

Streekgebonden Luchtvaartgeschiedenis
Jef Pets – Raymond De Clercq
Samenstelling 02/2023

JAREN 1947 – 1982

EMBLEM - 't VEN Jaren 1950-60

Rondegazetjes Het Volk



© Originele foto afkomstig van Erik Dekeyser

D/2023/02 Jef Pets, uitgever

© Geen uittreksel, afdruk noch overname mag uit deze uitgave geschieden zonder uitdrukkelijke en schriftelijke toelating van de auteur-uitgever.

VANAF EIND JAREN 1940 TOT BEGIN JAREN 1980

Krantendrop Rondegazetjes - Het Volk – Ronde van Frankrijk

1.0 Inleiding :

Vanwege mijn interesse in de geschiedenis van de luchtvaart tracht ik zoveel mogelijk luchtvaart gerelateerde gebeurtenissen op te zoeken die zich hebben voorgedaan in mijn geboortestad Lier, mijn woonplaats Ranst en de aangrenzende gemeenten.

Frans Marivoet, een lokale Ranstse historicus woonachtig in Emblem, vertelde mij dat hij getuige was geweest van het droppen van "Rongegazetjes" uit een vliegtuig in Emblem langs het Netekanaal. Vertrekkende van die gegevens gingen we terug in de tijd om meer te weten te komen over het droppen van de "Tourkrantjes" uit vliegtuigen.

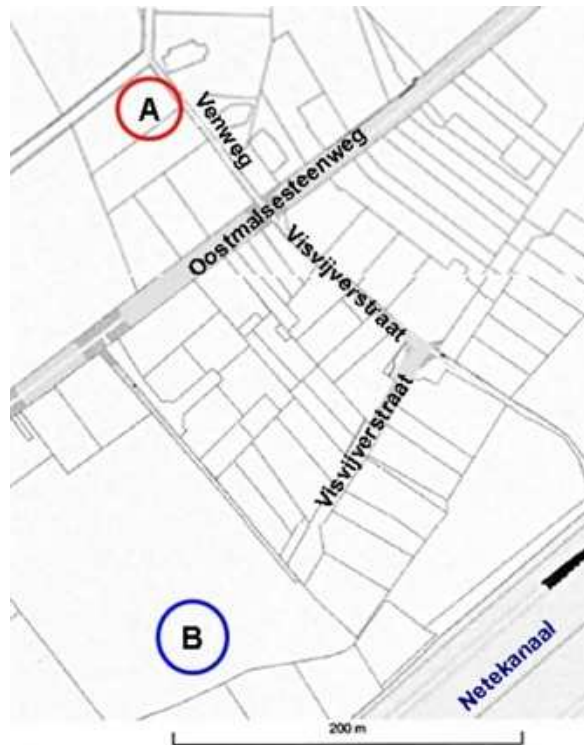
1.1 Gegeven :

De Tourkrantjes of Rongegazetjes werden uitgegeven van 1947 tot en met 1982 en verdeeld over een groot gebied in België en zelfs in Nederland. Het was een dagelijkse editie van de krant Het Volk met daarin uitslagen en informatie van de wielrennerskoers "De Ronde Van Frankrijk".

In de jaren 50 – 60 werden gazetjes over wielrennerskoers De Ronde van Frankrijk gedropt uit een vliegtuig te Emblem. Als jongen van +/- 9 jaar oud was Frans Marivoet er getuige van dat er krantjes in een weide aan t' Ven, voor het "Engels Kamp", werden afgeworpen. Hij bemerkte het vliegtuig ter hoogte van de Venweg in Emblem en zag dat men de krantjes dropten in een wei langsheen het Netekanaal (Vijsvijverstraat). Hierna een schets opgemaakt door Frans en ook enkele recente beelden van de plaatsgesteldheid nu.



