

Het begin van vliegveld Kiewit

Het verhaal van het vliegveld Kiewit begint in 1909-1910, in een periode dat Limburg een enorme bloei kende. André Dumont ontdekte steenkool in de Genkse ondergrond en dankzij de industriële activiteiten die daaruit volgden stond Limburg eindelijk op de kaart van België. Het is dan ook niet verwonderlijk dat ergens einde 1909 een zekere Alfred Lanser¹ uit Pont-à-Celes bij Charleroi, in zijn zoektocht naar een oefenveld voor vliegeniers, in die “nieuwe” provincie, in Kiewit bij kasteelheer Emile Vroonen terecht kwam. Vroonen huurde het stuk heidegrond dat later vliegveld Kiewit zal worden. De grond was en is nog altijd eigendom van de gemeente Zonhoven, maar lag en ligt nog altijd op het grondgebied van de stad Hasselt. Vroonen en Lanser tekenden een huurovereenkomst en Lanser liet er meteen een loods bouwen. In februari 1910 kwam zijn vliegtuig in Kiewit aan.

Het terrein, halfweg tussen Hasselt en Zonhoven, bleek uitermate geschikt als oefenveld voor de vliegerij. Het had jaren dienst gedaan als oefenterrein voor renpaarden. Daardoor was de ondergrond stevig aangestampt en konden de vliegtuigen er zonder veel gevaar opstijgen en landen, zelfs bij regenweer. Het gebied was ook zeer uitgestrekt, zo’n 8 km lang en ongeveer 3 km breed. Nergens stonden bomen of andere hindernissen in de weg. Er stond een vrij regelmatige wind zonder hinderlijke windstoten. Zelfs de Franse luchtvaartpionier Henri Farman, op bezoek op 12 mei 1910, was aangenaam verrast door de uitgestrektheid van het gebied. De kranten hadden het over “*Le plus beaux champ d’entraînement qui existe*”.



Vliegveld, halfweg tussen Hasselt en Zonhoven.

Het vliegveld krijgt vorm

Omdat Lanser voor zijn plan best wat hulp kon gebruiken nodigde hij de bestuursleden van de Aéro Club Liège-Spa uit. Samen stelden ze een intern reglement op. De lidgelden gingen ondermeer naar de uitbouw van het vliegveld met een restaurant en gezellig terras, een parkeergarage, telefoonlijnen, een toren, wind- en hoogtemeters, een omheining, tribunes, banken voor het publiek, enz. Naast het terrein werden voetbalvelden aangelegd, er werden wedstrijden met vliegers (windvogels) georganiseerd en de plaatselijke harmonie zorgde geregeld voor de muzikale noot. In ruil voor al die inspanningen mochten de clubleden van de Aéro-Club Liège-Spa het terrein in Kiewit gebruiken “*voor het geval het project in Waremme zou mislukken*”. Voor de leden werden er trouwens vanaf zondag 29 mei 1910 tot 1 november van dat jaar op donderdag en zondag geregeld vliegwedstrijden georganiseerd door de sportcommissie van de Aéro-Club. Als clublokaal voor de vergaderingen wordt het Hôtel du Verre à Vin in de Hasseltse Kapelstraat gekozen.

Vrouw in de lucht



Een rij loodsen, wit en groen geverfd, de kleuren van de stad Hasselt.

De belangstelling voor Kiewit groeide gestaag. In 1910 stonden er al een twintigtal loodsen voor de vliegtuigen van ondermeer Alfred Lanser, Jules de Laminne, Léon de Brouckère en Hélène Dutrieux². Want hoewel de vliegerij in de beginjaren vooral een “mannenzaak” was lieten de dames zich zeker niet onbetuigd. Dutrieux was een erg sportieve dame. Al op 16-jarige leeftijd reed ze samen met haar broer Eugène wielervedstrijden voor tandems. Ze vestigde bovendien als eerste vrouw een werelduurrecord. Ze was ook de eerste Belgische vrouw met een vliegbrevet, en de tweede in Europa na de Franse barones de La Roche.



Hélène Dutrieux, de eerste Belgische vrouw met een vliegbrevet.

