



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

<https://hdl.handle.net/1874/329099>

*dep. 30 streek. v.f.*

# DE HOEFSMID

*38e*

## JAARGANG

1933



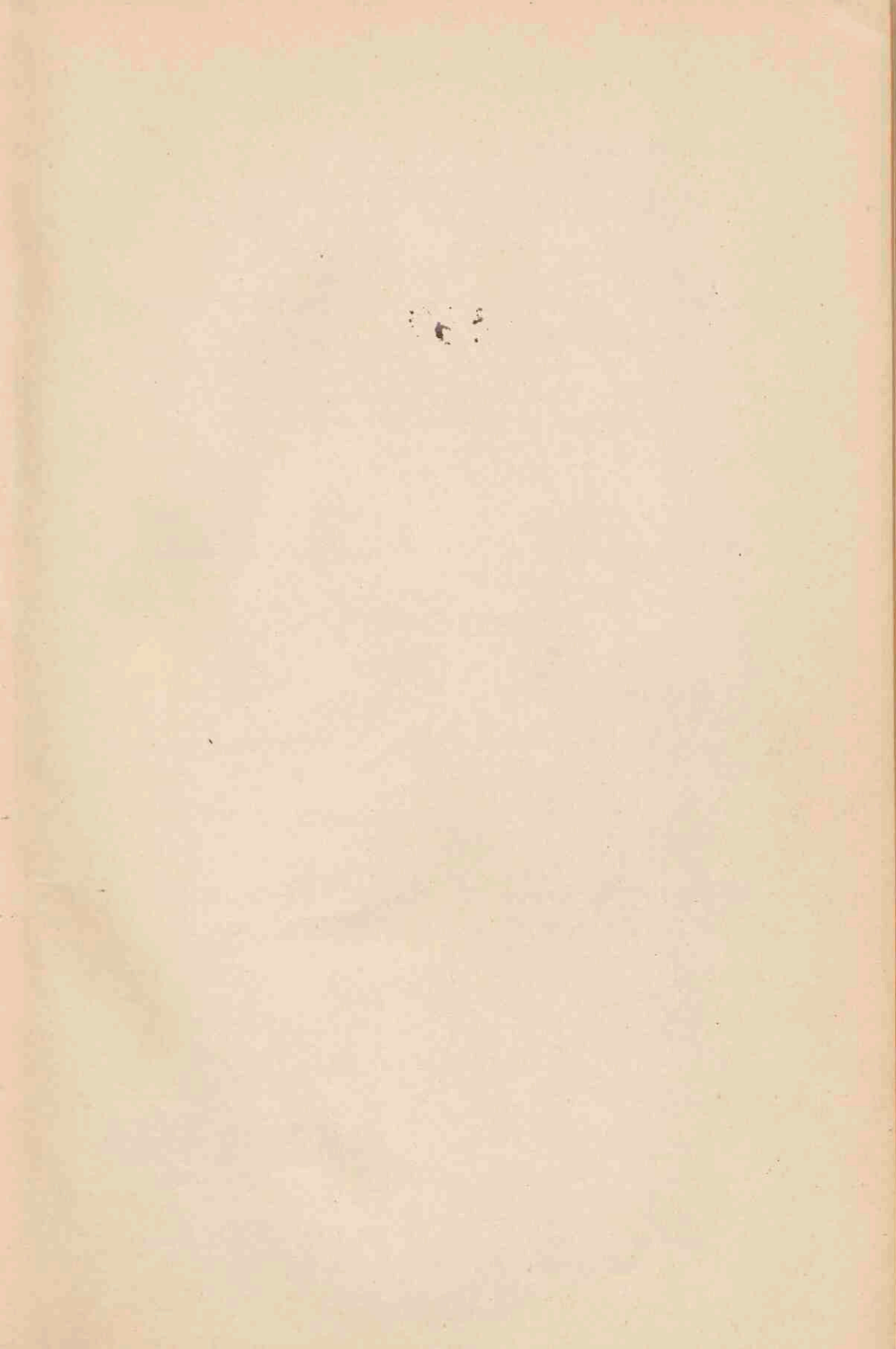
Uitgave: N.V. DE ZUID-HOLL. BOEK- EN HANDELSDRUKKERIJ  
's-GRAVENHAGE

RIJ.

28. DEC. 1933

A

397







A 397

*De Hoefsmid*

# DE HOEFSMID

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

Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onder-  
wijzers in practisch hoefbeslag in Nederland

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

MET MEDEWERKING

VAN

o'nderscheidene deskundigen,

UITGEGEVEN DOOR DE

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

XXXVIIIe Jaargang

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



0851 7942

BIBLIOTHEEK DER  
RISGRAVENHAGE — 1933

28. DEC. 1933

# 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.

Aluminium-beslag bij hoefkatrolontsteking IV 60.

Beslag bij renpaarden en dravers †\*IV 55; †\*V 71.

Cursus in hoefbeslag: te Arnhem †\*III 44; te Helden (voorbereidende) †I 13; te Lochem †\*III 43; te Rotterdam \*XII 185; te Varsseveld \*XI 168; te Winschoten †\*VII 101.

Cursussen in hoefbeslag. Het al of niet leeren smeden van hoefijzers \*VIII 113.

Cursussen in hoefbeslag \*XI 167.

Dwangmiddelen bij lastige paarden X 153.

Examen Rijksdiploma: uitslag voorjaarsexamens IV 59, V 96; verslag voorjaars-examen \*VI 90; verslag en uitslag najaarsexamen \*XI 164. — Ingezonden stukken V 68 en 70; VI 92. — Examen-commissie \*VIII 120.

Hoefbeslag te Rotterdam \*VII 97; \*IX 137; \*X 145.

Hoef-freesapparaat IV 60.

Hoefkraakbeen \*I 3; †\*II 19; †\*IV 52; †\*XII 185.

Hoefsmeden en hoefijzermonteurs \*IX 129.

Hoefsmederij van Blickwedel te Rotterdam VII 99.

Hoefsmederij van Dullemans te 's Hage †\*V 66.

Hoefsmederij van Familie ten Ham te Montfoort \*IX 136; †\*XI 165.

Hoefsmederij van C. Kleyn te Rotterdam X 147.

Hoefsmidsschool te Brussel II 27; opening \*III 39; †\*IV 49; \*VIII 115 en 116; \*XII 186.

Hoefijzer en hoefbeslag in vroegeren tijd †\*VI 81.

Hoefijzers. Het al of niet leeren smeden op cursussen \*VIII 113.

Hoefzolen. Heeft het paard twee —? \*III 36.

Hoornzuil IX 139.

Huysman H. (huldiging) †\*III 38.

Inleiding I 1.

Ingezonden stukken: Examen-indrukken I 9; Beslag hengst Certain van Lamswaarde I 12; Burgerhoefsmidsschool II 23; Examen Rijksdiploma V 68 en 70; Voorbereidende cursussen VII 101; X 149; XI 168; Hoefbeslag te Rotterdam IX 137.

In memoriam: Prof. Dr. Kroon \*III 33; Joh. Plet \*V 65.

Kroon. Prof. Dr. H. M. — (in memoriam) \*III 33; 35.



Militaire Hoefsmidschool I 15; †\*III 38; IV 59; VII 107; X 150; XI 161.

Oude hoefsmid \*IX 136; †\*XI 165.  
Oude merrie †\*VI 91.

Paard. Toekomst van het — \*VII 102;  
\*VIII 121; \*IX 133.

Paardenstapel \*X 147.

Paarden- en veestapel \*VII 109.

Paardentractie te Rotterdam \*VII 97;  
\*X 145.

Plet, Joh. — (in memoriam) \*V 65.

Rijks-diploma. Critische beschouwing over het examen \*IV 53; voorjaars-examen IV 59; ingezonden stukken V 68 en 70; VI 92; vervolg uitslag voorjaarsexamen V 76; verslag voorjaarsexamen VI 90; examen-commissie VIII 102; verslag najaars-examen \*XI 164.

Tetenburg, J. (huldiging) †\*XI 161.  
Toekomst van het paard \*VII 102;  
\*VIII 121; \*IX 133.

Trailer (paarden-vervoer) \*II 27.

Vee- en paardenstapel \*VII 109.

Verbeening hoefkraakbeen \*I 3; †II 19;  
†\*XII 185.

Vereeniging van onderwijzers in practisch hoefbeslag: verslag Bestuursvergadering I 2; agenda algemeene vergadering I 3; verslag algemeene vergadering \*II 17; in memoriam Prof. Dr. H. M. Kroon III 33; verslag Bestuursvergadering XI 163.

Vorbereidende cursussen: te Helden †\*13; ingezonden stukken \*VII 101; hoefsmiden en hoefijzermonteurs \*IX 129; X 149; XI 168.

Vragen en antwoorden \*XII 187.

Zijbeen I 3, \*II 22; †\*IV 52.



# 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.—

## ADVERTENTIEF

1—10 regels (breedte 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> cM.) f 2 —,  
iedere regel meer f 0.20. — Tarieven voor  
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD: 1933. — Vereeniging van Onderwijzers in praktisch Hoefbeslag. —  
Het zijbeen. — Ingezonden stukken. — Voorbereidende cursus kring Helden (L.). —  
Korte mededeelingen. — Advertentiën.

## 1933.

Het nieuwe jaar heeft zich aangemeld en wij slaan weer een bladzijde om van onzen levenskalender; gaarne zouden wij een blik willen slaan op deze nieuwe pagina doch deze is vooralsnog blanco. Wij zullen dus moeten afwachten wat dit jaar brengen zal en kunnen alleen de hoop uitspreken dat er een verbetering moge intreden in de wereldtoestanden in het algemeen en in het bijzonder dat handel, scheepvaart, nijverheid en landbouw in ons land weer moge opbloeien en daarmee zal dan vanzelfsprekend een meer normale tijd intreden. Wanneer de tijden moeilijk zijn en de regering alles moet doen om het eigen land voor ondergang te behoeden, dan worden er vaak maatregelen genomen die tegen veler belang indruischen. De kritiek staat dan vaak al te gauw klaar om de genomen besluiten af te breken, hoewel deze toch met de beste bedoelingen zijn voorgesteld en uitgewerkt. Voor bijzondere tijden behoeft men bijzonder groote figuren, doch deze zijn zeldzaamheden waarover men maar niet altijd kan beschikken. Men zij dus liever gematigd en opbouwend in de kritiek en trachte zichzelf te overtuigen dat eventueel persoonlijk schadelijke maatregelen, ten algemeene nutte zijn genomen.

Het afgelopen jaar heeft velen teleurgesteld, men verwachtte hier in het einde der crisis te zien en toch zijn we 1933 ingegaan zonder dat de vooruitzichten oogenschijnlijk veel verbeterd zijn. Ook het hoefsmidsvak lijdt onder de malaise ten platte lande maar toch moeten we het nieuw begonnen jaar niet te pessimistisch inzien en kunnen we zelfs met enig gewettigd vertrouwen op een verbetering in 1933 hopen.

Wat het hoefbeslag-onderwijs betreft, zoo hebben de cursussen voor opleiding van het Rijksdiploma voortgang gevonden en zijn de examens, hoewel door bezuiniging flink besnoeid, toch nog gecontinueerd. Alleen de hogere

RIJK

18. JAN 1933

vorming, de cursus voor onderwijzers in practisch hoefbeslag, is ook dit jaar weer uitgesteld. Een verblijvend verschijnsel moge het zeker zijn dat, naar van zeer bevoegde zijde is medegedeeld, met gegronde hoop mag worden aangenomen dat deze cursus het volgend jaar weer werkelijkheid zal zijn.

In onderwijskringen is een groot verlies geleden door de, wegens den wettelijk verplichten leeftijd gedwongen, pensioenaanvraag van den heer S. van Angeren; de belangstelling betoond bij zijn afscheid nemen heeft voldoende bewezen hoe hij in zijn kwaliteit van leeraar werd geacht en de Koninklijke onderscheiding hem bij het heengaan verleend, is wel het beste bewijs dat zijn arbeid door de Regeering ten zeerste is geapprecieerd.

Nieuwe uitvindingen op hoefbeslaggebied zijn dit jaar niet gepubliceerd; de rubber-ijzers hebben geen toepassing in het groot gevonden en als hulpmiddel tegen het uitglijden op gladde plaveidsels is nog steeds het kurkbeslag als een der beste en zeker als het billijkste te beschouwen.

Wij zijn dankbaar dat vele medewerkers in 1932 door hunne zaakkundige artikelen hebben bijgedragen om „De Hoefsmid” als vakblad hoog te houden en wij hopen dat ook in 1933 hun geestelijke bijdragen ruim zullen blijven vloeien, waarbij vooral mededeelingen uit de praktijk en eventueele discussies hierover weer van veel interesse voor den lezerskring zullen zijn.

Besluiten wij met allen op te wekken met goed vertrouwen het nieuwe jaar te beginnen en herinneren wij den eventueel wankelmoedigen aan de historisch geworden woorden van een onzer grootste pioniers in Oost-Indie, den grooten Jan Pieterszoon Coen „ende desespereert niet.” R e d.

## VEREENIGING VAN ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG.

Kort verslag van de Bestuursvergadering, gehouden op 17 Dec. 1932  
in hotel l'Europe te Utrecht.

Aanwezig het geheele bestuur. Na een kort openingswoord werden de notulen onveranderd vastgesteld.

Onder de talrijk ingekomen stukken waren een zevental adhaesie- betuigingen op het adres aan den Minister van Economische Zaken en Arbeid, welke voor kennisgeving werden aangenomen.

Een schrijven van den B.S.P.N. betreffende koe-hoefverzorging werd naar de Algem. Verg. verwezen.

Vervolgens werd een uitvoerige bespreking gehouden over de resultaten van het hoefbeslag-onderwijs. Besloten werd op de Algemeene Verg. dit punt aan de orde te stellen. De heer Vossers verklaarde zich bereid dit onderwerp in te leiden.

Den examen-commissie zal een uitnoodiging worden toegezonden.

Het op de vorige Jaarvergadering genomen besluit om een demonstratie van Duitsche- en Belgische smeed-methoden te houden werd een jaar uitgesteld, daar momenteel verbetering van de exameneischen meer urgent werden geacht.

Vervolgens werd de agenda der Algem. Verg. vastgesteld en als datum 28 Jan. gekozen.

Namens het Bestuur:  
H. Vossers, Seer.

Algemeene Vergadering van de Vereeniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag op Zaterdag 28 Januari 1933 des voormiddags te 10 uur in het hotel l'Europe te Utrecht.

Agenda:

1. Opening.
  2. Vaststelling der notulen.
  3. Behandeling ingekomen stukken.
  4. Verslag over het boekjaar 1932.
  5. Bestuursverkiezing: aftredend de heeren H. J. Breukink en A. J. Schieman.
  6. Rekening en verantwoording van den Penningmeester.
  7. Aanwijzing rekening-commissie voor het volgend boekjaar.
  8. Mededeeling over instandhouding onderwijzerscursus.
  9. Rondvraag.
- Pauze
10. De resultaten van het hoefbeslagonderwijs, inleider de heer H. Vossers.
  11. Sluiting en uitbetaling reiskosten.

Namens het Bestuur:

M. R i t s e m a, voorzitter.

H. V o s s e r s, Secretaris,

### HET ZIJBEEN.

De verschillende artikelen in de laatste afleveringen van „De Hoefsmid” aan dit onderwerp gewijd en speciaal de mededeeling, die de Heer W. C. S c h o u t e n in de aflevering van 15 October 1932 doet omtrent zijn beslagmethode voor deze hoefafwijking, een mededeeling, die ik met belangstelling las, maar die ik toch aanvoel als een wat éézijdige voorstelling van zaken, terwijl ik zijn beslagmethode niet als „de” afdoende kan aanvaarden, zijn mij aanleiding tot de volgende beschouwing \*).

Wat de verbeening van een hoefkraakbeen, dat als het proces geheel voltrokken is, aangeduid wordt met de oneigenlijke naam van „zijbeen”, feitelijk is, daarover kan ik gevoegelijk zwijgen; zeker iedere gediplomeerde hoefsmid weet dit. Maar wel wil ik de volgende vragen stellen en beantwoorden:

1. Welke zijn de oorzaken van het optreden der verbeening? Staat het optreden van wél of geen kreupelheid met deze oorzaken in verband?
2. Is verbeening van een hoefkraakbeen steeds een op zich zelf staand proces?

Wat de oorzaken der verbeening betreft, weten we, dat deze vele kunnen zijn. We kunnen ze onderverdeelen in 2 groepen:

\*) In dit artikel is voor de schrijfwijze van de Nederlandsche taal gebruik gemaakt van de toegelaten afwijkingen als bedoeld in Legerorders 1930, no. 332.

A. die verband houden met een reeds bestaande verminderde weerstand in de hoefweefsels.

B. die verband houden met uitwendig letsel.

A. Voor de onder deze rubriek genoemde oorzaken zal zelfs normale arbeid op gunstige wegen reeds tot een vroegtijdige verbeening leiden. Er bestaat dus een praedispositie of voorbeschiktheid. Zoo acht *Lungwitz* de losse, grove en slappe vezelbouw in het hoefweefsel bij zware paarden, waardoor de weerstand in dat weefsel van huis uit verminderd is, zoodat rekkingen en prikkelingen een gevolg zijn, die aanleiding geven tot een sleepende en beenvormende ontsteking, een zekere praedispositie. (Zie *F. Gutenäcker*, *Hufkrankheiten*, uitgave 1901, bldz. 338). In dit verband speelt ook erfelijkheid een rol, d.w.z. de erfelijke aanleg tot dergelijk hoefweefsel van verminderde weerstand.

Ik meen deze rubriek te moeten aanvullen met: **de wijde platte hoef**, zooals we die zoo vaak bij ons inlandsche paard zien, de hoef met zijn uitgezakte constructie, gevoelige zool en weinig krachtige wand, de hoef waarin het hoefmechanisme zich als regel al te sterk uit. Tenslotte vermeldt het leerboek van *Gutenäcker* op dezelfde bladzijde nog de volgende zin, welke ik om zijn belangrijkheid hier woordelijk vertaal:

„*Blanc* (een Fransche veterinaire. W.) geeft als de werkelijke en praedisponerende oorzaak van de verbeening der hoefkraakbeenderen aan, de ook in gezonde toestand steeds aanwezige neiging der been-substantie van het hoefbeen om in en door de hoefkraakbeenderen te dringen.”

Men moet deze opvatting uitsluitend bedoeld zien als een praedisponerend moment, want er moet iets gebeuren alvorens de verbeening zich voltrekt. Datgene wat nu naar mijn meening steeds bij dergelijke hoeven aanwezig was en aanwezig blijft als één of beide hoefkraakbeenderen gaan verbeenen, is een **chronische ontsteking van het hoefbeen**, een ontsteking die gepaard gaat met stuwingsverschijnselen in de bloedvaten van het hoefbeen en omgeving. Deze ontstekingstoestand in het hoefbeen, die dus als **primaire** is aan te merken, plant zich in het hoefkraakbeen voort met alle gevolgen van dien (verbeening) en het is de aderlijke stuwingsproces verhaast.

In vele gevallen kan ik me dan ook geen verbeening van een hoefkraakbeen voorstellen zonder gelijktijdige chronische ontsteking van het hoefbeen. Zelfs al is, zooals in sommige gevallen, de verbeening van het hoefkraakbeen **primaire**, dan nog bestaat er op de duur, door verminderde schokbreking, veel kans dat het hoefbeen mede in ontsteking raakt, althans bij de platte hoef. Dat er in ieder geval nog een andere pijnverwekker dan alleen het verbeende of verbeene hoefkraakbeen moet zijn, ondervind ik in mijn militaire praktijk zoo vaak. Men behandelt een recidiverend kreupel paard, dat alleen een totaal verbeend hoefkraakbeen vertoont. Men overweegt tenslotte door zenuwsnede aan die zijde de kreupelheid op te heffen en verdooft daartoe eerst de hoefhelft aan de zijde van het verbeende hoefkraakbeen. Wat blijkt dan vaak? Dat wel is waar de

kreupelheid is verminderd, maar niet opgeheven. Verdooft men daarna ook de andere zijde, dan loopt het paard geheel rad. Veelal moet dan ook de zenuwsnede aan beide zijden verricht worden. Nu kan men mij wel tegenwerpen dat dan waarschijnlijk het andere hoefkraakbeen ook bereids aan het verbeenen is, maar ik stel hier tegenover, dat uiteindelijke verbeening van beide hoefkraakbeenderen aan dezelfde voet door mij bij uitzondering werd waargenomen en verder, dat in de meeste gevallen een pijnlijkheid in de zool door de aanwezige ontsteking van het hoefbeen, zeer duidelijk was waar te nemen.

Men moge uit bovenstaande niet besluiten, dat volgens mijn opvatting een ontsteking van het hoefbeen steeds zal leiden tot verbeening van één of beide hoefkraakbeenderen. Integendeel. Een chronische ontsteking van het hoefbeen komt als zelfstandig lijden heel dikwijls voor maar ik houd mij er van overtuigd dat deze bij de m.i. gepraedisponeerde wijde hoef als regel zal overgaan op één of beide hoefkraakbeenderen. Dat veelal slechts één hoefkraakbeen verbeent (het buitenste), staat in verband met andere oorzaken, die niet zelden verband houden met afwijkende bouw en gangen van het paard. De pijnveroorzakende prikkel wordt tijdens de verbeening veroorzaakt door het ontstekingsproces in het kraakbeen, dat aangezien het nog een zekere elasticiteit bezit, de bewegingen door het hoefmechanisme opgewekt, tracht te volgen, maar dat niet goed meer kan; maar de pijn is tevens een gevolg van de ontsteking van het hoefbeen. Is het kraakbeen **werkelijk geheel en al verbeend**, zoodat daarin geen beweging meer mogelijk is, dan wordt een eventueele pijnuiting, dus kreupelheid, uitsluitend veroorzaakt door de nog aanwezige chronische ontsteking van het hoefbeen; dit laatste, dat door de ontsteking min of meer gevoelig is, wordt immers bij elke belasting van de hoef naar omlaag gedrukt waardoor een kneuzing ontstaat. Uit vorenstaande kan men besluiten, dat indien de verbeening van een hoefkraakbeen in bepaalde gevallen een op zich zelf staand proces is, er met bijna groote zekerheid alleen kreupelheid zal optreden tijdens het verbeeningproces. De mate en duur der kreupelheid zullen hierbij afhangen van het sleepende of snellere karakter der verbeening. Is éénmaal het kraakbeen geheel verbeend, dan is in dit geval de kans op kreupelheid gering en dit verklaart ook het feit dat ik zoo vaak paarden zie in het leger die hoewel behept met een geheel verbeend hoefkraakbeen, toch nimmer kreupel loopen (omdat er geen ontsteking van het hoefbeen bij is). Ik zag dit niet alleen te Ede, waar de paarden bijna steeds op zachte bodem werken, maar ook in andere garnizoenen waar de paarden veel op harde wegen arbeiden.

Juist door de algeheele verbeening van het kraakbeen, waardoor er zelfs van de geringste uitzetting of beweging geen sprake is, zal er ook geen rekking of kneuzing plaats vinden, dus ook geen kreupelheid optreden. Dat deze laatste op de lange duur zich toch wel eens demonstreert, staat met andere dingen in verband. Doordat de betrokken hoefheft in het geheel niet meer uitzet, ontstaat een klemming, die uiteindelijk wel eens aanleiding is tot kneuzing van de wand- of steunsellederhuid en het is deze kneuzing die dan de kreupelheid veroorzaakt. Men zal ter plaatse dan be-

duidende wand- of steunselsteengallen zien. Maar ik heb meerdere paarden met verbeend hoefkraakbeen gedurende langere tijd gekend, waarbij ik geen steengallen dus ook geen kreupelheid zag, zoodat de inklemming van de wand na verbeening van het hoefkraakbeen lang niet altijd van belang is, al is dan die inklemming steeds te zien.

B. Voor de oorzaken, welke verband houden met uitwendig letsel, gaan we dus uit van de gedachte, dat de hoefweefsels van huis uit sterk zijn evenals de geheele constructie van de hoef, maar dat uitwendige invloeden groot genoeg zijn om de normale weerstand in de weefsels te overwinnen, waardoor het ziekteproces in het hoefkraakbeen optreedt.

Met collega C r e z é e ben ik het geheel eens, dat verkeerde behandeling door onkundige smeden de verbeening bij paarden in de stad kan bevorderen. De door hem genoemde fouten in het bekappen en in het beslag zijn aan te merken als uitwendig letsel, waardoor de inwendige deelen geforceerd worden. Als Paardenarts heb ik daar geen ondervinding van omdat de militaire hoefsmeden deze fouten niet maken.

Als uitwendig letsel is voorts aan te merken de voortdurend verhoogde schokbreking bij paarden, die uitsluitend of bijna uitsluitend hun werk verrichten op hard en oneffen plaveidse.

Nemen we aan, dat dergelijke paarden gepraedisponeerde dus wijde hoeven hebben, dan treedt ontsteking van het hoefbeen gepaard met verbeening van een hoefkraakbeen veelvuldig op.

Hebben deze paarden echter normale sterke hoeven, dan is door de verhoogde schokbreking een op zich zelf staande verbeening van een hoefkraakbeen lang niet uitgesloten. Aanvankelijk zal dan, als de verbeening in een zeker stadium verkeert, kans op kreupelheid bestaan; is de verbeening volledig, dan is die kans weer gering. Hetzelfde ziet men bij paarden die steeds op kalkoenen loopen. Het steunvlak van de hoef op de bodem is dan voortdurend verkleind, waardoor de schok bij het neerplaatsen van de hoef minder goed wordt opgevangen en verdeeld en waardoor de veerkrachtige deelen te veel te lijden hebben.

Tenslotte wil ik in deze rubriek nog vermelden de gevallen door optrappen ontstaan. We zien dat bij boerenpaarden vóór de ploeg (buiten hoefkraakbeen). Ook wel, maar in mindere mate bij militaire paarden in de bespanning. Er heeft dan een kneuzing plaats van het uitwendige deel van het kraakbeen, die aanleiding is tot een progressief (voortschrijdend) ontstekingsproces in het kraakbeen, waardoor dit ten laatste geheel verbeent. Aanvankelijk bestaat dan, indien de hoef wijd is, geen ontsteking van het hoefbeen. Maar is het kraakbeen geheel verbeend, zoodat de schok bij de belasting van de hoef minder goed verdeeld wordt, dan treedt niet zelden ook ontsteking van het hoefbeen op. Deze is dan in dit geval *secundair*.

Is de hoef normaal en sterk, dan zal weer tijdens de verbeening kans op kreupelheid ontstaan, maar na de algeheele verbeening zeer waarschijnlijk niet.

Wat de beantwoording van de 2de vraag betreft: „Is verbeening van een hoefkraakbeen steeds een op zich zelf staand proces?“, kan ik nu kort zijn,

wijl ik deze bij de bespreking van de eerste vragen reeds grootendeels gaf. Ik resumeer dus slechts.

Bij wijde platte hoeven is de verbeening zoo goed als steeds geen zelfstandig proces; als regel gaat een blijvende ontsteking van het hoefbeen vooraf, die uiteindelijk de blijvende kreupelheid bepaalt. Alleen in het geval van optrapping is het proces aanvankelijk zelfstandig met kans op tijdelijke kreupelheid (tijdens de verbeening). Deze kan na kortere of langere tijd terugkeeren door een secundaire ontsteking van het hoefbeen. De aard van de bodem, waarop het paard geregeld werkt, kan op die terugkeer van groote invloed zijn.

Zijn de hoeven normaal en sterk, dan zal de verbeening zoo goed als steeds een zelfstandig lijden zijn. Kreupelheid treedt dan veelal op tijdens de verbeening. Is deze laatste volkomen, dan is de kans op kreupelheid gering. Ook hierbij zal de aard van de bodem, waarop het paard geregeld werkt, van invloed kunnen zijn.

Nu kom ik terug op het artikel van den Heer W. C. S c h o u t e n, waarin deze beschrijft bij een tweetal paarden, die lijdende waren aan de hoefkraakbeenderen en lichte kreupelheid vertoonden, succes gehad te hebben door de paarden ruim te beslaan waar het zijbeen begint te verharderen, desnoods met een verbrede tak en dan tusschen den hoef en het ijzer een stuk auto-band te leggen, dat wigvormig bijloopt, aan de eindtakken van het ijzer met een hoefnagel te verbinden en loopende tot de laatste nagelgaten (ik citeerde uit het bedoelde artikel. W.).

Ik twijfel er niet aan dat de Heer S. succes had. Maar dat dit succes vooral te wijten is geweest aan het stuk auto-band, geloof ik toch niet. Naar mijn meening speelde de verbrede tak en het ruim beslaan een grootere rol.

Ik vermoed dat de bedoelde paarden van den Heer S. geen gepraedisponeerde wijde hoeven hadden en niet tevens leden aan een chronische ontsteking van het hoefbeen, althans van eenige beteekenis. Ik besluit dit uit zijn opmerking dat de paarden licht kreupel liepen. Waarschijnlijk was de verbeening hier een zelfstandig proces en was dit laatste nog niet geheel voltrokken toen de Heer S. met zijn beslagmethode begon. Totale verbeening had pas plaats daarna, wellicht kort er na, want beide paarden waren vrij zeker al lang voor dit lijden in behandeling of in observatie. Ik denk, dat de totale verbeening op het eind ook aanleiding was, dat de kreupelheid verdween.

En mocht ik mij vergissen in dien zin, dat werkelijk een lichte ontsteking van het hoefbeen aanwezig was, dan nog waren het ruim beslaan en de verbrede tak als schokverdeelers van minstens zooveel waarde als de kleine stukjes auto-band, aangebracht zooals voorgeschreven. Ik heb in mijn militaire praktijk herhaaldelijk paarden met verbeende hoefkraakbeenderen gezien en behandeld. Waren de hoeven daarbij wijd en plat, dan was een aanwezige kreupelheid steeds chronisch of recidiveerend als gevolg van de steeds aanwezige ontsteking van het hoefbeen, zoodat beiderzijdsche zenuwsnede het laatste redmiddel vormde. Waren de hoeven sterk, dan



liepen de paarden óf nimmer kreupel, óf de tijdelijke kreupelheid verdween ten lange leste vanzelf (algeheele verbeening), maar in de vaak lange behandelingsperiode tijdens de kreupelheid hadden de verschillende beslagmethoden welke ik op grond van de bestaande leerboeken toepaste, maar matig succes. Ook de methode met autoband heb ik al jaren geleden toegepast en ik ben het te Ede weer eens gaan toepassen na het artikel van den Heer S.; maar bij mijn patienten, alle inlanders met tevens gevoelige zolen, helpt het niet en dit komt en **dat weet ik zeker**, omdat bij deze paarden niet het verbeende hoefkraakbeen maar wél de ontsteking van het hoefbeen de oorzaak van de kreupelheid is.

Als de invloed van de autoband gunstig is te achten, dan komt dit omdat deze mee helpt de schok te breken in de overigens ook gevoelige hoef. Maar een speciaal gunstige invloed op het verbeende hoefkraakbeen als zoodanig, heeft hij volgens mijn meening niet, zoodat de toepassing geen aniverseele kan zijn.

Mijn ondervinding van verschillende beslagmethoden bij verbeening der hoefkraakbeenderen heeft mij geleid tot de volgende opvattingen: Is de hoef normaal en de zool niet gevoelig, zoodat de kreupelheid zeer waarschijnlijk te wijten is aan het tusschenstadium van het proces, waarbij het verbeenen nog niet is beëindigd (dat is veelal duidelijk te voelen), dan geeft men een normaal beslag maar legt de wand bij het betrokken hoefkraakbeen geheel vrij. Ook kan men door **tijdelijk** ver naar achteren te nagelen aan de betrokken zijde, de invloed van het hoefmechanisme geheel opheffen. Dit is toch geen bezwaar: de verbeening is toch progressief. Men verhaast alleen het proces hetgeen gunstig is te achten maar tevens gaat men de verplaatsing van het zieke kraakbeen tegen waardoor veelal de kreupelheid verdwijnt.

Is de verbeening een feit, dan tracht men zooveel mogelijk te bevorderen, dat de schok soepel wordt gebroken opdat het hoefbeen en het andere hoefkraakbeen niet te veel te lijden hebben. Dus ruim passen, verbreede tak, het liefst een geheel verbreed ijzer dus ook als het kan de andere tak verbreed (b.v. bij trekpaarden voor stappend werk). Desnoods een leeren zool onderleggen, dus ook over de straal (het geheel verbeende hoefkraakbeen zal zich heusch niet meer verplaatsen of neiging daartoe vertoonen) en de ruimte tusschen hoefzool en leeren zool opvullen met werk. Leeren randen, beter nog randen van gummi kunnen als schokbrekers ook van nut zijn.

Van guttapercha zolen (open luchtdrukszolen) ben ik evenmin bang als van de leeren zool: zij zijn prachtige schokbrekers maar net zoo min als de leeren zool in staat het hechte „zijbeen” ongunstig te beïnvloeden.

Natuurlijk zal men om een vlak optreden te bevorderen steeds de wand aan de zijde van het verbeende hoefkraakbeen zooveel mogelijk besnijden.

Is de hoef breed en plat en de zool gevoelig, zoodat de kreupelheid, indien het hoefkraakbeen geheel verbeend is, zoo goed als geheel te wijten moet zijn aan de chronische ontsteking van het hoefbeen, dan past men steeds de uiterste middelen toe die als schokbreker kunnen dienen, dus leeren zolen, veerende inlegsels, desgewenscht open luchtdrukszolen.

Tenslotte nog deze opmerking. In de meeste leerboeken kan men lezen dat men nimmer bij verbeening van een hoefkraakbeen een balkijzer mag onderleggen, daar dit door inwerking op de straal, de verwijding in de hoef bevordert. Ik moet hier bekennen dat ik dit toch meermalen wél heb gedaan en steeds straffeloos. Ik deed dit op grond van dezelfde overweging als ik voor het gebruik van luchtdrukzolen aangaf. Dat ik er toe kwam een balkijzer onder te leggen, verklaart zich als volgt. De vernauwing, die in de achterste hoefhelft steeds optreedt aan de zijde, waar het hoefkraakbeen is verbeend, is in sommige gevallen de aanleiding tot het optreden van een permanente kneuzing in de steunselhoek, dus van een steengal, die wel is waar als regel niet veel te beteekenen heeft maar die soms neiging heeft tot etteren en in dat geval oorzaak is van kreupelheid. Teneinde dit te voorkomen bewijst het balkijzer goede dienst, waarbij men dan de betrokken verzenwand vrij legt. Ook als schokbreker is het dan nog van gunstige invloed.

Ik eindig met de hoop uit te spreken, dat vorenstaande beschouwing, die geen aanspraak op volledigheid maakt en die zonder twijfel opmerkingen zal uitlokken, voor meerdere smeden aanleiding zal zijn, hun ondervinding met betrekking tot het bekende beslag uit de leerboeken (en hun eventueele zondiging daartegen, zooals ik deed) of beslag van eigen vinding, in „De Hoefsmid” te willen meedeelen. Het zal ons aller kennis omtrent deze merkwaardige en veelvuldig voorkomende hoefafwijking verrijken.

*Ede.*, December 1932

Dr. H. J. Weekenstroom,  
Kapitein-Paardenarts.

---

## INGEZONDEN STUKKEN

---

Met verwondering en ergernis heb ik kennis genomen van den inhoud van de Artikeltjes „Examenindrukken” en „Nabetrachtingen Examen Rijksdiploma” voorkomende in de December-aflevering '32 van „De Hoefsmid”. Met verwondering omdat het mij eenerzijds onbegrijpelijk is dat een condidaat  $4\frac{1}{2}$  of 5 uur besteden kan aan het beslaan van 2 hoeven waarbij dan de tijd voor het maken van 1 ijzer en het richten en passen van beide benoedigde ijzers inbegrepen is. Met ergernis over het feit dat anderzijds een examencommissie een dergelijke tijdsduur tolereert. Wanneer voor het verlangde werk anderhalf uur werd toegestaan zou zeker geen behoorlijk condidaat bezwaar kunnen maken. Ik vraag mij af waar hebben de candidaten een dergelijke tijdverspilling geleerd en is het niet meer dan tijd dat aan een dusdanige opleiding een einde komt. Smeden welke zich te buiten gaan aan dergelijke excessen doen den gediplomeerden standen evenmin ons handwerk geen eer aan. Integendeel! Onze jonge hoefsmeden hebben recht op een betere en uniforme vakopleiding en op ons rust de plicht er aan mede te werken hen een betere opleiding te verschaffen. Aan elk systeem kleven fouten alleen reeds door het feit dat het werk van menschen is, alleen benadert de ééne methode meer het goede dan de andere. Ik ben overtuigd,

en in deze sta ik stellig niet alleen, dat wij in Holland voor onze burgerhoefsmeden ook een Hoefsmidsschool noodig hebben waar evenals dit in het buitenland het geval is jongelui gelegenheid hebben zich gedurende 4 of 6 maanden in het vak te bekwamen en na afloop van genoemden termijn examenen kunnen doen waarvan het resultaat in een Diploma wordt vermeld. Aan het hoofd van een dergelijke inrichting dient een man te staan welke ons vak zoowel theoretisch als praktisch voldoende onder de knie heeft en met lust en liefde voor onze „zwarte kunst” leiding weet te geven. In de smederij en op de beslagplaats voorzie men zich van een hoefsmidsspecialist die het zich niet tot taak stelt in een stofjas gekleed gewichtig rond te loopen, neen duizend maal neen, maar iemand met het schootsvel voor en de mouwen omhoog welke den leerlingen b.v. verschillende hoefijzers voorsmeed of het besnijden en de verdere behandeling der hoeven demonstreert, terwijl overigens door hem op het werk der leerlingen, ook wat de tijd betreft, streng toezicht gehouden wordt. Tenslotte nog deze vraag: wie van de bevoegde autoriteiten pakt de zaak aan?

*Utrecht, 16 Dec. 1932*

*Fritz Steding.*

Met veel genoegen heb ik kennis genomen van het bovenstaande, alleen al omdat het bewijst dat de geachte schrijver gaarne mede wil werken om de opleiding der hoefsmeden te verbeteren en gaarne ook het toekomstige smedengeslacht als flinke zelfstandige menschen de wereld in ziet gaan. Het vraagstuk van deze opleiding is echter niet zoo eenvoudig tenminste wat betreft een burgerhoefsmidsschool. In ons land bestaat te Amersfoort de militaire hoefsmidsschool waar als regel gemiddeld 50 leerlingen vertoeven; deze blijven er minstens 9 maanden in opleiding en deze tijd is als regel ook wel als minimum noodig om hen dan aan het einde van den cursus een certificaat te kunnen uitreiken, waarmede men dan zeggen wil dat ze zelfstandig kunnen werken. Bij aankomst op de school zijn deze leerlingen  $\pm$  20 jaar oud en hebben zij eerst een proef moeten afleggen dat zij al eenigermate bedreven zijn in het hoefsmidsvak; is dit niet het geval dan wordt niet met hen in zee gegaan en krijgen ze een andere legerbestemming. Deze leerlingen krijgen gedurende 9 maanden lang intensief les, ze worden ingedeeld bij zeer bekwame instructeurs die hun leeren ijzers te maken, hoeven te besnijden en paarden te beslaan.

Bovendien krijgen zij theoretische lessen en lessen in teekenen in de avonduren. De militaire hoefsmidsschool is een zeer goede vakschool waar jongens met ambitie tot uitnemende hoefsmeden worden opgeleid, en waar het leger bij mobilisatie de vruchten van moet plukken. Nu vraagt de geachte inzender ook een dergelijke burgerhoefsmidsschool op te richten. Wij weten dat in Tiel een dergelijke school heeft bestaan, reeds spoedig ging kwijnen en bij gebrek aan belangstelling werd opgeheven. Wat was nu de reden hiervan? In de 1e plaats zal zulk een school veel geld kosten, het welk meest uit subsidies zal moeten worden opgebracht. Om hiervoor thans weder aan te kloppen, lijkt mij doelloos en de kans op succes nihil. Behalve dat een dure inrichting moet worden in stand gehouden, zullen de leerlingen zich persoonlijk groote offers moeten getroosten. Waar toch de praktijk leert dat bij de militaire hoefsmidsschool de minimum tijd voor opleiding op 9 maanden

moet worden gesteld, en waar men aan mag nemen, dat in de burgermaatschappij dezelfde eischen aan de vakopleiding zouden worden gesteld, daar zouden dus deze burgerleerlingen gedurende 9 maanden in huisvesting en voeding en leergeld + zakgeld moeten voorzien, hetgeen practisch erop neer zou komen dat alleen zoons van patroons een dergelijke inrichting zouden komen bezoeken. Is dit alleen de financieele zijde belicht, dan zie men de moeilijkheid van het materiaal ook eerst eens onder het oog. Wie gerandeert een voldoende aantal beslagpaarden dat een levensvoorwaarde is voor een hoefsmidsopleiding. Laat men de eigenaars behoorlijk betalen voor het beslag, dan wenschen zij niet dat hun paarden door leerlingen beslagen worden en gaat men met de prijzen de laagte in of desnoods gratis beslaan, dan wordt de onkosten rekening der smederij nog grooter. Om echter voor een behoorlijk aantal leerlingen aan een dagelijksche taak voor het practisch hoefbeslag te komen, lijkt mij tegenwoordig voor een eventueel op te richtend Hoefsmidschool wel het moeilijkste vraagpunt. De voordeelen welke aan een school verbonden zijn, komen zeer zeker ten goede aan de leerlingen, zij zijn onder voortdurend toezicht en bij goeden aanleg en bij goed vooorgaan, moeten zij wel goed volgen en is tenslotte de eindbeoordeeling niet moeilijk en zijn teleurstellingen, als zakken voor een examen, als het ware uitzonderingen. De leermeesters kennen hun leerlingen precies, zij weten wat ze waard zijn en zoo'n beoordeeling is natuurlijk van ontzagelijk meer waarde dan een beoordeeling van een enkel stuk werk in een vreemde omgeving en onder vreemde omstandigheden. Daarom moet men op een examen zooals voor het rijksdiploma voor hoefsmid, dan ook in groote mate clement zijn en dit geldt ook wat de tijd betreft welke de leerlingen voor hun werk besteedden. Zeer zeker zou het belachelijk zijn wanneer in het dagelijksche leven zelfs maar de halve tijd noodig was die vaak op het examen gebruikt wordt en men zou dan terecht van prutsers mogen spreken, doch het is nu eenmaal een feit dat men de tijden, welke de kandidaten voor hun werk op het examen gebruiken, niet naar de practische maatstaf mag berekenen. Er zijn te veel factoren welke hierop beïnvloeden en men is al heel blij wanneer men ziet dat er zelfs in een lange werktijd nog *goed* werk wordt afgeleverd, want dat is tenminste een teken dat de candidaat het kent en de veronderstelling dat hij het thuis in veel korter tijd zal doen, is dan toch zeker wel gewettigd. Om hiervoor, dus voor de vlotheid, een goede beoordeeling te krijgen, zou men de kandidaten in hun eigen omgeving aan het werk moeten zien, dit is natuurlijk een fout die aan de examens kleeft en die niet de ondervangen is. Moeten wij nu uit het door verschillende inzenders geschrevene opmaken dat de cursus opleidingen zich niet aan de praktijk der examens aanpassen? Zeer zeker staat of valt een cursus met den aan het hoofd staanden practicus en al naar mate de omstandigheden in het hoefsmidsvak moeilijker worden, zal ook veel meer van den ijver, het doorzicht en de routine van dezen leeraar gevergd worden. Doch ook van de cursussen waaraan erkend goede practici de leiding geven, ziet men wel kandidaten falen, welk falen niet terug te brengen is op bijzondere omstandigheden zooals groote nervositeit b.v. Wat is dan de reden hiervan? Volgens mijne meening moeten slechts die leerlingen toegelaten worden tot

het examen waarvan de leider en de practicus van den cursus volkomen overtuigd zijn dat zij daar een goed figuur zullen maken en moeten alle leerlingen die maar eenigszins zwak zijn, gedwongen worden om het 2e jaar van den cursus nogmaals door te maken. Men zal hiermede ten slotte de leerlingen zelf veel leed en teleurstelling besparen, al moge het op het moment zelf voor hen niet aangenaam zijn. De bestaande cursussen kunnen m.i. zeer goed aan de behoeften voldoen doch men vatte de taak als onderwijzer zeer serieus op en men zij select bij het opgeven van de candidaten voor het examen. Hierdoor wordt het percentage der geslaagden bij het examen voor het rijksdiploma hoofdzakelijk bepaald en vooral in dezen tijd, nu de opleiding moeilijk wordt doordat vele cursianen werkeloos zijn en een slechte vooropleiding hebben gehad, kan men niet veronderstellen dat alleen het volgen van een tweejaarlijkse cursus hen de bekwaamheid voldoende bij kan brengen en zal een groote strengheid, 1e bij het toelaten op den cursus, 2e bij het overgaan naar den 2en jaargang en 3e bij het toestemming verleenen om aan het examen deel te nemen, het gehalte van den cursus verhoogen en de kans op succes vergrooten.

Daar het m.i. uitgesloten is dat er eenige kans bestaat om momenteel tot het oprichten van een burgerhoefsmidschool te komen, zoo dienen we de cursussen op te voeren tot een hoog peil dat de beste waarborgen voor een goede opleiding inhoudt. Zeer gaarne zullen we een ieder in de gelegenheid stellen zijne meening omtrent het door den heer Fr. Steding geschrevene, te uiten en hopen we dat hier een opbouwende werking van zal uitgaan die de opleiding van de hoefsmeden ten goede zal komen. R e d.

*Geachte Heer Redacteur!*

De kwestie waar het bij Collega Butler om gaat is de volgende.

De hengst Certain van Lamswaarde is afkomstig uit Oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen. De fokker van dezen zeldzamen hengst heeft steeds mijn advies gevraagd, wat besnijden en later ook wat het beslag betref. Certain, hoe best overigens, had aan de voorhoeven speciale zorg noodig. Hoewel de hoeven van goede kwaliteit zijn, moesten deze geregeld in den toon zeer worden ingekort.

Bij te lange toonen en te weinig verzen was de stand in het voorbeen niet best.

Nadat Certain was verkocht aan de H. V. Zuid-Beveland is deze beslagen door den heer Butler te Biezelinghe. Door meerder paardenkenners (ook door de jury's) is opgemerkt dat Certain, wat den stand in de voorbeenen betref er niet op vooruit ging. Door meer dan één van de eigenaren is op de keuringen mijn aandacht gevraagd. Ik heb daarop geantwoord, dat ik mij daarover liever niet uitsprak.

Den heer Butler heb ik wel eens op de keuring gezien, maar hij heeft mij *nooit* over paarden of hoefbeslag gesproken.

De meeste koudbloedpaardenkenners dachten, dat, wanneer een nationale tentoonstelling zou worden gehouden, Certain de meest ernstige concurrent zou zijn voor het nationale kampioenschap.

Het zijn de slechte vruchten niet waaraan de wespen knagen. Zoo werd

in Den Bosch onder de liefhebbers gesproken, dat, wat den stand in de voorbeenen betref. Certain er niet best voorstond.

De heer van Broekhuizen te Brussel, een paardenkenner van internationale bekendheid, schreef, dat een hengst met dergelijken stand in de voorbeenen in België op een eenigszins fatsoenlijke keuring, niet bij de eerste zou worden geplaatst. Een ander oordeel dan van „Het Huisgezin”.

Zooals dat meer gebeurd worden de eigenaar(s) even voor zoo'n belangrijke keuring als de nationale is, een beetje nerveus. Misschien was ik zelf ook een beetje onder den indruk. Wij hadden ook twee driejarigen van groote waarde te presentereen (die beiden eersten zijn geworden in hun categorie).

De Voorzitter der H. V. Zuid-Beveland, de sympatieke heer Scheele uit Biezelinghe is bij mij gekomen om mijn oordeel over Certain en het beslag. Weer heb ik gezegd daar liever buiten te blijven. Hij drong echter op mijn meening aan. Toen pas heb ik gezegd, dat volgens mij, de hoeven van Certain te lang in den toon waren gelaten en daardoor de stand in de voorbeenen niet te best leek. Er is toen gesproken over opnieuw beslaan, wat ik tenslotte heb ontraden, omdat het maar enkele uren voor de keuring was.

Ja, Colléga, U had dezelfde fout gemaakt, die de heer Breukink in zijn nabetrachting „Examen Rijksdiploma” attendeert: te weinig inkorten van den toon en te weinig gebroken wanden. Een fout die bij het beslag van ons trekpaard zeer veel wordt gemaakt.

Op de najaarskeuring Nov. 11. zag ik Certain alweer en heb direct aan den heer Scheele e. a. gezegd: nu staat Uw hengst er best voor. Het beslag is nu puik in orde. Opvallend hoe de stand in de voorbeenen was verbeterd.

Nadat de hengst was voorgebracht, maakte ook de Jury dezelfde opmerking. Van den heer van Hootegem te Kruiningen vernam ik intusschen, dat Certain na de nationale tentoonstelling door een anderen hoefsmid werd beslagen.

Is hier misschien de reden te zoeken, waarom U een ingezonden stuk schrijft? (dat voor velen niet erg duidelijk zal zijn geweest). Op persoonlijkheden daarin zal ik niet ingaan.

Zooals steeds wil ik *ieder*, die daarin belang stelt, met mijne praktische ondervindingen van dienst zijn. Waar dit voor eigen prestige noodig is, wensch ik echter vrij te blijven mijn eerlijke meening te uiten.

Met dank aan de Redactie voor de plaatsing.

Hoogachtend,

H. Kerckhaert.

*Stoppeldijk*, 24 Dec. '32.

### VOORBEREIDENDE CURSUS KRING HELDEN. (L.)

(Onderstaand verslag en bijgaande photo van den voorbereidenden cursus werden ons ter plaatsing toegezonden door den onderwijzer-hoefsmid Th. Verbugt te Helden-Everlo. Voor voorzoover wij na kunnen gaan is het verslag geplaatst geweest in de Vuur-Salamander en is de photo van de Nw Venlosche Courant).

Op Zaterdag 26 Nov. werd het examen afgenomen van den voorberei-

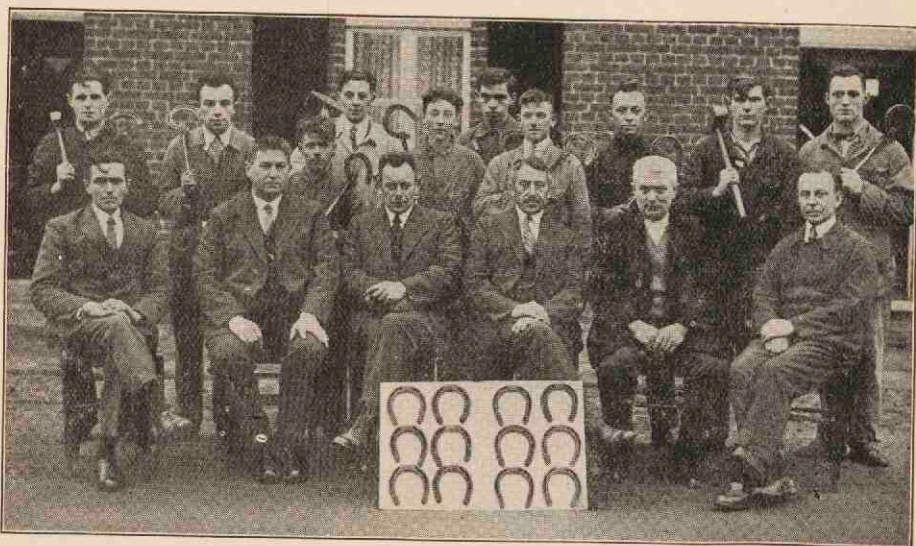
denden cursus in het maken van hoefijzers, gegeven door den onderwijzer-hoefsmid Th. Verbugt en en onder toezicht van Kring Helden.

Het aantal lessen aan de leerlingen gegeven bedroeg 12, waarvan 1 lid wegens dienstplicht en een ander wegens ziekte, maar 8 lessen gevolgd hebben.

De cursus is begonnen met 11 leerlingen, en 1 is wegens andere bezigheden halverwege blijven steken. Zodoende hebben er 10 examenen gedaan.

Door den heer Kupers werden de zoogenaamde steekproeven genomen, waarover hij wel voldaan was.

De leeraar had zoo nu en dan een kwartiertje theorie gegeven over het hoefijzer, voor- en achterhoef en de voetas.



*Van rechts naar links: Th. S. Gommans (voorz. Kring Helden), Teurlings (examinator), P. Kupers (hoofdbestuurslid R. K. S. B.), P. Bongaerts (examinator), H. Hoeben (bestuurslid Kring Helden) en Th. Verbugt (leider).*

De cursisten moesten maken 1 voor-ijzer met lip en afhelling. De commissie heeft beoordeeld het onder toezicht vervaardigde ijzer en 2 thuis gemaakte voor-ijzers. Bij het inleveren werden hun enkele vragen gesteld welke bevredigend werden beantwoord. In het algemeen genomen was van enkelen de plaatsing der nagelgaten iets te ver naar voren en kon van een paar ijzers het model iets beter geweest zijn. Ook kon men aan het bovengenoemde merken dat sommige cursisten enkele lessen verzuimd hadden.

Verder was de afwerking goed. Het hoefijzer, gemaakt op de eerste les, was een groot verschil met het thans vervaardigde.

Daarna feliciteerde de heer Kupers allen met het goede resultaat. Verder spoorde spr. de cursisten aan, dat ze den Kring Helden dankbaar moeten zijn, omdat deze hen in de gelegenheid had gesteld, dezen cursus te volgen, daar hiermede ook de grondslag is gelegd voor hun verder leven en dat zij steeds, wanneer zij een cursus volgen, hun uiterste best moeten doen.

Daarna feliciteerde de heer P. Bongers hun met den goeden uitslag en hoopte dat ze zoo op den goeden weg zullen blijven doorgaan en dat door allen het getuigschrift wel verdiend is.

Het theoretische was zeer goed en het practische goed.

Hierna bedankte de leider, de heer Th. Verbugt, de heeren Kupers en Bongers voor hun welwillendheid om naar het ver-afgelegen Helden te komen, ook namens de cursisten en hoopte voor den heer Kupers, dat het later eenmaal allen goede bondsleden zullen worden. Hierna bedankte hij de jongens voor de gezellige samenwerking en drukte hen nogmaals op het hart om toch vooral maar steeds te oefenen. Hij hoopte spoedig vergunning te krijgen om een 2-jarigen cursus te beginnen en dat degenen die dan achteruit gewerkt zijn, niet worden toegelaten tot dezen cursus.

Hiermede was het examen afgehoopen en keerden allen voldaan huiswaarts.

---

## KORTE MEDEDEELINGEN

---

— **Onderscheiding van Angeren.** Het zal aan de vrienden van den heer I. van Angeren zeker een groote voldoening geven te vernemen dat aan hem de gouden medaille van de Oranje-Nassau Orde is toegekend en namens hen allen wordt hij hiermede van harte gelukgewenscht. R e d.

— **Correspondentie.** De directie van de hoefijzerfabriek St. Eloy te Roosendaal verzocht ons mede te deelen dat zij onkundig zijn aan het voorval beschreven door den Heer P. A. Butler te Biezelinghe in het December nummer van dit blad.

— **Militaire Hoefsmidsschool te Amersfoort.** Op 22 December l.l. had het examen plaats voor den cursus voor reserve hoefsmeden. Aan G. J. Lubbers, K. van der Velde, H. Snijders, G. van den Akker, H. S. H. Bakker, F. Mulder, J. G. van Rossum en P. Beverloo kon een diploma van hoefsmid worden uitgereikt, zij werden bevorderd tot korporaal-hoefsmid en met onbepaald groot verlof naar huis gezonden.

**DE OSTA-HOEFIJZERS**  
**zijn reeds 18 jaar goed;**  
**doch thans nog verbeterd**  
**Neemt proef op de som**  
**Overtuigt U**

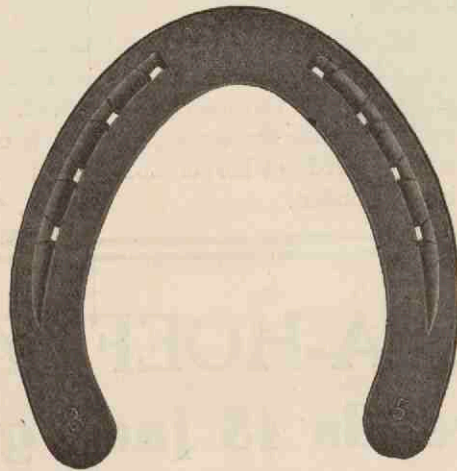


**„IMPERATOR”  
RUBBER HOEFSCHOENEN**

**B. A. LUYKX**  
Telefoon 46080

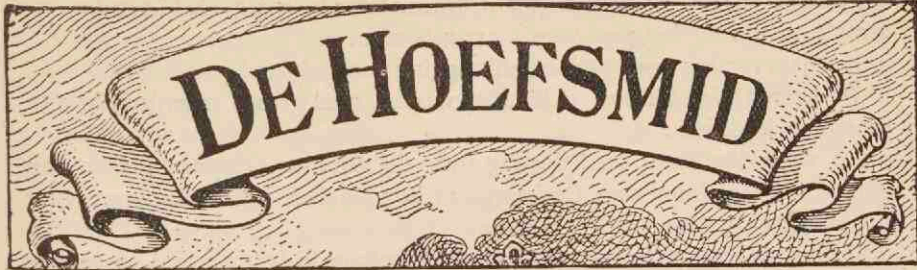
**Amsterdam**  
Hekelveld 16

**HOEFIJZERFABRIEK  
HELPMAN  
GRONINGEN**



**DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE**

dep. Zootechnisch



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

**ABONNEMENTSPRIJS**

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

**ADVERTENTIEËN**

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 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

**INHOUD:** Vergadering Vereen. van Onderwijzers. — Verbeend Hoefkraakbeen. — Mededeelingen uit de praktijk. — Ingezonden stukken. — Korte mededeelingen. — Paardenvervoer per trailer. — Advertentiën.

**KORT VERSLAG VAN DE ALGEMEENE VERGADERING DER  
VEREENIGING VAN ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG,**

gehouden te Utrecht op 28 Januari 1933.

De Voorzitter, de heer M. Ritsema, gaf na een welkomstwoord aan de leden en de heeren Oostwoud en Kupers, resp. afgevaardigden van B. S. P. N. en R. K. Smedenpatroonsbond, een overzicht van den slechten economischen toestand, waardoor ook de hoefsmiden groote nadeelen ondervinden.

Wij missen, aldus spreker, dit jaar voor het eerst de nieuw geslaagde onderwijzers. Wij hopen echter voor het volgend jaar op zooveel vooruitgang, dat de onderwijzers-cursus weer terug kan komen.

De notulen werden onveranderd vastgesteld. Bericht van verhindering was ingekomen van Prof. Dr. H. M. Kroon, Dr. R. H. J. Gallandat Huet, de heer Sijbesma, assistent bij den Rijksvoorlichtingsdienst en het lid Koerselman.

Eenige circulaire's met afbeeldingen van de nieuwe hoefzolen „Bosmans" tegen het uitschuiven werden ter beschikking van de vergadering gesteld. Deze zolen vertoonen veel overeenkomst met de reeds lang bekende hoefbuffers van Hartman.

Verder werd behandeld een ingekomen schrijven van den B. S. P. N. omtrent koe-hoefverzorging.

De voorzitter acht de in de bijgevoegde prijscourant voorgestelde methode bij zeer veel koeien onmogelijk. Het besnijden wordt reeds door veel hoefsmiden verricht. Aan te bevelen is een paar uur op den cursus aan dit onderwijs te besteden.

De heer Bruntink vindt het besnijden van koehoeven niet lastig, kan het iederen hoefsmid aanraden zich daarop toe te leggen. Meerdere aanwezigen hebben er niet veel mee op.

27. MRT. 1933

UTRECHT.

De heer Vossers stelde den heer Bruntink voor bij gelegenheid een demonstratie te geven, hetgeen wordt aangenomen.

Het jaarverslag werd onder dankzegging goedgekeurd.

De heeren Breukink en Schieman werden met groote meerderheid van stemmen herkozen.

De voorzitter deed mededeeling over de genomen stappen inzake den cursus tot Opleiding van Onderwijzers in practisch hoefbeslag, waarvoor dit jaar geen gelden zijn toegestaan.

De heer Koelman gaf in een uitvoerig betoog te kennen, dat er genoeg onderwijzers zijn en de Ver. voorloopig niet moet aandringen op wederinstelling van den cursus.

De heer Ritsema bestreed deze zienswijze. De Vereeniging die tot doel heeft het vak technisch op hooger peil te brengen, moet zeer zeker medewerken, om vergrooting van het corps te verkrijgen.

Nadat nog verschillende sprekers aan de discussies hadden deelgenomen werd het Bestuur opdracht verleend pogingen tot wederinstelling van den cursus te doen.

\*

Na de pauze waren meerdere leden van de examencommissie aanwezig.

De heer Vossers leidde het onderwerp in: „De resultaten van het hoefbeslag-onderwijs”. Spreker gaf een overzicht van de maatregelen voorheen reeds genomen, met het *doel* verbetering van het onderwijs en van de pogingen om verderen teruggang van de smeedvaardigheid, die vroeger in de werkplaats gemakkelijk werd verkregen, tegen te gaan.

Vervolgens werd het slechte examenwerk, het gezakte peil der leerlingen en de oorzaken hiervan besproken.

De fouten van het onderwijs en van het examenwerk, werden door spreker in het licht gesteld.

Ten slotte gaf spreker de middelen aan die verbetering kunnen brengen, samengevat in de volgende punten:

1ste. Gelet op de verschillende oorzaken waardoor een achteruitgang van de smeedvaardigheid is ontstaan, zal het goed zijn, de minimum leeftijd voor toelating tot het examen te brengen van 21 op 23 jaar.

Bij de Vereeniging ter Veredeling van het Ambacht zijn de leeftijden voor toelating tot het examen voor Gezel en Meester resp. 23 en 25 jaar.

Ook voor hoefsmeden lijkt mij dit juist.

2de. In overweging te nemen, of het ook gewenscht is, dat de kandidaten, nadat zij den cursus hebben afgehoopen, eerst 1 of 2 jaar practisch in het hoefbeslag werkzaam zijn, voordat zij zich aan het examen mogen onderwerpen.

Het is immers gebleken, dat een groot deel van de kandidaten zich 3- of 4-maal aan het examen moeten onderwerpen, alvorens te slagen. *Practisch* kan het dus geen bezwaar zijn. De kandidaten zijn er mede gebaat; niet alleen, dat hun onkosten er door verminderen, maar ook een niet weg te cijferen factor het *minderwaardigheidsgevoel*, wordt er door terug gedrongen.

Wij krijgen dus een bezinken van het op den cursus geleerde, meerdere

practische vaardigheid en een eerlijker beoordeeling, van de *waarde als hoefsmid* voor paard en eigenaar.

De *waarde* van het *diploma* zal er zeker door stijgen.

Na afloop van den *cursus* zou dan aan de cursisten een bewijs van deelname moeten worden afgegeven, 't welk kan dienen als toelatingsstuk voor het examen.

3de. Aan de examencommissie voorstellen: de *werktijd* voor het examenwerk vast te stellen op *de basis van de practijk* plus 50 à 60% *meer* tijd voor eventueele examenvrees, ongewone omgeving, en tijdverzuim voor de keuring. Nu heeft zij bijna steeds moeten keuren *gelegenheidswerk*, en niet he werk waarmee de smid in zijn onderhoud kan voorzien.

4de. Aan de discussie die hierop volgde werd deelgenomen door de heeren: Dr. v. d. Plank, Huitink, Schieman, Dr. Weekenstroo, Ritsema, Tangelder, Koelman en Homan.

Dr. v. d. Plank zegde dank voor de uitnoodiging en bracht hulde voor de zeer objectieve voordracht. Spreker gaf als zijn meening te kennen, dat men over minder goede resultaten niet te gauw ontmoedigd moet zijn en zal gaarne zijn medewerking verleenen, wanneer een weg tot verbetering gevonden kan worden.

De heer Huitink onderstreepte het door den inleider naar voren gebrachte lange werken. De fouten liggen bij ons en niet bij de leerlingen. Deze doen werk genoeg, zelfs te veel, in dien zin dat zij te lang op één ijzer werken. Deze methode is fout. Wanneer er geen anderen toestand komt, is er groote afbraak te wachten. Er moet volgens de praktijk gewerkt worden.

Dr. Weekenstroo acht de minder goede resultaten een uiting van de tijdsomstandigheden, waaraan weinig te doen zal zijn.

De heer Ritsema heeft op den cursus meerdere malen ondervonden, wanneer voor een, door te lang werken ongeschikt geworden ijzer, een nieuw moest worden gemaakt, het tweede ijzer, waaraan slechts zeer korten tijd kon worden besteed, dit veel beter was dan het eerst gemaakte. Spreker zegt: op ons rust de taak te beginnen de leerlingen in minder tijd te leeren werken. Ook is spreker het met den heer Vossers eens, dat de leeftijd voor toelating tot het examen beter op 23 jaar kon worden gesteld. Momenteel kunnen op 21 jaar geen alleszins bekwame hoefsmiden worden afgeleverd.

De vergadering gaf aan het Bestuur opdracht met de examencommissie het naar voren gebrachte te bespreken.

Aan de leden zullen binnenkort meer uitvoerige notulen worden toegezonden.

