

DE LUCHTHAVEN
VAN DEURNE,
EEN VERGETEN PIONIER



DEURNE AIRPORT,
A FORGOTTEN PIONEER



Samenstelling

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Luchthaven Antwerpen
Katleen Pittevels

Verantwoordelijke uitgever

Ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal

Concept

Brochure uitgegeven ter gelegenheid van “75 jaar luchthavengebouw”

Druk

Agentschap voor Facilitair Management
Digitale Drukkerij

Depotnummer

D/2008/3241/248

Uitgave september 2008

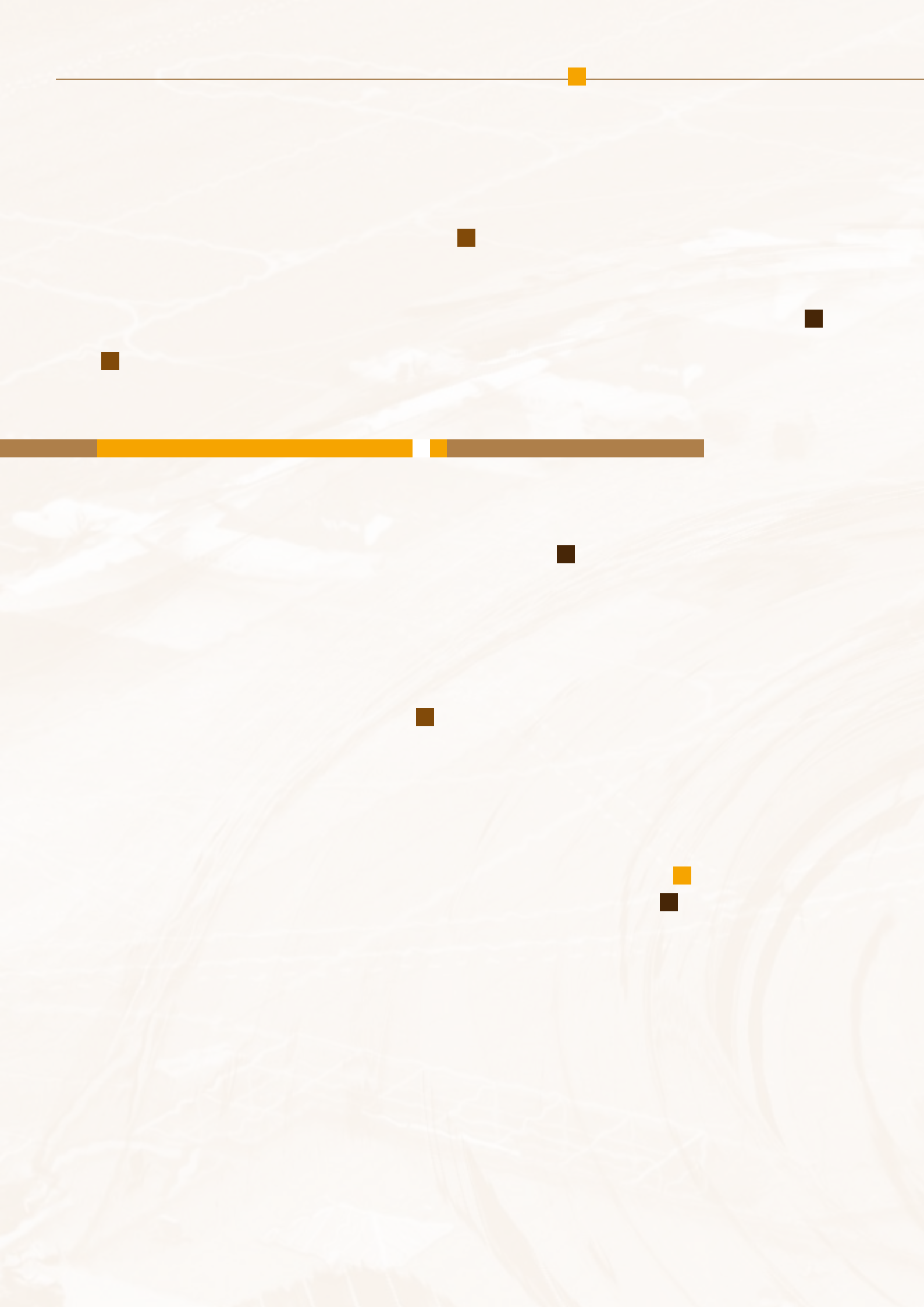
DE LUCHTHAVEN
VAN DEURNE,

EEN VERGETEN PIONIER

DEURNE AIRPORT,

A FORGOTTEN PIONEER





> De luchthaven, algemeen beeld

General view of the airport



De luchthaven van Deurne behoort tot de groep stedelijke luchthavens van de tweede generatie, die in de loop van de jaren 1930 in de belangrijkste Europese centra werden opgericht als netwerk voor de expanderende burgerluchtvaart. Bij zijn ontstaan beantwoordde de luchthaven aan de meest vooruitstrevende normen die op dat moment aan de luchtvaartarchitectuur konden worden gesteld. De meeste luchthavengebouwen uit deze periode, voor zover ze de Tweede Wereldoorlog al hadden overleefd, werden in het jet-tijdperk vervangen of ingekapseld in nieuwe gebouwencomplexen. Andere werden buiten gebruik gesteld en aangepast aan een nieuwe functie. Deurne daarentegen verviel in comateuze toestand, om pas een kwarteeuw later langzaam opnieuw tot leven te komen als zakenluchthaven met een beperkte capaciteit. Hoewel het luchthavengebouw de tijd vrij goed doorstond, kon een sluipende aantasting door allerlei ingrepen en moderniseringswerken niet vermeden worden.

In 2001 werd via de 'Open Oproep' van de Vlaamse Bouwmeester opdracht gegeven voor de ontwikkeling van een 'masterplan' dat de verdere toekomst van het luchthavencomplex moest gaan bepalen. De teloorgang van SABENA later dat jaar en de algehele malaise in de burgerluchtvaart die erop volgde veroorzaakten echter eens te meer een gevoelige terugval in de vluchtactiviteiten. Inmiddels is de renovatie van het luchthavengebouw en de luchthaveninfrastructuur ingezet. Tijd dus om zonder nostalgie terug te kijken op een vergeten monument van onze luchtvaartgeschiedenis.