Grote publieke belangstelling

De activiteiten op Kiewit lokten heel wat volk naar Hasselt. Met duizenden zakten ze wekelijks af naar de Limburgse hoofdstad. Iedereen wilde de vliegtuigen zien. Sommigen gingen zelfs plat op hun buik in het gras liggen om te zien of dat tuig werkelijk van de grond zou komen. In de stad werden op drie plaatsen vlaggen uitgehangen die naargelang de kleur aangaven of er al-dan-niet gevlogen werd. Rood = men vliegt, wit = het is twijfelachtig, zwart = men vliegt niet.

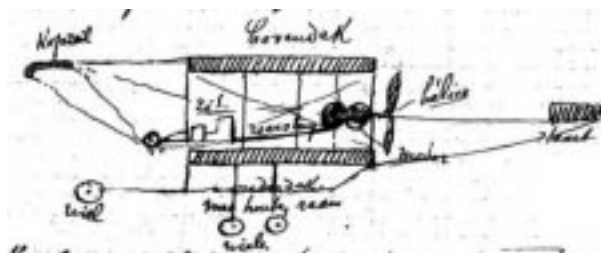
Domien Lenaerts, een leraar die in de buurt van het nieuwe vliegveld woonde schreef vol bewondering aan zijn zoon:

Beste Zoon,

Ik ben terug in dienst getreden met ietwat meer gezondheid, maar toch is de hersenvermoeiing niet voorgoed verdwenen, dit voel ik maar al te wel. 'k Zal stilletjes aan weer vooruitwerken om de groote vacantie te krijgen en dan weer voor eenige weken verademing in de heide te zoeken. Mama is op hare beurt voor eenige dagen naar Sterrebeek getrokken met Augustine en Celine en zijn wij, Michel en ik, huisbazen. Gisteren kookten we een ketel rijstepap voor acht dagen: Michel vond ze lekkerder dan de gewone.

Ook gisteren voor de eerste maal zien vliegen. Heer de Laminne deed 4 uitstapjes waarvan twee met passagiers. Onmogelijk de indruk weergeven die zulke tochtjes op u maken, het vertrek is bliksemsnel: de motor ratelt, de roerpen slaat zwaar en vlug rond, en de reuzenvogel, eerst op caoutchoucwieltjes voortlopend verheft zich op twintig à 30 meter statig in de hoogte.

Draaien en keren en zwenken, gaat met het grootste gemak: de Laminne deed 4 uren gaans af op 22 minuten juist. Het neerdalen gebeurde zoo zacht en zoo natuurlijk dat men zou gezegd hebben een vogel die zich behoedzaam op zijn beide pootjes neerzet. Heel 't uitzicht is dat der vogels: Kop: een rechthoekige lap beweegbaar zeil met stalen touwen en aluminiumbindsel aan een tweedekker verbonden die het lijf verbeeldt en ongeveer 10 m lengte op een paar meter breedte heeft. Op 't onderste dek staat de moteur: stelsel "Gnome" met benzine gevuld, die roerpen en roerstang beheerscht en beweegt. Een lange staart voltooit het tuig uit licht en sterk hout gemaakt. Onderstaande tekening geeft er u een gedacht van:



Veel begeestering. Moeder de Laminne die voor de eerste maal het vertrek haars zoons bijwoont weent: eerst van angst, dan van vreugde. De zoon is echter doodkalm en bewust van zijn wetenschap. De bereikte hoogte was gering: 20 à 30 m.

Strijdvlucht en prijsvlucht tusschen 6 machines in de eerste dagen van juni: als 't volk van Linckhout eens een kijkje wil nemen kan het mij verwittigen: ik zal dan den dag doen kennen.

...

Een paar malsche van allen

Dom³

Die grote volkstoeletoep verliet niet altijd zonder slag of stoot. In de kranten werd er bijna dagelijks geklaagd over de trage spoorverbinding Luik – Hasselt. Voor een traject van ongeveer 50 km was méér dan anderhalf tot twee uur nodig. De snelheid van de trein varieerde tussen 20 en 30 km per uur.

“Een schande”, schreven de kranten “zeker nu in Limburg de steenkoolnijverheid in volle ontwikkeling is en er één, misschien zelfs twee vliegvelden worden aangelegd.” De kranten hadden het over Kiewit en waarschijnlijk ook over Genk.

