

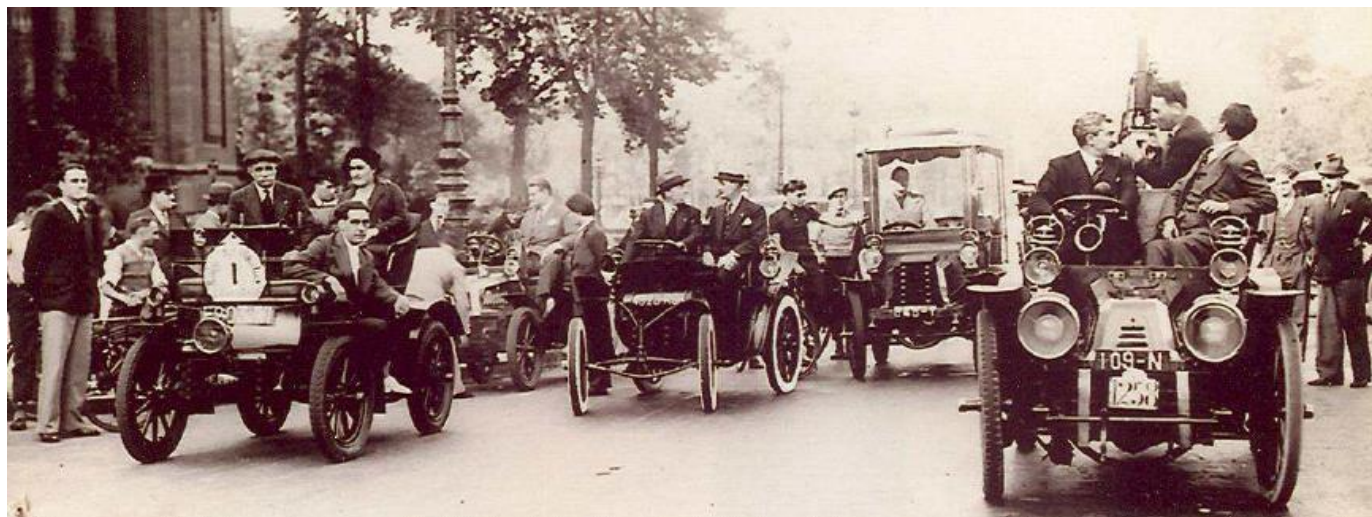
SOUVENIRS, SOUVENIRS...

Snelkoers van den kilometer (Varsenaere, 1902)

Merci à Servaas Sierens, auteur du livre 'Snelkoers van den Kilometer - Varsenaere 1902', de nous présenter ci-dessous le contexte de cette étonnante compétition automobile. Elle eut notamment pour participants [Clément van Outryve d'Ydewalle](#) – dont l'auteur dresse un portrait en page 15 - ainsi qu'Etienne de Vrière dont la fille Maria épousera en 1905 [André d'Ydewalle](#).

Een stukje Varsenaarse geschiedenis 'herontdekt'!

door Servaas Sierens



Foto; Club des Teuf-Teuf Veteran Car Club de France

Een alerte lezeres van 'Brugge die Scone', driemaandelijks tijdschrift van vzw Brugge die Scone, merkte in het nummer van maart 2019, in een artikel rond 'De eerste autogarage in Brugge', de vermelding op van een recordpoging in de kasteeldreef te Varsenaere. De vraag die de lezeres, bezighield was of dit de gekende dreef ter Straeten zou zijn?



Een zoektocht in de oude kranten en het digitale archief van internet leverde ons de bevestiging op van dit leuke verhaal...

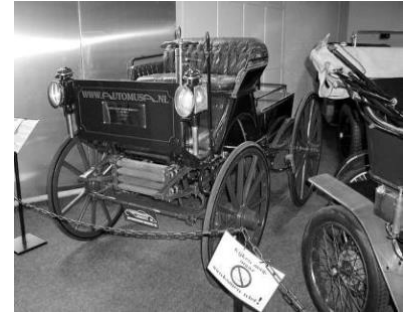
Dreef ter Straeten - Foto Hooft Elise

De opkomst van de auto in België - het einde van de 19e eeuw.