H. Vossers, Secret.

---

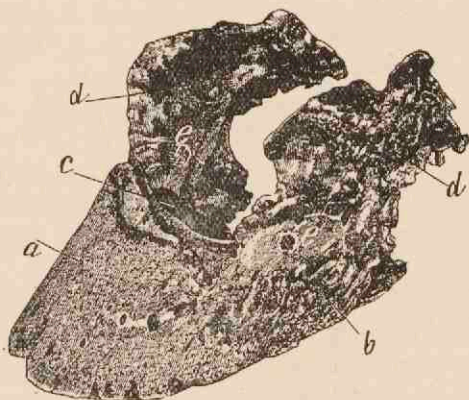
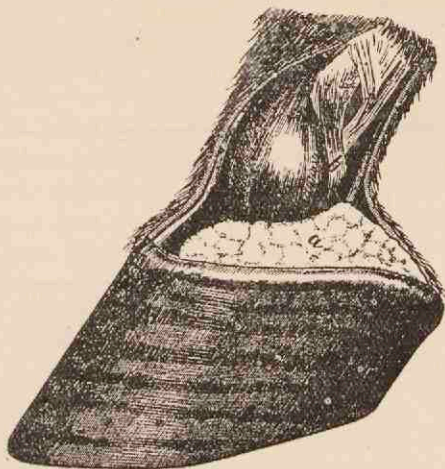
## VERBEEND HOEFKRAAKBEEN.

Waar de geachte schrijver over dit onderwerp in de vorige aflevering ook <sup>7</sup>anderer zienswijzen over dit onderwerp vraagt, wil ik gaarne mijne opinie hieromtrent mededeelen.

Ook mij zijn voorbeelden bekend dat paarden met verbeende hoefkraakbeenderen zonder stoornis dienst deden op een beslag met gutta percha-

zolen; dit beslag werd dan echter voorgeschreven omdat het, ongeacht de verbeening, voor andere hoefgebreken noodig werd geoordeeld. Zoo kan ik mij ook indenken dat evenzoo in bepaalde gevallen bij een verbeend hoefkraakbeen een balkijzer gebruikt wordt en wanneer men dan daarbij den verzenwand van de verbeende hoefhelft vrij van-dracht legt, zal daar niet gauw kneuzing optreden en kan het balkijzer ook om andere redenen dan het verbeende hoefkraakbeen, hier nuttig werken. Om echter *uitsluitend* voor een *verbeend* hoefkraakbeen een zoolbeslag of een balkijzer voor te schrijven, lijkt mij minder gewenscht daar door het hoefmechanisme hetwelk deze beide beslagen bevorderen, toch ook vanzelfsprekend een meerdere weefselspanning in de achterste hoefhelft zal optreden, die niet in alle gevallen straffeloos verdragen zal worden. De oude beproefde beslagmethode met een verbreed steunvlak aan de verbeende kant blijft m.i. toch te verkiezen, waarbij indien de wijze van dienst doen het mocht noodig achten, nog een schokbrekend element kan worden aangebracht in den vorm van een lederen of gummirand tusschen draagrand en ijzer. Hierbij kan dan al of niet, al naar de omstandigheden dit wenschelijk doen voorkomen, de ingetrokken verzenwand dun geraspt worden, de straal flink besneden en een zijlip aan den verbreedden ijzertak worden aangebracht. Dr. W. zegt zeer terecht dat afwijkende standen en lichaamsbouw op het lijden kunnen beïnvloeden; ik zou hier de aandacht willen vestigen op den toontredersstand welke veel gezien wordt bij het koudbloedpaard, dus bij het paard van het zware ras, waarbij het gebrek veel voorkomt (zie 3e regel van onderen). Bij den toontredersstand wordt de buitenhoefhelft het meest belast; dit, alsmede de maaierende gang welke deze stand meebrengt en het groote lichaamsgewicht van deze zware klasse van paarden, zou men als een veronderstelling kunnen aannemen voor het zoo veelvuldig eerst aan verbeening gaan lijden van het buitens hoefkraakbeen. Het is mijn overtuiging dat het gebrek percentagegewijveel meer voorkomt bij paarden van Belgisch ras dan bij onze echte inlanders. Ons inlandsche paard heeft helaas geen goede reputatie wat betreft de qualiteit van zijn hoeven en de door Dr. W. geschetste plathoeven komen daarbij o.a. veel voor. Deze hoef is misschien wel van huis uit physiologisch te noemen voor ons paard, d.w.z. in lage streken met drassigen bodem heeft het paard een groot ondersteuningsvlak noodig. Waar het paard met deze hoeven behebt echter ook dienst moet verrichten op harde wegen, komen de gebreken hiervan eerder tot uiting en elke hoefsmid weet bij ondervinding welk een moeilijk beslag een groote platvoet met ondergeschoven verzenen meebrengt. Mochten nu bij zulk een hoef de kraakbeenderen verbeend zijn, dan kan ik mij heel goed indenken dat een balkijzer met lederen zool waarbij dus de geheele hoornzool beschut wordt en door het vrijleggen van de ondergeschoven verzenen deze van dracht ontheven worden, doelmatig kan werken. Niet vaak heb ik echter bij dergelijke hoeven verbeeningen waargenomen en zag ik deze veel meer ontstaan bij hooge stijle hoeven, de z.g. blokhoeven, zooals we die bij Belg en Zeeuw meer kennen. Werken deze paarden op geplaveide straten voor zware lasten, dan zal er vooral bij afwijkende beenstanden veel gevergd worden van de wefels in den hoef en door het voortdurende schokken, bevorderd door harden bodem en

groot lichaamsgewicht, is een ontsteking in den hoef, welke aanleiding geeft tot het veranderen van het kraakbeen in been, alleszins aanneembaar. De verbeening begint steeds aan de takken van het hoefbeen en dit is m.i. wel een bewijs voor de stelling van Dr. W. dat een ontsteking van het hoefbeen



*Boven: Linker voorhoef buitenvlakte. De huid is gedeeltelijk verwijderd om het hoefkraakbeen te doen zien dat over den kroonrand heensteekt. a. hoefkraakbeen; b. hoefkraakbeen kootbeenband.*

*Beneden: Hoefbeen met verbeende hoefkraakbeenderen. a. hoefbeen; b. hoefbeenstak waaraan de verbeening in den regel begint; c. gewrichtsvlakte van het hoefbeen; d. en e. verbeende hoefkraakbeenderen.*

en dus ook van de hoefbeenstakken primair is en dat door deze ontsteking het rondom den hoefbeenstak aanwezige hoefkraakbeen mee gaat lijden, het kraakbeenweefsel de elasticiteit gaat verliezen en een beenachtige consistentie aanneemt. Kunnen wij het lijden niet genezen, wij kunnen wel trachten het te voorkomen en behalve in de teeltkeus, waarbij wij dus geen gebruik zullen mogen maken van met verbeening behebt zijnde

paarden, kunnen wij de jonge paarden die pas gaan werken, een zeer oordeelkundig hoefbeslag geven en moeten deze in de steden dienst verrichten, ze van den beginne af beslaan met gutta percha zolen. G. H.

*Naschrift.*

Lungwitz geeft in zijn bekend leerboek over het desbetreffende onderwerp de volgende statistische opgave van 1251 door hem op verbeening onderzochte paarden.

	Aantal onderzochte paarden	Aantal met verb. hoefkrb.	Percentage	
werkpaarden hoofdzakelijk van Belgisch ras . . . . .	98	68	69 $\frac{1}{2}$	uitsluitend dienstdoende op harde wegen
trekpaarden hoofdzakelijk van Deensch ras . . . . .	120	25	21	id.
zwaar slag rijpaarden . . . . .	388	36	9	dienstdoende op zwaren, gedeeltel. harden boden
id. . . . .	132	—	—	dienst op lichten (zand)-bodem
licht soort rijpaarden . . . . .	133	8	6	dienst op lichten bodem
rijpaarden van verschillende taille . . . . .	140	3	2	id.
artillerie-paarden . . . . .	200	1	1 $\frac{1}{2}$	dienst op lichten en niet te zwaren bodem
officierspaarden van zwaar slag . . . . .	40	3	7 $\frac{1}{2}$	dienst op harden en zachten bodem
	1251	144	11 $\frac{1}{2}$	

Hij geeft hierbij de volgende conclusies:

1. De verbeening komt hoofdzakelijk voor bij koudbloedpaarden.
2. De voorhoeven lijden er meer aan dan de achterhoeven
3. De verbeening komt meer links voor dan rechts.
4. De buitenhoefkraakbeenderen verbeenen opvallend meer dan die aan de binnenzijde.
5. De verbeening treedt reeds in de jeugd op en gewoonlijk wanneer de paarden beginnen te werken.
6. Veredelde rassen lijden er zeldzaam aan.
7. Zwaar lichaamsgewicht en gebruik op harden bodem werken verbeening in de hand.

### MEDEDEELINGEN UIT DE PRAKTIJK.

Naar aanleiding van de diverse artikelen, geschreven in „De Hoefsmid”, over **zijbeen**, kan ik niet nalaten het volgende onder de aandacht van de lezers van ons vakblad te brengen.

Het betreft een paard, zwaar „Geldersch” ras, met flinke groote ruime niet geheele volvoeten, toebehoorend aan een wasscherij. Het paard verricht dagelijks zijn diensten in de stad en éénmaal per week gaat het naar Zutfen ( $\pm 15$  K.M.), ook daar steeds aantrekken en stilhouden, weer terug in geregelden draf met een goede vracht.

Het paard was steeds links vóór een weinig kreupel en was voor dat euvel bij verschillende smeden, ook buiten de plaats, in behandeling geweest, echter zonder resultaat.

Toen ik in 1916 het hoefsmids-diploma van de Geld.-Overijselsche Maatschappij van Landbouw verworven had, kwam de voerman van bedoeld paard mij over dit euvel spreken. Wij kwamen overeen, dat ik mijn . . . kennis zou beproeven, hoewel ik-zelf weinig hoop op succes had. Ik verzocht hem, dat hij niet met de eerste mislukking teleurgesteld moest wezen, maar dat met verschillende proeven misschien wat te bereiken was.

Het paard kwam iedere 3 weken op beslag, zoodat er betrekkelijk spoedig iets waar te nemen viel.

We begonnen met allerlei tusschenlegsels, al of niet met verbrede takken, doch alles zonder resultaat.

Ten slotte, tegen alle regels in, heb ik een balkijzer ondergelegd met directe dracht op de straal en de verzenen eenige millimeters vrij. Het resultaat was: absoluut rad. Ten laatste heb ik de takken van het balkijzer pantoffel gesmeed, waarna ik na ieder beslag kon meten, dat de achterste hoefhelft ruimer werd.

Later heb ik voor proefneming eens een leeren rand tusschen gelegd, maar direct hierna liep het paard weer gevoelig. Daar ben ik dus direct van teruggekomen.

Wat er nu eigenlijk in den hoef niet in orde was weet ik niet. Maar zeker is dat de beide kraakbeenderen verbeend waren en met bovenbedoeld beslag is het paard nooit meer kreupel geweest en heeft het nog lang zijn diensten gedaan.

*Lochem.*

C. L a n g e l e r.

## INGEZONDEN STUKKEN

### EEN BURGERHOEFSMIDSCHOOL.

In de Januari-aflevering ontmoette ondergeteekende over bovenstaand onderwerp een stukje van den heer Fritz Steding, gevolgd door een onderschrift van de Redactie, waarop ik gaarne van antwoord wilde dienen.

De uitingen van den heer Steding, die mij als een volbloed hoefsmid bekend is, kan ik mij zeer best indenken, doch Z.Ed.'s illusie van een burgerhoefsmidschool zal zeer zeker wel bij de vrome wenschen blijven, daar eene uitbreiding van onderwijsinrichtingen in deze omstandigheden beslist is uitgesloten. Hoofdzaak is om te trachten te behouden, hetgeen wat wij



thans hebben en eveneens trachten wijzigingen in de exameneischen te brengen, welke de opleiding van de hoefsmeden ten goede zal komen.

Ondergeteekende wil hieromtrent zijn persoonlijke meening naar voren brengen en ben er van overtuigd, dat de heer Steding hier eveneens wel mede accoord zal gaan.

De volgende wijzigingen zou ik wenschelijk achten:

1e. Uitbreiding van het aantal lessen; 2e. De leeftijd tot deelneming aan het examen inplaats van op 21 op *minstens* 23 jaar te stellen; 3e. vaststellen van tijdsduur binnen welken tijd bij het examen moet worden gewerkt; 4e. tijdens het examen, de candidaten ieder 1 paar voren en 1 paar achterijzers te laten maken en wel zooals in de practijk ieder ijzer in 2 hitten; 5e. voor het eventueel te maken modelijzer eveneens het aantal hitten vast te leggen, welke daar aan mogen worden besteed, tevens een tijdsduur; 6e. het gebruiken van machinale ijzers voor examenwerk uit te schakelen. Wanneer deze wijzigingen zouden worden aangebracht zou dit zeker leiden tot heil van de jonge hoefsmeden niet alleen, doch ook tot meer succes bij de uitslagen van de examens en voor het hoefbeslag in het algemeen.

Deze wijzigingen zijn noodzakelijk omdat de vak kennis bij jonge smeden van thans bij die van voorheen ver ten achter staat en vooral wat betreft het zelf maken van hoefijzers, hetgeen volgens mijn inzicht een wrange vrucht is van de ingevoerde 8 uren dag en zijn gevolgen.

Voor al examenwerk eischen, zoo onder den hamer weg zonder dat verderfelijke gepruts op een mooie afhelling enz., waardoor zoovele candidaten zijn gezakt en zooveel geld nutteloos is weggegaan.

Juist het ijzers maken in 2 hitten geeft routine en uit dergelijk werk kan men in één opslag den vakman kennen en brengt tevens met zich mede dat het werk in den vervolge vlugger en zelfs beter zal worden afgeleverd.

Tot zoover hetgeen ik naar aanleiding van het geschrevene door den heer Steding naar voren wilde brengen.

Vervolgens wilde ik nog even op komen tegen een zinsnede voorkomende in het onderschrift van de Redactie en wel die staat op Blz. 11 op de achtste regel van onder en die luidt: „*Zeer zeker* staat of valt een cursus met den aan het hoofd staanden *practicus*”. De uiting in deze weggelegd is volgens mijn bescheiden meening wel wat onvoorzichtig uitgedrukt. Deze pertinente uiting welke men van een redactie als deze niet zou verwachten houdt toch een zekere beschuldiging in.

Het is al weer de *practicus* die het hier gedaan heeft bij deze Redactie, die bepaald door een bijzondere bril ziet, daar in hetzelfde onderschrift tegenstrijdige uitingen tegen Z.Ed.'s eigen inzicht voorkomen.

Jammer, dubbel jammer is het dat Z.Ed. niet aanwezig was op de op 28 Januari l.l. gehouden vergadering van Onderwijzers in practisch hoefbeslag, daar toch kwamen herhaalde malen naar voren de ware oorzaken van het maar matige succes der cursussen en kwam het *tégendeel* van Uw pertinente bewering echter steeds tot uiting: Daar waren sprekers aan het woord, die blijk gaven een ruime opvatting te hebben en de zaak waar het om gaat van alle kanten niet alleen te kennen, maar ook te bezien en zoo ook tot uiting brachten en mij de vaste overtuiging gaven, dat wij practische

hoefsmeden van *die* personen waren en veelzijdigen steun in de toekomst zullen ondervinden en dergelijke uitingen niet zullen bezigen.

Dankzeggend voor de verleende plaatsruimte, Hoogachtend,  
 Alkmaar, 3 Febr. 1933. Th. A. Koelman.

De heer K. kapittelt mij en beschuldigt mij van een onvoorzichtige uiting, die hij van een redactie niet zou verwachten en die toch volgens hem een beschuldiging inhoudt.

De gewraakte uiting luidde: „zeer zeker staat of valt een cursus met den aan het hoofd staanden practicus”. Het is geheel mijne bedoeling geweest om hier te doen uitkomen, dat de aan het hoofd van den cursus staanden practicus zijn taak serieus moet opvatten en dat hij zich hieraan geheel moet geven, zijn tijd, zijn persoon, zijn ambitie, zijn kennis. Dan alleen kan men in de tegenwoordige tijden, waar de leerlingen niet meer op hetzelfde peil staan als vroeger, nog verwachten resultaten van zijn werk te zien. Ter illustratie een voorbeeld: de heer K. zal mij toch zeker wel toe willen geven dat b.v. *een cursus waarop de leerlingen niet in de gelegenheid zijn om paarden te beslaan, niet den naam van cursus verdient* en dat de leidende practicus, wanneer hij geen kans ziet om paarden voor het beslag op de cursussen te krijgen, beter een voorstel kan doen om den cursus te schorsen dan om zijn leerlingen na afloop van zoo'n cursus aan een examen te doen deelnemen. Dit is een voorbeeld dat duidelijk illustreert, welke groote belangen bij een cursus aan den practicus zijn toevertrouwd. Nu weet ik wel, dat de leider van een dergelijken cursus hier ook verre van vrij uit gaat, daar toch verwacht moet worden, dat hij niet alleen de theoretische lessen geeft, doch ook belang stelt in de practische en als zoodanig al heel spoedig zou bemerken, dat een dergelijke cursus niet aan billijke eischen voldoet. Ook de commissie van toezicht, zoo deze bestaat, zou een zoodanigen toestand nooit mogen tolereeren, doch de practicus die op zoo'n manier een cursus geeft en aldus opgeleide leerlingen aan het examen overlevert, is volgens mij de hoofdschuldige en deugt niet voor zijn taak. Ik blijf bij mijn gezegde, dat een cursus staat of valt met den aan het hoofd van den cursus staanden practicus, want bij dezen ligt het zwaartepunt van den cursus; van hem moeten de leerlingen smeden, besnijden, passen en beslaan leeren en van zijn kennis, ambitie en doorzicht moeten zij het daarbij in de 1e plaats hebben. Ik veronderstel dan ook, dat er wel geen enkel vakman zal zijn, die dit niet onderschrijven zal. Het overige door den heer K. vermelde is te vaag om hierop verder in te gaan.

Red,

---

## KORTE MEDEDEELINGEN

---

— Examen-Rijksdiploma hoefsmid. De voorjaarsexamens zullen plaats vinden in de maanden April en Mei en dient schriftelijke aanmelding daarvoor te geschieden vóór 15 Maart a.s. bij den secretaris der examencommissie, den heer Dr. R. H. J. Gallandat Huet te 's-Gravenhage. Voor nadere bijzonderheden verwijzen wij gaarne naar de advertentie in deze aflevering.



#### COWBOYS IN ACTIE

*Ofschoon hier dus meer horse-, dan cowboy, blijft hun nu eenmaal die naam eigen in het vak, welke dieren ze dan ook te hoeden hebben. Hier is het een koppel paarden uit eene onlangs in Nevada saamgedreven troep van meer dan duizend stuks, en op weg naar Hayward in California. Ze zijn bestemd zoowel voor privaat gebruik als voor de bereden wapens, en worden afgericht op de boerderij van J. H. Rowell in Dublin Canyon, in California.*

In de Januari-aflevering van „**De Belgische Hoefsmid**” komt een oproeping voor om tegenwoordig te zijn bij de inhuldiging der lokalen van de *Nieuwe Staatspraktische Hoefsmederij*, Léon Dalacroixstraat 2d, Brussel, op Zondag 12 Februari 1933. Wij ontleenen hieraan, dat momenteel in België een twintigtal voorbereidende leergangen bestaan onder leiding van een doctor in de Veeartsenijkunde, bijgestaan door een gediplomeerde meester-hoefsmid. De leerlingen, die met goed gevolg het eindexamen afleggen, kunnen zich laten inschrijven om de lessen der Middenschool te Brussel te volgen, waar de leergangen twee jaar duren. Gedurende het eerste jaar leert men vooreerst goed gereedschap vervaardigen en hoefijzers smeden; het tweede jaar bedraagt de toepassing van gewoon, verbeterd en ziektekundig beslag, bij paarden. De leerlingen, die op het examen genoegzaam punten bekomen, verkrijgen het diploma van Meester-hoefsmid, dat voor den eigenaar van paarden een verzekering van oprechte bekwaamheid is.

Wij wenschen de nieuwe inrichting onder zijn beproefde en bekwame leiding een nieuwe periode van grooten bloei toe en wij wekken de Nederlandsche hoefsmiden op om bij een eventueel bezoek aan Brussel deze nieuwe inrichting te gaan zien, veronderstellende, dat de Belgische collega's hun gaarne in de gelegenheid willen stellen van nabij kennis te maken met hun nieuwe instituut.

R e d.

— **Het paard als trekkracht en middel van vervoer.** In de *L(ive) S(tock) J(ournal)* lezen we dat meerdere feiten van den allerlaatsten tijd uit verschillende deelen van de wereld er op wijzen, dat het paard als trekkracht terugkeert. In Australië brengen dieren welke tevoren voor 10 pond te koop waren, thans 30 en 40 pond op. De betere klasse werkpaarden wordt verkocht voor 60 tot 70 pond. De schaarschte aan benzine in Chili is ook een reden, dat meer van paardentractie wordt gebruik gemaakt. Groote vervoermaatschappijen hebben opnieuw tot paardentractie besloten. In Argentinië was een jaarlijksche groote veiling van paarden waar meer dan 1000 belangstellenden en belanghebbenden bijeen waren uit alle districten en zelfs uit Indië. De bedongen prijzen (gemiddeld 14 pond) waren goed en belangrijk hooger dan vorige jaren. Meer en meer dringt door, dat het paard over korten afstand absoluut oeconomischer is dan de auto-tractie.

(u. „*Ons Paard*”)

---

### PAARDENVERVOER PER TRAILER.

„*Sonneur*” (Mr. Jos. J. A. Gilissen), die veel aan jachtritten deelneemt in binnen- en buitenland en voor het vervoer der paarden een trailer achter z'n auto spant, deelt zijn ervaring hierover in „*Ons Paard*” mede:

„Naar aanleiding van eenige door lezers tot haar gerichte vragen verzoekt de redactie ons te dezzer plaatse nog eens enkele mededeelingen te doen omtrent bovengenoemd onderwerp. De redën van deze te beurt vallende eer

ligt vermoedelijk wel in het feit, dat wij — zoover ons tenminste bekend — hier te lande op bedoeld gebied een pioniers-rol gespeeld hebben — een drietal jaren geleden immers, na kennismaking met deze simpele en goedkoope methode van vervoer in Engeland en België, waagden ook wij er ons aan en reden kort daarop met de eerste Nederlandsche paarden-trailer langs 's Heeren wegen.

Reeds in die dagen hebben wij in dit blad een korte uiteenzetting van onze ondervindingen gegeven — ondervindingen, die na in den beginne vaak niet onbedenklijk te zijn geweest, tenslotte, dank zij het kordate doorzetten van den Hollandschen constructeur, den heer S. T r a p m a n te Ouderrijn bij Utrecht, in steeds sneller-stijgende lijn op het epitheton „aangenaam” aanspraak maakten. Thans zijn wij enkele jaren verder, duizenden kilometers heeft onze trailer in dien tijd in binnen- en buitenland afgelegd en wij durven volmondig verklaren, dat deze stijgende lijn geen enkele benedenwaartsche curve getoond heeft!

Geen week immers is sindsdien in het jachtseizoen voorbijgegaan of het vehikel verliet in den vroegen morgen zijn bergplaats om bezet met één of twee paarden en vaak nog een zes koppel honden de reis naar een soms verren uithoek te ondernemen. En steeds weer stonden de brave viervoeters den zelfden avond, slechts enkele uren nadat het eindsignaal van de jacht geklonken had, in hun eigen warme box, met aandacht verdiept in een smakelijk slobber en „none the worse” na hun sportieven dag en vaak lange reis.

Hoeveel, om de — in deze dagen wel zeer voorname! — oeconomische zijde van het vraagstuk het eerst te behandelen, ons dit heeft uitgespaard, is niet zoo één-twee-drie te zeggen, doch naar wij gelooven wel minstens . . . de prijs van een trailer! Men zie slechts de zeer globale becijfering: benzineverbruik van een als tractor gebezigde Ford-Sedan 1 L. per  $\pm$  6 K.M.; onderhoudskosten trailer maximaal enkele guldens voor inwendige beschadiging (aan de zware banden is na deze jaren het gebruik nauwelijks te bespeuren); wegenbelasting / 18 p. j. — voilà tout. Neemt men hier tegenover in aanmerking, dat men bij trein-vervoer één dag voor de heen- en één voor de terug-reis noodig heeft en men dus twee nachten logies voor paard en groom heeft te betalen behalve de wagon plus reisbegeleider, dan is het wel zeer duidelijk dat de wanhopende suggestie „de spoorweg *uu* vervoerweg!” voor den paardenman niet zonder bedenking is. Wij zouden zoo zeggen, dat, indien bij spoorvervoer met gemiddelde kosten voor een jacht- of wedstrijddag van / 50 gerekend wordt, dit bij gebruik van een eigen trailer circa een tiende gedeelte bedraagt! Van de veronderstelling dan uitgaande, dat men de als tractor dienstdoende personen-auto toch reeds uit andere hoofde aanhoudt.

Nu is, sinds de ijzeren weg door de benzinemotor in verdrukking is gekomen, ook het paarden-vervoer per eerstgenoemde gelegenheid vermoedelijk wel zeer verminderd en doen thans ook hier de vrachtauto's van velerlei pluimage meer en meer opgeld. In zooverre deze de bezwaren van treintransport als daar zijn: lang tevoren bestellen van wagon, slechtpassende vertrek-uren, eindeloos rangeeren, onmogelijke in- en uitlaadplaatsen, langen duur der reis, etcetera opheffen, galopeeren zij met de trailer natuurlijk

gelijk op, doch hierna wordt o. i. zienderoogen terrein verloren. Voor een particulier toch is zoowel het aanschaffen als het exploiteeren van een complete, speciale paarden-auto wel een zeer kostbare geschiedenis — onderhoud, dure wegenbelasting, afschrijving en wat dies meer zij maken de kosten indien per kilometer uitgerekend, vermoedelijk niet gering. En in de meeste gevallen zal men dus liever tot van keer tot keer huren overgaan, hetgeen, zeker indien men dit met vrienden en kennissen kan combineeren natuurlijk veel voordeliger uitkomt. Maar dan nóg zijn de bezwaren niet alle opgeheven. De waarlijk behoorlijk-ingerichte vehikels niet te na gesproken wordt door heeren verhuurders een voertuig gauw goed genoeg geacht voor transport van paarden „en ander vee” en men ziet maar al te dikwijls akelig-hooge, slecht-gebalanceerde camions, waarbij het inladen alleen al met 100% risico gepaard gaat. Zoo herinneren wij ons ook, hoe in 't vorig seizoen na een jacht in het Zuiden des lands een zestal flink-bezweete paarden op een geheel open, gammele Chevrolet wegrammelden . . .

Neen, voor iedereen, die veel met zijn viervoeters op en neer trekt en tóch over een eigen auto beschikken moet, blijft o. i. daarom *het* ideaal een eigen trailer, zooals de Nederlandsche industrie die thans goed en goedkoop levert, Van Nederlandsch fabrikaat — en niet enkel zeggen wij dit als voor dezen tijd passende leus. Men heeft immers rekening te houden met de verschillende bepalingen, die onze motor- en rijwielwet omtrent aanhangwagens bevat en bij betrekken uit het buitenland loopt men groote kans een voertuig te krijgen, dat op vele punten hiermede in conflict is. En wat wij van thans verschillende hier te lande geïmporteerde trailers zagen, bracht ons de overtuiging bij, dat de deugdelijkheid van ons betaalmiddel wel degelijk in het verkregen product tot uiting komt — het stabiliseeren van franc of mark heeft blijkbaar nog geen stabilisatie van de paardenwagen ten gevolge . . .

Hij, die tot aanschaffing overgaat, zal trouwens goed doen zich tot een firma te wenden, die op dit gebied reeds ondervinding gehad heeft. Wij zelf en onze constructeurs hebben het leergeld betaald en het eerste resultaat van ons pogen week waarlijk wel zéér af van het bijkans volmaakte, rustigrijdende, goed-gebalanceerde product, dat tenslotte ons eigendom werd en waarin men van schokken of zijdelingsche beweging minder voelt dan wanneer men in de auto zelve rijdt.

Tot wien men zich overigens wendt, men zal wijs handelen door bij den bouw op de volgende punten voornamelijk te letten:

1. **Lage constructie**, voornamelijk te bereiken doordat de veeren onder de as worden geplaatst. Deze heeft niet alleen tengevolge, dat in- en uitladen veel minder bezwaarlijk is, doch door het lager plaatsen van het zwaartepunt rijdt de wagen ook aanmerkelijk rustiger.

2. **Stevig en min of meer stugwerkend systeem van koppelen**. Hierdoor wordt het z.g. „zwiepen” voorkomen.

3. **Stevige doch niet te zware constructie**. Zonder aan de soliditeit te kort te doen, is het aldus mogelijk het ledig gewicht *onder* de 1200 K.G. te houden, waardoor men in de wegenbelastingklasse valt van *f* 18 p. j. Bij hooger gewicht stijgt deze terstond tot boven de *f* 60.

4. Plaats van het paard moet eng genomen worden. Hierdoor wordt hinderlijke gewichtsverplaatsing tijdens het rijden uitgesloten, terwijl de kans op beschadiging van het dier bij een plotselinge, onverwachte beweging tevens verminderd wordt. (Wanden goed watteren!). Door een en ander wordt tegelijkertijd de wagen niet te breed, zoodat de wielen geheel aan de buitenzijde kunnen blijven en men van binnen geen wielkuipen noodig heeft — iets wat beter vermeden kan worden.

5. Goede niet tochtende ventilatie. Bij vervoer van twee paarden in een dergelijke beperkte ruimte wordt de temperatuur gauw benauwd en is het noodzakelijk, dat voldoende frissche lucht wordt toegevoerd, zonder daarbij kans op kouvatten te loopen.

Wanneer deze punten in het oog worden gehouden kan de verdere uitvoering gevoegelijk aan smaak en beurs van eigenaar en bouwer worden overgelaten. Rest slechts de juiste **balanceering** . . . doch dit is nu juist het geheim van den smid! Kies dus een edel-smid."

---

## ADVERTENTIE

---

**DE**

**OSTA-HOEFLIJZERS**

**zijn reeds 18 jaar goed;**

**doch thans nog verbeterd**

**Neemt proef op de som**

**Overtuigt U**

# „Rijksdiploma als Hoefsmid”

## HET VOORJAARSEXAMEN 1933

zal gehouden worden in de maanden APRIL en MEI. Schriftelijke aanmelding vóór 15 Maart a.s. aan den Secretaris der examencommissie, Dr. R. H. J. Gallandat Huet, Danckertstraat 11 te 's-Gravenhage, onder overlegging van een bewijs dat een tweejarige hoefbeslagcursus is gevolgd, of voor 1 Juli 1919 een diploma als hoefsmid is behaald en nauwkeurige opgave van den leeftijd. Aan de Leiders van Cursussen wordt beleeft verzocht opgave te willen doen van namen, voornamen, adressen en leeftijden 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.

Aan hen, die reeds eerder aan het examen deelnamen wordt verzocht op te geven wanneer zij dit examen deden en aan welken cursus zij zijn opgeleid.

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.

---

# „PAARDRIJDEN”

LEIDDRAAD VOOR  
AMATEUR-RUITERS

DOOR

J. EBBINK

Directeur der Manege te Leiden

Prijs f 1.50

Fr. per post f 1.60

Verkrijgbaar door tusschenkomst boekh. en bij de N. V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij Wagenstraat 70 — Den Haag — Postgiro 14908

---

## ONS PAARD

Geïllustreerd weekblad gewijd aan Paardenfokkerij, Paardenkennis, Rijkunst, Gezondheidsleer, Draf- en Rensport, Hoefbeslag, Tuigenkennis enz.

Officieel Orgaan van Onderscheidene Instellingen op Paardengebied

Redactie en Administratie:

TELEFOON 117500\* - WAGENSTRAAT 70 - DEN HAAG

Abonnement: f 3.35 per halfjaar; f 6.70 per jaar; buitenland f 7.60 per jaar  
Advertentiën: 1-6 regels f 2.—, elke regel daarboven 25 cent

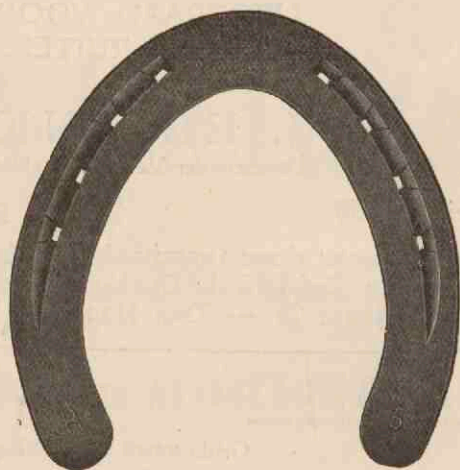


„IMPERATOR”  
RUBBER HOEFSCHOENEN

B. A. LUYKX  
Telefoon 46080

Amsterdam  
Hekelveld 16

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE

# 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.—

## ADVERTENTIEËN

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 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

**INHOUD:** In memoriam Prof. Dr. H. M. Kroon. — Vereen. van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag. — Heeft een paard twee hoefzolen? — Uitreiking zilveren medaille. — Opening nieuwe Hoefsmidschool te Brussel. — Cursus in hoefbeslag te Lochem. — Cursus in hoefbeslag te Arnhem. — Korte mededeelingen. — Adv.

## IN MEMORIAM PROF. DR. H. M. KROON.



BIBLIOTHEEK DER  
RIJKSUNIVERSITEIT

18. MRT. 1933

In de eerste plaats voor een ieder die zelf het hoefsmidsvak uitoefent, doch ook voor hem die met belangstelling het lief en leed van den hoefsmid volgt, zal het plotseling verscheiden van prof. Dr. H. M. Kroon als een zeer zware slag aan gevoeld worden. Reeds vanaf zijn eerste praktijkjaren als veearts te Deventer, zag hij het groote belang in van goed geschoolde hoefsmeden en begon hij de aandacht van autoriteiten hierop te vestigen en gaf de middelen aan om tot een goede opleiding van hoefsmeden te komen.

Hij zelf nam ook al dadelijk een actief aandeel in de opleiding en talrijk zijn dan ook de cursussen in hoefbeslag geweest, waarvan hij de leiding op zich nam en de theoretische lessen verzorgde.

De Geld. Overijsselsche Mij v. Ldbouw, waaronder Deventer ressorteerde, zag zeer terecht in, dat het vormen van goede hoefsmeden slechts een voordeel kon brengen aan de landbouwers en steunde deze cursussen dan ook met volle kracht. In deze praktijkjaren te Deventer gaf Kroon echter niet alleen cursussen in Hoefbeslag, doch ook in paarden- en veekennis, en werden ook zeer vele landbouwlezingen door hem gehouden waarbij hij met zijn prettige vlotte spreektrant vele onderwerpen op veeteeltkundig en veterinair hygiënisch gebied populair behandelde.

In 1915 aangezocht om leeraar te worden aan de toenmalige Rijks-Veeartsenijsschool te Utrecht, nam hij de benoeming aan, promoveerde spoedig daarop tot doctor in de Veeartsenijkunde aan de Universiteit te Bern, en werd vervolgens in 1918 hoogleeraar aan de Veeartsenijkundige Hoogeschool en daarna hoogleeraar aan de Utrechtsche Universiteit bij de Veeartsenijkundige faculteit, bij welke laatste gelegenheid hem een hooge koninklijke onderscheiding te beurt viel n.l. de benoeming tot Ridder in den Ned. Leeuw.

Eerst bij zijn komst te Utrecht kon hij zijn bekwaamheden en werkkraft geheel gaan ontplooiën en naast den hem opgedragen taak als docent in eenige veeartsenijkundige wetenschappen, bleef hij zich bijzonder interesseeren voor alles wat het hoefbeslag betrof.

De cursussen in hoefbeslag werden reeds toen over het geheele land verspreid gehouden en aangezien dit cursusonderwijs steeds toenam, deed zich de behoefte meer en meer gevoelen aan geschoolde praktische onderwijskrachten. Het was nu op initiatief van Kroon, dat in het Instituut voor Hoefkunde te Utrecht jaarlijks een cursus werd ingesteld, waar onderwijzers werden gevormd die de praktische lessen op de cursussen zouden verzorgen en het mag wel als een bijzonderheid genoemd worden, dat al de onderwijzers die vanaf 1910 tot 1932 hun brevet behaalden, onderricht van Kroon ontvingen. Hij was echter niet uitsluitend hun leermeester, doch ook hun raadsman en met volle belangstelling volgde hij ook hun vereenigingsleven.

Aangezien veelal de eischen die aan de verschillende cursussen in hoefbeslag werden gesteld en dus ook aan de plaatselijk gehouden eindexamens dier cursussen, die het zoozeer begeerde diploma van hoefsmid in uitzicht stelden, niet gelijk waren, had, alweder op initiatief van Kroon, in 1919 in Den Haag onder leiding van den toenmaligen Inspecteur van het Landbouwonderwijs, een vergadering plaats om deze aangelegenheid te bespreken.

Voor het bijwonen van deze vergadering waren zeer vele personen uit-

genoodigd, die hetzij direct, hetzij zijdelings bij het onderwijs in hoefbeslag betrokken waren. Het gevolg van deze besprekingen is geweest, dat er voor het geheele land één examen werd ingesteld ter bekoming van een *Rijksdiploma van Hoefsmid*. De leerlingen van alle in den lande gehouden cursussen in hoefbeslag werden vanaf 1920 in de gelegenheid gesteld zich  $2 \times$  's jaars aan een examen te onderwerpen, dat in Utrecht zou worden afgenomen door een centrale, door het Rijk te benoemen, commissie.

De eerste voorzitter van deze examencommissie was Prof. Dr. Kroon en hij is dit sindsdien gebleven tot aan den dag van zijn verscheiden.

Uit het bovenstaande en ook niet minder uit zijn talrijke interessante artikelen over hoefbeslagaangelegenheden in diverse vakbladen, moge blijken welk een groote rol Kroon in deze heeft gespeeld en hoe hij het hoefsmidvak heeft naar voren helpen brengen en daarbij steeds getracht heeft de positie van den hoefsmid te verbeteren en op te heffen.

Ook in de latere jaren, toen het wegvraagstuk met zijne problemen voor het paard en het hoefbeslag, zooveel pennen in beweging bracht en zooveel uitvindingen aan de markt kwamen, werd aan het Instituut voor Hoefkunde onder zijn leiding, hieraan gestadig gewerkt en werden, geheel onbevooroordeeld, alle nieuw aangegeven beslagmethoden, welke daar maar eenigszins voor in aanmerking kwamen, aan de praktijk getoetst. Denken wij ook nog een oogenblik aan het museum voor hoefkunde en hoefbeslag dat bij het Instituut voor Zoötechnie is ondergebracht; welk een prachtverzameling heeft Kroon daarvan weten te maken, welk een volledig beeld van de uitoefening van het hoefsmidvak door alle eeuwen heen wordt hier gegeven. Ook hierin ligt weer een treffend bewijs voor de ambitie waarmede hij het hoefbeslag in al zijn onderdeelen behartigde.

Nu is plotseling deze krachtige en zoo geziene figuur waaraan zoo talrijken veel verschuldigd zijn, van ons heengegaan en het zijn slechts de herinneringen die wij met een gevoel van grooten dank bewaren. De nagedachtenis van hem die zooveel gedurende ruim 40 jaren ten goede van het hoefbeslag in Nederland heeft gedaan, zal zeer zeker het beste geëerd kunnen worden, wanneer de beoefenaars van het hoefsmidvak allen zullen trachten op den door hem aangegeven weg voort te gaan en alles zullen doen wat in hun vermogen is om den vooruitgang en den bloei daarvan te bevorderen.

's-Gravenhage, Maart 1933.

Gallandat Huet.

## VEREENIGING VAN ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG.

PROF. DR. H. M. KROON.

In memoriam.

Onze Eerevoorzitter is niet meer . . .

Plotseling met bliksemsnelheid kwam het over ons . . .

En zooals altijd in zulke gevallen: wij hooren, zonder in vollen omvang te begrijpen.

Eerst in den loop van dagen, die wellicht tot maanden zullen groeien, zal de beteekenis van Prof. Kroon's verscheiden ons tot volle klaarheid worden.

Welke hoefsmid zal Prof. Kroon niet gekend hebben . . .

In het kleinste dorp, in het meest afgelegen gehucht van Nederland werd het leerboek voor Hoefkunde en Hoefbeslag gebruikt om aan de hoefsmiden de theoretische kennis van hun vak bij te brengen.

Hoeveel smeden hebben op de cursussen zijn persoonlijk, altijd goed te volgen onderwijs ontvangen . . .

Zij, die door hem werden geëxamineerd, zullen terug denken, aan de manier waarop . . .

Gingen wij, de ongeletterden, met een beklemd hart, de ondervraging, het peilen onzer kennis tegemoet, na enkele oogeblikken waren wij op ons gemak gesteld.

't Was niet moeilijk, zijn vragen, die toch ook weer niet gemakkelijk waren, te beantwoorden. Hij die zelf in alles eenvoudig was, verstond het geheim van den eenvoud . . .

Als Voorzitter van de Examencommissie voor het Rijksdiploma liet hij bij het wegen der candidaten, zoo mogelijk steeds de schaal naar de zijde der candidaten doorslaan.

Hoeveel onderwijzer s denken thans niet aan hem, die ons voorging, aan hem, die ons leidde . . .

Zij denken terug aan de uren, die zij van hem onderwijs ontvingen, omdat onderwijs later weer op hun leerlingen te kunnen overdragen.

Prof. Dr. H. M. Kroon is niet meer . . .

Stil ligt een oogeblik ons werk . . .

Wij denken aan datgene, wat Prof. Kroon voor hoefsmidend Nederland heeft gedaan . . .

Zijn plaats zal straks door een ander worden ingenomen.

Zijn opvolger zal een zware taak hebben in dezen tijd, nu aan alle zijden dreigt te worden afgebroken wat moeizaam werd opgebouwd . . .

Prof. Kroon is heengegaan . . .

Aan *zijn* handen is het werk ontvallen . . .

Een laatste blik . . . een afscheid . . . en dan werken wij voort . . . bouwen aan de toekomst van hen, die aan onze zorgen zijn toevertrouwd . . .

Daarmee zullen wij zijn nagedachtenis het best eeren.

Hij ruste in vrede!

Utrecht, 28 Februari 1933.

M. Ritsema, Voorz.

H. Vossers, Secr.

---

### HEEFT EEN PAARD TWEE HOEFZOLEN?

Over dit onderwerp, oogenschijnlijk onbelangrijk, is den laatsten tijd veel geschreven; men is het er blijkbaar over eens, dat een sterke hoornzool ook bij den beslagen hoef, voor een goede instandhouding van den hoef van veel belang is.

Toch meenen we, dat dit onderwerp nog niet voldoende belicht is, en ook niet afdoende verklaard is, hoe de genoemde afwijkingen soms ontstaan.

De hoof wordt naar onderen wijder, dit is bij de meeste hoeven duidelijk waar te nemen; oppervlakkig zou men nu meenen dat hij naar onderen ook wijder in omvang wordt. Toch is hij onder gelijk in omvang als boven. De hoornwand wordt gevormd in de vleeschkroon; aannemende dat er bij het afgroeien geen hoorn toegevoegd wordt en er geen rekking in den hoornwand plaats vindt, kan het niet anders of hij blijft overal denzelfden omvang behouden. D. w. z., als we een doorsnede maken onverschillig waar, die evenwijdig loopt met den kroonrand, dan is die doorsnede in omvang overal gelijk aan den kroonrand.

Aannemende, dat de hoornzool even hard groeit als de hoornwand, zal de hoornzool bij een paard dat geen dienst verricht in den draagrand van den hoornwand opgesloten blijven.

De tweede of losse zool komt alleen voor bij paarden, die ongeregelden dienst verrichten en te lange hoeven hebben. Krijgt zoo een paard na een periode van rust, of kalmen dienst, weer een meer inspannenden dienst te verrichten, dan wordt, tengevolge van de meerdere belasting, waardoor de hoof aan grootere vormveranderingen onderhevig is en de zool bij de belasting vlakker wordt, de zoogenaamde doode hoornzool, langzaam aan in z'n geheel afgestooten.

Dit verschijnsel moet uitsluitend op rekening van het hoofmechanisme geschoven worden.

Wordt een paard op tijd beslagen, dus om de 5 à 6 weken, dan komt dit verschijnsel niet voor; vooral niet, als men de zool voor een deel mede draagvlakte maakt. Vooral bij onze inlanders is het geboden om een zoo groot mogelijke draagvlakte te verkrijgen; voornamelijk het achterste hoofgedeelte dient een zoo groot mogelijk draagvlak te vormen.

Alleen de hoornwand plus witte lijn met nog een stroobreedte van de hoornzool is in meerdere gevallen als draagrand onvoldoende. Vooral als we bedenken, dat de stroobreedte van de zool onmiddellijk tegen de zachte witte lijn is gelegen en bijgevolg weinig tegenstand kan bieden.

Een te smalle draagvlakte kan tot allerlei vervormingen van den hoornschoen leiden; de afslijting aan de verzenen is dan te groot; we zien dit duidelijk bij het besnijden, de toonwand kan dan een c.m. of meer ingekort worden, terwijl we de verzenen moeten sparen. Deze slijten gedurende een beslagperiode dus heel wat af; toch blijven zij op het ijzer dragen. Bijgevolg komt er een geleidelijk grooter wordende druk tegen den draagrand van de zijgedeelten van den hoof.

Een verwijding, gepaard gaande met soms ergen lossen wand is hier op den duur een noodzakelijk gevolg van. Voor het paard staande lijkt het dan dat de hoornwand daar dikker is. De hoornwand heeft dan van boven naar beneden een onregelmatig verloop; de uitbuiging eindigt dan iets boven de nieten, strekt zich ook wel uit tot halverwege de hoogte van den hoof. Het losse gedeelte strekt zich dan verder uit dan tot het begin van den afgroei van de witte lijn. De vaste verbinding van hoornwand met vleeschwand, komt dan in 't gedrang. Het spreekt dan vanzelf, dat de druk op de

zijgedeelten van den draagrand, die deze misvormingen van den hoorn-  
schoen bemerken, een groote kracht moet zijn.

De hoefsmid zal bij het beoordeelen van het beslag zich dan niet af-  
vragen: *heb ik ruim genoeg beslagen*, maar hier moeten we de vraag stellen;  
*heb ik voldoende draagvlakte kunnen vinden*. De oude opvatting, dat men een  
wijden hoef ruim moet beslaan, zonder meer, alsmede de opvatting, dat de  
hoef over het ijzer *groeit*, is dus volslagen fout.

Nu komt het voor, dat deze zoo noodige draagvlakte ook met een breed  
ijzer niet te verkrijgen is.

Heeft b.v. de stand van het paard een wijziging ondergaan, zooals bij  
verkorting van de buigpezen, waardoor de verzenen hooger worden, dan  
komt de hoornzool ten opzichte van den draagrand in een ander vlak te  
liggen. Hierdoor bestaat er een minder vast verband tusschen de zooltakken  
en de steunsels, tezamen met den hoornwand, want er is daar te veel doode  
hoorn, waardoor er geen samenhang meer is tusschen de verschillende hoor-  
nige deelen. We nemen dan een normaal breed ijzer en smeden daarvan de  
verzeneinden met een speciaal daartoe bestemden penhamer naar binnen uit,  
Deze uitgesmeede gedeelten worden dan iets doorgezet en zodoende kan  
toch een goede draagvlakte bereikt worden. Dit ijzer is in die gevallen, goed  
gemaakt en gepast zijnde, zeer bruikbaar.

Het aanwenden van dit ijzer dient gepaard te gaan met een geregeld be-  
snijden van den hoef en sterk breken van den draagrand; men verkrijgt dan  
binnen korten tijd een gunstig resultaat. En dit is noodig, want de druk op  
den verzenhoek zou leiden tot ondergeschoven verzenen en andere blijvende  
hoefgebreken.

Behalve de beschutting van de inwendige deelen, moeten we dus de  
hoornzool beschouwen als het fundament van den hoef, waarvan de in-  
standhouding van den bovenbouw voor een goed deel afhankelijk is.

Het hoefbeslag wordt langzamerhand beschouwd als een vak, dat men  
pas na vele jaren practijk voldoende beheerscht. Het spreekt vanzelf, dat  
een goede algemeene ontwikkeling van den hoefsmid en vooral teeken-  
onderwijs, dit kan bespoedigen.

*Legerpl. Oldebroek.*

A. Spijkstra,  
Militair hoefsmid.

### UITREIKING ZILVEREN MEDAILLE.

Op Zaterdag 4 Maart werd te Amersfoort in de voor dit doel eenigszins  
feestelijk aangekleede beslagloods der Hoefsmidschool, in tegenwoordigheid  
van familie, vrienden en het volledige personeel met leerlingen, het eere-  
teeken voor 24-jarigen trouwen dienst uitgereikt aan den opperwachtmeester-  
hoefsmid, hulpinstructeur der school H. H u y s m a n. Nadat door den  
directeur dezer inrichting, Majoor-dirigeerend paardenarts A. K u i p e r s,  
het namens den Minister van Defensie door den Chef van den Militairen  
Veterairen dienst geteekende besluit was voorgelezen en de medaille op de  
borst van den jubilaris was gespeld, werd in het kort de militaire loopbaan



van Huysman gememoreerd en met erkentelijkheid van zijn schitterenden staat van dienst, zoowel als hoefsmid bij den troep als in z'n functie van hulpinstructeur aan de Hoefsmidschool. — Dat hij zich ook in laatstgenoemde functie de achting en vriendschap van collega's en leerlingen heeft weten te verwerven, bleek uit de aanbidding namens allen van een sierlijk cadeau, een staande schemerlamp, waaraan door den directeur der school als blijk van waardeering een persoonlijke herinnering aan dezen dag werd toegevoegd.

Moge het den jubilaris gegeven zijn nog lange jaren zijn volle werkkracht te kunnen geven in dienst van het onderwijs aan de school en in het belang der daar opgeleide leerlingen. K.

---

#### OPENING NIEUWE HOEFSMIDSCHOOL TE BRUSSEL.

Op 12 Februari 1933 is de nieuwe Hoefsmidschool te Brussel officieel geopend. Voor bijwoning dezer plechtigheid was een uitnodiging ontvangen door de Vereeniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag in Nederland, waarvoor als vertegenwoordiger ondergeteekende is opgetreden.

Om ongeveer 11 uur kwamen wij dan aan de school, en stonden al verwonderd te kijken naar het voorfront.



Als hoofdingang is in het voorste gebouw (het geheel bestaat eigenlijk uit twee gebouwen) een mooie poort, waarboven aan beide kanten een aambeeld met hamer en tang en eenige hoefijzers in den muur zijn uitgehouwen; in het midden boven de poort drie hoefijzers onder elkaar.

In het midden van dezen ingang is aan den linkschen kant een trap die naar boven leidt, waarmede men in een ruime vergaderzaal komt; aan de andere zijde daarvan is een kamer om kleederen te bergen (vestiaire).

Aan den rechtschen kant is een gang, waarin aan den muur verschillende verzamelingen hoefijzers hangen; door deze gang komt men in twee net ingerichte zalen waar de theoretische lessen gegeven worden, één zaal is voor de lessen in de Vlaamsche taal, de andere voor de Fransche taal; wij zagen daar verschillende mooie preparaten, die voor de lessen gebruikt worden, een groot bord, waarop door den lesgeevenden veearts geteekend wordt, verschillende hoefijzers, wandplaten en ook het practische mooie boek dat geschreven is door de heeren Bosmans en de Luijck, beiden te Brussel.

De gang doorgaande, komen wij op een mooi plein, waarna wij aan den linkschen kant de smederij binnegaan. Hier zijn de leerlingen van het eerste leerjaar aan het werk. Wij zien daar 10 vuren welke electrisch gedreven worden, even zooveel aambeelden, een lange werkbank met de noodige bankschroeven en klemmen om doode hoeven in te beslaan.

Daar uitgaande komt men in een kamer waaruit de leermeesters de geheele werkplaats kunnen overzien en waarin de administratie verricht wordt over de leerlingen van het eerste jaar.

Dan volgt het magazijn, waarin staafijzer enz. geborgen wordt. Terzijde daarvan zijn kleedkamers, waschinrichting met douche en verder komt men in de smederij waar de leerlingen van het tweede leerjaar werken.

In deze smederij zijn 12 vuren, 12 aambeelden, een lange werkbank met bankschroeven, klemmen voor doode hoeven en tevens zijn in deze afdeeling drie noodstallen.

Ook hier is een kamer ten behoeve van de administratie, waaruit de leermeesters ook weer de geheele werkplaats kunnen overzien.

De practische lessen worden gegeven door 4 Meester-Hoefsmiden en wel door den Directeur der school den heer Bosmans en verder door de heeren Dombrecht, Evrard en Naesens.

De theoretische lessen worden gegeven door de heeren de Luijck in het Vlaamsch en Langendries in het Fransch.

Op het oogenblik zijn aan de school 186 leerlingen, waarvan 104 voor het eerste jaar en 82 voor het tweede leerjaar.

De lessen worden gegeven op Donderdag, Vrijdag, Zaterdag, Zondag en Maandag; de leerlingen zijn verdeeld als volgt:

Voor het eerste leerjaar:

Donderdags	21	waarvan	17	Vlamingen en	4	Walen.
Vrijdags	22	„	15	„	7	„
Zaterdags	21	„	12	„	9	„
Zondags	20	„	17	„	3	„
's Maandags	20	„	9	„	11	„

## Voor het tweede leerjaar:

Donderdags	14	waarvan	14	Vlamingen.
Vrijdags	16	„	12	„ „ 4 Walen.
Zaterdags	18	„	10	„ „ 8 „
Zondags	18	„	10	„ „ 8 „
's Maandags	16	„	14	„ „ 2 „

Het geheel dezer nieuwe school geeft een besten indruk; alles is even ruim, zinderlijk en practisch ingericht, de theorie-zalen met groote ramen, dus uitstekend verlicht, centrale verwarming, flinke zitbanken, die naar achter hooger worden, waardoor de achterste leerlingen evengoed alles kunnen zien als de voorste.

De werkplaatsen flink ruim, goed geventileerd en verlicht, de wanden wit. In de werkplaats voor de leerlingen van het tweede jaar is flinke ruimte om de paarden te beoordeelen; dit kan ook buiten op het plein gebeuren.

Het beslag wordt uitgevoerd in de drie genoemde noodstallen, maar ook uit de hand, waarvoor in den muur ringen met kettingen en halsband zijn aangebracht om de paarden vast te zetten.

Om ongeveer 12 uur werden wij uitgenoodigd om naar boven te komen, naar de hiervoren genoemde vergaderzaal.

Intusschen waren er zooveel oud-leerlingen en genoodigden gekomen, dat het getal wel ongeveer 300 zal zijn geweest.

Zooveel mogelijk werd door allen plaats genomen en zou nu de opening plaats hebben, waarvoor het woord gevoerd werd door den WelEd.Geb. Heer Boes, Inspecteur Generaal aan het Ministerie van Landbouw.

Spreker begon met te zeggen dat voor de hoefsmeden van België den 12 Februari van 1933 een onvergetelijke dag zou worden; met genoeg wil hij de plicht vervullen om deze school te openen en zegt: „aan U hoefsmeden is het te danken dat deze school er is; door Uwe liefde voor het vak, en de nauwgezetheid waarmede gij het uitvoert hebt ge de aandacht op U gevestigd en door het aandringen bij de regeering door den heer Bosmans is de school er gekomen, waarmede wij U van harte gelukwensen.

Wij hopen, dat ge dit op prijs zult stellen en Uw werk met des te meer nauwgezetheid zult blijven doen.”

Daarna kwam aan het woord de heer Goosens, voorzitter van het Nationaal Verbond van gediplomeerde Meester-Hoefsmeden in België.

Spreker noemt het een aangename plicht dat hij hier als Voorzitter dier Vereeniging het woord mag voeren; hij wijst op vroeger jaren, vóór er een school bestond; ieder werkte op eigen krachten, naar eigen inzicht en goedvinden, allen waren ongeschoold, dus werkten verschillend.

Hij denkt terug aan de tijden toen de school opgericht werd, en brengt daarvoor nog hulde aan wijlen de heeren de Jean en van der Kerken als oprichters der school met den heer Bosmans, welke laatste het genoeg smaakt hierbij tegenwoordig te zijn. Verder brengt hij hulde en dank aan allen die er aan medegewerkt hebben om deze school te krijgen.

Daarna wordt het woord gevoerd door een vertegenwoordiger van Zijne Excellentie den Minister van Landbouw. Hij verontschuldigde den Minister, dat hij persoonlijk niet tegenwoordig kon zijn, wenschte allen geluk met deze

nieuwe school, herinnerde er aan onder welke omstandigheden er in de oude school gewerkt werd, dat dit eigenlijk geen school genoemd kon worden en wees er op, dat er nu een school is waarin met lust gewerkt kan worden en hoopt dat de smeden daarvan de vruchten zullen plukken.

Verder reikt hij aan de heeren de Luijck, Langendries en Dombrecht een koninklijke onderscheiding uit, waarop een luid applaus als instemming volgde.

Nu werd het woord genomen door den heer Bosmans; hij memoreerde het verloop der school vanaf de oprichting, zeide dat op 15 December 1902 de eerste les gegeven werd, dat er direct zooveel inschrijvingen waren dat er 2 dagen in de week les gegeven moest worden; in het begin werd er 2 uur les gegeven, later 4 uur.

De leertijd duurde 1 jaar, waarna examen gedaan werd; hij zegt: „nu zijn er zooveel leerlingen dat er 5 dagen in de week les gegeven moet worden en de leertijd op 2 jaar gesteld is; het eerste jaar wordt besteed aan het maken van hoefijzers en het normale beslag op doode hoeven.

Het tweede leerjaar aan het maken van abnormale hoefijzers, levende paarden beslaan en abnormaal beslag op doode hoeven.”

Spreker zegt ook dat het goed zou zijn dat de leerlingen konden teekenen; diegenen die het kunnen hebben daar veel gemak van.

Ook brengt spreker dank aan zijn trouwe helpers, de heeren de Luijck en Langendries voor de theorie en den grooten steun in het practische werk aan de heeren Dombrecht, Evrard en Naesens, en zegt dat hij zonder hunne hulp niet zou bereikt hebben dat er nu deze moderne school is; hij is er trotsch op, dat zij heden deze school kunnen inwijden en dankt verder allen die er aan mede gewerkt hebben om deze inrichting te verkrijgen.

Hij eindigt met te zeggen: „leve de Belgische Koning en Koningin, leve de Minister, leve de Belgische hoefsmeden”!

Hierna werden de Diploma's uitgereikt aan degenen, die in September '32 met goed gevolg examen hadden afgelegd.

Dit geschiedt gewoonlijk direct bij den uitslag, maar was nu uitgesteld om dit te doen met deze gelegenheid.

Na ontvangst werd door een der leerlingen dank gebracht aan den Minister voor zijne medewerking ter verkrijging der school en ook dank gebracht aan Directeur en onderwijzers.

Hiermede was de officieele opening ten einde en stonden de electriche trams gereed om het geheele gezelschap naar Hotel Scheers aan het Plein du Nord te brengen, waar het diner zou plaats hebben.

Ook hier werd door verschillende sprekers het woord gevoerd, ook ondergeteekende heeft hier namens de Vereeniging van Onderwijzers in Praktisch hoefbeslag in Nederland dank gebracht voor de uitnoodiging, de collegiale groeten overgebracht en hun gelukgewenscht met deze nieuwe prachtige inrichting, waar voorzeker de Belgische hoefsmeden dankbaar voor en trotsch op mogen zijn.

Voor ons kwam het uur van vertrek, voordat het diner ten einde was en hebben wij omstreeks 5 uur deze aangename gelegenheid, na afscheid genomen te hebben, verlaten.

Wij kunnen iet nalaten er met nadruk op te wijzen dat een excursie naar deze praktische inrichting voor ons allen zeer aan te bevelen is.

*Axel.*

A. J. Schieman.

(Een toegezegde afbeelding van de school is nog niet ontvangen, maar wij hopen deze nu in de volgende afl. te kunnen opnemen).

### CURSUS IN HOEFBESLAG TE LOCHEM.

Deze cursus is begonnen met een voorbereidenden cursus in het maken van hoefijzers (10 lessen). Daarna ving in October 1931 de hoefbeslagcursus van 20 lessen aan, terwijl thans het tweede gedeelte van dien cursus, eveneens van 20 lessen, loopende is. Het einde wordt 18 Maart verkregen en dan heeten de leerlingen klaar om deel te nemen aan het examen te Utrecht ter verkrijging van het Rijksdiploma als hoefsmid.

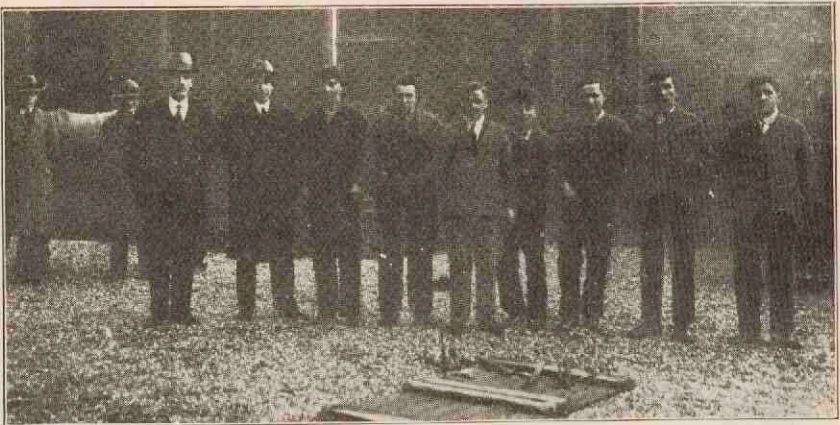


De cursus te Lochem. Van links naar rechts: G. Simmelink te Neede; J. Bulten te Laren; G. Oude Booyenk te Oldenzaal; A. Dondertman te Laren; G. ten Brink te Neede; H. Wassink te Winterswijk; W. Mulder te Boreulo; J. Geerligts te Deurningen. Achter de leerlingen: H. J. Breukink, onderwijzer in de praktijk; S. Hijink, leider van den cursus en leeraar in de theorie.

## CURSUS IN HOEFBESLAG TE ARNHEM.

In Oct. 1931 is deze cursus begonnen met 10 leerlingen, waarvan 1 wegens militie-plicht is vertrokken, terwijl 1 is afgewezen geworden. De 8 zijn in 1932 bij het overgangsexamen alle geslaagd. Daarvan is 1 voor het volgen van het 2egedeelte van den cursus niet teruggekomen. Deze leerling was intuschen van patroon veranderd en de nieuwe baas liet hem Zaterdags niet de noodige bewegingsvrijheid. Zulks wordt eenigermate verklaarbaar omdat de geheele dag vrijwel met de lessen gemoeid gaat: van 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> tot bij 12 theorie en van 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> tot 5 uur practijk.

Thans loopt het tweede gedeelte van den cursus op het eind en gaan de leerlingen straks deelnemen aan het examen voor het Rijksdiploma te Utrecht.



*Van links naar rechts de heeren J. A. Tangelder, B. A. C. Capel en de leerlingen: H. B. Pelgrom, A. J. Schel, J. G. Eltink, G. R. Berendsen, J. H. B. Angenent, A. J. G. ten Broek, E. F. A. Meijer.*

De cursus staat onder leiding van den heer B. A. C. Capel, dierenarts te Arnhem, die les geeft in de theorie, terwijl de heer J. A. Tangelder te Duiven de practische lessen verzorgt. Alles heeft plaats aan de Ambachtsschool, die zich daarvoor uitstekend leent. In de werkplaats zijn 8 electrisch gedreven vuren ter beschikking, terwijl op een ruime mooie binnenplaats de paarden kunnen worden gemonsterd en rustig beslagen.

De indeeling van de practische lessen is als volgt geregeld: 1e halfjaar 20 lessen: eerste 4 lessen ijzers smeden, dan worden 4 lessen gewijd aan beslag op doode hoeven, besnijden en ijzers maken. Dan volgt het werken aan levend materiaal.

In het 2e halfjaar (eveneens 20 lessen) komen op iedere les 2 paarden die rondom worden beslagen, terwijl tevens op elke les door ieder leerling een doode hoof wordt beslagen. Den leerlingen wordt ook meestal een doode hoof meegegeven om thuis te beslaan. Verder moet iedere candidaat gedu-

rende de laatste weken thuis elke week 4 modelijzers maken, telkens zooveel mogelijk verschillende.

Nu er de laatste maanden nogal veel geschreven is over de slechte examenresultaten in het najaar van 1932 verzuimt de heer Tangelder niet met de jongens de lectuur daarover in „De Hoefsmid” te bespreken. Dit heeft aanleiding gegeven dat er thans ook bij het smeden van ijzers „op tijd” gewerkt wordt en over de resultaten is de leiding behoorlijk tevreden.

\*

De cursus gaat uit van de Geldersch-Overijsselsche Maatschappij van Landbouw, die reeds zooveel voor het hoefbeslag in haar gewest heeft gedaan, en geniet de bekende Regeeringssubsidie.

De Ambachtschool ontvangt voor het gebruik van localiteiten en benooidige kolen f 60. De leerlingen betalen f 10 lesgeld voor elken halfjaarlijkschen cursus. Vroeger werd den eigenaren die de paarden voor het beslaan leverden, voor een nieuw beslag f 1 in rekening gebracht, maar tegenwoordig geschiedt het gratis. De heer Capel kan door zijn relaties in de stad en omgeving bereiken, dat er steeds voldoende paarden op den cursus zijn en eveneens geschikte collecties doode hoeven.

Onder de hoefgebreken komt in centraal Gelderland veel verbeend hoefkraakbeen voor, waarvoor als meest doeltreffend beslag een ijzer met breeden en dun uitgesmeden tak wordt gebezigd.

Als geheel maakte de cursus te Arnhem op ons een zeer gunstigen indruk en wij hopen voor de leiding en de cursisten dat het resultaat zoo gunstig moge worden als met vorige cursussen werd bereikt. B.

## KORTE MEDEDEELINGEN

— **Examen Rijksdiploma Hoefsmid.** In herinnering wordt gebracht, dat op 15 Maart de laatste dag was voor opgave van deelneming aan het voorjaarsexamen. Mochten nog enkele in gebreke zijn gebleven, dan wordt hun dringend aanbevolen zoo spoedig mogelijk alsnog opgave te doen.