Veel clubleden kwamen vanuit het Luikse met de auto naar Kiewit. De snelweg tussen Luik en Hasselt lag er uiteraard nog niet dus ging het van Luik over Tongeren naar Hasselt, *“de slechtste weg van het land”*, volgens de kranten. En het geklaag hielp want de weg werd heraangelegd.

Niet alleen vliegeniers en publiek vonden de weg naar Kiewit, ook de industrie toonde belangstelling. De maatschappij Aviator kocht er een stuk grond van veertig are en zou er, onder leiding van graaf Quercy, een atelier voor vliegtuigbouw starten. En abt Delvoie startte er met steun van het provinciebestuur een school voor werktuigkundigen in de luchtvaartindustrie.

Alfred Lanser was niet alleen de initiatiefnemer voor de aanleg van het vliegveld, hij zorgde ook geregeld voor spektakel. Zo vloog hij in de zomer van 1910 van Hasselt naar Brussel. Hij was de eerste die zich met een vliegmaschine boven de hoofdstad waagde. Dat gebeurde ter gelegenheid van de expo in Brussel, waar hij trouwens ook landde. Lanser had pas tien dagen eerder zijn vliegbrevet gehaald! Een maand later tekende Lanser voor de eerste luchtreis met passagier toen hij zijn mecanicien Camille Dorjo meenam van Hasselt naar Brussel. Tijdens een latere vlucht nam hij zelfs zijn drie zussen als passagiers mee.

Lanser zou ook zijn sporen verdienen als uitvinder. Hij bedacht ondermeer een zelfdichtende en gepantserde brandstoftank waardoor de reservoirs waterdicht en beschermd tegen kogelinslag waren. Die uitvinding redde het leven van heel wat piloten in WO I, maar vond weinig weerklank bij de Belgische militaire overheid. Daarom ging hij aankloppen in Duitsland en Nederland. Hij kreeg meteen alle technische en financiële steun van de Nederlandse vliegenier en industrieel Anthony Fokker, stichter van één van de belangrijkste firma's in de luchtvaartsector in Duitsland.

Ridder Jules de Laminne⁴ vliegt boven Hasselt

Naast Alfred Lanser was ridder Jules de Laminne uit Luik zonder twijfel de belangrijkste animator op het vliegveld Kiewit. De Laminne genoot zijn vliegopleiding bij Henri Farman in Mourmelon, Frankrijk. Hij slaagde met glans in zijn proeven en kreeg het brevet nummer 9. Op 15 mei vloog hij als eerste boven de heide van Kiewit.

De Laminne vloog elke vrijdag, zaterdag en zondag als het weer het toeliet en nam dan geregeld passagiers mee, tegen een kleine vergoeding.



Ridder Jules de Laminne aan boord van zijn Farmantoelel.

Op 6 juni maakte de Laminne zijn eerste langere "luchtreis" van Kiewit naar het militaire kamp van Beverlo. 30 km heen en 30 km terug. Hij gebruikte daarbij de kerktorens als oriëntatiepunten. Naar schatting vierduizend soldaten en officieren van het 8^e linieregiment stonden hem op te wachten. De terugvlucht, met Alfred Lanser als passagier, verliep minder aangenaam door een onweer en stevige wind. Door de invallende duisternis kon hij enkel de koolmijn van Zwartberg als oriëntatiepunt gebruiken. De Laminne bewees die dag wel dat vliegen onder slechte weersomstandigheden mogelijk was.

Op 18 juni verkende de Laminne het luchtruim boven Hasselt. De mensen in de stad wisten niet wat ze zagen. Spottend werd verteld dat iedereen alles liet vallen en de straat op liep om dat spektakel te zien, het leven stond even stil.



Jules de Laminne vliegt boven Hasselt.

Militaire belangstelling

Op 7 juli maakte de Laminne zijn honderdste vlucht. Generaal Hellebaut, de minister van oorlog, was zijn passagier. Na de vlucht was de generaal overtuigd van het nut dat een vliegtuig kan hebben tijdens de oorlog. Hij vroeg de Laminne om de eerste officierenvliegeniers op te leiden. Bovendien vond hij Kiewit de ideale locatie voor een militaire vliegschool, vooral met het Kamp van Beverlo in de buurt. Twee cavalerieofficieren, luitenant Emmanuel Bronne van het 2^e lancers en luitenant Robert Dhanis van de 1^e gidsen, meldden zich spontaan, zonder een officieel bevelschrift. Jules de Laminne, gecharmeerd door hun initiatief, startte meteen met hun opleiding. Na een vijftiental vluchten mochten ze alleen de lucht in. Dat ging prima, ze waren klaar om de proeven voor hun brevet af te leggen.

