

DE HELIHAVEN TE BRUSSEL (1953-1966) EEN VEELBELOVEND BEGIN MAAR EEN KORT- STONDIG BESTAAN...

Eric Christiaens

Wij hadden het geluk recent enige mooie foto's van de Helihaven in volle bedrijvigheid op de kop te kunnen tikken. Er is een tijd geweest, en dat is nog geen 50 jaar geleden, dat men er geen graten in zag een luchthaven praktisch in het stadscentrum aan te leggen. En nochtans maakten de helikopters van toen ook flink wat lawaai, zonder daarom een Jumbojet te benaderen... Wel was het zo dat de uitgekozen omgeving in die jaren niet dicht bevolkt was. Maar het idee van vooruitgang deed toen ieder denkbaar protest uit milieuoverwegingen ook verstommen...

Al kende "onze" helihaven maar een kort bestaan, toch had ze al een voorgeschiedenis. Proefnemingen met prototypes van hefschroefvliegtuigen gaan terug tot het begin van de 20^e eeuw. Ook in België: de Franse ingenieur Henry Villard experimenteerde hier met toestellen van eigen makelij, onder meer op het toenmalig vliegveld van Sint-Agatha-Berchem, en werd daarbij aangemoedigd door Koning Albert I, een vroege luchtvaartfanaat. Maar Villard sneuvelde al op 20 september 1916 in de Eerste Wereldoorlog. Een doorbraak zou er pas komen met het door Igor Sikorsky in 1941 gebouwd prototype, dat tijdens de Tweede Wereldoorlog door het Amerikaanse leger in gebruik werd genomen nadat talrijke verbeteringen werden aangebracht. Na de oorlog begon men in de Verenigde Staten toestellen in productie te brengen die minder duur uitvielen.

In België was het Bestuur der Posterijen ook al aan het experimenteren met het vervoer van poststukken via de lucht. In 1946 deed men proeven met het parachuteren van postzakken vanuit gewone vliegtuigen. Nadien testte men met goed resultaat helikopters uit, zo in 1949 tussen de luchthaven van Melsbroek en het centrum van de stad. Technisch was dat haalbaar, maar financieel onbetaalbaar. Pas de minder dure productie van de Amerikaanse Bell 47 D1 bracht een doorbraak, en de Posterijen namen enkele toestellen in dienst.



Die startten op 21 augustus 1950 met postvervoer van op een zeer rudimentair vliegveldje aan het Driehoeksplein te Molenbeek, met een zeer plechtige "inwijding". Er werd zelfs een speciale luchtpostzegel voor uitgegeven. Het opzet was dubbel: enerzijds een verbinding

met de luchthaven van Melsbroek om de buitenlandse briefwisseling nog de dag van aankomst in België te kunnen bestellen te Brussel, anderzijds om de post in de namiddag te kunnen verdelen in streken zoals de Ardennen en de Kempen die slecht door de spoorwegen bediend werden. Wel een verschil met de huidige "dienstverlening"...

Iedere dag werd een rondvlucht van 435 km uitgevoerd, met start in Molenbeek om 11u45, die achtereenvolgens Libramont, Luik, Tongeren, Hasselt, Beringen, Turnhout, Herentals en Antwerpen aandeed en om 15u45 al terug op het Driehoeksplein landde.

De uitbating werd door de Staat toevertrouwd aan het toenmalige Sabena, dat hiervoor 28,20 fr. de km kreeg, wellicht met in het achterhoofd de bedoeling ervaring op te doen met de exploitatie van een net dat op middellange afstand ook reizigers zou kunnen lokken.

Lang heeft het in Molenbeek niet geduurd: op 1 juli 1953 verhuisde men naar een terrein aan de Groendreef. Daar bevinden we ons in feite boven de oude bedding van het kanaal van Willebroek, dat eertijds via de Oeverpoort de stad binnenliep en een reeks dokken bediende. Hoe het er toen uitzag is te zien op een oude foto met het kanaal tussen de gebouwen van de "vuilkar" en de Groendreef. Met de aanleg van "Brussel Zeehaven" in de jaren na 1900 werd het kanaal wat naar het westen



verlegd, naar het Vergotedok en het Becodok om zo een rechte verbinding met het kanaal van Charleroi tot stand te brengen. Het oude kanaal werd verbreed tot een dok v o o r d e binnenscheepvaart, het Gobertdok, 622 m lang, 35 m breed en met een diepgang van 3 m. Het gedeelte het dichtst naar de stad toe werd in 1931 gedempt, en ernaast

kwam in 1934 het Citroëncomplex tussen de Willebroekkaai en het Becodok. Het resterend gedeelte tot aan het Vergotedok werd in 1954 gedempt, en toen werd ook het spoorwegstation aan de Groendreef ontmanteld.

