

Photographie d'Art A. & C. Blanckart, Hasselt.



Aérodrome de Kiewit - Hasselt.
Chevalier JULES DE LAMINNE sur appareil Henri Farman.
Moteur Gnôme ; Hélice Chauvière ; Magnéto Bosch.



DORPLEIN ZAG ZE VLIEGEN BOVEN BUDELS EERSTE VliegVELD

Wie dacht dat het, in 1970 aangelegde vliegveld Budel aan de Ir. Miel Davitsdijk het eerste is in Budel heeft het mis.

Enkele mensen op Schoot en Dorplein had ik er al ooit iets over horen zeggen, wat mij deed besluiten de zaak eens wat nader te onderzoeken. Toevalligerwijze kwam ik bij het naslaan van oude Lingots, het personeelsblad van en door medewerkers van wat toen nog was de K.Z.M., een bericht tegen van de heer Mous (overleden op 17 april 1973) over een vliegwedstrijd gehouden te Dorplein in 1911.

Hij had zijn informatie uit "Het Kanton Weert" waaruit hij vaak citeerde t.b.v. de Lingot.

Onderstaand zal ik nog eens wat uitvoeriger ingaan op genoemd gebeuren om u duidelijk te maken dat er op zondag 16 juli 1911 werkelijk iets groots te Dorplein heeft plaats gevonden.

De artikelen uit het Kanton Weert zijn letterlijk overgenomen, met slechts kleine aanpassingen t.b.v. de leesbaarheid en voorzien van noten, waarmee ik op het einde nog wat aanvullende informatie geef.

Inleiding

In 1914 stond de luchtvaart nog in de kinderschoenen. In onze streken had nog niemand ooit zo'n hemelbestormer gezien. Daarom eerst iets over de eerste ontwikkelingen in de vliegerij om te begrijpen hoe groots het evenement toentertijd moet zijn geweest.

De eerste "vliegeniers" waren de gebroeders Orville en Wilbur Wright die op 17-12-1903 zich als eerste mensen boven de aarde verheven in de Verenigde Staten.

In Europa was de Braziliaan Dumont de eerste en wel op 23-10-1906. Ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van het 40-jarig bestaan van de suikerfabriek 'Van Breda, Dolk en Van Voss' te Leur, schonk de mede-eigenaar S.C.J. Heerma van Voss zijn personeel en streekgenoten een "vliegshow", die de eerste was in Nederland.

Op 27 juni 1909 trokken massa's mensen naar de Klappenbergse Heide, onder Etten (nu gemeente Etten-Leur). Men moest ruim 4 uur wachten alvorens de Belg Graaf de Lambert de motor startte. Van te voren was een gewicht van 700 kg in een toren tot 8 meter opgehesen. Toen dit gewicht werd losgelaten, werd het lichte vliegtuig met draaiende motor aan een kabel over een houten rail naar voren geworpen en de lucht in geworpen.

De Lambert bleef 4 minuten in de lucht waarbij hij 4 kilometer aflegde.

De eerste Nederlander die boven zijn vaderland heeft gevlogen, was Jan Hilgers. Op 29 juli 1910 volbracht hij dit kunststukje boven de Edese heide in Gelderland.

Van 31 juli tot en met 4 augustus 1910 maakte de bekende Clement van Maasdijk 9 vluchten in Heerenveen, waarbij hij steeds het duurte-record verbeterde naar respectievelijk 5-7-12-15 en 27 minuten en steeds vloog op een hoogte van 150 à 200 meter. Dezelfde Clement van Maasdijk verongelukte op 27 augustus 1910 op het vliegterrein Warnsborn bij Arnhem.

Vliegwedstrijd te Dorplein

In een tijd dat iedereen sprak over monoplane en biplane (een- en tweedekker) en de kinderen zongen van de Belgische aviateur, de duivelse hemelskunstenaar Jan Olieslagers "de Antwerpse duivel":

"Als Olieslagers dood is
dan krijgen we misschien
de helft van zijne centen
en ook zijn vliegmachien."

organiseerde het bestuur van het vliegpark "Kiewit" een wedstrijd met vliegmachines van Hasselt (Kiewit) naar Budel-Dorplein en terug met verplichte daling en oponthoud op de terreinen van de Zinkfabriek op zondag 16 juli 1911, na vier uur des namiddags.

