat een pas beslagen paard er ook geheel naar uitziet en dus de zolen ook geen oude hoorn meer vertoonen. Vaak is het echter ook een gevolg van het verkeerd bewerken van den toon met de houwkling waarbij dan meer van de zool wordt afgenomen dan noodig en nuttig is. Men houdt dan n.l. de houwkling bij het inkorten van den toon te vlak en niet in den rechten hoek op den draagrand, waarbij dan de hand al naarmate de richting van den wand, lager moet worden gehouden.

A D V E R T E N T I Ë N.

De wnd. Directeur generaal van den Landbouw brengt ter kennis van belanghebbenden, dat in de maand Januari aanstaande op nader te bepalen dag te Utrecht gelegenheid zal worden gegeven voor het afleggen van het **toelatingsexamen tot den cursus ter opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag.**

Zij die tot dit examen wenschen te worden toegelaten moeten den leeftijd van 23 jaren hebben bereikt en zich **vóór 20 Januari a. s.** met eigenhandig geschreven brieven hebben gericht tot Prof. Dr. H. M. Kroon, Biltstraat 172 te Utrecht, onder overlegging van geboorteacte, het Rijksdiploma als hoefsmid (bedoeld in het Koninkl. Besluit van 28 Febr. 1914 n^o. 85) en aanbevelingen uit vroegere werkkringen.

Aan leerlingen die tot den nieuwen cursus toegelaten worden en voor het volgen der lessen te Utrecht moeten overnachten, kan een deel der gemaakte verblijfkosten worden vergoed.



Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag in Nederland

ABONNEMENTSPRIJS

voor Nederland per jaar f 3.—
voor 't Buitenland per jaar f 4.—

ADVERTENTIËN

1—10 regels (breedte $5\frac{3}{4}$ cM.) f 2.—,
iedere regel meer f 0.20. - Tarieven voor
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te Amersfoort.

Uitgave van de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD.

Het besnijden der hoeven bij toontrederstand. — V De strijd tusschen auto en paard, en zijn invloed op de paardenfokkerij. — Korte mededeelingen. — Advertentiën.

HET BESNIJDEN DER HOEVEN BIJ TOONTREDERSTAND.

In de Februari- en Maartafleveringen van dezen Jaargang heb ik het een en ander medegedeeld over het besnijden van den hoef in het algemeen. De lezers zullen daaruit hebben begrepen, dat de wijze waarop dat moet geschieden nog geensdeels door alle deskundigen als gelijkkluidend en vaststaand wordt aangenomen. Den laatsten tijd mag dit uiterst belangrijke vraagpunt zich in een bijzondere belangstelling verheugen. Ook onze hoefsmeden zullen zich daarvoor interesseeren en gaarne op de hoogte blijven van hun tijd. Om die reden meen ik, wel is waar in zeer beknopten vorm, ook de opvattingen van Dr. Schultz te moeten vermelden. Deze heeft n.l. een voordracht gehouden over de oorzaak van den bodemnauwen- en toontrederstand met betrekking tot de daarbij behoorende hoefziekten en het beslag (Tierärztl. Rundschau 1928). De beide afwijkende standen worden echter een weinig door elkaar gehaald, weshalve ik mij voor een duidelijk begrip der zaak slechts tot den toontrederstand zal bepalen.

Schultz is dierenarts te Berlijn en beschikt over een jarenlange paardenpraktijk. Volgens hem moet het iedereen opvallen, dat bijna alle paarden in die wereldstad in meer of mindere mate den toontrederstand vertoonen. Het is natuurlijk ondenkbaar, dat deze steeds aangeboren zou zijn. Men kan trouwens waarnemen, dat die afwijkende stand zich langzamerhand ontwikkelt bij van buiten de stad ingevoerde paarden. Hieraan nu is veel te weinig aandacht geschonken. In het algemeen wordt die stand toch als aan zware trekpaarden eigen beschouwd.

Maar gaat men zoo'n paard met oorspronkelijk rechte been- en voetassen en dat goed is beslagen, eens gedurende een beslagperiode zorgvuldig na,

dan kan men reeds na 4 weken zien, dat de buitenste hoofwand iets steiler staat dan de binnenste, dat de buitentak van het ijzer 1—2 millimeter dunner is dan de binnentak en dat de opzet eenigszins naar het buiten-toongedeelte is verplaatst.