## ADVERTENTIEN

# ONS PAARD

Geïllustreerd weekblad gewijd aan Paardenfokkerij, Paardenkennis, Rijkunst, Gezondheidsleer, Draf- en Rensport, Hoefbeslag, Tuigenkennis enz.

**Officieel Orgaan van Onderscheidene Instellingen op Paardengebied**

Redactie en Administratie:

**TELEFOON 117500\* - WAGENSTRAAT 70 - DEN HAAG**

**Abonnement: f 3.35 per halfjaar; f 6.70 per jaar; buitenland f 7.60 per jaar**  
**Advertentiën: 1-6 regels f 2.—, elke regel daarboven 25 cent**



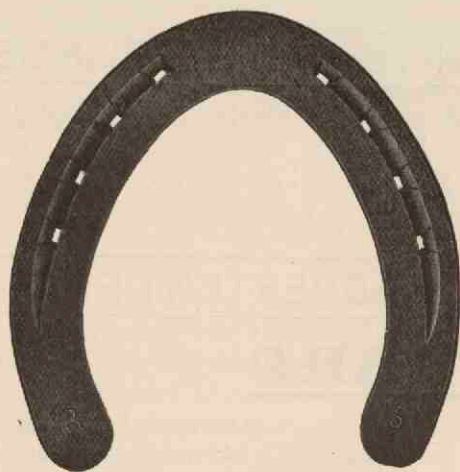
„..... ja, — maar

**„DE OVERWINNAAR”**

is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS SE,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE

---

---

# „PAARDRIJDEN”

LEIDDRAAD VOOR  
AMATEUR-RUITERS

DOOR

**J. EBBINK**

Directeur der Manege te Leiden

Prijs f 1.50

Fr. per post f 1.60

Verkrijgbaar door tusschenkomst boekh. en bij de  
N. V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij  
Wagenstraat 70 — Den Haag — Postgiro 14908

---

---

**DE**

**OSTA-HOEFIJZERS**

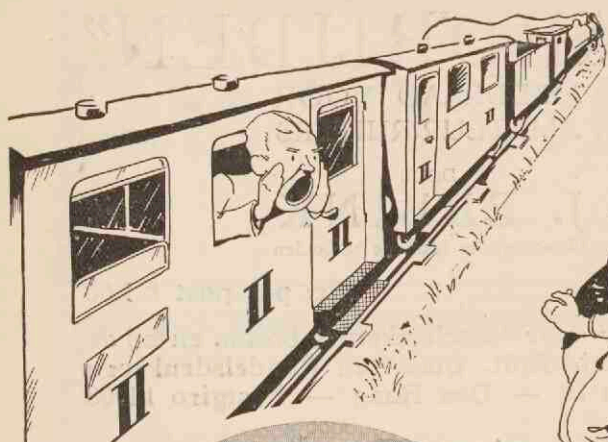
**zijn reeds 18 jaar goed;**

**doch thans nog verbeterd**

**Neemt proef op de som**

**Overtuigt U**





## Zou hij de boodschap verstaan hebben ?

Één kans tegen tien . . . een sneltrein is  
zoo gauw voorbij!

Wanneer u zeker wilt zijn, dat uw boodschap  
verstaan, verwerkt en begrepen zal worden,  
vergenoeg u dan niet met haar uit een sneltrein  
te roepen. Zeg haar dáár, waar uw toehoorder  
rustig kan luisteren.

Zeg uw boodschap in de periodieke pers.  
Dit is de beste gelegenheid van den modernen  
tijd om uw toekomstige klanten in een stemming  
te treffen, waarin zij uw pleidooi rustig kunnen  
verwerken. En de eenige manier, waarbij gij  
zeker zijt, dat ieder, dien gij uw boodschap  
toeroept, haar zal verstaan en begrijpen.

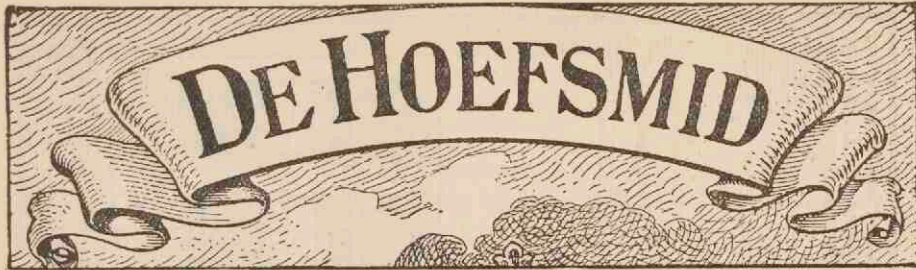


# ADVERTEER IN PERIODIEKEN

DE EEN OF MEER MALEN PER WEEK OF PER MAAND VERSCHIJNENDE BLADEN

## GEEF UW ADVERTENTIE EEN LANGER LEVEN

VEREENIGING DE NEDERLANDSCHE PERIODIEKE PERS



Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in practisch 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 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD: Nieuwe Hoefsmidschool te Brussel — Zijbeen — Verslag over het examen Rijksdiploma — Het beslag voor renpaarden en dravers — Militaire Hoefsmidschool te Amersfoort — Korte Mededeelingen — Literatuuroverzicht — Advertentiën.

### NIEUWE HOEFSMIDSSCHOOL TE BRUSSEL.

In het Maartnummer van „de Belgische Hoefsmid” komen de redevoeringen voor welke bij de inhuldiging van de nieuwe Hoefsmidsschool te Brussel zijn gehouden; het zal onzen lezers zeker aangenaam zijn kennis te nemen van de woorden welke aldaar gesproken zijn door de twee aanwezige Nederlandsche hoefsmeden, de heeren D. Luteyn te Oostburg en A. J. Schieman te Axel.

Redevoering uitgesproken door M. D. Luteijn, Oostburg (Holland):  
„Zeer Geachte Bestuurder, leermeesters en verdere aanwezigen,

Het doet mij een groot genoegen op dezen dag aanwezig te kunnen zijn ter inwijding van de Nieuwe Staatspractische Middenschool van Hoefsmederij.

Mijn hartelijke gelukwensen bied ik U aan ter verkrijging van deze nieuwe inrichting. Het is te hopen voor alle Belgische hoefsmeden dat nog vele jaren de WelEd. heer Bosmans als bestuurder, de leermeesters M. de Luyck, M. Langhendries, M. Dombrecht, M. Evrard en M. Naesens aan deze School werkzaam mogen blijven. Ik ben er van overtuigd dat deze in hun kundig onderwijs geven niet direct te vervangen zijn.

Mijne Heeren,

Het is al enkele jaren geleden dat ik met diploma de school heb verlaten. De ondervinding heeft mij toen opgedaan, dat deze heeren zich alle mogelijke moeite en opoffering getroosten, om van alle leerlingen zoo goed mogelijk stielmannen te maken.

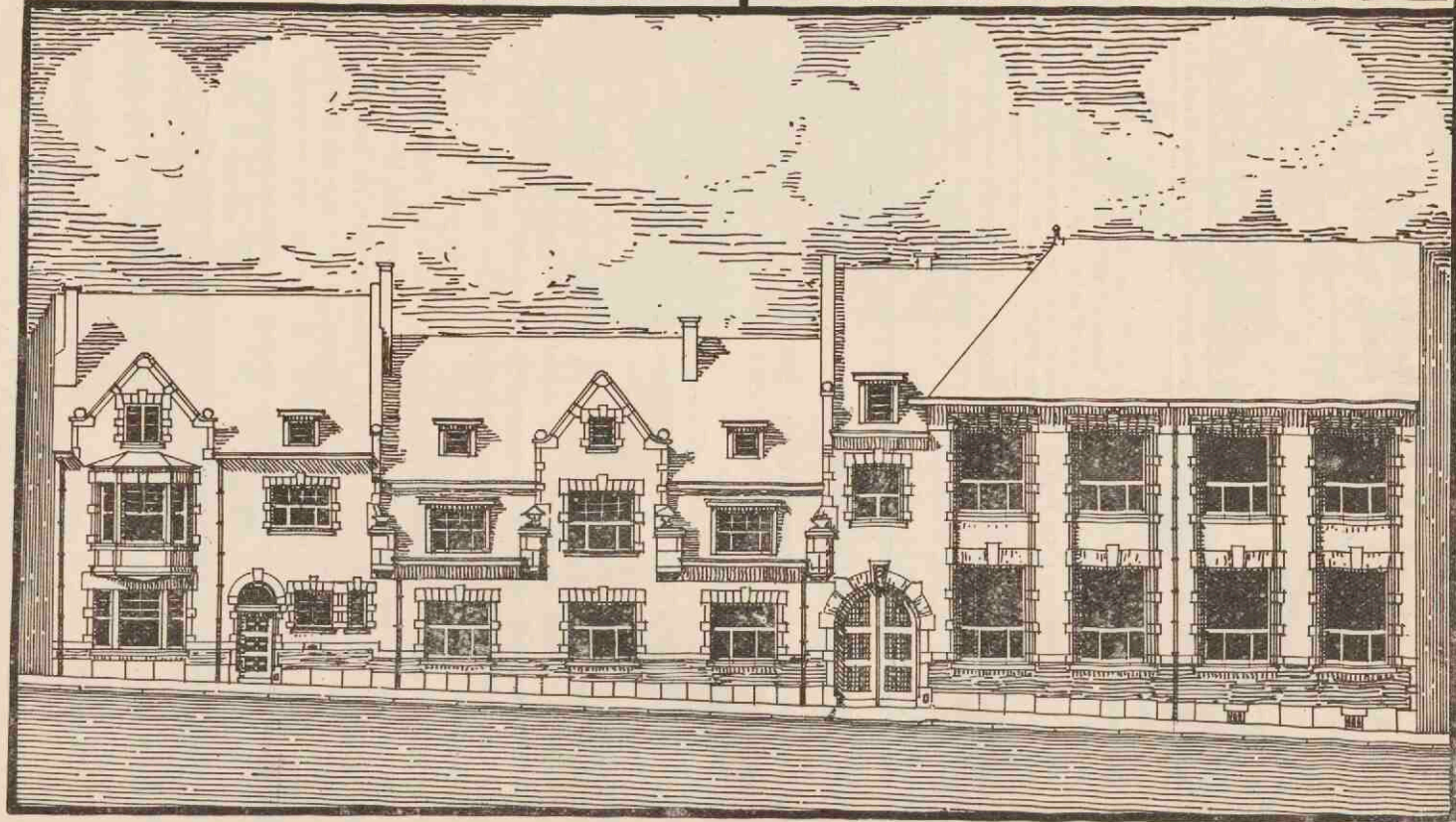
Nogmaals breng ik dank voor de kostelijke onvergetelijke lessen die ik destijds van hen heb ontvangen en waarvan de voordeelen er aan verbonden, ik nog steeds heb ondervonden.

BIJLOOTHEEK DER  
RIJKSUNIVERSITEIT

18. APR 1933

ECOLE CENTRALE PRATIQUE DE MARÉCHALERIE DE L'ÉTAT  
RUE LÉON DELACROIX À BRUXELLES.

STAATS PRAKTISCHE MIDDENSCHOOL VAN HOEFMEDERIJ  
LÉON DELACROIX STRAAT TE BRUSSEL.



*De nieuwe Hoefsmidschool te Brussel, beschreven in de Maart-aflevering door den heer A. J. Schieman te Axel.*

Tot slot van mijn rede roep ik als Hollander alle Belgische Hoefsmedenvrienden toe:

„Lang Leve de Belgische Hoefsmederij!”

Om te sluiten de redevoering uitgesproken door M. A. J. Schieman, Axel (Holland):

„Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heeren,

„Als vertegenwoordiger van de Vereeniging van Onderwijzers in Practisch Hoefbeslag in Nederland, welke van uwe Vereeniging een uitnoodiging heeft ontvangen ter bijwoning van de officieele opening uwer nieuwe Hoefsmidsschool, zeg ik U hartelijk dank voor deze uitnoodiging, waar wij zeer vereerd mede zijn.

Ik moet U namens deze vereeniging de collegiale groeten overbrengen, en U allen geluk wenschen met deze nieuwe prachtige school.

Mijne Heeren, U kunt verzekerd zijn van de Collegiale en vriendschappelijke gevoelens van Uwe Hollandsche collega's.

Verder wil ik als oud-leerling der school ook nog gaarne een woord tot U spreken.

Ten eerste wil ik allen hulde brengen die er aan mede gewerkt hebben om deze school te krijgen, U moet mij niet kwalijk nemen dat ik allen niet bij name kan noemen, daar ik velen hunner niet ken, toch kan ik niet nalaten enkelen te noemen.

Ik wil dan beginnen met den heer Directeur der School, U Mijnheer Bosmans breng ik in het bijzonder hulde voor het werk dat U daarvoor gedaan hebt, jaren lang hebt U geijverd om een betere school te krijgen, met het resultaat dat wij nu zien.

Deze dag moet U toch wel zeer blijde stemmen, na zooveel jaren arbeid het genoeg te mogen smaken Uw ideaal bereikt te hebben.

Als leerling van U heb ik het steeds bewonderd, daar U toch zelf een Hoefsmederij had, dat U toch steeds alles deed om goede hoefsmeden te vormen, nooit dacht U dat worden mijn concurrenten, neen, steeds stond één ideaal bij U hoog, namelijk ons mooie vak zoo goed mogelijk te onderwijzen.

Nog steeds ben ik U dankbaar voor de vruchtbare lessen die ik van U heb ontvangen, steeds komen wij gaarne terug naar Brussel om U te ontmoeten en de hand te drukken, steeds was dit in de oude school, doch nu dezen morgen was het anders, nu kwamen wij in de nieuwe school, wat een verschil, met bewondering heb ik alles gezien wat U daar nu hebt, nogmaals Mijnheer Bosmans, hulde voor Uw arbeid.

Ook U WelEdele heer Boes wil ik hulde brengen. Meermalen heb ik bemerkt dat U veel hebt gedaan voor de Belgische Hoefsmeden, dat U de groote steun geweest bent om deze onderwijsinrichting te bekomen, daarvoor zullen wij allen U dankbaar zijn.

Verder wil ik hier noemen den WelEd. heer De Luyck, de onvermoeide werker voor de Belgische Hoefsmeden. Mijnheer De Luyck ook U mijn hulde voor alles wat U gedaan hebt tot het bekomen van deze school, nog goed herinner ik mij hoe U ons de theoretische lessen gaf, hoe duidelijk U ons alles voorstelde. Mijnheer De Luyck ook daarvoor nog mijn dank.

Ook de andere trouwe helpers, de heeren Langhendries, Dombrecht, Evrard en Naesens, die steeds alle moeite doen om het goede te bereiken wil ik hulde brengen.

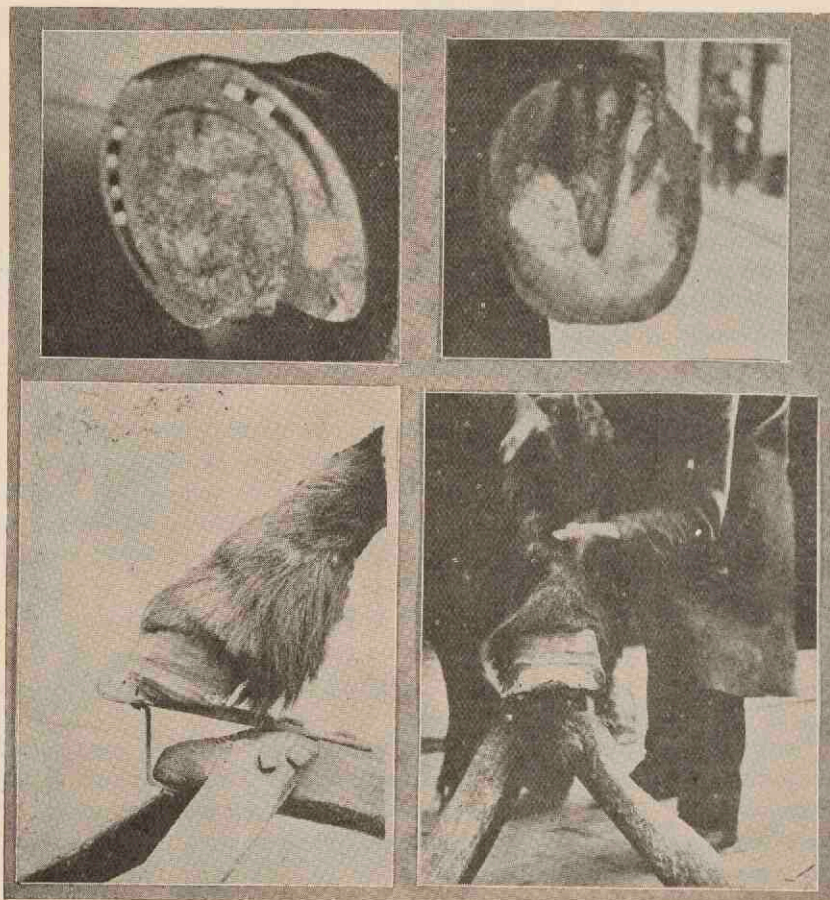
Dan, Mijne Heeren, wij hebben de lessen ontvangen in de oude school, de leerlingen thans hebben veel voor, nu zij in de nieuwe school les krijgen, maar de lessen die wij kregen waren toch evengoed als die nu gegeven worden, dit toch is het voornaamste, en leerlingen van thans, vergeet niet dat deze mooie inrichting van U geen goede hoefsmeden kan maken, U moet zelf hard werken en uw best doen en dan zult gij uw doel bereiken.

Ik wil eindigen met den wensch uit te spreken, dat Directeur en verdere Leeraren nog vele jaren les mogen geven aan deze schoone inrichting, tot welzijn van de Belgische Hoefsmeden.

„Leve de Belgische Hoefsmeden!”

### ZIJBEEN.

Er is den laatsten tijd nog al eens in „De Hoefsmid” geschreven over zijbeenen en acht ik het wel de moeite waard onderstaand geval kenbaar te maken.



Het betreft hier een gekruiste Belg, welke 3 à 4 dagen per week voor een winkelkar dienst doet. Dit paard had, toen de tegenwoordige eigenaar hem kocht, reeds sterk ingetrokken buitenwanden en werd steeds beslagen met flink verbreedde buitentakken. De hoefkraakbeenderen waren wel hard en hoog, doch niet geheel verbeend. Het paard begon Juli 1932 pijnlijk te loopen; een paar leeren randen hadden geen resultaat. In overleg met den dierenarts, heb ik het toen beslagen met verbreedden buitentak pantoffel afgesmeed en hierin een kurkzool en toen de weide in. Het resultaat was verrassend. Reeds na een maand toonde de buitenkroonrand een flinke verdikking. Tot mijn spijt heb ik de hoeven tevoren niet laten fotografeeren. Nadat het dier  $\pm$  6 weken in de weide had geloopt, was het weer zuiver rad en kon weer zijn gewone werkzaamheden verrichten. De kurkzolen waren zoo goed als niet afgesleten op het gras terwijl de ijzertakken geheel blank geschuurd waren. Wanneer het nu weer beslagen moet worden is de hoef weer zoo goed als normaal. De afgroeiing is op bijgaande afbeeldingen goed waar te nemen en tevens de verwijding.

*Lochem, April 1933.*

H. J. Breukink.

### VERSLAG OVER HET EXAMEN RIJKSDIPLOMA.

Een ieder die „De Hoefsmid” leest heeft zeker wel kennis genomen van het verslag der laatstgehouden vergadering te Utrecht. Zooals we gezien hebben is het een en ander naar voren gebracht over verbetering aangaande de cursussen. Schrijver dezes heeft ook het zijne daarover in het midden gebracht, doch heeft nog meer op het hart liggen, dat wegens tijdsgebrek op de vergadering niet is medegedeeld kunnen worden en dat toch mede tot het verkrijgen van een beter resultaat kan bijdragen.

Zooals we weten doen de jonge smeden niet genoeg meer aan het werk, vooral vuurwerk. Dit is dan ook m.i. de hoofdoorzaak van minder geslaagden op het examen. Doch men weet soms niet wat of men bereiken kan als het aantal liefhebbers maar groot genoeg is, zoodat de slechtsten kunnen worden afgewezen; vooral ook als de animo voldoende is bij de jonge hoefsmeden.

Ik heb wel eens kandidaten gekregen die feitelijk nog geen ijzer gemaakt hadden, maar halverwege den cursus (1e halfjaar) konden wedijveren met de beste. Zie hier wat de animo vermag. Maar men moet niet denken dat het is als 10 of 15 jaar terug. Toen kon men tijdens den cursus een sigaar opsteken. Maar men mag vandaag zoo nu en dan de jas wel eens uittrekken om te laten zien dat wij inderdaad practische onderwijzers zijn. Hier bereikt men soms weer veel meer mede dan met alle theoretische uitleggingen. Dat de cursianen niet meer die routine hebben als wij vroeger is zeer duidelijk. Doch wij moeten niet alles op de schouders van de jongens leggen, maar wij onderwijzers dienen ons af te vragen of wij medegewerkt hebben aan opbouw of afbraak van het examen. Kunnen wij ons op de borst kloppen en zeggen: ik heb alles in het werk gesteld om op den cursus de

cursisten op zoo hoog mogelijk peil te brengen, aangaande het hoefsmidsvak? Als wij de verslagen van de laatste examens zien dan moeten we zeggen: neen.

Als men ziet b.v. bij lossen wand een smal ijzer met sterke afhelling en nagels in het losse gedeelte, dan zeg ik openlijk dat de fout niet bij de jongens maar bij de onderwijzers ligt.

Bijv. bij stompen hoef toon verkleinen en verzenen zakken, precies tegenovergesteld! paard afgeloopen hoef en hakken gewoon weg door de zool. 't Is begrijpelijk een leerjongen (half jaar in 't vak). Dit is gewoonweg onbekwaamheid en niet voldoende onderlegd zijn op den cursus.

Als iemand een paard treft met rotstraal, dan is het geen wonder om daar per ongeluk door te hakken. Maar zulke technische fouten als bovenvermeld schuilt in het onderwijs.

Wij hebben leerlingen die laks en lomp zijn, maar dit is soms ook van toepassing op de onderwijzers. Als wij er ons onvoldoende voor willen geven dan bereiken we niets meer en de cursianen worden er de dupe van.

Er is gesproken om den minimum-leeftijd met 2 jaar te verhoogen. Zulks is m.i. nuttig. Maar zooals we gezien hebben is het voorstel om 2 jaar na afloop van den cursus examen te laten doen afgewezen en m.i. terecht.

Zooals men weet verlangt een cursiaan naar de eindles om daarna examen te mogen afleggen en wanneer dit laatste pas over twee jaar plaats zou vinden, dan geloof ik dat de animo hiermede wordt gedood. Althans de cursisten met wien ik daar over sprak verklaarden eenstemmig dat zij dan nimmer een cursus zouden zijn begonnen. Laten we dus voorzichtig zijn en niet te gauw dingen aan banden gaan leggen, die tenslotte op nul kunnen uitdraaien. Want er is wel meer op touw gezet waarmede men niets heeft bereikt en ik denk hierbij aan de Moustache-hoefijzers op het examen.

Ik vrees ook dat men met de voorbereidende cursussen niets bereikt. Wij moeten zoeken naar iets waar men behoefte aan heeft en dat is alleen: smeden op het aambeeld, en even zoo noodig: lasschen. Als een candidaat een balkijzer moet lasschen dan is dit niet meer mogelijk dan met welblad of ze verbraden heele balk.

Nu zou er m.i. nog wel wat te beriken zijn in het smeden en lasschen. Bijvoorbeeld wanneer een voor-cursus in het leven werd groepen voor een tijdsduur van 3 maanden, elke week een halve dag. Daarop worden dan oude ijzers, die bijna niets kosten, tot staven verwerkt, waardoor handigheid in het lasschen wordt verkregen. En dan natuurlijk van die verkregen staven nieuwe ijzers maken. Hiermede zou m.i. iets nuttigs kunnen worden bereikt, want lasschen en ijzers smeden moet voorop staan bij de vorming van hoefsmeden.

Ik hoop met het bovenstaande een richtlijn voor beter welslagen der examens te hebben aangegeven.

*Duiven.*

J. A. T a n g e l d e r.

## HET BESLAG VOOR RENPAARDEN EN DRAVERS.

Wij vangen dit artikeltje aan met de mededeeling dat de lezer niet moet verwachten dat hier *de* beslagmethoden zullen worden aangegeven voor renpaarden en dravers. Zulks is niet doenlijk. Tenminste niet voor de dravers, waarbij met zooveel factoren is rekening te houden dat van een uniform of standaardbeslag niet in het minst kan worden gesproken. Voor elk individu moet het beslag als het ware worden „gezocht” en „gevonden”.

Het is onze bedoeling het een en ander mede te deelen van de opgedane ervaringen bij een bezoek aan een onzer grootste trainingstallen en van een gesprek met een hoefsmid, die wel de grootste practijk inzake beslag van course-paarden in ons land heeft. Vooraf moge gaan een korte toelichting ontrent ons course-wezen.

\* \* \*

De draverijen op de lange baan en de rennen kent men ons land thans nagenoeg een halve eeuw. Wel vonden een eeuw geleden reeds rennen in Apeldoorn plaats en moeten die nog vroeger in Utrecht zijn gehouden op een baan waar later het Vreeburg en omgeving is opgebouwd, maar dat betroffen maar enkele wedstrijden. Ook dateeren de korte baan draverijen in Friesland reeds uit de oudheid, doch we zijn zoo vrij aan te nemen dat het beslag der Friesche kleppers weinig of niet van het gewone zal hebben afgeweken.

Pas in de 80er jaren, toen de lange baanwedstrijden hier te lande zijn ingevoerd en daarna geleidelijk in aantal toegenomen, is van het course-beslag steeds meer studie gemaakt. Dat beslag is zelfs een zeer groote rol gaan spelen in het opvoeren van de snelheden, zoowel van de dravers als van de renpaarden.

Dravers en renpaarden worden natuurlijk het meest gehouden daar waar de liefhebberij in en voor de paardensport het grootst is en waar voor het houden der wedstrijden banen zijn aangelegd. In Nederland wel in hoofdzak in de provinciën Noord- en Zuidholland, Groningen, Friesland, in mindere mate in Noordbrabant, Drenthe en Utrecht, terwijl Zeeland, Gelderland en Overijssel feitelijk geheel kunnen worden uitgeschakeld. In Limburg vinden in sommige grensplaatsen z.g.n. „wilde” rennen plaats, waaronder we verstaan rennen die niet gehouden worden onder de reglementen der Koninklijke Nederlandsche Harddraverij- en Renvereening en waaraan dikwijls veel ongeregistreerde of gediskwalificeerde paarden deelnemen.

Zooals we zeiden namen de lange baan wedstrijden sedert de instelling geleidelijk in aantal toe en tot 1911 ging het crescendo! In dat jaar werden de weddenschappen verboden, waardoor de draf- en rensport een gevoeligen knak kreeg, waarvan ze heden nog niet is hersteld. Dit is algemeen bekend, doch het zij in dit bestek toch even gememomeerd. Met kunst- en vliegwerk zijn de draverijen en rennen in de eerste jaren na 1911 gaande gehouden op een paar der belangrijkste banen om daarna langzamerhand weer te worden opgevoerd tot het tegenwoordige peil. Dank zij de offervaardigheid van



onderscheidene eigenaren wien het houden van coursepaarden jaarlijks ongetwijfeld veel geld kost. Zonder weddenschappen blijft het met de draf- en rensport feitelijk sukkelen. Men moge dit een ongezonde toestand vinden, doch het is zoo.

In alle omringende landen gaat men niet mank aan een wedverbod. De wereldoorlog heeft daar den bloei van het draf- en renwezen natuurlijk wel onderbroken, doch ondanks den malaise-tijd zijn daar weer vele centra waar vrijwel dagelijks courses plaatsvinden.

Van belang is intusschen voor ons dat er heden ten dage in ons land courses worden uitgeschreven en dat daarvoor een voldoende quantum wedstrijdpaarden voorhanden is. Deze paarden vragen uit den aard der zaak veel aandacht en belangstelling. Ze komen reeds op jeugdigen leeftijd in training en het is het werk van de trainers om ze zoo vroeg mogelijk course-klaar te hebben en dat ze op den dag waarop een wedstrijd plaats vindt ze in een zoo goed mogelijke conditie verkeeren. In de eerste plaats het paard zelve, terwijl verder alle hulpmiddelen om in de course de grootst mogelijke snelheid te kunnen ontwikkelen alle aandacht wordt geschonken. Bijvoorbeeld aan de tuigdeelen, aan de sulkey, maar bovenal dat het beslag „in orde” is, omdat juist dit laatste bij het zuiver gaan van een draver zoo'n groote rol speelt.

\* \* \*

Het getal renpaarden is in ons land maar klein. Hier staan de draverijen in de voorste rij. In sommige gebieden in het buitenland is het juist andersom en nemen de rennen daar de belangrijkste plaats in.

De renpaarden zijn de galopeurs, terwijl de galop voor de dravers „verboden” is. Wanneer we nu weten dat de stap en de galop de natuurlijke gangen van een paard zijn en de draf een kunstmatige, dan volgt hieruit reeds dat bij het ontwikkelen van groote snelheden, bij het geven van uiterste topprestaties, alles er op gericht moet zijn om de neiging tot het in galop overgaan van het paard te voorkomen.

Het beslag voor de renpaarden is individueel aan veel minder variatie onderhevig dan van de dravers. Hiermede wil niet gezegd zijn dat voor de renpaarden een uniform beslag kan worden aangewend. Dat blijkt ook wel uit het feit dat de heer Curot, dierenarts te Parijs, in zijn in 1908 uitgegeven boekwerk, getiteld „La ferrure de course du galopeur et du trotteur” een zeer groot deel aan het beslag van het renpaard heeft gewijd.

Genoemde dierenarts dacht in 1909 een nieuw beslag voor renpaarden uit, gemaakt van papier. Ze wogen slechts 20 gram en kunnen in den vorm worden gezet zooals de hoef dit vereischt. Het ijzer wordt daarvoor gedurende eenige minuten in kokend water gedompeld en dan op het aambeeld bewerkt als een gewoon ijzer. Men zocht hier het voordeel in lichter gewicht van de ijzers. Weegt een stalen renijzer minimum 60 gram, een papieren slechts 20 gram. Volgens de ervaringen van bekende entraîneurs staat een kilo aan den voet gelijk met 8 Kilo op den rug. Volgens deze gevonden formule staat dus 160 gram (het verschil in gewicht der ijzers aan de 4 voeten) gelijk met  $160 \times = 1.280$  KG. op den rug. Een kilo meer op den rug over een course van 2000 M. maakt een lengte-verschil van 3 M.

Curot had toen reeds de papieren ijzers in 28 tailles in voorraad.

Nu de breedte en de dikte van de renijzers steeds verminderd zijn om het gewicht te verminderen, en zij zoo klein zijn geworden dat zij den hoof niet meer voldoende beschermen, worden ter aanvulling van het gewone renbeslag ook wel hoefzolen gebezigd. Curot wendt elastische zolen aan (een combinatie van kurk, leer, caoutchouc en aluminium) en beveelt het gebruik daarvan aan bij plat- en klemhoeven, om hun schokbrekende werking.

Wij hebben hier te lande op onze renstallen van het aanwenden van die papieren, of van de lichte aluminium-ijzers, weinig of niet gehoord of gezien.

In het algemeen kan men zeggen dat de renpaarden met lichte ijzers worden beslagen. Aan de achtervoeten hebben we deze wel tot z.g.n. driekwart ijzers zien beperkt. In sommige gevallen wordt wel de voorkeur gegeven aan wat zwaarder ijzers, wanneer het zeer sterke paarden betreft met veel uithoudingsvermogen. Men redeneert daarbij als volgt: Met zwaardere ijzers wordt de beenheffing hooger en worden de galopsprongen langer. 't Spreekt vanzelf dat een harde of een zachte baan-bodem hierbij ook al weer van invloed is en het is dus ook probeeren en nog eens probeeren wat het beste voldoet.

\* \* \*

Het beslag voor dravers. Een specialist op het gebied van beslag voor dravers is in Z.-Holland geworden de heer M. van Trigt te 's Hage. De omstandigheden hebben zulks gunstig beïnvloed. Van Trigt werd opgeleid in het gemengde bedrijf van zijn vader in de Sumatrastraat, kwam daar veel in aanraking komen met nu wijlen den Majoor-Paardenarts Lameris en dit had tot gevolg dat van Trigt Jr op jeugdigen leeftijd een cursus in hoofbeslag heeft gevolgd onder leiding van Lameris. Op 17-jarigen leeftijd verwierf v. Trigt reeds een diploma en een jaar daarna kreeg hij de dravers te beslaan van den heer W. A. Ockhorst. Die verbintenis werd een prima leerschool, want de heer Ockhorst stond bekend als zeer deskundig in zake het uitvinden van het meest passende beslag voor elken draver. Van Trigt erkent dat ook gaarne. Gaandeweg werd bij van Trigt de liefhebberij voor het paard, inzonderheid het course-paard, en voor diens beslag opgewekt. En na overneming van de smederij is het een speciale hoefsmederij geworden.

Op ons verzoek deelde de heer van Trigt gaarna eenige ervaringen uit zijn loopbaan mede.

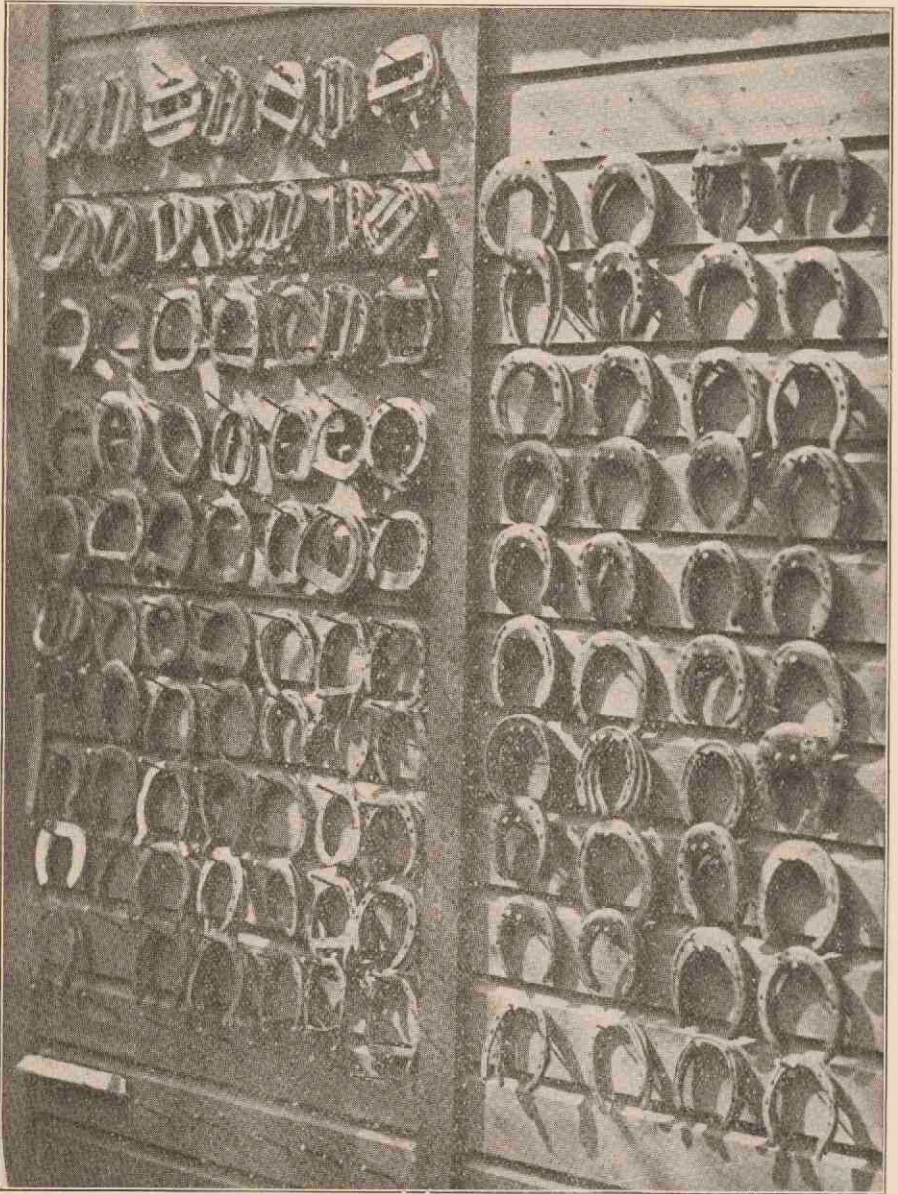
Vroeger werden als normaal beslag den dravers voorijzers gegeven van 4 à 5 ons en achterijzers van 2 tot 3 ons. Tegenwoordig voorijzers van 2 à 3 ons en de achterijzers in verhouding daarnaar. Van Trigt schrijft dit in hoofdzaak toe aan den import der Amerikanen, die beter op licht gewicht ijzers gaan.

Het is moeilijk om voor het beslag algemeene richtlijnen aan te geven, maar zoo zijn er gevallen waarin men toch kan generaliseeren.

Er zijn vele paarden die neiging hebben om in den verboden pace- of telgang<sup>1)</sup> te vervallen, vooral wanneer vermoeidheid optreedt. Het was

1) Bij regelmatig draven wordt het diagonaal paar beenen gelijktijdig verplaatst, alzoo rechts voor links achter, links voor rechts achter. Bij tel-

vroeger mode of regel om den toon van zulke paarden lang te laten en een betrekkelijk zwaar ijzer te geven. Daarvan is men gaandeweg teruggekomen.



*Collectie gebruikte draver-ijzers die we aantreffen achter de wagen-loods van het entrainement van den heer C. F. Ockhorst op Duindigt. Links boven ziet men ijzers (met dubbel balkje) voor z.g.n. pacers. Wij komen hierop nog nader terug.*

gang worden de gelijkzijdige heenen gelijk verplaatst, alzoo links voor links achter, rechts voor rechts achter.

De toon wordt nu veelal goed ingekort en het spitse weggenomen, zoodat de voorrand een rechte lijn vormt en het daarvoor aan te wenden hoefijzer een haast vierkanten vorm verkrijgt. Die ijzers worden meestal van twee balkjes voorzien, waarvan de eene ver naar voren wordt aangebracht.

Deze wijziging staat in nauw verband met den bodem van de banen. Deze is in Frankrijk meestal rul en ten onzent aan den harden kant. Overname van het Fransche beslag-systeem eischte hier dus correctie.

Paarden die overbouwd zijn krijgen vóór ijzers van minstens  $3\frac{1}{2}$  ons die naar de takken dik (hoog) worden gesmeed. Zulke paarden worden achter zeer lichte ijzertjes gegeven. Vroeger werd van deze paarden de toon ook lang gelaten, doch in de latere jaren niet meer.

Van natuur goede dravers brengen de achterbeenen buiten langs de voorbeenen. Op dezen regel zijn uitzonderingen. Er wordt aan tegemoet gekomen door het gewicht aan de buitenzijde der ijzers te leggen. — Bij paarden, die vóór wijd gaan en de achterbeenen tusschen de voorbrengen doorbrengen, wordt tegenover gesteld te werk gegaan. — Bij dravers die de achterbeenen noch buiten noch binnen de boorbeenen doorbrengen wordt op hooge actie der voorbeenen gewerkt (zwaardere ijzers met gewicht in de hiel) waardoor er gelegenheid (ruimte) komt voor het neerzetten der achterbeenen.

*(Wordt vervolgd)*

---

### MILITAIRE HOEFSMIDSCHOOL TE AMERSFOORT.

Op 15 Maart 11. werd te Amersfoort het examen afgenomen van de 1e ploeg 1932 der dienstplichtigen der artillerie die op 10 Mei 1932 de opleiding voor hoefsmid waren begonnen.

Geslaagd als hoefsmid zijn: 1. F. A. J. van der Belt, 2. Th. D. Stienezen, 3. J. Huizinga, 4. P. A. J. van den Heuvel, 5. M. J. Kok, 6. J. B. F. Koch, 7. J. A. J. van Impelen, 8. C. Hicmstra, 9. G. J. F. Stienen, 10. H. H. J. Jegers, 11. D. de Graaf, 12. D. Steenhuis, 13. P. M. Gerritsen.

Aan hen is een diplom uitgereikt, terwijl de 4 eerstgenoemden den korporaalsrang verwierven.

---

## KORTE MEDEDEELINGEN

---

— Voorjaars-Examen Rijks-diploma Hoefsmid. Voor dit examen hebben zich 76 kandidaten aangemeld, waaronder van de pas afgelopen cursussen te Lochem, Arnhem, Dordrecht, Utrecht en Weert. Als examendagen werden vastgesteld 27—28 en 29 en 30 Maart, 3—4—5 en 6 April en 8—9—10—11 en 12 Mei. Tot op heden zijn geslaagd:

A. de Weerdte te Roodeschool, G. A. de Smidt te Retranchement, J. Smith te Usquert, J. J. Naesseus te Aardenburg, P. J. Groosman te IJzendijke, K. Dijkema te Uithuizerpolder, C. J. van Boven te Rilland Bath, C. J. de Bruijn te Gouderak, H. van Hamersveld te Hooglander-

veen, A. Werner te Deil bij Geldermalsen, A. J. Dondertman te Laren (G.), H. H. Wassink te Winterswijk, J. Bulten te Laren (G.), H. Jac de Bie te Uden, H. B. Pelgrom te Hummelo, A. J. G. ten Broek te Baak bij Zutphen, G. Rundervoort te Hoogeveen, H. J. Nijenhuis te Harfsen, J. P. Joppen te Steenberg, J. H. Hoedemakers te Born, G. Dragt te Zuidwolde, G. J. ten Brinke te Neede, J. H. B. Angenent te Lengel bij 's Heerenberg, W. J. Mulder te Borculo, K. Wassens te Wassenaar, G. J. Simmelink te Neede, J. J. Geerlings te Deurningen en G. Oude Booijsink te Oldenzaal.

— **Brieven voor de redactie.** Men wordt verzocht alle brieven voor de redactie van „De Hoefsmid” te willen adresseeren: Wagenstraat 70 te 's-Gravenhage.

### LITERATUUROVERZICHT.

In de April-aflevering van „Der Hufschmied” beschrijft A. Fischer een geval van *aluminiumbeslag bij hoefkatrolontsteking*.

Het betrof een circuspaard dat jarenlang dienst gedaan heeft op een ijzer, voorzien van verdikte takken van aluminium, terwijl zonder dit beslag het paard onmiddellijk weer kreupel ging en onbruikbaar was. De aluminium verdikking werd onder aan het ijzer aangebracht door middel van 2 schroeven; deze wigvormige aluminium verdikkingen waren 10 c.M. lang, gemiddeld 2 c.M. breed en aan het takeinde 2,2 c.M. dik, aan het toongedeelte 2 m.M.

Wanneer het circus reizen ging, nam men telkens twee hiervoor pasklaar gemaakte aluminium verdikkingen mede, zoodat bij slijtage verwisseld kon worden en men kon verhoeden dat de buigpees van den hoefbeenbuiger teveel spanning gaf aan de aanhechtingsplaats. — Bij ren- en bij rijpaarden is ook door F. gebruik gemaakt van aluminium en wel wanneer het paard een spitse hoefvorm had met lage verzenen. In dit geval gaf hij echter een aluminium verdikking op het ijzer, dus op de draagvlakte van het ijzer, ook deze verhoogingen werden met twee schroeven op elken ijzertak bevestigd.

\* \* \*

— **Hoef-freesapparaat.** Het Vakblad voor smeden, enz. meldt: Naar de D. Schm.-Ztg. mededeelt, heeft men thans een toestelletje geconstrueerd, waarmede men de hoeven zeer nauwkeurig en snel kan affreezen inplaats van bewerken met hamer en hoefkling. Het bestaat uit het eigenlijke freesapparaat en een electromotor, waarmede het freesapparaat door een buigzame as is verbonden. Het freesapparaat zelf bestaat uit een handgreep, welke op een dwars-as twee freezen draagt. De freezen zijn van een beschermkap voorzien, waardoor gevaarlijke aanrakingen worden voorkomen. Direct achter de frees bevindt zich een smal oplegvlak, waarmede men het apparaat op den hoef laat rusten; door het vervolgens min of meer voorover

te buigen, neemt de frees een kleinere of grootere dikte van het hoefmateriaal af; door het apparaat daarna over den hoef heen te trekken wordt deze zeer gelijkmatig afgefreesd op de gewenschte diepte.

Een bijzonderheid van dit apparaat is wel, dat de frees alleen in harde hoefgedeelten pakt, in weke deelen echter niet, waardoor verwondingen zijn uitgesloten.

Het toestel, waarop patent is aangevraagd, is goed doorgeconstrueerd; het bestaat uit gegoten brons, alle lagers, alsmede de tandwieltjes voor de diverse overbrengingen, zijn van staal, de wieltjes met schroeftanden. Het is handig en licht, werkt vrij geruischloos en maakt de paarden ook niet in het minst onrustig.

De buigzame as heeft een lengte van 2 m tot 3 m en verbindt het frees-toestel met den  $\frac{1}{8}$  pk tot  $\frac{1}{4}$  pk motor. De laatste wordt het eenvoudigst op een klein wagentje gemonteerd, of wel aan een beugel opgehangen. De stroomtoevoer geschiedt op de bekende wijze door een gummikabel en een stopcontact, eventueel op de lichtleiding.

#### A.s. Draverijen.

7 Mei	Duindigt	l.b.	30 Aug.	Zaandam	k.b.
21 Mei	Anna Paulowna	k.b.	31 Aug.	Hilversum	l.b.
21 Mei	Uithuizen	k.b.	31 Aug.	Abcoude	k.b.
25 Mei	Drachten	l.b.	6 Sept.	Duindigt	l.b.
25 Mei	Duindigt	l.b.	7 Sept.	Heemskerk	k.b.
5 Juni	Duindigt	l.b.	10 Sept.	Duindigt	l.b.
8 Juni	Heerenveen	k.b.	10 Sept.	Den Hoorn	k.b.
11 Juni	Hilversum	l.b.	14 Sept.	Beverwijk	k.b.
28 Juni	Duindigt	l.b.	17 Sept.	Duindigt	l.b.
2 Juli	Duindigt	l.b.	20 Sept.	Duindigt	l.b.
2 Juli	Usquert	k.b.	22 Sept.	Wolvega	k.b.
9 Juli	Duindigt	l.b.	25 Sept.	Schagen	k.b.
12 Juli	Duindigt	l.b.	26 Sept.	Schagen	k.b.
19 Juli	Duindigt	l.b.	27 Sept.	Duindigt	l.b.
23 Juli	Duindigt	l.b.	1 Oct.	Hilversum	l.b.
26 Juli	Pijnacker	k.b.	4 Oct.	Duindigt	l.b.
30 Juli	Duindigt	l.b.	11 Oct.	Duindigt	l.b.
30 Juli	Zuidhorn	k.b.	15 Oct.	Duindigt	l.b.
2 Aug.	Duindigt	l.b.	19 Oct.	Purmerend	k.b.
3 Aug.	Santpoort	k.b.	22 Oct.	Duindigt	l.b.
9 Aug.	Duindigt	l.b.	29 Oct.	Duindigt	l.b.
13 Aug.	Duindigt	l.b.	5 Nov.	Duindigt	l.b.
17 Aug.	Purmerend	k.b.	12 Nov.	Duindigt	l.b.
20 Aug.	Duindigt	l.b.	19 Nov.	Duindigt	l.b.
27 Aug.	Duindigt	l.b.	26 Nov.	Duindigt	l.b.
28 Aug.	Groningen	k.b.			

#### A. s. Concoursen Hippique.

Heeze . . . . .	23 Apr.	Oosterhout . . . . .	14 Mei
Eerde . . . . .	30 Apr.	Geldrop . . . . .	14 Mei
Ulvenhout . . . . .	30 Apr.	Tilburg . . . . .	21 Mei
Dongen . . . . .	7 Mei	Beek en Donk . . . . .	25 Mei
Olland . . . . .	14 Mei	Breda . . . . .	25 Mei

Geffen . . . . .	25 Mei	't Zandt (Gr.) . . . . .	8 Juli
Meppel . . . . .	25 Mei	Den Haag . . . . .	13—15 Juli
Bergambacht . . . . .	25 Mei	Princenhage . . . . .	16 Juli
's Bosch . . . . .	28 Mei	Grijpskerk . . . . .	26 Juli
Wageningen . . . . .	31 Mei	Amsterdam . . . . .	5 + 6 Aug.
B. op Zoom . . . . .	5 Juni	Mill . . . . .	6 Aug.
Eext (Dr.) . . . . .	5 Juni	Zeeland . . . . .	20 Aug.
De Wijk (Dr.) . . . . .	5 Juni	Ettén . . . . .	20 Aug.
Rijsbergen . . . . .	5 Juni	Groningen . . . . .	28 Aug.
Nijnsel . . . . .	5 Juni	Meppel . . . . .	31 Aug.
Hapert . . . . .	5 Juni	Dokkum . . . . .	1 Sept.
Vries (Dr.) . . . . .	8 Juni	Almelo . . . . .	2 Sept.
Someren . . . . .	18 Juni	Vortum Mullum . . . . .	3 Sept.
Bavel . . . . .	18 Juni	Barneveld . . . . .	29 Sept.
Boxtel . . . . .	18 Juni	Utrecht . . . . .	13 Sept.
Oud Gastel . . . . .	18 Juni	Tilburg . . . . .	17 Sept.
Sappemeer . . . . .	2 Juli	Assen . . . . .	20 Sept.
Delft . . . . .	2 Juli	Roden . . . . .	27 Sept.
Oirschot . . . . .	2 Juli	Baarle Nassau . . . . .	1 Oct.

## ADVERTENTIE

**DE**

**OSTA-HOEFIJZERS**

**zijn reeds 18 jaar goed;**

**doch thans nog verbeterd**

**Neemt proef op de som**

**Overtuigt U**



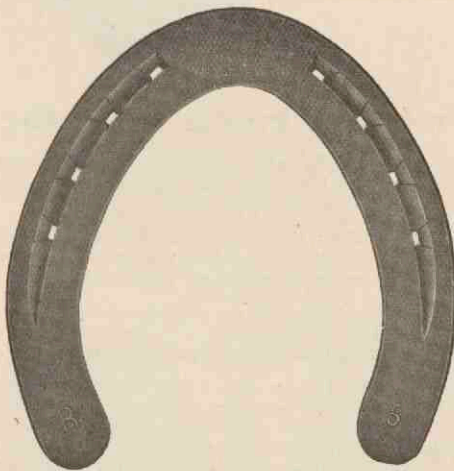
„..... ja, — maar

**„DE OVERWINNAAR”**

is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

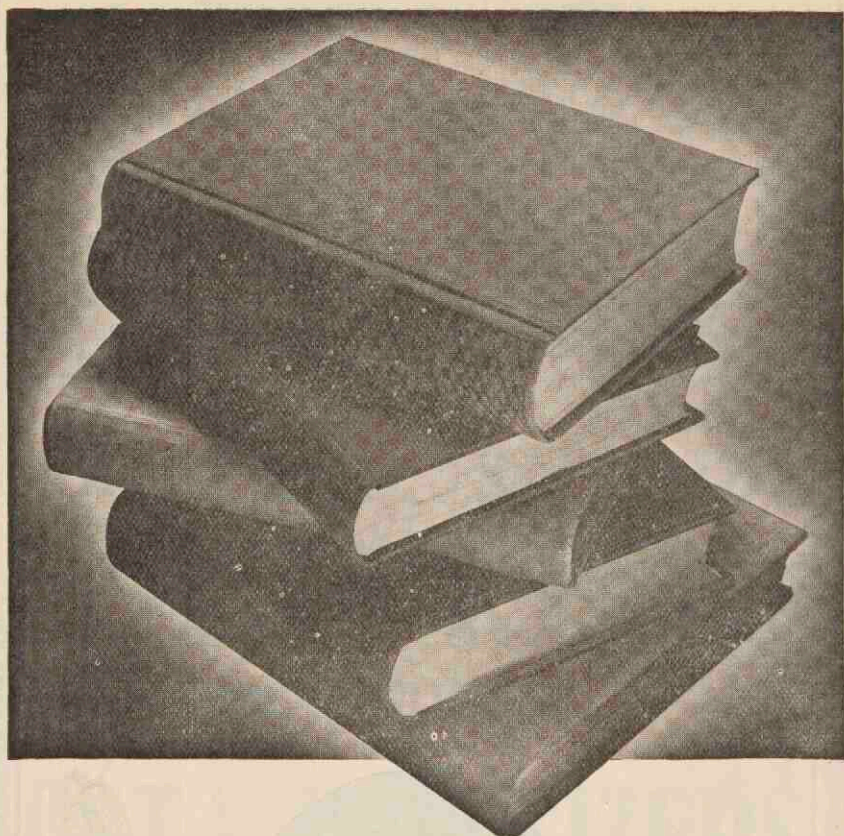
BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS 5E,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE





## Vormt een eigen bibliotheek!

Er is geen waardevoller bezit dan een eigen bibliotheek. Koopt maandelijks een boek bij Uw boekverkooper en ge vormt Uw eigen bibliotheek in eenige jaren tijds!

Van 29 April-6 Mei a.s. wordt dit jaar de BOEKENWEEK gehouden, ingesteld om de belangstelling te wekken voor het Nederlandsche boek in het algemeen en dat in een eigen bibliotheek in het bijzonder.

Bij aankoop in die week van een Nederlandsch boek ter waarde van ten minste F 2.50, ontvangt U gratis een exemplaar van het fraaie, geïllustreerde boekwerk getiteld: „Geschenk 1933“.

Bovendien ontvangt U voor elke F 2.50, die U gedurende deze BOEKENWEEK besteedt voor den aankoop van Nederlandsche boeken, een formulier voor deelneming aan de prijsvraag „Welke zes in Nederland uitgegeven boeken vallen het meest in den smaak“, met als prijzen exemplaren van Oosthoek's Geïllustreerde Encyclopaedie.

# BOEKENWEEK

29 APRIL-6 MEI 1933

*W. Hoofschu*

# DE HOEFSMID

Officieel Orgaan van de Vereeniging van Onderwijzers in practisch 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 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD: In memoriam Joh. Plet — Jubileum eener hoefsmederij in de residentie — Ingezonden stukken — Het beslag voor renpaarden en dravers — Korte Mededeelingen — Advertentiën.

## IN MEMORIAM JOHS. PLET

1867—1933



Wederom heeft het hoefbeslag een gevoelig verlies geleden en wel in het verscheiden van den heer Joh. Plet, in leven dierenarts te Heerenveen. Ik ben ervan overtuigd, dat bijna alle hoefsmeden in Nederland, althans alle onderwijzers en gediplomeerde hoefsmeden, den heer Plet hebben gekend, hetzij als examinator van de onderwijzerscursussen of wel van het

BIBLIOTHEEK DER  
21. OCT. 1933  
FIT

rijksdiploma, hetzij als keurmeester op diverse tentoonstellingen en keuringen dan wel als belangstellende bij belangrijke vergaderingen. Zoowel in woord als geschrift heeft hij getoond, in de lange reeks van jaren, dat hij de diergeneeskundige praktijk heeft uitgeoefend, dat het hoefbeslag en de hoefsmeden zijn bizondere aandacht hadden en heeft hij zeer veel ten goede gedaan zoowel in het belang van het vak zelf als van den stand der beoefenaars. Tot op den laatsten tijd toe, terwijl hij toch meer dan vijf en veertig praktijkjaren achter den rug had, verflauwde zijn ambitie niet en stond hij nog steeds, waar noodig, klaar met raad en daad; een getuigenis die op zich zelve reeds voldoende pleit voor de groote liefde die hij dit ambacht toedacht en voor de groote waarde die hij er aan toekende. Het ligt niet op mijn weg om hier van zijn groote verdiensten op veeartsenijkundig gebied te vertellen, noch wat hij voor de paardenfokkerij zoowel in Friesland als voor het geheele land beteekend heeft; slechts als deskundige op hoefslaggebied wil ik hem hier herdenken en als zoodanig nam hij met wijlen prof. Dr. Kroon een eerste plaats en een cereplaats onder deze coripheën in.

Daar ik het voorrecht gehad heb zeer vele jaren in de examencommissie voor het Rijksdiploma van Hoefsmid met hem te hebben mogen samenwerken, zoo zal mij steeds de herinnering bij blijven van de groote eigenschappen welke hij bezat en die hem tot een uitmuntend examiner in deze maakten, n.l. zijn groote vakkennis, zijn groot plichtsbesef, zijn menschenkennis en zijn humaniteit. Hij had steeds een helder en onbevangen oordeel over alle onderwerpen die in den loop der jaren in de examencommissies ter sprake kwamen, hij bleef steeds op de hoogte van zijn tijd, verzette de bakens waar dit vereischt werd en zijn eenige doel was om het hoefbeslag vooruit te brengen en toen de tijden slechter werden, om het op peil te houden. Als examiner was hij een buitengewoon goed beoordeelaar, hij zag in de eerste plaats de goede punten in het afgeleverde werk en verviel nooit in de fout een „Fehlerkenner” te zijn; steeds stond hij op de bres voor de candidaten en menige zwakke broeder zal hem in stilte hebben bedankt voor de aanmoediging en moreele steun welke zij van hem ontvingen.

Van hem kan met recht gezegd worden: „hij heeft gewerkt zoolang het dag was” en waar hij zich altijd uitsprak dat een werkeloos leven voor hem onbestaanbaar zou zijn, zoo moeten wij berusten in zijn heengaan en is hij door zijn kort ziekbed voor allicht veel leed gespaard gebleven. Allen, die hem gekend hebben en zijn werken op hoefbeslaggebied hebben gezien en geapprecieerd, zullen hem dankbaar blijven voor wat hij in deze gaf en in onze herinnering zal hij voortleven als een zeer kundig dierenarts, een uiterst bekwaam beoordeelaar van het hoefbeslag, doch wat nog meer zegt, als een voortreffelijk mensch en een hartelijk kameraad.

Hij ruste zacht.

G. H.

---

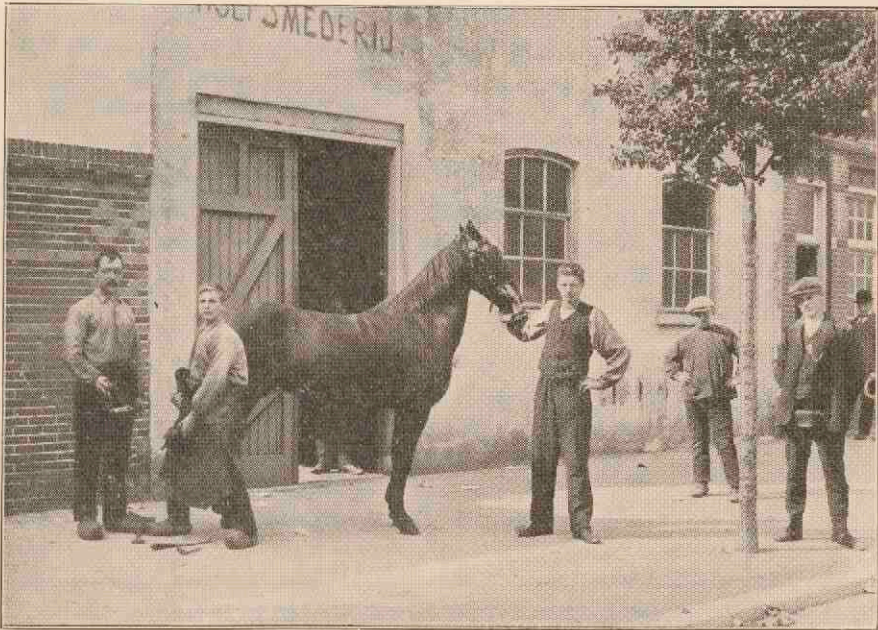
#### JUBILEUM EENER HOEFSMEDERIJ IN DE RESIDENTIE.

Een dagblad-bericht dat het 30 April l.l. 25 jaar geleden was, dat de heer N. Dullemans in de Elandstraat (tegenover de Crispijnstraat)

te 's-Gravenhage een hoefsmederij oprichtte, gaf ons gereede aanleiding naar bedoelde smederij te gaan.

De heer Dullemans stond ons gaarne te woord, tot zoolang dringend werk aan de voeten van een hit hem aan-het-aambeeld riep.

Het dagblad-bericht bleek juist te zijn. Op 30 April 1908 heeft Dullemans het eerste paard beslagen in de bovenbedoelde door hem opgerichte specifiek hoefsmederij. Alléén begonnen, staat de baas ook de laatste jaren weder alleen voor het werk, na betere jaren gekend te hebben. Jaren waarin hij met twee knechts werkte. De oorzaak van de „opkomst” van het bedrijf kan een pleidooi heeten voor de vakkennis van den oprichter,— de „teruggang” in het-vak, vooral in de steden, is overbekend.



*Hoefsmederij van den heer Dullemans in de Elandstraat te 's-Hage. Links „de baas”. Dullemans woont in de van Bylandtstraat op no. 34.*

Dullemans stamt niet uit een smeden-familie, maar wel uit hartstochtelijke paardenliefhebbers. Bij verhuizing in zijn jongensjaren naar Leiden, kwam hij in een paardenbedrijf; hij ging aldaar met succes een cursus in hoefbeslag volgen en bleef een jaar of tien in de sleutelstad werkzaam in een zaak waar de paarden van het Rotterdamsche Trambedrijf werden beslagen. Daarna volgden twee jaren met wisselende standplaatsen, waarop de vestiging in de Residentie plaats vond.

Vijf-en-twintig jaar geleden bood het hoefsmidsvak nog toekomst. Dullemans ondervond zulks. De stalhouderij van Proosdij (intusschen gemoderniseerd in auto-zaak) aan de Delftschelaan met 23 paarden werd al spoedig zijn eerste groote klant. En de groot-handelaar\*in paarden

Dubois, een goede tweede. Het paarden-materiaal bestond toen dus in hoofdzaak uit stalhouders- en handelspaarden, — thans uit paarden, meest hitten, die voor de groente- en melkwagens worden gebezigd, alsmede enkele voor vrachtrijders.

Dullemans heeft nooit met een noodstal gewerkt. Altijd uit de hand beslagen en wel met zelf gesmede ijzers. Alleen in den mobilisatie-tijd, toen moeilijk of niet aan stafijzer was te komen, moest hij noodgedwongen fabrieksijzers bezigen.

Hooge eischen stelt deze hoefsmid aan de plaatsing en de richting der nagelgaten. Dat waarborgt het op de juiste plaats inslaan en uitkomen van de nagels in den hoornwand. Gevallen van vernagelen hoort Dullemans dan ook niet en losraken van de ijzers evenmin. Ten opzichte van de nagelgaten toonde Dullemans ons een paar ontvangen en bijna reeds in het vergeetboek geraakte Noorsche Gummijzers van het laatste systeem, met een toonlip en dicht daarbij aan weerszijden een zij-lip. Hij dweept geenszins met die ijzers en laakte den stand der nagelgaten, die te stijl is, waardoor de nagels te laag uitkomen.

Als beslag geldt vlak beslag. Althans de voorijzers. Zoo noodig worden achter lage stootjes gegeven. Geïmporteerde hitten, die achter in den regel onbeslagen zijn, doch voorijzers hebben medegekregen, z.g.n. dunne bergijzers met 2 kalkoentjes en 1 stootje in den toon, gaan hier dadelijk best op de vlakke ijzers.

\*

De heer Dullemans is thans 55 jaar en nog in zijn volle kracht. Hij is 1 Mei met opgewektheid aan de 2e kwarteeuw begonnen, omdat hij veel liefhebberij voor het vak behoudt, ondanks de malaise in het paardenbestand. Wij hopen voor dezen ambitieuzen vakman, dat de tegenwoordige klandizie op peil blijft, — ja dat zelfs meerdere paarden-eigenaren hem hun materiaal ter „bewerking” zullen geven. B.

---

## INGEZONDEN STUKKEN

---

### IETS OVER HET EXAMEN RIJKSDIPLOMA.

Sinds eenigen tijd heerscht onder de onderwijzers een soort ongerustheid over het kleine aantal geslaagden op het examen en het resultaat hunner cursussen.

Bij sommige onderwijzers is de ongerustheid overgegaan in ontevredenheid. Hoewel dit geen aangename klank is, en misschien bij sommigen agitatie zal verwekken, kan ik hiervoor geen zachtere termen vinden. De Heer Vossers heeft op de onderwijzersvergadering de aandacht op het slechte resultaat gevestigd, en ook gewezen op de oorzaken, alsmede een vingerwijzing gegeven welken weg wij op moeten gaan; hierop volgde een aangename gedachtenwisseling, die zal medewerken om op den goeden weg te komen. Doch de geest die er bij velen heerschte, is nog blijven bestaan.

Nu komt in de April-aflevering van „De Hoefsmid” de Heer Tangelder

en roert m.i. de juiste snaar aan. Inderdaad is het een feit dat de onderwijzer zichzelf moet afvragen: ligt de schuld ook bij mij? Uiteraard bezien moet de schuld bij één der categorieën berusten, misschien ook bij twee:

- 1ste de onderwijzers;
- 2de de leerlingen;
- 3de de examencommissie.

Nu zie ik het als de plicht van iederen onderwijzer de schuldvraag vooreerst bij zichzelf te zoeken.

Dat de ontwikkeling der leerlingen niet meer is als vroeger, wanneer ze op een cursus komen, is ook een feit zoo klaar als de dag, en daarom is de taak der onderwijzers zwaarder dan vroeger, en dat wordt waarschijnlijk nogal eens vergeten. Een sigaar opsteken, zooals vroeger ging, gaat nu niet meer volgens den Heer Tangelder en inderdaad, thans wordt de onderwijzer voor zijn volle 100% gevraagd, en dit mag en moet ook want daarvoor geven ze een cursus.