In de 19e eeuw kende men reeds de automobiel met stoomgenerator, doch pas op het einde van die eeuw kwam de verbrandingsmotor op de proppen. Dit maakte het mogelijk om veel kleinere en lichter 'mobielen' te produceren.

- De Belg [Etienne Lenoir](#) bouwde in het Parijs van 1862 zijn eerste auto met een verbrandingsmotor.
- De Duitser [Nikolaus Otto](#) gebruikte een nieuw systeem met vier zogenoemde takten in 1878.
- [Gottlieb Daimler](#) patenteerde de eerste succesvolle hoge snelheid verbrandingsmotor (1885).
- Kort daarna bouwden ook [Carl Benz](#) (Duitsland 1885), [Gottlieb Daimler](#) en [Wilhelm Maybach](#) (Duitsland 1886), [Siegfried Marcus](#) (Oostenrijk), en vele anderen hun eerste automobielen.

Het duurde echter tot 1895, vooraleer de eerste In België geproduceerde auto op de markt kwam. Dit was de 'Vyncke' die in Mechelen ontwikkeld werd.



Vincke Victoria uit 1895 (replica)

Gottlieb Daimler en Wilhelm Maybach bouwden in deze periode ook de eerste rijdende motorfiets met inwendige verbrandingsmotor.

Pas wanneer Bertha Benz met een automobiel van haar man een succesvolle proefrit maakte van 106 km lang, lijkt de nog vrij nieuwe uitvinding van de automobiel pas echt populair te worden, en stijgt de verkoop. Dankzij dit succes wordt Carl Benz algemeen gezien als de 'vader' van de automobiel!

Persbericht Autoworld Brussel:

"Weinigen herinneren het zich, en nochtans...

- Het was een Belg, pater Ferdinand Verbiest, die in 1677 het eerste door stoom aangedreven voertuig beschreef.*
- Op het einde van de 19e eeuw behoorde België bij de grootste industriële machten van de wereld.*
- In 1902 en 1903 was ons land het nummer 2 van de wereld op het niveau van industrie en auto's.*
- In 1900 werd de kaap van 100 km/u overschreden door een Brusselse ontwerper, Camille Jenatzy, met een elektrisch voertuig, de 'Jamais Contente'.*
- Voor de Eerste Wereldoorlog telde België bijna 200 constructeurs. Tussen 1900 en 1914 produceerde België befaamde wagens zoals Minerva, Imperia, FN, Excelsior, Pipe, Germain, Nagant, Métallurgique... en voerde driekwart van zijn productie uit in de hele wereld (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland, Scandinavië, Verenigde Staten, Latijns-Amerika en landen in Oost-Europa)."*

Automobile club de Belgique en Automobile club des Flandres

De toenemende populariteit van deze uitvinding zorgde ervoor dat er 'Automobile Clubs' opgericht werden.

De Automobile Club des Flandres (huidig RACF Royal Automobile Club of Flanders) werd opgericht op 24 februari 1899 te Gent naar voorbeeld van de andere provinciehoofdsteden, die elk een lokale afdeling wilden van de Automobile Club de Belgique.



La Patrie 14 februari 1899

— Automobile club des Flandres. — Vendredi dernier s'est fondé à Gand un club de chauffeurs, dont le but est de favoriser l'automobilisme dans les deux Flandres. La première réunion générale est fixée au vendredi 24 courant, à l'Hôtel royal à Gand.

De nationale club werd gesticht op 7 januari 1896 te Brussel als tweede-oudste automobielclub ter wereld, na zijn Franse tegenhanger. Deze club bestaat nog steeds onder de naam Royal Automobile Club of Belgium (RACB).

Logo van de Royal Automobile Club of Flanders (RACF)

De clubs bestonden vooral uit de aristocratie en rijkere industriëlen die toen de financiële middelen hadden om een 'automobil' te bezitten. Hun missie was de industrie helpen zichzelf te verbeteren en toezicht te houden op het gebruik van dit 'instrument van de toekomst'. Ze boden hulp en advies bij verdere ontwikkelingen van het autogebruik (kentekenplaten, wegcode, pechservice, enz.).

