

## WAAR LAG HET FARMAN-PLEIN TE GENT?

Mijn bevindingen hieromtrent, naar aanleiding van de vraag van een oud-piloot van Sint-Denijs-Westrem en het overleg dat wij hadden over de juiste ligging van het Farman-plein.

Inderdaad bleek de ligging niet zo evident, als op het eerste gezicht zou lijken, bij ontstentenis aan ieder plan uit dien tijd.

Opzoekingen bij de Stad Gent, het kadaster en het Stadsarchief leverden geen enkel spoor op van de benaming “Farman-plein”, dat aan deze vlakte na 1908 gegeven werd, noch van de juiste ligging en structuur ervan.

Krantenpublicaties uit 1908 (Gazette van Gent, Vooruit, ...) situeerden het naast de nieuwe haveninstellingen, omgeven door het Nieuw Dok (de Nieuwen Bassijn, thans Port Arthur) en het Omtrekkend Kanaal, rechts van de Meulestedesteeweg. Daar lag een uitgestrekt zandplein van verscheidene kilometer lengte en met een oppervlakte van 200 hectare, bereikbaar via vier bruggen.

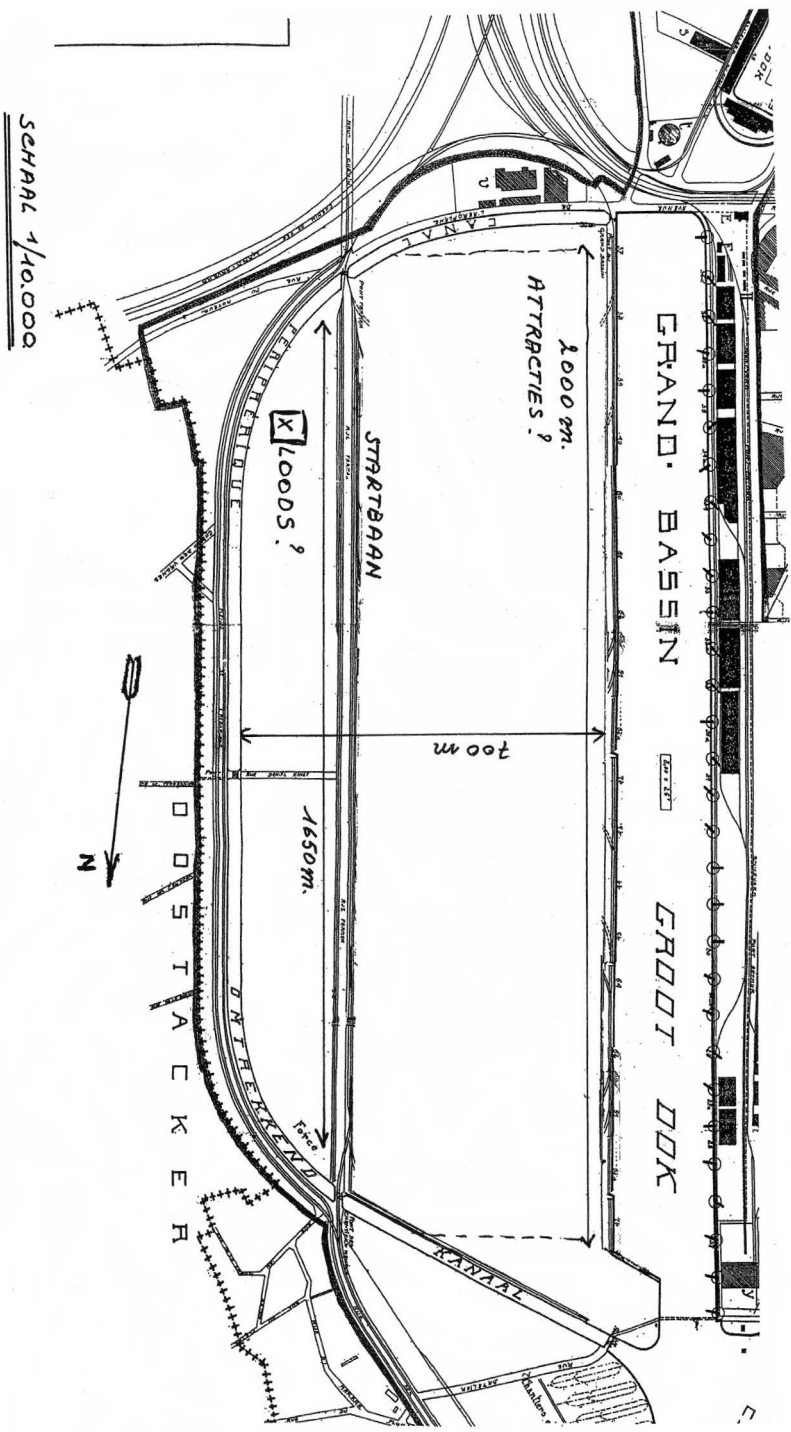
Op 19 mei 1908 werd gestart met “de grond effen te maken **aan de Nieuwe Haven**”. Omheen de toen nog braakliggende gronden werd een omheining aangebracht. Karrenvrachten zand werden aangevoerd om het terrein enigszins te nivelleren en de drassige bodem te draineren. Enkele hinderlijke petroleumlantaarns van de straatverlichting werden uitgegraven en plat neergelegd. Over de sloten, de rails van de spoorweg en de *holle weg die het veld doorkruisten legde de aannemer een vloer van losliggende planken die als startpiste diende*.