Tijdgenoten van Heerma de Voss, de H.H. Lucien- en Emile Dor en Francois Sepulchre (1), erkenden de waarde van de handenarbeid. Al hun handelingen droegen trouwens het stempel van de zorg voor de arbeiders, die "hun" arbeiders waren. Zij hebben ongetwijfeld spontaan de kans aangegrepen medewerkers en omwoners een verzetje te geven en vandaar verscheen er in het Kanton Weert de onderstaande advertentie:

DORPLEIN.

GROOTE

VliegWEDSTRIJD

Hasselt-Kiewit-Dorplein,

op ZONDAG, 16 JULI.

Aankomst der vliegers 5 1/2 uur 's namiddags.
TEVENS

GROOT CONCERT op het terrein.

Plaatsen in 't lommerrijk gereserveerd gedeelte Fl. 0.50 (1 frank.)
Buiten 't gereserveerd gedeelte staanplaatsen vrij.

Bij het terrein BERGPLAATS voor automobielen, rijtuigen en rijwielen.
HET BESTOOR.

en een begeleidend artikel:

"VliegWEDSTRIJD DORPLEIN.

Dorplein. Zondag 16 Juli zal dan alhier de grote vliegwedstrijd plaats hebben tussen Kiewit-Hasselt en Dorplein.

Voor die gelegenheid heeft het Bestuur der Zinkfabriek, zoals gewoonlijk, kosten noch moeite gespaard en een prachtig vliegveld (2) van 300 bij 150 meter aangelegd.

In de lommerrijke laan (3) langs 't vliegveld zijn een honderdtal grote banken geplaatst voor 't betalend publiek; het is daar heerlijk zitten in de lommer, geen klein voordeel bij de hitte der laatste dagen. Voor 't niet betalend publiek is er plaats te over op 't voetbalterrein (4) en op de hoogte achter 't nieuwe dorp (5) vlak aan 't vliegveld. Aan de Westkant, in de richting Loozen, wordt als voorzorgsmaatregel niemand toegelaten, daar de vliegeniers uit die richting komen en vertrekken.

Een grote afgesloten en bewaakte ruimte voor bergplaats van automobielen, rijtuigen en rijwielen bevindt zich aan den ingang van den weg naar 't vliegveld. Op 't vliegveld zelf een een buffet enz. De Harmonie "Les Echos de Dorplein" zal op 't terrein, vlak achter 't nieuwe dorp bij 't betalend publiek, concerten vanaf 5 uur, in afwachting der vliegeniers.

Alles is dus ingericht om 't de bezoekers zo aangenaam mogelijk te maken.

*

In verband met de vliegwedstrijd te Budel zullen op zondag 16 Juli 1911 onderstaande volgtreinen lopen:

Roermond vertrek	2.55 nam.
Haelen vertrek	3.06 nam.
Baexem-H vertrek	3.13 nam.
Kelpen vertrek	3.20 nam.
Weert vertrek	3.33 nam.
Budel aankomst	3.44 nam.
Budel vertrek	8.50 nam.
Weert aankomst	9.00 nam.
Kelpen aankomst	9.12 nam.
Baexem-H aankomst	9.19 nam.
Haelen aankomst	9.27 nam.
Buggenum aankomst	9.31 nam.
Roermond aankomst	9.39 nam.

Op bovenstaande treinen zijn alle plaatsbewijzen geldig als op de gewone treinen."

Elders werd o.a. nog vermeld:

"Gemelde Zinkfabriek organiseert vanaf 3 uur 's namiddags, een ge-
regelde tramdienst op haar aansluitingsspoor tussen het station Budel
en het vliegveld" (6)

Op de bewuste dag zag de hr. George Leplat, wonende te Hamont en
pensioneerd chef van de mengerij, de vliegwedstrijd vanaf de start-
plaats Kiewit (hij was toentertijd op studie te Hasselt).

De wedstrijd te Dorplein werd o.a. gezien door Woutje van Seggelen,
Louis Adaams en Sus van Moorsel.