Daarnaast was de sport van de automobiel voor de clubs ook een belangrijke pijler!

De organisatie van wedstrijden, races en tentoonstellingen was in deze ontwikkeling uiteraard niet weg te denken. In 1902 organiseerde de Automobile Club de eerste race op afgesloten wegen (Le circuit des Ardennes) en in 1924 werd de eerste 'Belgian Grand Prix 24-uurs snelheidsrace' geboren (de eerste 24u van Francorchamps).

In 1902 werd de Brugse zetel opgericht van Automobile Club des Flandres.

Deze club had hun verenigingslokaal op de grote markt nummer 30 in Brugge, in café 'het Deutsches Bierhaus' (het huidige Grand Café Central).



Foto: Stadsarchief Brugge / Fotoverzameling Stadsarchief Brugge Het Deutsche Bierhaus of huidige Café Central is het tweede gebouw van links. Daar had de Automobile club des Flandres hun clublokaal.

"De Automobile Club der Vlaanderen heeft voor doel al degenen die belang stellen in den Sport en de nijverheid der automobielen te vereenigen, met het inzicht hun de meest mogelijke voordelen te verschaffen door de mogelijke middelen :

- 1° de verdediging der gemeenschappelijke belangen
- 2° het inrichten van uitstapjes
- 3° de bekendmaking en de studie van de Sport en van de automobielen nijverheid
- 4° de verbetering der wegen
- 5° de inrichting eener bibliotheek en eener leeszaal ter beschikking der leden
- 6° de inrichting eener inlichtingsdienst
- 7° het verkrijgen van gemakkelijkheden voor het doortrekken van de grenzen

De club zal zich bezig houden met de inrichting van petrooldepots in de steden der Vlaanderen, zal trachten tarieven te verkrijgen voor de herstelling der rijtuigen en het herladen der accumulatoren.

De maatschappij zal te Gent een bewaarplaats hebben waar de Gentsche leden, die gene remise hebben en de provinciale leden die in onze stad verblijven, hunne rijtuigen kunnen plaatsen."

Uit de Gazette van Gent, 11 februari 1899

Ook in die tijd kwam men al eens een ongelukje tegen...

Getuigen hiervan de foto's die dateren uit 1900 ter hoogte van de landelijke herberg/melkhandel 'De Katteroghe', gelegen langs de Blankenbergse Steenweg, halfweg tussen Brugge en Blankenberge op grondgebied Zuienkerke. Daar waren leden van de 'Automobile club des Flandres' met hun voertuig in de sloot terechtgekomen.

Op de eerste foto zien we een gekwetste die weggedragen wordt voor verzorging. De tweede foto toont ons hoe de automobiel uit de sloot getrokken wordt. (Foto's: Stadsarchief Brugge)



Snelkoers van den kilometer (Record) te Varsenaere

De Automobile club organiseerde regelmatig uitstapjes en wedstrijden voor hun leden, waar ook veel toeschouwers op afkwamen. De deelnemers aan de wedstrijden, kwamen dan vaak zelf weer uit de verschillende andere clubs van over het ganse land.

In 1902, het jaar van de oprichting van de Brugse afdeling, organiseerde de Brugse sectie van de Automobile club des Flandres samen met de toenmalige burgemeester van Varsenare Camille van Caloen de Basseghem (1846- 1903) die op het kasteel ter Straeten woonde, op 28 augustus 1902 een 'snelkoers van den kilometer' voor "motocyclettes, tricycles, voiturettes, voitures légères et grosses voitures".

Deze wedstrijd werd georganiseerd in de rechte dreef ter Straeten, die toentertijd doorliep tot aan de Hogeweg, en daarmee de verbinding maakte tussen de kerk en het station van Varsenare.