© Google-Maps

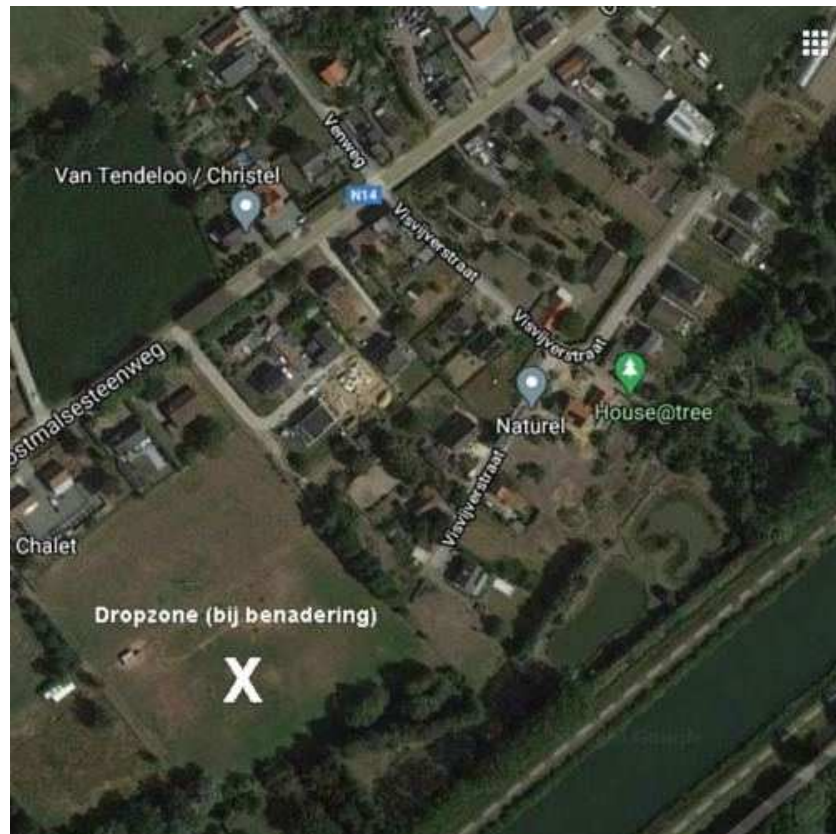


Legende :

A : plaats waar Frans het vliegtuig zag

B : plaats waar de krantjes werden gedropt

Schets getekend door Frans Marivoet



© Google-Maps

1.2 De Rondegazetjes :

Tussen 1947 en 1982 bracht dagblad Het Volk tijdens de Ronde van Frankrijk een speciale editie " Het Volk Sport " uit met een oplage van 120.000 exemplaren. Na elke tourrit werd een vier pagina's tellend krantje gedrukt met de rituitslag van die dag, het klassement, beoordelingen en interviews.

Ook telkens met een cursiefje van Michel Casteels, aangevuld met een cartoon van striptekenaar Leo De Budt, alias Buth.

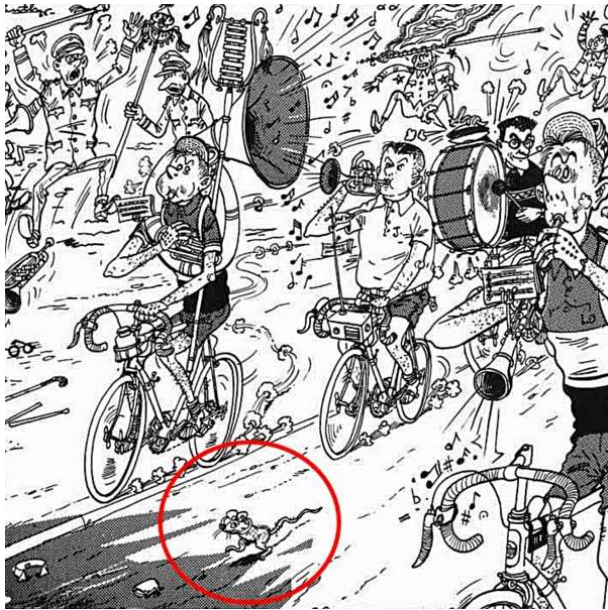
De centrale figuur in deze tekeningen was de verzonnen wielrenner Thomas Pips, de sportiefste stripheld aller tijden. Ook het piepkleine muisje dat Buth telkens verstopte in deze cartoons was niet altijd gemakkelijk om te vinden.



© Het Volk (20/07/1969) – Servicekoers.be



© Het Volk – Leo De Budt (Buth) – Thomas Pips



© Het Volk – Leo De Buth - Michel Casteels – Ludovic Van Winkel

MOSTERD en PICKLES uit de TOUR —

d'Ongelukken staan niet meer stil. De mensen moeten toch verstaan dat ge niet alle dagen van Pinard naar Nantes rijdt, door de streek van de zwartekopkes met van die ogen die hen rond uw verstand nestelen.
Platte band... De Lange stapt ook af. 'k Stekke mijn persoonlijke gonfleur vast. Loo buigt zich over mijn wiel... en ahja... omkijken newaar en blijven geelogen... en dinst willen oppompen... en 'n oogske trekken... en blijven pompen... en de harteklop krijgen. Aaieaieaai!
Had ik niet rap mijn soepape uit zijn bakkes getrokken, de Lanoe was ver ballon naar de arrivee.
Ze ging weerkomen, zet ze, vert neuf eur, om de koeien te halen. 'k Heb 'ne keer naar mijn skapulier getast en 'k was mee met de bende.

De opkomst van moderne media, radio en televisie, zorgden ervoor dat de Rondegazetjes in 1982 van het toneel verdwenen.