Volgens sommigen van hen zou er in Dorplein een vuur aangestoken
zijn om de vliegeniers de landingsplaats aan te geven. Ook waren er
berichten dat het "vliegmachien" bij vergissing boven andere fabrieken
in de omgeving had gevlogen (Balen en Overpelt), voordat Dorplein
werd gevonden.

Hoe het vliegfeest er daadwerkelijk uitzag kunt U lezen uit het
prachtige ooggetuigeverslag van de speciale verslaggever van het "Kan-
ton Weert", wiens naam helaas niet meer te achterhalen is.

"Vliegwedstrijd-DORPLEIN

Vele duizenden zijn zondag met ons naar Dorplein gegaan, om te ge-
nieten van het enig, mooi en imposant schouwspel dat een vliegenier
biedt, als hij nu met een verbazende snelheid het luchtruim doorklieft
op zijn licht gebouwde vaartuig en straks bij ons nederdaalt of de lucht
ingaat als een grote, alles braverende vogel.

Onze reis naar het vliegterrein was allergezelligst. Aan het kleine
perron van het station Weert stonden meer dan 800 personen te
wachten op de gewone trein van 3u21 en de speciale van 3u33. Het
was er een gedrang zoals het oude gebouw, afkomstig van de "Grand
Central Belge" nog nimmer zag en in de korte dagen van haar verder
bestaan waarschijnlijk ook niet meer zal zien.

Allen kregen echter een plaats in een of andere trein en voort ging het
in de richting Budel, waar dat ongewoon - nimmergezien - aantal passa-
giers eveneens een buitengewone drukte bracht.

Intussen hadden wij vanuit de trein een vergezicht gehad op de
Kanaaldijk waar honderden en honderden fietsers en wandelaars, waar-
tussen auto's en rijtuigen zich voort bewogen in de richting Dorplein.
Het was goed gezien van de Directie van de Zinkfabriek haar tram van
Station Budel naar de Cantine niet te laten lopen. Want wie de opeen-
hoping van volk aldaar gezien had, dat uit alle richtingen samenge-
stroomd was, zal begrijpen dat vervoer van zovele duizenden, zonder
veel buitengewone maatregelen, niet mogelijk was of zeker niet zonder
ongelukken zou aflopen.

Wij ondernamen dus de reis te voet naar het vliegveld. En die reis, hoe
aangenaam misschien die onder gewone omstandigheden zijn moge,
viel velen verbazend tegen, vooral na de droogte van de laatste dagen.
De weg daarheen was stof en nog eens stof, opgejaagd door wandelaars

en voertuigen en voortgedreven door flinke windvlagen. En toen daar-
bij enkele regendruppels kwamen, slaakten allen de diepe zucht:
"Waren we maar thuis gebleven, want nu wordt er toch niet gevlogen!"
"Zeker niet!" zei de pessimist, maar de optimist antwoordde: "Och
het weer klaart op. Zie ginds de blauwe lucht!"

Alles schoof echter vooruit en zo bereikten we de eerste huizen van
Dorplein bijlangs een fraaie bomen-allée, tussen hoge luchtig-prettig-
uitziende woningen, het eigenlijke vliegterrein.

Dat vliegterrein overtrof onze stoutste verwachtingen. Voor ons lag
een vijftal hectaren groot, geniveleerd heideveld aan de noordzijde be-
grensd door een bomen-allée met zitplaatsen voor meer dan duizend
personen en bestemd voor introducés en betalende bezoekers. Het
was van het vliegveld gescheiden door een diepe greppel.

De oost- en westzijde van het terrein, behoorlijk met draad afgezon-
derd, was geheel gratis toegankelijk. De zuidzijde was open.

Als wij dit alles constateren, horen wij heel in de verte muziek. Het is
de harmonie "Les Echos de Dorplein" die met een flinke pas-redoublé
tot ons komt om de gasten welkom te heten en om gedurende de na-
middag ons te vergasten op de beste nummers van haar veel omvattend
répertoire.

Thans gaan we op inlichtingen uit en vernemen dat de winddruk 5
meter per seconde is. Dat is zeer veel.