Jules de Laminne bracht onmiddellijk het ministerie op de hoogte van de prestaties van zijn twee leerlingen. Hij verwachtte dat de minister hen nu vrij snel en uit erkentelijkheid voor hun inspanningen, officieel zou aanduiden als kandidaat officiervliegenier. Maar dat was tegen de geldende regels in! De luchtmacht zou een onderdeel worden van de genietroepen, net zoals de balloneenheden van Antwerpen en Luik. De kandidaten officiervliegenier moesten dus uit de genie komen. Het werden de Lt. George Nélis⁵ en o-Lt. Pierre Lebon. Ze waren snel van aanpakken en hun opleiding verliep dan ook zonder problemen. De Belgische luchtmacht was geboren⁶... in Kiewit!



George Nélis in een militair toestel in Kiewit.

De zakenman in Jules de Laminne, op dat ogenblik de exclusieve vertegenwoordiger voor België van het merk Farman, had dat goed bekeken. Hij vroeg geen vergoeding om de piloten op te leiden maar kon dankzij zijn contacten binnen het Ministerie van Oorlog begin december 1910 een eerste Farmantoeistel aan het leger verkopen, een type militair met de toepasselijke naam "Armée Belge".

Een vliegende tsaar, een wereldprimeur!

In de vroege ochtend van 15 juli 1910 stonden Kiewit en omstreken in rep en roer. Niemand minder dan de tsaar van Bulgarije, Ferdinand von Saksen Coburg, wilde weten wat er op het vliegveld te beleven viel. De 49-jarige monarch had één dag eerder een bezoek gebracht aan de fabrieken van Cockerill. Ferdinand was met zijn lichaamsomvang op zijn zachtst gezegd een excentriek iemand, met een belangstelling voor diverse takken van de wetenschap. Zoals het een man van zijn stand betaamde, beschikte hij over een luxueuze trein waarmee hij in het gezelschap van zijn zonen Boris en Kyril door Europa reisde. Kort voordien had hij onze koning en zijn verre neef Albert I in Parijs op een receptie ontmoet. Albert had hem honderduit verteld over de vliegeniers die er op het Limburgse Kiewit huisden, en dat eens meevliegen daar lang niet moeilijk leek. De tsaar en zijn gevolg hadden de nacht doorgebracht in het station van Hasselt, in hun privé trein. Toen rond 1 uur 's nachts een hevige brand uitbrak in de "peperkoek bakkerij Uiterbrouckx in de Statiestraat" moest de trein van de tsaar nog snel verplaats worden.



Klaar voor de vlucht! Tsaar Ferdinand en zijn gevolg.

In Kiewit was het ondertussen alle hens aan dek. Hals over kop poogde men op het vliegveld het bezoek met de nodige honneurs te omkaderen, aldus Jules de Laminne :

De "Bulgaarse" vlag wapperde fier boven de loodsen. Of toch niet helemaal, want omdat ik verkeerd was ingelicht over de volgorde van de kleuren op de Bulgaarse vlag, waren de vlaggen die ik 's nachts had laten maken niet conform de voorschriften. Helaas! Toen tsaar Ferdinand en de prinsen hun blik richtten op de wapperende vlaggen stelden ze vast dat het wel de juiste kleuren waren maar in een verkeerde volgorde. In werkelijkheid hing de Roemeense vlag in Kiewit!

Omdat de koning weerhouden was op een receptie stuurde hij zijn privésecretaris, Jules Ingenbleek⁷ met de tsaar mee. Die kende de omgeving goed, want deze ijverige topfunctionaris was afkomstig uit Bree en had in Hasselt gestudeerd. Zodoende kreeg het hele gebeuren een haast informeel karakter. De charmante Jules de Laminne wist de tsaar snel in te pakken met zijn kennis over het

vliegen. De Bulgaar was met zijn 100 kilo niet meteen een slank iemand, maar wenste toch de sensatie van het vliegen met de Laminne te beleven. Maar aangezien het risico op een ongeval niet helemaal niet uit te sluiten was, en men de belangen van Bulgarije niet in het gedrang wilde brengen, werd een pikorde opgesteld. Eerst zou de jonge prins Kyril starten. Daarna was het de beurt aan kroonprins Boris. En intussen stond het besluit van de tsaar al vast, aldus Jules de Laminne :

Na overleg met de mensen uit zijn gevolg onderhield de tsaar zich even met de heer Ingenbleek... en nadat ik geland was met prins Boris werd me gezegd dat de tsaar op zijn beurt zou plaatsnemen in mijn toestel.