Men stelde zich ook vragen met betrekking tot de veiligheid van het afleveren van de krantjes met vliegtuigen. Een spijtig ongeval waarbij een krantenjongen het leven liet betekende het einde van het uit de lucht droppen van de krantjes. Ten gevolge hiervan diende men effectief op een vliegveld te landen. Van daaruit werden dan de krantjes met auto's tot bij de verkopers gebracht.

Naast de wrevel over de verkoop ervan op kruispunten op de openbare weg, bleek eveneens dat de Rondegazetjes op commercieel vlak geen haalbare kaart meer waren om ze nog te drukken.

1.3 Vliegveld Sint-Denijs-Westem :

Het voormalige vliegveld van Sint-Denijs-Westem was "de" uitvalsbasis van waaruit vliegtuigen naar her en der vlogen om hun lading krantjes af te leveren.

Het Sint-Denijsplein, eigendom van de stad Gent, was aanvankelijk een oefenterrein voor het Belgisch leger en lag op het grondgebied van Sint-Denijs-Westem. De Aéro Club des Flandres, opgericht in 1902 door verschillende ballonvaarders, nam er in 1913 zijn intrek voor de wereldtentoonstelling van Gent in datzelfde jaar. Tijdens de tentoonstelling vloog de 19-jarige Henri Crombez gedurende een viertal maanden met een Deperdussin een speciale luchtpostdienst van Gent naar verschillende vliegvelden en locaties in België.

Op 3 november 1913 werd de tentoonstelling afgesloten met een acrobatische vliegdemostratie door de 24-jarige Adolphe Pégoud met zijn Blériot.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het terrein bezet door de Duitsers, die het aanzienlijk hadden vergroot en er een vliegveld hadden aangelegd. Na 1918 werd de oppervlakte van het terrein teruggebracht naar de vroegere afmetingen en werd het opnieuw gebruikt als oefenterrein voor het leger. In 1928 was er het eerste duiventransport van Gent naar Le Bourget met een speciaal omgebouwde Junkers F13 (O-BACA). Stilaan groeide de interesse in het motorvliegen en in de zweefvliegsport. In 1929 was er al een vliegmeeting op het Sint-Denijsplein. In 1931 werd de Section Gantoise de Vol sans Moteur opgericht binnen de Aéro Club des Flandres. Zweefvliegen gebeurde toen nog met behulp van een sandow. In de jaren 1930 tot 40 waren er nog verschillende vliegmeetings. Op 13 oktober 1938 werd de Ghent Aviation Club opgericht omdat er toen al meer motorvliegtuigen dan zweevers actief waren in Gent. Gedurende de Tweede Wereldoorlog was het veld bezet door de Duitsers en was er een herstellings- en onderhoudsdienst voorzien voor de jachtvliegtuigen van de Luftwaffe. Bij de bevrijding in oktober 1944 nam de Royal Air Force het vliegveld in gebruik en werden er 3 eskaders met Spitfire IX gestationeerd van de 131 ste Poolse Wing. Na de ontruiming door de RAF in 1946 nam de Regie der Luchtwezen de controle over en werd het terrein gehuurd van de stad Gent. Vanaf 1 september 1946 werd het vliegveld opengesteld voor lichte burgervliegtuigen en op zondag 8 september was er een groot bevrijdingsfeest met een internationale vliegmeeting. Het vliegveld kreeg de ICAO code EBGD (Gand) en een erkenning van 3^e categorie. Een aangepaste villa werd in gebruik genomen door de RLW/RVA aan de zuidkant van het vliegveld.



© Collectie Mevr. De Vresse - guy-vanderlinden.com

Op 7 maart 1947 werd vliegschool Louis De Coninck opgericht voor o.a. opleidingen, luchtdopen en goederenvervoer.

In 1948 verhuisden de controlediensten van de RLW naar een houten barak aan de oostkant van het vliegveld.

Er werd een Douane- en Rijkswachtpost voorzien en het vliegveld kreeg een erkenning van 2^e categorie (internationaal).



© Raymond De Clercq



© Raymond De Clercq

In 1948 werd ook nog de Gentse Universitaire Vliegclub opgericht (GUV). Een nieuwe grote loods werd ingehuldigd op 19 januari 1950. In de jaren '50 tot '70 waren er 3 startbanen voorzien op het grasveld. De 04-22, 07-25 en een kortere dwarspiste 12-30. In 1971 werd de baan 04-22 geasfalteerd op een lengte van 850 meter en werd ze plechtig ingehuldigd op 29 oktober 1971. Ook de taxibaan daar naartoe werd verhard.



© Raymond De Clercq



© Raymond De Clercq

In 1974 werd een nieuwe controletoren in gebruik genomen die voorzien was van alle moderne apparatuur en die de oude barak uit 1948 moest vervangen.

De ICAO code EBGD (Gand) werd aangepast naar EBGT (Gent). Later werd de startbaan aan beide uiteinden nog verlengd met respectievelijk 100 en 150 meter en werd de nummering aangepast naar 03-21.