Een weinig later brengt echter een telegram ons het bericht, dat zal ge-
vlogen worden en dat vliegeniers met name:

Ridder de la Mine

L'Escart

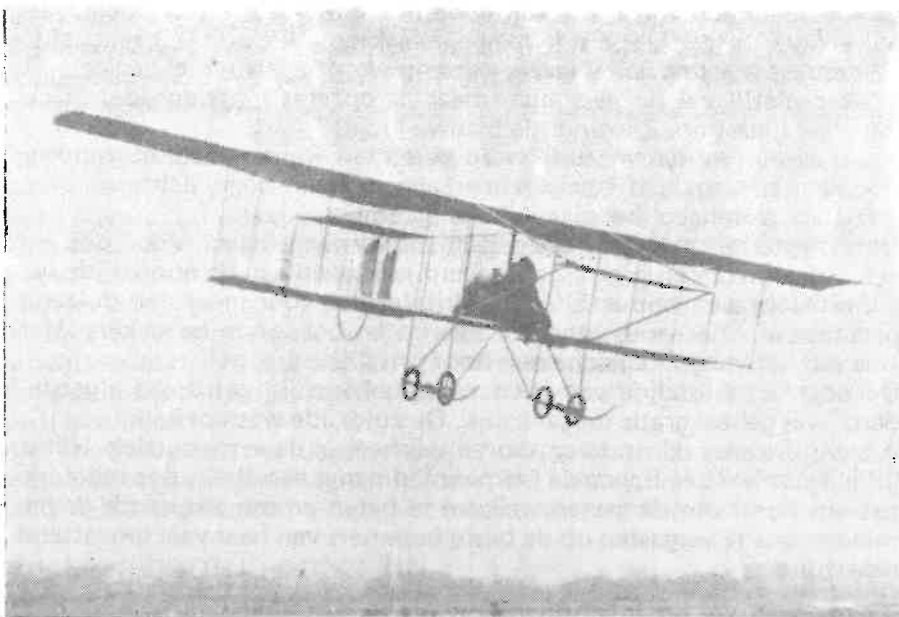
Verrept en

Hansiaux te Kiewit-Hasselt succesievelijk zullen vertrekken.

Vertrekuur 6 uur Belgische tijd.

Wij hadden dus tijd te over, om onze vele kennissen goeden dag te
zeggen; een blik te werpen over de vele duizenden toeschouwers, die
het vliegveld omzoomden; te constateren dat overal een perfecte orde
en regelmaat heersten en - niet te vergeten - om de heren Emile en
Lucien Dor een warm compliment te maken over de uitmuntende,
niets te wensen overlatende, regeling en het uiterst vriendelijk onthaal.
Inmiddels werd de spanning van het publiek van minuut tot minuut
groter, vooral toen een auto uit Hasselt arriveerde en monteurs en
andere belangstellende meebracht met de tijding, dat de vliegeniers
zouden vertrekken.

Aan humor ontbrak het intussen niet. Een mus in de verte werd tot
een eendekker, een kraai tot een tweedekker en een "kroene kraai"
tot een Zeppelin gepromoveerd. Tot eindelijk tegen 7u00 heel in de
verte, iets ongewoons ontdekt werd. Het publiek "vloog omhoog".
Alle verrekijkers, toneelkijkers, sterrenkijkers, bi- en monocles, of wat
dies meer zij, werden erop gericht, . . . een schot viel . . . zwarte
rookwolken uit de vuurbaak . . . en ja . . . het was een tweedekker . .
In rechte lijn stevende het naar ons, in de richtingen van het vliegveld
en de schoorsteen der fabriek, die achter ons lag. Hij werd al langer



De dubbeldekker Henry Farman III (foto Thijs Postma)

hoe groter; duidelijker werd het slaan van de schroef hoorbaar en onder onbeschrijfbaar enthousiasme vloog hij over onze hoofden; maakte een prachtige zuiver cymetrische zwenking noord-westwaarts en daalde, tegen de wind in, juist ter aangewezen plaatse op het vliegveld.