Behalve het opstijgen, dat nogal moeizaam verliep tengevolge de "gewichtigheid" van de tsaar, was het een aangename vlucht. Het ging zelfs zo goed dat na de eerste ronde – terwijl de mensen uit het gevolg van de tsaar teken deden om te landen – mijn passagier vroeg om nog wat door te vliegen! Een staatshoofd spreek je niet tegen, dus maakten we nog een tweede ronde. De hele vlucht duurde amper zeven minuten.

Ik had nooit eerder op het einde van een vlucht zo'n enthousiaste reactie gekregen als van de tsaar. Hij was in de wolken en beschreef nauwgezet alle emoties die hij had ervaren. Terwijl we zij aan zij terugwandelden en hij zijn erkentelijkheid jegens mij meermaals uitdrukte, bukte hij zich plots om een plantje te plukken. Hij bestudeerde het even en zei meteen "Drosera rotundiflora". Drosera is één van die eigenaardige plantjes waarvan de bloem insecten eet. In Kiewit komen ze veel voor, op andere plaatsen zijn ze eerder zeldzaam. Daarna vervolgde hij ons gesprek over wetenschappen. Ik besepte dat naast mij een zeer belezen man liep.

Inderdaad, tsaar Ferdinand was in zijn vrije tijd een verwoed botanicus.

's Middags kregen de hoge gasten een banket aangeboden door de Hasseltse burgemeester Portmans. De tsaar vertelde er uitgebreid, en in perfect Frans, over zijn relaties in de Europese politiek en liet meermaals zijn enthousiasme over zijn eerste vlucht blijken. Die vlucht boven Kiewit was een wereldprimeur, die zelfs de buitenlandse pers haalde. Voor het eerst in de luchtvaartgeschiedenis had een gekroond hoofd een vlucht gemaakt in een vliegtuig. De Hasseltse fotografen Auguste en Célestin Blanckart maakten een fotoreportage van het hele gebeuren. Een zestal foto's worden bewaard in het archief van Het Stadsbus in Hasselt, in het Archief van het Koninklijk Paleis in Brussel is een album met 28 foto's terug te vinden.

Twee jaar nadien sleurde Ferdinand zijn land in de Balkanoorlogen en toen ook de Eerste Wereldoorlog voor hem funest afliep – Ferdinand had de kant van het Duitse Keizerrijk gekozen – moest hij in 1918 aftreden en zich in ballingschap terugtrekken in Duitsland. Zijn zoon Boris stierf onder duistere omstandigheden na een bezoek aan Hitler in 1943. Kyril, de eerste prins die de Laminne meenam, stierf in 1945 voor het vuurpeloton na de machtsovername van de Communisten. De Tsaar zelf stierf drie jaar later als een gebroken man. In de geschiedenis staat hij wel geboekstaafd als het eerste staatshoofd dat met een vliegtuig vloog.



Tsaar Ferdinand neemt plaats in het Farmantoeistel van Jules de Laminne.



Napraten in het restaurant.



De tsaar bedankt de Hasselaren voor het gul onthaal.

Een paar weken later was er nog hoog bezoek in Kiewit. Prins Carol van Roemenië kwam zelfs twee keer op bezoek. Maar de 16-jarige kroonprins kreeg van zijn vader geen toestemming om mee te vliegen. De soeverein vond het risico voor zijn troonopvolger te groot.

De bezoeken van de tsaar van Bulgarije en van de prins van Roemenië, de vluchten boven de stad, het succes van het vliegveld en de nieuwe vliedsport waren hét onderwerp bij uitstek voor de jaarlijkse revue van Jules Klock die ter gelegenheid van de kermis in Hasselt werd opgevoerd. Zijn revue uit 1910 kreeg de toepasselijke titel "Doa heij-je ze!" De liedjesteksten waren in het Frans, zoals dat in die tijd bij de echte "Hasselier" paste.