Deze veranderingen komen bij een paard, dat reeds toontreder was, nog duidelijker voor den dag; de toon wordt dan sterker naar binnen gedraaid, de hoofvorm is half nauw half wijd, de buitenwand loopt recht en is aan de verzenen steil, vaak zelfs ondergeschoven, de binnenwand loopt schuin en is gebogen. Het laatste ziet men vooral aan het binnentoon-gedeelte, waar de wand steeds enkele millimeters tot 1 c. M. en meer langer is.

Van het ijzer slijt de buitentak in veel sterkere mate dan de binnentak en wel in evenredigheid met den graad der standafwijking. Ook de blank geschuurde gleuven op de hoofvlakte van het ijzer zijn aan den buitentak veel breeder, dieper en langer dan aan den binnentak. Dientengevolge moet er eveneens meer hoornafslijting plaats hebben aan den buiten- dan aan den binnenwand.

Waarom treden deze veranderingen op, ook bij een trekpaard met normalen stand en normaal beslag?

Op deze vraag wordt het volgende antwoord gegeven. Wanneer een paard een zwaren last uit den rusttoestand in beweging brengt, plaatst het zijn beenen naar binnen om het zwaartepunt van het lichaam zooveel mogelijk te ondersteunen. Eenmaal in beweging loopt het dier gewoonlijk regelmatig. Doch bij herhaaldelijk aantrekken van zware vrachten wordt de buitenste hoofhelft geregeld meer belast dan de binnenste. Het gevolg hiervan zal zijn meerdere slijting van buitenwand en buitentak. Het meest in rust is het binnentoon-gedeelte; dit wordt ten opzichte van het buiten-verzengedeelte dan ook te lang. Zijn die veranderingen eenmaal opgetreden, dan moet het paard den toontrederstand aannemen om de hoeven nog vlak op den grond te kunnen plaatsen.

Men ziet dus, dat het trekpaard tengevolge van zijn arbeid scheeve hoeven kan krijgen. Zoo'n geval komt nu bij den hoefsmid. Deze heeft geleerd, daar ter plaatse waar het ijzer het meest afgesleten is, de hoofwand te lang is. Hij verkort den wand daar nog meer en de reeds scheef gelooopen hoof wordt nog scheever gemaakt. Deze gang van zaken wordt door Schultz als de hoofdoorzaak voor het ontstaan van den afwijkenden stand beschouwd. De toontrederstand is hier dan zuiver kunstmatig en niet aangeboren. In het laatste geval zou de hoofvorm volkomen bij den stand passen, zou de hoof bij de belasting gelijkmatig op den grond steunen en zouden geen specifieke hoofgebreken (zooals verbeening buitenste hoofkraak-been) optreden.

Bij den verkregen toontrederstand zien we geen noemenswaardige veranderingen aan de beenderen, gewrichten en banden, ook niet wanneer stand en hoofvorm zich in belangrijke mate hebben gewijzigd. Hieruit mag dus de gevolgtrekking worden gemaakt, dat correctie zeer wel mogelijk is. Inderdaad kan deze ook bij alle paarden en van elken leeftijd geschieden.

De hoefsmid zal dus trachten de hoeven in hun oorspronkelijken vorm terug te brengen en zodoende tevens den stand in gunstigen zin te wijzigen.

Door het besnijden moeten de ontstane hoogteverschillen worden opgeheven. de binnenwand moet dus nauwer en steiler worden gemaakt. In geen geval wordt daar veel weggenomen, waar de slijting het grootst blijkt te zijn, Schultz maakt verder een veelvuldig gebruik van leeren stroken o. a. om de verzenen zoo noodig te verhoogen.

In tegenstelling met Friedrich hecht deze deskundige groote waarde aan de voetast als hulpmiddel tot het rationeel besnijden van den hoef.

Gaat men volgens de hier aangegeven methode te werk dan zullen de z.g. specifieke hoefgebreken, welke dus behooren bij de door arbeid en verkeerd beslag kunstmatig opgewekte afwijkende standen, verdwijnen. Volgens een statistisch overzicht van alle in Berlijn behandelde kreupele paarden, zouden 35.1 % het gevolg zijn van de oude beslagmethode. Daar dit aantal niet gering is rijst de vraag, waarom men er tot heden in de praktijk zoo weinig van heeft gemerkt. Schultz schrijft dat toe aan het feit, dat onder het te korte wandgedeelte gewoonlijk een bodemwijd gesmeed ijzer wordt gelegd. De nadeelige gevolgen der eerste handeling worden daardoor eenigszins goedge maakt. Ook verdragen paarden veel bezwaren door het beslag veroorzaakt. Natuurlijk is het laatste woord over deze belangrijke aangelegenheid nog niet gesproken. Ik hoop echter, dat het hier geschrevene mede aanleiding moge zijn, dat onze hoefsmeden uit hun tent worden gelokt. Velen beschikken toch over een groote praktische ervaring. Wanneer ik hen heb opgewekt het nieuwe jaar goed in te zetten en 1930 te maken tot een geanimeerde en vruchtbare gedachtenwisseling is mijn moeite voldoende beloond.

