

## **HET SINT-DENIJS- EN HET FARMANPLEIN**

### **Een brokje geschiedenis.**

Vóór de Eerste Wereldoorlog was het Sint-Denijsplein, op de wijk Buchten, voor heel wat Gentenaars een begrip dat grotendeels hetzij met ontspanning uitstaans had, hetzij herinneringen opriep in verband met militaire dienst.

Want in de loop van de negentiende en twintigste eeuw werd dit plein tot verschillende doeleinden gebruikt. Draaien we even de klok van de geschiedenis terug...

Buchten is een van de vele wijken waarin Sint-Denijs-Westrem werd verdeeld. Reeds ten tijde van de Merovingische koning Dagobert I (eerste helft van de 7de eeuw) behoorde dit gebied onder de naam "Westrum" aan de Sint-Pietersabdij. Eeuwen later sprak en schreef men over "Westrem" (1) en de naam van de plaatselijke schutspatroun Sint-Denijs werd eraan toegevoegd.

De bekende Gentse familie Borluut bezat er ook een leengoed dat haar naam droeg. Het dorp onderging, evenals de meeste Vlaamse gemeenten, de 16de-eeuwse godsdiensttwisten en aan het eind van de 17de eeuw werd er slag geleverd tussen de Hollanders, de Spanjaarden en de Fransen.

Verder bleef Sint-Denijs-Westrem een rustige plattelandsgemeente waar hoogstwaarschijnlijk weinig ophefmakends gebeurde.

Tot in 1828 koning Willem van Oranje, precies op de wijk Buchten, een militair oefenveld naar zijn naam liet aanleggen. In de Gentse citadel lag immers een Hollands garnizoen dat dringend aan ruimte toe was om af en toe de benen te strekken.

In die tijd was het Willemsveld ongeveer zevenentwintig hectaren groot en het was gelegen tussen de Kortrijksesteenweg enerzijds en de kronkelende Leie anderzijds. (2) Dus uitgestrekt genoeg om op te draven en niet alleen door mensen. Gedurende de ganse 19e eeuw was paardrijden een "must" bij de jongeren uit de Westeuropese begoede families. Rijscholen waren er zowat overal in de voornaamste steden, o.m. te Parijs en te Londen, natuurlijk enkel toegankelijk voor de zonen van de happy few.

Te Gent, dat toen enkele manèges rijk was, stichtte men in 1838 een "Société des Courses" en men keek uit naar een uitgestrekte vlakke om de paardenwedstrijden te laten doorgaan.

Het Sint-Denijsplein bleek het meest geschikt en op 14 april van datzelfde jaar besliste het Gents Gemeentesbestuur niet alleen een subsidie van 2.500 franken aan voornoemde maatschappij toe te kennen, maar tevens tussen te komen voor de ronde som van 11.400 frank in de inrichtingskosten (bouwen van een tribune, van stallingen e.d.m. en het aanleggen van het geplande koersveld). (3)

Begin juli 1838 grepen daar de eerste hippische feesten plaats! Men liet er dus letterlijk en figuurlijk geen gras over groeien.

Eigenaardig genoeg nam men toen ook de kans waar om tevens verschillende festiviteiten in de stad zelf te laten doorgaan : prijsschietingen van de kruisboogschutters van de Sint-Jorisgilde te Ekkergem, veldfeesten o.m. in het latere Casino, vuurwerk op verscheidene plaatsen en beiaardspel op het Belfort, gedurende drie dagen.

Zo te zien bleek dit de aanloop te worden tot de algemene Gentse Feesten die toen nog niet bestonden. De vroegere Gentse wijkkermissen hadden immers veel van hun oorspronkelijke aantrekkingskracht verloren.

In 1843 was het zóvér. Voornamelijk gericht tegen de dagen afwezigheid van het fabrieksvolk om de plaatselijke kermissen te vieren, stelden toen enkele bestuursleden van de kapitaalcrachtige maatschappij "l'Union" (die haar lokaal naast de Beurs op de Kouter had) voor, enkel één algemene Gentse kermis in te richten die zou samenvallen met de paardenrennen die op het Sint-Denijsplein, eind juni, begin juli doorgingen.