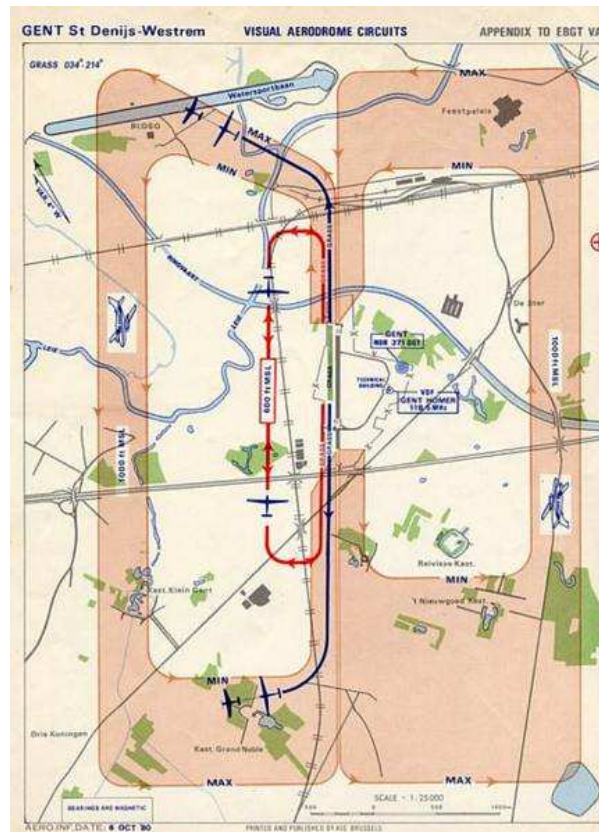


© Collectie Pieter De Coninck



© Collectie Pieter De Coninck

In de periode 1960 tot 1984, de gouden jaren van het vliegveld, zagen nog een aantal vliegclubs en bedrijven het levenslicht. Dat waren o.a. Ghent Flying Club, Ghent Air, Aero-Club Cessna, Omni-Flight, Walair, Heli-Belgium, Stork Aviation, enz...