Bennekom.

Dr. C. Brands.

IV. DE STRIJD TUSSCHEN AUTO EN PAARD, EN ZIJN INVLOED OP DE PAARDENFOKKERIJ IN NEDERLAND,

door Prof. Dr. H. M. Kroon.

(Slot.)

IV. *Voor- en nadeelen van motor- en paardentractie.*

Laat ik nu probeeren om enkele voor- en nadeelen van het paard te stellen tegenover voor- en nadeelen van de auto.

Paard en rijtuig of paard en vrachtwagen zijn goedkoper in aanschaffing dan luxe-auto's of vrachtauto's. Paarden zijn te gebruiken in terreinen, waar de auto, vooral de vrachtauto, niet geschikt is; men denke hier b.v. aan veenachtige bodems. Zeifs zijn verscheidene wegen voor auto's, vooral boven een bepaald gewicht, verboden. Verder zijn, als wij eens 4 paarden vergelijken met b.v. een 20 P. K. vrachtauto, de paarden samen te gebruiken doch kan men ook ieder paard afzonderlijk voor verschillende werkzaamheden bezigen, terwijl de 20 P. K. van de auto ondeelbaar zijn. Voor vele bedrijven, vooral boerderijen, leveren paarden hierdoor groote voordeelen op. Dan kan een paard de trekkracht voor korten tijd buitengewoon verhoogen; van Rijn zegt in zijn proefschrift „Trekproeven bij paarden”,

Utrecht 1929 van wel 1000 %. Hierdoor krijgt men het voordeel, dat paarden als zij aangespoord worden, voor zeer korten tijd een zware vracht kunnen trekken. Een zeer zware wagen vergt voor het aan den gang brengen een groote trekkracht, terwijl de wagen eenmaal in beweging zijnde veel minder trekkracht eischt. Paarden zijn in dit opzicht soepeler dan motoren, die, als zij in die mate overbelast werden, den dienst zouden weigeren. Voor zware vrachten, die dikwijls moeten stilhouden, is paardentractie daarom aangewezen.

Men geeft ook op, dat de bedrijfszekerheid van het paard grooter is dan van motoren. Ik kan dit niet beoordeelen, doch meen dat de auto's wel zoo verbeterd zijn dat dit verschil niet groot kan wezen.

Wat de bezwaren van paardentractie betreft, moet ik ten eerste aanvoeren dat paarden gevoederd moeten worden en behandeling eischen ook op dagen en tijden, dat zij niet gebruikt worden. Verder dat het uithoudingsvermogen van het paard beperkt is, zoodat het slechts een deel van een etmaal is te gebruiken, en de afstand die het kan afleggen, hetzij voor een rijtuig, hetzij voor een vrachtwagen, altijd binnen vrij enge grenzen blijft. Een bezwaar wordt ook genoemd, dat het paard dikwijls nukkig is en niet voldoende naar den koetsier luistert, waardoor ongelukken niet altijd te voorkomen zijn.

De beperkte snelheid maakt, dat het paard tusschen de vele auto's, autobussen, motorfietsen en fietsen in den weg loopt; wegens de geringe snelheid kan het met het groote verkeer niet mee. Bij groote hitte of koude legt het paard het eerder af dan de auto, terwijl door de 's winters niet te ontberen scherpe kalkoenen de dure plaveisels worden aangetast. Van militaire zijde worden, o.a. door Kapt. Polis in zijn voordracht in de Vereeniging ter beoefening van krijgswetenschap, als bezwaren aangevoerd dat het paard in oorlogstijd dure haver noodig heeft, die voor een groot deel uit het buitenland moet komen, dat de opleiding tot ruiter veel meer tijd eischt dan de opleiding tot chauffeur, en dat het paard niet tegen giftgassen te beschermen is. Deze laatste mededeelingen moet ik geheel laten voor rekening van Kapt. Polis, ik ben niet in staat de juistheid te beoordeelen.