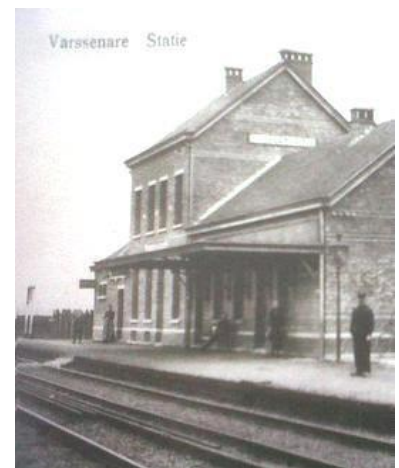
De dreef mat toen 1400 meter (momenteel nog 1000 meter – van de laatste 400 meter blijft enkel nog een buurtweg over) en de dreef was afgeboord met 4 rijen 'majestueuze' kastanjabomen.

Het evenement werd in de regionale pers aangekondigd, waarbij werd vermeld dat op donderdag 28 oogst 1902 om 3u 15m de 'snelkoers van den kilometer' zou van start gaan. De 'ingangsprijs' bedraagt 1 frank per persoon.

Opmerkelijk is dat men de mensen ook oproept om achter de bomen te blijven staan (ter bescherming van het publiek) en men de dreef nooit mag dwarsen 'uit vreeze van gevaar'.

"Er is een ingang langs de groote plaats van Varsenaere en een andere langs den ijzerenweg." De gewone trein van Brugge naar Varsenare rijdt om 2u 39.

Automobileclub der beide Vlaanderen.
— Westvlaamsche sectie. — Snelkoers van den kilometer (Record). — Donderdag 28 oogst 1902, om 3 u. 15 m., in de dreef van het kasteel van Straeten, behoorende aan den weledelen heer C. van Caloen de Basseghem, burgemeester van Varsenaere.
Een en veertig ingeschreven rijtuigen. — Een rijtuig zal vooruitvliegen van 2 tot 2 minuten. — Ingangsprijs: een frank per persoon. — Achter de boomen blijven staan. Nooit de dreef dwars overgaan, uit vreeze van gevaar. — Er is een ingang langs de groote plaats van Varsenaere en een andere langs den ijzerenweg. — Tram-cars. Gewone trein van Brugge naar Varsenaere om 2 u. 39.



Statie Varsenaere (oude postkaart)

Aankondiging in de Gazette van Brugge van 27 augustus 1902 Stadsarchief Brugge.

Varsennaere, een pareltje in de rand van Brugge

In het Journal de Bruges van 29 augustus 1902 wordt een bloemlezing gegeven over de locatie van het evenement...

"Wie van ons, Bruggelingen, kent de charmante en kokette gemeente Varsennaere niet? Met zijn prachtige wegen en schaduwrijke steegjes, zijn prachtige dennenbossen met rustgevend uitstraling; net als de pure en verkwikkende lucht van de natuur. Vooral als ze zich toont als gisteren, in de volle pracht van haar majestueusiteit.

Zijn talrijke en aantrekkelijke kastelen waarvan sommige – echte heerlijkheden – dateren uit de middeleeuwen. Hun grandioze groene parken, hun betoverende vijvers waar in stilte de zwanen varen, die ons doen denken aan deze van Brugge, die door veel schrijvers beschreven werden.

Het recht om zwanen te houden en te vangen was reeds voor 1500 op verscheidene plaatsen uitgeleend door de graaf van Vlaanderen, zo ook aan de Heren van Straeten. Voor anderen was het verboden zwanen te houden, te vangen, te doden of eieren te roven. De Keuren van het Brugse Vrije werden op 11 nov. 1542 opnieuw gepubliceerd; art. 20 voorzag een boete van 10 rond par. "van zwanen eyeren te nemene of zwanen doot te slane" zoals een artikel uit het Burgerwelzijn van 20 juli 1946 ons leert...

Zijn wegen zijn zorgvuldig en nauwgezet onderhouden door de pachters van de kasteelheer; lanen die zich uitstrekken zover het oog reikt. Zijn stromen met hun zuivere en kristalheldere water, die meanderen door de velden.

Het is een van de meest interessante plekken in de buurt van onze stad, die we maar al te vaak vergeten een bezoekje te brengen.