Chanson du Tsar Ferdinand
(Air National Bulgare)

En Bulgarie
J'ai, pour qu'on rie,
Communiqué
Ce que j'ai remarqué
Lorsque, passant en Belgique,
Je vis un jour
Hasselt, dans le Limbourg,
Plus loin que je vous explique
Ce que pour moi
Firent les Hasseltois :

Par gentillesse,
A mon adresse
On fit le soir
Une expec' d' encensoir
Qu'on nourrit au pain d' épice,
De cette odeur

Je n'aim' pas la fâdeur ...,
 « C'est le feu d'artifice
 de St Germain »
 Dit on le lendemain

En plein' Campinne
 M'sieur de la Mine
 De grand matin
 Nous fit voir son machin,
 On fit des vols magnifiques :
 Le Tsar d' ici
 Etait là bas aussi ;
 Il soignait le pique-nique
 Et trimballait
 La truite en le poulet

Près de l' eglise
 J' eus des cerises
 A emporter,
 Mais cependant In zo'n revieve werd traditiegetrouw je regrette
 D' être parti
 Sans beurre, Sacristi !
 Je fis en revanche emplette
 Pour y écrier
 Des photos des martyres

Lachez Tout!

Quand Monsieur Lanser s'envolant de la plaine,
 S'écrie – lâchez tout ! -, curieux phénomène,
 L'ordrene compt'pas pour ses aid's seulement,
 On voit tout Hasselt le suivre également.

Pour courir en rue voir l'aéroplane,
 On laisse aussitôt toute besogne en panne :
 L'commis lâche sa plume au milieu d'un mot
 Et la cuisinière lâche ses fourneaux.

Le cocher, du mêm' coup, lâche sa voiture
 Le coiffeur vous lâche d' savon plein la hure,
 Quelques demoisell's profitent du moment,
 Et de l'occasion pour lâcher leurs amants.

Le patron de café lâche l'eau ... gazeuse
 Le magasinier lâche lui ... l'acheteuse
 Notre ami Henri lâche un mot ... en l'air :
 « On dirait que tout lâche pied ... à terr' !

Certain grand Sportman, pour voir le paysage,
 Sur biplan Farman l'autre jour prit passage ;
 Ca lui produisit au cœur un tel coup ...
 Que, plus que parfait – il en lâcha tout...

Sportief hoogtepunt

Het sportieve hoogtepunt beleefde Kiewit tussen 8 en 16 oktober 1910 met de internationale vliegweek. Het provinciebestuur, de handelskamer en de deelnemende steden zorgden voor de nodige financiële steun. Op sommige dagen werden maar liefst 15.000 toeschouwers geteld, een record voor die tijd. Zo'n 75 rijkswachters en politiemensen waren nodig om de volkstoeloop in goede banen te leiden. Tijdens die vliegweek werd een nieuw wereldrecord "snel opstijgen" gevestigd door de Fransman Béaud. In iets meer dan 3 seconden steeg hij naar 12m10.

Door de stormachtige herfst en de koude wintermaanden vielen de vliegactiviteiten een tijdje stil. Een koude, striemende wind teisterde de verlaten vlakte en beukte tegen de loodsen. Geen enkele "vogel" waagde zich in het luchtruim.

Mooie liedjes duren nooit lang

In 1911 verplaatste de Aéro Club Liège-Spa zijn activiteiten stilaan naar Ans bij Luik. Er werd dat jaar in Kiewit wel nog een wereldrecord gevestigd. Daarvoor zorgde Jan Olieslagers "*De Antwerpse Duivel*" met een spectaculaire vlucht op 17 juli 1911. Stoere Jan bleef 7 uur 18 minuten en 26 seconden in de lucht, goed voor een vlucht van 652,2 km. Olieslagers brak daarmee het wereldrecord dat één jaar eerder, op 30 september 1910, werd gevestigd.

De opleiding van de militairen werd nog even voortgezet tot het ministerie besloot om de militaire vliegschool naar Brasschaat te verhuizen. De militaire loods op Kiewit werd afgebroken en in Brasschaat weer opgebouwd.

In 1913 herleefde Kiewit nog heel even toen de militaire overheid er een afdeling van de luchtvaartschool vestigde. Verschillende leegstaande loodsen werden gehuurd of gekocht door het leger. De burgerpiloten die nog in Kiewit aanwezig waren mochten hun normale vluchten blijven uitvoeren.



