

Luchthaven Deurne & Le Corbusier

Minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) kwam in politieke turbulentie toen zij op 11 juni het vliegtuig nam van Brussel naar Antwerpen. Een traject dat men verwacht per trein af te leggen. Peeters kreeg een invitatie van een bedrijf dat privévluchten organiseert en daarmee de heropstart van de kleine luchthavens wilde promoten. De Standaard plaatste bedenkingen bij dit mediagebeuren maar vond het ook het geschikt moment om opnieuw de vraag te stellen naar de rol en positie van deze regionale luchthavens in Vlaanderen: Wevelgem, Oostende en Deurne. Dat Deurne verkeerd werd ingeplant in 1930 werd met de jaren duidelijker. Het voorstel dat Le Corbusier deed in 1933 gaf meer toekomstperspectief voor de uitbouw van de haven van Antwerpen. Deze Franse architect, die vaak onterecht verantwoordelijk wordt gesteld voor alle fouten in de architectuur, was visionair voor Antwerpen. Had men toen dit plan voor de Linkeroever kunnen realiseren dan was Deurne gespaard gebleven.

In het artikel van Korneel Delbeke wordt ook verwezen naar de luchthavens in Wallonië. Charleroi wordt uitgebouwd voor de lagekostenmaatschappijen met een aantrekkingskracht vanuit Frankrijk en Nederland. Wie naar de nummerplaten kijkt op de parking van Charleroi (Brussels Sud) kan vaststellen dat het niet enkel voor Wallonië een betekenis heeft. In de luchthaven van Luik wordt fors geïnvesteerd als cargolocatatie wat recent duidelijk werd met de leveringen van de mondmaskers uit China. De ligging van Luik in de nabijheid van Duitsland is meer dan een bijzondere troef.

De geografische ligging kan voor- en nadelen opleveren. Zowel Wevelgem als Oostende liggen aan de rand van Vlaanderen. Wevelgem heeft zich gespecialiseerd in privé vluchten voor bedrijven en personen in de Euroregio Lille Tournai Kortrijk. Oostende bezit de meest ongunstige ligging met maar aan één zijde "achterland". De luchthaven lag eerst op het grondgebied van Middelkerke maar werd later Oostende. In de jaren '50 nam het luchtverkeer spectaculair toe vanuit Engeland. Engelse toeristen met hun sterke pond sterling staken het kanaal over per vliegtuig in plaats van met de ferry Oostende-Dover. Vanuit Oostende werden veel Engelsen per bus gebracht naar de Spaanse costa. Om nog meer toeristen te kunnen verwelkomen werd een nieuwbouw opgetrokken maar de ontgoocheling was groot toen de Engelsen wegbleven en een directe vlucht namen naar de Spaanse badplaatsen. De naam werd aangepast in "Luchthaven Oostende-Brugge" en Ryanair vloog een paar jaar op

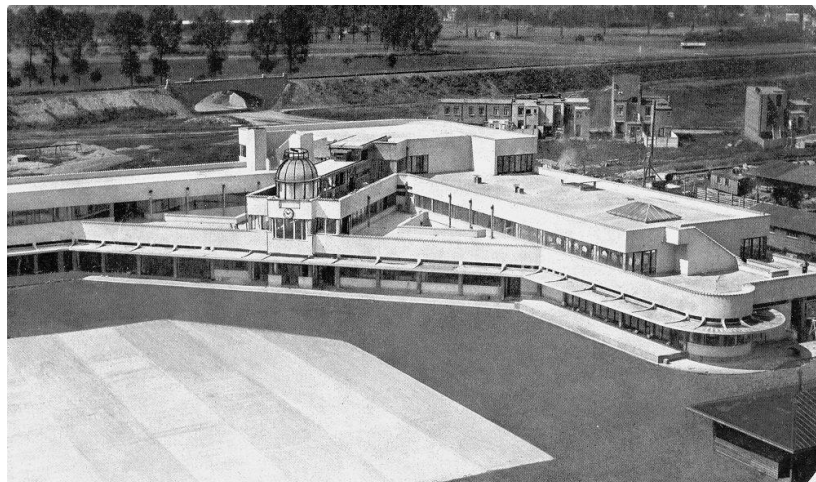
Oostende. Het werd duidelijk dat de ligging ongunstig is voor toeristen in vergelijking met Charleroi en Brussel. De grootste operator is nu TUI fly.