Deurne Airport belongs to the group of city airports of the second generation, which were built in the 1930s in the most important European centres in order to form a network for an expanding civil aviation. From the very beginning the airport met the most progressive standards set for aviation architecture at the time. The majority of the airport buildings from this period, insofar as they survived the Second World War, were replaced by or integrated into new building complexes in the jet era. Others were put out of use and adapted to fulfil a new function. Deurne Airport on the other hand went into a coma, only to be slowly revived a quarter of a century later as a business airport with a limited capacity. Although the airport continued to look good for a long period of time, a gradual deterioration of the building, due to all kinds of interventions and modernization works, could not be avoided.

Following an "Open Call" made by the Flemish Government Architect in 2001 a commission was given for the development of a "master plan" in order to define the future of the airport complex. SABENA's collapse later that year and the subsequent general slump in civil aviation yet again caused a considerable decrease in flight activities. Since then the renovation of the airport building and airport infrastructure has begun. It is now time to look back without any nostalgia on a forgotten monument in our aviation history.

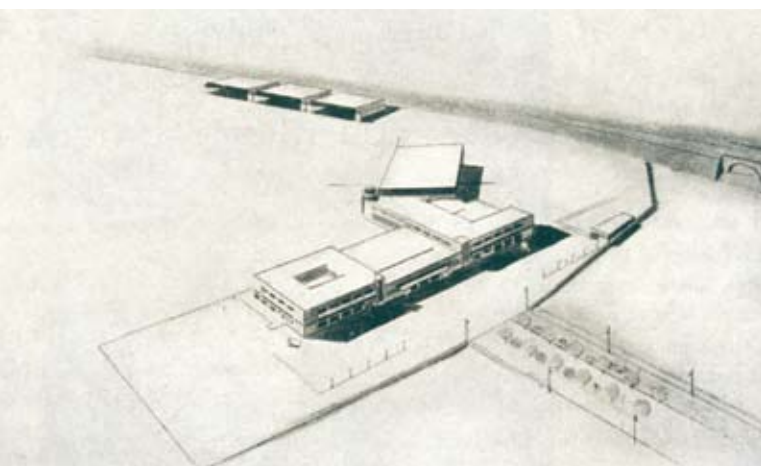
DE EERSTE STEEN

De oprichting van de *Aéro-Club d'Anvers* in 1909 betekende de start van de luchtvaart in Antwerpen (1). In ditzelfde jaar waarin Louis Blériot slaagde in zijn legendarische vlucht over het Kanaal, werd ook het eerste Belgische vliegbrevet uitgereikt aan baron Pierre de Caters en vond in Antwerpen de eerste vliegmeeting op Belgische bodem plaats. Het waren de jaren van de 'bevlogen' pioniers, vaak vliegtuigconstructeur, testpiloot en stuntvlieger in één en dezelfde persoon, de jaren waarin vliegen nog een elitair tijdverdrijf was voor waaghalzen, en een sensationeel spektakelstuk voor de massa, tot het in 1914 zijn onschuld verloor.