Wat de voordeelen van auto's en autovrachtwagens betreft, wil ik vooreerst wijzen op de groote snelheid en de mogelijkheid van het in korten tijd bereiken van een groot aantal adressen en het in staat zijn tot het afleggen van groote trajecten. Verder kunnen met autovrachtwagens veel zwaarder vrachten vervoerd worden dan met wagens bespannen met twee of zelfs met drie of vier paarden. Ook kan de auto of autovrachtwagen zoo noodig vele uren per etmaal dienst doen, als maar gezorgd wordt voor het vervangen van den chauffeur. Als het noodig is kunnen zelfs zware lasten b.v. in één etmaal over zeer groote afstanden vervoerd worden. Voor garage van auto of vrachtauto is minder ruimte noodig dan voor stalling van paard en wagen, terwijl het chauffeeeren gemakkelijker te leeren is, dan het rijden met paarden.

Ten slotte zij er op gewezen, dat bij een zware vrachtauto maar één chauffeur en één knecht noodig is, terwijl als men eenzelfde partij goederen met paard en wagen wil vervoeren, meer wagens dus meer personen noodig zijn. En juist de menschenarbeid is zoo duur, waarom men natuurlijk graag

zoo min mogelijk personeel houdt. In zeer vele gevallen maakt juist het feit, dat minder personeel noodig is, de motortractie voordeelijker.

Tot de nadeelen aan het gebruik van auto's en vrachtauto's verbonden, kan men vooreerst rekenen, dat de mechanische tractie niet op alle wegen toegelaten wordt, dat de auto meer en nauwkeuriger verzorging eischt dan paard en wagen en dat gemakkelijker plotseling stoornissen kunnen optreden. Verder de groote slijtage aan banden, die vooral voorkomt bij zware wagens en veelvuldig gebruik, en de kans op meer ongelukken door de groo-tere snelheid. Tegen ongelukken kan men zich echter door verzekering dekken.

Hiermede meen ik de balans voor beide vormen van tractie eenigszins te hebben opgemaakt.

Conclusiën.

Na deze overzichten kom ik nu tot de conclusiën:

Het aantal paarden is de laatste jaren achteruit gegaan, ook de paarden-fokkerij; wij hebben echter ten naastenbij het laagste punt bereikt, er zal weinig vermindering meer plaats hebben, eerder is in verband met de uitbreiding van den landbouw, vooral met het meer in cultuur komen van gronden (veenstreken, heidestreken, de Zuiderzee-inpoldering), een geleidelijke doch langzame vermeerdering van het aantal paarden te wachten. Waar de auto voordeel heeft boven het paard is die nu wel ingevoerd; de kans bestaat echter, dat in enkele bedrijven, waar men tot autotractie is overgegaan, blijken zal, dat paardentactie voordeelijker is. Het meest zal het paard in gebruik blijven in den landbouw, verder in bedrijven, die zich daarvoor leenen nl. met vervoer van zware lasten over korte afstanden of met telkens ophouden. Verder zullen bij groentekarren en de kleinhandel op het platteland vooral, de hitten in gebruik blijven. Ten slotte zal er vraag zijn naar rijpaarden.

De vraag naar luxe-tuigpaarden zal, lijkt mij, zeer gering blijven en wat de landbouwtuigpaarden betreft is de geschiktheid voor den landbouw van grooter beteekenis dan de geschiktheid als koetspaard. De kwestie zal moeten worden uitgemaakt of het Belgisch trekpaard of het type landbouwtuigpaard beter voor den landbouw geschikt is. In het Zuiden werd vóór den opbloei van het Belgische type trekpaard, steeds een dergelijk type voor den landbouw gebezigd; in Groningen, de Betuwe, Haarlemmermeer en andere landbouwgebieden op de kleigronden, werd de voorkeur gegeven aan het Oldenburger type; in de zandstreken bezigde men algemeen een nog lichter type tuigpaard. Of deze toestand weer zal komen, of in de toekomst het trekpaard weer alleen in de zuidelijke provinciën zal worden gefokt, dan wel of men het in den landbouw in andere provincies heeft leeren waardeeren, zal de toekomst moeten leeren.