Dat alles geschiedde zo juist, zo perfect, zo zuiver en zo mooi als of het de gewoonste zaak ter wereld was. Het was in een woord: overbluffend!

Toen dan ook de vliegenier, de heer Ridder de la Mine, met zijn passagier de heer Luitenant Nelis uit hunne enge zitplaatsen stapten, bracht het publiek hun nogmaals een allerwarmste ovatie. Ze dankten met vriendelijke buigingen allerzijds. Dan dringt het publiek van alle zijde op om de keurige biplan H. Farman gaan te bewonderen, maar de vele commissarissen en de bereden en onbereden politie verhinderden zulks.

Dhr. de la Mine brengt intussen zijn machine voor en geeft daarvan op de meest vriendelijke wijze de gevraagde inlichtingen. Hij, zowel als zijn passagier, is een alleraangenaamst prettig causeur en vertelt gaarne en gezellig van zijn vele interessante luchtreizen.

Nog staan wij met hem te praten en wordt hij van alle zijden gecompimenteerd en gefotografeerd, als een telegram ons de tijding brengt, dat ook de heren l'Escart en Hansiaux met een tweedekker zijn opgestegen. Doch weinig daarna bereikt ons het treurige bericht dat een onweder hen op hun uitgangspunt heeft teruggedreven.

Alstoen is nog met de heer Jan Olieslagers, die te Kiewit was, telefonisch onderhandeld om per eendekker naar Dorplein te vliegen, doch - hoe gaarne ook - dhr. Olieslagers moest maandagmorgen om vier uur uit de veren voor een andere vlucht en wilde zich heden niet vermoeien.

Zo bleef dus deze vliegdemostratie bepaald tot één tweedekker. Dhr. de la Mine liet alsdan zijn toestel door zijn monteur onderzoeken, vulde zijn benzinevoorraad aan en zou, alvorens naar Hasselt te vertrekken, een rondvlucht over het terrein maken.

En zó geschiedde het. Prachtig en stijlvol steeg hij op, weder tegen de wind in, maakte een sierlijke ovale vlucht over onze hoofden en verdween daarna hoog in de lucht zuidwaarts, hartelijk luide maar ook sympathiek toegejuicht door de overgrote menigte.

Het was toen al tegen 8u00 en de avond begon te dalen. Onze treinen vertrokken te 8u30 en 8u50.

Dankbaar voor het genotene, verlieten wij Dorplein en kwamen tijdig aan het station Budel, waar natuurlijk weer een overstelpende drukte heerste. Maar, zoals het spreekwoord zegt: "Er gaan veel makke schapen in een schaapstal", wij allen kregen onze plaatsen in de trein en arriveerden te Weert, alles nog eens naverteld en prettig gestemd.

Zo aan het slot van ons reisverhaal en een allerprettigst uitstapje, willen wij niet nalaten onze gastheren, de HH. Emile en Lucien Dor, hartelijk te danken voor hetgeen zij en voor Dorplein en voor de omgeving gedaan hebben. Wij weten, dat de luttelentrée van één franc de kosten voor geen derde dekken kon, maar beseffen ook, dat de heren Directeuren van de zeer bloeiende Zinkfabriek te Dorplein een genot is, genot te verschaffen. Maar daarvoor zij hun hier openlijk dank gebracht.

En nu wij toch over Dorplein aan het schrijven zijn en over de heren die de bekwame regeerders zijn, dan willen wij nog even een terugblik werpen.

Er waren er velen die j.l. zondag zeiden: "Wat kunnen de toestanden toch in een korte tijd veranderen! Waar vroeger een eenzame woeste heide lag, staat thans een wereldfabriek en is er een stadje verrezen met comfortabele huizen." Ja zo is het.

Een reuzenfabriek ligt daar, waar duizenden gulden aan werkloon wordt betaald. Een stadje verrijst daar met beste woningen.