De Gentse magistraten aanvaardden dat voorstel, ook al omdat men had laten doorschemeren dat de gemeentekas aldus met de (toen nog bestaande) oktrooirechten zou gespekt worden. (4)

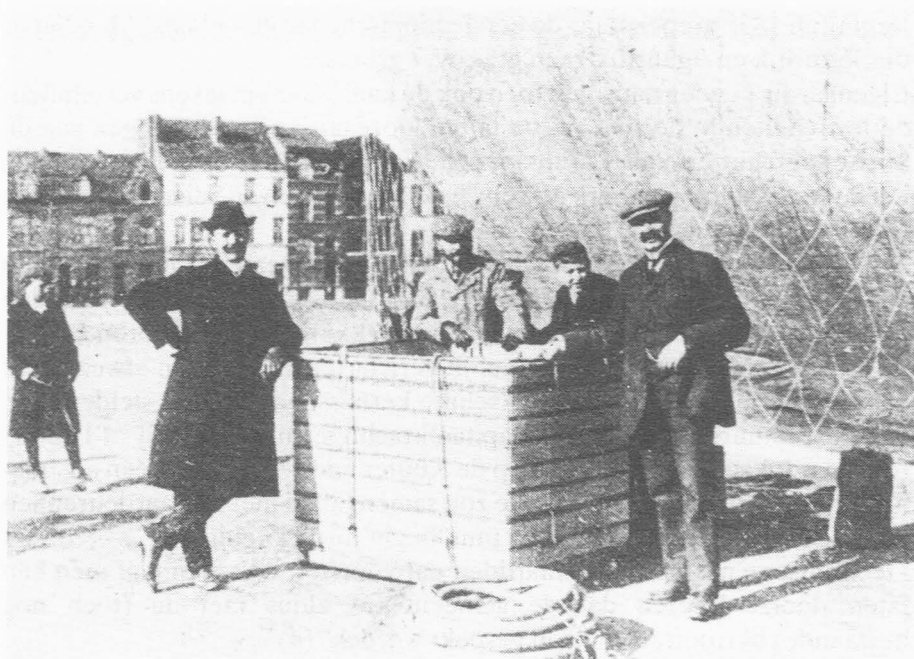
Nà 1856 schoven de Gentse Feesten geleidelijk verder op, eerst naar 11 juli, later omstreeks 21 juli. De harddrijverijen bleven lang een der bijzonderste attracties uit het kermisprogramma vormen. Daarenboven vermeldde de "Société des Courses" dat deze wedstrijden ook dienden om het fokken van paarden in Vlaanderen aan te moedigen...

Voltrokken zich eerst deze koersen gedurende twee dagen, ca. 1900 waren er reeds drie tot vier mee gemoeid, nl. de twee opeenvolgende zondagen en de tussenliggende dins- en donderdag van de Gentse Feesten. Ze bleven op het Sint-Denijsplein doorgaan tot vóór de Tweede Wereldoorlog.

Dat deze wedstrijden in het teken van de bourgeoisie stonden, was buiten kijf. Deze liet zich in groot ornaat en omringd door lakeien in livrei tijdens de zomerse, zonnige dagen in open rijtuigen, soms met verscheidene paarden bespannen, janpleziers, briks en vanaf ca. 1900 ook in auto's naar het koersveld voeren en bewonderen. En deze veelkleurige, luidruchtige défilé (sommigen lieten zich door hoorngeschal aankondigen!) herhaalde zich tijdens de terugtocht.

De gewone lui, mannen, vrouwen en kinderen trokken buiten de Kortrijksepoort en keken gebiologeerd naar het voor hen ongrijpbare ontspanningsvertoon.

Doorgaans op de dinsdag tijdens de Gentse Feesten werden ook luchtballons opgelaten. Dat gebeurde meestal op het speelplein van het Dierentuinpark. Soms ging dat gepaard met trapezestunts onderaan de mand en in volle vlucht. (5) Reeds vanaf het eind van de 18de eeuw was de ballonluchtvaart erg populair geworden. De Fransman Blanchard, die in 1785 met



Gent - 1909. Verhaege & Liefmans uit Oudenaarde bij de mand en hun luchtballon op het speelplein van de Gentse Dierentuin.