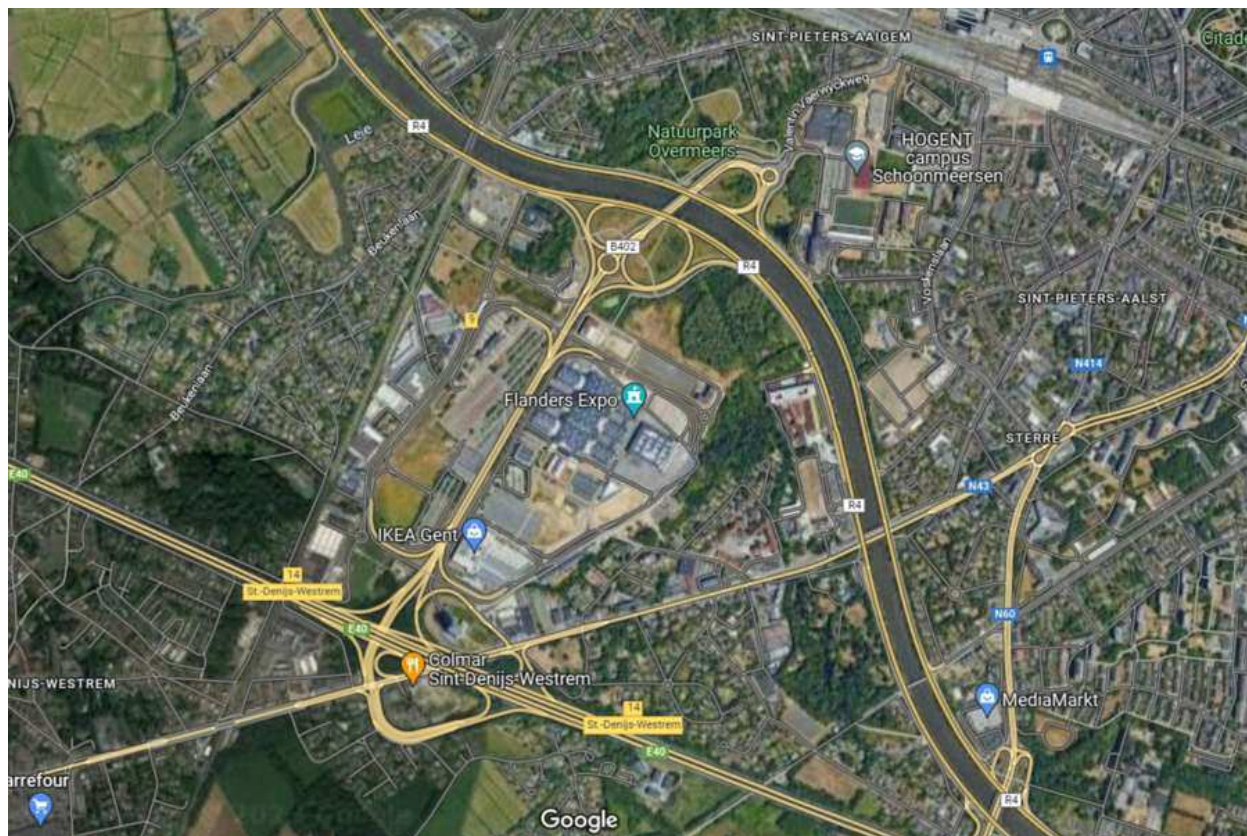
© guy-vanderlinden.com

Maar het mocht niet blijven duren, want op 1 april 1984 liet het Gents stadsbestuur weten dat het huurcontract ten einde liep, en dat het terrein bestemd was voor het beurscomplex "Flanders Technology", nu beter bekend als Flanders Expo. Op 31 december 1984 was het definitief gedaan met vliegen op ons prachtig en gezellig vliegveld.

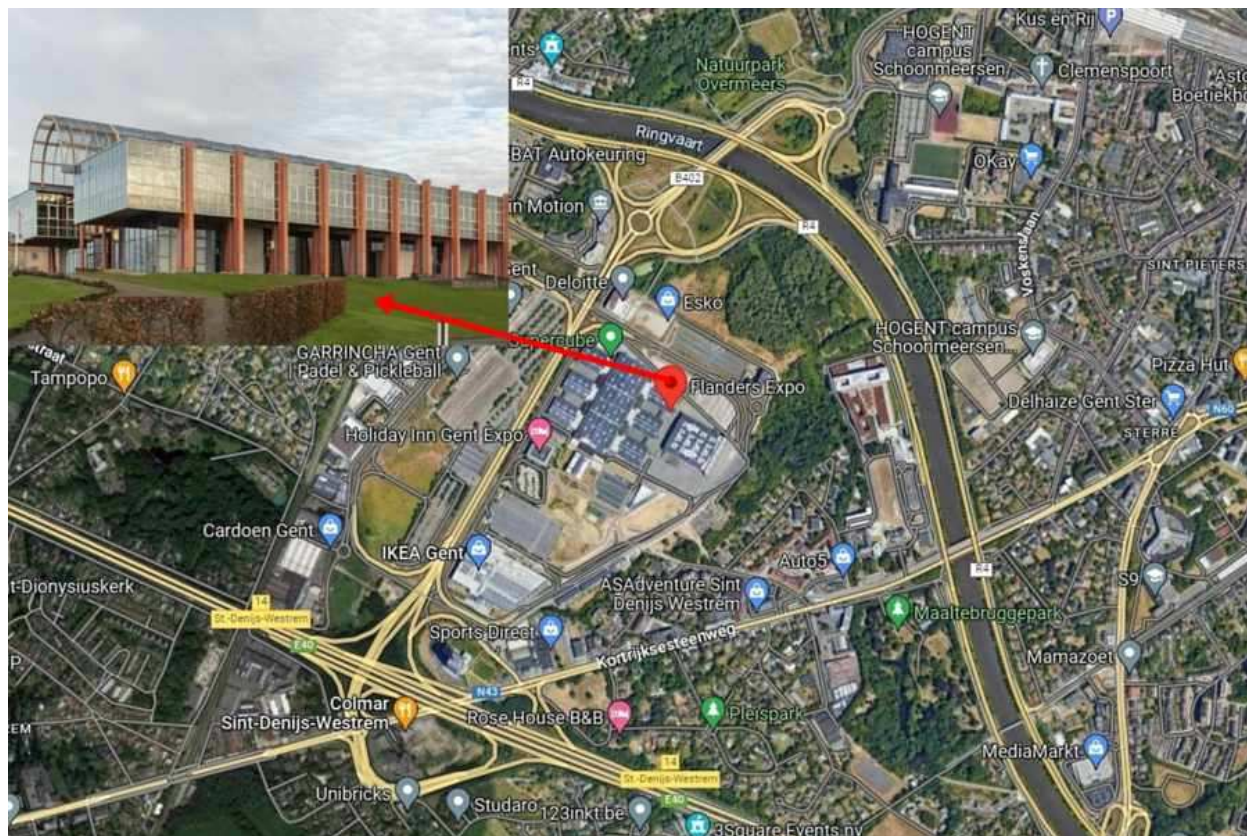
De laatste toestellen die er op 17 mei 1985 zijn geland, waren 3 Sea Kings van de Belgische Luchtmacht, respectievelijk de RS-02, 03 en 05.

De belangrijkste passagier was ongetwijfeld Paus Johannes-Paulus II die op staatsbezoek was in België.

Nadien werden de werken gestart voor de bouw van Flanders Expo dat in 1987 klaar was.