De landbouwers-fokkers zullen wel die producten fokken, welke voor hun bedrijf het geschiktst zijn. Bij de fokkerij van trekpaarden is de kans het grootst, een deel der gefokte producten te leveren voor het gebruik van handel en industrie, doch ook het zware Oldenburger- en zelfs het lichtere type, zullen buiten den landbouw gebruikt worden voor trekdienst, stalhouders-

arbeid en waar verder het paard nog als tuigpaard noodig is. Wij moeten wat den verkoop van paarden betreft, er rekening mee houden, dat de kans op uitvoer geringer zal worden. Ieder land en vooral onzen voornaamste afnemer Duitschland tracht zooveel mogelijk in de eigen behoefte te voorzien door fokkerij en aankoop in eigen land, de agrarische politiek leidt overal in die richting. In de Deutsche industrie zijn ook veel trekpaarden door auto's vervangen, er zijn dus minder trekpaarden noodig, en dit aantal zal men gemakkelijker in eigen land kunnen fokken. Als wapen tegen den invoer van paarden uit ons land of andere landen hanteert men eerst het heffen van invoerrechten, die men geleidelijk kan verhoogen en waarop dan ten slotte een invoerverbod kan volgen. Uit de meegedeelde cijfers blijkt reeds, dat de invoer de laatste jaren geregeld kleiner wordt.

De inkrimping van de paardenfokkerij is zeer logisch, deze moet zoover gaan, dat er geen surplus is, doch het aanbod zoodanig wordt, dat loonende prijzen kunnen worden bedongen. Daar het aantal goede fokdieren betrekkelijk groot is, zal men verstandig doen om bij de vermindering der fokkerij vooral en vooral te letten op het overhouden van goed fokmateriaal. Van een streven naar de fokkerij van een paard met meer bloed, meer adel en temperament of naar een landbouw-rijpaard, is mijns inziens voor de toekomst niet veel te verwachten. De vraag naar luxetuigpaarden zal zeer gering blijven, vele ruiters zullen een Engelsch vol- of halfbloed verkiezen, onze landelijke ruiters zullen gebruik moeten maken van de paarden die in den landbouw noodig zijn. Het leger kocht in 1924: 109, in 1928: 145 paarden in Nederland, voor prijzen van f 555 à f 565, aantallen waarop moeielijk een richting in de paardenfokkerij gebaseerd kan zijn. Cavaleriepaarden (aankoop in Ierland 170 à 180 stuks per jaar) zal ons land in de eerste jaren niet kunnen leveren en wij zagen reeds, dat er veel kans bestaat dat de artillerie meer gebruik gaat maken van mechanische tractie en dat daardoor nog minder artilleriepaarden noodig zijn. Met het oog op het hoofddoel, waarvoor het paard in de toekomst gehouden zal worden, is het streven naar een landbouw-rijpaard niet gewenscht, omdat het meer temperament en minder massa krijgt, terwijl voor boerenwerk en voor trekdienst een rustig paard noodig is, dat niet te licht is.

Hiermede heb ik dan de lijnen aangegeven waarlangs de paardenfokkerij zich m.i. in de naaste toekomst bewegen moet.

Over het algemeen is mijn oordeel over de toekomst van het paard en de paardenfokkerij niet bijzonder gunstig. Veel liever had ik een mooier beeld geschetst, was ik meer optimistisch geweest; de aangevoerde feiten geven echter daartoe m.i. geen aanleiding. Aan de andere zijde deel ik niet de meening van hen, die beweren, dat het paard al meer en meer zijn waarde als huisdier zal verliezen. Ik meen aangetoond te hebben dat het aantal paarden weinig meer zal terugloopen, dat er bepaalde diensten zijn, waar de mechanische tractie duurder en minder geschikt is dan de paardentraction, en waar het paard dus blijven zal.

Moge dus de rol, die het paard thans speelt en voorloopig spelen zal kleiner zijn dan voorheen, toch zal het een niet onbelangrijke positie blijven innemen.



VIERSPANRIJDEN IN DUITSLAND.

Zooals Engeland een „coachingclub” heeft, kent Duitsland zijn „Viererzug-Vereinigung”. Hier zien we den voorzitter Frhr. von Bethmann in actie op zijn wagen.



The Master, schilderij van den Engelschen schilder Sartorius.



Equis Przewalski (wilde paarden).

KORTE MEDEDEELINGEN.