Maar intussen was de Helihaven er al van start gegaan. Met de Expo '58 in het vooruitzicht koesterde men hoge verwachtingen. In mei 1955 was Willem Deswarte, directeur-generaal van de Sabena, bepaald optimistisch: "Na een meer dan vierjarige ervaring in de exploitatie van een nationale postdienst per helikopter, en vanaf het ogenblik dat er toestellen voor personenvervoer op de markt kwamen; daarenboven rekening houdend met de gunstige geografische ligging van Brussel, voelde de Sabena zich



tot een pioniersrol geroepen. Zij organiseerde het eerste internationale luchtnet voor regelmatig personenvervoer per helikopter. Weldra bleek dat het luchtvervoer van helihaven tot helihaven, m.a.w. van stad tot stad, werkelijk een aantrekkelijke formule was. Het succes van onze eerste exploitatieperiodes is niet alleen een aanmoediging doch ook een aanduiding voor de toekomst. Sedert 1 september 1953, datum waarop het internationale luchtnet in bedrijf werd genomen, werden reeds 26.000 passagiers met onze "Sikorsky S-55" vervoerd. Sedert wij helikopters in dienst hebben genomen vlogen reeds 33.000 personen met deze toestellen. Veel is het nog niet, althans vergeleken bij de 400.000 passagiers die jaarlijks door de Sabena-vliegtuigen worden vervoerd. Deze getallen krijgen echter een bijzondere betekenis als men ze vergelijkt met de 12.500 passagiers die in 1933, na een tienjarige ervaring, door de Belgische luchtlijnen met vliegtuigen van het gewone type werden vervoerd.

Op het ogenblik verbinden drie diensten per dag Brussel met Rotterdam via Antwerpen. Evenveel vluchten grijpen plaats van Brussel naar Lille, Luik, Maastricht, Keulen, Bonn en Eindhoven. Dit net verkeert nog in een embryonaal stadium. Het is een kleine, maar uiterst bedrijvige kern, dewelke voor de Sabena en het luchtvervoer over de gehele wereld van zeer groot belang is en tevens een bron van inlichtingen. Het huidige net vult een leemte aan in het complexe geheel der transportbehoeften en krijgt hierdoor een blijvend karakter.

De weg ligt dus open en de toekomst ziet er hoopvol uit. Wij mogen gerust zeggen dat de evolutie van het luchtvervoer van centrum naar centrum slechts afhangt van de min of meer snelle technische ontwikkeling van de machine zelf.

In een nabije toekomst zullen machines van een geheel nieuw type, die 15 tot 19 passagiers kunnen opnemen, in bedrijf worden genomen. De exploitatie van een luchtdienst met deze toestellen kunnen wij beschouwen als een overgangperiode, gelegen tussen het experimentele stadium waarin wij nu leven en een toekomst waarin dag en nacht, bij elke weersgesteldheid, gevlogen zal worden met veelmotorige toestellen die nog een groter draagvermogen zullen hebben. Bij een normale gang van zaken mogen wij verwachten dat deze toestellen nog voor de opening van de Wereldtentoonstelling 1958 te Brussel in dienst zullen zijn."

Hoe de helihaven aan de Groendreef er in die beginjaren bij lag ziet men op de foto met de oldtimer modellen van auto's, misschien wel bij de ingebruikname in 1953, en op de drie foto's uit 1956. In 1957 werd nog eens een postzegel uitgebracht ter gelegenheid van de 100.000^e passagier. Maar men bleef niet bij de pakken zitten.



In november 1957 verscheen er een artikel "De Sabena en de Tentoonstelling Brussel 58". Daarin luidt het: "De Sabena die van Brussel het centrum heeft gemaakt van het allereerste internationaal net voor helikopters met reizigers, moest speciale aandacht wijden aan de ontwikkeling van haar diensten die verzekerd worden met hefschroefvliegtuigen.

Acht nieuwe helikopters van het type Sikorsky S-58, groter en sneller dan de S-55, die zij vervangen, zijn van nu af aan in dienst en een nieuwe lijn werd ingevlogen tussen Brussel en Parijs.