Als een onderwijzer zijn leerlingen naar het examen stuurt verwacht hij de kroon op zijn werk en dat is zijn goed recht en mag hij ook verlangen. Maar nu krijg je het critieke moment bij niet slagen der leerlingen, de examen commissie krijgt de schuld en dat is juist niet zijn goed recht. Ik vraag mij af, lijden niet de meeste onderwijzers aan zelfoverschatting. Iedere onderwijzer die zijn leerlingen examen laat doen of wiens leerlingen examen hebben gedaan, moet, onverschillig het resultaat, de examencommissie vertrouwen en blijven vertrouwen. Ook hier geldt het parool: vertrouw en u zal vertrouwen gegeven worden, en daarom zeg ik: iedere onderwijzer steeke eerst de hand in eigen boezem. Ik heb altijd gezegd en blijf ik zeggen, zoolang het tegendeel niet bewezen is, wij moeten vertrouwen blijven stellen. Op losse gezegden en gedachten mogen we niet afgaan.

Op een der examendagen heb ik een kijkje genomen hoe het er toe gaat om te kunnen oordeelen, en wil hier mijn bevindingen mededeelen. Ik kan maar enkele grepen doen, een getrouw volledig verslag zou te veel plaatsruimte vragen. Te beginnen bij de modelijzers. Gevraagd werd een strijkijzer maken; nu was het resultaat dat er ijzers werden ingeleverd welke geen strijkijzers waren. Er waren verscheidene ijzers die alleen flink bodemnauw waren en een iets smallere binnentak hadden, doch op geen stukken na een strijkijzer waren. Kan nu voor zoo'n ijzer voldoende gegeven worden? Twee, zegge 2 strijkijzers waren erbij, de rest waren ijzers voor paarden die hoogstens een nauwen gang konden hebben, maar voor strijken beslist onvoldoende. Eigenaardig was dat juist die twee ijzers van leerlingen eener zelfden cursus waren. Verschillende ijzers, die onder de paarden moesten komen, waren weliswaar bruikbaar doch het waren geen goed bruikbare ijzers. Een ijzer zag ik waarvan naast ieder nagelgat de centertjes nog zichtbaar waren; is dat practisch werken? Eerst het geheele ijzer zetten, daarna ritzen en stampen, is dat goed? Is dat een candidaat als klaar afleveren? Ook het besnijden, villen en kiffelen wordt er genoeg gedaan, doch de afgestorven deelen der zool blijven half zitten, aan een gebroken wand wordt niets gedaan, dikte der wand ten opzichte der witte lijn durven ze niet aankomen; hoeft vlak maken kunnen sommige candidaten niet. IJzers zonder opzet

wanneer ze onder een voorvoet moeten, gebroken voetas maken. Al deze artikelen zijn waar te nemen, en dan kunnen de jongens niet begrijpen waarom ze niet slagen. Zoo heb ik met een afgewezen candidaat gesproken, die zich niet begrijpen kon dat zijn modelijzer (ijzer voor verbeend hoefkraakbeen) geen voldoende had gekregen; het was het mooiste ijzer van alle jongens. Hij kon niet begrijpen dat bij zoo'n ijzer de verbreding meer naar binnen moet zitten dan naar buiten, van een ingetroken wand had hij schijnbaar nog nooit gehoord.

Mag ik eens zeggen hoe ik er over denk? Eerder is de commissie soepel, dan dat de onderwijzers reden tot klagen en mopperen hebben. Maar genoeg hierover, ik zou al te veel plaatsruimte vragen. Een raad die ik iedereen collega op het hart wil binden is deze. Ga op een der examendagen kijken, niet om er een paar leerlingen door te slingeren, dat keur ik af, maar om er voor uzelf en voor uw latere leerlingen wat op te steken, hetgeen op een cuscus kan ten dienste komen. Ga niet door op den weg van zelfoverschatting, ik weet uit eigen ondervinding, als je niet geregeld bijhoud wat eens op den cursus is geleerd, dan zijn de scherpe puntjes er zoo gauw af. Een examendag meemaken frischt weer veel op wat wij in Utrecht leerden, wat wij meenden nog te weten, en toch kwijt waren. Dit zal zoo zijn dunkt mij voor iedereen, ook voor het beste geheugen.

Een middag lesgeven is geen uitgaansmiddag, het eischt veel van den onderwijzer, als wij het nu met herrinnering aan de fouten van de candidaten die wij hebben zien falen doen, kunnen onze leerlingen daaryan profiteren, dan kunnen wij ons gemakkelijker en zekerder geven. Ons parool moet zijn, ambitie voor het hoefsmidsvak aankweeken en werken leeren. Hoe beter toegerust wij zijn, des te beter en gemakkelijker kunnen wij onze taak vervullen. Wij moeten anderen opleiden door zelf ook steeds nog opnieuw opgeleid te worden. Anderen leeren door zelf te leeren. Ook al leeren wij ons zelf.

Op deze manier is slagen mogelijk, voor velen zal het moeilijk zijn, maar het moet en het kan.

Dezen weg moeten wij op.

Zwolle.

P. van de Boer.

*Mijnheer de Redacteur,*

Met belangstelling las ik de bijdrage van collega Tangelder over „*Verslag over het examen Rijksdiploma*”. Gaarne zou ik naar aanleiding hiervan mijn meening willen mededeelen. Wat het eerste gedeelte betreft van deze bijdrage ga ik volkomen met den heer Tangelder accoord. Het tweede gedeelte echter kan ik niet onderstrepen. Toen ik de zinsnede las: „als men ziet b.v. bij lossen wand een smal ijzer met sterke afhelling en nagels in het losse gedeelte”, ben ik geschrokken hoe de heer Tangelder oordeelt over ons onderwijzer-corps, waar hij openlijk de schuld hiervan geeft aan den onderwijzer, ook wat betreft de verdere fouten die hij mededeelt. Ik ben een getrouw bezoeker der onderwijzersvergaderingen en neem ook ieder jaar een kijkje

bij de examens, en ken zodoende de meeste onderwijzers, die een cursus geven.

Geachte collega, het heeft mij werkelijk verbaasd hoe u bij dergelijke fouten openlijk de schuld aan den onderwijzer geeft; ik kan mij niet voorstellen dat dergelijke fouten gemaakt worden door de schuld van den onderwijzer, tenminste niet de fouten die door u worden opgenoemd. Deze fouten zullen zeker wel gemaakt worden, en de candidaat zal dan misschien soms beweren „ik heb het niet anders geleerd”, maar moeten wij dat als vaststaande waarheid aannemen?

Zoo zag ik op een der examens door een candidaat een abnormalen hoef beslaan, totaal foutief. Ook de onderwijzer van dezen cursus was aanwezig, en ook deze moest dit tot zijn verbazing aanschouwen. Ik zeg tot verbazing, omdat ik de overtuiging heb dat deze onderwijzer daar geheel onschuldig aan was. Ik ben daar ten volle van overtuigd. Naar mijn meening is deze algemeene beschuldiging van den heer Tangelder onjuist en zodoende ongeschikt als „richtlijn”.

Dan schrijft de geachte collega verder, „ik vrees dat men met de voorbereidende cursussen ook niets bereikt”. Ik heb al eerder mijn meening hierover in De Hoefsmid medegedeeld en sta nog op hetzelfde standpunt. Ik begrijp de gedachte in dezen van den heer Tangelder niet; hij is er van overtuigd dat verandering of verbetering noodig is. Nu hebben we in dezen de voorcursussen welke naar mijn meening, en meerderen met mij, nuttig werk kunnen doen en toch verklaart hij zich er halsstarrig tegen.

Ondervinding is voor mij in dezen de beste leermeester. Ik onderschrijf het ten volle, de jongens moeten smeden leeren, maar daarvoor is een vóór-cursus toch ook wel goed. Zoo had ik op mijn laatsten voorcursus een leerling die met moeite een tang kon hanteeren, en toch maakte deze op het slot in drie hitten een behoorlijk bruikbaar ijzer. Ik sta nog op hetzelfde standpunt, naar mijn meening zijn de voorcursussen de beste richtlijn voor beter wel-slagen der examens.

*Wachtum* (Dr.).

H. Scholten.

## HET BESLAG VOOR RENPAARDEN EN DRAVERS.

### II

In de vorige aflevering is gezegd dat het getal renpaarden in ons land maar klein is, dat de draverijen hier in de voorste rij staan en dat in sommige gebieden in het buitenland het juist andersom is. Ter bevestiging hiervan zij aangehaald het intusschen verschenen bericht, dat momenteel in Frankrijk in training zijn 1400 renpaarden en 1200 dravers. Deze verhouding zal b.v. voor Engeland veel meer in het voordeel voor het renpaard zijn. Wanneer wij het aantal dravers dat in ons land aan de lange baan kan en mag deelnemen op een kleine 200 en het getal renpaarden op 20 schatten, dan zijn



we niet ver van de waarheid en dan spreken de voor Frankrijk gegeven cijfers wel van hoe groote beteekenis de ren- en drafsport elders is.

Wanneer het wedverbod hier niet was afgekondigd, dan zou de toestand hier ook rooskleuriger zijn en . . . . gezonder. Velen willen nu eenmaal finantieel bij de wedstrijden geïnteresseerd zijn en wedden clandestien. Van de hiermede omgezette bedragen komt niets ten goede aan de coursegevende Vereenigingen noch aan den Staat. Het publiek zou dit laatste wel gaarne willen, want niet alleen dat de vrijwillig afgedragen penningen de baanbesturen en den Staat bedragen in handen spelen, waarmede weer veel nut kan worden gesticht, maar het gevoelt zich ook veiliger te spelen bij openbare en controleerbare wedgelegenheden. En hiermede hebben wij dan speciaal den totalisator op het oog.

(De Fransche regeering b.v. besteed een deel van de uit de weddenschappen op de courses verkregen belasting-gelden voor den aankoop van prima hengsten, die van Rijkswege ter dekking worden gestationneerd, draagt een deel ervan af voor nuttige werken als aanleg van waterleidingen en stort vervolgens in de armen-kassen. — In België komt jaarlijks, bij een omzet van ongeveer 50 millioen aan de baan, 3 millioen ter beschikking van den Staat).

Wij beoogen met het doen van deze mededeelingen niet het houden van een pleidooi voor de weder-invoering der wedgelegenheden, welke laatste, in welken vorm ook, steeds principieele tegenstanders hebben, doch meer om invloeden te belichten, die nauw verband houden met het coursewezen en bloei of inzinking daarvan beïnvloedt het daarvoor benoodigde paardenbestand.

\*



*C. F. Ockhorst*

Komende tot ons eigenlijk onderwerp, zoo zijn de heeren C. F. Ockhorst en M. van Trigt, respectievelijk onze crack trainer-rijder en de hoefsmid met de grootste ervaring op het gebied van beslag voor dravers en renpaarden, weder onze spreekbuizen.

De heer van Trigt wordt in de uitoefening van zijn vak trouw bijgestaan door den 60-jarigen J. Westerink, die in het bedrijf van vader op zoon als knecht is overgegaan. Westerink's 40-jarige practijk heeft hem een goeden kijk op het hoefbeslag gegeven en de baas kan hem met alle gerustheid alleen naar een draverstal zenden om zelf een anderen te bezoeken. Het is vrijwel regel dat de dravers en renpaarden aan de trainingstallen worden behandeld en haast uitzondering dat die paarden aan de smederij worden gebracht. Dat is wel minder prettig uit hoofde van tijdverlies en afwezig zijn, doch hiertegenover staat weer een ander voordeel, namelijk deze, dat de meeste dravers erg handelbaar en mak zijn bij het besnijden en beslaan.

In tegenstelling met de meening van oningewijden, die in het wedstrijdpaard een temperamentvol en lastig te behandelen individu meenen te moeten zien, gedragen de meesten zich als een lam. Zoo is ook van alle paarden de draver voor den fotograaf het meest rustige object, wanneer hij het aannemen van een goeden stand en stilstaan commandeert. Een en ander is een gevolg van het feit dat aan den draver veel zorg wordt gewijd, er van veulen af mee „omgegaan” wordt, vroeg in training komt en daardoor z.g.n. hand-mak wordt. Pas wanneer hij naar het strijdperk wordt geleid en bij intuïtie voelt wat er van hem gevergd en verlangd wordt, begint het temperament te spreken, ontbrandt de vechtlust en vindt er als het ware plots een gedaante-wijziging plaats. Niet bij allen, doch bij velen.

\*

Bij een hernieuwd bezoek aan het trainingsetablisement van den heer Ockhorst, kwamen wij al spoedig weer terecht bij de collectie oude ijzers, die achter de wagenloods hangen. De in de vorige afleving van die collectie opgenomen afbeelding wordt hier herplaatst. Wij zeiden er reeds van dat de dubbele balkijzers op de 2 rijen links boven werden aangewend voor de z.g.n. pacers. Hiermede worden bedoeld pacers in erge mate, hetzij van nature of paarden die wegens vermoeidheid spoedig in den bij ons niet toegelaten pace-gang vervallen. (In Engeland is de pace-gang geoorloofd). In minder sterke mate kan met een gewoon balkijzer worden volstaan.

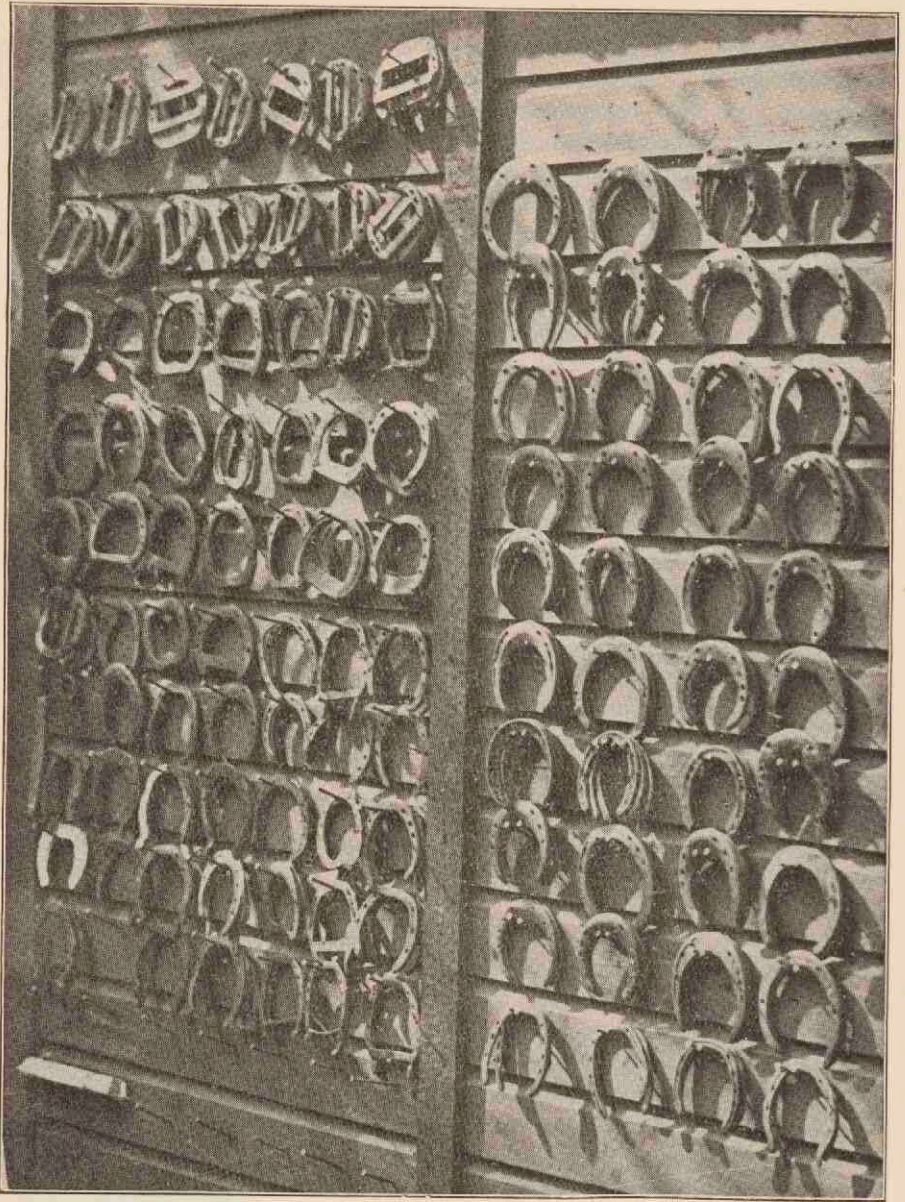
Op de 5e rij (links van boven af) wees Ockhorst ons (6e ijzer van links) het ijzer met betrekkelijk breed balkje aan waarop de juiste gang van Dalila was „gevonden”. Dat ijzer heeft aan den buitenkant de dubbele breedte van den binnenkant, mede als behoedmiddel tegen kniekloppen. Zooals bekend was Dalila tot op ouden leeftijd een stayer 1e klasse, die op een afstand van 3600 tot 4000 M. haar zwaarste concurrenten nog wel 200 M. kon voorgeven.

Op de 6e rij, vlak onder het zoojuist besproken ijzer van Dalila, hangen die welke de verleden jaar nog op den voorgrond getreden Quitewell Stal Lancier vrijwel heeft versleten. Lichte dunne ijzers. Het voorijzer vierkant in den toon met aan weerszijden 2 zijlipjes, het achterijzer met een dun balkje om de zwakke achterbeenen (spronggewrichten) wat tot steun te zijn. Ook het aangewezen ijzer voor paarden met zwakke zeen.

In het algemeen zien we als beslag voor dravers veel balkijzers, respectievelijk ijzertjes. Niet uitsluitend met het doel als hiervoren bij Quitewell is aangegeven. Paarden, die in den toon breedte en zwaarte in het ijzer behoeven, zakken op lossen weken bodem met de dunnere takeinden teveel weg en daaraan komt een balkje ten goede.

Ockhorst werkt veel met voorijzers in den toon sterk afgerond om het rollen of tuimelen, ergo het vlug kunnen wegzomen der voorbeenen te bevorderen. Zooals de meeste modellen boven op de rechterhelft der afbeelding te zien geven.

Moet het tegendeel worden bereikt voor paarden die vóór te rad, te vlug met het beenenspel zijn en die men dus langeren tijd op den grond wil houden, dan worden randijzers gebezigd. Zoo'n ijzer zien we aan de rechterhelft der afbeelding, 7e rij van boven, geheel links. De draagrand van het



ijzer wordt scherp uitgesmeed zoodat deze in den bodem grijpt vóórdát de draagvlakte van het ijzer den bodem raakt en dit veroorzaakt vertraging.

Wij zagen verder bij de collectie ijzers sommige in de takeinden opgehoogd met leer of aluminium. Dit dient voor paarden met zwakken stand en/of met slechte pezen. Door het aanwenden van zoo'n ophooging heeft Ockhorst de snelheid van den draver Moquet weten op te voeren tot 1,'25" de K.M. Moquet had sterke neiging tot pace-gang en liep daarom ook op dubbele balkijzers.

Ockhorst liet ons verder nog zien de ijzers die Guy Bingen en Diamant Bleu bij hun import uit Frankrijk onder hadden, n.l. ijzers met heel veel toongewicht en zeer breed in het toongedeelte. Dat beslag paste hun hier niet. En nu wordt weer geïllustreerd, hoe voor elk dier individueel het juiste beslag moet worden gezocht of gevonden. Voor Diamant geldt thans een vrij gewoon ijzer met twee lage stooten ter weerszijden als het beste, terwijl Guy Bingen daarop slecht reageerde en nu in de goede richting gaat op een balkijzer met verhoogde leeren hiel.

Voor onze banen worden korte voeten, zoowel vóór als achter geprefereerd. Zooals in de April-aflevering reeds is gezegd kunnen de hoeven op de Fransche banen met rullen bodem langer zijn en Ockhorst voegde daaraan nader toe dat op de kunstbanen te Berlijn de voeten, vooral achter, beslist lang dienen te zijn. Men ziet daar de achterijzers bovendien nog wel 1 tot nog 2 cM. achter de hoeven uitsteken.

\*

Na ons bezoek aan Ockhorst verwijlden we nog even bij den heer van Trigt en wij herhaalden daar de ook aan Ockhorst gedane vraag wat bij Franschen en bodemnauwen stand het beste beslag is. Ockhorst's meening is dat men aan dien abnormalen stand niet veel kan tegemoet komen, omdat de natuur zich te weinig laat dwingen. Van Trigt is het daarmede eens, al kan bij Franschen stand door verhoogen van den binnentak van het ijzer in het algemeen het kniekloppen worden bestreden. Daarentegen kan bij bodemnauwen stand met een tegengestelde werkwijze weinig worden bereikt, want het is alsof een naar binnen overhalen der voorbeenen beter kan worden bewerkt dan naar buiten. Van Trigt heeft, met zoovele anderen, wel de overtuiging dat bij een geregeld doelmatig besnijden vanaf jeugdigen leeftijd, menig bodemwijden of -nauwen stand belangrijk zou kunnen worden verholpen.

Het zou interessant zijn wanneer van Trigt aanteekening had gehouden van de verschillende beslag-methoden die door hem zijn toegepast en welke wijzigingen daarin zijn aangebracht om tot betere resultaten te komen en hoevele prijzen door hem van ijzers voorziene paarden hebben gewonnen. Dat zou een boekdeel vormen van groote waarde. Uit den aard der zaak moest hij met zijn mededeelingen thans volstaan met het doen van enkele grepen uit zijn practijk. Zoo herinnerde hij zich dat het bekende korte baan paard Fini voorijzers heeft gedragen van I K.G., hetgeen dit paard voor een goeden draf beslist noodig had.

Bij vele paarden wordt met het onderleggen van betrekkelijk zware ijzers begonnen om een goeden regelmatigen draf te verkrijgen. Is die verkregen, dan wordt, om tot grootere snelheid over langen afstand te kunnen komen, successievelijk in de lichtere richting gewerkt.

Het komt ook voor dat een paard met het eene been vlugger optrekt dan met het andere, hetgeen een onregelmatigen indruk maakt. Bij een enkel tuigpaard op een concours hippique wordt zulks ook wel opgemerkt. In zoo'n geval wordt het ijzer voor het „vlugge" been verzwaaard om gelijkheid te betrachten.

In gevallen waarin de beweging der achterbeenen moet worden vertraagd

omdat voor het neerzetten daarvan de voorbeenen nog geen plaats hebben gemaakt, zoekt men uitkomst door op lange toonen aan de achtervoeten te werken.

\*

Wij hebben de ervaring opgedaan dat van Trigt in de toekomst gaarne van concrete treffende voorvallen op hoefslaggebied van voorlichting wil dienen en het is dus zeer waarschijnlijk dat wij vaker niet alleen met de pen, doch ook met het photo-toestel bij hem hopen te komen.

Op ééne zaak zij hier direct nog gewezen. Behalve het beslag is er nog meer om een paard in de baan tot een topprestatie te brengen. Dat zijn de verschillende hulptuigdeelen en bovenal de hand van den rijder. Het verschil in het rijden kan zoo groot zijn dat dit een wijziging van het beslag zelfs noodzakelijk maakt. Krijgt een trainer een draver van een anderen trainingstal, dan bestaat de mogelijkheid dat opnieuw moet worden begonnen naar het zoeken van de juiste beslag-methode. En ook daarbij kan de ervaren hoefsmid, die zijn rijders en zijn paarden kent, weer belangrijke diensten bewijzen.

B.



*Een vlotte, vierkante, economische draf.*

---

## KORTE MEDEDELINGEN

---

— **Rijksdiploma als hoefsmid.** Geslaagd op het voorjaarsexamen 1933: C. J. v. Boven te Rilland Bath, A. de Weerdt te Roodeschool, J. Smith te Usquert, K. Dijkema te Uithuizerpolder, P. J. Groosman te IJzendijke, J. J. Naessens te Aardenburg, G. J. de Smidt te Retranchement, A. J. G. ten Broek te Baak bij Zutphen, H. J. de Bie te Uden, C. J. de Bruyn te Gouderak, H. v. Hamersveld te Hooglanderveen, A. Werna te Deil, A. J. Dondersman te Laren (Gld.), J. Bulten te Laren (Geld.), H. H. Wassink te Winterswijk, H. B. Pelgrom te Hummelo, J. H. Hoedemakers te Born,

G. Rundervoort te Hoogeveen, G. Dragt te Zuidwolde, J. P. Joppen te Steenberg, H. J. Nijenhuis te Harfsen, W. J. Mulder te Borculo, G. J. ten Brinke te Neede, J. H. B. Angenent te Lempt bij 's Heerenberg, G. Oude Booyink te Oldenzaal, J. J. Geerlings te Deurningen, G. J. Simmelink te Neede, K. Wassens te Wassenaar, G. Strobos te Beerta, J. Niemeyer te Vlagtwedde, J. de Jong te Beerta, W. Hoiting te Bellingwolde, A. Drenth, te Oostwold, A. Brouwer te Nieuwolda, W. S. Hageman te Spijk, C. Korporaal te Oud-Beyerland, J. Korpershoek te Oud-Beyerland, J. Mulder te Siddeburen, H. Raven te Dordrecht, H. Korporaal te Oud-Beyerland, J. M. L. Niesen te Reuven.

---

#### A.s. Draverijen.

21 Mei	Houtrust	k.b.	23 Aug.	Stompwijk	k.b.
21 Mei	Anna Paulowna	k.b.	27 Aug.	Duindigt	l.b.
21 Mei	Uithuizen	k.b.	28 Aug.	Groningen	k.b.
25 Mei	Duindigt	l.b.	30 Aug.	Zaandam	k.b.
25 Mei	Drachten	l.b.	31 Aug.	Hilversum	l.b.
4 Juni	Houtrust	k.b.	31 Aug.	Abcoude	k.b.
5 Juni	Duindigt	l.b.	3 Sept.	Houtrust	k.b.
5 Juni	Veendam	l.b.	3 Sept.	Groningen	l.b.
8 Juni	Heerenveen	k.b.	6 Sept.	Duindigt	l.b.
11 Juni	Hilversum	l.b.	7 Sept.	Heemskerk	k.b.
18 Juni	Houtrust	k.b.	10 Sept.	Duindigt	l.b.
18 Juni	Groningen	l.b.	10 Sept.	Den Hoorn	k.b.
28 Juni	Duindigt	l.b.	12 Sept.	Schagerbrug	k.b.
2 Juli	Duindigt	l.b.	14 Sept.	Beverwijk	k.b.
2 Juli	Usquert	k.b.	17 Sept.	Duindigt	l.b.
9 Juli	Duindigt	l.b.	18 Sept.	Medemblik	k.b.
9 Juli	Noordwolde	k.b.	20 Sept.	Duindigt	l.b.
12 Juli	Duindigt	l.b.	21 Sept.	Enkhuizen	k.b.
16 Juli	Houtrust	k.b.	22 Sept.	Wolvega	k.b.
16 Juli	Groningen	l.b.	24 Sept.	Groningen	l.b.
19 Juli	Duindigt	l.b.	25 Sept.	Schagen	k.b.
23 Juli	Duindigt	l.b.	26 Sept.	Schagen	k.b.
26 Juli	Pijnacker	k.b.	27 Sept.	Duindigt	l.b.
30 Juli	Drachten	l.b.	1 Oct.	Hilversum	l.b.
30 Juli	Duindigt	l.b.	3 Oct.	St. Maartensbrug	k.b.
30 Juli	Zuidhorn	k.b.	4 Oct.	Duindigt	l.b.
2 Aug.	Duindigt	l.b.	11 Oct.	Duindigt	l.b.
2 Aug.	Wormerveer	k.b.	15 Oct.	Duindigt	l.b.
3 Aug.	Santpoort	k.b.	19 Oct.	Purmerend	k.b.
6 Aug.	Houtrust	k.b.	22 Oct.	Duindigt	l.b.
9 Aug.	Duindigt	l.b.	29 Oct.	Duindigt	l.b.
13 Aug.	Duindigt	l.b.	5 Nov.	Duindigt	l.b.
13 Aug.	Anna Paulowna	k.b.	12 Nov.	Duindigt	l.b.
15 Aug.	Castricum	k.b.	19 Nov.	Duindigt	l.b.
17 Aug.	Purmerend	k.b.	26 Nov.	Duindigt	l.b.
20 Aug.	Duindigt	l.b.			

---

A.s. Concoursen		Hippique.	
Tilburg . . . . .	21 Mei	Den Haag . . . . .	13—15 Juli
Olland . . . . .	21 Mei	Beek en Donk . . . . .	16 Juli
Oosterhout . . . . .	21 Mei	Princenhage . . . . .	16 Juli
Breda . . . . .	25 Mei	Someren . . . . .	18 Juli
Bergambacht . . . . .	25 Mei	Hoofddorp . . . . .	19 Juli
Geffen . . . . .	25 Mei	Grijpskerk . . . . .	26 Juli
Meppel . . . . .	25 Mei	Uden . . . . .	30 Juli
's Bosch . . . . .	28 Mei	Zwolle . . . . .	2 Aug.
Wageningen . . . . .	31 Mei	Amsterdam . . . . .	5 + 6 Aug.
B. op Zoom . . . . .	5 Juni	Mill . . . . .	6 Aug.
Eext (Dr.) . . . . .	5 Juni	Zeeland . . . . .	20 Aug.
De Wijk (Dr.) . . . . .	5 Juni	Etten . . . . .	20 Aug.
Rijsbergen . . . . .	5 Juni	Groningen . . . . .	28 Aug.
Nijnsel . . . . .	5 Juni	Meppel . . . . .	31 Aug.
Vries (Dr.) . . . . .	8 Juni	Deventer. . . . .	31 Aug.
Hapert . . . . .	18 Juni	Dokkum . . . . .	1 Sept.
Bavel . . . . .	18 Juni	Almelo . . . . .	2 Sept.
Boxtel . . . . .	18 Juni	Vortum Mullum . . . . .	3 Sept.
Oud Gastel . . . . .	18 Juni	Utrecht. . . . .	13 Sept.
Oosterwijk. . . . .	25 Juni	Tilburg . . . . .	17 Sept.
Sappemeer . . . . .	2 Juli	Assen . . . . .	20 Sept.
Delft . . . . .	2 Juli	Roden . . . . .	27 Sept.
Oirschot . . . . .	2 Juli	Barneveld . . . . .	29 Sept.
Bussum . . . . .	8 Juli	Baarle Nassau . . . . .	1 Oct.
't Zandt (Gr.) . . . . .	8 Juli		

## ADVERTENTIE

**DE**

**OSTA-HOEFLIJZERS**

**zijn reeds 18 jaar goed;**

**doch thans nog verbeterd**

**Neemt proef op de som**

**Overtuigt U**



„..... ja, — maar

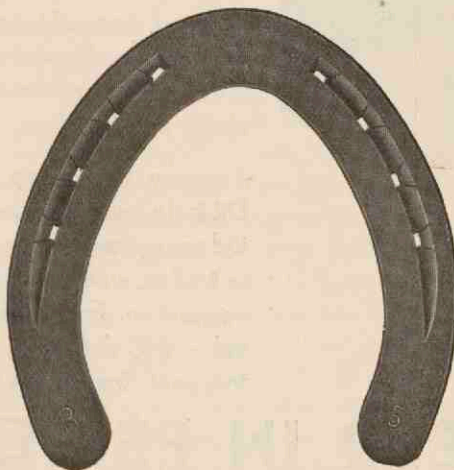
**„DE OVERWINNAAR”**

is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS 5E,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

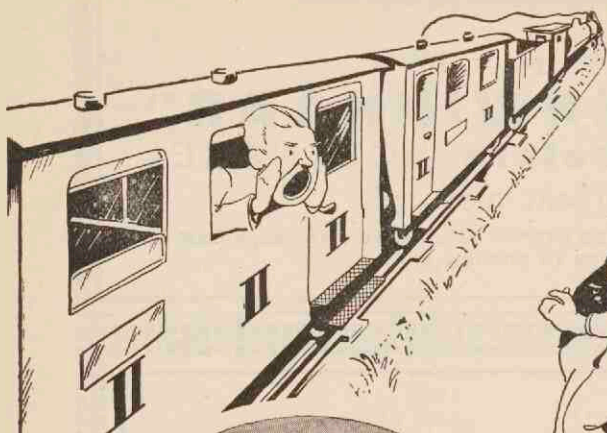
# HOEFIJZERFABRIEK HELPMAN

GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE





## Zou hij de boodschap verstaan hebben ?

Één kans tegen tien . . . een sneltrein is  
zoo gauw voorbij!

Wanneer u zeker wilt zijn, dat uw boodschap  
verstaan, verwerkt en begrepen zal worden,  
vergenoeg u dan niet met haar uit een sneltrein  
te roepen. Zeg haar dáár, waar uw toehoorder  
rustig kan luisteren.

Zeg uw boodschap in de periodieke pers.  
Dit is de beste gelegenheid van den modernen  
tijd om uw toekomstige klanten in een stemming  
te treffen, waarin zij uw pleidooi rustig kunnen  
verwerken. En de eenige manier, waarbij gij  
zeker zijt, dat ieder, dien gij uw boodschap  
toeroept, haar zal verstaan en begrijpen.



# ADVERTEER IN PERIODIEKEN

DE ÉÉN OF MEER MALEN PER WEEK OF PER MAAND VERSCHIJNENDE BLADEN

## GEEF UW ADVERTENTIE EEN LANGER LEVEN

VEREENIGING DE NEDERLANDSCHE PERIODIEKE PERS

*W. Hoofschu*



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.—

**ADVERTENTIEËN**

1—10 regels (breedte 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> c.M.) f 2.—,  
iedere regel meer f 0.20. - Tarieven voor  
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te 's-Gravenhage

Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

**INHOUD:** Hoefijzer en Hoefbeslag in vroegeren tijd — Verslag van het voorjaarsexamen 1933 voor het Rijksdiploma als Hoefsmid — Een oude merrie — Ingezonden stukken — Advertentiën.

**HOEFIJZER EN HOEFBESLAG IN VROEGEREN TIJD**

door

Th. Wolff.

(Nadruk verboden).

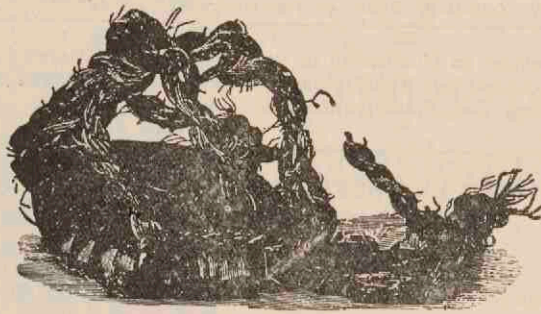
Tot een der interessantste hoofdstukken van de zoo inhoudrijke en aantrekkelijke geschiedenis van het paard in den dienst der menschen behoort de ontwikkeling van de hoefbekleding van het paard. Sinds het edele dier de gewillige dienaar der menschen is geworden, was deze genoodzaakt om den hoef van het dier met de een of andere stof te bekleeden, waardoor de al te snelle slijtage van den hoef en daardoor het ongeschikt worden van het dier werd voorkomen. Voor het wilde paard, dat in volkomen vrijheid leefde, was de natuurlijke hoef voldoende, daar de leefwijze van het wilde dier den hoef niet al te gauw doet slijten. In ieder geval is de slijtage niet grooter dan de natuurlijke groei, resp. het bijgroeien van den hoef. Op de uiterst zachte grasvlakten der steppen en bosschen, waar het vroegere wilde paard leefde, werd de hoefhoorn zeer ontzien; bovendien was het loopen van het paard lang niet zoo inspannend en aanhoudend, als die van het latere paard in den dienst van den mensch; dit zijn alles oorzaken dat de natuurlijke hoef van het paard steeds onbeschadigd en gereed voor het gebruik bleef. Dit veranderde echter toen de mensch het paard in zijn dienst nam. Deze legde het een regelmatige, inspannende arbeid op en daardoor hadden ook zijn hoeven groote slijtage te doorstaan, die het wilde paard nooit had gekend; in de eerste plaats moest het dier nu op den harden grond loopen, hetwelk een veel grooter slijtage veroorzaakte, dan door het natuurlijke bijgroeien der hoeven kon goed gemaakt worden. Deze verandering in de leefwijze van het paard, maakte derhalve de bekleeding van den hoef door een kunstmatige bedekking tot een gebie-

RIJKSUNIVERSITEIT

21. OCT 1933

dende noodzakelijkheid voor den paardenfokker en voor den bezitter van paarden. Daarom vinden wij reeds bij de oudste volken, die paarden gebruikten, zooals de Egyptenaren, Babyloniërs enz., ja zelfs bij de nog oudere menschen, die in paalwoningen woonden en het paard eveneens reeds als huisdier kenden en gebruikten, de uiteenloopendste soorten van hoefbekleeding, lang voordat de andere deelen van de paardenbekleeding, zooals b.v. toom en teugel of zelfs het zadel, bekend waren.

Het is waar, de tegenwoordige manier van hoefbekleeding, die wij als hoefbeslag kennen, was bij die oude volken nog geheel en al onbekend, daar zij hiervoor nog alle technische eigenschappen misten. Hun manier van hoefbekleeding bestond alleen uit een soort sandaal of schoen van bast of hennep, leer of iets dergelijks, die vast om den hoof van het dier gebonden of gegespt werd; het was dus nog een zeer primitieve hoefbekleeding. Zulke



*Afb. 1. Sandaal of Hoef schoen van vezels.*

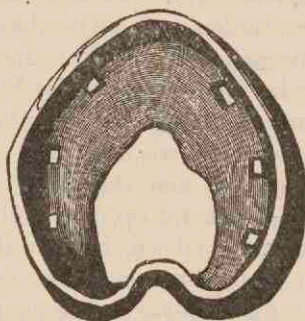
bast- of leeren schoenen gebruikten de oude Egyptenaren reeds ten tijde van Ramses II, wat ongeveer 35 eeuw geleden zal zijn; ook de andere cultuurvolken uit dien tijd, de Babyloniërs en Assyriërs gebruikten ze evenals de Joden. Maar ook de Grieken, die immers toch al een techniek bezaten, die op een oneindig hooger trap stond dan die der genoemde volken, kenden de kunst van het hoefbeslag nog niet, maar stelden zich eveneens nog met paardenschoenen tevreden. Het is duidelijk, dat deze slechts zeer matig aan de gestelde eischen konden voldoen en zoo vinden wij in de Geschriften der Ouden, die zich met het fokken van paarden bezig hielden, dikwijls klachten over de gebrekkigheid en omslachtigheid van de hoefbekleeding van het paard. Vooral in den oorlog, waarvoor de mensch toentertijd het paard bijna nog uitsluitend gebruikte, maakten zich deze fouten van den hoef schoen zeer onaangenaam kenbaar. Soms moest een oorlog immers alleen daarom tot stilstand komen, daar tengevolge van de groote inspanning van den krijgsveld de bekleedingen aan de hoeven van de rij- en wagenpaarden stuk gingen en de dieren eenigen tijd noodig hadden om op hun verhaal te komen. Zoo gebeurde het eens den Perzischen koning Mithridates, in zijn oorlog tegen de Romeinen, dat de hoeven zijner paarden ondanks hun beschuttend schoeisel zoodanig geleden hadden, dat de dieren niet meer voort konden en Mithridates gedurende langeren tijd zijn oorlogen moest staken. Gedurende den vrede deden zich de gebreken van deze soort hoef-

bekleding minder gevoelen, in de eerste plaats door de omstandigheid dat het paard in dien tijd nog lang niet aan zulke arbeidsinspanning blootgesteld was, als later bij de Christelijke cultuurvolken het geval was. Die volken gebruikten immers het paard nog absoluut niet als trekdier voor die huishoudelijke- en verkeersdoeleinden, waarvoor het later het meest gezochte dier is geworden.

Het paard werd door de genoemde volken als veel te edel voor dergelijken minderwaardigen arbeid beschouwd; deze werd door trekossen en muilezels verricht, terwijl het paard alleen als krijgsros, als rijdier, of als trekdier voor oologs- en renwagens werd gebruikt. Gedurende den vrede werd het alleen voor sport- of oorlogsoefeningen geoefend, zooals b.v. bij de wagenrennen der Olympische spelen der Grieken of bij de Circensische spelen der Romeinen; overigens stond het rustig in

den stal, waarbij de hoefschoenen eenvoudig losgespjt werden.

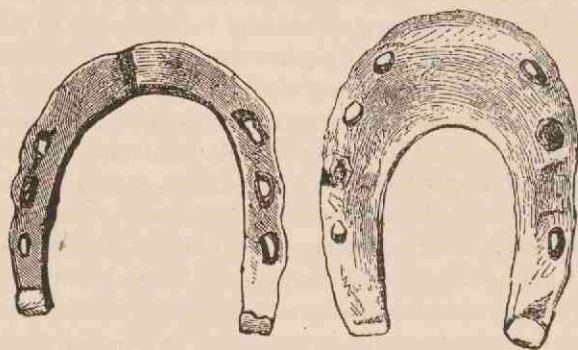
Ook de Romeinen, het belangrijkste en op technisch gebied het ver gevorderdste cultuurvolk van de Oudheid, gebruikten, tenminste in de eerste eeuwen van hun bestaan, gevlochten bast- of leeren schoenen als hoefbekleding. Later gingen zij er echter toe over om deze schoenen, die om den hoef gespjt werden, van een metalen zool te voorzien, die veel meer weerstandsvermogen had en veel duurzamer bleek te zijn, dan de bast of leeren zool. Daardoor had men een geheel nieuwe vorm van hoefbekleding ontdekt, die zich door de voordeelen, die zij opleverde, spoedig ook algemeen bij de andere toenmalige volken, inburgerde. Deze ijzeren sandaal werd voorloopig nog op de oude manier door middel van riemen aan den hoef vastgespjt; later vond men een betere manier om ze te bevestigen, die daaruit bestond, dat de ijzeren zool door middel van een omgelegde rand aan den hoef geklonken werd, waardoor het ijzer natuurlijk veel vaster zat. In den laatsten tijd van het Romeinsche Rijk vond men zelfs de kunst uit om de zoolijzers door middel van spijkers onscheidbaar en vast aan den hoef te verbinden. Maar dit soort van hoefbekleding, die wij dus de eerste vorm van hoefbeslag kunnen noemen, werd slechts voor de circuspaarden en de paarden der heel voornamen en rijken gebruikt. Want deze soort hoefbekleding was voor den toenmaligen tijd nog een even moeilijke als dure kunst, die het geheel onmogelijk maakte, om de paarden in het algemeen, vooral ook de krijgspaarden met ijzer te beslaan; deze werden dus zooals vroeger, tot aan het einde van het Romeinsche rijk van omgesppte ijzeren zolen voorzien. Daarentegen vinden wij het hoefbeslag van de circus- of luxepaarden der Romeinen nog op talrijke bewaard gebleven Romeinsche eeremunten afgebeeld; op deze afbeeldingen ziet men zelfs nog duidelijk de spijkergaten. De verkwistende Romeinsche keizers uit het laatste tijdperk van het Romeinsche Rijk gaven zich ook over aan de grootste luxe wat betreft de hoefijzers van hun paarden en muilieren. Zoo liet b.v. Keizer



Afb. 2. Hoefschoen van leer  
(omstreeks 400 j. v. Chr.)

Nero zijn paarden en muilieren van zilveren zolen voorzien en die van zijne gemalin zelfs van gouden. Op dezelfde wijze handelden ook andere verkwisters van dien tijd.

Het Romeinsche Rijk ging ten onder en daarmee verdween tevens ook de reeds zeer ontwikkelde Romeinsche techniek en cultuur. De Germaansche volken traden nu in de geschiedenis op den voorgrond. Deze volken namen slechts weinig van de Romeinsche cultuur- en technische aanwinsten over, maar bij dit weinig was de kunst van het hoefbeslag. Reeds in de oudste tijden van het Germaansche volksleven vinden wij het beslaan der hoeven en ontmoeten wij hoefijzers van uiteenlopende vorm en maaksel, die met spijkers aan den hoef werden bevestigd. Talrijke hoefijzers uit dien tijd zijn tot op den huidigen dag bewaard gebleven en worden in musea getoond en het is absoluut niet zelden dat een boer bij het omploegen van zijn akker nog altijd merkwaardig gevormde hoefijzers vindt, die eenmaal aan de paarden der oudste Duitschers hebben behoord. Ook in streken der paalwoningen en graven uit dien tijd worden in Duitschland en in Zwitserland nog altijd zulke hoefijzers van het oudste model gevonden. Deze hoefijzers zijn nog betrekkelijk klein, smal en dun, wat volkomen in overeenstemming is met de kleine en nog onaanzienlijke paarden die de volken in dien tijd fokten. De ijzers uit dien tijd hebben zes langwerpige spijkergaten, gaten, die door het doordrukken van het roodgloeijende ijzer naar buiten waren gemaakt. Toen men steeds grootere dieren begon te fokken, vooral de groote en zware krijgssossen, vinden wij ook al spoedig grootere hoefijzers, die in het verder verloop der geschiedenis, wat gewicht en grootte betreft, geweldig toenamen en in beide opzichten wel dubbel zoo groot als onze tegenwoordige hoefijzers zijn geweest. Het hoefbeslag wordt langzamerhand een der belangrijkste en voornaamste functies

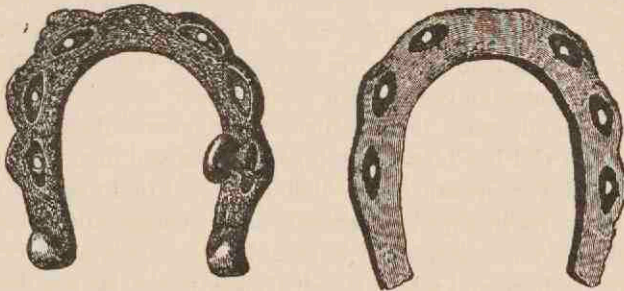


Afb. 3. Hoefijzer van Germaansche paarden.

van den kunstrijken Duitschen wapensmid. Hoe knap deze echter ook was, de hoefijzers uit dien tijd, zoowel als die van de middeneeuwen zijn grof en hebben nauwelijks een eenigszins regelmatigen vorm, daar men natuurlijk nog lang geen hoogere techniek der ijzerbewerking en van het hoefbeslag kon verwachten.

In de heerlijke sagenschat van de Germaansche Oudheid en middeneeuwen speelt ook het hoefijzer een belangrijke en beteekenisvolle rol. Wodan,

Balder en de andere goden der Germaansche mythologie worden immers steeds als goddelijke ruiters voorgesteld, wier paarden, evenals zij zelf, onsterfelijk zijn. De volksgeschiedenis maakte de hoefijzers van deze godenpaarden al spoedig tot het voorwerp van talrijke sagen, fabels en vertellingen. Een der eigenaardigste van deze sagen vertelt van den achtvoetigen hengst Sleipnir, waarmee Wodan iederen nacht bij een smid op Helgoland kwam, om hem daar te laten beslaan. Volgens de sage verliezen de paarden der Goden, als ze door de lucht of ook over de aarde rijden, een hoefijzer, dat hem, die het vindt, veel geluk en zegen brengt en hem wonderbare krachten verleent. Deze gelukkige beteekenis werd dan ook langzamerhand aan ieder gevonden hoefijzer gehecht en is, zooals bekend, nog tot op den huidigen dag bewaard gebleven. In ieder geval is de gewoonte om een gevonden hoefijzer boven de poort van de schuur of boven den ingang van het huis te spijkeren al oeroud; volgens het volksgeloof wordt daardoor het huis tegen bliksem en hagelslag behoed, een bijgeloof, dat wij overigens ook nog op dezelfde wijze bij andere volken, zelfs bij de Chineezzen terugvinden. De belangrijkste rol



Afb. 4. Hoefijzer uit Zuid-Frankrijk.

speelt het hoefijzer echter in de Rosstrappensagen. Rosstrappen zijn rotsblokken, waarin zich een of meer diepe holten in den vorm van hoefijzers bevinden. De volkssage verklaarde, dat de hoefijzers door den stap van een paard van den een of anderen goddelijken ruiters zijn ontstaan; vooral wordt verhaald, dat ze van den z.g. „wilden ruiters” afkomstig zijn. Dikwijls is het echter ook een beroemde legeraanvoerder of heilige geweest wiens paard hier de sporen van zijn hoeven heeft achtergelaten. Op deze wijze wordt het ontstaan van vele Rosstrappen aan Karel de Groote toegeschreven, die ook de Rosstrappe bij Aken moet gemaakt hebben waaruit dan de bekende geneeskrachtige bron van Aken ontsprong. De bekendste Rosstrappe is zeker wel die bij het dal van de Bode in den Harz, die door zijn reusachtige grootte uitmunt. De sage verhaalt, dat hier eens een prinses voorbijreed, die door een reus werd nagezet; toen het paard de top van den rots had bereikt en den gapenden afgrond voor zich zag, steigerde het geweldig en sprong met een grooten sprong over den afgrond, bereikte ook gelukkig den tegenover liggenden kant en redde op deze wijze de koene rijdster uit de macht van den reus, die niet over den afgrond heen kon komen. Waar het paard zich echter voor den sprong gereed maakte, daar sloeg het die geweldige Rosstrappe, die tot op den huidigen dag nog van zijn moed verhaalt.

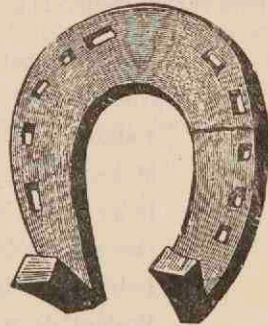
Er zij nog op gewezen, dat aan hoefijzers, evenals aan stijgbeugels en sporen in het Germaansche volksleven dikwijls een zekere gerechtelijke beteekenis, als middel voor het een of andere tribuut werd toegekend. De pachters moeten den bezitters, behalve voeding voor de paarden ook voldoende hoefijzers en spijkers leveren, zooals in gerechtelijke documenten van dien tijd uitdrukkelijk wordt medegedeeld. Uit dit feit kan men opmaken dat deze beide voorwerpen toentertijd nog een tamelijke waarde hadde, wat bij de kostbaarheid, die het ijzer toen nog bezat en bij de duurte van het smeedwerk eigenlijk absoluut niet verwonderlijk is. Maar het hoefijzer gold ook als eereteken, daar alleen de deugdzame ruiter ijzer aan de hoeven van zijn paard mocht hebben, en de hoefijzers van den eerlooze weggenomen werden; op onbeslagen, barvoetige paarden te moeten rijden, werd overal als een oteerende straf beschouwd.

Eerst sedert het begin van de 11de eeuw, werd het gebruik van het hoefbeslag meer algemeen; daarop hadden vooral de beginnende kruistochten grooten invloed, omdat daarvoor een bijzonder degelijke uitrusting van ros en ruiter noodig was, die ook duurzaam moest zijn; zoo kwam men er spoedig algemeen toe om de hoeven der paarden zoo zorgvuldig mogelijk te beslaan om ze voor den reusachtigen tocht, die zoo oneindig veel moeilijkheden opleverde, genoeg weerstandsvermogen te verleenen.

Ook in Engeland, waar het hoefijzer tot dusver onbekend was, werd omstreeks dezen tijd het hoefbeslag ingevoerd en wel door de hoefsmiden van Willem den Veroveraar, die in 1066 een inval in Engeland deed. Het hoefbeslag kwam nu in Engeland evenals in de overige cultuurlanden algemeen in gebruik en onderging ook technisch groote verbeteringen. Het ambacht van den hoefsmid scheidde zich al spoedig van dat van den gewonen smid of van den wapensmid en werd dus een zelfstandig handwerk en vooral bij het leger werd de hoefsmid, die later ook keur- of vaansmid werd genoemd, een zelfstandige ambachtsman. Het hoefbeslag werd echter toentertijd nog lang niet op die groote schaal toegepast als tegenwoordig. Men stelde er zich mee tevreden dat men de paarden twee keer per jaar, een keer in het begin van den zomer en de tweede keer bij het begin van den winter liet beslaan en dikwijls genoeg zal men het ook wel vergeten hebben. Ook spaarde men zooveel mogelijk het volle beslag; men besloeg dikwijls alleen de voorhoeven, zoodat het op de achterhoeven „barvoets” liep. Alleen als men een oorlog verwachtte werden de paarden heel zorgvuldig aan alle vier de beenen beslagen. In de Middeneeuwen werden er zoowel voor wagen-transporten als voor oorlogsdoeleinden reusachtig groote en zware paarden gefokt, waarvan de hoefijzers uit dien tijd getuigen, die dubbel zooveel wegen en twee keer zoo groot zijn als de tegenwoordige hoefijzers. Men besteedde wel veel moeite en zorg aan het hoefbeslag, maar men kon het door gebrek aan anatomische kennis toch niet vermijden, dat er dikwijls verkeerde beslagen voorkwamen. Het vernagelen der paarden was aan de orde van den dag. Zoo wordt verhaald, dat een ridder van Koning Hendrik IV, Codebald, die na wilde kijken of het ijzer goed zat en daarom het achterbeen van het paard optilde, door het vernagelde en gemartelde dier met de vernagelde hoef op het hoofd werd getrapt, zoodat hij terstond overleed.

Dergelijke ongevallen kwamen tengevolge van het verkeerde nagelen herhaaldelijk voor. Eerst later kregen de hoefsmeden meer oefening en vaardigheid, die echter ook niet op wetenschappelijke kennis, maar slechts op beroeps ondervinding berustte.

Wat het hoefijzer aan goede techniek ontbrak, trachtten rijke paardenbezitters dikwijls door de kostbaarheid van het ijzer te vervangen. Herhaaldelijk wordt over zilveren en zelfs over gouden hoefbeslagen gesproken, waarmee enkele vorsten of andere rijke heeren hun paarden lieten versieren, een verschijnsel, dat wij, zooals gezegd, reeds in het oude Rome hebben ontmoet. Zoo liet b.v. de Markgraaf Bonifacius van Toscane in 1084 naar aanleiding van zijn huwelijk alle paarden met zilveren hoefijzers beslaan, waarbij hij bepaalde, dat een verloren hoefijzer aan den vinder zou behoorren. Of deze zilveren of gouden hoefijzers bijzonder goede diensten hebben verricht, daarvan vertelt de geschiedenis niets; het is echter merkwaardig, dat ook deze gouden en zilveren beslagen toch altijd maar hoefijzers of ook wel ijzers genoemd werden. Over de waarde, die toentertijd een gewoon hoefijzer had vinden wij eenige gegevens in de oorkonden van een bisdom, waarin wordt bepaald, dat voor een vel drie Hellers of een gaaf hoefijzer moest worden betaald, dus een bijzonder hooge waardeering van het ijzer, die met het oog op de toenmalige verhoudingen verder niet verwonderlijk is.



Afb. 5. Hoefijzer van ridderpaard.

Het groote belang, dat een goed hoefbeslag voor de oorlogsgeschiktheid en daardoor dus ook voor het welzijn van het geheele land had, gaf ook den smid, vooral den hoefsmid, een hoog aanzien. De smid is steeds een der belangrijkste en waardigste representen van het ambacht geweest, die zich in het bezit van menig privilege verheugde; in bijzonder hooge gunst stond echter zoowel bij de autoriteiten en dikwijls ook bij de vorsten de smid, die wat het beslaan van paarden betrof een bijzondere kunstvaardigheid of handigheid bezat. Bij de vorming van den smidsleerling was het het voornaamste streven om de noodige vaardigheid voor het hoefbeslag te krijgen, en de examenregels schreven het alle meesters voor om deze vaardigheden van den leerling aan een bijzonder nauwkeurig onderzoek te onderwerpen. Ook bij de meesterproef moest de candidaat nog steeds een proefstuk in het hoefbeslag leveren. Drie stukken moest de gezet voor de meesterproef maken, namelijk een ploegschaar aaneensmeden, een wiel met dubbele spijkers beslaan en ten slotte een paard beslaan. Van de beide eerste stukken konden zoons van meesters vrij gesteld worden, maar de proef van het hoefbeslag moest de candidaat in ieder geval afleggen.

Dit was echter, volgens de bepalingen van de meesters een moeilijk stuk werk, want de ijzers mochten niet gepast, maar moesten op het oog pasklaar gesmeed worden. Op verschillende plaatsen was het den candidaten nog niet



eens toegestaan om den hoof van het paard, dat beslagen moest worden, op te tillen, om zoo met het oog de maat te nemen; het paard werd alleen eenige keeren voor de smidse op en af gereden, wat voor den candidaat voldoende moest zijn om te zien hoe groot het ijzer moest zijn en welke vorm het moest hebben. Voor het beslaan der paarden waren dus scherpe oogen noodig en een vaste hand en het was het doel van deze strenge „exameneischen” om deze vaardigheden te kweeken. Het aanzien, waarin de smid zich verheugde, blijkt treffend uit een Middeneeuwsch volkslied, dat alleen aan den smid en diens vaardigheden is gewijd.

Smeden moet men altijd hebben  
 Noodig heeft hem koning, vorst en graaf,  
 Joden en soldaten.  
 Maken hun speer en zwaard,  
 Ieder heeft hem lief voorwaar  
 Om zijn daden.  
 Ieder heeft hem lief voorwaar  
 Beslaat de wagens en het paard,  
 Dat men kan varen en rijden;  
 Daarvoor is de smid gereed  
 In zomer en in winter tijd  
 Bij oorlog en dure tijden.

Maar ook tot leugenachtige opschepperijen gaf de handigheid van den smid dikwijls aanleiding en allerlei anecdoten vertellen van het potjeslatijn der hoofsmeden. Zoo wordt b. v. in een sprookjesspel verteld, dat een hoofsmid er zich eens op beroemde, dat hij zoo knap was, dat hij een heel regiment van drieduizend man, in vollen ren kon beslaan, zonder dat de ruiters

behoefden af te stappen of ook maar even stapvoets zouden moeten gaan. Op dezelfde wijze wordt van een smidsgezel verteld, die toen hij zijn meesterstuk wilde afleggen, een voorbijrijdend rijtuig naloopt, het paard gedurende het rijden de vier hoefijzers aftrekt en het weer op nieuw beslaat.

Zulke anecdoten dienen om de opschepperij van de smeden te bespotten. Maar ook in ander opzicht vond de volkshumor aanleiding om den smid in het ootje te nemen, vooral omdat vele smeden opzettel-

Afb. 6. Engelsche smeedmunt (14e eeuw).

lijk nalatig bij het beslaan waren. Daarvan zingt een oud spotversje, dat wij hier als tegenstuk voor het bovenstaande volkslied laten volgen:

Hoe doen het dan de smeden?  
 Zoo doen zij het!  
 Zij slaan de spijkers tienmaal krom  
 Opdat de boer terug ook kom!  
 Zoo doen zij het,  
 Ja, zoo doen zij het.

Talrijke sagen, fabels en sprookjes zijn er aan hoefijzers en hoefbeslag verbonden; wij willen slechts aan de fabel van Jezus en Petrus herinneren, waar verteld wordt, dat Petrus het hoefijzer niet wilde optillen en zich toen achteraf dikwijls als straf moest bukken om de kersen op te rapen, die Jezus van de opbrengst van het hoefijzer had gekocht. Of aan den koopman,



Afb. 7. Beslag van een ridderpaard in de middeleeuwen.

wiens paard een spijker uit het hoefijzer had verloren en doet daarna, omdat zijn meester niet op dezen spijker had gelet, het geheele hoefijzer verloor en ten slotte zijn nek brak, waardoor de koopman voor zijn nalatigheid erg gestraft werd. Ook talrijke spreekwoorden hebben hun ontstaan aan hoefijzers en hoefbeslag te danken. „Zij heeft een hoefijzer verloren” beteekent b.v. dat een meisje een kind kreeg. Talrijke uitdrukkingen van dit soort zijn tot op den huidigen dag bewaard gebleven.

Eeuwenlang was de practische ondervinding der hoefsmeden de grondslag voor het hoefbeslag; van eenige wetenschappelijke kennis of van enige anatomische kennis van het paard en vooral van den paardenhoef hadden ze nog geen flauw begrip, zoodat het niet vermeden kon worden dat ze dikwijls verkeerd spijkerden en daardoor het dier veel pijn veroorzaakten. Bij een onhandige hoefsmid ontaardde het beslaan der dieren zelfs in de ruwste dierenkwellerij. Een tamelijk groot opstel over de kunst van het hoefbeslag, die ook al eenigszins op wetenschappelijke kennis berustte, verscheen wel-

iswaar reeds in de 16de eeuw; de schrijver ervan was een Italiaansch edelman, Cesare Fiaschi; dit werk maakte veel opgang, werd veel gelezen en leverde veel goeds op, ofschoon het ook niet veel aan de bestaande toestanden deed veranderen.

Beroemde leermeesters voor het hoefbeslag waren voorts Carlo Ruini en Sleysel, die beiden in de 17de eeuw leefden en ook werken over de kunst van het hoefbeslag uitgaven. Een grootere beteekenis kregen echter eerst de werken van de beide La Fosse (vader en zoon) in het midden der 18de eeuw, waardoor tenminste aan de grootste ruwheden van het hoefbeslag een einde gemaakt werd. Maar eerst in de 19de eeuw, en pas in de tweede helft ervan ging men ertoe over om het hoefbeslag wetenschappelijk te bestudeeren en dit in overeenstemming met den anatomischen bouw, de plaatsing der beenen, enz. uit te voeren. Nadat men aan de veeartsenij-scholen reeds lang theoretisch onderwijs in het hoefbeslag had gegeven, ging men er in het midden van de vorige eeuw toe over om bijzondere onderwijsinrichtingen voor hoefbeslag op te richten, die zich het eerst in de militaire smidsen ontwikkelden.

Zoo vinden wij in de geschiedenis van het hoefijzer en van het hoefbeslag een der interessantste hoofdstukken van de aantrekkelijke geschiedenis van het paard in dienst der menschen terug, en als wij aan de buitengewone diensten denken, die het paard den mensch eeuwenlang heeft bewezen en die een der belangrijkste grondslagen van de menschelijke cultuurontwikkeling vormen, dan moeten wij ook dankbaar aan het bescheiden (eenvoudige) hoefijzer van het paard denken, dat deze diensten mogelijk maakte.

„Goed beslagen” te zijn, dat is de uitdrukking, die ons de geschiedenis van het hoefijzer niet slechts voor paard en ruiter, maar ook voor ieder mensch in het algemeen heeft geleerd.

Commissie belast met het afnemen van het examen ter verkrijging van Rijksdiploma als hoefsmid.

### VERSLAG VAN HET VOORJAARSEXAMEN 1933 VOOR HET RIJKSDIPLOMA ALS HOEFSMID.

Nadat de oproeping voor het examen in de verschillende vakbladen had gestaan en de opgaven waren binnen gekomen, had op 16 Maart een vergadering plaats van den voorzitter en den secretaris en op 21 Maart van de geheele examencommissie. Op deze laatste vergadering werden de werkzaamheden besproken, de subcommissies benoemd en de examendagen vastgesteld. Daar zich 77 candidaten hadden aangemeld, waren hiervoor 13 dagen noodig en werden als zoodanig gekozen 27—28—29 en 30 Maart, 3—4—5 en 6 April en 8—9—10—11 en 12 Mei, terwijl 13 Mei werd aange-  
wezen voor de eindvergadering van voorzitter en secretaris.

De candidaten waren afkomstig van cursussen gehouden te Amersfoort—

Appingedam — Arnhem — Bedum — Bergen op Zoom — Dordrecht — Enschede — Goes — Heerenveen — 's-Hertogenbosch — Hoogeveen — Lochem — Markelo — Oostburg — Utrecht — Sittard — Veendam — Winschoten en Weert.

Van de 77 zich opgegeven candidaten, hebben 70 het examen afgelegd; hiervan namen 37 — 27 — 5 en 1 resp. voor de 1ste-, 2de-, 3de en 4de maal aan het examen deel. Totaal slaagden 41 candidaten, waarvan resp. 18 — 19 — 3 en 1 het examen voor de 1ste-, 2de-, 3de of 4de maal hadden afgelegd.

Meer dan bij vorige examens is ditmaal bijzondere aandacht geschonken aan den werktijd en deze werd voor de verschillende werkzaamheden van te voren gelimiteerd. Het oordeel der Commissie hieromtrent is gunstig, er werd vlotter gewerkt en de resultaten waren meer bevredigend.

*Namen der geslaagden:*

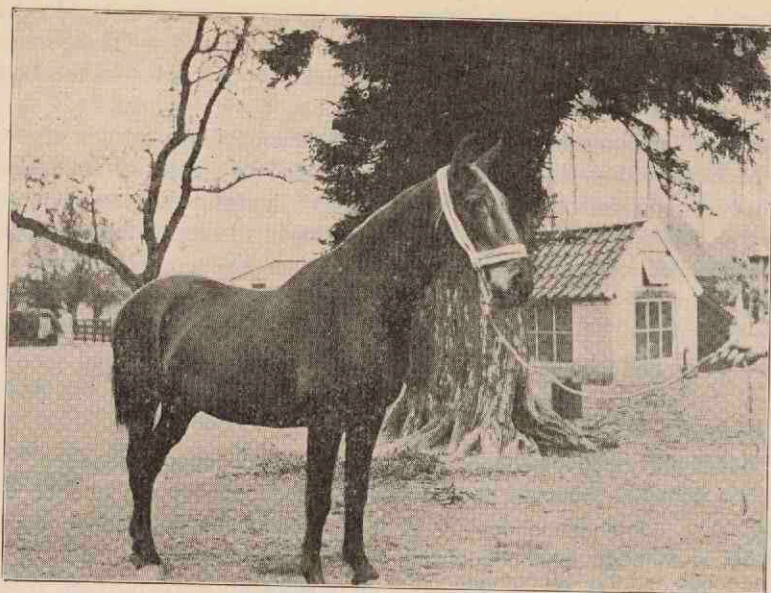
A. de Weerd te Roodeschool, G. A. de Smidt te Retranchement, J. Smith te Usquert, J. J. Naessens te Aardenburg, P. J. Groosman te IJzendijke, K. Dijkema te Uithuizerpolder, C. J. v. Boven te Rilland Bath, H. J. de Bie te Uden, C. J. de Bruyn te Gouderak, J. Bulten te Laren (G.), A. J. Donderman te Laren (G.), H. H. van Hamersveld te Hooglanderveen, H. H. Wassink te Winterswijk, A. Werner te Deil, H. B. Pelgrom te Hummelo, A. J. G. ten Broek te Baak bij Zutphen, G. Rundervoort te Hoogeveen, H. J. Nijenhuis te Harfsen, J. P. Joppen te Steenberg, J. H. Hoedemakers te Born, G. Dragt te Zuidwolde, G. J. ten Brinke te Neede, H. J. B. Angenent te Langen bij 's Heerenberg, W. J. Mulder te Borculo, J. J. Geerlings te Deurningen, G. Oude Booyink te Oldenzaal, G. J. Simmelink te Neede, K. Wassens te Wassenaar, G. Strobos te Beerta, J. Niemeyer te Vlagtwedde, J. de Jong te Beerta, W. Hoiting te Bellingwolde, A. Drenth te Oostwold, J. M. L. Niesen te Reuver, H. Korporaal te Oud Beyerland, J. Mulder te Siddeburen, W. S. Hageman te Spijl, A. Brouwer te Nieuwolda, C. Korporaal te Oud Beyerland, J. Korpershoek te Oud Beyerland, H. Raven te Dordrecht.