— Benoeming van de Commissie van toezicht op het examen ter verkrijging van een diploma als onderwijzer in practisch hoefbeslag. Dit examen wordt afgenomen door den leider van den cursus en den onderwijzer in practisch hoefbeslag. Het reglement van den cursus schrijft voor dat elk jaar door den Minister van Binnenl. Zaken en Landbouw een commissie benoemd wordt, belast met het toezicht op het afnemen van het examen in theoretische en praktische hoefkunde van de deelnemers aan den dat jaar gehouden cursus tot opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag te Utrecht.

Tot leden van deze commissie zijn bij Min. Besl. van 2 Dec. 1929 benoemd: a. tot lid en voorzitter: J. de Vries te 's-Gravenhage; b. tot lid en secretaris: Joh. Plet te Heerenveen; c. tot lid: P. H. van Kempen te Echt; d. tot plaatsvervangende leden: 1. M. ten Broek te Tiel; 2. D. J. Staal te Assen.

— Cursus voor opleiding van onderwijzer in practisch hoefbeslag te Utrecht Wij willen belanghebbenden nog eens herinneren aan de oproeping van wvd Dir. Gen. van den Landbouw voor *het toelatingsexamen tot den cursus ter opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag te Utrecht*. Zij, die hieraan wenschen deel te nemen moeten minstens 23 jaar zijn en zich voor 20 Januari a.s. aanmelden bij Prof. Dr. H. M. Kroon, Biltstraat 172 te Utrecht.

Aan leerlingen, die tot den nieuwen cursus worden toegelaten en voor het volgen der lessen te Utrecht moeten overnachten, kan een deel der gemaakte verblijfkosten worden vergoed.

— Examen ter verkrijging van een rijksdiploma als hoefsmid, najaar 1929. Het examen werd afgenomen op 4—5—6—7—11—12—13 en 14 November.

Voor het examen waren ingeschreven 41 candidaten, waarvan 31 voor de 1ste maal, 9 voor de 2de maal en 1 voor de 4de maal het examen zouden afleggen. Deze candidaten waren afkomstig van cursussen gehouden te Bergen op Zoom, Zutphen, Sittard, Amersfoort, Doetinchem, Deventer, Emmen, Grijpskerk, Borculo en Appingedam. Door 40 candidaten werd het examen afgelegd; hiervan slaagden er 31, waarvan 22, 8 en 1 respectievelijk voor de 1ste, 2de en 4de maal het examen hadden afgelegd.

De namen der geslaagden zijn: J. F. De Nijs te Roosendaal (N. Br.), P. C. Boshouwers te Bergen op Zoom, D. Biemond te Nunspeet, J. H. Schutten te Lieveelde, H. Huiskamp te Eefde, J. A. Soethof te Giesbeek, G. Z. te Winkel te Borculo, G. Schepers te Eibergen, J. S. Uyen te Nijmegen, O. Vos te Nieuw Buinen, J. Bos te Bedum, G. Smit te Stadskanaal, W. Weggemans te Wachtum, J. M. Kommers te Capelle (N. Br.), P. J. Peeten te Meyel, H. Folkerts te Stadskanaal, H. Bosker te Oderdam Delfzijl, J. Poppema te Aduardzijl, J. Bos te Tolbert, W. F. Gaasbeek te Grijpskerk, J. L. Vos te Lutjegast, W. Dijkstra te Eext, H. Plat te Borger, J. Lanting

te Zuid Sleen, B. J. Brinkman te Colmschate, J. v. d. Lande te Leek, R. Broekens te Anjum, D. Wilbing te Zweeloo, R. Stuulen te Emmen, M. de Vries te Nes (Fr.), J. Keen te Noord Barge.

Breda. Zaterdag 30 November werd aan de Ambachtsschool met eenige plechtigheid de eerste voorbereidende cursus in hoefbeslag besloten. Het bestuur der afd. Breda e. o. van den Bond van Smedenpatroons „St. Eloy” vereenigde zich met de leerlingen en den onderwijzer in practisch hoefbeslag H. A. Sul in een der lokalen, waar ook de Directeur der School, de Heer Steggerda, en de kapitein-paardenarts Sigling aanwezig waren. De directeur reikte met eenige toepasselijke woorden de getuigschriften uit. Hij wees op het groote belang van dit onderricht en sprak zijne voldoening uit over het resultaat. De Voorzitter van het Bestuur, de Heer J. F. Hendrickx dankte den Directeur voor diens medewerking en den Kapitein Sigling voor zijn steun bij het organiseeren van dezen cursus. Deze sprak daarna een woord van hulde voor het bestuur en vooral den instructeur en verheugde zich er zeer over, dat deze cursus zoo in alle opzichten een succes was geweest. Er was uitstekend gewerkt, zoodat aan alle 14 leerlingen een getuigschrift kon worden uitgereikt.