Het is in een van deze lanen die gelegen is in het domein van het kasteel 'ter Straeten', behorende aan Dhr. C. van Caloen de Basseghem, burgemeester van het dorp, dat gisteren de wedstrijd plaatsvond (...)." (Vrij vertaald uit het Frans)



Kasteel ter Straeten (oude postkaart)

Duizelingwekkende snelheid - de coureurs en hun bolides...

De deelnemers vertrokken aan de kerk, en hadden 300 meter om een 'aanloop' te nemen. Pas na deze 300 meter startte de echte wedstrijd, en de registratie van de tijd. Elke twee minuten vertrok een nieuw voertuig. De finish lag op 1 kilometer, ter hoogte van het kasteel.

Er waren 4 klassen van voertuigen die elk hun eigen wedstrijd reden. De 'coureurs', vaak zelf leden van de Automobile club, waren in de autowereld dan ook vaak geen onbekenden...

- In de klasse van de 'motocycles' is M. Georges Algrain de eerste van de 8 deelnemers die over de lijn komt met een scherpe tijd van 1 minuut 20 seconden en 60 honderdsten. Goed voor een snelheid van 44,66 km/u. De heer Algrain reed hierbij op een motorcycle uit de fabriek van Herstal die 40 kg weegt, en over 1,25pk beschikt.

(De 400 kg die het Journal de Bruges vermeldt moet een fout zijn, gezien de firma op dit moment enkel onderstaand model ter beschikking had. Vermoedelijk zal hier 40kg bedoeld zijn...)



De heer Georges Algrain is een gekende Brugse fietsenhandelaar
(Stadsarchief Brugge)



De eerste FN motorfiets uit 1901/1902 – 1,25pk – 133cc - 'het Ezeltje'

FN (Fabrique National d'Armes de Guerre S.A.), opgericht als een wapenfabriek te Herstal begon vanaf 1901 ook motorfietsen te produceren. Hun eerste motorfiets, het model dat ook te Varsenare verscheen, kreeg de bijnaam 'het Ezeltje'. In 1967 werd de productie van motorfietsen door FN gestopt. Georges Algrain had enkele jaren later (1907) als vertegenwoordiger (agent) van de fabriek in Herstal één van de vier éérste garages van Brugge, in de Niklaas Dasparstraat.

Winnaar in deze categorie is echter de heer Joostens uit Antwerpen. *(in de het 'Journal de Bruges' verkeerdelijk tot tweemaal toe 'Joossens' genoemd - in 'Le Reveil de Bruges' correct Joostens gespeld).*

Hij komt de meet over met een tijd van 51 seconden, goed voor een topsnelheid van 70,58 km/u. Hij wint de prijs van de gouverneur, de graaf van Ursel, voor de snelste tijd van de dag.

Het voertuig waarmee de heer Joostens aan de wedstrijd deelnam was een Tricycle van de Franse firma Korn (9pk). Joostens had op 1 september 1899 nog meegedaan met de race Parijs – Oostende, als één van de weinige Belgische deelnemers.



Joostens op zijn Korn (1902) – Collectie Jules Beau

- In de tweede categorie 'Voitures onder de 400kg' is het M. Auguste de Breyne uit Gent die wint. Hij legtde kilometer af in 1 minuut en 34 seconden.
Niettegenstaande deze naar onze normen zeer lage snelheid van 38,29 km/u, is hij in zijn categorie verdienstelijk eerste. De heer de Breyne legde het traject af in een Darracq.



Darracq 6,5 pk – 1901 (Wikipedia)

Dat Auguste Jules Felix de Breyne (° Gent 30 juni 1867 – + Gent 16 mei 1942) geen onbekende was, en dat hij als industrieel de nieuwe evoluties niet uit de weg ging, tonen ook zijn andere activiteiten.

Als ballonvaarder, als medestichter in 1902 én als voorzitter van de Aéro-club des Flandres (ACdF) slaagde hij er in om Henri Farman in 1908 naar Gent te halen.

(Henri Farman was toen een wereldberoemde piloot die als eerste officieel in een circuit 1km ver had gevlogen én was Frans kampioen motorracen. Hij voerde in Gent de eerste vlucht ooit met een vrouwelijke passagier uit.) Tijdens de Wereldtentoonstelling in Gent (1913) organiseerde hij de ballon-en vliegtuigactiviteiten. Hij kreeg de adellijke titel van Jonkheer in 1938.