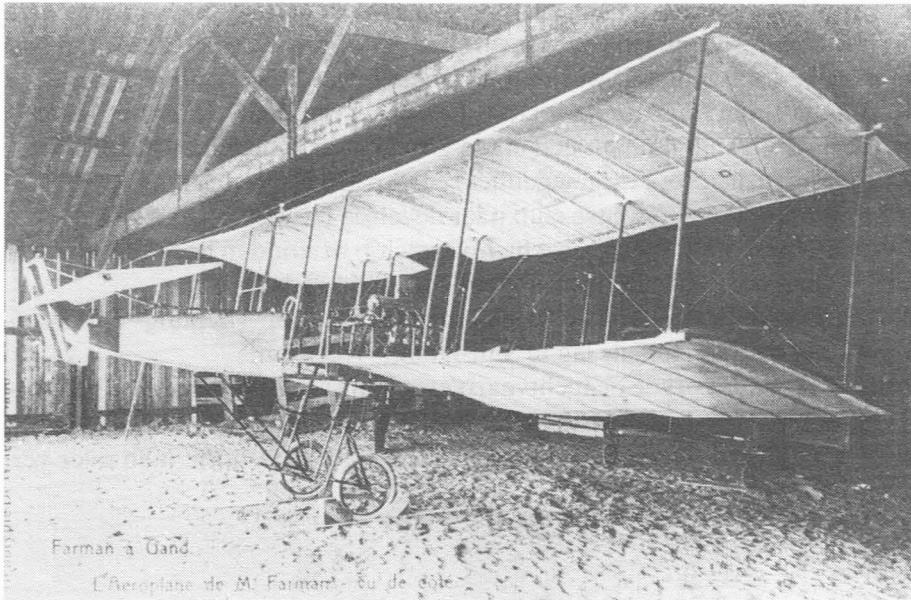
Jeffries over het Kanaal was gevlogen, gaf demonstraties over geheel West-Europa, o.m. ook te Gent. Zijn ballon, "valscherm" en mand werden in het Gravensteen tentoongesteld. Talrijke Gentse ingezetenen waren trouwens persoonlijk sterk geïnteresseerd in dat vervoermiddel. (6) Luchtvaart werd stilaan een sport zodat ca. 1902 alhier de "Aéro-Club des Flandres" werd opgericht. Deze werd in 1938 door de "Ghent Aviation Club" opgevolgd. E. Delbaere (7) veronderstelt dat de stichtingsidee in de schoot van de "Automobile Club des Flandres" was ontsproten. (8) Trouwens niet alleen het clubadres was oorspronkelijk hetzelfde (Kouter, 16, op de hoek van de Kouter en de Schouwburgstraat) maar daarenboven was J. de Hemptinne én voorzitter van de automobielereniging én erevoorzitter van de luchtvaartclub.

Hier wijk ik even van mijn oorspronkelijk onderwerp af om te wijzen op een snobistische ontspanning, bijzonder geapprecieerd tijdens de eerste jaren van de 20e eeuw bij de chique lui van toen, nl. de zgn. "paper-hunts" per auto. Ook de Automobielereniging der Vlaanderen richtte dergelijke jachtpartijen in. Het te zoeken "wild" werd "gespeeld" door een paar personen die met hun eigen wagen enige uren vroeger aan het "Hôtel Royal" op de Kouter vertrokken. Vanaf een bepaald kruispunt (op de vooraf gestipuleerde baan) strooiden ze bv. rode confetti, wat voor de "jagers" betekende dat men de plaats van het "wild" naderde. Aan het eind van "ver-

keerde” banen werden papiersnippers in een andere kleur geworpen... Na de jacht dineerde men in een afgesproken restaurant en men toerde tenslotte naar de stad terug. Er was nog eens een (zware) dag voorbij. (9) Keren we terug naar de Aëroclub. De zustervereniging van Sint-Niklaas bezat haar eigen ballon en een eigen kapitaal door de leden aangebracht. Deze kregen daarvoor de gelegenheid een luchtreis mee te maken. (10) Het is bijna zeker dat de Gentse club naar dezelfde leest geschoeid was. De zomeractiviteiten van onze luchtvaartclub bestonden hoofdzakelijk uit ballonvluchten doorgaans vanaf het Dierentuinpark. Na de Eerste Wereldoorlog spitste men zich toe op vliegtuig- en zweefvluchten en de startplaats lag te Sint-Denijs-Westrem. Van meet af aan zorgde de luchtvaartvereniging voor evenementen van formaat. Aangezien de beheerraad bijna uitsluitend uit rijke renteniers, industriëlen en dergelijke belangrijke lieden bestond, beschikte men over ver-



Gent 1908. Farman bij zijn machine.