---

**EEN OUDE MERRIE.**

De heer H. J. Breukink te Lochem had de welwillendheid ons te melden:

Hierbij een photo van een merrie welke op 12 Juni j.l. den leeftijd van 35 jaren heeft bereikt. Zooals U op de photo ziet is ze nog in beste conditie en ze verricht nog dagelijks lichte werkzaamheden. De leeftijd is juist, daar een zoon van een buurman denzelfden nacht geboren werd. Ze is het eigendom van de Wed. Hietland in Nettelhorst bij Lochem. Haar moeder was een Geldersche merrie, terwijl de vader Gladiateur was, destijds het eigendom van wijlen den heer F. C. Colenbrander te Brummen en toen gestationeerd bij den heer Dave te Geesteren bij Borculo. Gladiateur was een kleine hengst



*Een 35-jarige,*

met veel gang en van Oldenburgsch-Engelsch ras, slechts 1.54 hoog. Een afbeelding van Gladiateur komt voor in het Geldersch Paardenstamboek van het jaar 1891.

---

## INGEZONDEN STUKKEN

---

*Waarde Collega Scholten!*

Even wil ik hier nog van antwoord dienen. Dat er candidaten zijn op het examen, die wel eens een toon aanslaan die hun op den cursus nooit is aangegeven, is zeer juist. Dit heb ik zelf bij ondervinding. Doch zooals vorigen herfst door eenige candidaten olie in 't vat is gegoten, dan gaat bij mij het lampje uit, dat deze dan nog geschoolde cursisten genoemd kunnen worden.

Men kan zich indenken dat een goed afgerichte candidaat nog wel fouten kan maken, waardoor ze niet voor een voldoende cijfer in aanmerking kunnen komen, — hetzij veroorzaakt door zijn zenuwen, examenvrees of wat dan ook.

Ik wil hier eenige naar voren brengen. Wat betreft het geheele beslag: scheef, te kort of te lang, te ruim of te nauw, lucht, wel of geen opzet, enz.

Ik zou hier nog wel een heel lijstje bij kunnen opsommen, wat betreft besnijden en smoden van ijzers, maar hierover genoeg, we begrijpen het wel.

Ik had wel gedacht dat er nog gedebatteerd zou worden, maar ben daarvoor niet afgeschrokken. Ik kom openlijk voor den dag naar mijn eigen zuivere meening. 't Is niet mijn bedoeling om te gaan afkammen of

afbreken, wat anderen met moeite opbouwen, zooals men dit noemt. Maar ik wil trachten om collegiaal zamen te werken tot verheffing van het hoefsmidsvak.

Wat de voorbereidende cursussen betreft, daarover is m.i. nu genoeg gezegd.

Maar wat dunkt U van het laatste gedeelte van mijn vorig stukje, waar ik het had over het smeden en lasschen op het aambeeld. Hierdoor heeft ons schoone hoefsmidsvak zoo'n schipbreuk geleden en ik noem zulks dan ook 80% beter dan de bedoelde voorbereidende cursussen.

Met dank voor de plaatsing,

*Duiven.*

J. A. T a n g e l d e r.

---

#### A.s. Draverijen.

18 Juni	Houtrust	k.b.	31 Aug.	Abcoude	k.b.
18 Juni	Groningen	l.b.	3 Sept.	Houtrust	k.b.
28 Juni	Duindigt	l.b.	3 Sept.	Groningen	l.b.
2 Juli	Duindigt	l.b.	6 Sept.	Duindigt	l.b.
2 Juli	Usquert	k.b.	7 Sept.	Heemskerk	k.b.
9 Juli	Duindigt	l.b.	10 Sept.	Duindigt	l.b.
9 Juli	Noërdwolde	k.b.	10 Sept.	Den Hoorn	k.b.
12 Juli	Duindigt	l.b.	12 Sept.	Schagerbrug	k.b.
16 Juli	Houtrust	k.b.	14 Sept.	Beverwijk	k.b.
16 Juli	Groningen	l.b.	17 Sept.	Duindigt	l.b.
19 Juli	Duindigt	l.b.	18 Sept.	Medemblik	k.b.
23 Juli	Duindigt	l.b.	20 Sept.	Duindigt	l.b.
26 Juli	Pijnacker	k.b.	21 Sept.	Enkhuizen	k.b.
30 Juli	Drachten	l.b.	22 Sept.	Wolvega	k.b.
30 Juli	Duindigt	l.b.	24 Sept.	Groningen	l.b.
30 Juli	Zuidhorn	k.b.	25 Sept.	Schagen	k.b.
2 Aug.	Duindigt	l.b.	26 Sept.	Schagen	k.b.
2 Aug.	Wormerveer	k.b.	27 Sept.	Duindigt	l.b.
3 Aug.	Santpoort	k.b.	1 Oct.	Hilversum	l.b.
6 Aug.	Houtrust	k.b.	3 Oct.	St. Maartensbrug	k.b.
9 Aug.	Duindigt	l.b.	4 Oct.	Duindigt	l.b.
13 Aug.	Duindigt	l.b.	11 Oct.	Duindigt	l.b.
13 Aug.	Anna Paulowna	k.b.	15 Oct.	Duindigt	l.b.
15 Aug.	Castricum	k.b.	19 Oct.	Purmerend	k.b.
17 Aug.	Purmerend	k.b.	22 Oct.	Duindigt	l.b.
20 Aug.	Duindigt	l.b.	29 Oct.	Duindigt	l.b.
23 Aug.	Stompwijk	k.b.	5 Nov.	Duindigt	l.b.
27 Aug.	Duindigt	l.b.	12 Nov.	Duindigt	l.b.
28 Aug.	Groningen	k.b.	19 Nov.	Duindigt	l.b.
30 Aug.	Zaandam	k.b.	26 Nov.	Duindigt	l.b.
31 Aug.	Hilversum	l.b.			

---

## A.s. Concoursen Hippique.

Hapert . . . . .	18 Juni	Uden . . . . .	30 Juli
Bavel . . . . .	18 Juni	Amsterdam . . . . .	5 + 6 Aug.
Boxtel . . . . .	18 Juni	Mill . . . . .	6 Aug.
Oud Gastel . . . . .	18 Juni	Zeeland . . . . .	20 Aug.
Oisterwijk . . . . .	25 Juni	Etten . . . . .	20 Aug.
Sappemeer . . . . .	2 Juli	Groningen . . . . .	28 Aug.
Delft . . . . .	2 Juli	Meppel . . . . .	31 Aug.
Oirschot . . . . .	2 Juli	Deventer . . . . .	31 Aug.
Bussum . . . . .	8 Juli	Dokkum . . . . .	1 Sept.
't Zandt (Gr.) . . . . .	8 Juli	Almelo . . . . .	2 Sept.
Den Haag . . . . .	13—15 Juli	Vortum Mullum . . . . .	3 Sept.
Beek en Donk . . . . .	16 Juil	Utrecht . . . . .	13 Sept.
Princenhage . . . . .	16 Juli	Tilburg . . . . .	17 Sept.
Someren . . . . .	18 Juli	Assen . . . . .	20 Sept.
Hoofddorp . . . . .	19 Juli	Roden . . . . .	27 Sept.
St. Oedenrode . . . . .	23 Juli	Barneveld . . . . .	29 Sept.
Grijpskerk . . . . .	26 Juli	Baarle Nassau . . . . .	1 Oct.

## Buitenland.

Weenen . . . . .	12 Juni —22 Juni	Spa . . . . .	5 Aug.—14 Aug.
Londen . . . . .	17 Juni —26 Juni	Dublin . . . . .	8 Aug.—11 Aug.
Vichy . . . . .	22 Juni — 5 Juli	Boston . . . . .	23 Aug.—29 Aug.
Luzern . . . . .	8 Juli —16 Juli	Genève . . . . .	28 Oct.— 5 Nov.
Aken . . . . .	22 Juli —30 Juli	New York . . . . .	9 Nov.—14 Nov.

## ADVERTENTIE

DE

OSTA-HOEFLIJZERS

zijn reeds 18 jaar goed;  
 doch thans nog verbeterd

Neemt proef op de som

Overtuigt U



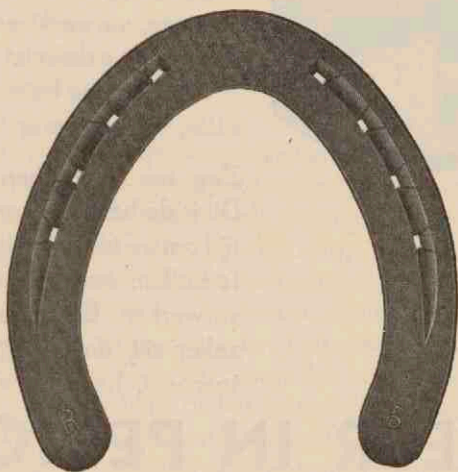
„..... ja, — maar”

**„DE OVERWINNAAR”**

is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

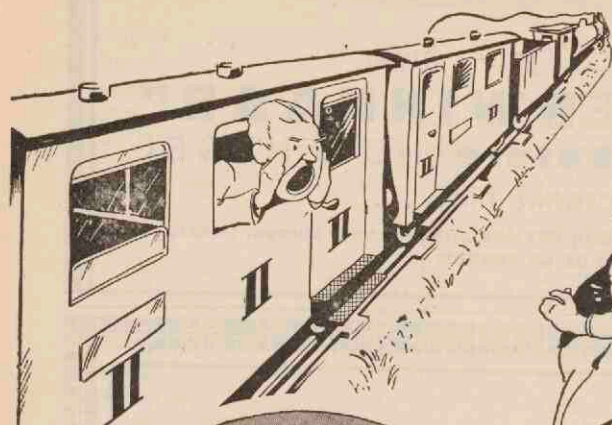
BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS 5E,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE





## Zou hij de boodschap verstaan hebben ?

Eén kans tegen tien . . . een sneltrein is  
zoo gauw voorbij!

Wanneer u zeker wilt zijn, dat uw boodschap  
verstaan, verwerkt en begrepen zal worden,  
vergenoeg u dan niet met haar uit een sneltrein  
te roepen. Zeg haar dáár, waar uw behoorder  
rustig kan luisteren.

Zeg uw boodschap in de periodieke pers.  
Dit is de beste gelegenheid van den modernen  
tijd om uw toekomstige klanten in een stemming  
te treffen, waarin zij uw pleidooi rustig kunnen  
verwerken. En de eenige manier, waarbij gij  
zeker zijt, dat ieder, dien gij uw boodschap  
toeroept, haar zal verstaan en begrijpen.

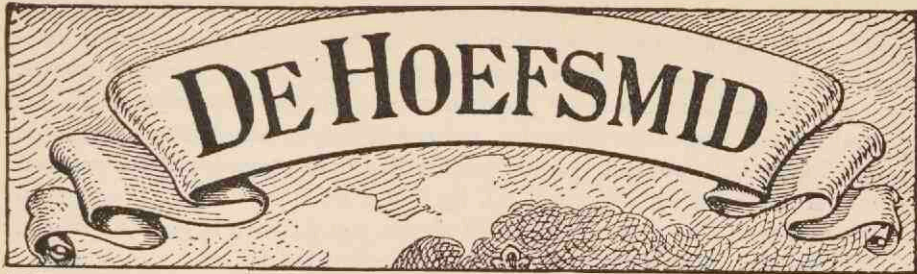


# ADVERTEER IN PERIODIEKEN

DE EÉN OF MEER MALEN PER WEEK OF PER MAAND VERSCHIJNENDE BLADEN

## GEEF UW ADVERTENTIE EEN LANGER LEVEN

VEREENIGING DE NEDERLANDSCHE PERIODIEKE PERS



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<sup>3</sup>/<sub>4</sub> cM.) f 2.—,  
ledere regel meer f 0.20. - Tarieven voor  
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

**INHOUD:** De paardentractie en het hoefbeslag te Rotterdam — Cursus in hoefbeslag te Winschoten — Ingezonden stukken — De Toekomst van het paard — Korte Mededeelingen — Paarden en veestapel — Advertentiën.

## DE PAARDENTRACTIE EN HET HOEFBESLAG TE ROTTERDAM.

Van alle steden in ons land heeft de Maasstad de grootste beteekenis op het gebied der paardentractie. Daarvoor is het de grootste haven- en handelsstad. Amsterdam neemt in dit opzicht ook een voorname plaats in, doch de z.g.n. zolderschuit is daar het eerste transportmiddel voor de binnenstad, waartoe de grachten, die in halvemaaanvorm de stad doorsnijden, een gunstige gelegenheid bieden.

Het getal door paarden getrokken vrachtwagens in Rotterdam was vroeger enorm. Dat aantal is verbazend geslonken met de invoering van de vrachtauto. En het personen-rijtuigje (de snorder) is geheel van het tapijt verdwenen. De omwonenden komen ook niet meer als vroeger per rijtuig naar de stad en dat waren indertijd vooral op marktdagen heele rijen: weide-boeren uit de richting Schiedam-Hilligersberg en landbouwers van de eilanden. Benevens het drukke treinvervoer, onderhouden thans tallooze auto-bussen een geregeld verkeer met de „buitenwereld”.

Het stadsbeeld is in den loop der jaren dus zeer gewijzigd. Maar toch vervult het paard, inzonderheid in het havenbedrijf, nog een groote rol. Bij een hernieuwd bezoek aan Rotterdam is zulks aan schrijver dezer regelen ten duidelijkste gebleken. Men behoeft zich maar korten tijd b.v. bij de Boompjes of op Feijenoord op te houden of er zijn tientallen bespanningen gepasseerd.

En het beslag der paarden?

Oogenschiijnlijk is dat vrijwel hetzelfde gebleven en de hooge stoot en kalkoenen aan de achterrijzers vielen bij pas beslagen paarden nog zeer op. Bij een bezoek aan een paar hoefsmederijen werd bevestigd, dat met het oude beslag moeilijk is te breken. Die neiging bestaat er anders bij sommige

BIBLIOTHEEK DER  
RIJKS  
21. OCT 1933

hoefsmeden wel, en met paarden-eigenaren of directies van maatschappijen, waarmede als het ware „te praten” valt, is men gaandeweg reeds gekomen tot vlak beslag bij de voorhoeven en lagere obstakels aan de achterijzers.

Het stand houden van de paardentractie valt toe te schrijven aan het veel werken over korte afstanden, waarbij de exploitatie-kosten nog steeds spreken in het voordeel van het paard. Een enkele jaren geleden geldend motief is intusschen vervallen, n.l. het lange wachten voor de bruggen en waardoor een auto evenmin opschoot als een met paarden bespannen wagen. Zag men voorheen dikwijls lange files soms wel tot 1½ of 2 uur wachten, daaraan is met de verhooging van de Maasbrug, waardoor de Koningsbrug werd ontlast, zoo goed als een einde gekomen. En nu staat het graven van een tunnel onder de Maas op het programma, waardoor het snelverkeer in de toekomst geheel ongehinderd zal kunnen plaatsvinden. Met dien tunnelbouw, waarover reeds jaren is gepraat, schijnt het inderdaad ernst te worden. Er is in de Staatscourant reeds gewag van gemaakt en mede uit een oogpunt van werkverschaffing zal er voortgang worden betracht. Dat beteekent een geweldig stuk werk met een uiteindelijk groote verkeersverbetering in het zicht.

In Rotterdam wordt ook veel aan asphalteering gedaan. Nieuwe straten krijgen meereendeels een geheel asphaltbed, terwijl vele oude straten een laagje is gegeven. De laatste zijn wel grootendeels weer kaal gereden, doch tusschen de voegen der keien houdt het stand. Deze asphalteering draagt er toe bij dat de stoot en kalkoenen minder reden van bestaan krijgen. Aan hun eigenlijk doel om steun te zoeken, vooral bij het afzetten, tusschen de voegen der keien, maakt het asphalt meer en meer een einde.

De lezers zullen zich nog wel herinneren dat de heer Crezée te Rotterdam in „De Hoefsmid” heeft gewezen op het gevaar dat de stoot opleverde voor het vast geraken in de veelvuldige tramrails. ZEd. heeft daarom aanbevolen de stoot T-vormig te smeden. Hiernaar informeerende deelde men ons mede dat de idee van den heer Crezée niet is opgegaan, omdat dan de stoot aan zijn oorspronkelijke bedoeling, hiervoren reeds aangegeven, niet meer beantwoordde. Het gevaar voor het vastraken in tramrails is inderdaad niet denkbeeldig. Daarom worden de stooten schuin naar voren gesteld. Het vastknellen tusschen de rails wordt daardoor tot een minimum gereduceerd, want trekt het paard den voet van het naar voren gestelde been op, dan staat de stoot recht, zit niet bekneld, en kan worden uitgelicht.

\*

Het aantal hoefsmederijen is in Rotterdam en naaste omgeving natuurlijk als overal elders teruggelopen. Maar er zijn er nog verscheidene en behoorlijk beklante. Men deed ons de volgende noteeren:

W. Blickwedel, Chrispijnlaan 54; J. H. Klein, Goudsche singel 2; Wed. J. J. Pley, idem 114; P. Smits, Slachthuisstraat 21; J. Uitman, Baan 135; Vos en Smits, Pupillenstraat 25; H. J. Klück, Stieltjesplein 9; A. Bosman, Zuidhoek 167; N.V. Electriche Smederij v/h. B. Bosman, Dordtsche Straatweg 567; J. Commijs, Dordtsche Straatweg 757; v. d. Ploeg, Verhulst-

straat; Klein, Korte Kade te Kralingen; Klein, Kootsche kade te Hillegersberg; J. Cossee te Hillegersberg; A. Schildkamp te Schiebroek en C. Visser, Papaverstraat 14 te Schiebroek.

Wij hadden de gelegenheid voor dezen keer de hoefsmederijen in de Chrispijnlaan en aan het Stieltjesplein te zien en van het korte onderhoud met de respectieve patroons moge hier een beknopte beschrijving volgen.

\*

De heer W. Blickwedel drijft zijn specifiek hoefsmidszaak in de Chrispijnlaan thans 20 jaar. Voordien was deze gevestigd in de Aert van Nesstraat. De vader van W. Blickwedel had in 1900 die hoefsmederij in laatstgenoemde straat overgenomen van Casparic, en toen het pand in de Aert van Nesstraat bij een verbouwing moest worden verlaten, was dicht in de buurt voormeld perceel in de Chrispijnlaan in gebruik genomen. W. Blickwedel is dus zijn vader in het bedrijf opgevolgd. Laatstgenoemde was herkomstig uit Duitschland. Na het verstrijken van zijn militairen diensstijd in Berlijn, is hij naar Amsterdam gekomen, op advies van een daar wonenden vriend. Hij heeft in de hoofdstad gewerkt bij de Amsterdamsche Rijtuig Mij., daarna 12 jaar bij de familie Steding te Utrecht, vervolgens  $1\frac{1}{2}$  jaar te Rotterdam de paarden beslagen van de Omnibus Maatschappij, waarna hij zich als patroon vestigde. Zijn zoon, de tegenwoordige baas dus, vertelde dat zijn vader in Berlijn hoofdzakelijk ossen had beslagen en toonde ons daarvan nog oude modellen ijzers. Twee helften voor elken klauw. Ze werden in voorraad gemaakt en met een mand vol ijzers werd naar den stal getrokken, waar passende helften werden uitgezocht. Het klauwbeslag geschiedde altijd koud en in een noodstal, waarin laag bij den grond werd gewerkt in verband met de korte onderbeenen der ossen.

Blickwedel staat momenteel in zijn smederij alleen voor het werk en aangezien hij alle ijzers zelf smeedt, heeft hij het vrij druk. En over het smeden van de z.g.n. Rotterdamsche hoefijzers moet men niet gering denken. Daarmede gaan kilo's stafijzer gemocid. Wij deden een greep uit de vele gereed liggende ijzers en dat ijzer woog maar even ruim  $3\frac{1}{2}$  pond. De stoot was 4 c.m. hoog, de kalkoenen  $\pm 5$  c.m. De breedte der stooten wisselt af van  $7\frac{1}{2}$  tot 10 c.m. Het gewicht van een ijzer voor de zware sleeperspaarden varieert van  $1\frac{1}{2}$  tot 2 K.G. per stuk. Gemiddeld moet een paard om de drie weken van nieuw beslag worden voorzien, sommige om de 15 à 16 dagen.

Als voorijzer geldt bij Blickwedel als regel: vlak beslag.

Van den in de smederij aanwezigen noodstal wordt slechts voor oude en stijve sleeperspaarden gebruik gemaakt.

Blickwedel is niet gediplomeerd, heeft echter in zijn vader een bekwaam leermeester gehad en heeft zich zelf veel moeite gegeven om door aanschaffing van preparaten den bouw van het onderbeen, inzonderheid van den hoef, te bestudeeren en te leeren kennen.

\*

De heer H. J. Klück a/h. Stieltjesplein is nog een jonge baas. Zijn naam wijst ook op Duitsche afkomst en dat is inderdaad zoo. Zijn overgrootvader heeft naar Nederland de wijk genomen om te ontkomen aan deelname aan den opmarsch van het leger van Napoleon naar Rusland. Hij kwam terecht in Bussum. Nadat de Haarlemmermeer was drooggelegd heeft hij zich daar gevestigd. Klück's grootvader kreeg de smederij over en diens 4 zonen (waarvan intusschen 2 zijn overleden) werden alle hoefsmeden. Een daarvan trok naar het Stieltjesplein in Rotterdam en heeft daar 3 jaar geleden de affaire overgedragen aan zijn zoon, die er thans resideert. H. J. Klück is ook niet gediplomeerd, doch heeft wel een jaar een cursus gevolgd in Rotterdam en 1 jaar in den Haag, maar tot een opgave voor deelname aan 't examen voor het Rijksdiploma is het niet gekomen.

De zaak aan het Stieltjesplein is een gemengd bedrijf. Werd er elf jaar geleden met 5 knechten hoofdzakelijk aan het hoefbeslag gewerkt, thans kan de patroon dat onderdeel van het bedrijf met een halfwas af.

Ten opzichte van de beslag-methode is Klück sterk voorstander om te komen tot zooveel mogelijk afschaffing van stoot en kalkoenen, teneinde de langere bruikbaarheid van het paard te verhoogen. Bij wijze van overgang liet Klück ons ijzers zien met lagere stoot en kalkoenen, doch waarbij hij het in de dikte en de breedte heeft gezocht. Een ijzer heet in Rotterdam versleten als de stoot en kalkoenen zijn afgeloopen en juist daarom dringen vele eigenaars van paarden op geweldige afmetingen van die uitsteeksels aan. Bij een minder hoogen, doch breedten (platten) stoot wordt tevens tegemoet gekomen aan het gevaar voor vastknellen in de tramrails. Klück hoopt in zijn richting te kunnen doorgaan om geleidelijk tot beperking van de hooge stooten en kalkoenen te kunnen komen. Bij paarden die licht werk verrichten kan zulks in de eerste plaats.

Bij Klück worden ook alle ijzers zelf vervaardigd.

Wij merkten op weinig brokkelhoeven bij de paarden te hebben geconstateerd, hetgeen Klück mede toeschrijft aan het feit, dat de uitvoering van het hoefbeslag in de laatste jaren zooveel is verbeterd. Knoeiers in het vak zijn er eigenlijk niet meer. De goede hoefsmeden zijn als het ware nog overgebleven.

De prijs voor een vierkant beslag is belangrijk gedaald en het gaat moeilijk voor den Bond om de prijzen loonend te houden, te meer waar niet allen lid van den Bond zijn. Daarentegen zijn ook de uurloonen der knechts teruggeloopen, al staat dit niet in verhouding tot de daling der beslagprijzen.

\*

Als leverancier van zolen, hoefnagels e. d. treedt in Rotterdam de bekende firma Bax aan de Glashaven op en aan dit kantoor vernamen wij dat fabrieksijzers in Rotterdam weinig zijn te plaatsen, hetgeen we, na de opgedane ondervinding, graag gelooven.

---

## CURSUS IN HOEFBESLAG TE WINSCHOTEN.

Bij de laatstgehouden examens voor het Rijksdiploma voor hoefsmid, slaagden van bovengenoemden cursus alle leerlingen. Hieronder ziet men de groep afgebeeld op één leerling na, die verhinderd was te poseeren, met hun onderwijzer in de praktijk.



Van links naar rechts: J. Niemeijer te Vlagtwedde, G. Stroobos te Drieborg, W. Hoiting te Bellingwolde, dan J. van Heuvelen te Bellingwolde (onderwijzer), verder J. de Jong te Beerta en H. Bakker te Reiderwolderpolder.

Leeraar in de theorie en leider van den cursus was de heer F. O. Rentema, dierenarts te Winschoten.

---

## INGEZONDEN STUKKEN

---

Geachte heer Tangelder,

U vreest, dat men met voorbereidende cursussen in hoefbeslag niets bereikt. Hierin ben ik het volkomen met U eens, want het is niets dan roeien tegen den stroom in; maar denk dan toch in 't geheel niet aan oude ijzers inwellen en daarvan nieuwe te maken.

Ik vind het prachtig van U (maar begin er zelf niet aan) en het getuigt van bijzondere goede wil dat U de jas uittrekt en U in 't zweet werkt om den candidaten het inwellen enz. te leeren, maar ik zou vreezen, dat U

bedrogen uitkomt, want de meesten zullen wel denken: werk jij maar aan die oude ijzers, maar ik heb geen lust want daar is nou ja geen cent mee te verdienen en gaat het daar niet in de eerste plaats om? Ten slotte is het er toch om begonnen. 't Is net of op een cursus in hoefbeslag de hoofdzaak is: ijzers maken. Neen, bij mij niet, die maken de fabrieken wel voor ons. Laten wij ons maar bezighouden met de standen en de gangen en het oordeelkundig besnijden en het goed passen en onderleggen van de ijzers en verder het goed versmeden van een eerste klas fabrieksijzer, want werkelijk met een beetje goeden wil is er best wat van te maken en de jongens zullen met veel ambitie die werkzaamheden volgen en dan leert U ze tenminste nog wat waar ze in hun later leven wat aan hebben.

Ik weet heel best, dat dit niet in de lijn is van de zoogenaamde rasechte ouderwetsche hoefsmeden, maar dat doet er niet toe, wij hebben het met de jongere generatie te doen. En wil men de jonge smeden bij het hoefbeslag houden, dan moet het dien kant op.

Hoor maar eens een oude timmerman, die zegt: ons vak is niks meer. Al dat mooie werk, de deuren en kozijnen enz., alles komt van de fabriek. De schoenmaker evenzoo. De auto, dat mooie stuk werk, de spatborden, de krukassen, zuigers enz., alles is door een goed vakman te maken, evengoed als hoefijzers, maar ze denken er toch niet aan. Maar zoo lang de examen-commissie eigen gesmeede ijzers verlangt, zijn we noodgedwongen onze jongens ze te leeren maken, doch als wij ons goed bedenken, weten wij heel best, dat het vergeefsche moeite is, want zij doen het in 't vervolg in hun dagelijksch werk toch niet meer en als straks de wereld weer wat op zijn pootjes komt te staan en het werk weer wat ruimer wordt, toch zeker heelemaal niet meer. En als wij onze toekomstige smeden dat nu leeren, zijn ze er dan klaar mee.

Nu een ander maar, als 't de moeite waard is; er zijn genoeg, die met mij van meening verschillen. <sup>1)</sup>

*Grijpskerk (Gr.).*

P. Huizinga.

## DE TOEKOMST VAN HET PAARD

door

Th. Wolff.

*Nadruk verboden.*

Door het invoeren en het steeds toenemende gebruik van krachtvoertuigen hebben paard en het door paarden getrokken voertuig hun vroegere betekenis van bijna het eenige, in ieder geval van het belangrijkste en meest gebruikte verkeers- en transportmiddel verloren. De invoering der spoorwegen, waardoor voor het eerst de mechanisch werkende natuurkracht als drijfkracht voor den wagen werd toegepast, was nu bijna honderd jaar geleden de eerste aanleiding van het verdringen der vroegere rij- en vervoermiddelen; ook de met paarden bespannen postkoets, die tot dusver het

1) Ook wij komen hierop in de volgende aflevering terug. Red.

eenige middel voor het reisverkeer over verre afstanden was geweest, werd nu van haren dienst ontheven. Daarna volgden, weliswaar eerst eenige tientallen jaren later, de stoom- en daarna de elektrische trams, waardoor het paard ook voor het grootste gedeelte in het beperktere plaatselijke verkeer overbodig werd en tegenwoordig is ten slotte als sterkste en gevaarlijkste concurrent van het paardenspan de automobiel in zijn verschillende uiteenlopende vormen en gebruikswijzen, op den voorgrond getreden; de automobiel schijnt geroepen te zijn om dat, wat de eersten begonnen, te voltooien, namelijk het geheel op zij schuiven van paard en paardenspan. Toch heeft hij dit doel nog niet geheel bereikt. Luxe-, sport- en reiswagens, zaken- en vrachtvoertuigen, omnibus en rijtuig, civiele en militaire voertuigen, in het kort, de wagensoorten voor alle gebruiksdoeleinden, die eeuwenlang door het paard werden getrokken, zijn reeds grootendeels automobielen, d. w. z. zich vanzelf voortbewegende krachtvoertuigen geworden, waarbij de „paardekracht" slechts nog de beteekenis van een symbolische krachtmaat voor het prestatievermogen der ingebouwde machine heeft en het schijnt, dat dit verdringingsproces onophoudelijk verder gaat.

Daardoor ontstaat vanzelf de vraag, of paard en paardenspan, die eeuwenlang aan het mensdomein zulke onschatbare diensten hebben bewezen, en wier gebruik zulk een aantrekkelijk en belangrijk hoofdstuk der mensche-lijke cultuurgeschiedenis vertegenwoordigt, veroordeeld zijn om volkomen en voor altijd door de mechanische transportmiddelen verdrongen te worden en daardoor dus langzamerhand uit het cultuurleven te verdwijnen, of dat ook het verkeer en het transport in de toekomst hun diensten zal noodig hebben, al is het dan ook slechts in de tweede plaats. Groote deelen der bevolking, die om praktische redenen of bij voorkeur het paard gebruiken, voorts ook de talrijke industrieën, die op den arbeid van het paard en het paardenspan berusten, hebben tegenwoordig groot belang bij deze vraag, die ook de landbouwkundige kringen, die zich met het fokken van paarden bezighouden, levendig belang inboezemt. Een zakelijke bespreking van deze vraag zal dus wel op haar plaats zijn. Daarbij zullen de verschillende gezichtspunten ter sprake worden gebracht.

Het beantwoorden van deze vraag maakt een vergelijking van de rijtechnische eigenschappen der beide soorten van vervoermiddelen, van de krachtvoertuigen aan de eene zijde, van het paard, resp. het paardenspan aan den anderen kant, noodig, om daaruit te kunnen opmaken of en in hoeverre het paardenspan ook tegenover de krachtvoertuigen zijn beteekenis voor transportdoeleinden kan doen gelden.

De rijtechnische eigenschappen en voordeelen der krachtvoertuigen zijn zoo helder als glas; bij de spoorwegen bestaan ze uit de reusachtige krachtontwikkeling, resp. het reusachtige prestatievermogen, die verschillende honderden paardekrachten bedraagt, in verband met de grootste snelheid, eigenschappen, waardoor de spoorwegen meer dan elk ander het middel voor het massatransport over verre afstanden zijn geworden. Ook bij den automobiel is het in de eerste plaats zijn grooter prestatievermogen, dat hem zijn overwicht over het paardenspan verleent. Al is het prestatie-



vermogen van den automobiel nog op verre na niet zoo groot als dat der spoorwegen, dan overtreft het toch die van het paardenspan in belangrijke mate en komt in het grootere prestatievermogen, de veel grootere snelheid van het vervoer en het grooter uithoudingsvermogen van den motorwagen duidelijk aan den dag. De motorwagen kent geen uitputting en geen vermoeienis en zijn werktijd kan per dag even goed tien als twintig uur bedragen, waardoor hij, evenals de spoorwegen in de eerste plaats ook voor het vervoer over groote afstanden, die de kracht van het paardenspan te boven gaan, ten zeerste geschikt is.

Maar tegenover al deze eigenschappen der krachtvoertuigen heeft toch ook het paardenspan bepaalde eigenschappen, die het krachtvoertuig ten eenenmale mist en die toch voor talrijke gevallen van het verkeer en het transport van het grootste belang en onmisbaar zijn. Dit zijn zoowel technische als economische eigenschappen, waarmee wij ons nu uitvoeriger moeten bezig houden.

In de eerste plaats is het de grootere *onafhankelijkheid van den toestand der wegen*, die men als een bijzonder voordeel van het paardenspan moet beschouwen. De krachtvoertuigen zijn door hun technisch-mechanisch karakter altijd aan bepaalde wegen gebonden, die aan bepaalde eischen voldoen. Het duidelijkste zien wij deze afhankelijkheid bij de spoorwegen, waarvoor steeds rails noodzakelijk zijn en die door deze voorwaarde, ondanks haar groote beteekenis voor de geheele verkeers- en cultureele ontwikkeling toch een uitgesproken eenzijdig verkeers- en transportmiddel zijn, dat alleen voor het verkeer op rails is geschikt en er alleen nooit in geslaagd zou zijn om het paard te verdringen of om zijn rijtechnische beteekenis ook maar eenigermate te verminderen. Voor het paardenspan bleef na de invoering van de spoorwegen nog het vrije, niet aan rails gebonden verkeer en transport op kleiner afstand over. Dit gebied ontwikkelde en vergrootte zich echter, door den grooten opbloei van handel en verkeer, waartoe de spoorwegen den stoot hadden gegeven, eveneens op groote schaal en opende daardoor voor het paardenspan een nieuw en succesvol arbeidsterrein, waardoor een grootere navraag naar paarden ontstond dan ooit te voren.

De automobiel is niet van rails afhankelijk; hij is evenals het paardenspan een vrij voertuig en juist daardoor zulk een gevaarlijke en succesrijke concurrent van het paardenspan geworden, aan wie het nu ook het gebied van het vrije plaatselijke en buurtverkeer, dat hem na de invoering der spoorwegen nog overgebleven was, ontnam. Toch is ook de automobiel van den toestand der wegen afhankelijk. Al is het ook niet aan rails gebonden, dan heeft het toch voor het aanhoudende en betrouwbare werken, zooals voor het practische rij- en vervoerwezen absoluut noodzakelijk is, altijd gunstige toestanden der wegen, vooral een vasten, gelijkmatigen en drogen rijweg noodig. Op 'n zachten, zandigen of op een in eenig ander opzicht ongunstigen weg wordt het prestatievermogen van den motorwagen belangrijk verminderd en het komt ook niet zelden voor, dat het voertuig op zulk een weg in het geheel niet meer verder kan. Aan deze beperking is het paard echter lang niet in zoo hooge mate onderworpen. Een motorwagen van 15 P.K. is op een goeden, vasten weg, oneindig veel

sneller en heeft veel grooter prestatievermogen, dan een paardenspan met een paard ervoor; nu komen beide echter op een zandweg; het paard brengt zijn wagen, zij het dan ook met grooter moeite, toch steeds verder, de motorwagen blijft echter hulpeloos staan. Als de weg echter zoo moeilijk wordt dat de kracht van het paard ten slotte toch niet meer voldoende is, dan kan men hier toch altijd gemakkelijk hulp vinden, doordat men er tijdelijk nog een of meer paarden bij spant, die den wagen dan ten slotte zelfs over de grootste moeilijkheden brengen. De motorwagen is daarentegen aan het onveranderlijke aantal P.K. gebonden, die voor hem bestemd zijn en het zal wel altijd een onopgelost vraagstuk blijven, hoe men hem, indien het noodig is, nog snel eenige paardekrachten meer verleen kan. Uit deze mogelijkheid, om door een grooter voorspan zijn kracht en prestatievermogen te verhoogen, blijkt dus een grooter *aanpassingsvermogen* van het paardenspan aan den toestand der wegen, die de motorwagen mist en die echter ongetwijfeld steeds van groote beteekenis voor talrijke gevallen van het verkeer en transport is.

Voor al in den nu achter ons liggenden wereldoorlog is het groote belang van deze eigenschappen der grootere onafhankelijkheid en van het grootere aanpassingsvermogen van het paardenspan, bij de vaak reusachtige moeilijke toestanden der wegen, ten volle gebleken. Ondanks het groote gebruik, dat men hier van den motorwagen heeft gemaakt, en ondanks de vele, voortreffelijke prestaties, die bij het transport van alle legers, die aan dezen oorlog deelnamen, heeft verricht, was het paardenspan gedurende den oorlog toch altijd het laatste en vaak het eenige transportmiddel voor wegen, waarop ook geen motorwagen meer verder kon komen. Juist in het eigenlijke gevechtsterrein, op den door de aanhoudende gevechten en door het vuur van het geschut omgewoelden en vernielden grond, waarop geen automobiel kon rijden, brachten de paardenspannen toch nog altijd ammunitie en levensmiddelen voor de troepen tot dicht bij de loopgraven en bleken zij in het geheel de eenige mogelijke transportmiddelen voor dergelijke wegen te zijn. Ook de veldkeukenwagens, die in dezen oorlog zulk een groote beteekenis verkregen werden in het algemeen door paarden getrokken, daar het hun anders onmogelijk geweest zou zijn om hun taak afdoende te verrichten. Want het waren immers juist de veldkeukenwagens, die ervoor bestemd waren om de troepen door dik en dun, over de dikwijls ontzettend groote moeilijkheden van het gevechtsterrein; over de stuk geschoten landwegen en door het kreupelhout der bosschen tot aan de loopgraven te volgen, om de troepen ook verder te verzorgen, daar deze anders aan de ergste ontberingen blootgesteld zouden zijn. Het transport der veldkeuken, door middel van motorische drijfkracht zou bij een dergelijken toestand der wegen geheel onmogelijk zijn geweest, zooals uit de herhaaldelijk gedane proefnemingen met automobiel-veldkeukens voldoende is gebleken. Onder de talloze diensten, die het paard gedurende den oorlog aan de legers heeft bewezen, behoort het transport der veldkeukens tot de belangrijkste en waardevolste, en in deze functie heeft het den automobiel ontegenzeggelijk overtroffen en heeft het zich bij het oorlogvoeren onmisbaar gemaakt. Het oorlogsterrein vertoonde ook niet zelden het zonderlinge en

dikwijls komisch werkende beeld, dat motorwagens, die in het moeras der wegen waren steken gebleven, door paarden weer eruit gehaald en verder gebracht moesten worden, een tooneel, dat dan tevens steeds het sprekende bewijs voor de grootere onafhankelijkheid van het paardenspan van den toestand der wegen was. Ook bleek ten duidelijkste hoe onmisbaar het paard voor dergelijke gevallen was. Ook het praktische rij- en transportwezen van den vreedestijd kan om die reden in alle gevallen, waar het met zeer veranderlijke en moeilijke toestanden der wegen te doen heeft, geen afstand van die eigenschappen van het paard doen, en daardoor ontstaan er dus reeds tallooze gevallen, waarin de automobiel er niet in geslaagd is om het paardenspan op zij te dringen, en hierin ook waarschijnlijk nooit slagen zal.

Maar nog geheel andere oorzaken spelen bij het gebruik van den automobiel op ongunstige wegen een groote rol, die niet in overeenstemming is met de eischen van het praktische bedrijf. Dit zijn economische redenen. De stooten en schokken, waaraan de motorwagen op onvaste, ongelijkmatige of zelfs hobbelige wegen blootgesteld is, en die ook door de gummi banden niet of niet in voldoende mate verhinderd kunnen worden, hebben een vernietigende uitwerking op den gevoeligen motor en het drijfwerk, evenals op alle deelen van den geheelen wagen en veroorzaken een groote toename van de beschadigingen van den wagen waardoor juist de grootste defecten ontstaan. Daardoor worden echter de kosten voor het onderhoud van den wagen, in de eerste plaats de kosten voor de reparaties zoodanig verhoogd, dat zij niet meer opwegen tegen de voordeelen van het bedrijf. Ook wordt het verbruik van benzine, olie en gummi door zulke toestanden der wegen oneindig veel grooter dan bij het normale vervoer. Dat heeft natuurlijk tengevolge, dat bij zulke toestanden der wegen de kosten van het automobieltvervoer, getoetst aan de kosten per tonnenkilometer getransporteerde vracht, belangrijk hooger zijn dan die van het paardenvervoer. Dat is echter een factor die groote beteekenis heeft voor het industriele en zakelijke rij- en transportwezen, dat de automobiel slechts zoo lang kan gebruiken, als de transportkosten ervan niet hooger worden dan de kosten met het paardenbedrijf. Waar deze kosten veel hooger worden, zooals bij ongunstige toestanden der wegen steeds het geval is, is het paardenspan het eenige vervoermiddel, dat in aanmerking komt, en worden de andere voordeelen van den motorwagen op den achtergrond gedrongen. Zeker, de automobiel kan ten slotte overal rijden en als het moet ook op zeer ongunstige wegen; met voortdurend praktisch succes, d. w. z. zonder ongeoorloofde vermindering van zijn prestatievermogen, betrouwbaarheid en zekerheid en zonder verhooging van zijn bedrijfskosten boven het normale echter slechts op eenigszins goede en vaste wegen, zooals de ondervindingen in het praktisch transportverkeer sinds ongeveer twintig jaren voldoende hebben bewezen. Deze ondervinding heeft geleerd, dat men bij dergelijke wegen, de degelijkheid, onverwoestbaarheid en ongevoeligheid van het paardenspan niet kan missen, omdat deze eigenschappen onder de genoemde voorwaarden een veel goedkooper bedrijf mogelijk maken, dan men met automobielen kan bereiken.

Daardoor zijn talrijke andere gevallen ontstaan, die het voortbestaan van het paardenspan, ondanks den automobiel, noodzakelijk maken. Bij een groot aantal van industrieele ondernemingen, die jaren geleden reeds motorvrachtwagens voor het goederen-, grondstoffen- en warentransport in gebruik hadden genomen, mislukte het gebruik dezer voertuigen, resp. het bereiken van een economisch tevredenstellend resultaat, door den ongunstigen toestand der wegen, die de oorzaak waren, dat de wagens na jarenlange vergeefsche proefnemingen en nadat zij ontzaglijke kosten hadden veroorzaakt, weer aan het verkeer onttrokken werden en de betreffende ondernemingen hun toevlucht weer tot het paardevoertuig moesten nemen, dat zij sindsdien eeuwige trouw gezworen hebben. Bij andere industrieele ondernemingen daarentegen, die zeer veel voertuigen noodig hebben, heeft men een zoodanige scheiding tusschen motoren paardenspan gemaakt, dat de eersten slechts op goede wegen wordt gebruikt, maar het paardenspan op alle andere wegen dienst doet. Daardoor is door den invloed van den weg op de economie der onderneming reeds een duidelijke ontwikkeling ontstaan, waaruit de onmisbaarheid en het gebruik van het paardenspan voor talrijke gevallen van het handels- en industrieele leven ook verder blijkt.

(Wordt vervolgd).

---

## KORTE MEDEDEELINGEN

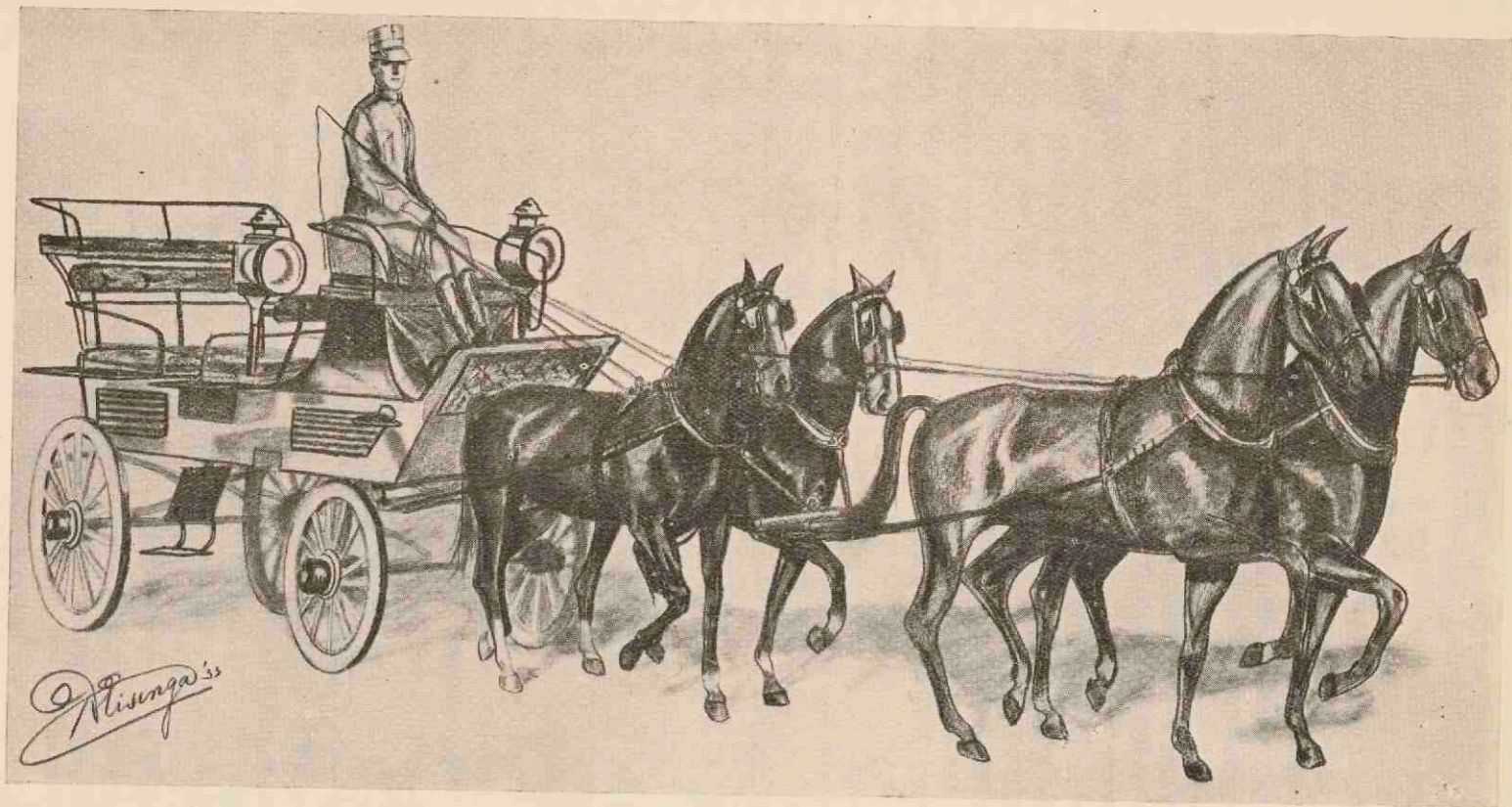
---

— **Militaire Hoefsmidschool te Amersfoort.** Bij het op 12 dezer gehouden examen zijn geslaagd de navolgende reserve-hoefsmiden: Gurp, Gerberink, ter Horst, Diever, Telkamp, de Vos, en van den Beek. Aan allen is een diploma uitgereikt; ze zijn tot korporaal bevorderd en in het genot van onbepaald groot verlof gesteld.

---

— **Vergane glorie.** Volgens een dagbladbericht is de hengst *Artist de Laboureur* Dinsdag der vorige week op de markt te Rotterdam verkocht voor . . . f 120. *Artist* is indertijd door een Vereeniging te Oud Vossemeer betaald met f 70.000, — is verzekerd geweest voor f 110.000, om welk bedrag een langdurig proces is gevoerd dat in totaal f 35.000 moet hebben gekost. Zooals bekend, is dit proces door de Verz. Mij. gewonnen, omdat de eigenares van de in het najaar wegens cornage van mogelijk tijdelijken aard uitgestelden hengst, tegen de gewoonte in niet de volgende voorjaarskeuring heeft afgewacht, doch korten tijd na de eerste keuring den hengst weder heeft aangeboden voor het verkrijgen van een definitieve uitspraak en waarbij *Artist* toen werd afgekeurd.

---



*Teekening van de 4 inlandsche paarden, waarmede het Artillerie Paardendepot dit jaar op enkel concoursen hippique demonstreert.*

### PAARDEN- EN VEESTAPEL.

LANDE N.	Jaar v. op- name.	Paarden in 1000- tallen.	Runderen in 1000- tallen.	Schapen in 1000- tallen.	Varkens in 1000- tallen.
<b>Europa.</b>					
België . . . . .	1930	246 <sup>1)</sup>	1 759	—	1 250
Bulgarije . . . . .	1920	412	2 288	8 906	1 118
Denemarken . . . . .	1931	498	3 197	—	5 444
Duitschland . . . . .	1930	3 520 <sup>2)</sup>	18 431	3 501	23 365
Estland . . . . .	1929	205	604	475	279
Finland . . . . .	1926	400	1 860	1 413	391
Frankrijk . . . . .	1930	2 924	15 468	10 153	6 329
Griekenland . . . . .	1920	201	659	5 811	416
Groot-Britannië en Noord-Ierland . . . . .	1931	938	6 064	17 745	2 778
Hongarije . . . . .	1931	865	1 807	1 440	2 715
Ierland (Vrijstaat) . . . . .	1931	450	4 029	3 575	1 227
Italië . . . . .	1931	967	6 893	9 896	3 157
Letland . . . . .	1931	366	1 117	923	712
Lithauen . . . . .	1927	616	1 128	1 410 <sup>3)</sup>	1 010
Nederland . . . . .	1930	299	2 366	485	2 018
Noorwegen . . . . .	1931	177	1 310	1 692	317
Oostenrijk . . . . .	1930	248	2 313	272	1 965
Polen . . . . .	1931	4 123	9 782	2 594	7 314
Portugal . . . . .	1926	30	768	3 684	1 117
Roemenië . . . . .	1925	1 875	5 049	12 950	3 088
Sovjet-Republieken . . . . .	1930	31 200	52 600	89 900	12 200
Servië, Croatië, Slavonië . . . . .	1930	1 161	3 812	7 953	2 924
Spanje . . . . .	1924	634	3 436	18 460	4 160
Tsjecho-Slowakije . . . . .	1930	750	4 547	831	3 088
Turkije <sup>4)</sup> . . . . .	1912	—	—	27 095	73
Ukraine . . . . .	1925	4 100	8 000	9 300	3 600
Zweden . . . . .	1920	728	2 736	1 568	1 011
Zwitserland . . . . .	1931	140	1 609	184	924
<b>Amerika.</b>					
Argentinië . . . . .	1930	9 858	32 212	44 413	3 769
Brazilië . . . . .	1920	5 254	34 271	7 933	16 169
Canada . . . . .	1930	3 295	8 937	3 696	4 000
Chili . . . . .	1930	441	1 704	6 263	331
Uruguay . . . . .	1924	510	8 432	14 443	251
V. S. v. Amerika . . . . .	1931	12 679	62 407	53 912	59 511
<b>Azië.</b>					
Indië (Britsch) . . . . .	1922	1 684	116 665	22 085	—
Japan . . . . .	1921	1 511	1 437	10	499
Rusland (Aziatisch) . . . . .	1921	6 792	9 888	10 499	2 019
<b>Afrika.</b>					
Algiers . . . . .	1930	173	939	7 168	88
Egypte . . . . .	1929	38	801	1 003	13
Marokko . . . . .	1929	197	2 017	8 848	45
Tunis . . . . .	1923	72	400	1 451	13
Zuid-Afrikaansche Unie . . . . .	1926	856	10 337	38 859	909
<b>Australië.</b>					
Australië . . . . .	1928	2 027	11 564	100 610	878
Zeeland (Nieuw-) . . . . .	1931	296	4 081	29 793	476

<sup>1)</sup> Uitsluitend voor het landbouwbedrijf.

<sup>2)</sup> Legerpaarden niet inbegrepen.

<sup>3)</sup> Geiten inbegrepen. <sup>4)</sup> Aziatisch Turkije inbegrepen.

## A.s. Concoursen Hippique.

Hoofddorp . . . . .	19 Juli	Deventer. . . . .	31 Aug.
St. Oedenrode . . . . .	23 Juli	Dokkum . . . . .	1 Sept.
Grijpskerk . . . . .	26 Juli	Almelo . . . . .	2 Sept.
Uden . . . . .	30 Juli	Enschede . . . . .	3 Sept.
Amsterdam . . . . .	5 en 6 Aug.	Vortum Mullum . . . . .	3 Sept.
Mill . . . . .	6 Aug.	Utrecht. . . . .	13 Sept.
Wassenaar. . . . .	13 Aug.	Tilburg . . . . .	17 Sept.
Zeeland . . . . .	20 Aug.	Assen . . . . .	20 Sept.
Etten . . . . .	20 Aug.	Roden . . . . .	27 Sept.
Groningen . . . . .	28 Aug.	Barneveld . . . . .	29 Sept.
Meppel . . . . .	31 Aug.	Baarle Nassau . . . . .	1 Oct.

## Buitenland.

Aken . . . . .	22 Juli — 30 Juli	Boston . . . . .	23 Aug. — 29 Aug.
Spa . . . . .	5 Aug. — 14 Aug.	Genève . . . . .	28 Oct. — 5 Nov.
Dublin . . . . .	8 Aug. — 11 Aug.	New York . . . . .	9 Nov. — 14 Nov.

## A.s. Draverijen.

19 Juli	Duindigt	l.b.	16 Juli	Groningen	l.b.
21 Juli	Leeuwarden	l.b.	3 Sept.	Houtrust	k.b.
23 Juli	Duindigt	l.b.	3 Sept.	Groningen	l.b.
23 Juli	Binnenwijzend	k.b.	6 Sept.	Duindigt	l.b.
26 Juli	Pijnacker	k.b.	7 Sept.	Heemskerk	k.b.
30 Juli	Duindigt	l.b.	10 Sept.	Duindigt	l.b.
30 Juli	Zuidhorn	k.b.	10 Sept.	Den Hoorn	k.b.
2 Aug.	Duindigt	l.b.	12 Sept.	Schagerbrug	k.b.
2 Aug.	Wormerveer	k.b.	14 Sept.	Beverwijk	k.b.
3 Aug.	Santpoort	k.b.	17 Sept.	Duindigt	l.b.
5 Aug.	Beemster	k.b.	18 Sept.	Medemblik	k.b.
6 Aug.	Houtrust	k.b.	20 Sept.	Duindigt	l.b.
6 Aug.	Alkmaar	l.b.	21 Sept.	Enkhuizen	k.b.
8 Aug.	Krommenie	k.b.	22 Sept.	Wolvega	k.b.
9 Aug.	Duindigt	l.b.	24 Sept.	Groningen	l.b.
13 Aug.	Duindigt	l.b.	25 Sept.	Schagen	k.b.
13 Aug.	Anna Paulowna	k.b.	26 Sept.	Schagen	k.b.
13 Aug.	Drachten	k.b.	27 Sept.	Duindigt	l.b.
15 Aug.	Castricum	k.b.	1 Oct.	Hilversum	l.b.
17 Aug.	Purmerend	k.b.	3 Oct.	St. Maartensbrug	k.b.
19 Aug.	Noordhorn	k.b.	4 Oct.	Duindigt	l.b.
20 Aug.	Duindigt	l.b.	5 Oct.	Lisse	k.b.
20 Aug.	Eenrum	k.b.	11 Oct.	Duindigt	l.b.
23 Aug.	Stompwijk	k.b.	15 Oct.	Duindigt	l.b.
24 Aug.	Heerenveen	k.b.	19 Oct.	Purmerend	k.b.
27 Aug.	Duindigt	l.b.	22 Oct.	Duindigt	l.b.
27 Aug.	Sappemeer	l.b.	29 Oct.	Duindigt	l.b.
28 Aug.	Groningen	k.b.	5 Nov.	Duindigt	l.b.
30 Aug.	Zaandam	k.b.	12 Nov.	Duindigt	l.b.
31 Aug.	Hilversum	l.b.	19 Nov.	Duindigt	l.b.
31 Aug.	Abcoude	k.b.	26 Nov.	Duindigt	l.b.

DE  
**OSTA-HOEFIJZERS**

**zijn reeds 18 jaar goed;  
doch thans nog verbeterd  
Neemt proef op de som  
Overtuigt U**

WIE „HART” HEEFT  
VOOR HET PAARD

LEZE

„**ONS PAARD**”

ELK NUMMER BEVAT INTERESSANTE  
BIJDRAGEN OP RIJKUNSTIG GEBIED.

Prijs f 3.35 per halfjaar; voor landelijke ruiters  
eener afdeel., aangesloten bij de federatie, slechts  
f 2.75 per halfjaar.

Proefnummers gratis verkrijgbaar bij de adm. van „Ons Paard”, Wagenstraat 70 Den Haag

„**PAARDRIJDEN**”

LEIDDRAAD VOOR AMATEUR-RUITERS

DOOR

**J. EBBINK**

Directeur der Manege te Leiden

Prijs f 1.50

Fr. per post f 1.60

Verkrijgbaar door tusschenkomst boekh. en bij de  
N. V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij  
Wagenstraat 70 — Den Haag — Postgiro 14908

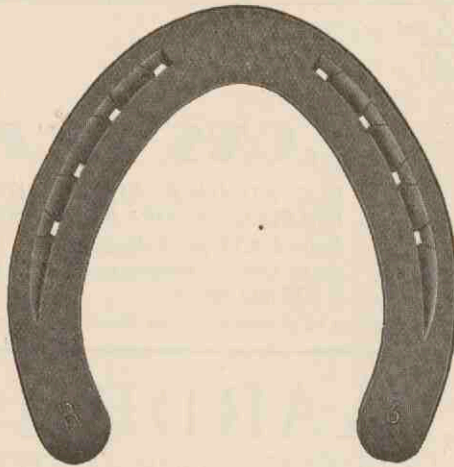




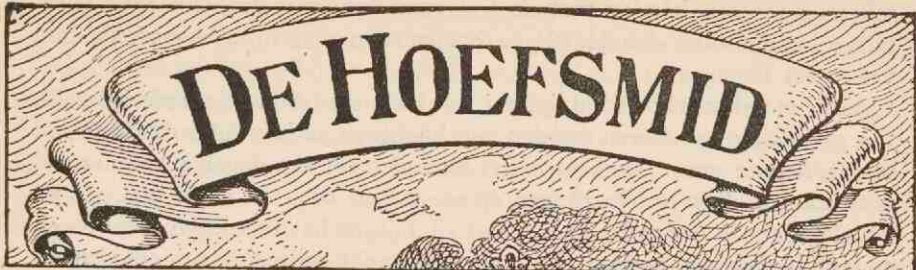
„..... ja, — maar  
**„DE OVERWINNAAR”**  
is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS SE,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE



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.—,  
ledere regel meer f 0.20. - Tarieven voor  
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

**INHOUD:** Het al of niet leeren smeden van hoefijzers op cursussen voor hoefbeslag — Hoefsmidschool te Brussel — Verslag van mijn bezoek aan de Staats Midden Hoefsmidschool te Brussel — Examen-commissie Rijksdiploma als hoefsmid — De toekomst van het paard — Advertentiën.

## HET AL OF NIET LEEREN SMEDEN VAN HOEFIJZERS OP CURSUSSEN VOOR HOEFBSLAG.

*Geachte heer Huisinga,*

Uw ingezonden stuk in de voorgaande aflevering van dit blad propageert niets meer of minder dan het onnoodige voor den hoefsmid om hoefijzers te kunnen smeden. Ik kan het hiermede niet met U eens zijn en wel in de 1e plaats, omdat er ook heden ten dage nog, ondanks de zeer goede in den handel verkrijgbare machinale hoefijzers, nog altijd vele hoefsmeden zijn, die hier geen gebruik van wenschen te maken en die zelf ijzers naar behoefte smeden. Wanneer dit een enkeling betrof zou dit motief niet naar voren worden gebracht, doch uit de beschrijving van het hoefbeslag te Rotterdam leeren we al, dat daar ter plaatse als regel handgesmeede ijzers worden gebruikt en zoo zijn er, verspreid in ons land, ook nog talrijke andere hoefsmeden die de voorkeur aan eigen product geven. \*)

De examencommissie zou m.i. alleen om deze reden al eigengesmeede ijzers moeten verlangen, doch er is meer n.l. de grondige kennis om ijzers te veranderen, deze naar den voet en den stand te zetten, alsmede het smeden van afwijkende hoefijzers, is iets dat toch zeker maar niet als een bagatelle mag worden opgevat en dat men zeer zeker beter zal kunnen beoefenen als men eerst geleerd heeft een gewoon hoefijzer te smeden. Zeer zeker zal men

\*) Uit het hierna volgende verslag van den heer de Klerk kan men zien dat ook onze Zuidelijke bureu het standpunt van den heer Huisinga niet deelen en ondanks de vele machinale ijzers die ook in België wel gebruikt zullen worden, maakt het leeren smeden van hoefijzers nog een zeer voornaam deel uit van de cursussen in hoefbeslag tot opleiding van de Belgische hoefsmeden.

BIBLIOTHEEK DER  
RIJKSU  
FIT

21. OCT. 1933

rekening moeten houden met de tijdsveranderingen, doch dit sluit allerm minst in, dat men den jeugdigen hoefsmeden niet in alle perfixie hun vak moet leeren.

Aan het vak van hoefsmid ligt m.i. ook heden ten dage nog onafscheidelijk ten grondslag het leeren smeden van hoefijzers en hoe beter dit beoefend wordt, des te meer kans er is dat men zich tot een degelijk vakman zal ontwikkelen. Zijn er leerlingen op een cursus wien dit ijzers maken niet bevalt, dan is het veel beter, dat zij bijtijds het roer omgooien en een andere werkkring zoeken; dit mag toch dunkt mij nooit van eenigen invloed zijn en de grondslagen, waarop het vak moet worden opgebouwd, mogen hierdoor niet in gevaar gebracht worden.

Ik weet, dat de tijd voorbij is van het „braden” van oude ijzers om hiervan weer nieuwe te maken, doch U zult het wel met mij eens zijn, dat het inderdaad een zeer goede methode was om den aankomenden smid tot een goed vuurwerker te maken.

Aan de militaire Hoefsmidsschool was het steeds een goede gewoonte om den leerlingen gedurende hun eersten opleidingstijd slechts oude ijzers te geven en hun te leeren „door wellen” hiervan goed bruikbare nieuwe hoefijzers te maken; dit z.g. bewerken van de „mast” bracht hun groote handigheid bij en wanneer zij voldoende geoefend hierin bleken, mochten zij als belooning, verder van de „staf” smeden. Nu zal de tijd, welke aan cursussen beschikbaar is, dit misschien niet meer toelaten, doch als men niet „alles” kan krijgen, behoeft men zich toch niet tevreden te stellen met „niets” te verlangen en een hoefsmidcursus waar het leeren aanmaken van hoefijzers niet grondig beoefend wordt, mag dunkt mij geen aanspraak maken te zijn: een volledige leerschool voor dit vak. Ik geef volkomen toe, dat de tijden zeer moeilijk zijn, de prijzen zeer laag en het werken zeer vaak tot depreciatie zal leiden, doch waar gaan wij heen, wanneer we de opleidingen aanpassen aan abnormale tijdsomstandigheden. Juist wanneer de strijd om het bestaan moeilijk is, moeten we trachten om de vaklieden zoo goed mogelijk beslagen op het ijs te brengen en hun in staat stellen door een grondige opleiding het vak later te kunnen beheerschen.

Een groot voordeel is het ook, om de ambitie te blijven aanwakkeren; ten allen tijde is er toch een kern geweest en deze zal er ook wel blijven, van hoefsmeden, die liefde voor hun vak hebben en wien een grondige opleiding tot een zegen is. Wanneer men nagaat hoever er afvallen van al degenen, die voor hoefsmid opgeleid zijn en die in een andere werkkring overgaan, dan ligt voor een groot gedeelte hieraan ten grondslag gebrek aan ambitie en deze categorie zal men ook zeker niet behouden, wanneer men de opleiding gaat vereenvoudigen, terwijl in de meeste gevallen op het behoud van hen ook geen groote prijs zal behoeven te worden gesteld.

Een vergelijking met den timmerman, schoenmaker en autohersteller moet men voor den hoefsmid niet te ver doortrekken, en men meene niet, dat een timmerman-vakman alleen opgeleid is om met door de fabriek afgeleverde ramen en deuren te werken terwijl een schoenmaker, die geen maatwerk kan leveren, geen recht heeft op dien naam; hij is of schoenverkooper of uitsluitend schoenlapper. De ambachtsscholen vatten het onderwijs nog

steeds breed op, ondanks de malaise en ondanks al het fabriekswerk, dat de plaats inneemt van het handwerk; deze opvatting is te huldigen en hoe beter vakmensen men probeert te vormen, des te beter is de maatschappij hiermede gebaat en ook des te sterker zal de vakman voor zichzelf staan. Laat ons dan ook trachten het hoefsmidsvak hoog te houden en den beoefenaars grondig onderwijs te doen geven, opdat zij later zelfstandig en als het noodig mocht zijn onafhankelijk van fabrieken, hun vak kunnen beoefenen. Het leeren smeden van hoefijzers mag dan ook m. i. niet van de programma's van cursussen in hoefbeslag verdwijnen; dit zou zeer zeker den toekomstigen hoefsmid schaden, niet alleen in zijn opleiding, doch ook later in zijn werkkring zou hij het als een manke blijven aanvoelen.

R e d.