— **Hoefbeslag en glatte wegen.** In het Ned. Landb. bl. troffen we hierover het volgende bericht aan: Naar aanleiding van een ingekomen vraag van de Vereeniging te Hellendoorn is een onderzoek ingesteld bij de leeraren hoefsmeden in de provincie, naar de beste wijze van beslag, met het oog op de moderne geasfalteerde of gebetonneerde wegen. Het blijkt dat het gebruik van kalkoenen weinig of niets geeft. De meeste paarden blijken betrekkelijk snel aan deze wegen, die den landbouwers door de weinige trekkracht die ze eischen, verder vele voordeelen bieden, te gewinnen. Voor de overgrootste meerderheid der paarden is gewoon vlak beslag dus voldoende. Als er paarden zijn, die veel op deze wegen moeten verkeereren, en die er niet aan kunnen gewinnen, verdient het aanbeveling te gebruiken kurkzolen of luchtdrukzolen. Deze zolen, vooral de eerste, hebben het nadeel, dat ze snel slijten als ze ook op steenslagwegen worden gebruikt.

— **Twee contrasten.** In Arabië, het oorspronkelijke land van de volbloeds, staat het paard nog steeds zeer hoog in aanzien en komt er zoo talrijk voor dat men er alle inwoners op een paard zou kunnen plaatsen. De automobiel daarentegen is er nog zoo schaars en komt in vergelijking met andere landen het minste voor, n.l. één op de 75000 inwoners.

In Amerika is dit juist andersom en daar kan men alle inwoners in auto's laten rijden waarbij dan in geen enkele meer dan 5 zitplaatsen en zelfs in vele niet meer dan 4 plaatsen bezet zouden zijn.

LITERATUUR OVERZICHT.

Fischer beschrijft in het Novembernummer van „Der Hufschmied” het gebruik maken van *stooten* welke bodemwijd naar buiten zijn uitgesmeed, waardoor dus het ondersteuningsvlak vergroot wordt. Het is bekend, dat

zware trekpaarden met een bodemnauwen stand, hoefijzers krijgen met breede takken, natuurlijk hoofdzakelijk wat de buitentakken betreft, om hierdoor het steunvlak te vergrooten, een vlak optreden en een gelijkmatige afslijting te verkrijgen.

Wanneer aan zulke ijzers stoot en kalkoenen worden aangebracht, hetgeen veelal het geval zal zijn, dan geeft de praktijk aan, dat de stoot het beste zoodanig wordt ingezet dat $\frac{2}{3}$ hiervan buiten het midden van den toon komt te liggen en $\frac{1}{3}$ binnen den toon. Wanneer de buitenvlakte van den stoot nu bodemwijd wordt gesmeed, kan men deze vergelijken met de buitenvlakte of rand van het hoefijzer. De hoefsmid Suverkrüp in Kiel heeft deze kalkoenen aldus laten vervaardigen en hierop patent genomen.

Schwendiman beschrijft in het Octobernummer van de „Schweizer Hufschmied“ de nadeelen van het *balkijzer* en zegt dat nevens de vele voordeelen welke dit kan opleveren, de volgende nadeelen moeten worden gesteld:

1. Het passen van een balkijzer is veel moeilijker dan van een gewoon ijzer.
2. Het gewicht van een balkijzer is grooter; dit nadeel komt natuurlijk alleen voor bij zwakke hoeven met slechten draagrand.
3. Op de tegenwoordige wegbedekking geeft een balkijzer spoediger aanleiding tot uitglijden.
4. Bij te sterk drukken van den balk, komen spoedig drukkingen voor van den hoornstraal, van de straallederhuid en van het straal- of vetkussen. De balk moet daarom breed zijn en meer passen in het verloop van den straal. De breedte van den balk maakt men minstens gelijk aan de breedte van het ijzer in het toongedeelte. Wanneer het paard na beslag met een balkijzer, slechter loopt, moet men het ijzer afnemen en het beslag veranderen. Ziet men bij het vernieuwen van het beslag, dat drukking heeft plaats gevonden, dan geeft men voor de volgende beslagperiode een gewoon ijzer.
5. Tenslotte is het een algemeen vooroordeel, dat een paard met een balkijzer beslagen, minder waardig is; de handelswaarde wordt er sterk door gedrukt daar het spoedig alom bekend is wanneer een paard met balkijzers is of wordt beslagen.