Gent 1908. Het vliegtuig van Farman in een loods.

streckende connecties. Dergelijke invloedrijke kennissen lagen aan de basis van het feit dat de Franse “vliegende man”, Henri Farman, een gewezen autopiloot, op donderdag 21 mei 1908 te Gent arriveerde (zijn toestel was per spoor voorop gestuurd) om deel te nemen aan de “Semaines Sportives Gantoises”, sportieve weken die vanaf 3 mei tot 18 juni aansleepten.

De kranten geraakten daarover niet uitgepraat. De toeschouwers evenmin, zij het eerst nogal spottend, omdat “l’homme volant” tijdens de eerste “inoefeningen” enkel over het terrein hobbelde zonder zich maar één cm te verheffen. Het enthousiasme steeg echter ten top toen Farman, op 30 mei, de weddenschap van de Franse industrieel Charron won. Daartoe vloog hij op een hoogte van... zeven(!) meter een afstand van 1241 meter, vergezeld van een passagier, zijn vriend en mecenas Ernest Archdeacon. Deze stunt bracht Farman een slordige 120 (goud)franken op. De volgende dag deed hij een gelijkaardige demonstratie. Toen nam hij mevrouw Van Pottelsberghe de la Potterie mee, misschien wel de allereerste vrouwelijke vliegtuigpassagier over de gehele wereld.

Deze vluchten grepen boven de dokken plaats omdat Farman het Sint-Denijsplein ongeschikt vond. Het terrein vanwaar alles gebeurde, kreeg later de naam van de aviateur. (11)

In 1910 gaf de 25-jarige Brusselse piloot Daniël Kinet er, ter gelegenheid van de Gentse Feesten, verschillende merkwaardige vliegtuigdemonstraties. Een paar dagen later echter stortte hij met zijn tweedekker neer toen hij een poging wou doen om vanuit Gent, Oostende vliegend te bereiken.

Het was ook op het Farmanplein dat de controle gebeurde tijdens de “Tour de Belgique” voor vliegtuigen, door de Belgische Aëroclub tussen 6 en 20 augustus in 1911 ingericht. Eén van de deelnemers was Henri Crombez, de aviateur die er datzelfde jaar ook in slaagde een dubbele vlucht over het Kanaal te doen en die in 1913 wereldrecordhouder van het hoogtevliegen zou worden. (12)

Praten we opnieuw over het Sint-Denijsplein, eerst oefenveld voor de Nederlandse troepen te Gent, later exercitieplein voor de te Gent gekazerneerde, Belgische regimenten en af en toe 's zondags (!) voor de verschillende afdelingen van de stedelijke burgerwacht. Deze populaire groepen keerden omstreeks twaalf uur terug naar de stad, trokken langs de Kortrijksestraat naar de Kouter waar ze steeds op een bewonderend publiek konden rekenen.

In het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling van 1913 gaf Jean de Hemptinne zijn secretaris uit de Aëroclub, E. Van der Stegen, de opdracht luchtmanifestaties voor te bereiden. (13) Deze kweet zich bijzonder goed van zijn verplichtingen. Op het Sint-Denijsplein werden verschillende demonstraties met ballons (o.m. met luchtvaarder Demuyter) en vliegtuigen voorzien. Zelfs graaf Zeppelin werd aangeschreven; deze beloofde te komen maar op het laatste moment verontschuldigde hij zich hoffelijk en per brief.

Tevens werd er, vanaf 1 mei 1913 een luchtpost - toen iets unieks! - vanuit Gent naar verschillende Belgische steden ingericht. (14) Daartoe spraken Henri Crombez aan die gedurende vier maanden deze vluchten realiseerde.

Er werden speciale postbussen geïnstalleerd, uitsluitend voor deze bijzondere briefkaarten waarop, links bovenaan, gedrukt stond :

Poste Aérienne - Exposition de Gand

Flying Post - Ghent Exhibition

Aéroplanes de Brouckère - Deperdussin (15)

Niet overal beschikte men over min of meer geschikte landingsplaatsen. Zo gebeurde het dat Crombez, op 5 mei, bij zijn arriveren te Oudenaarde, zich verplicht zag uit zijn cockpit te wippen om zijn monoplaan met beide handen te remmen, zoniet kwam zijn toestel in een gracht terecht...