---

### HOEFSMIDSSCHOOL TE BRUSSEL.

Nadat wij een gunstig antwoord ontvangen hadden van den Dir. der Hoefsmidsschool te Brussel, om met eenige collega's van de Afd. Zuid-Beveland van den B. S. P. N. eens een kijkje te mogen nemen, brachten wij den 8sten Juli met 9 collega's een bezoek.

De ontvangst door den Directeur Bosmans was zeer collegiaal, zoodat wij allen direct thuis waren. De leerlingen waren juist aan het vervaardigen van verschillende modellen hoefijzers. Het viel ons op de zeer verschillende manier om het ijzer te maken dan buiten bij ons het geval is; zelfs voor heele lichte ijzers, wordt zwaar staafijzer gebruikt. Als reden gaf de Dir. ons te kennen, dat hierdoor zeer goede smeden worden gevormd, niet enkel voor het smeden van hoefijzers, maar ook voor andere smeedwerken.

Wij zagen al dadelijk, dat daar hard gewerkt wordt, zoowel door hen die het ijzer vervaardigden, als door hun hulpen, de voor slaggers. Wij hadden al dikwijls over de bekwaamheid van den Dir. gehoord, die op ons verzoek bereid was dit te toonen. In nog geen 20 minuten tijd vervaardigde hij een paar voor- en een paar achterijzers, welke door iederen vakman mogen bezien worden. Het trok onze aandacht, dat de nagelgaten in het achterijzer ver naar achteren geplaatst worden. De heer Bosmans ziet daar geen bezwaar in, daar de practijk hem geleerd heeft, dat dit zeer goed is.

De heer Bosmans leidde ons nu door het benedengedeelte van de school. Deze is zoo duidelijk beschreven door den heer Schieman, dat wij hierover niets meer mede te deelen hebben. Alleen dit dat men hier in deze school ziet, dat hier de practijk den boventoon voert; zelfs Professor de Luijck, die ook de verschillende hoeven, apparaten en beslagen liet zien en zooveel mogelijk alles duidelijk maakte, stemde volmondig toe, dat de practijk aan de school den boventoon moet voeren.

Omreden er eenige collega's bij waren die ook nog wel eens iets van Brussel wilden zien, hebben wij de bovenlokalen niet meer kunnen bezichtigen; toch kan ik niet nalaten aan ieder die belang in het hoefbeslag stelt, aan te raden daar eens een kijkje te gaan nemen.

Ten slotte nog den Directeur Bosmans, Professor de Luyck en verdere mede-leeraren onzen hartelijken dank.

I z. A d r i a a n s e.

---

### VERSLAG VAN MIJN BEZOEK AAN DE STAATS MIDDEN HOEFSMIDSSCHOOL TE BRUSSEL.

Naar aanleiding van mijn bezoek aan de Hoefsmidsschool te Brussel wil ik trachten een kort verslag te geven wat door mij werd gezien.

's Morgens om 5.27 met den trein op stap, arriveerde ik met een mijner oud leerlingen ± half 9 te Brussel. Na eerst den inwendigen mensch te hebben versterkt, wachtten wij op lijn 60 die ons aan de Leon Delacroixstraat zou brengen tot vlak voor de school. Door een abus van den tramconduc-teur werden wij beiden aan de Zuiderstatie op straat gezet en gingen op stap. Wij kwamen aan de school van Nijverheid en Kunsten, doch dit was verkeerd. Na een half uur te hebben rondgedwaald en eenige politieagenten te hebben uitgehoord werden wij naar een Café gestuurd waar tevens een groote paardenhandel aan verbonden was. Tot ons geluk was er iemand, die voor een drinkgeld bereid was ons binnen 10 minuten ter plaatse te brengen. Wij kwamen aan de school en werden allerhartelijkst door den heer Bosmans (Directeur der school) ontvangen. Deze zat buiten op de binnenplaats der school en was druk bezig met een leerling die een collectie modelijzers had vervaardigd. Even daarna verscheen ten tooneele de heer de Luyck (dierenarts) tevens theoretisch leeraar van de school. Eerst echter zal ik trachten een beeld te geven hoe of de school er uitziet. Wij zien dan een luxieus gebouw met in den linkerhoek een prachtige woning van den heer Bosmans. Wij komen onder een boog of vestibule door op een groote binnenplaats, belegd met tegels, wat een prachtige monsterbaan is voor de paarden, die op beslag komen. Een fraaie tuin is op die binnenplaats aangelegd. Aan den linkerkant bevindt zich een groote smederij met 12 vuren, in het midden een lange werkbank met een 20-tal zware zeer solide klemmen voor het werken op doode hoeven. Hieraan werken de leerlingen die het eerste jaar in opleiding zijn. Deze moeten daar eerst grondig leeren smeden en zodoende vaardigheid krijgen in het maken van verschillende hoefijzers. Slagen zij aan het einde van het eerste gedeelte dan gaan zij over naar het tweede gedeelte. Daar wordt ook begonnen met het eigenlijke hoefbeslag. De leerlingen worden flink onder de loupe genomen, aangezien er links en rechts twee leeraren zijn, die een oogje in het zeil houden. Over het algemeen wordt er hard gewerkt. Het smeden van een hoefijzer gaat in België echter geheel anders dan bij ons, doch hierover straks. Behalve de genoemde werklokalen treft men aan een bureau waar het gemaakte werk wordt gecontroleerd en op- en aanmerkingen worden gemaakt. Daarnaast treft men aan een zeer goed ingericht waschlokaal en daar achter een prachtig schaftlokaal dat ook wel zeer noodig is, daar er leerlingen zijn die 's morgens voor 4 uur op stap gaan en middernacht eerst weer thuis komen. Deze

vooral mogen het half uur schafttijd heusch wel zoo gemakkelijk mogelijk doorbrengen in een goed ingericht schaftlokaal. Verder treft men op den gelijken grond nog aan een magazijn waar op een zeer praktische stelling het verschillend materiaal (hoefstafijzer) wordt opgeborgen. Loopt men naar den hoofdingang, dan vindt men daar ter weerszijden deuren die toegang geven tot verschillende lokalen; aan den rechterkant komt men in een gang waar alle mogelijke materiaal te aanschouwen is, tot het ongelooflijke toe, betiteld als: slechte hoefijzers. Deze dienen bij de theoretische lessen om de leerlingen te doen zien dat deze foutief zijn. Nog nooit tevoren heb ik zulke exemplaren gezien. Verder komt men in een leslokaal voor theorie dat zeer practisch is ingericht. De banken loopen naar achter hooger op, zoodat alle leerlingen het bord, dat voor hen aan den muur is bevestigd, ten volle kunnen overzien. Ter rechter zijde zijn aan den wand bevestigd verschillende kasten met preparaten. Op het gebied van hoefbevangenheid (dit wordt in België „vervangen” genoemd) is heel wat te zien. Gaan wij naar den linkerkant, dan komt men op het Bureau van den heer Luyck. Daarnaast het Bureau van den heer Langedries, dierenarts en leeraar in de Fransche taal, terwijl de heer de Luyck in het Vlaamsch doceert. Aan de tegenovergestelde zijde treft men het Bureau van den heer Bosmans (Directeur der school). Wij zagen daar een groote eikenhouten kast in hoefijzervorm vervaardigd, rustend op vier pooten en voorstellende vier paardenhoeven. Hierin was aanwezig een groote collectie modelijzers door den heer Bosmans op 20-jarigen leeftijd vervaardigd. Een eere-saluut is hier zeker niet misplaatst, daar de werkstukken die daar te zien waren, alle met den hamer waren vervaardigd, daar er toen nog geen laschapparaten aanwezig waren om alles mee aan elkander te prutsen, wat de jonge generatie zoo goed kan. Over de bruikbaarheid van dezelve zal ik nu niet uitweiden, daar ieder die een collectie hoefijzers heeft gemaakt er ook modellen bij zal hebben die zoo goed als nooit te pas komen. Verder vindt men boven een groote zaal waar naar schatting  $\pm$  100 menschen kunnen vergaderen. Ook is er een kamer waar de leeraren den middag kunnen overblijven en treft men ook daar de woning aan van den concierge. In de trappenhal is alles rijkelijk met marmer bewerkt, iets wat in België heel gewoon is. De dorpels der ramen zijn zelfs met marmer bezet. Naar ik meen heb ik in korte woorden de school met omgeving beschreven en meen hiermede te kunnen volstaan daar ik geen journalist ben.

Thans wil ik trachten eenige woorden te wijden aan het werk dat door de candidaten moest worden vervaardigd. Ongeveer een 20-tal ijzers moest worden gemaakt voor hun verzameling, waaronder gewone ijzers, Belgische balkijzers, dravers- en renbeslag, een ijzer met een kalkoen aan den buitentak en met een dunner gesmeden binnentak. Dit is zoo vervaardigd, opdat het paard niet naar binnen door zal zakken; het wordt aangewend bij chronische kroonbetrappers. De binnentak is geheel weggerond om beschadiging van den kroonrand te voorkomen. Ook zagen wij ketelijzers en balkijzers vervaardigen voor paarden met hoefbevangenheid. Dit laatste is een ijzer met ingeweld T-stuk, dat als balk op de takken en met een uitlooper in het toongedeelte is vastgeweld. Naar men aan de school beweerde zijn

daarmede goede resultaten te bereiken. Ik merkte echter direct op, dat ik ook goede resultaten had bereikt met het Stark-Gutherijzer ons allen wel bekend.

Verschillende leerlingen werkten vlot, doch het is in België ook al net zoo als het hier te lande is, er zijn martelaren en apostelen. Wat mij opviel was, dat er door sommige kandidaten veel aan hun collectie modelijzers werd gevijld, iets wat mij nooit bevalt, daar ik mijn leerlingen altijd voorhoud: vijlen op het aambeeld (dus glad smeden). Ook worden daar modelijzers niet gestuikt om een lip aan te halen om zodoende een geheel strak ijzer te verkrijgen. Het was intusschen middag geworden en wij werden uitgenoodigd om met de leeraren de tafel te deelen, iets wat wij gaarne aannamen. Wij hebben de tafel alle eer aangedaan en de Belgische gastvrouw past hier nog een woord van dank voor de schitterende lunch. Na afloop der tafel vroeg ik den heer Bosmans of hij eenige ijzers wilde smeden; deze verbond er echter de voorwaarde aan dit gaarne te doen als ik het wilde doen op de Hollandsche manier. Nooit aarzelend (dit ligt niet in mijn temperament) deed ik de noodige kleeren uit en ging aan het werk. Aller oogen waren op mij gevestigd en zelfs de leeraren van de tegenovergestelde smederij kwamen eens kijken. Echter moet ik opmerken, dat de gereedschappen en het boterzachte materiaal mij vreemd waren. Toch heb ik het weten klaar te spelen een goed bruikbaar ijzer te maken. De rits is daar heel anders dan bij ons te lande en als men met het ritsen niet oppast zit men er spoedig door, daar het Belgische welijzer gaarne openberst. De heer Bosmans toog daarna aan het werk en dit ging hem zeer handig af. De voorslager doet daar ongeveer alles, alleen de smid tikt mee, soms ook op het aambeeld om maat te houden doch de voorslager rekt het ijzer uit. Voor een ijzer No. 2 waar hier  $\frac{7}{8} \times \frac{7}{16}$  voor wordt gebruikt, neemt men daar  $\frac{5}{4} \times \frac{1}{2}$ . Nadat het heet is gemaakt, wordt het in het midden doorgezet, zoodat het onder een hoek van  $\pm 130$  graden komt te staan en daarna wordt de buitentak uitgerekt. Daarna door een handige manoeuvre van den smid op den hoorn van het aambeeld krom geslagen en daarna geritst, gestampt en verder alle bewerkingen die noodig zijn. De normale ijzers worden in het toongedeelte ook breder gehouden en meest worden die ijzers gestampt, terwijl ook aan de achterzijde eenigszins opzet wordt gegeven. Dit breder laten van het toongedeelte en de opzet is noodig daar in België en vooral in Brussel, dat zich kenmerkt door straten met zeer groote hellingen. Het beslag op zich zelve benadert zeer ons militair hoefbeslag; de ijzers worden precies gelijk gelegd, wat betreft de lengte van den hoef, terwijl ook nog de takken sterk worden afgeschuind. Voor ons die hebben geleerd het ijzer niet te kort te leggen, is dit uitermate bevreedend. Wanneer men een paard heeft met weeken kootstand dan is een lang ijzer zeker op zijn plaats om het steunvlak op de achterste hoefhelft te vergrooten. Zoo zou ik nog meer voorbeelden kunnen aanhalen, doch ik acht dit overbodig. Nu nog iets over het onderwijs zelve. Op mijn vraag aan den heer Bosmans wat betreft de cursusopleiding zooals hier geschiedt, deelde deze mij mede, dat in België bestaat een diploma als meester en een diploma als hoefsmid. Degene die meesterhoefsmid is, geeft voorbereidend onderwijs. In  $\pm 20$  provinciën wordt aan jonge smeden

een zoogenaamde voorcursus gegeven en wanneer deze met vrucht is gevolgd kunnen de leerlingen toegelaten worden tot de school om na een 2-jarigen cursus het diploma als hoefsmid te krijgen. De heeren Bosmans en de Luyck hebben samengesteld een leerboek, genaamd: de praktische leergang van hoefmederij, waarin alles op praktische wijze is samengevat. Het theoretische gedeelte wordt door de dierenartsen gedoceerd en de leerlingen maken hierover een opstel, wat door de leeraren wordt nagezien en zoodoorging wordt aangevuld met op- of aanmerkingen. Hiervoor is veel te zeggen, daar voor een smid de studie van de theorie een zeer droge kost is. Wat betreft de door de leerlingen vervaardigde modelijzers, deze zijn mijn inziens niet strak genoeg gesmeed. Ik voor mij en zeer zeker vele collega's met mij eischen dat een collectie modelijzers spiegelglad gesmeed moet zijn. Ik weet dat in de gewone praktijk van den hoefsmid het ondoenbaar is zulke ijzers onder te leggen.

Maar door op een cursus zulke gladgesmede ijzers te leeren vervaardigen, krijgt de leerling routine om in zijn verdere loopbaan een goed te gebruiken ijzer te maken in betrekkelijk korten tijd. Wij allen weten dat een hoefsmid, hoe degelijk ook, geneigd is belangrijk minder werk te leveren als hem op den cursus is geleerd. Toch kan men eerbied hebben voor de opleiding in België. Waar men komt, treft men overal de hand van den heer Bosmans aan in het hoefbeslag. Ik was laatst in Mazy, een plaats ongeveer 80 K.M. voòrbij Brussel en zag daar het hoefbeslag; dit was precies volgens hetgeen ik aan de school zag. Welke conclusie trekt men hieruit? Dat de opleiding in één school is en dat deze dan ook resultaten afwerpt. Mij dunkt, dat hiervoor ons als Nederlandsche vakgenooten een weg wordt gewezen en wel deze. Van den Bond van Smeden Patroons en Onderwijzers-Vereeniging in hoefbeslag moet een krachtige actie uitgaan bij de Regeering om ook zulk een school te krijgen waar de opleiding door prima leerkrachten in goede banen wordt geleid, en waar niet zooals op onze cursussen alles moet worden toegelaten om een cursus doorgang te doen vinden. Mij dunkt, dat dit zeer goed mogelijk is, daar alle cursussen die in Nederland worden gehouden ook nog een aardig sommetje kosten. Niettegenstaande is er echter bij het onderwijs van vóór 20 jaren en de lessen, die nu worden gegeven, ook in ons land op dit gebied groote vooruitgang te bespeuren. Zelf heb ik in de winters 1913-1914-1915-1916 zulk een cursus gevolgd en plaatst men deze naast de tegenwoordige opleiding, dan is er zeer veel verbeterd. Doch het kan ook beter en ons mooie vak het hoefbeslag eischt zeer zeker tot de hoogste trap te worden opgevoerd. Ik meen thans, hetgeen ik heb gezien zoo ruim mogelijk te hebben weergegeven en zal eindigen met hetgeen ik zag op mijn rondwandeling door Brussel. De heer Bosmans was zoo welwillend om ons naar de Noordstatie te brengen en ons onderweg te laten zien de voornaamste dingen, die in deze wereldstad te aanschouwen zijn. Na een langen tramrit kwamen wij ongeveer in het centrum van Brussel. Op de groote markt zagen wij het gemeentehuis, een groote kathedraal, met een toren van 100 M. hoogte, het Broodhuis (Maison du peuple), waar de Graven Egmond en Hoorne vertoefden vóór hunne terechtstelling. Zij werden op de groote markt ter dood gebracht. Verder treft men de woning van den Burge-



meester, een bankgebouw enz. Verwonderd hebben wij gestaan over al deze gebouwen. Hierin ligt bewaarheid, dat ons voorgelacht met primitieve middelen ook reeds schoone bouwwerken wist tot stand te brengen (alles in Gotischen stijl gebouwd) en met reden is dit de trots van alle Brusselaren. Daarna gingen wij bergopwaarts en kwamen na tal van oude zeer schoone gebouwen gezien te hebben, aan de Senaatsgebouwen, bij ons genoemd de Eerste en Tweede Kamer. Verder gingen wij door een zeer groot park en kwamen vlak voor het Koninklijk Paleis uit. Een zeer groot gebouw, echter zeer sober. Weer bergafwaarts kwamen wij aan een kleiner park waar kunstsmeedwerk is te aanschouwen, hetgeen mij zooveel respect afdwong, dat ik er bijna niet vandaan was te krijgen. Rondom dat park staat een hekwerk verdeeld in  $\pm$  130 vakken, het hekwerk is gevat tusschen steenen pilaren. Niet één vak, dat op het andere gelijkt, wat de vulling of versiering betreft. Als men dit ziet, komt de gedachte naar voren, hoe is het mogelijk, dat zoo iets door menschenhanden is vervaardigd, met misschien niets anders dan een smeedhamer. Ik geloof als men het heden ten dage moest maken met alle moderne werktuigen, dat zelfs onze beste vaklieden er een zeer groote kluijft aan zouden hebben. Daarna werd door ons bezocht het Paleis van Justitie waar men een prachtig uitzicht heeft; in de diepte ziet men de trams rijden naar Laeken en Tervueren. Men kan zich niet indenken, dat daar beneden ook dezelfde stad is. Daarna kwamen wij aan het graf van den onbekenden soldaat dat ontroering wekt; zulk een graf midden in een drukke stad. Alle Belgische vaders en moeders die een zoon verloren hebben in den oorlog, kunnen natuurlijk denken dat hun jongen hier ligt. Alle voorbijgangers ontblooten dan ook eerbiedig het hoofd en door velen worden bloemen op dit graf gelegd, terwijl daar ook de eeuwige vlam brandt. Toen werd het hoog tijd om per tram naar de Noordstatie te vertrekken, het was zoo op het nippertje, dat wij in Antwerpen een taxie moesten nemen om van Centraal naar Statie Oost te gaan. Zoodoende konden wij met de laatste gelegenheid Dordrecht nog bereiken. Ik kan ieder die interesse heeft bij het hoefbeslag, zulk een reis aanbevelen en zeg nogmaals langs dezen weg den Belgischen collega's hartelijk dank voor hun welwillende ontvangst.

*Dordrecht*, 31 Juli 1933.

P. de Klerk,  
Onderwijzer-Hoefsmid.

---

### EXAMEN-COMMISSIE RIJKSDIPLOMA ALS HOEFSMID.

De Minister van Economische Zaken,

Gelet op artikel 3 van het Reglement voor het examen ter verkrijging van een Rijksdiploma als hoefsmid, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 28 Februari 1919, No. 85, laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 26 Januari 1925, No. 3;

Heeft goedgevonden:

voor het tijdvak van 1 September 1933 tot 1 September 1934, in de Commissie, belast met het afnemen van het examen ter verkrijging van een Rijksdiploma als hoefsmid, te benoemen:

*a. tot lid en voorzitter:* Dr. J. H. Hartog, Hoogleeraar bij de veeartsenijkundige faculteit der Rijksuniversiteit te Utrecht;

*b. tot lid en plaatsvervangend voorzitter:* Dr. G. M. v. d. Plank, conservator aan het Zoötechnisch Instituut te Utrecht;

*c. tot leden:* S. van Angeren, chef aan het Instituut voor Hoefkunde, onderwijzer in practisch hoefbeslag te Utrecht; N. Bolder, onderwijzer in practisch hoefbeslag te Utrecht; H. Vossers, onderwijzer in practisch hoefbeslag, leeraar aan de Ambachtsschool te Utrecht; Dr. R. H. J. Gallandat Huet, Luitenant-Kolonel, Chef van den Militairen Veterinairdienst te 's-Gravenhage.

*d. tot plaatsvervangende leden:* H. Huisman, onderwijzer in practisch hoefbeslag te Amersfoort; J. Tangelder, onderwijzer in practisch hoefbeslag te Duiven; J. Vermeer, onderwijzer in practisch hoefbeslag te Haaren; Dr. J. Staal, veearts te Assen; Dr. C. N. Brands, militair paardenarts, 1e klasse, Remonte-Depôt te Milligen.

's-Gravenhage, 24 Juli 1933.

Voor den Minister,  
De Secretaris-Generaal.

## DE TOEKOMST VAN HET PAARD

door

Th. Wolff.

### II

De vraag omtrent de bedrijfskosten van den automobiel, vergeleken bij die van de paardentractie, die wij reeds hebben aangestipt in art. I eischt echter nog een uitvoeriger beschouwing. Niet slechts ongunstige toestanden der wegen, maar ook nog een aantal andere factoren kunnen de oorzaak ervan worden, dat het automobielbedrijf geen voordeelen oplevert, factoren, die het voortbestaan van paardentractie voor verdere gevallen in het rij- en transportwezen tot een gebiedende noodzakelijkheid doen worden. Daardoor komen wij aan de *vraag van de economie van de paardentractie tegenover die van den automobiel in het algemeen*, die voor het probleem, waarmee wij ons hier bezig houden, wel den doorslag geeft. De praktische ondervinding heeft reeds geleerd, dat het voordeel van het automobielbedrijf voor industriele en handelondernemingen niet slechts van de aanwezigheid van goede wegen, maar voorts ook van de mogelijkheid afhankelijk is om het prestatievermogen van den motorwagen ten volle te kunnen exploiteeren, die van haar kant weer een voortdurende of tenminste bijna voortdurende volle belasting van den wagen en de mogelijkheid om groote afstanden te kunnen rijden vereischt. Deze voorwaarden, die meestal de belangrijkste factoren voor het probleem, dat wij hier behandelen, beheerschen, maken een bijzonder nauwkeurige beschouwing noodig, die zich het eerst met de details van de kosten van automobielbedrijf moet bezig houden. Daar het hier, zooals reeds is gezegd, een economische vraag

betreft, zullen wij bij de volgende uiteenzettingen ook in de eerste plaats over motorwagens spreken, die voor economische doeleinden worden gebruikt, dus hoofdzakelijk over automobiele vracht- en zakenvoertuigen, waarmee wij de overeenkomstige paardentractie zullen vergelijken.

De kosten van een motorvrachtwagen zijn zeer hoog en veel hoger dan die van een span paarden. De aanschaffingskosten evenals de jaarlijksche bedrijfskosten van een motorvrachtwagen van 30 P.K., waarop ongeveer 100 centenaren kunnen worden geladen, zijn ongeveer vier tot vijfmaal zoo hoog als de kosten voor een wagen met twee paarden, die dezelfde lading kan bevatten. Daarvoor presteert echter de motorwagen ook vier tot vijfmaal zooveel als het span paarden. Een motorwagen van de genoemde afmetingen kan volbeladen en bij een dagelijkschen werktijd van 8 uren rond 100 K.M. afleggen, wat bij een arbeidsprestatie van 10.000 Kilometercentenaren aan 100 ton-kilometers gelijk is. Om dezelfde arbeidsprestatie in denzelfden tijd met paard en wagen te kunnen verrichten, zou men minstens 8 tot tien zware paarden noodig hebben. De motorwagen presteert echter zooveel als acht tot tien zware paarden, een resultaat, dat in de practijk met den motorvrachtwagen ook steeds kan bereikt worden. Voor zoover als het nu mogelijk is, om dit hooge prestatievermogen van den motorwagen, dat dus vier tot vijfmaal zoo groot is als dat van den wagen met twee paarden, geheel te exploiteeren, d. w. z. dagelijks ook werkelijk een prestatie van 100 ton-kilometer te bereiken, worden de hooge bedrijfskosten van een dergelijken wagen, die eveneens vier tot vijfmaal zoo hoog zijn, dan die van een wagen met twee paarden, goedge maakt en worden de kosten per ton-kilometer niet hooger dan in het paardenbedrijf. Deze toestand verandert echter dadelijk en wel zeer ten nadeele van den motorwagen, als er tengevolge der bestaande toestanden geen voldoende exploitatie van den wagen mogelijk is; dus bij het vervoer van kleine vrachten, die slechts ten deele aan de laadmogelijkheid van den wagen beantwoorden en ook bij transporten over korte afstanden, zooals bijv. bij het goederenvervoer binnen de stad. In zulke gevallen wegen de bereikte prestaties niet tegen de hooge bedrijfskosten op, die ook in dit geval ongeveer even hoog blijven, zoodat dan de kosten voor den afzonderlijken ton-kilometer veel grooter worden dan bij het paardenbedrijf. Een motorvrachtwagen veroorzaakt, om 't even of hij met dertig of met 100 centenaren is geladen, steeds ongeveer dezelfde kosten per K.M. Bij het paardenbedrijf is dat anders. Terwijl hier voor een lading van 100 centenaren steeds twee paarden noodig zijn, kan een lading tot 50 centenaren zeer goed door één paard worden getrokken, waardoor de kosten voor het transport natuurlijk aanzienlijk lager worden, dan wanneer men voor een dergelijke lading twee paarden zou gebruiken. De motorwagen kan zich niet op dezelfde wijze naar elke vracht schicken; daarom is hij in alle gevallen, waarin hij niet met volle vracht kan rijden, onwinstgevend, d.w.z. de kosten worden per ton-kilometer hooger dan bij het bedrijf met paard en wagen. Datzelfde is ook het geval, als er slechts korte afstanden afgelegd moeten worden of op een tocht waar dikwijls gestopt moet worden, enz. In dergelijke gevallen kan de motorwagen binnen den gegeven arbeidstijd

geen voldoende groote afstanden afleggen, wat voor de geheele exploitatie even noodig is als zooveel mogelijk geheele belasting.

Om deze redenen is het gebruik van den motorwagen binnen een klein rijgebied, waar geen voortdurende volle of tenminste bijna volle bevrachting mogelijk is door de bestaande bedrijfstoestanden, niet aan te bevelen; hier houdt hij om economische redenen op een concurrent voor paard en wagen te zijn. Zulke gevallen komen echter in het industrieele en rij- en transportwezen herhaaldelijk voor, ja tegenwoordig vormen zij zelfs de meerderheid van alle vervoertoestanden. Toch moeten nog altijd bij iedere industrieele onderneming of transportbedrijf verre afstanden worden afgelegd, en zware vrachten getransporteerd worden, hetgeen voor de volle exploitatie van een motorwagen noodig is en afhangt van de toestanden in het bedrijf. In het kleinere en meer middelmatige transportverkeer van groote industrieele ondernemingen komen naast de zware transporten over verre afstanden, die zeer goed voor motorwagens zijn geschikt, ook kleinere transporten voor, waarbij het gebruik van een motorwagen zeer onwinstgevend zou zijn. Daarom zal dan ook in zulke groote ondernemingen het paard steeds zijn plaats naast den motorwagen moeten blijven innemen. Wij willen hier in dit verband op het voorbeeld der groote bierbrouwerijen wijzen, die van alle industrieën de eersten waren, die in hun bedrijf motorvrachtwagens gebruikten en derhalve tegenwoordig over de oudste en nauwkeurigste ondervinding bij het gebruik van dergelijke voertuigen beschikken. De brouwerijen gebruiken hun motorwagens alleen voor transporten over verre afstanden, die ongeveer 60 K.M. bedragen en die het prestatievermogen van het paard natuurlijk verre te boven gaan, doch voor den motorvrachtwagen daarentegen de juiste rij-afstanden zijn; met deze werkwijze bereikt men dan ook uitstekende resultaten. Op dergelijke groote afstanden en bij voldoende bevrachting, voorwaarden waaraan het brouwerijbedrijf doorlopend beantwoordt, verkrijgt men een zeer hooge exploitatie van de motorwagens, waardoor de kosten van het transport niet hooger dan bij paard en wagen, ten deele zelfs nog lager zijn; hierbij komen dan nog de andere voordeelen van den motorwagen, n.l. grootere snelheid van het vervoer, grootere eenvoudigheid van het bedrijf (door het vervangen van 8 tot 10 paarden door een enkelen motorwagen). Bij zulke bedrijfstoestanden is zelfs gebleken, dat de motorwagen geschikt is om den spoorweg te vervangen en de brouwerijen zijn er gedeeltelijk reeds toe overgegaan, om op afstanden tot 100 K.M. toe het transport van hun biersoorten in plaats zooals vroeger per spoor, nu door motorwagens te doen geschieden en bereiken door deze handelswijze belangrijke voordeelen. Daarentegen vervoeren de brouwerijen hun bieren binnen de stad nog altijd met paard en wagen, daar hier de korte afstanden het gebruik van motorwagens onproductief zouden maken. Deze indeeling bij het transportwezen is het resultaat van jarenlange, practische ondervinding en bewijst ten duidelijkste, dat het paard in de wereldstad en zelfs ondanks de concurrentie van den tegenwoordig reeds tot hooge technische volmaaktheid gekomen motorwagen, neg steeds met succes zijn plaats inneemt en nog altijd zijn er talrijke gevallen, waarin zijn gebruik onmisbaar is. Even onproductief als

het is om voor het vervoer over een mijl, van het spoor gebruik te maken, even onproductief is voor dergelijke doeleinden ook het gebruik van motorvrachtwagens. Wel gebruiken de groote zaken en warenhuizen een automobiel voor het bezorgen der goederen in de stad; dat gebeurt echter in de eerste plaats voor reclame, terwijl de werkelijke bedrijfskosten per ton-kilometer hierbij hooger zijn dan bij het paard. Voor den industrieel in de stad, die geen dergelijke reclame noodig heeft, valt daardoor ook deze aanleiding voor het gebruik van motorwagens weg; voor hem is nog altijd paard en wagen het aangewezen middel voor het vervoer van zijn waren.

Hierdoor hebben wij nu in hoofdzaak het terrein afgebakend, waarop paard en wagen zich, ook ondanks de concurrentie van de automobiel, altijd met succes handhaven en vanwaar ze om rij-technische redenen zelfs in de verre toekomst nauwelijks ooit geheel verdrongen kunnen worden. Resumeerend kunnen wij zeggen, dat het aan den eenen kant die gevallen zijn, waarin veranderlijke en moeilijke toestanden der wegen aan het paard het rij-technische overwicht over den automobiel verleenen, aan den anderen kant zijn het die gevallen, waarin de door de bedrijfstoestanden gegeven transportprestaties, wat afstand en vracht betreft, het prestatievermogen van den motorwagen niet voldoende kan exploiteeren en men derhalve om economische redenen de voorkeur aan paardentractie moet geven.

Het meest gunstigste terrein vindt de automobiel natuurlijk in de groote stad, waar het vaste en gelijkmatige plaveidse de beste en voordeligste bedrijfsvoorwaarden oplevert. Hier heeft de auto de paardentractie als personenvervoermiddel reeds vrijwel geheel verdrongen. Ook als gebruikswagen, vracht- en zakenwagen vindt de auto hier een groot en gunstig terrein, ofschoon het hier de middelmatigere en kleinere transporten altijd aan de paardentractie zal moeten overlaten. Op een geheele verdringing van het paard kan ook in de wereldsteden niet worden gerekend. Heel anders zijn echter de toestanden in middelgroote en kleinere plaatsen en in de eerste plaats de toestanden buiten de steden. Hier zijn aan den eenen kant de weg- en rijtoestanden steeds veel minder gunstig dan in de stad en aan den anderen kant zijn hier hoofdzakelijk kleinere en lichtere transportdiensten te verrichten, toestanden, waardoor hier met zekerheid het gebruik van paardentractie voor alle functies onverminderd blijft bestaan en voor den automobiel hier slechts een veel kleiner arbeidsveld over blijft. Voor het rij- en transportverkeer buiten de stad valt de beslissing geheel ten gunste van het paardervoertuig uit. Op het platte land vindt men minder goede en vaste rijwegen. Men moet vaak door dik en dun, over stok en steenen kunnen rijden, over den zachten veld- en weideweg, waarin het wiel blijft steken, door de klei en de modder van den doorweekten straatweg en over den hobbeligsten veldweg. Eveneens levert ook het landelijke transportverkeer een overgroot aantal gevallen op, waarvoor wat afstand en bevrachting betreft, het paard volkomen voldoende is en het gebruik van motorwagens om de hooge bedrijfs-, resp. transportkosten ontoelaatbaar is. Toch kan en zal ook bij den landbouw de motorwagen worden gebruikt, als er geschikte bedrijfstoestanden aan-

wezig zijn en hier en daar heeft de auto immers ook reeds als transportmiddel voor zware transporten over groote afstanden zijn intocht gedaan. Dat kan echter niets aan het feit veranderen, dat hier paard en wagen ongetwijfeld steeds voor alle gevallen het belangrijkste vervoermiddel zal blijven.

(Slot volgt).

---

### A.s. Concoursen Hippique.

Zeeland . . . . .	20 Aug.	Enschede . . . . .	3 Sept.
Etten . . . . .	20 Aug.	Vortum Mullum . . . . .	3 Sept.
Oosterbeek . . . . .	26 Aug.	Utrecht. . . . .	13 Sept.
Groningen . . . . .	28 Aug.	Tilburg . . . . .	17 Sept.
De Bilt . . . . .	30 Aug.	Assen . . . . .	20 Sept.
Meppel . . . . .	31 Aug.	Roden . . . . .	27 Sept.
Deventer. . . . .	31 Aug.	Barneveld . . . . .	29 Sept.
Dokkum . . . . .	1 Sept.	Baarle Nassau . . . . .	1 Oct.
Almelo . . . . .	2 Sept.		

### Buitenland.

Boston . . . . .	23 Aug.—29 Aug.	New York . . . . .	9 Nov.—14 Nov.
Genève . . . . .	28 Oct.—5 Nov.		

---

### A.s. Draverijen.

17 Aug.	Purmerend	k.b.	17 Sept.	Duindigt	l.b.
19 Aug.	Noordhorn	k.b.	18 Sept.	Medemblik	k.b.
20 Aug.	Houtrust	k.b.	21 Sept.	Enkhuizen	k.b.
20 Aug.	Eenrum	k.b.	22 Sept.	Wolvega	k.b.
23 Aug.	Stompwijk	k.b.	24 Sept.	Groningen	l.b.
24 Aug.	Heerenveen	k.b.	25 Sept.	Schagen	k.b.
27 Aug.	Duindigt	l.b.	26 Sept.	Schagen	k.b.
27 Aug.	Sappemeer	l.b.	1 Oct.	Hilversum	l.b.
28 Aug.	Groningen	k.b.	3 Oct.	St. Maartensbrug	k.b.
30 Aug.	Zaandam	k.b.	5 Oct.	Lisse	k.b.
31 Aug.	Hilversum	l.b.	15 Oct.	Duindigt	l.b.
31 Aug.	Abcoude	k.b.	19 Oct.	Purmerend	k.b.
3 Sept.	Houtrust	k.b.	22 Oct.	Duindigt	l.b.
3 Sept.	Groningen	l.b.	29 Oct.	Duindigt	l.b.
7 Sept.	Heemskerk	k.b.	5 Nov.	Duindigt	l.b.
10 Sept.	Duindigt	l.b.	12 Nov.	Duindigt	l.b.
10 Sept.	Den Hoorn	k.b.	19 Nov.	Duindigt	l.b.
12 Sept.	Schagerbrug	k.b.	26 Nov.	Duindigt	l.b.
14 Sept.	Beverwijk	k.b.			

---

DE

# OSTA-HOEFLIJZERS

**zijn reeds 18 jaar goed;  
doch thans nog verbeterd**

**Neemt proef op de som  
Overtuigt U**

WIE „HART” HEEFT  
VOOR HET PAARD

LEZE

„ONS PAARD”

ELK NUMMER BEVAT INTERESSANTE  
BIJDRAGEN OP RIJKUNSTIG GEBIED.

Prijs f 3.35 per halfjaar; voor landelijke ruiters  
eener afdel., aangesloten bij de federatie, slechts  
f 2.75 per halfjaar.

Proefnummers gratis verkrijgbaar bij de adm. van „Ons Paard”, Wagenstraat 70 Den Haag

## „PAARDRIJDEN”

LEIDDRAAD VOOR AMATEUR-RUITERS

DOOR

J. EBBINK

Directeur der Manege te Leiden

Prijs f 1.50

Fr. per post f 1.60

Verkrijgbaar door tusschenkomst boekh. en bij de  
N. V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij  
Wagenstraat 70 — Den Haag — Postgiro 14908

„..... ja, — maar

**„DE OVERWINNAAR”**

is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

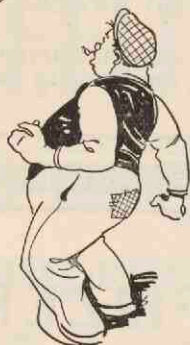
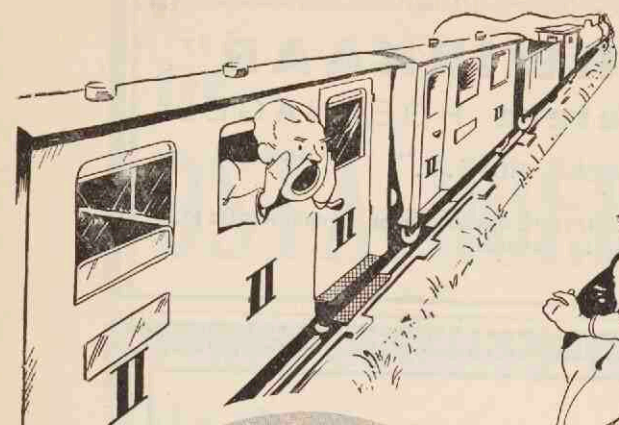
BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS 5E,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE





## Zou hij de boodschap verstaan hebben ?

Één kans tegen tien . . . een sneltrein is  
zoo gauw voorbij!

Wanneer u zeker wilt zijn, dat uw boodschap  
verstaan, verwerkt en begrepen zal worden,  
vergenoeg u dan niet met haar uit een sneltrein  
te roepen. Zeg haar dáár, waar uw toehoorder  
rustig kan luisteren.

Zeg uw boodschap in de periodieke pers.  
Dit is de beste gelegenheid van den modernen  
tijd om uw toekomstige klanten in een stemming  
te treffen, waarin zij uw pleidooi rustig kunnen  
verwerken. En de eenige manier, waarbij gij  
zeker zijt, dat ieder, dien gij uw boodschap  
toeroept, haar zal verstaan en begrijpen.



# ADVERTEER IN PERIODIEKEN

DE ÉÉN OF MEER MALEN PER WEEK OF PER MAAND VERSCHIJNENDE BLADEN

## GEEF UW ADVERTENTIE EEN LANGER LEVEN

VEREENIGING DE NEDERLANDSCHE PERIODIEKE PERS

BIBLIOTHEEK  
Rijksuniversiteit  
Groningen

y hooftchen



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

**ABONNEMENTSPRIJS**

voor Nederland per jaar f 3.—

voor 't Buitenland per jaar f 4.—

**ADVERTENTIËN**

1—10 regels (breedte 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> cM.) f 2.—,  
ledere regel meer f 0.20. - Tarieven voor  
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

**INHOUD:** Hoefsmeden of hoefijzersmonteurs — De toekomst van het paard — 94 jaar en nog hoefsmid — Ingezonden stukken — Litteratuur-overzicht — Korte mededeelingen — Advertentiën.

**HOEFSMEDEN OF HOEFIJZERSMONTEURS.**

De heeren Tangelder en Huizinga hebben in de laatste afleveringen van „De Hoefsmid” beide hun meeningen over de opleiding van hoefsmeden, speciaal voor wat betreft het onderdeel „smeden” naar voren gebracht.

Hoewel wij de goede bedoelingen van beide ambitieuze collega's onderwijzer-hoefsmeden ten hoogste apprecieeren, meen ik toch goed te doen, ook van practische zijden het voor en tegen van hun meeningen te bespreken.

Wij kennen de meeningen van beide heeren reeds sedert jaren. Deze komen geheel met hun karakter overeen:

De heer Tangelder is voorstander van de zoogenaamde ouderwetsche methode. Oude hoefijzers bakken of braden en hiervan nieuwe ijzers maken, passen, onderleggen, enz., dus de methode van het absolute handwerk.

De heer Huizinga is wellicht onzen tijd een weinig vooruit. Hij wil geen ijzers laten smeden, doch aan de jonge menschen leeren de goede machinale ijzers te vervormen en geschikt maken voor den hoef. Verder meer aandacht schenken aan het besnijden, passen en onderleggen en het *versmeden* van de *machinale* ijzers tot afwijkende ijzers. Het laatste heeft de heer Huizinga wel niet duidelijk omschreven in zijn ingezonden stuk in de Juli-aflevering, het is echter, naar ik meen, wel zijn opvatting. Hij wenscht dus eigenlijk hoefijzersmonteurs te kweeken.

In de gedachtengangen van beide inzenders zit iets goeds. De heer Tangelder vergeet echter, dat de tijd niet stil staat en dat het hebben van een vrome wensch, nog niet insluit dat zoo'n wensch practisch verwezenlijkt kan worden. De heer Huizinga gaat in zijn ijver, om zijn denkbeeld ingang te doen vinden, den heer Tangelder gelijk geven, wanneer deze vreest, al is het dan op geheel andere gronden, dat men met de voorbereidende cursussen in hoefbeslag niets bereikt.

BIBLIOTHEEK DER  
RIJKSUNIVERSITEIT  
GIT

21. OCT. 1933

De heeren hadden m. i. verstandig gedaan met te bedenken dat *vrees* altijd een *zeer slechte leidster* is geweest.

Verschillende onderwijzers hebben wel degelijk succes gehad met de voorbereidende cursussen.

De houding van den heer Tangelder is voor mij onbegrijpelijk.

Op de Algem. Verg. in Jan. 1932 en in de Mei-aflevering 1932 van „De Hoefsmid” betoogde de heer Tangelder, dat bij  $2 \times 20$  lessen de voorbereidende cursussen overbodig werden. De geheele cursusduur zou dan te lang worden, de animo bij de jonge smeden verdwijnen. In de April-aflevering van 1933 propageert onze collega het houden van een voorcursus voor den tijdsduur van 3 maanden, elke week een halve dag. Op deze cursussen oude hoefijzers tot staven te verwerken en daarvan nieuwe te maken.

Zeker het was een prachtig middel om de jonge smeden te leeren werken, om hun vaardigheid in het hanteeren van den hamer en de tang bij te brengen en ook om te leeren lasschen.

De tijd, dat hoefijzers van de staaf worden gesmeed is *bijna* voorbij. De tijd dat de smid tevens nog dienst moest doen als wals, ligt *achter* ons.

Wij zijn het met den heer Huizinga eens, dat de jonge smeden zich daarvoor niet meer zullen leenen. De heer Tangelder en misschien meerderen met hem mogen dat betreuren, wij zullen het als *feit* hebben te aangaarden. De ontwikkeling van de techniek kunnen wij niet remmen of stilzetten; ook de nadeelen van deze ontwikkeling zullen wij op den koop toe moeten nemen.

Zou de heer Tangelder ons eens duidelijk uiteen kunnen zetten, wat voor principieel verschil er nu eigenlijk wel bestaat tusschen een voorbereidende cursus waar hoefijzers worden gesmeed van de staaf en de voorcursus, zooals hij deze bedoelt?

Mijns inziens behooren de smeden, die nog zoo weinig smeedvaardigheid hebben dat zij niet met vrucht een voorbereidenden cursus kunnen volgen, niet op zoo'n cursus thuis. Wil dan tevens de heer Tangelder aangeven wat hij bedoelt met Moustache-hoefijzers op het examen, waarmee niets is bereikt. 't Kan zijn nut hebben, dat de examencommissie rekening houdt met wenken en opmerkingen uit de practijk.

\* \* \*

In het artikel van den heer Huizinga staat veel, wat de meeste smeden zullen beamen! Oppervlakkig beschouwd lijkt het zelfs of de heer Huizinga volkomen gelijk heeft, wanneer hij zegt: „Maar zoo lang de examencommissie eigengesmeede ijzers verlangt, zijn we noodgedwongen onze jongens ze te leeren maken, doch als wij ons goed bedenken, weten wij heel best, dat het vergeefsche moeite is, want zij doen het in 't vervolg in hun dagelijksch werk toch niet meer en als straks de wereld weer wat op zijn pooten komt te staan en het werk weer wat ruimer wordt, toch zeker heelemaal niet meer. En als wij onze toekomstige smeden dat nu leeren, zijn ze er dan klaar mee. „Doch als wij ons goed bedenken,” zegt Huizinga. Daar zit hem juist de kneep, geachte collega! Stellen wij ons eerst de vraag *waarom*, leeren wij aan de jonge menschen ijzers maken. Naar mijn bescheiden meening *niet* in de allereerste plaats, opdat zij het later in de practijk zullen of

kunnen toepassen. Ook door goede hoefijzermonteurs zou heel best een rationeel beslag geleverd kunnen worden. Want ten slotte doet de hoefijzerfabriek niets anders dan buigen, ritsen, stampen en gaten doorslaan. De verdere bewerkingen aan ijzer en hoef en de kijk op het paard, levert de fabriek er gelukkig niet bij.

Wij weten allen wel, dat het percentage handgesmeede ijzers in vergelijking met de machinale ijzers in de practijk ondergelegd, ver in de minderheid is. Momenteel mogen door het ontbreken van voldoende ander werk weer meer ijzers gesmeed worden dan enkele jaren terug.

Op het platte land zal m. i. het gebruik van machinale ijzers in de toekomst eer toe-, dan afnemen. Daar is de toestand anders dan in de enkele nog bestaande speciaal hoefsmederijen. De tijd, dat er geen paarden in beslag zijn, wordt daar gebruikt voor andere werkzaamheden, zooals wagenwerk, reparatie landbouwwerktuigen enz. Waarom dan *toch* ijzers leeren smeden, wanneer de smid goede machinale ijzers in allerlei vormen, afmetingen en modellen kan krijgen. Het is noodig om *goede* hoefijzermonteurs te krijgen en te houden. Daarom moet het ijzers maken worden geleerd.

Tot heden hebben wij nog goede hoefijzer-monteurs gehad en waarom?

Omdat die monteurs nog smeden waren, die ook het ijzers maken hadden beoefend. Voor hen was het werken met machinale ijzers gemakkelijk. Zij konden wijzigingen en vormverandering aanbrengen, omdat zij smeden hadden geleerd. Hun oogen en handen waren geoefend. Wanneer men jaren achtereen een groot aantal jonge menschen aan het vuurwerken kan gadeslaan merkt men op, dat slechts een zeer klein deel daarin uitblinkt. Slechts enkelen hebben een goed gezicht op vorm, afmeting en verhouding, iets wat toch voor het hoefsmidsvak, dat geheel en al oogwerk is, van groote waarde is. Vandaar ook zoo weinig 1e-klasse-hoefsmeden. De groote massa heeft leiding noodig en bovenal oefening, om zich een zekere vaardigheid eigen te maken.

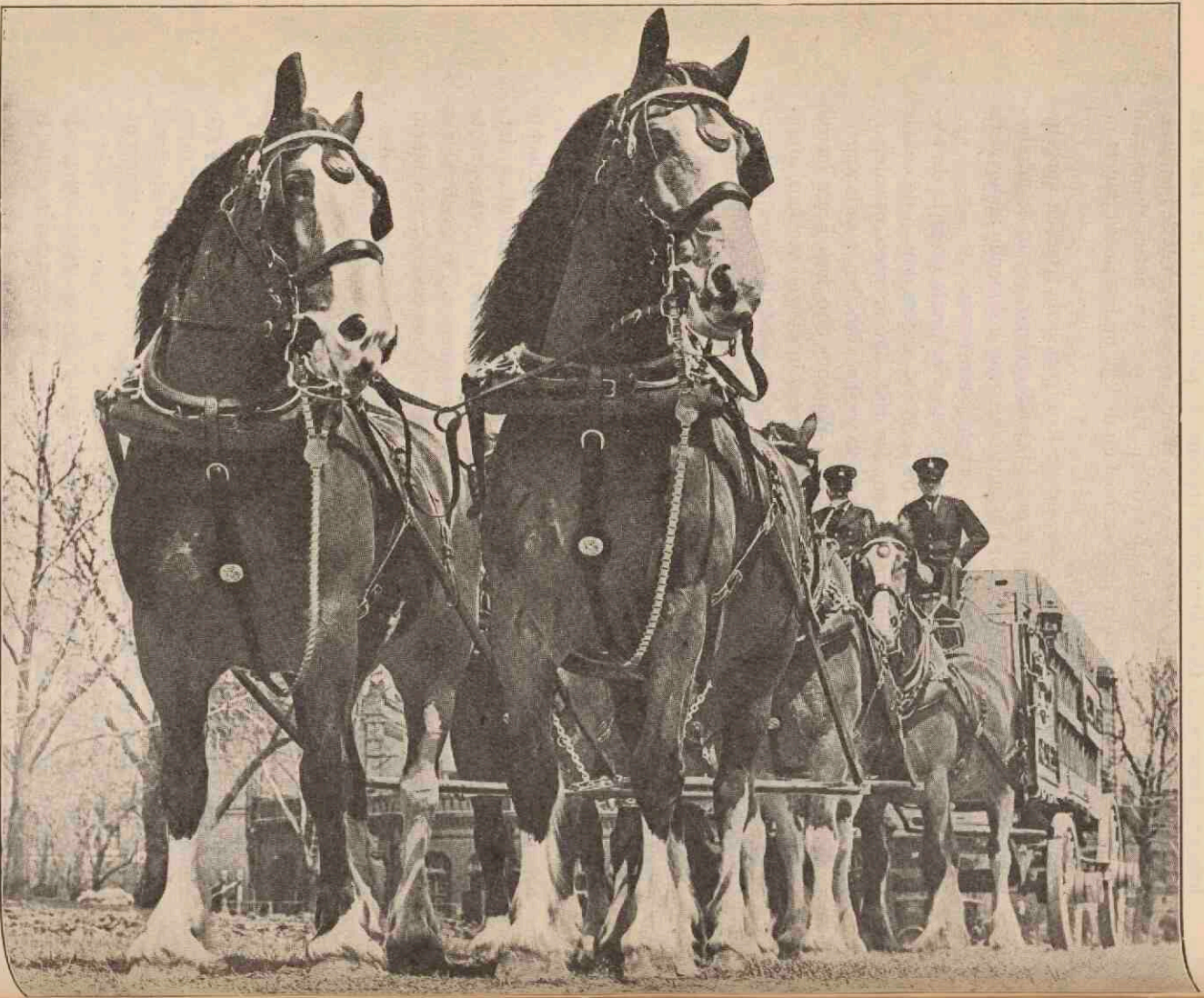
En waaraan kan een jonge hoefsmid zich dan beter oefenen, dan aan het product van zijn dagelijkschen arbeid, het hoefijzer?

Daarom *niet* de voorbereidende cursussen weg. Daarom ijzers maken, hoe meer hoe liever. Laten er in 't begin maar wat fouten aan kleven. Zij leeren er door, welke nadeelen van die fouten het gevolg zijn.

Zij leeren er mee buigen, ritsen, stampen, noodig om eventueele wijzigingen aan het machinale ijzer te kunnen aanbrengen. Zij leeren er door, zien of het ijzer vlak is en ook, de fouten van minder goede machinale ijzers kennen. Zij leeren er beter door de goede hoedanigheden van goede machinale ijzers waardeeren.

Geachte collega, ik begrijp uw gedachtengang en waardeer uw goede bedoeling. Sta mij toe hier den laatsten zin van uw ingezonden stuk te gebruiken:

„En als wij onze toekomstige smeden dat nu leeren (ijzers maken) zijn ze er dan klaar mee?” Ja collega! Dan *zijn* ze er klaar mee! *Dan* pas worden het, zooals u het wilt, goede hoefijzermonteurs en als zij het zelf willen zijn, ook hoefsmeden.



*Een 6-span keurig getuigde Clydesdale-paarden, die als parade-paarden in dienst zijn der Antluser-Busch bierbrouwerij te St. Louis, de grootste bierbrouwerij ter wereld.*

## DE TOEKOMST VAN HET PAARD

door

Th. Wolff.

*(Slot)*

De krachtvoertuigen, zoowel locomotieven als motorwagens, zijn door hun geheelen aard voor het volbrengen van groote transportprestaties geschapen en kunnen dan ook slechts als ze daarvoor gebruikt worden, winstgevend zijn. Al geldt deze voorwaarde voor de automobiel niet in dezelfde mate als voor zijn nog grootere zuster, de locomotief, dan kan deze toch ook alleen maar daar, waar het prestaties geldt, die de kracht van het paard te boven gaan, met succes worden gebruikt. Zoo ver de kracht van het paard echter reikt, zal dit goedkooper zijn dan de motorwagen en daardoor blijft zijn plaats en zijn gebruik ook in de toekomst gewaarborgd. Overigens zal het paard in de toekomst ertoe bestemd zijn, om de openingen, die de krachtvoertuigen in het verkeer en in het verkeersnet zullen achterlaten, aan te vullen.

Misschien is menig lezer geneigd om aan te nemen, dat de hier genoemde gevallen voor het verder gebruik van het paard als „gatenstopper” op de hierboven beschreven wijze, toch slechts een zeer bescheiden rest van zijn vroegere beteekenis voor het rij- en verkeerswezen vertegenwoordigt en misschien nauwelijks voldoende zullen zijn, om de paardenfokkerij op dezelfde schaal te doen voortbestaan als tot dusver het geval was. Het schijnt immers, dat de belangrijke verdringing, die het paard immers reeds in vele gevallen heeft ondergaan en die zeker nog belangrijke verdere verdringingen zal maken, deze lezers gelijk geeft. Toch is dit een dwaling, ja, het is zelfs, hoe onwaarschijnlijk dit ook in het eerst moge klinken en ondanks de sterke verdringing van het paard door den automobiel, ook in de toekomst eerder een vermeerdering dan een vermindering van het aantal paarden en een dienovereenkomstige opbloei der paardenfokkerij te verwachten. Deze oogenschijnlijk zoo paradoxale uitspraak kan door een historisch voorbeeld worden verklaard. Want reeds éénmaal werd, evenals het nu van vele zijden gebeurt, het volkomen verdringen van het paard door mechanische transportmiddelen en het einde van de paardenfokkerij voorspeld of gevreesd. Dat was toen, meer dan bijna honderd jaar geleden, de spoorwegen ingevoerd werden, waardoor de diligences, die tot dien tijd het voornaamste gebruik van het paard vormden, overbodig werden. Toen dacht men algemeen, dat de paardenfokkerij er ten zeerste door benadeeld zou worden of geheel zou ophouden, en om die reden vond men in de landbouwingen dan ook de verbitterdste tegenstanders van het nieuwe verkeersmiddel. Ook de pers stond op dit standpunt en een artikel van de „Magdeburgische Zeitung” van 1833, die deze vraag behandelde, heeft een zekere cultuurhistorische beroemdheid verkregen. Daarin werd het volgende beweerd: „de spoorwegbouw moet den landbouw geheel vernietigen. De landbouwer zal hoogere renten moeten betalen; hij zal, als de paarden niet meer gebruikt worden, omdat wij met stoom rijden, geen haver meer kunnen verbouwen en zoowel op haver, hooi en op stroo groote verliezen lijden,

terwijl het geld voor kolen nog buitenslands gaat!" — Hoe ging het echter in werkelijkheid? Precies het tegendeel van deze voorspellingen werd waarheid. Door het invoeren van de spoorwegen kwamen handel en nijverheid algemeen tot grooten bloei; daaraan nam natuurlijk ook het meer beperkte plaatselijke verkeer binnen de steden en daarbuiten deel. Dien-tengevolge had hier, waar nog altijd paard en wagen de eenige verkeers- en transportmiddelen waren, spoedig een zoodanige toename van het verkeer en transport plaats, dat daardoor niet alleen de door het verdringen der diligences geleden schade aan paarden werd goedge maakt, maar dat er zelfs in de toekomst veel meer paarden dan vroeger noodig waren. De paardenfokkerij en de daarmee in verband staande takken van den landbouw kwamen na de invoering van de spoorwegen tot even grooten bloei als handel en industrie in het algemeen.

Deze gang van zaken zal zich ook wel herhalen, nu door een nieuwe concurrent, de automobiel, het paard van zijn bestaansvoorwaarden beroofd is. Ook nu weer is door het tot bloei gekomen automobielverkeer een algemeene groote bloei van het verkeer in stad en land ontstaan. Taltijke kleine plaatsen en gehuchten, welke niet eens aan het spoorwegnet zijn aangesloten hebben een levendig automobielverkeer gekregen en deze plaatsen zijn daardoor tot snelleren bloei gekomen. Hierdoor is ook het kleinere rij- en transportverkeer overal belangrijk toegenomen en de bloei waartoe het rijverkeer en handel en industrie in de groote steden, door den invloed van het automobilisme is gekomen, doet zijn invloed ook op de kleinere steden gevoelen. Laat ons hopen dar er eenige toenemende vraag naar paarden in het transportverkeer moge komen.

Werpen we ten slotte nog terloops een blik op het gebruik van het paard voor andere doeleinden, dan voor industriele of handelsdoeleinden. De rij sport heeft door de auto geen schade geleden en de paardenrennen hebben in het buitenland een omvang en populariteit verkregen als nooit te voren het geval is geweest. Voor den werkelijken paardenvriend kan een nog zoo mooie motorwagen de plaats van het levende paard niet innemen, dat een makker en metgezel voor hem is en waarvoor hij een liefde koestert, die voor den automobiel geheel onmogelijk is. Aan de machine hechten hem geen persoonlijke banden; de banden, die zich echter tusschen paard en ruiter zoo vaak en hecht hebben gesponnen, zijn al eeuwenlang in de dichtkunst verheerlijkt. Ongetwijfeld is een elegant span paarden aesthetisch hooger en edeler en tevens ook voornamer en aristocratischer dan de automobiel. Het zijn deze motieven, waardoor het paard ook als sport- en luxe-dier, ondanks de auto, onvoorwaardelijke waardeering heeft afgedwongen. Zoo lang als de mensch nog liefde voor het dier koestert, zoolang zal hij ook geen afstand doen van het aesthetische en het sport-genot en zal hij het geluk, dat volgens het woord van een dichter op den rug van het paard ligt, niet willen missen.

En ten slotte het paard in den oorlog! De techniek van den oorlog heeft herhaaldelijk ingrijpende veranderingen ondergaan, waardoor ook het gebruik van het paard in den oorlog aan veranderingen onderhevig was, maar nooit is dit hierdoor overbodig geworden of is zijn waarde voor de

oorlogvoering ook maar in het minst erop verminderd. Dat heeft ook de wereldoorlog van 1914, de geweldigste en zwaarste worsteling der volkeren, die de geschiedenis van het mensdom heeft gekend, opnieuw bewezen. Zeker, de groote ruiterslegers van vroegere tijden kent de tegenwoordige wijze van oorlogvoeren niet meer en als aanvalswapen hebben ros en ruiter hun rol ten einde gespeeld. Wel echter heeft de cavalerie ook in dezen laatsten wereldoorlog nog haar beteekenis als verkenningswapen en eveneens als vervolgingswapen gehad en daardoor ook de beteekenis en het gebruik van het paard als strijdmiddel gehandhaafd. Veel grooter waarde had het paard in den wereldoorlog echter als transportmiddel. Ondanks spoorweg en automobiel hebben hier paard en paarden-tractie hun absolute noodzakelijkheid voor alle oorlogsoperaties doen blijken. Nog nooit heeft men ooit voor een oorlog, voor het verkeer en het transport op het oorlogsterrein zulk een reusachtig aantal paarden gebruikt, als in den laatsten wereldoorlog en ondanks het groote aantal motorwagens, nam toch het paard met zijn wagen als transportmiddel zoowel wat zijn aantal als wat zijn prestaties betreft, verreweg de eerste plaats in. De trein van het geschut, de troepen, de levensmiddelen- en munitietransporten, het transport der reusachtige hoeveelheden wagens, die de legers van den wereldoorlog noodig hadden, maakten ook in dezen oorlog, evenals vroeger, het paard geheel onmisbaar en maakten het zooals vroeger tot het belangrijkste en meest gebruikte transportmiddel voor het oorlogsterrein. Automobiel en spoorwegen hadden in hoofdzaak de taak om de massatransporten en de transporten over verre afstanden ten uitvoer te brengen, maar voor de transportdoeleinden op korteren afstand der troepen en voor de transporten op de moeilijkste wegen, heeft de paardentraction ook gedurende den oorlog het krachtoertuig in iederen vorm overtroffen en heeft het zijn onmisbaarheid doen blijken. Wij kunnen het aantal van de in den oorlog bij alle oorlogvoerenden gebruikte paarden op ongeveer het vierde gedeelte van het getal der menschelijke strijders berekenen en komen op deze wijze ongeveer tot een leger van ongeveer 8 millioen oorlogspaarden, dat zijn ongeveer 8% van het totale aantal paarden op de geheele wereld, dat op ongeveer rond honderd millioen paarden wordt berekend. Deze getallen geven ongeveer een voorstelling van de onveranderlijke beteekenis van het paard als oorlogsmiddel. Het gebruik van het krijgspaard is veranderd, zijn beteekenis is echter dezelfde gebleven en heeft door de mechanische transportmiddelen van het oorlogsterrein geen vermindering ondergaan. Dat zal ook in de toekomst niet het geval zijn en daar het einde van de oorlogen en de volledige ontwapening nog steeds niet meer dan een vrome wensch zijn, is er even weinig kans, dat er in afzienbaren tijd een einde komt aan het gebruik van het paard als oorlogsdier, als aan het gebruik van het paard bij het rij- en transportverkeer.

---



## 94 JAAR EN NOG HOEFSMID.

Het „Nieuws van den Dag” van 12 Aug. j.l. heeft een artikeltje gewijd aan den heer Jan ten Ham te Montfoort, een 94-jarige hoefsmid, die het nog als zijn dagelijksche taak beschouwt om de paarden te beslaan, den voorhamer te hanteeren en uit pure liefhebberij er nog verschillende andere smeedwerken bijdoet. — De correspondent van opgemeld blad heeft den ouden vakman opgezocht en het eerste gedeelte van het naar aanleiding daarvan geschrevene in zijn blad nemen wij hieronder over:

„Wij loopen de ruime smidse binnen, waar de krasse Jan ten Ham na gedane dagtaak rustig zijn pijpje zit te rooken en, daar hij den bezoeker niet kent, nemen de oude oogen door het gouden brilletje hem eerst op en dan steekt ten Ham vertrouwelijk de hand uit.

De smederij hier is oud, zegt de zoon, die er spoedig bijkomt. Kijk die uitgesleten koelbak maar eens, anno 1775 staat er in geschreven. En hier die speerhaak, waar wij de hoefijzers opzetten, anno 1770.

Ja, vader is al bijna zeventig jaar hier en hij maakt nog mooie passers, zomaar met de hand. En dan staat de oude hoefsmid op om ons zijn kleine stalen pijpje te toonen, uit een oude zeis gemaakt, zegt hij schalks en ik zal je nog eens wat anders laten zien. Hij neemt ons mee naar binnen.

De grijze smid heeft ze in soorten, Goudsche en Duitsche pijpen, alle uit staal van oude zeisen gesmeed en overal staat zijn naam met het jaartal er in gegrift in koper. Zij zijn van de laatste jaren.

Ik heb er al achttien gemaakt zegt hij trotsch, zulke lange. En in Utrecht zijn nog heeren, die ze van me hebben, in Arnhem zitter er, en in Gorcum ook nog. Voor deze Duitsche hebben ze me zeven gulden vijftig geboden, maar ik wou niet. Het is altijd nog aardig, als je iets maakt wat alleman niet kan.”

\* \* \*

Het spreekt vanzelf dat deze publicatie onze volle aandacht had en wij hebben ons tot den familie ten Ham gewend met het verzoek om eenige zakelijke gegevens uit den loopbaan van den ouden heer, onder toevoeging zoo mogelijk van een photo.

De zoon, de heer P. C. ten Ham, deelde ons welwillend een en ander mede, dat hier in het kort wordt weergegeven, voo zoover het niet reeds in het bovenstaande voorkomt.

Er waren intusschen veel brieven ontvangen, tot zelfs uit Frankrijk. Een photo kon niet worden verstrekt, althans niet van recenten datum.

De zaak, die nu door mij wordt gedreven, bestaat ongeveer 400 jaar. Er worden bij mij nogal paarden beslagen, van 6 tot 8 per dag, soms meer, soms minder. De hoefijzers maak ik zelf en vader richt ze bijna allemaal nog. Verleden week heeft vader nog 2 paarden zelf beslagen. Alles wat vader maakt is nog tip-top. Momenteel is hij weer bezig aan een ijzeren rookpijp. Mooi om te zien, — wordt gemaakt (de kop en de steel) van een oude zeis. Ze is bestemd voor een familie-lid uit Amsterdam.

Vader woont ongeveer 70 jaar in Montfoort en is altijd een goed vakman

geweest. Hij is voordien als hoefsmid werkzaam geweest in Doorn, in Scherpenzeel en bij Aben te Zeist.

Ik zelf heb in het jaar 1909 eens 2 stel ijzers gemaakt en verkocht voor f 100. Een afbeelding daarvan heeft toen nog in „De Hoefsmid” gestaan. Deze waren voor de aanwending bij Franschen stand. Twee stuks er van zijn naar Utrecht gegaan en de andere twee naar de Hoefsmidsschool te Tiel.

Aan het slot van zijn schrijven deelt de heer P. C. ten Ham ons mede dat wanneer we idee hebben om vader eens een bezoek te brengen, we welkom zullen zijn. Zoodra mogelijk zullen wij hieraan gaarne gevolg geven en komen er dan nader op in „De Hoefsmid” terug. B.