Geraadpleegde kaarten uit die periode waren misleidend, vermits hierop telkens de toekomstige Darsen (Dokken) als reeds bestaande getekend werden, inclusief het Noorddok. Zelfs een plan “Réseau des Tramways” van 1908 tekent dit Noorddok als bestaande. Dit werd inderdaad van 1908 tot 1913 gegraven, het uitgraven van de Middendarse zal beginnen in 1910 en de aanleg van de Zuiddarse zal eerst in 1927 aanvangen.

Nergens werd in de kranten van mei/juni 1908 melding gemaakt van het “Noorddok” of “Noorddarse” zodat het op het ogenblik van de proefnemingen niet bestond. Gezien de weinige betrouwbaarheid van de toenmalige “aëroplanen”, de gevoeligheid aan wind... valt het eveneens te betwijfelen, dat men deze proefnemingen in de onmiddellijke omgeving van zo’n groot dok zou uitvoeren, met alle risico’s van dien.

Op maandag 25 mei 1908 vermeldde de “Gazette van Gent” “*De heer Hulin, secretaris van de Aéro Club, vertrok heden morgen naar Brussel, om den*

FARRMAN. PLEIN 1908 GENT.



*heer minister van openbare werken te vragen de werken op het terrein – het wegvoeren der aarde per wagons – gedurende zekere uren van den dag en voor gansch de proeftijd te schorsen.* Dit bevestigt dat het Noorddok niet bestond, hoogstens dat men met de voorbereidende graafwerken gestart was. Verder bedroeg de totale oppervlakte van het plein zelf 140 ha, 2000 m lang op 700 m breed. Uittekenen van deze afmetingen op een gecorrigeerde kaart schaal 1/10.000 bevestigde de situering van het Farman-plein links en rechts van de huidige Farmanstraat, met uitsluiting van het bestaan van het Noorddok.

Evenmin situeert het zich op de plaats waar later het Sifferdok zou gegraven worden, zoals te vinden in sommige publicaties.

Een kaart van 1924 vermeldt een Douanekantoor (Plaine Farman), tussen de Farmanstraat en het latere Middendok, zodat dit een bijkomend bewijs levert voor mijn vaststelling.

De startbaan gebruikt voor de proefnemingen, bevond zich “op de bestaande holle weg, overdekt met een plankenvloer”. In 1908 bevonden zich twee van de vier bestaande bruggen, nl de “Pont Farman” en de “Pont des Chantiers Navals” aan de uiteinden van de huidige Farmanstraat, zodat deze holle weg tussen deze twee bruggen kan gesitueerd worden en deze overeenkomt met de toenmalige startpiste. De vermelde lengte ervan, nl. tussen de 1650 en de 1750 m, stemt op schaal uitgetekend eveneens overeen met de huidige Farmanstraat.

Ook op het verdwenen vliegplein van Sint-Denijs-Westrem werd de start- en landingspiste gebruikt voor de aanleg van een verbindingsweg, de A. Pégoudlaan.

De loods, waarin het toestel ondergebracht werd, werd getimmerd in een *hoek van het terrein* en bevond zich waarschijnlijk in de hoek tussen de Farmanstraat en het Omtrekkend Kanaal, de latere Singel.

Tevens zou een bijzondere dienst van de “elektrische tram” de bezoekers naar het terrein brengen “afstappen aan den spoorwegdoorgang” waar “allerlei aantrekkelijkheden, zoals draaimolens, wafelhuizen, restaurant, koffiehuis enz...” op hen wachtten.

Dit situeert de ingang en deze gemakkelikheden op het plein achter de “Pont du Grand Bassin” hetgeen ook commercieel verantwoord was.

Piet Dhanens