Spijts dergelijke moeilijkheden kende de luchtpost vanuit Gent nogal succes, zodat er afspraken werden gemaakt om de foto's en de film die tijdens de boksmatch om de wereldtitel tussen Carpentier en Wells alhier werden gemaakt, dadelijk door Crombez naar Brussel te laten overvliegen. (16)

Koning Albert I die op de hoogte bleef van het nieuwe dat op luchtvaartgebied werd gerealiseerd, benoemde later Crombez als zijn persoonlijke piloot.

Als orgelpunt op de Wereldtentoonstelling en de luchtvaartdemonstraties toen, kreeg men de acrobatieën van de Franse crack Pégoud. (17)

De derde november, sluitingsdag van de Gentse World Fair, werd een onvergetelijke datum voor duizenden, zowel vreemdelingen als stadsgenoten die, vanaf de vroege ochtend naar het Sint-Denijsplein per auto, rijtuig, tram, fiets of te voet toestroomden.

En men had veel geluk, want had het de vorige twee dagen gestormd en gegoten, de derde november was het bijzonder schoon weer!

Langs de kranten om kende men reeds half en half de durf van de Franse vliegenier. Toen hij echter zowel 's morgens als in de namiddag met zijn Blériottoestel een duizendtal meter hoog vloog om daarna zijn befaamde "looping-the-loops" uit te voeren, keken de ontelbare toeschouwers zich de ogen uit de kop en de bijval was niet te beschrijven... Maanden later sprak men nóg over dat evenement.

Toen echter vielen de Duitsers ons land binnen en ook Gent kwam in de verdrukking. Gebruikte de bezetter eerst het Sint-Denijsplein als exercitieveld, vanaf 1916 werden de omliggende moerassige velden gedraineerd en een militair vliegveld werd met hun gekende accuratesse geïnstalleerd.

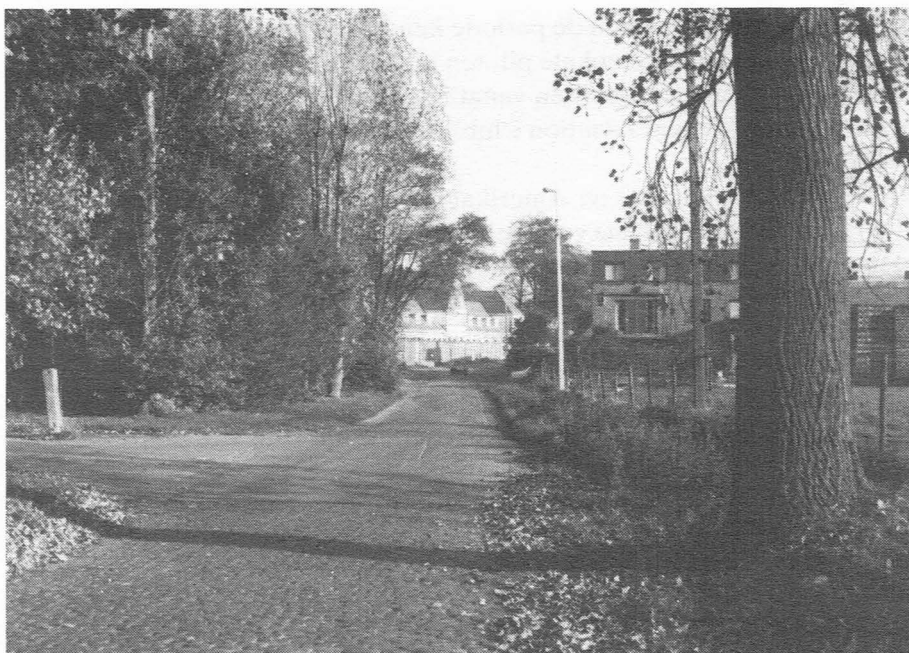
Sommige bombardementen op Londen en de Engelse oostkust startten te Sint-Denijs. Eind oktober 1918 vernielden de Duitsers hun installaties op het plein.