Tijdschrift

La Technique de Travaux

Juli 1931

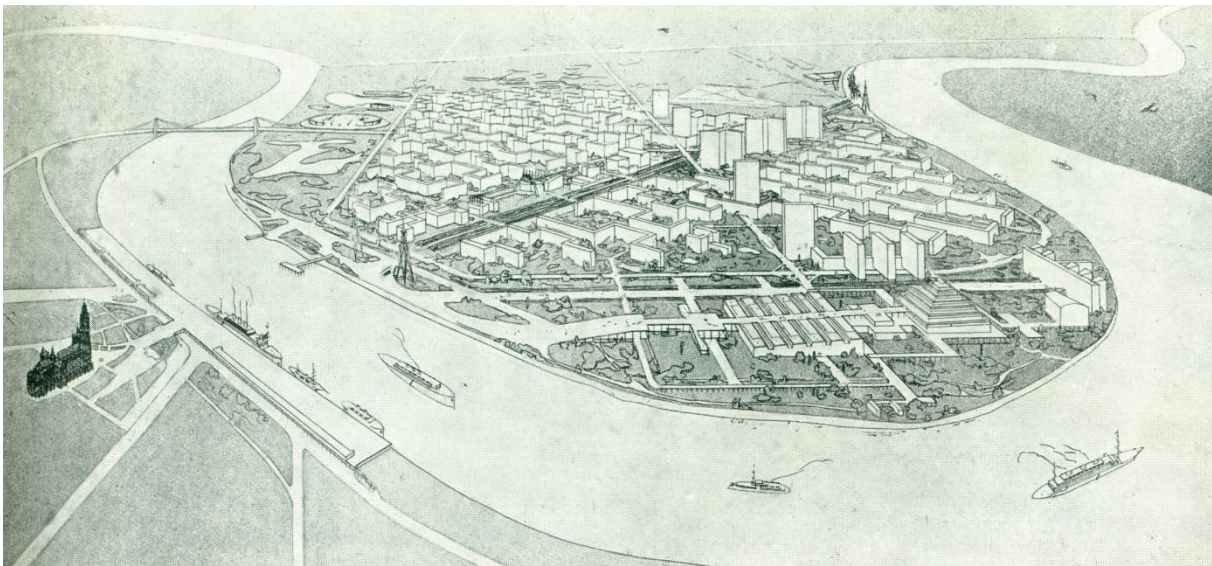


De derde luchthaven is Deurne / Antwerpen. In het kader van de viering 100 jaar België wilde deze stad in 1930 uitpakken met een grote internationale expositie en werd ook het hoogste appartementsgebouw van Europa opgetrokken, beter gekend als de 'Boerentoren'. De bouw van de nieuwe luchthaven paste in dit perspectief. Het werd één van de modernste gebouwen in Europa ontworpen door de jonge Brusselse architect Stanislas Jasinski (1901-1978). Als locatie werd gekozen voor

het grondgebied van Deurne, toen een sterk groeiende gemeente aan de rand van Antwerpen. In 1930 werd de luchthaven in gebruik genomen.

Luchthaven op de Linkeroever

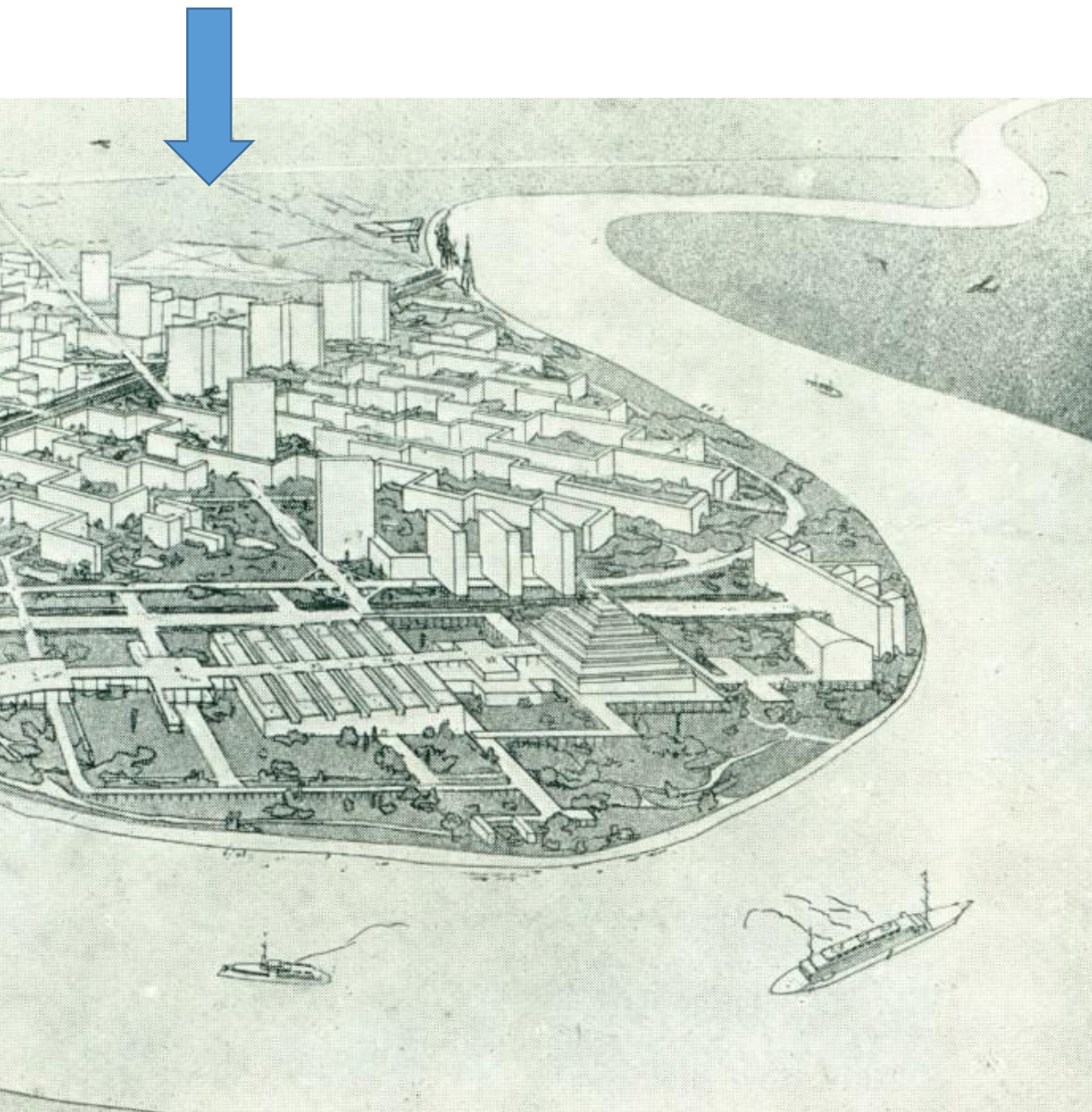
De grootste stedenbouwkundige wedstrijd in België in de jaren '30 werd georganiseerd voor de toekomst van de Antwerpse Linkeroever (1932-1933). Verschillende Belgische en internationale bureaus hebben deelgenomen. De befaamde Franse architect Le Corbusier werkte samen met architect Huib Hoste. Hoste was samen met LC medeoprichter van de CIAM in 1928.