De helihaven van de Groendreef, gelegen op enkele passen van het centrum van de hoofdstad, ondergaat momenteel veranderingen: zij werd uitgebreid tot de omringende terreinen en telt reeds 3 platformen van 25 m diameter elk. Een nieuw gebouw of helihaven, waarvan de constructie kortelings aangevat wordt, zal een centraal gebouw omvatten van 45 m x 20 m en een "Finger" van 95 m x 8,5 m. Het hoofdgebouw zal onderdak verlenen aan een restaurant, een centrum voor televerbindingen, burelen, een hall bestemd voor de goederenbewaring zowel onder douanetoezicht als andere, alsmede een ingangshall waar enkele winkels zullen ondergebracht zijn. In de "finger" zal men 2 reeksen van 3 wachtzalen vinden, de diensten voor de reizigerstelling, en de lokalen der douane en veiligheidsdiensten.

Zoals zij opgevat werd, zal de luchthaven het verkeer kunnen opsorpen van 12 vertrekken en 12 aankomsten per uur, d.w.z. ongeveer 150 passagiers in beide richtingen."

Maar er kwam in 1958 ook een antenne op de Expo zelf. In 1955 werden de plannen als volgt beschreven: "De helihaven, dewelke vlak naast de Eeuwfeestpaleizen wordt aangelegd, krijgt een "heli-station" met een oppervlakte van 800 m². Politie en douanediensden, salons, restaurants, enz. ... worden hier ondergebracht. Men voorziet het opstijgen en landen van een veertigtal toestellen per dag, m.a.w. 30.000 landingen en opstijgingen en het vervoer van 300.000 passagiers naar binnen- en buitenland, tijdens de zes maand welke de Tentoonstelling open is." In 1957 was dit als volgt bijgesteld: "Als helikoptercentrum, stelde Brussel er prijs op een landingsterrein aan te leggen op de Tentoonstelling zelf, op dit terrein dat getuige zal zijn van deze buitengewone confrontatie der volkeren en der technieken.

Gedurende de Tentoonstelling zullen er 100.000 reizigers ontschepen, waarvan meer dan 50.000 in internationaal verkeer; 50.000 anderen zullen deel uitmaken van hen die van een rondvlucht wensen te genieten. De toestellen zullen elkaar in versneld tempo opvolgen daar zij slechts over een tijdspanne van 3 minuten voor tussenlanding zullen beschikken. De helikopters die de regelmatige diensten zullen verzekeren, zullen achtereenvolgens landen op de internationale luchthaven van Melsbroek en op de Tentoonstelling alvorens de helihaven van de Groendreef te vervoegen, hetgeen de reizigers zal toelaten hun tocht rechtstreeks van Melsbroek naar de Tentoonstelling voort te zetten. Er zal een helikopterdienst zijn Melsbroek-Tentoonstelling en vice-versa."



In het officieel Gedenboek van de Wereldtentoonstelling vinden we geen balans van dit project. Maar bij Annick Lesage vinden we wel een passage erover: "Voor wie er de poen voor had, was er nog de helihaven. Voor 100 frank kon je een luchtdoop krijgen in een echte Sikorsky. De vlucht beperkte zich tot een rondje boven de Expo, maar de attractie had veel succes, vooral bij de rijke buitenlanders. Vierenzestigduizend mensen vlogen op die manier met de helikopter mee en elke dag moesten tot vierhonderd passagiers geweigerd worden.

De helihaven deed ook dienst als echte luchthaven. Hij was verbonden met de luchthaven van Melsbroek en verrichtte vluchten naar Antwerpen, Bonn, Keulen, Dortmund, Duisburg, Eindhoven, Luik, Maastricht, Prijs en Rotterdam. Veel celebrity's, hoogwaardigheidsbekleders en koninklijk bloed zijn op de helihaven van Expo '58 geland. Voor hen stonden de fairhostessen van de vipfloeg klaar, hun handen stevig om hun hoedje geklemd, doodsbang om het in de wind te verliezen."

Maar de geregelde exploitatie bleek niet rendabel. Op 18 september 1959 (een andere bron geeft 4 september 1958?) kwam er een einde aan het postvervoer. Het passagiersvervoer trachtte men in stand te houden, met in 1964 nog een verbinding naar Parijs via een vliegveld in Issy-les-Moulineaux. Maar intussen was het Europese net van autostrades ver voltooid en een niet te overwinnen concurrent op kortere afstanden geworden. In de loop van 1966 stopte Sabena definitief met de activiteiten van de helihaven aan de Groendreef.





Inhuldiging 1953. Op de achtergrond de afgebroken brouwerij Caulier (zie speciaal nummer brouwerijen) en St-Rochuskerk.