## INGEZONDEN STUKKEN.

### HOEFBESLAG TE ROTTERDAM.

In ons vakblad van 15 Juli l.l. wordt andermaal de aandacht gevestigd op een onderwerp van nog steeds actueel en urgent belang. Wat wonder, dat ook de onze wederom in die richting gaat, als we zien, hoe alles bij het oude bleef, behalve het wegdek. Was al het andere met dit laatste in de verandering medegegaan, dan ware er wellicht zelfs geen reden geweest er bijzonder de aandacht op te vestigen. En al zeer zeker ware er niet zoo groot verschil van meening gebleven over een probleem, *welks oplossing reeds in 1927 in ditzelfde vakblad aan de hand werd gedaan*. Ik moge den belangstellenden, doch ook vooral den belanghebbenden lezer herinneren aan het rapport, uitgebracht in 1927 naar aanleiding van een ingesteld onderzoek in het buitenland en met name in Marseille naar het verband tusschen wegdek en oordeelkundig hoefbeslag. Ook in *Wegen*, off. org. v/h. Ned. Wegencongres verscheen een betreffend rapport. Zoowel in dit vakblad als in het onze en zelfs meermalen, werd gewezen op de alleszins plausible oplossing van het vraagstuk, dat van zoo overgroot belang was voor het wegdek, voor het paard en voor beider gebruikers.

*De Rotterdamsche sleeper bleef bij zijn stoot en kalkoenen.*

Een enkele uitzondering bevestigde hier slechts den regel!

Nadat ik in Het Paard van '26 voor het vlakke beslag had gepleit en de redactie hierop in Jan. '27 had gewezen, verscheen in De Hoefsmid eveneens in deze maand het eerste berichtje daaromtrent. Het rapport werd eveneens nog in '27 in beide vakbladen opgenomen.

In de nummers 1 en 2 van Ons Paard verscheen in '28 *Hoefbeslag te Marseille*. In de Nieuwe Courant van 25 Febr. '29 mijn artikel over dit onderwerp. In De Hoefsmid van 15 Juni '29 verwijst Dr. Brands naar mijn verslag in dit maandblad. ZEd. Zeer Gel. zoekt de groote moeilijkheid in de *practische* overtuiging van den paardenhouder van het onnut en nadeel der kalkoenen en schrijft het gebruik van stoot en kalkoenen toe aan behoudendheid, bijna soort van traditie.

In 15 Juli '29 mijn artikel *Trekkracht-Wegdek-Hoefbeslag*. Ritm. Feenstra wijdt de aandacht in de Kampioen aan hetzelfde onderwerp.

In '30 vernemen we van maatregelen tegen het gebruik van stoot en kalkoenen in de provincies N. Brabant en Overijsel benevens voor de stad Groningen.

In *Wegen* wordt gewaagd van het „zoeken naar . . . het ideaal plaveisel”. Waarbij een spotter moet hebben opgemerkt: „Wanneer we over plaveisel spreken, mogen we vooral niet vergeten de . . . goede voornemens!” Een andere spotter stelde elders de vraag: „Wie glijdt er uit op de volgende uitvinding?” Naar aanleiding van het zoeken en publiceeren van allernieuwste vindingen in het artikel hoefijzer, waarop het paard nu toch beslist vast stond (in de verbeelding van den uitvinder wel te verstaan!). Augustus '31 bracht mijn artikel *Hoefbeslag en Uitglijden*, waarin ik bleef bij mijn oordeel, dat wat voor *duizende paarden elders gold, bij de honderden hier toch ook wel op zoude gaan! Vlak beslag zonder stoot en zonder kalkoenen.*

De Hoefsmid van 15 Jan. '32 heeft een art. van dierenarts Crezée, over het klem geraken in spoorwegrails ten gevolge van den stoot in verband met de lip. Deze laatste weglaten meent Z. Ed. Gel., doch ziet zelf ook reeds hiertegen de bezwaren.

Een geprojecteerde T-vormige stoot blijkt onpractisch, evenals stoot met zijlippen. In het volgende nummer vraag ik nogmaals wat er tegen het weglaten van den stoot is aan te voeren. Geen antwoord, doch wel een stoot. In Oct. '32 verwijst Dr. Gallandat Huet andermaal naar mijn rapport over Marseille d.d. '27. Niemand heeft sedert dien ook slechts met een enkel woord weerlegd de argumentatie, door mij gevolgd om de deugdelijkheid der practijk in Marseille, gebleken en als bewezen geacht door den dierenarts, den sleeper, den voerman en . . . het paard, naar voren te brengen. En wat zegt daar . . . de hoefsmid? „Ze hebben gelijk: geen stoot en geen kalkoenen!”

Maar nu zien we toch in Juli '33, dat is dus zeven jaren na mijn betoog vóór vlak beslag, dat een paar hoesmeden in Rotterdam ook geen vriend zijn van die uitsteeksels. Blickwedel wil blijkbaar de voorijzers vlak en Kluck stuurt in de richting van vlak rondom. ZEd. meent, dat de paarden zoo langer mee kunnen. En zijne meening is *de* juiste. Niet omdat ik het zeg of het er mee eens ben, want ik ben maar een leek. Maar zijne collega's in Marseille bewèerden, dat allen (en zoo weet ik het weer) toen ik in '26 en in '27 en in '28 er naar informeerde.

Er doet zich echter een wending voor, naar ik nu verneem, in de richting van den stoot. Als deze n.l. in voorwaarts schuine richting wordt geplaatst, zouden de paarden er niet mede in de rails beklemd raken. En dat komt uit . . . maar! Of 't nu weer — of nog — niet goed is? Neen, niet heelemaal, want . . . het gemak en het behoud resp. voor en van een onderpaardebeen heeft altijd bestaan in het gemakkelijk „rollen over den toon”. Vandaar, dat een „opzet” (eveneens bekende vakterm) van zooveel voordeel kan zijn in bepaalde gevallen. En hoe verder we nu het steunpunt van den paardevoet in den toon naar voren brengen, hoe meer we dat rollen over dien toon tegenwerken.

En hoe grooter druk daarbij wordt uitgeoefend hoe meer de pezen — en nu met name de doorborende buiger — de perforans dus, zal hebben te lijden. En dit, hoe zwaarder het dier zelf en hoe zwaarder de last en hoe

steiler bergopwaarts de weg, des te erger voor de betreffende beenen. Ik geloof niet, dat die *trouvaille* van dien schuin naar voren geplaatsten stoot bijzonder gelukkig zal blijken voor het geheel al zit het nu minder direct in de spoorwegrails klem!

Doet nu dien noodeloozen rommel niet langer onder de voeten uwer paarden en laat er den staart liever aan en dan . . . probeert eens gedaan te krijgen, dat in het verkeer het paard, dat voor zwaren last gaat, niet behoeft te stoppen voor den motor, die primo geen extra moeite heeft met opnieuw aanzetten en secundo event. een oponthoud gemakkelijker in kan halen. Ik hoop, dat de autoriteit u daarop met meer gezond verstand zal antwoorden dan . . . ?? o ja, hooggeachte heer redacteur, ik zwijg al en dank bijzonder voor de plaatsing.

U aller zeer dw.

Hillegersberg, Aug. '33.



#### LITERATUUR-OVERZICHT.

Dr. R. Frachner te Wilhelmskorst geeft in de *Duitsche Hoefsmid* een beschouwing omtrent de literatuur, welke er bestaat over den *oorsprongs-tijd van het hoefbeslag met hoefnagels*.

Volgens Herman Hofmeister zou het eerste beslag met nagels uitgevoerd zijn geworden door de Germanen en wel dateeren van  $\pm$  3 eeuwen vóór Christus. Hij bewijst dit uit hoefijzers gevonden in terreinen, waar destijds de Germanen den Altenburg bewoonden. Fracher is het hiermede niet eens en meent deze gevonden hoefijzers terug te moeten brengen tot een latere periode en wel tot de vroege middeleeuwen. Volgens hem is er nog geen enkel steekhoudend bewijs geleverd, dat de Romeinen, noch de Germanen in de bovengenoemde tijden een hoefbeslag met nagels hebben gekend.

\*

*Hoornzuil.* Schwendimann schrijft in de *Zwitsersche hoefsmid* over de hoornzuil en zegt, dat het een begrensde, zuilvormige, dikwijls kegelvormige verdikking is aan de binnenvlakte van den hoornwand. Van de 104 door hem waargenomen gevallen van hoornzuil, kwamen er 65 voor in het toongedeelte, 31 in het zijgedeelte en slechts 8 in het verzengedeelte van den hoef. In den regel worden hoornzuilen veroorzaakt door hoornscheuren of kloven, door kroonbetrapping, vernageling, losse en holle wand en door steengallen. Men kan een hoornzool eerst gemakkelijk herkennen als deze is afgegroeid tot aan den draagrand, want dan ziet men in de witte lijn een hoornvorming, die in grootte overeenkomt met den hoornzuil en zich uitstrekt over den hoornzool. Indien een hoornzool in behandeling moet worden genomen, dan dient deze geheel weggenomen te worden, alsmede de ter plaatse ziekelijke hoeflederwand.

— *Stalen wegen.* Een dagblad-bericht meldt, dat binnenkort zal worden getracht, ook hier te lande de stalen wegen in de verkeerstechniek ingang te doen vinden.

De heer Th. de Groen, industrieel te 's Hage heeft de licenties voor Nederland en Koloniën verkregen van het octrooi betreffende wegdekken van stalen roosters. Deze wegdekken schijnen bijzondere voordeelen te hebben, boven andere. Verder moet ook zijn gebleken, dat dit stalen-rooster-systeem bij rijvloeren voor nieuwe bruggen zeer gunstig kan worden toegepast.

Het ligt in de bedoeling de vervaardiging der stalen roosters, benevens de uitvoering der wegebouwwerken, hier te lande te doen geschieden.

Wegdekken van deze stalen roosters werden o. m. in Oostenrijk reeds sinds enkele jaren met succes toegepast. Te Düsseldorf zal tegen het eind dezer maand de oprit van de Zuiderbrug over den Rijn van dit systeem stalen wegebouw worden voorzien.

---

## KORTE MEDEDELINGEN.

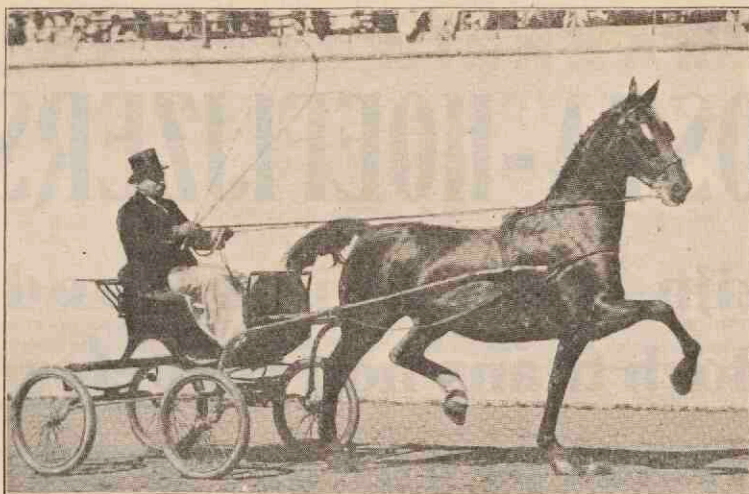
---

— **Rijksdiploma als hoefsmid.** Het najaarsexamen zal gehouden worden in de maanden October en November. Schriftelijke aangifte vóór 9 October a.s. bij den heer Dr. R. H. J. Gallandat Huet, Danckertstraat 11 te 's-Gravenhage. Voor verdere mededeelingen omtrent dit examen verwijzen wij naar de betreffende advertentie in deze aflevering.

— **Koninklijke onderscheidingen.** In de 30 Augustus verschenen lijst van gedecoreerden komt o. m. voor, dat aan den hoefsmid-instructeur, met rang van adj. onder-officier, J. Tetenburg, van de Hoefsmidschool te Amersfoort, is toegekend de eere-medaille Oranje-Nassau-orde in zilver (met de zwaarden).



Ruiterpaden zijn òn voor het toerisme te paard òn voor de verkeersveiligheid langs den gewonen weg van belang. Hier ziet men een dankbaar paard op een der ruiterpaden, welke met subsidie van den A. N. W. B. worden aangelegd en voorzien van kenteekens: „Ruiterpad”.



*Hendo van den heer D. E. Mellema te Reiderwolderpolder in actie op het concours hippique te Amsterdam.*

Hendo is een uit de Haarlemmermeer afkomstig paard, dat voor zijn tegenwoordigen eigenaar, talloze eerste prijzen heeft gewonnen, vooral in het noorden des lands. Hendo nam in het laatst der vorige en begin dezer maand deel aan de serie concoursen in Twenthe, hetgeen voor hem een gloriëtocht is geworden.

---

## ADVERTENTIEN

---

### RIJKSDIPLOMA ALS HOEFSMID.

Het Najaarsexamen 1933 zal gehouden worden in de maanden October en November. Schriftelijke aanmelding vóór 9 October a.s. aan den Secretaris der examencommissie, Dr. R. H. J. GALLANDAT HUET, Danckertstraat 11 te 's-Gravenhage, onder overlegging van een bewijs, dat een twee-jarige hoefbeslagcursus is gevolgd of voor 1 Juli 1919 een diploma als hoefsmid is behaald en nauwkeurige opgave van den leeftijd.

#### *Aan de leiders van cursussen*

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

Aan hen, die reeds eerder aan het examen deelnamen, wordt verzocht op te geven wanneer zij examen deden en aan welken cursus zij zijn opgeleid.

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**

# **OSTA-HOEFIJZERS**

**zijn reeds 18 jaar goed;  
doch thans nog verbeterd**

**Neemt proef op de som  
Overtuigt U**

WIE „HART” HEEFT  
VOOR HET PAARD

LEZE

„**ONS PAARD**”

ELK NUMMER BEVAT INTERESSANTE  
BIJDRAGEN OP RIJKUNSTIG GEBIED.

Prijs f 3.35 per halfjaar; voor landelijke ruiters  
eener afdel., aangesloten bij de federatie, slechts  
f 2.75 per halfjaar.

Proefnummers gratis verkrijgbaar bij de adm. van „Ons Paard”, Wagenstraat 70 Den Haag

## „**PAARDRIJDEN**”

LEIDDRAAD VOOR AMATEUR-RUITERS

DOOR

**J. EBBINK**

Directeur der Manege te Leiden

Prijs f 1.50

Fr. per post f 1.60

Verkrijgbaar door tusschenkomst boekh. en bij de  
N. V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij  
Wagenstraat 70 — Den Haag — Postgiro 14908

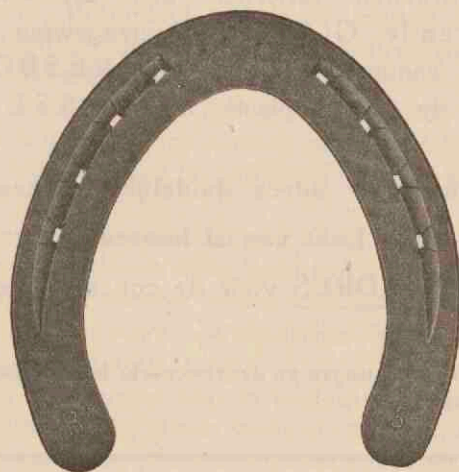
„..... ja, — maar

**„DE OVERWINNAAR”**

is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS SE,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE



De N.V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij  
is specialiteit in ADRESBOEKEN.

Verzorgt het

**Off. Adresboek voor 's-Gravenhage,  
Scheveningen en Loosduinen**

(ERVEN B. G. STEPELS)

EN HET

**Off. Adresboek voor het Westland**

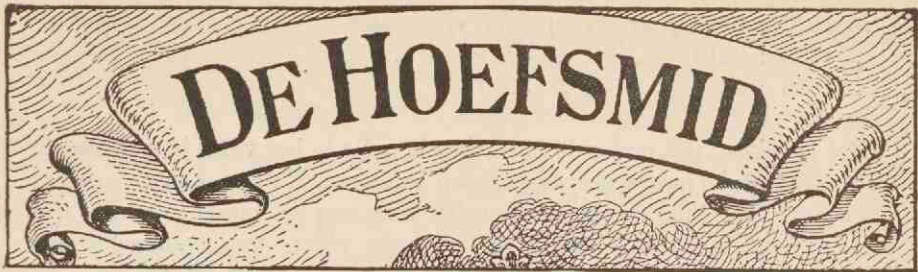
Alle autoriteiten verleen hun medewerking.  
Uitstekende Gidsen en buitengewone reclame-  
objecten, aangezien men in ADRESBOEKEN  
toch in de eerste plaats ADRESSEN zoekt.

**Laat Uw adres duidelijk spreken!**

**Laat van U hooren!**

**UW ADRES vóór de concurrentie!**

Prijsopgave, inlichtingen en desgewenscht bezoek zonder eenige  
verplichting.



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.—,  
ledere regel meer f 0.20. — Tarieven voor  
contracten op aanvraag verkrijgbaar

Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te 's-Gravenhage  
Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD: Het Hoefbeslag in Rotterdam — De Paardenstapel — Ingezonden  
stukken — Korte mededeelingen — Literatuur overzicht — Advertentiën.

## HET HOEFBESLAG IN ROTTERDAM.

(Vervolg).

Van alle steden in ons land vraagt de Maasstad uit een verkeers-oogpunt de meeste aandacht. Rotterdam toch is de grootste havenstad en het daaruit voortvloeiende goederenvervoer geschiedt er grootendeels per as, terwijl zulks bijvoorbeeld in Amsterdam met hare grachten, die de geheele stad doorsnijden, voor een groot deel per zolderschuit plaats vindt. Wij hebben hierop reeds in een vorige causerie gewezen en het is ook vrij algemeen bekend, doch het zij hier bij wijze van inleiding en ter orienteering even herhaald.

Rotterdam is een uitgebreide stad geworden, en ofschoon bij een eendaagsch bezoek wel een oppervlakkig beeld kan worden verkregen van het bedrijfsleven, het is niet doenlijk in een kort tijdsbestek alle licht op te steken in de nog vele bestaande hoefsmederijen, bij de vervoermaatschappijen, over het paardenmateriaal, enz.

Wij hebben het den vorigen keer in hoofdzaak gehad over het beslag der zware sleeperspaarden en gezien welke enorme ijzer-massa's daarmede gemoeid gaan. Tevens is toen de werkwijze en het inzicht van een tweetal bezochte hoefsmid-patroons weergegeven.

Dezen keer hebben wij eenig feiten-materiaal verzameld omtrent de verhouding tusschen paarden- en autotractie en verder een hoefsmid in Kralingen bezocht.

Het terrein dat de vracht-auto's op het paard hebben veroverd, geeft ontstellende cijfers, zooals we zullen zien. Maar we kunnen hier direct aan toevoegen dat het met dat terrein-veroveren thans gedaan schijnt.

Aanwezig waren:

BIBLIOTHEEK DER  
RIJKSU  
[IT

21 OCT 1933

in 1917	:	3199	paarden en	77	vrachtauto's;
„ 1932	:	2216	„ „	3447	„
„ 1933	:	2249	„ „	3390	„

Het is bekend dat onder de 2216 paarden, die in het vorig jaar aanwezig waren, 839 stuks zware sleeperspaarden behooren. En men kan aannemen, dat sedert 1917 juist de sleeperspaarden verreweg het meest in aantal zijn teruggegaan. Want wij kregen de volgende vijfers van onderscheidene sleepers-bedrijven te noteeren: Vervoer Mij. Cito, gehad 56 paarden, nu nog 2. Voor de Gebr. J. G. en A. Schutter luiden deze cijfers respectievelijk 80 en 6; voor de Firma H. W. König 40 en 0; voor de Vervoer Mij. Rotterdam 50 en 15; voor de Vervoer Mij. Bodegom 40 en 25; voor de Blauwe Ster 40 en 19; voor Gebr. Nijman 50 en 18; voor J. C. en A. C. Beer 54 en 9; voor Altevogt 12 en 5; voor Goekoop en de Geus 8 en 0; A. A. Breys 120 en 60.

Bij de meeste bedrijven verdween een groot kwantum paarden wegens aanschaffing van auto's; bij een paar der genoemde Maatschappijen, die geen auto's namen, betreft het achteruitgang in het vervoer. Slechts bij een heel enkele (Breys) bleef het vervoer door bijzondere omstandigheden op peil, want tegenover de inkrimping van 60 paarden staat de aanschaffing van 25 vrachtauto's.

In het algemeen werd geklaagd over teruggang in de werkzaamheden. De malaise-tijd drukt op Rotterdam wel het zwaarst. De opgetrokken tolgemuren hebben niet alleen het transitoverkeer sterk beperkt, maar ook de handel, en als gevolg daarvan het vervoer.

Een vooraanstaand persoon uit den Sleeperspatroonsbond deelde ons als zijn overtuiging mede dat met de vracht-auto's geen cent te verdienen is en wanneer het weer tot opbloei van het zakenleven komt, dan zal de paarden-tractie zich het eerst en het sterkst uitbreiden.

Op onze vraag hoe of de vermeerdering van het aantal paarden in 1933, vergeleken bij 1932, kon worden verklaard, wees men er op dat enkele firma's hunne auto's weer door paarden hebben vervangen (o.a. de groote wasscherij der firma Overmans; de handel in chemicaliën der Firma Keeman).

Uit vorenstaande cijfers is gebleken dat er behalve de sleeperspaarden nog heel wat andere zijn. Dat is juist. Wij zullen enkele categorieën noemen:

De Gemeente-reiniging in Rotterdam werkt momenteel nog met 194 paarden, meest van plat gedrongen type, oogenschijnlijk zoo  $\frac{3}{4}$  Belg  $\times$   $\frac{1}{4}$  warmbloed. Deze worden beslagen met fabrieksijzers: vóór vlak ( $\frac{5}{8}$  dik) en de achterijzers voorzien van een normale kalkoenen.

Dan is er verder het manege-bedrijf dan den heer Klebe, waarin altijd een 100-tal rijpaarden aanwezig zijn en waarvan 40 in gebruik bij de Bereden Politie. Die politie paarden hebben tot beslag: vlakke voorijzers met open luchtdruk-zool (anti-slip) en de achterijzers worden voorzien van kleine kalkoentjes.

Een Rouwstal beschikt over ongeveer 90 zwarte paarden ten behoeve van de begrafenis-trekdiesten.

Verder wordt het Rotterdamsche stadsbeeld getypeerd door een rlink kwantum hitten voor groentekarren, melkwagens, enz.

*De hoefsmederij van C. Kleyn aan de Kortekade 7.*

De heer C. Kleyn heeft als hoefsmid in de wijk Kralingen het rijk alleen, en heeft voortdurend nog veel „werk aan den winkel.” Hij krijgt er paarden van allerlei slag, niet alleen uit de stad maar ook uit de omliggende dorpen Gemiddeld worden er dagelijks tusschen 50 en 60 nieuwe ijzers ondergelegd. Alles handgesmeed! In de 33 jaar dat Kleyn de hoefsmederij in genoemd pand uitoefent, is er geen enkel fabrieksijzer gebezigd! De „baas” zelf staat niet veel meer aan het aambeeld, was bij ons bezoek niet thuis, maar wordt door zijn zoons goed vertegenwoordigd. Het zeker zeldzame feit doet zich hier voor, dat alle 6 zoons hoefsmeden zijn geworden, waarvan er drie in de zaak thuis zijn. Eén heeft een druk beklante hoefsmederij aan de Kootschekade en twee zijn in de Meermansstraat een hoefsmederij begonnen, welke nieuwe zaak reeds zeer goed „loopt.”

Er spreekt in deze familie derhalve wel duidelijk een liefde voor het hoefsmidsvak en de „omzet” getuigt dat er goed werk wordt afgeleverd.

Wij bepalen ons hier verder nog alleen even tot de hoefsmederij van C. Kleyn en constateerden daar dat als regel vóór vlak beslag wordt gelegd en zoo mogelijk achter ook, doch anders zeer lage kalkoenen. Men vermijdt gaarne het kunstmatige of onnatuurlijke. Tot de paarden behooren veel hitten, hetgeen ook op te maken viel uit de oude ijzers, die nog van een geheel jaar voorhanden waren en netjes opgestapeld een groot blok vormden.

Als hoefgebrek werd veel geklaagd over steengallen. Vooral bij paarden, die van het platteland afkomstig zijn en dan op de keien dienst moeten doen, treedt dit euvel op. Men legt deze paarden  $\frac{3}{4}$  balkijzers onder, die we als volgt kunnen omschrijven: binnentak kort, tot vlak achter het laatste nagelgat; de buitentak wordt omgezet tot aan den hoek van de binnenverzen. Dan draagt de straal op de balk en met dit — men zou het ook kunnen noemen een onderbroken balkijzer — wordt aan de werking van het hoefmechanisme niets te kort gedaan. Met dit beslag is het resultaat steeds verrassend.

B.

---

## DE PAARDENSTAPEL.

Mede met het oog op de toekomst van het vak interesseert de hoefsmid zich natuurlijk voor den stand der paardenfokkerij. Van een behoud van het tegenwoordige paardenbestand, van een uitbreiding of inkrimping der fokkerij hangt veel af. Wij laten hieronder een paar uiteenzettingen volgen, terwijl de laatste mededeeling aangeeft van hoeveel belang het paard ook uit anderen hoofde voor den landbouw is.

*Geen verdere achteruitgang der paardenstapels.* De na den oorlog plotseling zoo sterk ingezette achteruitgang van het aantal paarden is langzamerhand

tot staan gekomen. Gezien de ervaringen, die men nu tevens op heeft gedaan met motortractie op korten afstand en in het landbouwbedrijf, is het zelfs niet onmogelijk achten, dat verdere inkrimping van den paardenstapel te verwachten is.

Onderstaand staatje vonden we in het „Zeitschrift für Gestützkunde” (Mei '33). Het behandelt speciaal gebieden met veel vreemdelingenverkeer, alwaar met opzet de auto-tractie werd bevoorrecht door aanleg van auto-wegen, en allerlei andere maatregelen, die de paardentractione negeeren en daarom haar ten nadeele zijn.

		motor- rijtuigen meer	paarden minder	
Zwitserland	1930	21.7%	6%	dan in 1929
„	1931	17%	4.5%	„ „ 1930
„	1932	9.5%	3%	„ „ 1931
Zweden	1930	28.1%	16%	„ „ 1929
„	1931	15%	9.8%	„ „ 1930
„	1932	8.3%	5%	„ „ 1931
Noorwegen	1931	17.9%	12%	„ „ 1930
„	1932	5.5%	8.1%	„ „ 1931

— *Het paard een factor van belang voor den landbouw.* Het paard is niet alleen van belang bij het landbouwbedrijf en andere bedrijven als leve-rancier van trekkracht en bijwijlen als verkoops-object, — neen, de paardenstapelschepte een behoefte aan voeder voor die paarden, id. aan tuigen, aan wagens, aan turfstrooisel of stroo, enz. Om nu alleen eens te blijven bij behoefte aan voeder, dan blijkt duidelijk welk een belangrijke factor het paard speelt in het bestaan van den boer. Wij verduidelijken dit met voorbeelden uit het reeds genoemde Zft. für Gestützk. en met getallen die voor Duitschland gelden, doch in gewijzigden vorm natuurlijk voor ons ook van kracht zijn. Welnu: Duitschland bezit voor een waarde van 3 milliard mark aan paarden, waarvan er 92% in handen der boeren zijn. Alleen op zich-zelf dus al een bezit dat in eere gehouden dient te worden om de waarde, die het tegenwoordigt. Voor rond twee milliard mark aan voedsel moet er voor deze paarden worden verbouwd en . . . verhandeld.

Dr. Hoesch berekent dit als volgt: 5.5 miljoen d. z. (d.z. beteekent doppelzentner of 200 pond) zemelen; 10.5 miljoen d.z. rogge en gerst; 55 miljoen d.z. haver; 1 miljoen d.z. erwten en boonen; 25 miljoen d.z. knolvruchten; 130 miljoen d.z. hooi; 25 miljoen d.z. voederstroo.

Deze enorme hoeveelheid landbouwproducten zouden vrijwel geen afzet hebben indien de paardenstapel er niet was. Het paard is dus een krachtbron voor den landbouw, die door den landbouw zelf wordt onderhouden en die anderzijds den landbouw wederom sterk steunt.

— *Frankrijk en het paard in het landbouwbedrijf.* In de echte landbouwgebieden van Frankrijk wordt het paard als voornaamste trekkracht gebruikt. In Picardië doet het 78 0/0 van alle trekwerk, in Normandië zelfs

81  $\frac{0}{10}$ , in Bretagne 69  $\frac{0}{10}$ , in Anjou meer dan 70  $\frac{0}{10}$ , in de Vendée ruim 65  $\frac{0}{10}$ , en in Isle le France, waartoe Parijs behoort, bijna 60  $\frac{0}{10}$ . Getallen, die spreken.

---

## INGEZONDEN STUKKEN

---

Naar aanleiding van de discussies, als gevolg van het door mij in „De Hoefsmid” geschrevene, thans nog het volgende:

Ik kan mij indenken dat het een beetje onbegrijpelijk wordt hetgeen ik heb medegedeeld over voorbereidende- en voorcursussen. Tegen de eerste en desgewenscht vóór de tweede.

Ter nadere motiveering zij er op gewezen dat de voorbereidende cursussen afbreuk doen aan de animo van de leerlingen, omdat hiermede maar weinig te bereiken is.

Met de voorcursussen is zeker 50% meer te bereiken dan met de voorbereidende cursussen, en deze kunnen, dunkt mij, de animo bij de leerlingen vergrooten.

Ik wijs hierop nog eens en vertrouw dat zulks in de toekomst door bewijzen zal worden gestaafd.

Intusschen is het ons allen er om te doen het beoogde doel te bereiken. En nu doet het er niet toe al is het te volgen systeem van ouden datum. Wij moeten niet vragen of het oud of nieuw is, — wij moeten van gedachten wisselen om te komen tot de beste methode.

Als wij bedenken dat minstens 50% van al het smeedwerk door de machines wordt vervaardigd, dan behoeft men niet meer te vragen waarin de jonge smeden vandaag te kort schieten. Dat is in het smeedwerk aan het aambeeld. Aannemende dat zulks zoo is dan kunnen we heel goed een denkbeeld vormen, respectievelijk het verschil vatten tusschen een voorbereidenden en een voorcursus.

Aan deze laatste zijn misschien ook nog wel bezwaren verbonden omdat men soms leerlingen kan aantreffen, die van dat bakken of braden van oude ijzers niets moeten hebben. En dan zeg ik op mijn beurt: deze moeten maar monteur worden, want ze willen gewoonweg het smeden niet meer aanleeren.

Men spreekt van wals. Als iemand dan eens een paar koppeltjes zou moeten braden en deze met twee man tot staven smeden! 't Is mij niet de moeite waard om over zoo'n luttel stukje smeedwerk verder te spreken. Wij ouderen hebben wel voor heetere vuren gestaan en andere stukken onder den hamer gehad dan 't boven bedoelde.

Wat het machinale hoefijzer op het examen betreft en wat er mede bereikt is, — willen we aannemen dat er niets tegen is. Maar wat is er dan voor? Mijns inziens niets. Als iemand een goed ijzer kan smeden, dan kan hij toch zeker wel een machinaal hoefijzer vervormen en passend voor den hoef maken. Kan hij dit laatste niet, zoodat rits en gaten daardoor schipbreuk lijden, dan kan hij evenmin een goed ijzer smeden voor een opgegeven hoef. Dit zullen de werkstukken wel meermalen op het examen hebben uitgewezen.

Als wij op de een of andere manier een wijziging willen aanbrengen, dan moet dit tot verbetering kunnen leiden. Zoo niet, dan is dat m. i. nul op 't request.

Ik hoop hiermede mijn inzicht en eenige wenken voldoende te hebben aangegeven.

Mijn dank voor de verleende plaatsruimte,

*Duiven.*

J. A. Tangelder.

## KORTE MEDEDEELINGEN

— **Militaire Hoefsmidschool te Amersfoort.** Bij het op 21 September l.l. gehouden examen slaagden de navolgende dienstplichtigen der artillerie, 2e ploeg van de lichte 1931:

1. G. Denneboom, 2. A. Klarenbeek, 3. J. F. A. J. van Eyden, 4. G. Verkuyt, 5. H. J. Brands, 6. H. Lameijer, 7. W. M. Peters, 8. A. van den Broek, 9. J. Woesthuis, 10. J. Jolink, 11. J. Borkink, 12. G. Pienemans, en de dienstplichtigen der cavalerie, 2e ploeg 1931: 1. H. J. Zuiderweg, 2. H. Wendel.

Aan allen is een diploma uitgereikt, terwijl de 4 eerstgenoemden tot korporaal zijn bevorderd.

— **Cursus in Hoefbeslag te Utrecht.** Wij vernemen, dat dit jaar te Utrecht wederom een cursus gegeven zal worden ter opleiding voor het verkrijgen van het Rijksdiploma van Hoefsmid.

Deze cursus gaat uit van de commissie ter behartiging van de onderwijsbelangen voor land- en tuinbouw in de provincie Utrecht, secretariaat Landbouwbeurs te Utrecht.

Verschillende deelnemers hebben zich reeds aangemeld, doch enkele plaatsen zijn nog open.

— **Examen Rijksdiploma Hoefsmid.** Voor het najaarsexamen hebben zich opgegeven 37 kandidaten, waaronder de leerlingen der pas afgelopen cursussen te Raalte, Emmen en Assen.

— **Cursussen in hoefbeslag.** Wij lezen dat in Rotterdam en in Franeker pogingen worden aangewend om bij voldoende deelname weder een cursus in hoefbeslag te houden.

— **De smeden op de Landbouwtentoonstelling te Essen.** Het aandeel, dat de Duitsche smeden hadden in het welslagen van de landbouwtentoonstelling te Essen, was niet gering. Ze hadden zich uitstekend geprepareerd en brachten iets nieuws, dat zowel bij de collega's smeden als bij het publiek zeer in den smaak viel.

In de eerste plaats had men zgn. „*Schaubeslagen*”.

In het gedeelte der werkplaats dat hiervoor was ingericht werden elken

dag twee paarden beslagen, waarbij zeer veel bekijks was. Dit gold echter niet alleen het hoefbeslag dat werd uitgevoerd, maar ook de tentoonstelling, welke speciaal door de hoefsmidsschool te Essen was verzorgd. Een groot aantal beslagen en onbeslagen hoeven gaf een indruk van de zeer uiteenloopende beslagen, welke dikwijls gebezigd moeten worden, en de kennis die een goede hoefsmid moet bezitten.

(u. *Orgaan Bond van Smedenpatroons.*)

— **Hoefbeslag in Oostfriesland.** R. A. M. merkt in zijn verslag van de keuring van 2 $\frac{1}{2}$ -jarige hengsten te Aurich, gehouden 6 October, het volgende in „Het Paard” op:

„Voeten, dáárop moet gelet worden; ook is het beslag veel slechter dan bij ons.”

— **Bevindingen op keuringen.** De verslaggever van de trekpaardenkeuringen te Assen, gehouden 20 September, schrijft in „De Nieuwe Veldbode” o.m.:

„Aan de hoefverpleging dient veel zorg te worden besteed. Een mooie voet kwam weinig voor. Verder is het een raadsel, waarom men éénjarige merries reeds op ijzers had. Hier is toch alles tegen en niets vóór te zeggen . . . .”

---

# „PAARDRIJDEN”

LEIDDRAAD VOOR AMATEUR-RUITERS

DOOR

**J. EBBINK**

Directeur der Manege te Leiden

Prijs f 1.50

Fr. per post f 1.60

Verkrijgbaar door tusschenkomst boekh. en bij de  
N. V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij  
Wagenstraat 70 — Den Haag — Postgiro 14908

---





*Een kijkje in het leerlokaal van de Staatshoefbestlagschool te München.*

---

## LITERATUUR OVERZICHT.

---

In de *Duitsche Heeßmid* van 1 October l.l. wordt beschreven hoe in Zuid-Duitschland met veel succes gebruik wordt gemaakt van een zeer eenvoudige wijze om een wagen in een slede te veranderen wanneer sneeuwval dit verkieslijk maakt. Het zijn afneembare ijzeren sleedjes die naar voren opgebogen zijn en zeer licht. De wielen van den wagen worden hierin gereden en er dan in bevestigd, terwijl vóór het wiel in het sleetje een soort van stootblok is aangebracht waardoor het wiel vaststaat in het sleetje. Het voordeel van deze constructie is dat het goedkooper is dan een gewone slede en dat het den wagen als een slede kan doen gebruiken, terwijl bij grootere trajecten waarbij wegen moeten worden gereden welke sneeuwvrij zijn, de sleedjes worden afgenomen en de wagen als zoodanig gebruikt. Daar het bevestigen en afnemen van deze sleedjes blijkbaar weinig tijd en moeite kost en het opbergen weinig bergruimte kost, heeft dit gebruik tot een succes geleid.

\* \* \*

Bij het bespreken van wat al of niet geoorloofd is voor den hoefsmid om als dwangmaatregel bij het beslag van lastige paarden te gebruiken, worden door Dr. Hoffmann de volgende maatregelen als onschadelijk aanbevolen.

1. Het laten hongerslijden, dorstslijden, arbeid doen verrichten en hoog opbinden van het hoofd in de beslagloods vóór het beslag;
2. Het vermoeid maken van het paard door het 10—15 minuten lang terug te doen loopen op een rechten weg, totdat het zweet uitbreekt;
3. Het ophouden van een been door middel van een platte longe;
4. Het blinddoeken;
5. Het straffen met de trens;
6. Het gebruikmaken van de kaptoom;
7. Het straffen met de praam op de bovenlip;
8. Het laten ophouden en dragen van een achterbeen door een touw aan den staart;
9. De noodstal, waarbij opgemerkt wordt dat deze alleen in gebruik moet worden genomen bij het beslag voor koud- en halfbloeds doch nooit voor volbloeds. Alle andere middelen worden als dierenmishandeling aangemerkt \*).

Dr. Hoffmann waarschuwt tegen de volgende toepassingen als zijnde dierenmishandeling:

---

\*) Afgezien van de volgorde van deze bovengenoemde middelen, waarbij natuurlijk de aard van het verzet mee zal spreken, missen we hier het zeer waardevolle „touwttje”, waarvan de groote voordeelen bij een oordeelkundig gebruik zoo uitnemend in het licht zijn gesteld door den in dezen zoo zaakkundigen medewerker □. RED.

1. het gebruik van hamer, tang of ander smidsgereedschap als tuchtigingsmiddel;
2. het straffen en mishandelen door middel van knuppels;
3. het gebruik van tangen als praam;
4. de ijzeren neuspraam;
5. de Poolsche praam;
6. de Chineesche praam;
7. de oorpraam;
8. het leggen van een touw om de tong;
9. het optrekken van een achterbeen met een door een ring of katrol gaand touw bevestigd aan een muur of balk achter het paard.

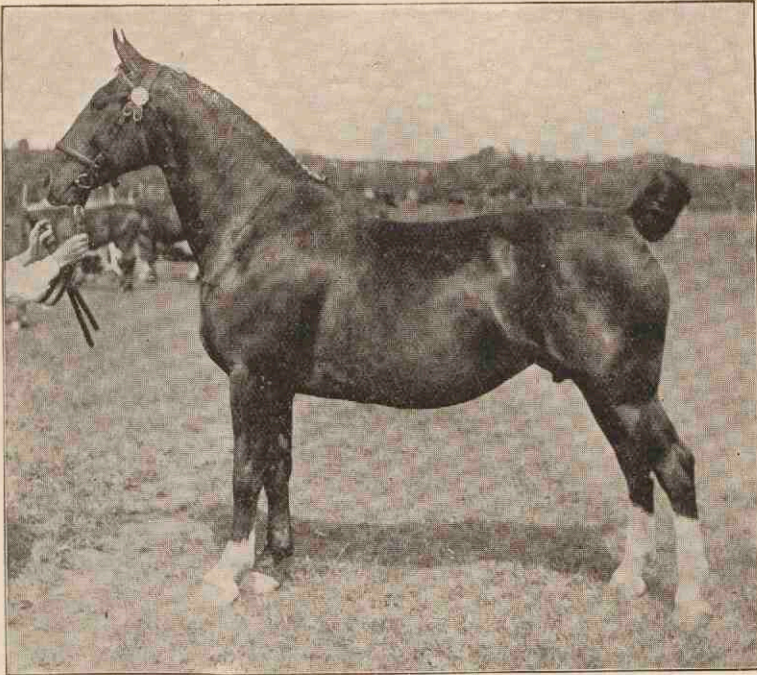
Tenslotte raadt de schrijver aan om ook bij als erkend lastige paarden het eerst te probeeren met rust, geduld, toespreken en genotmiddelen, daar de ervaring leert dat ook met de boven opgenoemde geoorloofde dwangmiddelen een zenuwachtig paard in korten tijd voor goed kopschuw gemaakt wordt.

Het opnemen van de beenen gebeurt het beste door het paard toe te spreken en vóór het paard staande, het in de oogen kijkende, te naderen, eerst over den schouder te strijken en dan geleidelijk tot aan het onderbeen en bij het achterbeen hetzelfde te doen van het kruis tot over het spronggewricht. Het afnemen van het oude ijzer zal ook voorzichtig plaats vinden en het zal nooit met geweld mogen worden afgerukt daar niet alleen de wand hiervan nadeel kan ondervinden doch ook kreupelheid kan ontstaan door verrekking. De verdere uitvoering van het beslag heeft volgens de bestaande regels plaats.

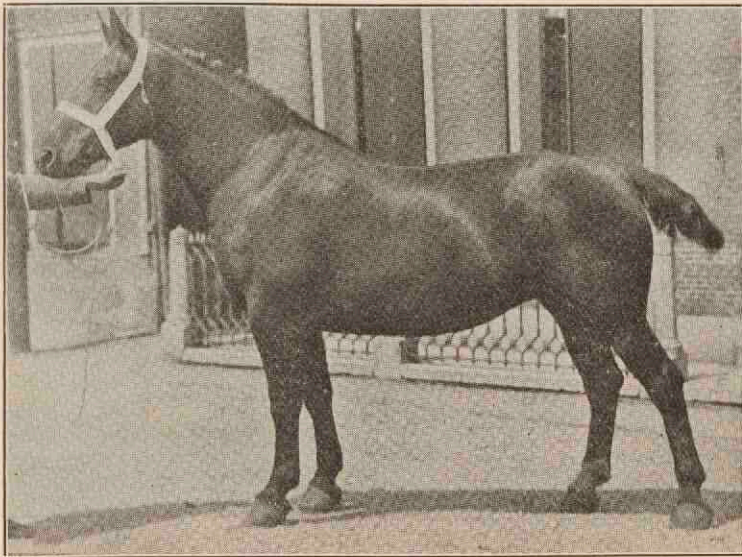


*De hengst Ralf van M. Wink te Vreeswijk op het concours te de Bilt.*

OP DEN VOORGROND GETREDEN FOKMERRIES.



Honorose, eig. H. Welt te Uithuizermeeden. Kapiogene op de 20 October '33 te Utrecht gehouden nationale tentoonstelling.



Lerida, eig. C. Dekker te Barendrecht, bekroond met een 2en prijs in de zware klasse op de tentoonstelling te Utrecht.

## HERINNERING AAN DE CONCOURSEN HIPPIQUE 1933.



Avelin, een op den voorgrond getreden rijpaard, eig. Stal Duinhoeve te 's-Gravenhage.



Een 4-span van den heer H. Matsen te Arnhem, dat op het concours te Oosterbeek een opvallenden indruk maakte.

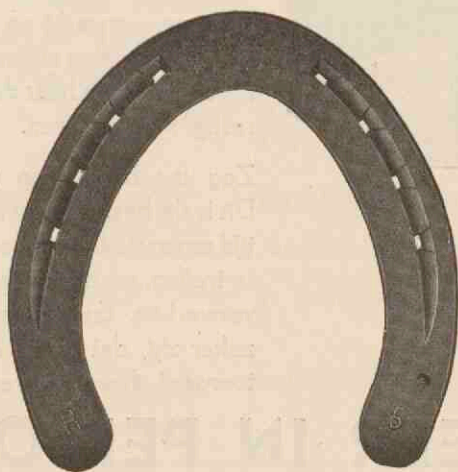
„..... ja, — maar

**„DE OVERWINNAAR”**

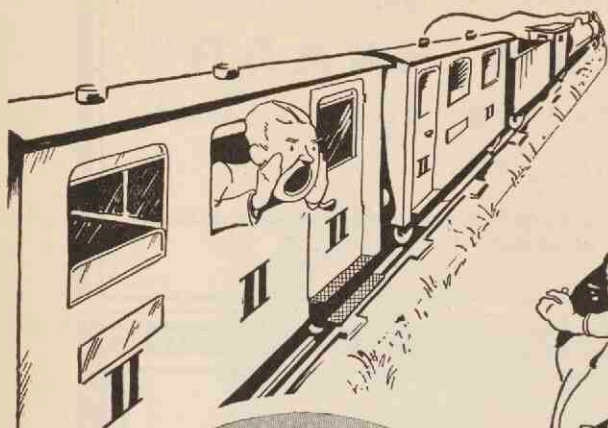
is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS SE,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE



## Zou hij de boodschap verstaan hebben ?

Één kans tegen tien . . . een sneltrein is  
zoo gauw voorbij!

Wanneer u zeker wilt zijn, dat uw boodschap  
verstaan, verwerkt en begrepen zal worden,  
vergenoeg u dan niet met haar uit een sneltrein  
te roepen. Zeg haar dáár, waar uw toehoorder  
rustig kan luisteren.

Zeg uw boodschap in de periodieke pers.  
Dit is de beste gelegenheid van den modernen  
tijd om uw toekomstige klanten in een stemming  
te treffen, waarin zij uw pleidooi rustig kunnen  
verwerken. En de eenige manier, waarbij gij  
zeker zijt, dat ieder, dien gij uw boodschap  
toeroept, haar zal verstaan en begrijpen.



# ADVERTEER IN PERIODIEKEN

DE EÉN OF MEER MALEN PER WEEK OF PER MAAND VERSCHIJNENDE BLADEN

## GEEF UW ADVERTENTIE EEN LANGER LEVEN

VEREENIGING DE NEDERLANDSCHE PERIODIEKE PERS

De N.V. De Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij  
is specialiteit in ADRESBOEKEN.

Verzorgt het

**Off. Adresboek voor 's-Gravenhage,  
Scheveningen en Loosduinen**

(ERVEN B. G. STEPELS)

EN HET

**Off. Adresboek voor het Westland**

Alle autoriteiten verleen hun medewerking.  
Uitstekende Gidsen en buitengewone reclame-  
objecten, aangezien men in ADRESBOEKEN  
toch in de eerste plaats ADRESSEN zoekt.

**Laat Uw adres duidelijk spreken!**

**Laat van U hooren!**

**UW ADRES vóór de concurrentie!**

Prijsopgave, inlichtingen en desgewenscht bezoek zonder eenige  
verplichting.



**DE**

# **OSTA-HOEFLIJZERS**

**zijn reeds 18 jaar goed;  
doch thans nog verbeterd  
Neemt proef op de som  
Overtuigt U**

## **Onze Uitgave op Hippisch Gebied!**

- „Van achter de Meute” door SONNEUR (Mr. Jos. J. A. Gillissen), 208 blz. Rijk geïllustreerd. Prijs geb. f 3.75, Franco per post . . . . . f 4.—
- „Paardrijden”, leiddraad voor Amateur-ruiters, door J. EBBINK. Prijs f 1.50, Franco per post . . . f 1.60
- „Vrijheidsdressuren” door H. J. LIJSEN. Rijk geïll. Prijs f 1.—, Franco per post . . . . . f 1.05
- „Het Fotografeeren van paarden”, door Mr. M. C. VAN DER MINNE. Rijk geïll. Prijs f 0.75, Franco p. p. f 0.80
- „Langs den Weg” door AUG. DIEMONT Sr. Prijs f 0.25, Franco per post . . . . . f 0.30
- „ONS PAARD”, geïllustreerd weekblad. Abonnementsprijs per halfjaar . . . . . f 3.35
- „De Hoefsmid”, geïllustreerd maandblad. Abonnementsprijs per jaar . . . . . f 3.—

N.V. DE ZUID-HOLLANDSCHE  
BOEK- EN HANDELSDRUKKERIJ

Giro 14908 - Wagenstraat 70, Den Haag - Tel. 117500\*  
Mede verkrijgbaar door tusschenkomst Boekhandel

Deel zoekcht  
1/2

# 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 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> cM.) f 2.—,  
ledere regel meer f 0.20. - Tarieven voor  
contracten op aanvraag verkrijgbaar

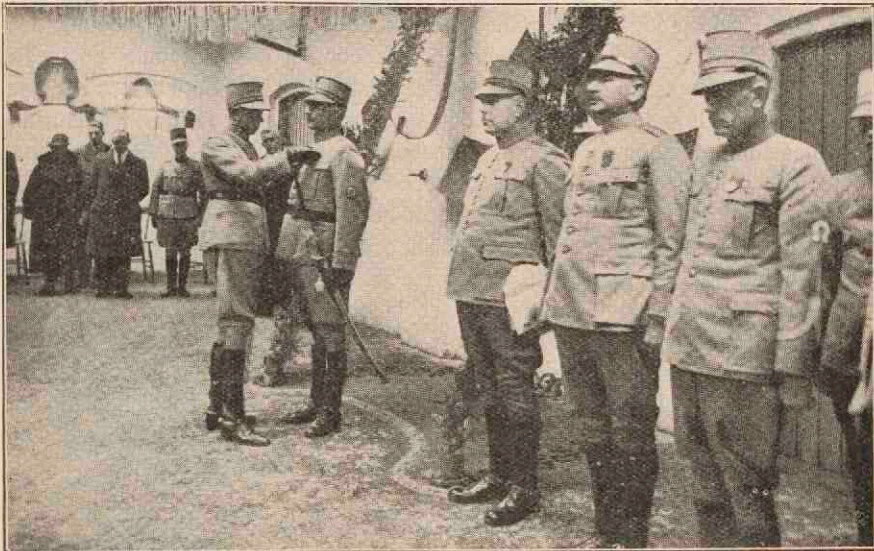
Redacteur: Dr. R. H. J. Gallandat Huet, te 's-Gravenhage

Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

INHOUD: J. Tetenburg gedecoreerd — Vereeniging van Onderwijzers in praktisch hoefbeslag — Verslag van het Najaarsexamen 1933 — De hoefsmidsfamilie Ten Ham te Montfoort — Cursussen in hoefbeslag — Cursus in hoefbeslag te Varsseveld — Ingezonden Stukken — Korte Mededeelingen.

## J. TETENBURG GEDECOREERD.

In tegenwoordigheid van den Chef van den Militairen Veterinairdienst, Luitenant-kolonel Dr. Gallandat Huet, familie en vrienden van den gedecoreerde, onderwijzers en leerlingen der school had op 25 October aan de Hoefsmidsschool de uitreiking plaats van de zilveren medaille met de



De plechtigheid te Amersfoort.  
Majoor Kuiper spelt Tetenburg de medaille op de borst.

RIJKSUNIVERSITEIT

20. NOV. 1933

zwaarden verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau aan den hoefsmid-instructeur met den rang van adjudant-onderofficier *J. Tetenburg*, hem verleend bij Kon. Besluit van 25 Augustus 1933, No. 36.

Nadat het betreffende Kon. Besluit was voorgelezen en hem het eere-teeken op de borst was gespeld werd de Heer Tetenburg als volgt door den directeur der Hoefsmidsschool toegesproken:

„Waarde Tetenburg,

Het zij mij vergund, naar aanleiding van de U verleende Koninklijke onderscheiding, waarmede ik zoo even het genoegen had Uw borst te versieren, een enkel woord tot U te richten. Dit woord kan kort zijn, omdat het nog slechts twee jaren is geleden, dat mijn ambtsvoorganger, overste Gallandat Huet, die ook heden door zijn tegenwoordigheid van zijn belangstelling voor Uw persoon blijkt geeft, U de gouden medaille voor 36-jarigen trouwen dienst uitreikte en daarbij meer uitvoerig uw verdiensten als kundig hoefsmid, uitstekend onderwijzer en bekwaam bedrijfsleider naar voren heeft gebracht.

Ik kan er mij daarom heden toe bepalen in het licht te stellen, dat thans H. M. de Koningin, op voordracht van den Minister van Defensie in den vorm van de zilveren medaille der Oranje-Nassau-orde een zichtbaar blijf heeft willen geven van Hoogstderzelver tevredenheid over de wijze waarop gij gedurende een tijdvak van 38 jaren Haar en het land hebt gediend. En niet altijd was uw taak gemakkelijk en aangenaam. Gij hebt tijden gekend, waarin de appreciatie dikwijls niet in overeenstemming was met de verdienste van den gepresterden arbeid, tijden, waarin het voor den hoefsmid, ondanks kennis en kunde soms moeilijk was opgewektheid en werklust te behouden. Door Uw degelijke vakkennis daartoe in staat gesteld, hebt gij U echter steeds door de moeilijkheden weten heen te slaan.

Ongetwijfeld is voor ieder mensch, wanneer hij aan het eind van zijn loopbaan is gekomen, en dit oogenblik zal ook voor U helaas niet meer zoo heel ver zijn, de schoonste belooning, gelegen in de innerlijke voldoening hem geschonken door de overtuiging steeds zijn plicht te hebben gedaan. En in die gelukkige omstandigheid verkeert gij.

Maar toch ook doet het den mensch goed, wanneer eens openlijk een woord van waardeering wordt gesproken, doch dubbel goed doet dat woord, wanneer het, zooals ditmaal in den vorm van de verleende onderscheiding, van Hare Majesteit de Koningin zelve is uitgegaan.

Tetenburg, ik wensch U daarmede van harte geluk! Moge het U gegeven zijn het eere-teeken nog lange jaren in gezondheid te dragen en moge deze Koninklijke waardeering tot in lengte van dagen voor Uw kinderen en kindskinderen een zichtbare herinnering blijven aan een werkzaam en plichtgetrouw leven, dat hen allen tot voorbeeld kan strekken!

Daarna werd adjudant Tetenburg toegesproken door den opperwachtmeester-hulp-instructeur Baartman, die met zijn gelukwensen tevens dank bracht voor de aangename wijze, waarop hij als chef van den praktischen dienst aan de Hoefsmidsschool met het instructief personeel zoowel

als met de leerlingen wist om te gaan. Hij eindigde met namens onderwijzers en leerlingen aan Mevrouw Tetenburg een fraaien en smaakvollen bloemen mand aan te bieden.

---

## VEREENIGING VAN ONDERWIJZERS IN PRACTISCH HOEFBESLAG.

Kort verslag van de gehouden bestuursvergadering op 28 Oct. 1933  
in hotel l'Europe te Utrecht.

De agenda bevatte de volgende punten:

1. Opening.
2. Notulen bestuursvergadering.
3. Ingekomen stukken.
4. Onze toekomstige houding tegenover de vakbladen: „De Hoefsmid”, Orgaan B. S. P. N. en Vakblad v. d. Smid.
5. Algemeene Vergadering in den zomer?
6. Bespreking agendapunten Algem. Verg., demonstratie koehoefbesnijden. Belgische of Duitsche smeedmethode of behandeling van hoefbeslag-technische onderwerpen.
7. Rondvraag en sluiting.

Aanwezig waren de heeren: Ritzema, Huitink, Breukink, Schieman en Vossers.

Na opening werden de notulen der vorige bestuursvergadering onveranderd vastgesteld. De heer Oostwoud, Secr. B. S. P. N., die voor deze bestuursvergadering was uitgenoodigd, had bericht van verhindering gezonden.

Onder de talrijke ingekomen stukken was een afwijzend antwoord, op het aan den Minister van Economische Zaken verzonden adres, tot wederinstelling van den Onderwijzercursus.

Het antwoord van de examencommissie, op het in opdracht van de Algem. Verg. verzonden verzoek tot verhooging van de leeftijdsgrens voor examen-candidaten en het vaststellen van een maximum werktijd op het examen, werd voor kennisgeving aangenomen. De motivceering zal op de Algem. Verg. worden medegedeeld.

De gevoerde besprekingen over punt 4 van de agenda zijn momenteel niet voor publicatie geschikt.

Besloten werd de Algem. Verg. te adviseeren, het voorstel om de Algem. Verg. in den zomer te houden, niet aan te nemen.

Voor het houden van een demonstratie koehoefbesnijden en Belgische en Duitsche smeedmethode op de Algem. Verg. wordt minder gevoeld dan voor de behandeling van hoefbeslag-technische onderwerpen.

Besloten werd stappen te doen voor het laatste.

De heer Ritzema vindt het noodzakelijk dat het verbeende hoefkraakbeen aan een bespreking wordt onderworpen.

De practische ervaringen wijzen in een geheel andere richting dan de heden daarvoor geldende theorie.

Met den heer Beerda, die namens de Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij ter vergadering was, werden besprekingen gevoerd over den inhoud van „De Hoefsmid”.

Daar inmiddels de tijd voor het vertrek der treinen was aangebroken, werd de vergadering gesloten.

Namens het Bestuur,  
H. Vossers, Secr.

De leden der Vereeniging worden herinnerd aan Art. 3 van het Huishoudelijk Reglement:

De leden moeten de onderwerpen met toelichting, welke zij op de algemeene vergadering behandeld wenschen te zien, in de eerste helft der maand December aan den Secretaris opgeven. Het adres is M. A. de Ruyterstraat 21bis, Utrecht.

De leden worden door het Bestuur uitgenoodigd hun practische ervaringen omtrent het beslag bij verbeende hoefkraakbeenderen in „De Hoefsmid” mede te deelen. Dit wordt van belang geacht om te komen tot een vruchtdragende bespreking op de Algem. Vergadering.

Wie opent de rij?

Namens het Bestuur,  
H. Vossers, Secr.

### VERSLAG VAN HET NAJAARSEXAMEN 1933.

Nadat de oproeping voor het examen in de verschillende vakbladen had gestaan en de opgaven waren binnen gekomen, had op 13 October een vergadering plaats tusschen den voorzitter en den voorloopigen secretaris, terwijl op 16 October de geheele examencommissie bijeen kwam.

Op deze laatste vergadering werd de voorloopige secretaris definitief benoemd, de subcommissies samengesteld, de examendagen bepaald en de algemeene regeling voor het examen besproken.

Voor het examen hadden zich 37 kandidaten aangemeld, waarvoor 6 examendagen werden vastgesteld, n.l. 26—27 en 31 Oct. en 1—7 en 8 Nov., terwijl op 9 Nov. de eindvergadering van voorzitter en secretaris werd gehouden.

De kandidaten waren afkomstig van cursussen te Amersfoort, Utrecht, Assen, Raalte, Emmen, Goes, Bergen op Zoom, Arnhem en Weert, zij namen allen deel aan het examen. Van hen legden resp. 27 en 10 het examen voor den 1sten en 2den keer af.

Geslaagd zijn 25 examinandi, waarvan 16 voor de 1ste en 9 voor de 2de maal aan het examen deelnamen.

De namen der geslaagden zijn: G. J. Oonk te „de Kwakel” Zuiderlegmeer, S. Saamen te Kortgene, C. van Leest te Kruisland, P. M. Peeten te Meyel

(L.), A. H. Veenhuis te Huissen (G.), G. R. Berendsen te Loil, J. van den Bosch te Nijkerk, G. J. Tijhaar te Olst, H. B. Hullen te Olst, H. G. Veerman te Olst, H. J. Grievink te Diepenveen, R. Mennega te Eext, R. Tippersma te Heilo, J. van Dijk te 's-Gravenhage, H. J. Ulderink te Zwollerkerspel, A. J. Elders te Heeten, H. L. Elders te Broekland (Raalte), E. Th. A. Mijer te Zevenaar, J. L. ter Heide te Balinge (Westerbork), E. B. Venema te Ekehaar (Rolde), E. Smit te Annen, H. Nijstad te Ruinen, E. Rabbers te Borger, W. Tijben te Sleen, A. J. van Langen te Overasselt.

---

### DE HOEFSMIDFAMILIE TEN HAM TE MONTFOORT.

In de September-aflevering van „De Hoefsmid” is melding gemaakt van een nog actieven 94-jarigen hoefsmid te Montfoort. Daaraan zijn eenige beschouwingen vastgeknoopt en aan het slot werd medegedeeld dat wij gaarne de uitnodiging aanvaardden om bij gelegenheid de betreffende familie eens te bezoeken. Aan dit laatste is de vorige week gevolg gegeven.

Onze belangstelling ging natuurlijk in de eerste plaats uit naar den ouden heer J. t e n H a m en wij mochten ons bij het binnen treden van de smederij al spoedig overtuigen dat omtrent de krasheid van den 94-jarige geen overdreven berichten waren gelanceerd. Wij vonden hem druk bezig aan de vernieuwing van een naamstempel. Secuur werk! Later aan de theetafel heeft de oude heer ten Ham ons verschillende „fijne” werkstukken getoond, waarvan de meeste van de laatste jaren dateeren, als de van oude zeisen gemaakte tabakspijpen (die weinig zwaarder wegen dan de Goudsche kalken); groote passers, welke om hun constructie door architecten in den omtrek worden gezocht, enz. Maar dat is maar bij-werk.

De zoon, de heer P. C. t e n H a m, die de smederij drijft, deelde ons namelijk mede dat zijn vader nog alle hoefijzers van nagelgaten voorziet en de lippen er aan trekt. En men denke daarover niet gering. Aan de smederij komen wel geen 1300 paarden meer per jaar zooals vroeger, maar toch zeker nog wel 700.

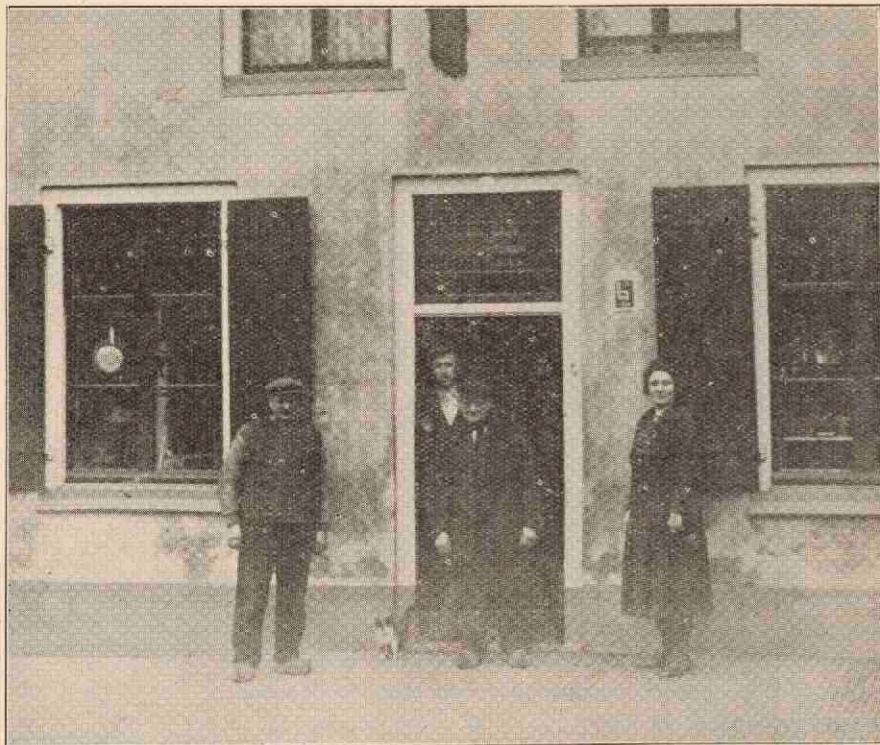
De ijver van den ouden heer demonstreerde zich nog even duidelijk toen hij het eerst afscheid van het thee-kwartiertje nam en mededeelde dat hij zich op de werkdagen behagelijker gevoelde dan op de rustdagen.

Zooals reeds in de September-aflevering is aangekondigd bestaat de betreffende zaak in Montfoort ongeveer 400 jaar, waarvan thans 70 jaar gedreven door de tegenwoordige familie. Halverwege de vorige eeuw heeft een cholera-epidemie de oude plaats geteisterd en de oude smederij doen ontvolken, waarna een 3-tal landbouwers een zekeren Berkhof in de smederij hebben gezet, maar dat is per slot op ongenoegen uitgelopen en van die gelegenheid heeft de heer J. ten Ham gebruik gemaakt om de smederij te koopen. Die koop is een gelukkige geworden want en de baas en de paarden-eigenaren kunnen over de onderhouden relaties tevreden zijn.

De smederij is in den ouden vorm gelaten, het wooncomplex gemoderniseerd, terwijl aan de overzijde van de straat een ruim gebouw plaats biedt

voor het stallen van een 10-tal paarden, rijtuig, enz. Vroeger is die ruimte benut geworden voor het onderbrengen van landbouw-machines, waarin de heer P. C. ten Ham twintig jaar geleden een levendigen handel heeft gedreven.

Er is in de Sept.-aflevering ook opgehaald dat P. C. ten Ham in 1909 eens 2 stel ijzers heeft gemaakt voor de aanwending bij Franschen stand en deze heeft verkocht voor f 100. Die ijzers zijn afgebeeld geworden in aflevering 4 van De Hoefsmid, jaargang 1909.



*Midden: de bijna 95-jarige hoefsmid J. ten Ham te Montfoort, geflankeerd door zijn zoon P. C. ten Ham en schoondochter.*

De grondgedachte der vinding, die toen zeer der vermelding waard werd geacht, bestond daarin dat het dier bij het belasten van den scheef gestelden voet in tegengestelde richting wordt gedraaid, hetgeen volgens de toen gegeven omschrijving op de volgende wijze wordt verkregen: Het hoefijzer bestaat uit twee ringen; de bovenste A is een weinig grooter dan de onderste B; iedere ring is voorzien van een stevigen dwarsbalk, terwijl in den bovensten 16 nagelgaten zijn aangebracht en op het midden van den balk een pin van 4 c.M. lang en 2 c.M. dik. Deze pin bezit een eenigszins verdraaid spilgat, verloopende in den trant van een wenteltrap, 3 c.M. lang en 0.7 c.M. breed. Op den dwarsbalk van den ondersten ring is een ronde

verdikking gemaakt, hoog 1.5 cM., voorzien van een rond gat, waar de pin van den bovensten ring juist in past. Ook is beiderzijds door bovengenoemde verdikking een klein dwars gaatje geboord, waardoor een dunne pin wordt aangebracht om de twee ringen aan elkaar te verbinden. Verder is de onderste ring voorzien van 4 schroefkalkoenen, hoog 3 M. — Zoodra het dier op het ijzer rust, zakt de bovenring A tegen de onderring B, waarbij tevens het been in de goede richting wordt gedraaid.