De Aéroclub des Flandres was een zusterclub van de Automobile club des Flandres. Ze werkten zeer vaak samen bij het organiseren van activiteiten...

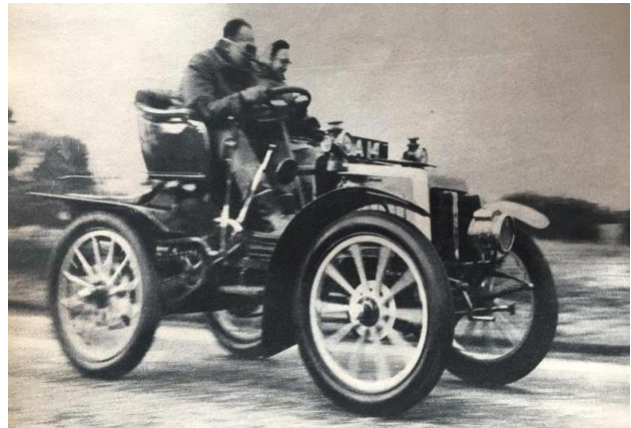
Hij ligt begraven op het kerkhof van Sint-Amandsberg te Gent.

Graf A. de Breyne - Foto Piet Dhanens

- Bij de 'voitures légères' van 400 tot 650kg , de derde categorie van deelnemende wagens, is het M. A. Kervyn d'Oudt Mooreghem die in zijn Panhard en Levassor de beste tijd neerzet, namelijk 1 minuut en 6 seconden, goed voor een slordige 54,54 km/u.



Foto: [nemor2](#)



<https://www.artebellum.com/>

Albert Kervyn (1875-1932) kwam uit een gekend adellijk geslacht uit Mariakerke, Gent. Hij nam deel aan deze race in Varsenare op 27-jarige leeftijd. In 1929 kreeg hij de titel van baron.

Leuk om te weten is dat hij voor de wagen waarmee hij te Varsenare deelnam, nog maar net 12 dagen eerder een provinciale vergunning aangevraagd had voor het rijden op de provinciale wegen in Zeeland met motorvoertuigen niet in onderhoud bij het rijk. Vergunning Z-186. (bron: Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie)

- Tenslotte kwamen in de finale van de wedstrijd, de zware wagens van boven de 650kg. Daar won Graaf J. de Hemptinne met een tijd van 58 seconden en 80 honderdsten. Goed voor eenspectaculaire snelheid van 61.22 km/u. Jammer genoeg vermeldt het Journal de Bruges niet de wagen waarmee de heer de Hemptinne gewonnen was.

Pauselijke Graaf (en later ook Graaf) Joseph de Hemptinne, een groot textielabrikant in Gent, was de voorzitter van de Gentse afdeling van de Automobile club des Flandres, en dus ook geen onbekende in het wereldje van de autosport. Op een van hun eerste activiteiten van de club, (15 mei 1899) gaat men op uitstap naar Brugge. Op onderstaande foto van deze uitstap waarbij ze de weersomstandigheden niet mee hadden, kan je de heer de Hemptinne terugvinden als de chauffeur van de quadricycle helemaal links.





Joseph de Hemptinne

De heer de Hemptinne was burgemeester van Sint-Denijs-Westrem, gekend als kweker van orchideeën, maar vooral een fervent liefhebber van de automobiel.

De huwelijksreis van zijn zoon Emmanuel in 1907 was per automobiel, wat in die tijd niet zo gewoon was. In 1911, op expeditie in zuidoost Azië, vind je de heer Emmanuel de Hemptinne terug volop tussen de voertuigen van Belgische makelij... Ze verkenden er Maleisië en Birma (Emmanuel verdronk tijdens deze expeditie).

Portretfoto van Joseph de Hemptinne (1859 – 1942)

Publiek en genodigden

Zoals het Journal de Bruges van 29 augustus 1902 vermeld, was

"een groot aantal Bruggelingen afgezakt naar het evenement in Varsenare. Al dan niet te voet, met de fiets, met de wagen, of met de tram.