Op het eerste volwaardige vliegveld in Antwerpen was het wachten tot 'Hemelvaartdag' 1923. Twee jaar eerder was op last van de Minister van Landsverdediging, waaronder de luchtvaart toen nog ressorteerde, begonnen met de onteigening van landbouwgronden met een totale oppervlakte van zowat 80 ha op het grondgebied van de gemeente Deurne. Een afgedankte spoorwegwagon deed dienst als eerste 'aérogare' en werd in 1926 vervangen door een houten chalet. Inmiddels was in 1924, door de pas opgerichte Belgische luchtvaartmaatschappij SABENA, de eerste luchtlijn Rotterdam-Antwerpen-Brussel-Strasbourg-Basel geopend. Later volgden luchtverbindingen met onder meer Keulen, Hamburg, Kopenhagen, Malmö, Parijs en Londen.

> Bekroond project van de architecten Van Riel en Janssens (L'Emulation nr. 10 1929)

Price-winning project of the architects Van Riel and Janssens (L'Emulation nr. 10 1929)



THE FIRST STONE

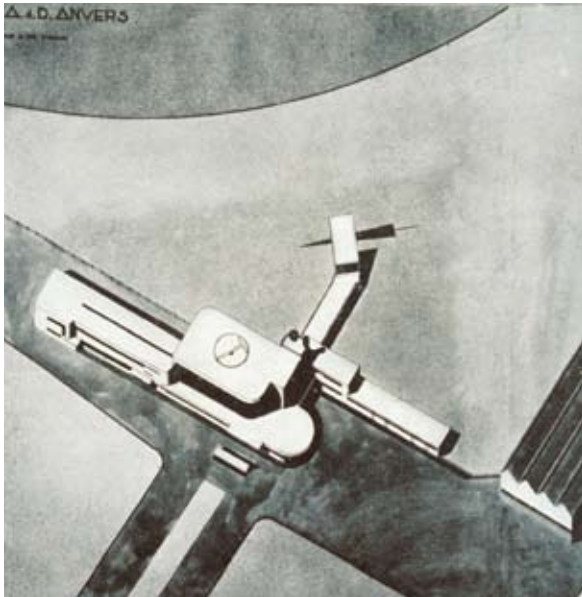
The foundation of the *Aéro-Club d'Anvers* in 1909 was the starting signal for aviation in Antwerp (1). In the same year Louis Blériot made his legendary flight across the Channel and Baron Pierre de Caters was given the first Belgian pilot licence. It was also the year in which Antwerp hosted the first air show on Belgian territory. This was the time of the passionate pioneers who combined skills as aircraft constructor, test pilot and stunt flyer in one and the same person. This period was a time in which flying was still an elitist pastime for daredevils and a sensational pageant for the masses, until aviation lost its innocence in 1914.

On Ascension Day in 1923 the first fully-fledged airfield in Antwerp opened. Two years earlier, the Minister of National Defence, who was then responsible for aviation, had already started to expropriate farmland, covering a total surface of some 80 ha on the territory of the municipality of Deurne. A scrapped railway wagon served as the first "air station" but was replaced in 1926 by a wooden chalet. Meanwhile, the newly founded Belgian airline company SABENA opened the first air route Rotterdam-Antwerp-Brussels-Strasbourg-Basle in 1924. In the following years air routes with e.g. Cologne, Hamburg, Copenhagen, Malmö, Paris and London were also opened.

> Wedstrijdontwerp van Victor Bourgeois - Henvaux, tweede prijs ex aequo (L'Emulation nr. 10 1929)

Architecture competition design by Victor Bourgeois-Henvaux, 2nd prize ex aequo (L'Emulation nr. 10 1929)