Juist omdat bovenbedoeld ijzer nu weer toevallig ter sprake is gekomen, is bovenstaande toelichting even gegeven. De vervaardiging ervan heeft getuigenis afgelegd van de ambitie en het vernuft van den uitvinder.

Op hoefbeslagwedstrijden is P. C. ten Ham ook op den voorgrond getreden. In een belangrijken wedstrijd in 1902 verwierf hij den eersten prijs. Op den grooten wedstrijd op de landbouwtentoonstelling in 1913 te 's Hage was, na enkele schiftingen, ten Ham nog bij de tot 23 deelnemers geslonken groep.

De paardenstapel blijkt de paar laatste jaren in Montfoort en omgeving niet meer af te nemen. Zelfs wordt van een verhoogd aantal dekkingen gewaagd. De hoefsmederij van de familie ten Ham kan en zal dus in eere blijven, al zal er in de toekomst, bij gemis aan een opvolger, een naamswijziging noodig zijn.

Wij hebben vooreerst voor een jaar afscheid van deze sympathieke hoefsmidsfamilie genomen.

B.

### CURSUSSEN IN HOEFBESLAG.

Wij ontvingen van het Departement van Economische Zaken het volgende lijstje omtrent de vigeerende cursussen in hoefbeslag in 1933:

<i>cursus</i>	<i>leider van den cursus</i>
Bedum . . . . .	H. Venema
Veendam . . . . .	H. ten Have
Assen . . . . .	dr. J. Staal
Hoogeveen . . . . .	J. A. de Wolf
Emmen . . . . .	H. J. Vrielink
Zwolle . . . . .	H. v. d. Berg
Raalte . . . . .	P. A. van Maanen
Markelo . . . . .	A. Noordanus
Lochem . . . . .	A. Hyink
Arnhem . . . . .	B. A. C. Capel
Varsseveld . . . . .	W. B. v. d. Burg
Winterswijk . . . . .	dr. W. P. C. Bos
Doetinchem . . . . .	E. Schreur
Utrecht (2 cursussen) . . . . .	dr. G. M. v. d. Plank
Rotterdam . . . . .	B. Crezée
Goes . . . . .	C. van Baak
Middelburg . . . . .	L. W. de Waardt
Breda . . . . .	T. D. Sigling



Cuyk . . . . .	Th. Wismans
's-Hertogenbosch . . . . .	M. T. Plankeel
Gulpen . . . . .	C. Horbach
Helden (Limburg) . . . . .	W. v. Heukelom

---

### CURSUS IN HOEFBESLAG TE VARSSEVELD.

Aan het gehouden overgangsexamen van den hoefbeslagcursus te Varsseveld, welke staat onder leiding van den heer Van der Burg, dierenarts, en J. W. Prinsen, onderwijzer-hoefsmid, namen 8 leerlingen deel.

Er slaagden zeven, n.l. A. Tadema te Meddo, D. J. Kuiperij te Varsseveld, H. Mellendijk te Varsseveld, G. J. Lammers te Breedenbroek, H. J. van Lochem te Lichtenvoorde, G. J. Mateman te Barlo, G. H. Bovenkerk te Breedevoort.

Het examen werd afgenomen door de heeren de Bruin Tengbergen te Oosterbeek, Scheurs, dierenarts te Doetinchem, van Lochem, hoefsmid te Aalten en den Rijksveeteelt-conculent de Jong te Arnhem.

Over de resultaten van dezen cursus was men goed tevreden en Zaterdag 21 Oct. is het tweede gedeelte begonnen.

---

## INGEZONDEN STUKKEN

---

*Hooggeachte Redactie,*

In de vorige aflevering van „De Hoefsmid” stelde de heer Tangelder een vraag. Wilt U mij nog eenmaal gelegenheid geven den heer Tangelder van antwoord te dienen.

Wij beginnen er wel eenigszins aan te twijfelen, of onze geachte collega voor overtuiging vatbaar zal zijn, maar willen nog een enkele poging wagen.

Dat het bakken of braden voor een vakman een luttel stukje smeedwerk is, is vanzelfsprekend. Door mij is nooit het tegendeel beweerd, heb het zelfs een prachtig middel genoemd om werken te leeren.

Heeft de heer Tangelder aan zich zelf wel eens de vraag gesteld, **waarom** het bakken of braden van ijzers, zachtjes aan is verdwenen?

Waarom is deze methode, al *was* er dan ook veel goeds in, verdrongen door de thans ook op *de voorbereidende cursussen* gevolgde methode, „het maken van de staaf”.

Het bakken of braden van hoefijzers werd toegepast in een tijdperk waarin:

- 1e. de arbeidsloonen laag waren in vergelijking met thans;
- 2e. het aantal arbeidsuren onbeperkt was;
- 3e. het nieuwe materiaal niet in zulke groote hoeveelheden als thans kon worden bereid, dus relatief duurder was.
- 4e. het materiaal op andere wijze uit de ertsen werd verkregen (puddel en haardfrisch-proces);

- 5e. het paketteeren niet alleen voor hoofijzers, doch eveneens voor allerlei andere, ook veel zwaardere werkstukken werd toegepast;
- 6e. het materiaal zich voor deze werkmethode zeer goed leende (gemakkelijk laschbaar welijzer);
- 7e. de kwaliteit door deze bewerking vooruit ging, het ijzer er dus *beter* van werd.

In 't kort dus, in een tijdperk, toen alle omstandigheden gunstig waren om deze werkwijze toe te passen.

Deze omstandigheden zijn veranderd, al moet erkend, dat het onder 1 genoemde, voor de door Tangelder bedoelde voorcursussen uitgeschakeld kan worden.

Overigens hebben alle genoemde punten wijziging ondergaan en *daarom* is het bakken en braden van zelf verdwenen.

Geachte Collega, U denkt met het weder invoeren ervan de animo bij Uw leerlingen te vergrooten.

Wij bewonderen Uw optimisme en wenschen U succes. Wij verwachten echter niet, dat één van Uwe Collega's onderwijzers aan voorbereidende cursussen, die thans met succes hoofijzers leeren smeden van de staaf, uw voorbeeld zullen volgen.

De heer Tangelder vraagt aangaande machinale ijzers op het examen: „Wat is er dan voor“?

Hij vindt zelf, dat er eigenlijk niets tegen is. Waarom hij er dan tegen ageert is een raadsel. De beantwoording ligt toch dicht voor de hand.

De praktijk van het leven vraagt er om.

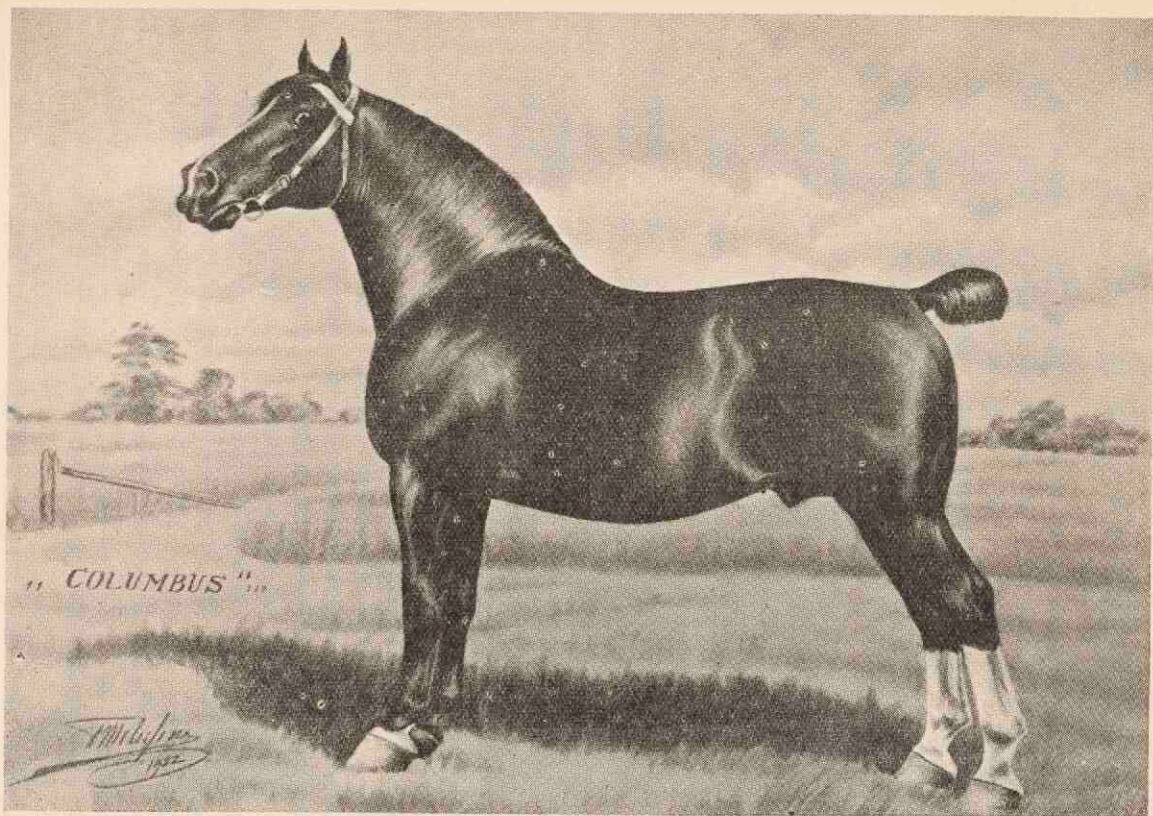
Wat is er nu meer logisch, dan ook de candidaten te onderwerpen aan een onderzoek naar hun bekwaamheid in het werk, dat in de practijk het *meest* voorkomt. In de werkplaats leggen zij toch voor het meerendeel machinale ijzers. De examencommissie heeft indertijd in haar programma opgenomen, het onderleggen van een machinaal ijzer onder een normalen hoof. Hiertegenover staat, dat ook van de candidaten gevraagd wordt het onderleggen van een hand gesmeed ijzer. Bovendien wordt gevraagd een handgesmeed ijzer voor een abnormalen hoof en een afwijkend handgesmeed ijzer (modelijzer). De verhouding is dus 1 : 3, terwijl wij uit een ingesteld onderzoek met cijfers kunnen aantoonen, dat de candidaten in de practijk 72,8 % machinale ijzers onderleggen tegen 27,2 % handgesmede. De examencommissie kan dus geenszins het verwijt treffen, dat zij *te veel* aandacht aan het beslag met machinale ijzers heeft geschonken. Wij willen hopen, dat het den heer Tangelder nu duidelijk is, dat er met de invoering van het machinale ijzer op het examen wel degelijk iets is bereikt. Dat het niet was: nul op 't request, maar het voldoen aan een eisch die de practijk van 't leven stelde.

Ik ben er van overtuigd (de eerlijkheid van den heer Tangelder is mij daarvoor borg), dat wanneer onze collega deze zaak rustig overdenkt, hij tot de conclusie zal komen, wel iets te voorbarig met zijn uitspraak te zijn geweest.

Met dank voor de plaatsing,

Utrecht.

H. VOSSERS.



De stamboekhengst Columbus, naar een teekening van T. Melissen te Nietap-Leek. Columbus treedt in Groningen als stamvader op den voorgrond. Hij is in 1915 in Zuid-Holland geboren.

Cliché „De Nieuwe Veldbode”.

---

## KORTE MEDEDEELINGEN

---

— **Oude hoefsmederij opgeheven.** Zonder ooit iets van de opheffing te hebben gehoord deed het bij een hernieuwd bezoek aan Hilversum vreemd aan, dat de oude en vroeger zeer beklante hoefsmederij der familie Walbeek was verdwenen. Ze had plaats gemaakt voor een modern mode-magazijn. De familie Walbeek heeft in de Bussummer straat een nieuw gebouwen-complex doen verrijzen met een zeer ruime werkplaats. Maar daarin wordt geen hoefbeslag uitgeoefend. Naar we vernamen zijn de prijzen voor hoefbeslag door de bemoeiing van boerenbonden zoodanig gedrukt dat het bedrijf niet meer loonend werd bevonden.

— **Afbeeldingen van paarden.** Het blijkt ons dat het geven van goede afbeeldingen van paarden in „De Hoefsmid” wel op prijs wordt gesteld, althans in beperkte mate. Van zekere zijde hoorden we de opmerking dat het trekpaard (Belgisch type) daarbij ook wel een beurt mocht krijgen. Welnu, er is beschikking over voldoende cliché's van alle type paarden en er zal met ieders wenschen gaarne zooveel mogelijk rekening gehouden.

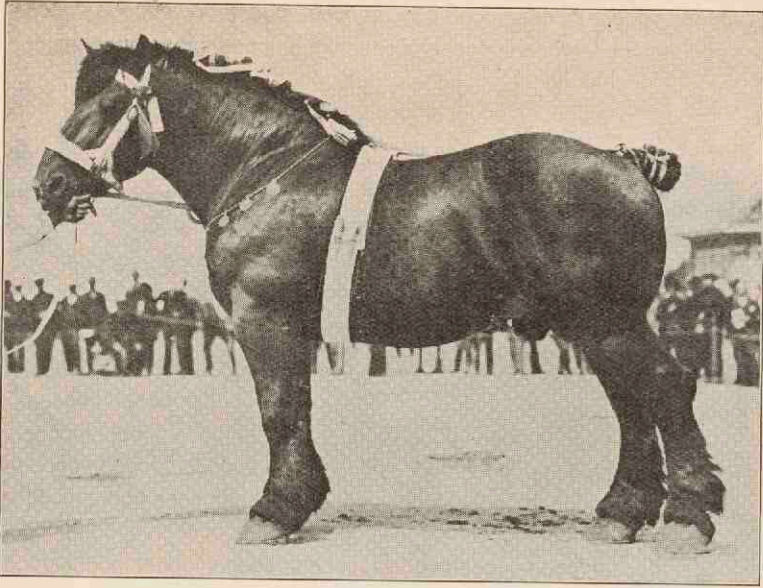
— **Data van keuringen, enz.** Aanbevolen wordt om in „De Hoefsmid” steeds van voorlichting te dienen omtrent op handen zijnde keuringen, concoursen, enz., kortom op gebeurtenissen waarop het paard een groote rol speelt. Aan dit verzoek kan gemakkelijk worden voldaan. Immers, die plaatsen en de data zijn in den regel vroegtijdig aan de redactie bekend. Het seizoen 1933 is evenwel zoo goed als ten einde en er is thans weinig aan te kondigen.

Er worden op 3 Zondagen nog lange baan draverijen gehouden, n.l. op 19 en 26 November en 3 December op Duindigt.

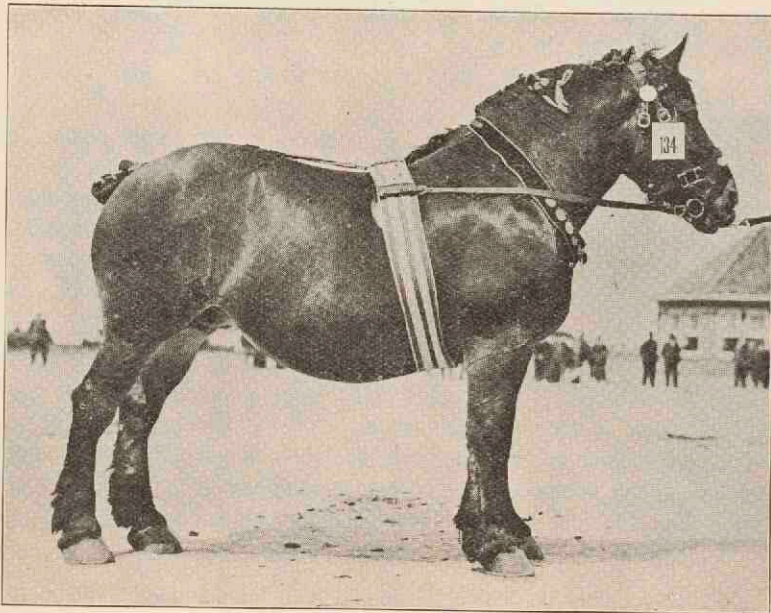
De e.v. groote paardenmarkten zijn de volgende: 23 Nov. Meppel, 27 Nov. Utrecht, 29 Nov. Stad Delden, 30 Nov. Zwolle, 4 Dec. Deventer en Valkenburg (L.), 14 Dec. Gorinchem en Markelo, 15 Dec. Goor.

In actie zijn om dezen tijd de Jachtverenigingen, doch de -ritten en wedstrijden van deze Vereenigingen dragen een betrekkelijk plaatselijk karakter. Wanneer evenwel de Koninklijke Nederlandsche Jachtvereniging met hare honden (de meute) present is, krijgen de jachten een bijzonder cachet en zijn zij voor ieder zeer bezienswaardig. Zoodanige jachten achter de meute staan als volgt genoteerd: 18 Nov. Baarn, 23 Nov. Amersfoort, 2 Dec. omtrek 's -Gravenhage, 9 Dec. Amersfoort, 13 Dec. Zeist, 16 Dec. Tilburg, enz.

---



Certain van Lamswaarde, kampioenhengst Nationale Tentoonstelling 's Bosch 1932. Eig. Ver. Zuid-Beveland te Waarde.



Faira van Eede, kampioenmerrie den Bosch 1932. Eig. D. Luteyn Pzn. te Zuidzande (Zeeland).

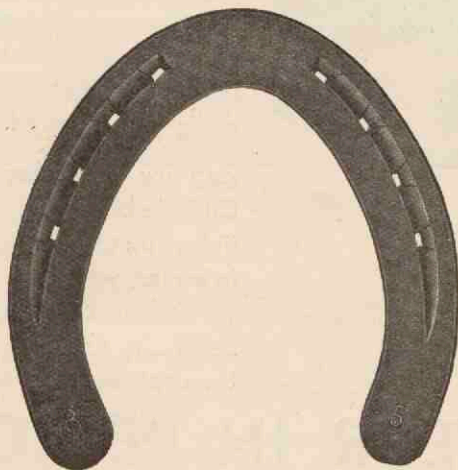
„..... ja, — maar

**„DE OVERWINNAAR”**

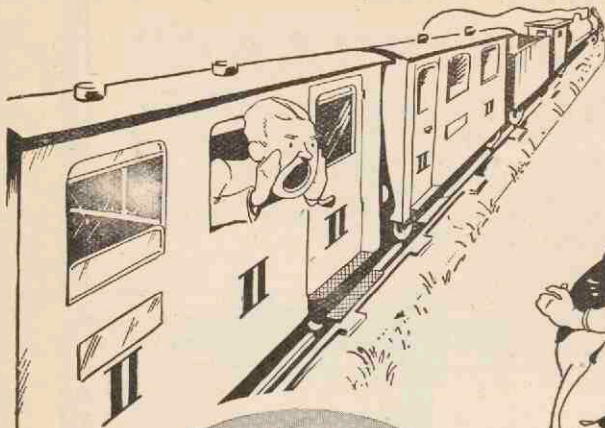
is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

**BERNARDO REYMAN** Directeur voor Europa, **PARIJS 5E,**  
**4 PLACE DE LA SORBON E.**

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE



## Zou hij de boodschap verstaan hebben ?

Één kans tegen tien . . . een sneltrein is  
zoo gauw voorbij!

Wanneer u zeker wilt zijn, dat uw boodschap  
verstaan, verwerkt en begrepen zal worden,  
vergenoeg u dan niet met haar uit een sneltrein  
te roepen. Zeg haar dáár, waar uw toehoorder  
rustig kan luisteren.

Zeg uw boodschap in de periodieke pers.  
Dit is de beste gelegenheid van den modernen  
tijd om uw toekomstige klanten in een stemming  
te treffen, waarin zij uw pleidooi rustig kunnen  
verwerken. En de eenige manier, waarbij gij  
zeker zijt, dat ieder, dien gij uw boodschap  
toeroept, haar zal verstaan en begrijpen.



# ADVERTEER IN PERIODIEKEN

DE ÉÉN OF MEER MALEN PER WEEK OF PER MAAND VERSCHIJNENDE BLADEN

## GEEF UW ADVERTENTIE EEN LANGER LEVEN

VEREENIGING DE NEDERLANDSCHE PERIODIEKE PERS

Uitgaven van de

N. V. De Zuid-Hollandsche Boek-  
en Handelsdrukkerij — Den Haag

Tot heden verschenen in de Cultuurserie:  
„De Straat der Sandalenmakers” door  
NIS PETERSEN, uit het Deensch be-  
werkt door Mej. Dr. A. POSTHUMUS  
met omslagontwerp en 4 kleuren-illustra-  
tie van ANTON PIECK.

Een standaardwerk der hedendaagsche  
literatuur.

„De Maagd van Jürgen Doskoel” door  
ERNST WIECHERT, oorspronkelijke  
Nederlandsche bewerking van Mr. P. J. A.  
BOOT, bekroond m. d. grooten literatuur-  
prijs der Raabe-Stichting, omslag- en  
bandontwerp van POL DOM.

„Het vreemde Geval van Hoghen Lugt”,  
oorspr. Nederl. roman van Dr. J. WALCH,  
4-kl. omslag HANS BORREBACH.

Een satyrisch „Epos van de Waarheid”.  
„Fouten”, oorspronkelijke Nederlandsche  
novellenbundel van GRETA VOLLE-  
WENS—ZEYLEMAKER.

Een delicaat boekske waarin fouten van  
ouderen tegenover kinders worden behan-  
deld. Omslagontwerp van POL DOM.

„Kristin en de Aarde”, door MARGA-  
RETE HACKEBEIL. Geautoriseerde  
Nederl. bewerking van Mr. G. J. TER  
HAAR. Omslag- en bandontwerp in vier  
kleuren van POL DOM.

Een treffend tijdbeeld, dat men niet leest  
maar ondergaat!

„Het vlocibare Goud”, *realistische olie-  
roman* door BERNHARD KELLER-  
MANN, geautoriseerde Nederlandsche  
bewerking door Mr. P. J. A. BOOT, om-  
slagontwerp in vier kleuren van HANS  
BORREBACH.

„Liefde's Kleurenspeel” door SALVATOR  
GOTTA, uit het Italiaansch bewerkt door  
Mej. Th. E. VAN DAM.

Een moderne zedenschildering.

Deze uitgezochte serie wordt regelmatig  
voortgezet.

De beste kunstenaars verleen hun mede-  
werking.

\* \* \*

Maakte U reeds kennis met de serie „Het  
mysterieuze Boek”? Eenige zeer boeiende  
werken zagen hierin reeds het licht, nl.:  
AUG. MUIR: (De meest spannende  
detective-schrijver) „De derde Waar-  
schuwing” „De zwijgende Demon”  
CLIVE RODNEY:

„Gevaarlijk Spel” (een liefdes-detective)  
WILHELM SPEYER:

„Roman van een Nacht”(crimineele roman)  
Deze aantrekkelijke serie wordt regel-  
matig voortgezet.

Hebt U reeds gelezen het tragische film-  
boek „Ik ben een Vluchteling” door den  
Amerikaanschen kettingganger ROBERT  
E. BURNS, vertaald door W. J. A. ROL-  
DANUS met 16 groote illustraties op  
kunstdrukpapier? De Telegraaf noemde  
de Nederlandsche bewerking een docu-  
ment van blijvende waarde!



DE

# OSTA-HOEFLIJZERS

**zijn reeds 18 jaar goed;  
doch thans nog verbeterd**

**Neemt proef op de som  
Overtuigt U**

## Onze Uitgave op Hippisch Gebied!

„Van achter de Meute” door SONNEUR (Mr. Jos. J. A. Gillissen), 208 blz. Rijk geïllustreerd. Prijs geb. f 3.75, Franco per post . . . . . f 4.—

„Paardrijden”, leidraad voor Amateur-ruiters, door J. EBBINK. Prijs f 1.50, Franco per post . . . f 1.60

„Vrijheidsdressuren” door H. J. LIJSEN. Rijk geïll. Prijs f 1.—, Franco per post . . . . . f 1.05

„Het Fotografeeren van paarden”, door Mr. M. C. VAN DER MINNE. Rijk geïll. Prijs f 0.75, Franco p. p. f 0.80

„Langs den Weg” door AUG. DIEMONT Sr. Prijs f 0.25, Franco per post . . . . . f 0.30

„ONS PAARD”, geïllustreerd weekblad. Abonnementsprijs per halfjaar . . . . . f 3.35

„De Hoefsmid”, geïllustreerd maandblad. Abonnementsprijs per jaar . . . . . f 3.—

N.V. DE ZUID-HOLLANDSCHE  
BOEK- EN HANDELSDRUKKERIJ

Giro 14908 - Wagenstraat 70, Den Haag - Tel. 117500\*

Mede verkrijgbaar door tusschenkomst Boekhandel

def. Jootschen V.f.



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

**ABONNEMENTSPRIJS**

voor Nederland per jaar f 3.—

voor 't Buitenland per jaar f 4.—

**ADVERTENTIEËN**

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 's-Gravenhage

Uitgave van de N.V. Zuid-Holl. Boek- en Handelsdrukkerij, Wagenstraat 70, 's-Gravenhage

**INHOUD:** J. Tetenburg gedecoreerd — Vereeniging van Onderwijzers in practisch hoefbeslag — Verslag van het Najaarsexamen 1933 — De hoefsmidsfamilie Ten Ham te Montfoort — Cursussen in hoefbeslag — Cursus in hoefbeslag te Varsseveld — Ingezonden Stukken — Korte Mededeelingen.

**HOEFKRAAKBEEN EN VERBEEND HOEFKRAAKBEEN.**

Daar het volgens de aankondiging in de Novemberaflevering van „de Hoefsmid” in het voornemen ligt om op de a.s. jaarvergadering van de Vereeniging van onderwijzers in practisch hoefbeslag, een voordracht te houden en een discussie te openen over de practische bevindingen bij het beslag van paarden lijdende aan verbeend hoefkraakbeen, zoo meen ik als inleiding hiertoe een steentje bij te dragen door een theoretische repetitie te houden en het geheugen op te frisschen van hetgeen op de cursussen geleerd is inzake het hoefkraakbeen en de ziekten hiervan voor zoover deze het beslag raken.

De hoefkraakbeenderen zijn als elastische verlengstukken van de hoefbeenstukken te beschouwen die zich naar boven en naar achteren daarvan uitstrekken. Zij hebben een min of meer vierhoekigen vorm, en leggen zich als een plaat over de zijvlakte van het kroonbeen, reiken vóór tot aan de strekpees van het hoefbeen en achter steken zij ver achter het hoefbeen uit; zij neigen naar elkaar toe en omvatten als het ware van ter zijde het straal- of vetkussen en de pees van den hoefbeenbuiger.

Aan elk kraakbeen kan men twee vlakten, vier randen en vier hoeken onderscheiden.

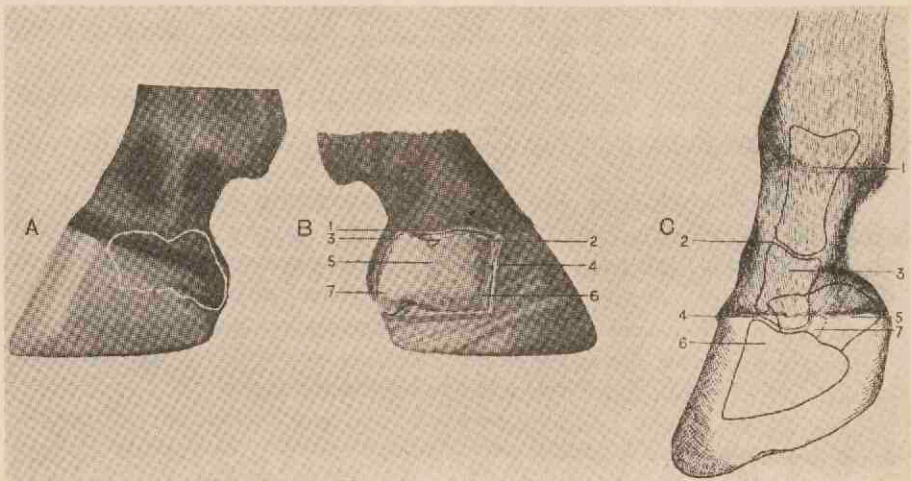
De buitenvlakte is gewelfd en bedekt met veel bloedbatan; het voorste en bovenste gedeelte is tamelijk glad, het achterste en onderste gedeelte is daarentegen voorzien van grootere en kleinere gaten waardoor bloedvaten gaan. De binnenvlakte bedekt de zijvlakte van het kroonbeen, zij is uitgehold en bevat talrijke weefselstrengen die meest van den bovensten rand afkomen en zich naar achteren verspreiden; in dit bandvormige weefsel liggen aderen netten terwijl zich in het midden van de inwendige vlakte een groote groeve

RIJK

28. DEC. 1933

bevindt die van boven naar voor en beneden verloopt en waarin groote bloedvaten liggen die in het hoefbeen dringen.

Dicht bij den ondersten en voorsten hoek hecht zich aan de binnenvlakte van het kraakbeen de hoefkraakbeenstraalbeensband vast, terwijl ook hier de hoefkraakbeenkootbeensband zijn oorsprong neemt; deze laatste is een sterke elastische streng die zich verbindt met de ophangband van de ballen en gezamenlijk met deze eindigt aan het kootbeen. De bovenste rand van het hoefkraakbeen is eenigszins scherp en verloopt niet altijd gelijk, soms loopt deze rand recht en soms meer of minder uitgehold. De onderste rand is het dikste gedeelte van het kraakbeen, het voorste deel verbindt zich met de betreffende hoefbeenstak gedeeltelijk door vergroeiing en gedeeltelijk door bandvezels, die dan de hoefkraakbeenhoefbeensband vormen en zich aan het hoefbeen vasthechten. Het kraakbeen bedekt ook de uitsnijding die de hoefbeenstak vormt en laat slechts een opening over waardoor de bloedvaten dringen die naar de wandvlakte gaan. Op deze plaats begint als regel het proces der verbeening. Het achterste gedeelte van den ondersten rand van het kraakbeen buigt zich naar binnen en verbindt zich zoo innig met het straal- of vetkussen dat deze niet van elkaar te scheiden zijn. De voorste rand loopt schuin van voorboven naar achterbeneden en is innig verbonden met de zijbanden en het hoefgewricht. De achterste rand verloopt in dezelfde richting, is toegespitst en heeft insnijdingen waardoor bloedvaten verlopen. De voorste en bovenste hoek wordt gevormd door het samenkomen van den voorsten en bovensten rand en is aan de zijvlakte van het kroonbeen verbonden door sterke bandvezels, men noemt dit de



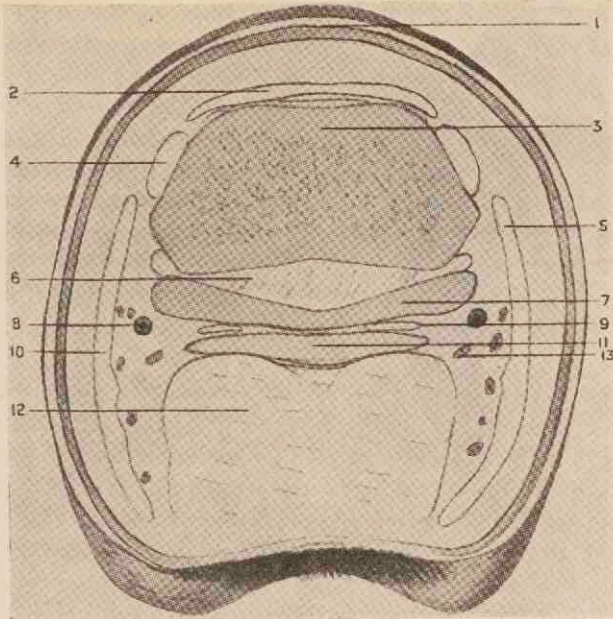
A. De witte lijn geeft den omtrek weer van het buitenhoefkraakbeen van den linker-voorvoet.

B. Het rechter buitenste kraakbeen blootgelegd (rechttervoorhoef). 1. de huid — 2. voorbovenhoek v/h. kraakbeen — 3. bovenachterhoek — 4. hoornwand — 5. buitenvlakte van het kraakbeen — 6. voorste onderste hoek — 7. achterste onderste hoek.

C. Schematische voorstelling van de beenderen en het kraakbeen.

1. kootbeen — 2. het kroongewricht — 3. kroonbeen — 4. hoefgewricht — 5. linker-buitenhoefkr.been — 6. hoefbeen — 7. straalbeen.

Dwarsche doorsnede door de onderste helft van het kroonbeen.



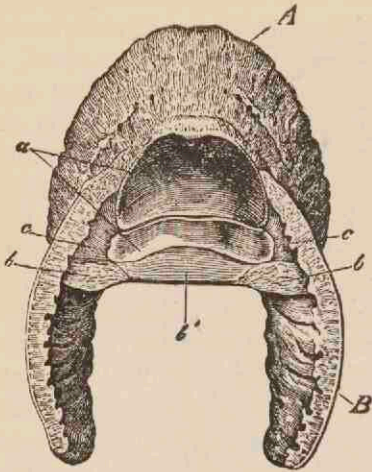
1. hoornwand. — 2. pees (hoefbeensstrekker). — 3. kroonbeen. 4. buitenste zijband van het hoefgewricht. — 5. buitenhoefkraakbeen. — 6. beursband van het hoefgewricht. — 7. band, welke zich vasthecht aan bovenste rand van het straalbeen, ook wel ophangband van het straalbeen genoemd. — 8. slagader — 9. slijmbeurs — 10. buitenhoefkraakbeen — 11. pees van den hoefbeenbuiger — 12. vet- of straalkussen — 13. zenuw.

hoefkraakbeenkroonbeenband. De voorste en onderste hoek zit vast op den hoefbeenstak. De achterste en bovenste hoek wordt gevormd door de vereeniging van den bovensten en den achtersten rand en is afgerond. De achterste en onderste hoek is verbonden met het straal- of vetkussen..

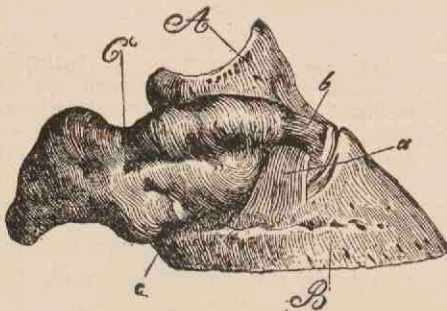
#### Verbeening van het hoefkraakbeen.

Men verstaat hieronder een verandering van het kraakbeen in been. Lungwitz heeft 1251 paarden op deze zikkelijke afwijking onderzocht en geeft hiervan het volgende overzicht:

eerste rij	—	*aantal onderzochte paarden			
tweede rij	—	**aantal met verbeening			
derde rij	—	***procentsgewijze			
Trekp. (hoofd. Belgisch ras)	98	68	69,5	dienstdoende op harde wegen	
Koetsp. (hoofd. Deensch ras)	120	25	21	eveneens	
Zware rijpaarden . . . . .	388	36	9	dienst op zwaren bodem en gedeeltelijk op harde wegen	
Zware rijpaarden . . . . .	132	—	—	dienst op zand	
Lichte rijpaarden . . . . .	133	8	6	dienst op zachte wegen	
Rijpaarden (algemeen) . . . . .	140	3	2	eveneens	
Artilleriepaarden . . . . .	200	1	0,5	dienst op vrij zwaren bodem	
Zware officierspaarden . . . . .	40	3	7,5	dienst op harden en zachten bodem	

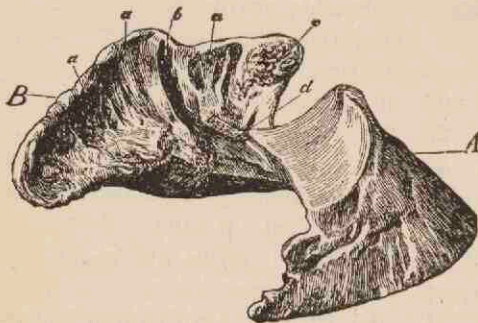


- a. *hoefbeen.*
- b. *hoefkraakbeen, op de hoogte van het hoefgewricht recht afgesneden. Men ziet dan de onderste randen naar elkaar toe buigen.*
- c. *de zijdelingsche straalbeensbanden, die gaan naar de binnenzijden van de hoefkraakbeenderen.*



*Rechtersvoorvoet van den buitenkant gezien.*

- A. *kroonbeen.*
- B. *hoefbeen.*
- C. *buitenhoefkraakbeen.*
- a. *buitenzijband van het hoefgewricht.*
- b. *hoefkraakbeenkroonbeensband.*
- c. *hoefkraakbeenhoefbeensband.*



*Hoefbeen met binnenhoefkraakbeen van terzijde en van achteren gezien.*

- A. *hoefbeen.*
- B. *binnenvlakte van het hoefkraakbeen.*
- a. *bandvezels, die hiervan uitgaan.*
- b. *gleuf.*
- c. *aanhechtingsplaats van den hoefkraakbeenkroonbeensband.*
- d. *aanhechtingsplaats van den hier afgesneden zijdelingschen straalbeensband.*

Zijne conclusies waren:

1. De verbeening der hoefkraakbeenderen komt overwegend voor bij zware koudbloedige paarden.
2. De voorhoeven lijden vaker aan deze afwijking dan de achterhoeven.
3. Bij linkerhoeven ziet men het lijden meer dan bij rechterhoeven.
4. Het buitenhoefkraakbeen vertoont de verandering veel meer dan dat aan de binnenzijde.
5. De verbeening treedt op jeugdigen leeftijd op en wel als regel wanneer het paard begint te werken.
6. Edele en veredelde paarden vertoonen het lijden weinig.
7. Zware lichaamslast en het gebruik op harden bodem werken de verbeening in de hand.

De ziekte doet zich verschillend voor, al naar mate een of beide hoefkraakbeenderen geheel of gedeeltelijk verbeend zijn. Het hoefmechanisme wordt er echter steeds door beïnvloed en kan zelfs geheel worden opgeheven.

De herkenning van de ziekte is gemakkelijker wanneer reeds de bovenste rand van het kraakbeen verbeend is, bij aanvoelen is deze dan hard. Wanneer echter de verbeening nog plaats vindt in de onderste helft van het kraakbeen, welke dus achter den hoornwand ligt, dan kan men dit of niet of slechts met zeer veel moeite vaststellen en is dit laatste alleen mogelijk wanneer men beschikt over groote ervaring en een grondige kennis heeft van den hoef, zijne vormen en afwijkingen.

De ziekte openbaart zich in den regel door een minder vlotten gang en slechts zelden door kreupelheid. Het beste komt het uit bij diensten op harden bodem en bij harde drooge hoeven; een beslag met hooge kalkoenen is ook nadeelig. Bij een goede hoefverpleging waarbij de veerkracht van het hoefhoorn in stand blijft, zal ook de bruikbaarheid in den regel behouden blijven.

Oorzaken.

1. Voorbeschiktheid voor zware koudbloedpaarden.
2. Voortdurende dienst op harde wegen en daardoor het blootstaan aan schokken. In de groote steden is het dan ook van meer belang dan op het platteland. Zooals bekend is, vangt de buitenhoefhelft de schok het meeste op en daarom lijdt deze kant dan ook het meeste aan de ziekte. Dit zal verband houden met den toontredersstand die bij deze paarden zoo veelvuldig voorkomt en waarbij de buitenhoefhelft het meest belast wordt.

Beoordeeling.

Hierbij komt in aanmerking de wijze van dienst doen, het lichaamsgezicht, het ras, de hoefvorm en de graad van verbeening, waarbij opgemerkt wordt dat paarden met totale verbeening niet geschikt zijn om dienst te doen in snelle gangen en op harde wegen.

Gunstiger zal de beoordeeling uitvallen als slechts één hoefkraakbeen verbeend is en vooral wanneer dienst wordt verricht op zachten bodem. Wanneer een hoefkraakbeen aan het verbeenen is, dan behoeft het paard er volstrekt niet kreupel aan te loopen, maar wel zal de gang er altijd door

beïnvloed worden. Loopt een paard er kreupel aan, dan zal dit veelal het gevolg zijn van een kneuzing door scheef optreden en de kreupelheid gaat dan ook als regel weer spoedig over. Is de verbeening eenmaal tot stand gekomen, dan is er geen herstel meer mogelijk. Wanneer het kraakbeen bezig is om te verbeenen, is het bindweefsel rondom het kraakbeen gelegen, zeer bloedrijk en gezwollen en zoolang het proces dan ook duurt, zal de gang niet zoo vrij zijn als voorheen en zal gemakkelijk door bijkomstige omstandigheden als het uitdrogen van den hoornwand, fouten in het ijzer of bij het onderleggen gemaakt, kreupel loopen optreden. Is het verbeening-proces eenmaal afgeloopen en treedt daarna kreupelheid op, dan is deze in den regel terug te brengen tot een kneuzing welke heeft plaats gehad van de vleezige ballen en van de steunsellederhuid. Door de verharding der hoefkraakbeenderen is een uitwijking van het daartusschen gelegen weefsel niet mogelijk wanneer het paard doortreedt en met den hoornstraal den bodem raakt. Neemt men nu hierbij nog aan dat de verzenwand geleidelijk aan klemmen gaat, dan zal het duidelijk zijn dat elke afwijking zooals b.v. het scheef optreden en vooral bij het gebruik in snelle gangen, gemakkelijk kneuzingen zal veroorzaken.

#### Beslag.

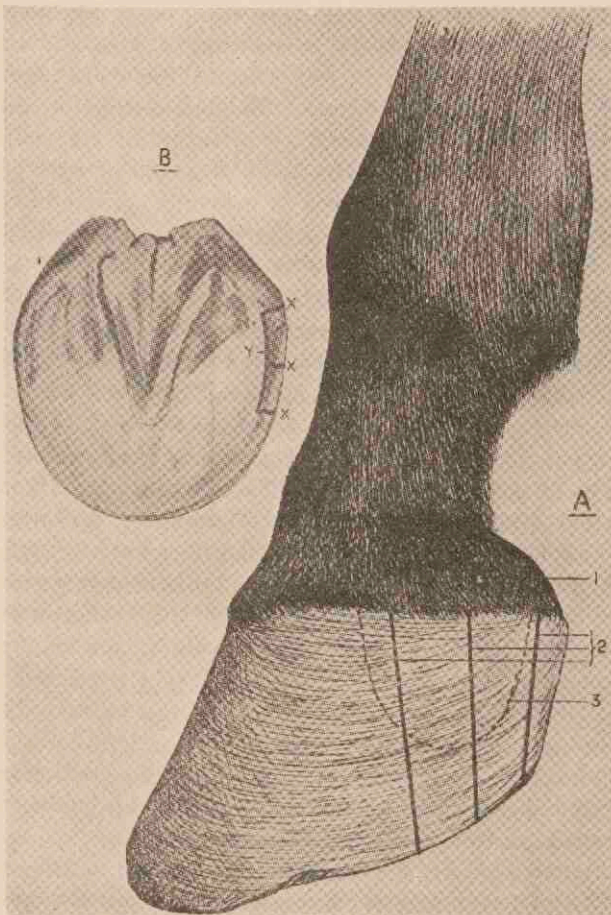
Het beslag moet er op gebaseerd zijn om de gebruikswaarde van het paard zoo veel mogelijk op peil te houden en het maakt hierbij wel een groot verschil of de verbeening eenzijdig dan wel beiderzijds is. Is alleen de buitenkant verbeend, dan is de bewegelijkheid alleen opgeheven aan den buitenhoefhelft en zal ongelijkmatige slijting van de zij- en verzenwanden op het ijzer plaats vinden. Neemt men het ijzer af, dan zal men de buitenwand hooger bevinden dan de binnenwand. Het ijzer zal aan den buitentak dun zijn en aan den binnentak weinig afgesleten. De buitenverzenwand zal vaak ingetrokken zijn en met ringen bezet. De kroon treedt daar meer naar voren en de buitenstraalschenkel is kleiner dan de binnenste; wandsteengallen komen er vaak bij voor. Een goed beslag zal zijn een vlak beslag, dus zonder kalkoenen waarbij de buitentak breeder zal worden gesmeed dan gewoonlijk. De afhelling zal men bij het laatste nagelgat laten ophouden opdat de verzenwand over de geheele breedte horizontale dracht op het ijzer zal vinden. Men past den binnenwand nauw en den buitenwand ruim, terwijl men den buitenwand sterker zal moeten besnijden dan den binnenwand. Men verbreedt de draagvlakte naar buiten en wel zoodanig dat de loodlijn uit den kroonrand in het verzengedeelte neergelaten, nog op den ijzertak valt. Zoo zal men trachten een meer gelijkmatige verdeling van den lichaamslast en een meer gelijke afslijting van het ijzer te verkrijgen.

Zijn beide hoefkraakbeenderen verbeend, dan zal het onderleggen van een flinke dikke lederen rand als stootbreker, goede diensten bewijzen. Vaak ziet men steengallen optreden die niet meer verdwijnen, deze moet men echter niet als de hoofdzaak beschouwen doch ze zijn steeds als een gevolg van de verbeening op te vatten en het beslag zal dus steeds gebaseerd moeten zijn om hieraan te gemoet te komen. Men zal dan ook de verzenen niet vrij gaan leggen van dracht daar dit vaak tot rekking en pijn aanleiding geeft. Beter doet men dan om warme verwekende inhullingen om den hoef

toe te passen. Een zorgvuldige hoefverpleging door dagelijksche reinigingen en invetten werkt heilzaam daar de veerkracht van het hoorn hierdoor behouden blijft.

De Engelsche literatuur over de verbeening van het hoefkraakbeen gaat grootendeels mede met de bovengenoemde Duitsche opvatting, welke ook wel in het algemeen de onze is. Officieel heeft men zich van Engelsche zijde uitgesproken dat het gebrek erfelijk is en dat men dit zoodanig op moet vatten dat van vader- of van moederszijde een gebrek of fout in de structuur van het weefsel wordt overgeërfd, welke voorbeschikt tot verbeening. Paarden welke een voorbeschiktheid tot verbeening vertoonen, hebben

*Operatie van Smith en Bayer.*



- A. 2. Groeven in den hoornwand (operatie van Smith).  
 3. Volgens deze stippellijn wordt [de hoornwand weggenomen bij de operatie volgens Bayer.
- B. Hoef van onderen gezien.  
 x en y groeven van Smith.



zware beenen, grove gewrichten, blokhoeven en korte kooten. Macqueen spreekt zich uit dat de verbeening van het hoefkraakbeen, dat van huis uit hyaline kraakbeen is, min of meer natuurlijk is, dat het op later leeftijd neiging tot verbeening krijgt en dat dit dan door slecht beslag in de hand wordt gewerkt.

De verbeening kan zoowel het gevolg zijn van een plotseling geweld als van een langdurig bestaan van hoornscheuren, losse wand e. a. De leek beschouwt het gebrek als zeer ernstig en het wordt in den regel zeer sterk overdreven wat de verdere bruikbaarheid van het paard betreft. Dit komt waarschijnlijk voort uit de omstandigheid dat met de verbeening vaak samengaat een overhoef, dus een beennieuwvorming op het kroonbeen en vaak ook op het kootbeen. Macqueen zegt dat het zeer twijfelachtig is of ooit een verbeening zonder complicaties aanleiding tot kreupelloopen kan geven. Ook Williams spreekt zich zoo uit en voegt eraan toe dat verbeening bij de achterhoeven uiterst zeldzaam is en daar nooit kreupel loopen veroorzaakt. Wat de behandeling betreft, zoo beveelt Williams aan een balkijzer, rust, branden, scherpe zalf, en wanneer dit alles niet helpt, zenuwsnede. Smith heeft een operatie voorgesteld voor het geval de verbeening samengaat met klemhoef, zie fig. blz. 183. Het maken van deze groeven gebeurt met een bijzonder soort hoefzaag en beoogt de mogelijkheid van uitzetting van den wand, daar de groeven door den geheelen hoornwand heen gaan.

Onze eigen ervaring is ook dat de verbeening meestal reeds optreedt op den leeftijd wanneer het paard begint te werken en wanneer de omstandigheden als ras, stand, hoefvorm en bodem, waarop gewerkt wordt, hier predisponerend werken. Het lijden komt hoofdzakelijk aan de voorbeenen voor, doch achter is het niet uitgesloten; het komt zelfs voor dat verbeening aan alle vier de beenen optreedt. Kreupelheid komt weinig voor en als er kreupelheid met het lijden gepaard gaat, doet dit in den regel denken aan complicaties of wel dat de banden welke het hoefkraakbeen verbinden met het hoef-, straal-, koot- en kroonbeen mede lijden door het verbeeningproces. Wel zal de gang meer beperkt worden daar het doortreden vermeden wordt en dit zal wel het beste uitkomen wanneer het verbeeningproces aan den gang is. Men zal, daar het lijden zelf niet te genezen is, wel kunnen trachten het te voorkómen en als zoodanig zal een veerkrachtig zoolbeslag, dus een schokbrekend beslag, naast een uitnemende hoefverzorging welke o.a. uitdrogen van het hoefhoorn en het ontstaan van andere hoefgebreken zal trachten te voorkomen, aangewezen zijn bij die paarden welke hoofdzakelijk op harde wegen dienst doen en waarbij lichaamsgewicht, hoefvorm en beenstand voorbeschikkend op een verbeening werken.

Is eenmaal verbeening opgetreden, dan zal veel zorg moeten worden besteed aan het besnijden en aan het beslag. Een vlak optreden moet worden gewaarborgd en het steunvlak worden vergroot aan de verbeende zijde, terwijl indien de verbeening beiderzijdsch is, een schokbrekende leeren of vilten rand uitnemende dienst zal bewijzen. Het beslaan op gummi- of kurkzolen zal, in gevallen waar naast de verbeening complicaties zijn opgetreden, zooals bij dit lijden vaak voorkomt o.a. door een bijkomstig op-

tredende overhoef, door de schokbrekende werking een heilzamen invloed op den gang hebben. Het zal van zeer veel belang zijn indien de practici van hunne ervaringen omtrent deze ziekte en de door hen toegepaste beslagmethode in dit vakblad willen doen blijken.

### NIEUWE HOEFBESLAG-CURSUS TE ROTTERDAM.

Op Zaterdag 2 December is te Rotterdam een cursus in hoefbeslag aangevangen in de nieuwe Chr. Ambachtsschool aan den Bergsingel. Leider is de heer B. Crezee, dierenarts te Rotterdam, terwijl de onderwijzer P. de Klerk te Dordt de practische lessen verzorgd. Twee mannen, die ervaring op dit gebied hebben en de cursisten zijn derhalve aan beproefde leiders toevertrouwd.

De vroegere cursussen te Rotterdam vonden in de „oude” Ambachtsschool plaats en gingen eigenlijk uit van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw. Het initiatief tot het houden van dezen cursus werd genomen door de Zuid-Hollandsche Combinatie van Afdeelingen van den Bond van Smedenpatroons. Deze combinatie had zich reeds enkele jaren geïnteresseerd voor den cursus te Dordt, maar — zoo verklaarde de voorzitter, de heer J. C. van Straaten uit den Haag in zijn toespraak — de stad Rotterdam was voor het houden van een nieuwen cursus beter centraal gelegen gevonden. En bovendien was bereids de volle medewerking verkregen van de Directie der nieuwe Chr. Ambachtsschool. 'n School, wier omvang aanvankelijk nog grooter was bedoeld en wier bouwkosten, naar we vernamen, tot f 330.000 is beperkt geworden. Ze is nog niet in „volle werking”, maar wordt geleidelijk aan bevolkt. De totaal-inrichting is schitterend, zonder overtollige luxe. Aan ruimte en licht in de werkplaatsen en leslokalen geen gebrek.

Er was veelzijdige belangstelling voor den nieuwen cursus in hoefbeslag. Het Hoofdbestuur van den Bond van Smedenpatroons was vertegenwoordigd door den heer A. J. Otto te den Haag, — de Zuid-Holl. Combinatie door de heeren J. C. van Straaten v.n., de heer v. d. Kraan, secr., te Schiebroek en de leden van der Voet te Leiden en Somsen te Hillegom, terwijl mede aanwezig waren twee leden van de Afd. Rotterdam van den Bond van Smedenpatroons.

De heer v. Straaten memoreerde o.m. een opgeworpen vraag of een cursus in hoefbeslag nog wel zin heeft, zulks met het oog op de al of niet verdere bestaanszekerheid van het paard. Volgens Spr. zullen ze op verschillende plaatsen en voor verschillende doeleinden noodig blijven. Intusschen gaf de aanmelding van 14 cursisten blijk van veel ambitie. De heer v. Straaten drukte den leerlingen op het hart dat de strijd om het bestaan reeds moeilijk is en waarschijnlijk nog moeilijker zal worden. Reden waarom aangespoord wordt zich zooveel mogelijk te bekwamen. De beste vaklui zullen zich het gemakkelijkst handhaven.

De heer Otto sloot zich bij deze woorden aan, vond het een gunstig teeken dat er leven in de afdeeling zit, wees er op dat kennis macht is en hoopte dat allen in de te geven lessen bevrediging zullen vinden.

Hierna vertrok men naar de smederij waar de heer de Klerk de aanwezige 13 leerlingen aan het werk zette voor het vervaardigen van het eerste hoefijzer, waarna hij-zelf een voorbeeld gaf en in een minimum van tijd twee ijzers vervaardigde.

Wij komen binnenkort wel op dezen cursus terug en hopen dan de namen der leerlingen onder een groeps-photo te kunnen vermelden. B.

---

## STAATS PRACTISCHE MIDDENSCHOOL VAN HOEFSMEDERIJ TE BRUSSEL.

### Opening der leergangen van het schooljaar 1933—34.

De opening der leergangen onzer school, alsook het uitreiken der diploma's heeft plaats gehad op Zondag 1 October.

De plechtigheid was voorgezeten door den heer toezichter Dr. Boes, afgevaardigde van den Minister.

Honderd en vijftien nieuwe leerlingen hebben zich laten inschrijven; bovendien was de groote zaal opgevuld door talrijke meesterhoefsmeden, oud-leerlingen, bloedverwanten en vrienden.

Alvorens over te gaan tot het uitreiken der diploma's, hield de heer toezichter Dr. Boes, een hartelijke toespraak voor al de tegenwoordigen:

„Ik ben gelukkig, zegt hij, de vier en vijftig nieuwe gediplomeerden onzer school toe te juichen; over eenige jaren, beliep dit getal ternauwernood een twintigtal; indien ik rekening houd met het groot gevolg der inschrijvingen van dees jaar, mag ik zeggen dat wij in 't kort jaarlijks een honderdtal diploma's zullen afleveren; dit zal ons toelaten geen andere hoefsmeden te hebben als gediplomeerden onzer school.

„Dit schitterend gevolg is toe te schrijven aan de waarde van ons onderwijs, tegelijkertijd praktisch en theoretisch; het is ook toe te schrijven aan het feit dat overal, waar een meester-hoefsmid zich vestigt, hij het vertrouwen der klanten verwerft, dewelke zijne vakkennissen op prijs stellen.

„Gij moet nochtans niet denken dat het diploma alles is; integendeel, het diploma is een aanvangspunt; het is het bewijs dat gij de noodige grondbeginselen bezit om volmaakte vaklieden te worden; daarvoor, moet gij altijd uw werk met de grootste zorg uitvoeren, nooit half; met deze raadgevingen te volgen, zult gij vaklieden worden, waardig van uwe leermeesters. Gij moet uw ook onder geburen verstaan, deel uitmaken van uwe vakvereniging, de prijzen niet bederven, noch ze overdrijven; niet jaloersch zijn, noch het werk uwer kollega's beknibbelen; zodoende zult gij beliefde en geachte menschen worden en gij zult behoorlijk uw brood verdienen; mijn vurigste wensch is U allen te zien gelukken in uwe loopbaan.

„Aan de nieuwe ingeschrevenen, richt ik ook mijne welkomsgroeten; ik wensch, in 't bijzonder, geluk aan de ouders die begrepen hebben dat, om een volmaakte vakman op te leiden, het noodig is een methodisch onderwijs te volgen; de bekwaamste baas is niet in staat de volledige opleiding van een leerjongen te verwezenlijken; daarom heeft hij te veel

andere bezorgdheden en kammernissen. Een voorbeeld zal U de zaak beter doen verstaan; M. Jooris, van Wetteren, die, dees jaar, de eerste plaats zijner klas bekomt, is de zoon van een gediplomeerde meesterhoefsmid die, over vijf en twintig jaar, ook de eerste zijner klas uitging; M. Jooris, vader, is dus wel een man die zijn vak grondig kent; niettegenstaande, heeft hij zijn zoon naar de school gezonden omdat hij begrepen heeft dat, om een volmaakte vakman te worden, het noodig is de lessen te volgen van meesters die hunne proeven gedaan hebben en die zich heelemaal aan het onderwijs kunnen toewijden.

„Dat degene die anders zouden denken, dit voorbeeld overwegen.

„Ik wensch U dus nogmaals allen hartelijk geluk, Mijne Heeren en ik wensch aan allen eene lange en gelukkige loopbaan.” (*Levendige en langdurige toejuichingen*).

Daarna wordt er overgegaan tot het uitreiken der diploma's aan 54 geslaagden voor meesterhoefsmid (6 zijn uitgesteld).

(u. „*De Belgische Hoefsmid*”).

---

## VRAGEN EN ANTWOORDEN.

---

Met deze ben ik zoo vrij mij weer tot U te wenden om U eenige raadgevingen betreffende mijn paard te vragen.

Het paard heb ik ongeveer 4 à 5 maanden en is uit Polen afkomstig. Het beslag was meer dan treurig en zaten er kilo's ijzer aan de voeten zonder model, daarbij een platte voet en lang in de kooten. Hebben dit paard zorgvuldig beslagen en zijn de voeten nu mooi, goed hol en de stand in de kooten is zoo langzamerhand ook goed geworden, ofschoon de koot iets scheef op den hoof staat (kraakbeen vergroeiing). Van achterstreek het zich eerst aan de kogels en toen wij daar een kogelbeschermer om deden zocht hij een ander punt vlak boven den hoof; dan raakte hij zich rechts, dan links. Men kon dit goed constateeren, omreden hij dan even hinkte als hij zich geraakt had. Thans is dit voorbij, vermoed doordat hij nu langzamerhand in 't voer gekomen is en als oorzaak vermeende ik ook van begin af, dat het slapte was.

Toch is het beslag volgens mijn meening nog niet voldoende om de volgende reden:

Het paard stoot van voren in stap ontzettend veel aan, kan een oogenblik goed gaan, dan vlak achter elkaar vele malen en steekt dan de toon in het zand inplaats van den hoof vlak neer te zetten. Beslag is van voren bij de lip flink opgezet en de ijzers worden naar het einde toe iets dikker, zeer geleidelijk dan natuurlijk. Wij hebben dit gedaan in de hoop, dat het helpen zou, doch niet veel resultaat. Daarbij, wanneer hij draaft klopt het zich steeds in de ijzers, ofschoon de achterijzers met twee lippen (zij) zijn (klapstrijkijzers) en de voorijzers zijn van binnen rond gemaakt om vangen te voorkomen. De hoeven zijn op normale lengte gemaakt, zooals rijpaarden hebben moeten.

Zoudt U mij hierover kunnen adviseeren?

S.

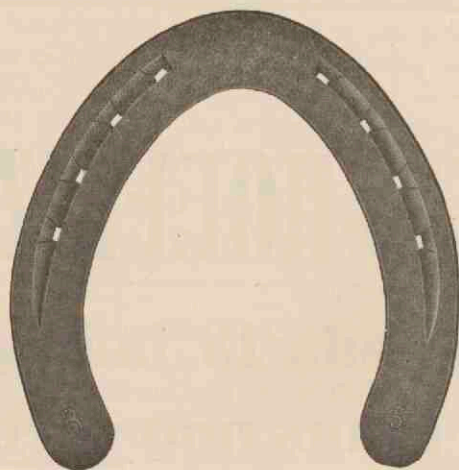
,,..... ja, — maar

**„DE OVERWINNAAR”**

is een **veel betere** HOEFNAGEL  
en breekt niet....”.

BERNARDO REYMAN Directeur voor Europa, PARIJS 5E,  
4 PLACE DE LA SORBON E.

HOEFIJZERFABRIEK  
**HELPMAN**  
GRONINGEN



DE EERSTE  
DE OUDSTE DE BESTE

Uitgaven van de

N. V. De Zuid-Hollandsche Boek-  
en Handelsdrukkerij — Den Haag

Tot heden verschenen in de **Cultuurserie**:  
„De Straat der Sandalenmakers” door  
NIS PETERSEN, uit het Deensch be-  
werkt door Mej. Dr. A. POSTHUMUS  
met omslagontwerp en 4 kleuren-illustra-  
tie van ANTON PIECK.  
Een standaardwerk der hedendaagsche  
literatuur.

„De Maagd van Jürgen Doskoel” door  
ERNST WIECHERT, oorspronkelijke  
Nederlandsche bewerking van Mr. P. J. A.  
BOOT, bekroond m. d. grooten literatuur-  
prijs der Raabe-Stichting, omslag- en  
bandontwerp van POL DOM.

„Het vreemde Geval van Hoghen Lugt”,  
oorspr. Nederl. roman van Dr. J. WALCH,  
4-kl. omslag HANS BORREBACH.

Een satyrisch „Epos van de Waarheid”.  
„Fouten”, oorspronkelijke Nederlandsche  
novellenbundel van GRETA VOLLE-  
WENS—ZEYLEMAKER.

Een delicaat boekje waarin fouten van  
ouderen tegenover kinders worden behan-  
deld. Omslagontwerp van POL DOM.

„Kristin en de Aarde”, door MARGA-  
RETE HACKEBEIL. Geautoriseerde  
Nederl. bewerking van Mr. G. J. TER  
HAAR. Omslag- en bandontwerp in vier  
kleuren van POL DOM.

Een treffend tijdbeeld, dat men niet leest  
maar ondergaat!

„Het vloeibare Goud”, *realistische olie-  
roman* door BERNHARD KELLER-  
MANN, geautoriseerde Nederlandsche  
bewerking door Mr. P. J. A. BOOT, om-  
slagontwerp in vier kleuren van HANS  
BORREBACH.

„Liefde's Kleurenspeel” door SALVATOR  
GOTTA, uit het Italiaansch bewerkt door  
Mej. Th. E. VAN DAM.

Een moderne zedenschildering.  
Deze uitgezochte serie wordt regelmatig  
voortgezet.  
De beste kunstenaars verleen hun mede-  
werking.

\* \* \*

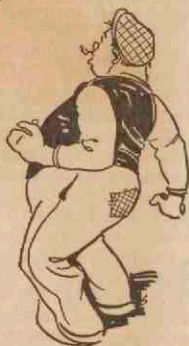
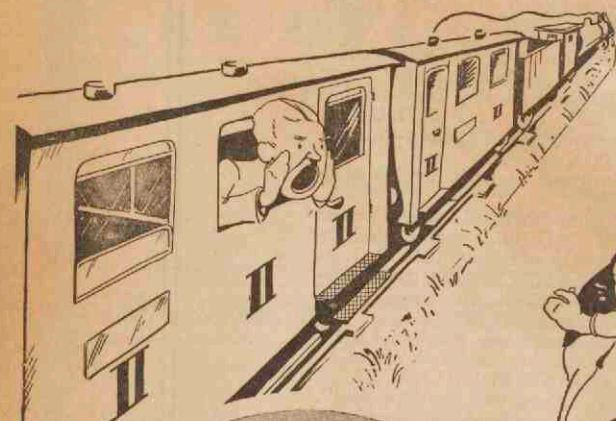
Maakte U reeds kennis met de serie „Het  
mysterieuze Boek”? Eenige zeer boeiende  
werken zagen hierin reeds het licht, nl.:  
AUG. MUIR: (De meest spannende  
detective-schrijver) „De derde Waar-  
schuwing” „De zwijgende Demon”

CLIVE RODNEY:

„Gevaarlijk Spel” (een liefdes-detective)  
WILHELM SPEYER:

„Roman van een Nacht” (crimineele roman)  
Deze aantrekkelijke serie wordt regel-  
matig voortgezet.

Hebt U reeds gelezen het tragische film-  
boek „Ik ben een Vluchteling” door den  
Amerikaanschen kottingsganger ROBERT  
E. BURNS, vertaald door W. J. A. ROL-  
DANUS met 16 groote illustraties op  
kunstdrukpapier? De Telegraaf noemde  
de Nederlandsche bewerking een docu-  
ment van blijvende waarde!



## Zou hij de boodschap verstaan hebben ?

Één kans tegen tien . . . een sneltrein is  
zoo gauw voorbij!

Wanneer u zeker wilt zijn, dat uw boodschap  
verstaan, verwerkt en begrepen zal worden,  
vergenoeg u dan niet met haar uit een sneltrein  
te roepen. Zeg haar dáár, waar uw toehoorder  
rustig kan luisteren.

Zeg uw boodschap in de periodieke pers.  
Dit is de beste gelegenheid van den modernen  
tijd om uw toekomstige klanten in een stemming  
te treffen, waarin zij uw pleidooi rustig kunnen  
verwerken. En de eenige manier, waarbij gij  
zeker zijt, dat ieder, dien gij uw boodschap  
toeroept, haar zal verstaan en begrijpen.



# ADVERTEER IN PERIODIEKEN

DE ÉÉN OF MEER MALEN PER WEEK OF PER MAAND VERSCHIJNENDE BLADEN

## GEEF UW ADVERTENTIE EEN LANGER LEVEN

VEREENIGING DE NEDERLANDSCHE PERIODIEKE PERS







A 9 FEB 34