Nà '14-'18 werd het o.m. een exercitieterrein voor de Renaulttanks die in de omgeving gestationeerd waren. De kazernegebouwen te Maaltebrugge kregen trouwens in de loop der jaren verschillende, uiteenlopende doeleinden. (18) Tijdens het interbellum werden er nog belangrijke vliegmeetings ingericht. Bijzonder belangrijk was deze, gehouden op 30 april 1933 ten bate van het Rode Kruis van België, het zgn. "Vliegfeest der Floraliën". De oefeningen: "Haute école aérienne" werden door de belangrijkste vedette van de luchtacrobatie, de 29-jarige Michel Detroyat ("le roi de la manche à balai") op meesterlijke manier uitgevoerd. Aan boord van zijn "Morane-Saulnier" verblufte deze luchtheld door zijn durf en zijn kunnen. (19)

In 1938 stichtten enige eigenaars van sportvliegtuigen een onderafdeling van de Aëroclub der beide Vlaanderen, nl. de "Ghent Aviation Club", een vereniging met eigen bestuur en met het Sint-Denijsplein als thuishaven. (20)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het Sint-Denijsplein door de Duitse bezetters tot jachtvliegtuigbasis ingericht. Daarna bleef het tot begin september 1946 onder het beheer van de Royal Air Force. (21)

In 1946 lag de "Ghent Aviation Club" aan de basis van de vliegmeeting die er op 8 september, tijdens het groot "Bevrijdingsfeest" op "haar" plein werd ingericht. Toen ging het begrijpelijker wijze bijna uitsluitend over stuntvliegen door Amerikaanse, Belgische, Engelse en Franse legeraviateurs. Tijdens deze meeting werden o.m. demonstraties gegeven met Engelse "Meteors" en "Mosquito's" door radar geleid. Tenslotte deden enkele parachutisten een schijnaanval op een (houten) bunker voor die gele-



Derbystraat (Gent) - tussen de kazerne Lt-Jaquemin en het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem.



Vliegveld Gent = Sint-Denijsplein  
Controletoren - Cessna-vliegtuigen.



genheid opgericht. Gezien de periode kende dit vliegfeest enorme bijval. Nog vóór 1950 kochten enkele piloten uit het Gentse oude legertoestellen op en deden daarmee vluchten vanaf het Sint-Denijsplein, en sedert 1964 organiseert de "Ghent Aviation Club" internationale dagen gewijd aan het zweefvliegen.

In 1976 tenslotte maakte de Amerikaanse luchtmacht van het Sint-Denijsplein gebruik als testplaats voor helikopters tijdens de Nato-maneuvres die toen plaatsvonden.

Ondertussen blijken onze huidige stadsbestuurders de bouw van jaarbeurshallen op voornoemd plein te plannen. Indien dat echt doorgaat, kunnen we een lange streep trekken onder de vrij bewogen geschiedenis van een uitgestrekt terrein dat voor het eerst in 1828 goed in de kijker kwam.

Ondertussen halen er de zweefvliegers en de sportlui van de Cessnaclub (22) nog eventjes hun hartje op...

Tot wanneer nog? Volgens de laatste berichten, tot 31 december 1984. En dan is het definitief amen en uit. Waar de sport- en zweefvliegers dan heen moeten, blijft tot op heden een open vraag!

Lode HOSTE

## NOTEN

- (1) Westrem : verblijfplaats in het westen. (cfr. Broeckaert en De Potter).
- (2) Nà 1830 noemde men het gewoon : Sint-Denijsplein.  
Vanaf 1950 kwam het plein in een keurslijf, vooreerst door de aanleg van de E5-autosnelweg en later door het delven van de Ringvaart. Uitbreiden was voortaan uitgesloten.
- (3) Claeys, P., Pages d'Histoire locale Gantoise, pp. 171-172.
- (4) Claeys, P., op. cit., p. 173.
- (5) Van Bragt, E., Oostvlaamse Zanten, 1950, p. 155.
- (6) Destanberg, D., Gedenkboeken der Stad Gent, Gent onder Jozef II, p. 110, 123, enz.
- (7) Delbaere, E., Cat. Tentoonst. "75 jaar geleden werd een der eerste vliegclubs opgericht te Gent, de Aéro-Club des Flandres", Gent, 1977, p. 1.
- (8) Voor Oost-Vlaanderen werden er in 1900 (voor het eerst) 52 autotaksplaten afgeleverd.
- (9) Ons land was toen bijzonder belangrijk i.v.m. de automobiel. Het vervaardigde niet enkel uitstekende merken zoals de Vivinus, de Germain, de Pipe enz. maar het beschikte bovendien over befaamde renners, o.m. baron Pierre de Crawhez, baron de Caters e.a.  
Ook zette men in België in 1902 reeds een Europees befaamde omloop voor auto's op touw, nl. deze der Ardennen.
- (10) Buvé-Pauwels, A., Oostvlaamse Zanten, 1942, pp. 215-216.
- (11) Volgens Delbaere, E., (Sint-Denijs-Westrem in beeld, 1980, p. 5) lag dit terrein op de plaats waar jaren later het Sifferdok werd gegraven.