© Google-Earth



© Google-maps & visit.gent.be

1.4 Type vliegtuigen gebruikt voor de verspreiding :

Onderstaande lijst is een (vermoedelijk onvolledige) opsomming van de vliegtuigen waarvan we met quasi zekerheid weten dat zij werden gebruikt voor het verspreiden van de krantjes.

- De Auster J1 MkV Autocrat OO-ABL :

Serienummer 2042 bouwjaar onbekend ingeschreven van 08/08/1946 tem 02/10/1950



© EBDT Willem Labro – Asa-be.com

- De Auster J1 MkV Autocrat OO-ABM :

Serienummer 2046 bouwjaar onbekend ingeschreven van 31/07/1946 tem 04/12/1967



© EBGB Georges Van Belleghem – Asa-be.com

- De Auster J1 MkV Autocrat OO-ABO :

Serienummer 2100 bouwjaar 1964 ingeschreven van 12-11-1946 tem 15-10-1953.



© Originele foto afkomstig van Erik Dekeyser



© EBAW Collectie Freddy Ceulemans – Asa-be.com

- De Stinson 108-3 Voyager OO-IAC :

Serienummer 108-5243 bouwjaar 1948 ingeschreven van 18/05/1949 tot 29/05/1992



© Collectie Guy Vanderlinden – guy-vanderlinden.com



© EBGD Daniel Neyt



© EBGD Raymond De Clercq

- De Beech F35 Bonanza OO-JAC :

Serienummer D-4256 bouwjaar 1955 ingeschreven voor 1963



© Collectie Guy Vanderlinden – guy-vanderlinden.com

- De Beech P35 Bonanza OO-JAC :

Serienummer D-7090 bouwjaar 1963 ingeschreven van 22/01/1963 tem 20/11/1967



© André De Craene – Collectie Armand Thys



© EBG T Raymond De Clercq



© EBGT Raymond De Clercq

- De Beech V35A Bonanza OO-JAC :

Serienummer D-8745 bouwjaar 1968 ingeschreven van 29/03/1968 tot op heden.



© Collectie Daniel Neyt



© EBGT Raymond De Clercq



© EBGB Guido Van Roy



© EBGB Guido Van Roy



© EBSH Jef Pets

- De Siai-Marchetti S.205 18F OO-PLM :

Serienummer 002 bouwjaar 1965 ingeschreven 26/04/1966 tem
11/05/2020



© EBCI Paul Soons – Asa-be.com

- De Reims/Cessna F172H OO-SIP :

Serienummer 0331 bouwjaar 1966 ingeschreven van 29/11/1966 tem
11/02/1993



© EBGD Daniel Neyt



© EBGD Raymond De Clercq

- De Reimes/Cessna F172H Skyhawk OO-SIW :

Serienummer 0479 bouwjaar 1968 ingeschreven van 31/01/1968 tem 24/09/1998



© Collectie Guy Vanderlinden – guy-vanderlinden.com



© EBGD Daniel Neyt



© EBGD Raymond De Clercq

- De Cessna U.206 Skywagon OO-VDC :

Serienummer 0575 bouwjaar 1966 ingeschreven van 24/06/1966 tem 19/01/1982



© EBAW Robert Roggeman – Airport-Data.com



© EBDT Ad Vercruysse – Airlines.net

- De Jodel D.140R Abeille OO-VVJ :

Serienummer 502 bouwjaar 1966 ingeschreven van 08/07/1966 tem
27/03/2000



© André De Craene – Collectie Armand Thys



© EBGD Raymond De Clercq

- De Jodel D.140R Abeille OO-VVM :

Serienummer 505 bouwjaar 1966 ingeschreven van 27/09/1966 tem 06/09/1991



© EBGD Daniel Neyt



© EBDT Guido Van Roy

1.5 Historiek droppen Rondegazetjes :

In de beginjaren gebeurde de verdeling van de gazetjes met 3 of 4 sportvliegtuigen die elk een non-stop vlucht maakten boven de Vlaamse provincies. De krantjes werden volgens een bepaald patroon afgeworpen boven een weide of militair terrein.

De overwegend jeugdige verkopertjes wachtten op die terreinen de komst van de toestellen af.

Een ongeval waarbij een jongen dodelijk geraakt werd door een afgeworpen bundel krantjes maakte dat het droppen vanuit vliegtuigen verboden werd. Men diende vervolgens effectief te landen om de krantjes af te leveren.

Elk vliegtuig bezocht meerdere vliegvelden om de lading af te leveren. Ook werd er naar het Nederlandse Seppe en Maastricht gevlogen, wat betekende dat er steeds een douanier aanwezig was op het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem.

Een half uur na aankomst van de renners waren de eerste Tourkrantjes reeds gedrukt en kwamen de bestelwagens van drukkerij Het Volk het vliegveld al opgereden naar elk van de klaarstaande vliegtuigen.