Uit: L'Ossature Métallique nr 5 1934 , p.229 Verzameling Marc Dubois

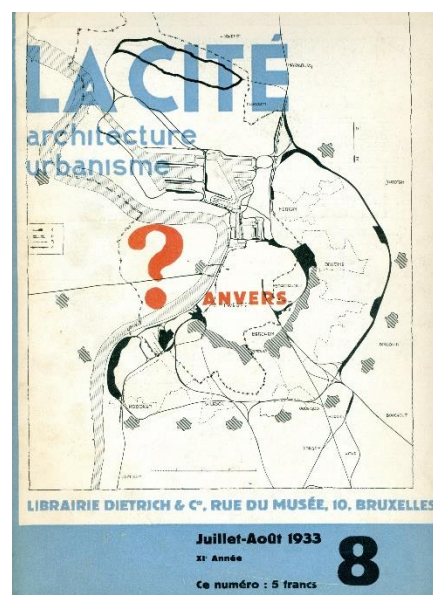
Er valt veel te vertellen betreffende dit uitzonderlijk project dat hier niet uitvoerig wordt besproken. Enkel één element uit het voorstel wordt belicht. Van het voorstel werden verschillende mooie perspectieven gemaakt waarbij duidelijk werd dat Antwerpen niet enkel lag aan de Schelde maar aan de grote bocht van deze rivier. De tekening toont de basisopties van het plan. Op de rechteroever staat één gebouw duidelijk aangegeven, de kathedraal van Antwerpen. De grootste boulevard voor de Linkeroever was gericht op de kathedraal en wordt aangeduid als "Boulevard de la Cathédrale". Op het uiteinde van de boulevard een nieuw luchthavengebouw, de nieuwe kathedraal gericht op de verovering van het luchtruim. Tussen beide gebouwen een groene boulevard, een symbolische verbinding tussen twee constructies gericht op de hemel, één gericht op God en één gericht op het menselijk vernuft om te kunnen vliegen.

Men kan de vraag stellen wat LC bezielde om een luchthaven daar te voorzien wetende dat Antwerpen in 1930 een splinternieuwe luchthaven in



Blauwe pijl plaats van nieuwe luchthaven

*Voorstel luchthaven op de Linkeroever
Tijdschrift La Cité juli & augustus 1933
Dossier Linkeroever*



gebruik had genomen. Voor LC was de band met de haven van groot belang. Schepen die aankomen en vertrekken, vliegtuigen die aankomen en vertrekken. Vermoedelijk was LC van oordeel dat de inplanting in Deurne een verkeerde beslissing was, een gemeente die zijn bevolking sterk zag groeien. Wat eens een open veld was werd in de loop der jaren een compleet ingesloten luchthaven met veel problemen van uitbreiding en overlast. Wat zich in Berlijn met Tempelhof heeft voorgedaan is ook in Deurne het geval geweest, een stedenbouwkundige keuze uit de jaren '20 die toen visionair was werd nadien een locatie die in vraag werd gesteld.

In 1933 was de burgerluchtvaart in haar prille begin. De afmeting die LC voorzag van de luchthaven was eerder bescheiden en ook niet zo ver gesitueerd van woongelegenheden. Maar een luchthaven in het havengebied (Waasland) met een aansluiting op het spoorwegnet Antwerpen / Sint Niklaas / Gent / Lille was een betere keuze geweest dan Deurne. Maar in visionaire stedenbouwkundige keuze is België nooit sterk geweest. Le Corbusier toonde in 1933 duidelijk dat keuze voor Deurne een vlotte maar verkeerde optie was.

Marc Dubois

Juni 2020