Jan Olieslagers voor zijn loods in Kiewit.

In 1914 werd in Kiewit een heel triest record gevestigd toen op vrijdag 9 juli, op de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, de eerste dode te betreuren viel. Die dag verongelukte Lt. Raymond Hubert (1889-1914). Bij de landing in Kiewit botste het toestel tegen een openstaande poort van een loods. Lt. Hubert werd uit het toestel geslingerd en kwam achter in de loods neer. Hij werd nog verzorgd in het gasthuis van Hasselt maar het mocht niet baten.

Nieuwe start

Na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog viel alle vliegactiviteit in Kiewit stil. Het 11^e Linieregiment hield er op maandag en donderdag schietoefeningen tot in 1933, toen onder impuls van de Limburg Aviation Club, het vliegveld opnieuw werd opgestart.

De meeste vliegeniers kwamen uit de rijkere middens. Pastoor Vandervoort, parochieherder in Kiewit, zag daar wel “brood” in. Hij haalde zijn inspiratie bij zijn collega in Le Bourget in Frankrijk. Die had in zijn kerk een beeld van Notre Dame des Ailes laten plaatsen. Jaarlijks werd daar een mis opgedragen voor de piloten die dat jaar overleden waren. Een goed idee dacht pastoor Vandervoort en hij bestelde voor zijn kerk een schilderij met de beeltenis van Onze-Lieve-Vrouw met daaronder enkele afbeeldingen van vliegtuigen. Het doek werd Onze-Lieve-Vrouw Ter Vleugelen gedoopt als patroon van de vliegeniers. Het werd op 15 augustus 1935 ingezegend door deken Hendrixx van Hasselt. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het schilderij verstopt voor de Duitse bezetter en na de oorlog terug in de kerk gehangen tot na het Tweede Vaticaans concilie in de jaren '60. Sobere kerkinterieurs waren vanaf dan de regel en het schilderij verdween. Onlangs kwam het weer toevallig boven water tijdens het opruimen van een zolder.



De eerste vliegende missionaris uit België.

In 1936 opende ook de nieuwe vliegschool de deuren. De eerste leerling die zich kwam inschrijven was Léon Bradfer, missionaris in Belgisch Congo. Tijdens zijn verlof kwam hij naar Kiewit om er zijn vliegbrevet te halen. Dankzij giften en gaven kon pater Bradfer een budget van zo'n 150.000 frank bijeen sparen en zich uiteindelijk twee Caudrontoestellen kopen. Na de zegen van Mgr. Cuvelier vertrok de Congo-vlucht op woensdag 20 oktober 1938 van op het vliegveld Deurne. Acht dagen later zouden beide vliegtuigen landen in Leopoldstad.

Derde keer, goede keer

WO II verplichtte vliegveld Kiewit opnieuw de deuren te sluiten, maar in 1969 kende Kiewit een derde doorstart, een periode die nu nog altijd voortduurt. Naast de sportvliegers hebben ondertussen ook de zweevers van Zweefvliegclub Albatros en de ULM's hun thuishaven in Kiewit gevonden. En ook het publiek kent nog altijd de weg naar de Luchtvaartstraat. Bewijs, de duizenden bezoekers tijdens de jaarlijkse opendeurdagen. Vliegveld Kiewit is 100 jaar jong en bruist nog altijd van energie!



Een motorvliegtuig stijgt op.



Een zweefvliegtuig boven Hasselt.

* * *

Voetnoten

¹ Alfred Lanser werd op 24 augustus 1886 in Pont-à-Celles geboren. Hij overleed op 25 maart 1960 in Caracas, Argentinië

² Hélène Dutrieu werd geboren op 10 juli 1877 in Doornik en overleed op 27 juni 1961 in Parijs.

³ Domien Lenaerts werd geboren te Sint-Pieters-Lille 26 maart 1866. Hij overleden in Hasselt op 29 april 1926. Lenaerts werd in 1898 kantonaal schoolopziener in Hasselt waar hij zeer vlug een populaire figuur werd in het socio-culturele leven. Hij werd o.a. voorzitter van de toneelkring 'Minerva'.