De 2 bekendste vliegtuigen uit de jaren 60 en 70 waren ongetwijfeld de Stinson Voyager OO-IAC en de Beechcraft Bonanza OO-JAC van Jacqueline Cousin. In die jaren werd o.m. ook gebruik gemaakt van een Siai-Marchetti S-205 OO-PLM en een Jodel D-140 Abeille OO-VVJ en OO-VVM. In 1982 kwam een einde aan deze distributie van Tourkrantjes.

1.6 Nabeschouwingen :

- Hierna volgt een (vermoedelijk onvolledige) lijst met de vliegvelden waarvan we informatie hebben kunnen terugvinden dat er van daaruit transporten werden uitgevoerd:

Sint-Denijs-Westrem	Antwerpen	Beek (Maastricht NL)
Grimbergen	Keerbergen	Keiheuvel (Balen)
Schaffen	Seppe (Breda NL)	Zwartberg

- Hierna volgt een (vermoedelijk onvolledige) lijst met dropplaatsen en / of distributieplaatsen van waaruit de krantjes werden opgehaald of verdeeld op basis van de informatie waarover wij beschikten :

Aalst	Aarschot	Balen-Neet
Emblem	Hamont	Heist-op-den-Berg
Ieper	Landen	Maaseik
Maldegem	Moorslede	Oekene (Roeselare)
Ophasselt	Overpelt	Runkst (Hasselt)
Tielt		

- De piloten waarvan we de namen bij onze opzoeken hebben kunnen achterhalen of wiens namen ergens in vernoemd werden al dan niet met de plaatsen die ze aandeden om de krantjes af te leveren :

Guy Vanderlinden	(NL Seppe + Noord-Brabant)
Wim Verbist	(Seppe)
Jaqueline Cousin	(Beek Nederlands Limburg + Grimbergen)
Louis De Coninck	
Guy Van Quickenborne	
Duchat��let	(Balen-Neet + Zwartberg)
Ooms	(Antwerpen)
Wolters	(Schaffen)
Victor Ortmans	(Schaffen)

- De toestellen die in de aangegeven periode werden gebruikt gebaseerd op de notities van Daniel Neyt :

1965 – 1966 :	OO-IAC - OO-JAC - OO-???
1967 :	OO-IAC - OO-JAC - OO-VVM
1968 :	OO-IAC - OO-JAC - OO-PLM
1969 :	OO-IAC - OO-JAC - OO-VVM (28/06->18/07)
1970 :	OO-IAC - OO-JAC - OO-VVJ (26/06 & 27/06)
	OO-IAC - OO-JAC - OO-VVM (28/06->15/07)
	OO-IAC - OO-JAC - OO-VDC (16,17 & 18/07)

- Uit informatie van de heer Thomas Now   bleek dat Het Volk zich een 20-tal scooters hadden aangeschaft voor de verdeling van de krantjes in Gent en omstreken. Hij had er 2 gekocht in 1962 op een autokerkhof op de Antwerpse steenweg in Lochristi. Zij hadden het ganse lot scooters overgekocht van Het Volk. De scooters zouden bij Sarolea gemonteerd zijn. Spijtig genoeg heeft de man zijn Tourkrantjes-scooters niet meer in zijn bezit. Hierna kan u de foto's van de Rumi Formichino (Djinn) 2 cilinder 125cc 6,5 Pk tweetakt terugvinden met dank aan Thomas Now  .



1.7 Samenstelling :

Het document werd samengesteld om meer achtergrondinformatie trachten te bieden over de Tourkrantjes zelf maar vooral over het gebruik van vliegtuigen om deze krantjes aan de verkopers te bezorgen.