Dezelfde schrijver bespreekt het *verschuiven van het ijzer onder het nagelen* en zegt hoewel dit veel voorkomt, toch de oorzaak niet altijd bekend is. Men vergenoegt er zich in den regel mee om door kloppen met den hamer het ijzer weer recht te slaan. Toch zal elk foutloos ijzer, dat goed gepast is, bij het ondernagelen iets verschuiven en wel gebeurt dit door het scheef loopen van den nagel bij het inslaan waardoor op het ijzer een zijdelingsche druk wordt uitgeoefend. Het is nu zeer zeker geoorloofd om na het inslaan van den toonnagel, de ligging van het ijzer met behulp van tang en hamer te verbeteren en dan de overeenkomstige andere toonnagel in te slaan. Ligt het ijzer goed en verschuift het niet, dan kan eerst de binnen- en dan de buitenhelft genageld worden. Bovendien probeert men om een verder verschuiven te voorkomen door het aanslaan van de lip direct nadat de toonnagels zijn ingeslagen, daar dit de ligging van het ijzer vaster maakt.

Een andere oorzaak voor het verschuiven van het ijzer bij het inslaan

van de nagels is te zoeken in een foutieve richting van de nagelgaten, die zooals bekend is, zich moet verhouden naar de richting van den wand, zoodat de toonwand schuin en geleidelijk aan de nagels rechter worden ingezet, zoodat de verzennagel loodrecht komt te staan. Afwijking in de richting hiervan veroorzaakt ook verschuiving van het ijzer, en dit zal ook plaats vinden als de nagel niet recht doch gedraaid wordt ingezet en ook als het nagelgat aan de hoefvlakte schuin naar den buitensten ijzerrand verloopt. Verreweg het meest zal het ijzer echter verschuiven, wanneer een krom geslagen nagel, bij het verder inslaan door het ijzer, meer of minder recht wordt gebogen. Wanneer de nagel niet midden in het nagelgat wordt ingezet, dan zal deze bij den kop dikker wordende nagel op den kant van het gat drukken en wordt de nagel dan verder ingeslagen en moet deze zich dus met geweld in het gat plaatsen, dan heeft als gevolg een verschuiven van het ijzer plaats en wel in de richting waarin de nagel is ingezet. Wordt b.v. de binnenste toonnagel dicht aan het binnenste nagelgat ingezet, dan zal de nagel het ijzer naar binnen verschuiven en dus de binnentak van het ijzer gaat in de richting van den straal, de buitentak daarentegen gaat verder van den straal af. Het ijzer wordt dus in die richting verschoven naar welke de nagel zich ruimte moet verschaffen. Men moet dus steeds trachten de nagels midden in het gat in te zetten om groote verschuivingen te voorkomen. Hoewel het geoorloofd is om kleine verschuivingen met den hamer te corrigeeren, zal een goede hoefsmid bij sterkere verschuivingen het ijzer weer afnemen en naar de oorzaak van de verschuiving zoeken.

A D V E R T E N T I Ë N .

De ondergeteekenden, leerlingen van den **Cursus te Arnhem**, betuigen hun besten dank aan hun onderwijzers voor het schitterend onderwijs, waardoor zij allen zijn geslaagd voor het Rijksdiploma Hoefsmid.

De Cursisten van Arnhem.

De wnd. Directeur generaal van den Landbouw brengt ter kennis van belanghebbenden, dat in de maand Januari aanstaande op nader te bepalen dag te Utrecht gelegenheid zal worden gegeven voor het afleggen van het **toelatingsexamen tot den cursus ter opleiding van onderwijzers in practisch hoefbeslag.**

Zij die tot dit examen wenschen te worden toegelaten moeten den leeftijd van 23 jaren hebben bereikt en zich **vóór 20 Januari a. s.** met eigenhandig geschreven brieven hebben gericht tot Prof. Dr. H. M. Kroon, Biltstraat 172 te Utrecht, onder overlegging van geboorteacte, het Rijksdiploma als hoefsmid (bedoeld in het Koninkl. Besluit van 28 Febr. 1914 n^o. 85) en aanbevelingen uit vroegere werkkringen.

Aan leerlingen die tot den nieuwen cursus toegelaten worden en voor het volgen der lessen te Utrecht moeten overnachten, kan een deel der gemaakte verblijfkosten worden vergoed.