Voor het kasteel van burgemeester van Caloen de Basseghem (hof ter Straeten) was bijna de volledige Brugse adelverzameld. Een mondain feest, waarbij de rijkdom van de kledij van de dames opviel. Na het evenement ontvingen de heer en mevrouw van Caloen een zestigtal genodigden met 'de meeste gratie' en 'de charmantste vriendelijkheid'.

In de dreef, over de lengte van 1400 meter, had zich een compacte (en elegante) menigte verzameld die deverschillende wedstrijden met grote belangstelling volgde.

Na afloop van de wedstrijd werden de gasten van de heer en mevrouw van Caloen de Basseghem in hun kasteeluitgenodigd, waar ze in hun salons ontvangen werden. Een etablissement versierd met orchideeën, waar hen een royale lunch geserveerd werd, dewelke de gasten alle eer aandeed.

Wanneer deze receptie voorbij was, riep Dr de Cooman, voorzitter van de Automobile club des Flandres / Bruges, de resultaten van de wedstrijd af op het perron. Mevrouw van Caloen overhandigde er de prijzen.

Dit geslaagde mondaine feest van de Westvlaamse Automobile Club des Flandres, werd vereerd met de aanwezigheid van de heer de gouverneur. De medewerkers zullen er de beste herinneringen aan overhouden, zekerwat de receptie op het rijke domein van de sympathieke burgemeester van Varsenare betreft."

Eind goed, al goed... ?

De Brugse Gazette maakte nog gewag van een klein incidentje om 18u op het stationsplein van Brugge, na afloop van deze prachtige dag. Op dat moment kwamen heel wat 'machines' terug van de wedstrijd in Varsenare.

"Bij den terugkeer op de Statieplaats, heeft een automobiel een stoot gegeven aan eenen motocykel. De wielrijder werd niet gevaarlijk gekwetst. Proces-verbaal is door de dienstdoenden agent opgemaakt." (Gazette van Brugge)

Le Reveil de Bruges van 29 augustus 1902 becommentarieert het ongeval als volgt:

"De aanblik van het avontuur dat één van hun collega's was overkomen, bekoelde het enthousiasme van de coureurs maar even, waarna ze hun gekke race enkele meters verderop reeds hervatten. Wanneer zullen we een verordening uitvaardigen die streng genoeg is om de huzarenstukjes van felle hardrijders te voorkomen, die lijken te vergeten dat er mensen zijn die niet met de auto gaan, maar die toch evengoed de weg gebruiken? Of zullen we misschien wachten tot er iets ergs gebeurt?" (Vrij vertaald uit het Frans)

Echter vooral de lovende woorden voor dit zeer geslaagde sportieve evenement kon je de volgende dagen in alle regionale kranten terugvinden. "Zéér veel volk, veel coureurs, een menigte fietsers en iets wat eerder uitzonderlijk lijkt, géén enkel ongeval" (op het evenement).

Mogelijks hoorde je wel van de 'snelheidsrecords te land' die tussen 1946 en 1953, o.a. door de Royal Automobile Club Belgium, op de autoweg te Jabbeke georganiseerd werden.

Leuk om te weten dat een halve eeuw eerder, in de dreef ter Straeten te Varsenare, ook al snelheidsraces plaatsvonden.



Alleen was de 277 km/u die ze in 1953 behaalden met een Jaguar XK120 nog zeer veraf... Het officieel erkende snelheidsrecord op 28 augustus 1902 (Gevestigd op 5 augustus 1902 door de Amerikaan William K. Vanderbilt in een Franse Mors) bedroeg 122,449 km/u.

Gedenkplaat Landspeedrecord Jabbeke - 20 oktober 1953 (Stationstraat, thv rond punt, te Jabbeke)

Met deze kleine geschiedenis hopen we alvast een stukje van het verleden van Varsenare terug op de kaart gezet te hebben.