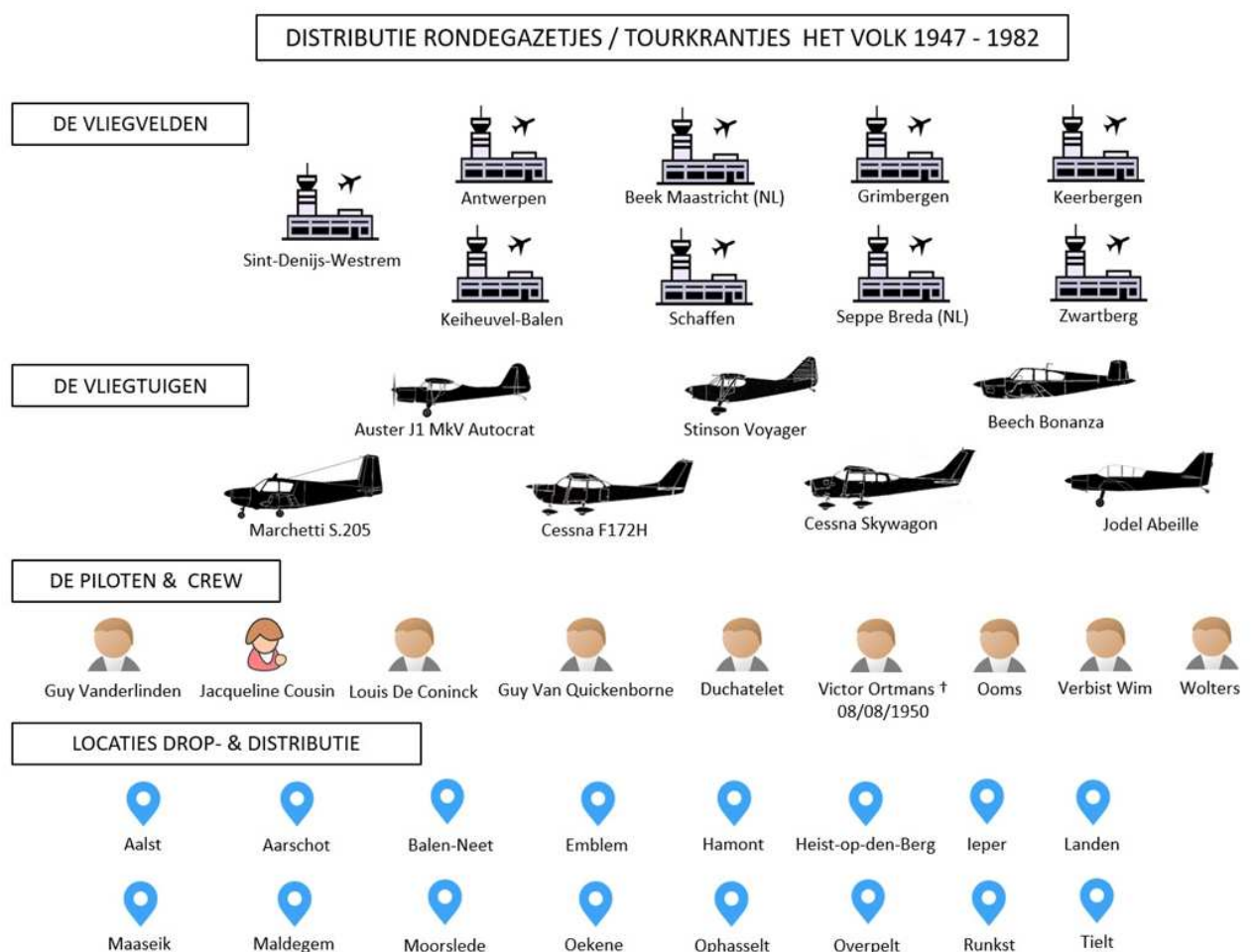
Graag wens ik de mensen te bedanken die al heel wat opzoekingswerk hebben verricht in de materie.

Met dank aan Frans Marivoet die voor de aanzet zorgde om deze samenstelling te realiseren. Dank eveneens aan mijn onmisbare geworden Lunak-medewerkers Raymond De Clercq en Guido Van Roy voor hun bijkomende opzoekingen om dit alles te kunnen onderbouwen. Alle eer eveneens aan de mensen en instanties wiens bronnen ik heb geraadpleegd, in de hoop dat ik niemand ben vergeten te vermelden.

1.8 Schematische voorstelling :

Hieronder de schematische voorstelling die werd samengesteld op basis van de beschikbare gegevens die we hebben kunnen terugvinden bij onze zoektocht naar duiding bij de verdeling van de Tourkrantjes.

Deze voorstelling is niet volledig, er zullen ongetwijfeld nog meer dropplaatsen of distributielocaties geweest zijn waarvan wij niet op de hoogte zijn of waarvan wij slechts over onvolledige informatie beschikken.



1.9 Bronvermeldingen :

Frans Marivoet – lokale historicus Ranst (Emblem)

Raymond De Clercq – medewerker Lunak

Guido Van Roy – medewerker Lunak

Daniel Neyt

Guy Vanderlinden

Luc Wittemans

Pieter De Coninck

Thomas Nowé

Jules Tielemans

Theo Vaesen

Belgisch (civiel) Luchtvaartregister

Het Volk - KBR

Website Sint-Denijs-Westrem – Guy Vanderlinden

Website Luchtvaartgeschiedenis.be

Website Belgian-Wings.be

Website Airhistory.net

Website Airport-Data.com

Website Airlines.net

Website Asa-be.com - Royal Aviation Society of Antwerp

Website Hangar-Flying

Website Servicekoers.be

“Een eeuw Luchtvaart boven Gent” van Piet Dhanens / Cynrik De Decker

Internet – Open bronnen – diverse literatuur

Eigen fotomateriaal - research en informatie

Jef Pets

www.lunak.be

Versie dd 19 juli 2023