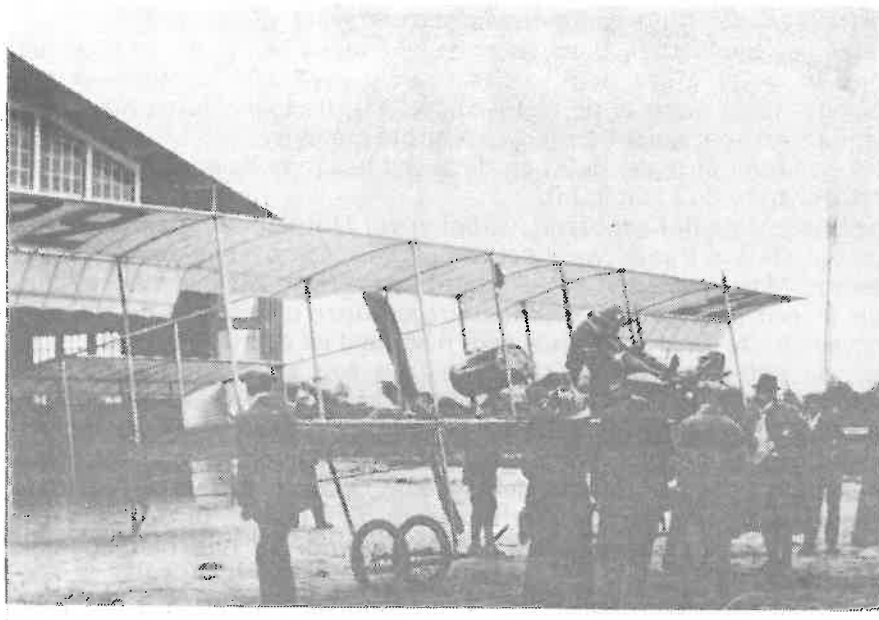
Verder ziet men er hier een weide met puike koeien, ginds groententplantages en nog verder flink opschietend struikgewas. langs allee's met best wassende bomen!

Wie denkt er nog aan, dat het dààr eenmaal een onafzienbare doodse heide was, waar niemand woonde, waar niemand kwam, waar niets was en onvruchtbaar daar lag? En thans!

De heren Dor, die wij straks humane regeerders noemden, zij hebben dat gedaan. Zij hebben de bevolking dezer streek, kilometers in de omtrek een grote weldaad bewezen en paren beiden, aan een grote geest, een hoogst edel hart!

Mogen zij beiden nog vele jaren onze medeburgers zijn!

Ter completering van ons verslag, delen wij nog mede, dat dhr. de la Mine op een tweedekker "H. Farman" vloog, met een Gnome motor met 7 cilindrs en een capaciteit van 50 P.K. De afstand van Kiewit naar Dorplein bedraagt 27 km, die door hem werden afgelegd in 28 minuten en 4 seconden. De terugreis in 26 minuten. Hij won met zijn vlucht frs. 2000,00.



*

Dhr. Jan Olieslagers, waarvan hierboven sprake is, heeft Maandag, op zijn eendekker "Bleriot" het record van Verrept verbeterd, van het langst in de lucht te blijven. Hij vloog n.l., zonder dalen 7,5 uur en legde een afstand af van 625 km. daarmede heeft hij 20.000,- francs verdiend, tenzij voor 1 augustus, een vlieger die tijden en de afstand verbetert.

*

Nog vernemen wij het zeer belangrijk nieuws, dat er sprake van is, binnenkort een vlucht te organiseren van Lujk-Ans naar Dorplein met verplichte daling te Keiwit. (7)

Het vliegerterrein te Dorplein is officieel opgenomen in de kaart der vliegeniers als landings- en opstijgplaats. (7)

Weert, 22 juli 1911."

Een week later verscheen er nog het volgende berichtje in "Het Kantont Weert":

"Van de Heer Ridder De La Mine, die Zondag, 16 juli, te Dorplein de prachtige vlucht maakte, hetgeen door ons in een vorig nummer breedvoerig omschreven werd, ontvingen wij een waarderend schrijven over dat relaas.

Verder deelt de vliegenier ons mede, dat zijn tweedekker H. Farman, een wedstrijd-machine is, en dezelfde, waarmee de vliegenier Loredau het hoogte-record (3280 m) en het afstands-record voor een gehele dag (700 km.) verbeterde.