⁴ Jules de Laminne werd op 7 februari 1876 in Luik geboren. Hij is er ook overleden op 28 juli 1957

⁵ Lt. George Nélis zou in zijn verdere carrière de maatschappijen S.N.E.T.A., S.A.B.E.N.A. en S.A.B.C.A. oprichten.

⁶ De eerste echte vliegschool voor militairen werd in 1911 in Brasschaat opgestart. In 1913 zou het leger nog even terugkeren naar Kiewit om er te oefenen, maar in 1914 was het afgelopen toen de eerste wereldoorlog uitbreekt.

⁷ Jules Ingenbleek werd op 12 april 1876 geboren in Bree. Zijn vader was er onderwijzer in de gemeenteschool. Na de lagere school werd hij in oktober 1890 toegelaten tot de 5de moderne van het Atheneum in Hasselt. Naast Jules telde het gezin Ingenbleek nog zes kinderen. Met het karige loon van onderwijzer en zonder kindergeld was het voor vader Ingenbleek niet mogelijk om de studies van Jules te betalen. Die verliet daarom de school in de 2de moderne en ging als klerk aan de slag bij de Directie der Belastingen in Hasselt. Omdat hij daar in overtal was werd hij overgeplaatst naar Antwerpen, Leuven en tenslotte Brussel. In 1900 kwam hij eerder toevallig in dienst van kroonprins Albert. Ondertussen studeerde Jules Ingenbleek ook Politieke en Administratieve Wetenschappen aan de VUB. Na drie jaar verdedigde hij met glans zijn doctoraat. Toen in december 1909 koning Leopold II overleed benoemde koning Albert I hem tot zijn secretaris en later tot privésecretaris van koning Albert I en koningin Elisabeth.

Na de Eerste Wereldoorlog beheerde Ingenbleek de Civiele Lijst van de koning en werd hij benoemd tot Raadsheer van de regering bij het Ministerie van Financiën. Hij bekleedde nog verschillende belangrijke functies: senator, minister in de regering de Broqueville, gouverneur van Oost-Vlaanderen, voorzitter van de Hoge Raad van Financiën, vicegouverneur van de Nationale Bank. In 1944 ging hij met pensioen. Hij overleed in 1953 te Elsene.

Bronnen

Kranten en tijdschriften:

La Meuse

Het Belang van Limburg

La Gazette de Liège

Journal de Liège

La Dernière Heure

La Vallée du Geer

Le XXIeme siècle

De Postrijder

Flight (1909; 1910)

CELLA, Périodique du Cercle d' Histoire et d' Archéologie de Pont-à-Celles et environs,

De Tijdspiegel 1957

Heidebloemeke 1974

Het Volk

Informatieblad Technisch Instituut Heilig Hart Hasselt

Internet:

www.actuapedia.be

www.aerobel.be

www.airfield-ghent.be

www.asa.be

www.baha.be

www.historicracing.com

www.huisdervleugels.be

www.earlyaviators.be

www.zweefvliegen-hasselt.be

<http://arch.arch.be/paleis.htm>

Foto's:

Archief Aero Kiewit

Archief familie de Laminne

Archief familie Lenaerts

Archief Jean-Marie Baerts

Archief Karin De Greeve

Archief Het Stadsmus

Fototheek Stad Hasselt, Annemie America

Literatuur :

Aéro Club Royal de Belgique, *Les Belges à la conquête de l' air.*

J. BOON, L. BRADFER, *De eerste missievlucht naar Kongo.*

L. BRADFER, *Un missionnaire Belge aviateur.*

K. DE GREEVE, *Een eeuw luchtvaart boven Kiewit, het oudste vliegveld van België.*

K. DE GREEVE, L. KINET, *Aero-Kiewit 1910-2000. Het oudste vliegveld van België.*

J. DE LAMINNE, *Le printemps de L'Aviation Belge. L'époque Des Pionniers.*

G. HERVE, *Les As de l' Aviation Belge.*

M. KELLENS, *Het vliegveld Kiewit in de revues van Jules Klock.*

M. KELLENS, B. VAN VYVE, uitgave Stadsmuseum Hasselt, *75 jaar vliegveld Kiewit.*

L. VRANCKEN, *De Geschiedenis van de Belgische Militaire Vliegerij. 1910 – 1918.*

S. WEUTS, *Honderdvijftig jaar Kamp van Beverlo.*