- (12) Hubinont, R., *Les vols de Gand de 1913...*, Bruxelles, 1963, p. 18.
- (13) Hubinont, R., op. cit. p. 19.
- (14) Deze luchtpost was een primeur op het Europese vasteland. De eerst opgerichte was deze van Allahabad (in het noorden van Indië), de tweede, die tussen Londen en Windsor, beide van 1911 (cfr. Hubinont, R., op. cit., p. 30).
- (15) Blijkbaar ontbrak een Nederlandse tekst.
- (16) Hubinont, R., op. cit., pp. 32-33.
- (17) Vanbergen, M. (Steels, M.), *Ghendtsche Tydinghen*, 1977, pp. 83-85.
- (18) Delbaere, E., op. cit., p. 3 (zie ook "Sint-Denijs-Westrem in beeld", p. 20, e.v.).
- (19) Naast Detroyat maakten ook de Gentenaar George Hanet en zijn landgenoot Armand Bollinne geslaagde vluchten, o.m. met toerismevliegtuigen terwijl er ook demonstraties werden gegeven door Voortman, Stas de Richelle en anderen, met zweefvliegtuigen.
- (20) Delbaere, E., *Cataloog Tentoonst. 1977*, p.4.  
Vanaf 1931 werd reeds de "Section Gantoise de Vol sans Moteur" (de S.G.V.S.M.), m.a.w. een afdeling voor zweefvliegen, opgericht.
- (21) Delbaere, E., *Sint-Denijs-Westrem in beeld*, p. 29 en p. 36.
- (22) Sinds geruime tijd bestaat er de "Aëroclub Cessna", naam afgeleid van de gebruikte sportvliegtuigen.

## BIBLIOGRAFIE

- Buvé, A., *De Aëroclub te Sint-Niklaas, Oostvl. Zanten*, 1942, pp. 215-216.
- Celis, G., *Het Gentsche Volksleven. Gebruiken en plechtigheden naar datum gerangschikt*, Gent, 1924.
- Claeys, P., *Pages d'histoire locale Gantoise*, Gand, 1894.
- De Keyser, P., *Bij de honderdste verjaring van de Gentse Feesten (1843-1943)*, Oostvl. Zanten, 1943, pp. 33-39.
- Delbaere, E., *Catal. Tentoonstell. "75 jaar geleden werd een der eerste vliegclubs opgericht te Gent : de Aéro-Club des Flandres"*, Gent, 1977.
- Delbaere, E., *Sint-Denijs-Westrem in beeld*, Gent, 1980.
- De Potter, F. & Broeckaert, J., *Geschiedenis van de gemeenten der Provincie Oost-Vlaanderen. Sint-Denijs-Westrem*, Gent, 1873-'95.
- Destanberg, D., *Gedenkboeken der Stad Gent onder het Huis van Oostenrijk. Gent onder Jozef II (1780-1792)*, Gent, 1910.
- Hubinont, R., *Les vols de Gand en 1913 et quelques autres joyaux de l'aérophilatélie belge*, Bruxelles, 1963.
- *Vliegmeeting 30 april 1933. Sint-Denijsplein. Officieel programma*, Gent, 1933.
- *Vliegmeeting Gent. Zondag 8 september 1946. Programma*, Gent, 1946.
- *Kranten : La Flandre Libérale : 1913.*  
*Gazet van Gent : 1838, 1843, 1856, 1900, 1901.*  
*Vooruit : 1908, 1910, 1913.*