Deelnemerslijst Varsenare 28 augustus 1902

Le kilomètre à Varsenaere

I Motocyclettes en Tricycles

1. Georges Algrain (Brugge) (FN 1901-02 133cc 1.25 pk) (1min 20,6sec)
2. Adrien de Schietere de Lophem
3. C. Van de Walle
4. Dr Aimé Leun (Brugge)
5. René Brondel (Brugge)
6. Jules Esquenet (Brugge)
7. Baron Maurice van Zuylen van Nyevelt (Brugge)
8. Maurice Herreboudt (Brugge)
9. Leon Claeys (Zedelgem)
10. **Alexander Joostens** (Antwerpen) (winnaar categorie: 0,51sec)
11. Em. Maertens
12. François Hoflack (Ieper?)
13. Ritter

II Voiturettes en dessous de 400 kg

14. Ed. Coppieters Stochove
15. Charles Dryepondt (Brugge) (225 kg en 3.5 pk)
16. Firmin de Thibault de Boesinghe (Zwevezele)
17. Albéric de Formanoir de la Cazerie
18. Adrien de Schietere de Lophem

19. Etienne de Thibault de Boesinghe - Zwevezele
20. J. (Jules?) Van de Poele - Gent (?)
21. Jules Vermeersch - Brugge (225 kg en 3.5 pk)
22. Chevalier Clément van Outryve d'Ydewalle
23. Edouard 'Eddy' Lebret (Brugge)
24. Dr. Aimé Leun (Brugge)
25. **Auguste de Breyne** (Gent) (Darracq 1901 6.5 pk 390 kg) (winnaar categorie: 1min 34sec)

III Voitures légères 400 a 650 kg

26. Comte Charles d'Ursel (Brugge) (gouverneur - voertuig van 600 kg en 8 pk)
27. Albéric Kervyn (Brugge) (590 kg en 6 pk)
28. Chevalier Etienne de Vrière (Beernem) (had in 1900 een Vincke 500 kg en 9 pk)
29. L. Huyghebaert
30. Notaris Andre Verté (Torhout) (475 kg en 8 pk)
31. **Albert Kervyn d'Oud Mooreghem** (Gent) (Panhard et Levassor 1902 7 pk)
(winnaar categorie: 1min 6sec)
32. Ernest Maeterlinck (Gent) (450 kg en 6 pk)
33. Alexandre De Hemptinne (had in 1900 een Vivinus)
34. F. Van Hoorebeke (Langerbrugge)
35. Roels L.P. (Zottegem)
36. Dr. Jozef de Cooman - Brugge (400 kg en 6 pk)
37. E. Christiaens

IV Grosses voitures

38. **Comte Joseph de Hemptinne** (Gent) (winnaar categorie: 58,8 sec)
39. Auguste Fleurman-Leclercq (Brugge) (975 kg en 8 pk)
40. Georges de Hemptinne (Gent) (Delahaye van 1200 kg en 8 pk) (had in 1900 een Vivinus)
41. Comte H. Visart (had in 1900 een Delahaye)

Bronnen:

La Patrie 14 februari 1899

Le Reveil de Bruges 27 augustus 1902 - 29 augustus 1902

Journal de Bruges 1 februari 1899 - 27 augustus 1902- 29 augustus 1902

Gazette van Brugge 27 augustus 1902 - 30 augustus 1902

Burgerwelzijn 20 juli 1946

Brugge die Scone – driemaandelijks tijdschrift van de vzw Brugge die Scone – Maart 2019 – nr 1

Historicar - V.U. Jacques Deneef, met de steun van de Belgische stichting voor het Auto-Motor Patrimonium (FSA) -

December

2020 – nr 42

<https://www.r>

ateone.be/

<https://gent1913.eu/aero-club-des-flanders-en-hun-luchtvaartcongres-en-de-ballonwedstrijden/>

De adel in het Gentse mondaine verenigingsleven aan het begin van de twintigste eeuw – Dimon Lateur

Dhanens (P.) en Vanderstraeten (F.) Kroniek van de luchtvaart in en om Gent, Gent, IPMS, 2003, p19

<https://gent1913.eu/>

L. Gilliodts, Cout. Prévoté de Bruges, p. 456