Nog schrijft ons de Heer De La Mine, dat Zondag zal gevlogen worden van Kiewit naar Lommel over Baelen en dat, indien het niet te laat wordt, hij zich voorstelt bij zijn terugreis, te Dorplein even te dalen." (7)

Zo hebt U dus kunnen lezen hoe duizenden en duizenden mensen uit de omgeving voor het eerst getuige waren van de "vogelmens", een onvergelykbaar evenement in die dagen.

Noten:

1. De eerste directeurs van de Zinkfabriek.



Het huis A. Stevenslaan 36 in de korenvelden, 1938

2. Op de erven en woningen van A. Stevenslaan 36 en 37.
 - a. Het huis A. Stevenslaan 36 is gebouwd in 1938 door de Zinkfabriek voor directeur Frans Dor. Het werd ontworpen door de zuster van Frans Dor. Het werd gebouwd waar eerst de korenvelden lagen van de boerderij van de Zinkfabriek en is daar naar genoemd "Het Korenveld".



Korenmaaien gezien vanuit het "Korenveld"

In de tuin aan de Peel herinneren 3 canadassen en 1 wilg nog aan de moord op de 4 verzetsstrijders op 5-9-1944.

Frans Dor heeft later het huis gekocht en sinds 2 jaar is het in bezit van de heer Idzerda.

- b. Het huis A. Stevenslaan 37 is ook gebouwd door de Zinkfabriek als directeurswoning. Het is een ontwerp van architect H. de Koning uit Brussel en gebouwd in 1925-1926 met een Franse tuin erbij. Vanaf 1927 kwam Andre Dor, de latere directeur hier wonen en na diens afscheid directeur H. Delhaise. Nadien heeft het een tijdje leeg gestaan, waarna de heer Koch er tijdelijk in gewoond heeft. In 1976 heeft de Zinkfabriek het huis verkocht aan de heer Van Zijl, die er nu nog woont.
3. Dit was een oude "heerbaan", een doorgaande weg van Weert naar Lozen. later de Lozenstraat genoemd. Het was wat nu is de A. Stevenslaan. Vroeger was het een echte laan met canadassen, die in de oorlog gerooid zijn door de houtzagerij Vilrox te Weert.

4. Dit was het eerste voetbalveld van de Dorpleinse voetbalclub "Hercules". In de 20er en 30er jaren deed het ook dienst als kermisterrein. Sinds de oprichting ligt hier nu het schutterveld met schietboom en clubgebouw van de Dorpleinse schutterij "St. Jozef".
5. Met de hoogte werd bedoeld een later afgegraven "zandbult", gelegen op en nabij de kruising St. Josephstraat - A. Stevenslaan. Het nieuwe dorp was wat nu is de St. Josephstraat, Liedekerkestraat en Sepulchrestraat, ook wel de "nij Hei" (nieuwe Hei) genaamd. Het oude dorp oftewel "ouw Hei" (oude Hei) was het gedeelte dat dichterbij de Zinkfabrieken lag. De Rector v. Nestestraat was er toentertijd nog niet. Toen deze huizen gebouwd werden noemde men ze "de nij huuskus" (de nieuwe huisjes).
6. Zoals een week later in het verslag te lezen valt, heeft, vanwege de enorme drukte, de tram niet gelopen.
7. De genoemde vlucht heeft Dorplein niet aangedaan. Nadien is ook nooit meer gebruik gemaakt van het vliegeterrein, ook al omdat kort nadien het terrein in gebruik werd genomen als landbouwgrond voor de boerderij van de Zinkfabriek.

Bronnen:

1. Het Kanton Weert, 1911.
2. Kranteknipsels verzameld door de heer Mous.
3. "Vijftig jaar Nederlandse luchtvaart" uitgegeven door de heemkundekring "Jan uten Houde" te Etten-Leur in 1959.
4. Geschiedenis van het vliegveld "Zonhoven".
5. Diverse mondelinge informanten.

H. Jaspers

Bron:

Harrie Jaspers "Dorplein zag ze vliegen Budels Grote viegerwedstrijd 1911"
in: **Aa-kroniek** (uitgave van Heemkundekring 'De Baronie van Cranendonck')
6e jaargang 1987 nr 3 blz 138 - 148