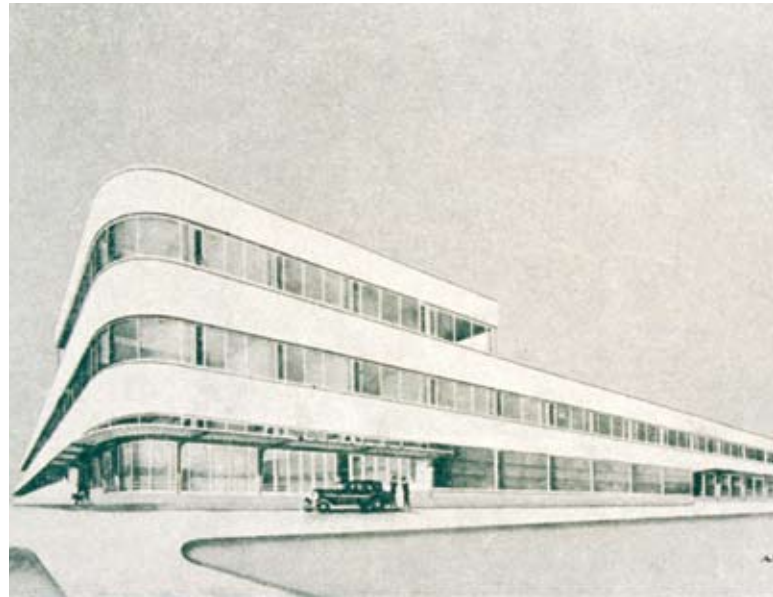


> Wedstrijdontwerp van de architecten Gérard-Goffay-De Mey, tweede prijs ex aequo (L'Emulation nr. 10 1929)

Architecture competition design by the architects Gérard-Goffay-De Mey, 2nd prize ex aequo (L'Emulation nr. 10 1929)

Het eerste volwaardige luchthavengebouw op Belgische bodem werd ook al in 1924 in gebruik genomen op het vliegveld van Haren bij Brussel, een elegant art deco paviljoen met de allure van een mediterrane villa, ontworpen door A. De Vleeschouwer (2). Nauwelijks vijf jaar later werd even verderop al een nieuw luchthavengebouw ingehuldigd, ditmaal met een weliswaar duidelijker gedefinieerde typologie, zij het dan op maat en met de uitstraling van een tweederangs spoorwegstation. Het ontwerp was dan ook een anoniem product van het Ministerie van Spoorwegen, dat sinds 1925 voor de luchtvaart bevoegd was. Beide gebouwen bleven overigens tot op de dag van vandaag bewaard.

Was het dit al te banale resultaat dat de toenmalige Minister van Spoorwegen, Maurice Lippens, deed besluiten het in Antwerpen anders aan te pakken? Het blijft gissen. Feit is dat nog hetzelfde jaar, op 1 maart 1929, een architectuurwedstrijd werd uitgeschreven onder Belgische en Luxemburgse architecten, voor het ontwerp van een 'moderne' luchthaven op het bestaande vliegveld van Deurne (3). De aanleiding voor de bouw van de nieuwe luchthaven was de Wereldtentoonstelling die in 1930 in Antwerpen zou plaatsvinden. Bij het afsluiten van de wedstrijd op 15 mei 1929, telde de jury uiteindelijk slechts negen inzendingen, gezien het belang



> Presentatietekening van het ontwerp van Stanislas Jasinski (L'Emulation nr. 10 1929)

Presentation drawing of the design by Stanislas Jasinski (L'Emulation nr. 10 1929)

The first real airport building in Belgium was already put into use in 1924 on Haren airfield near Brussels. The building was an elegant art deco pavilion with the airs of a Mediterranean villa, designed by A. De Vleeschouwer (2). Barely five years later, a new air terminal was inaugurated alongside. It was of a more clearly defined type, though with the size and the aura of a second-class railway station. After all, the design was an anonymous product of the Railway Ministry, which had been responsible for aviation since 1925. As a matter of fact, both buildings have been preserved up to the present day.

It is not very clear whether it was this trivial result which made the then Minister of Railway Transport, Maurice Lippens, decide to take a whole different approach in Antwerp. The fact is that on 1 March 1929 of that same year, a competition for Belgian and Luxembourg architects was held for the design of a 'modern' airport on the existing airfield of Deurne (3). The direct cause for building a new airport was the World Exhibition, which would take place in Antwerp in 1930. When the competition was closed on 15 May 1929, the jury counted only nine entries, which was a fairly poor result, given the significance of the assignment. Four of the entries were awarded a prize.

van de opdracht toch een mager resultaat, waarvan er vier werden bekroond. Als laureaat kwam het ontwerp van het bureau Van Riel en Janssens uit de bus. De tweede prijs werd ex aequo gedeeld door het ontwerp van de groep Gérard, Goffay en De Mey, het ontwerp van het duo Victor Bourgeois en Emile Henvaux, en het ontwerp van Stanislas Jasinski. Het betrof hier zonder uitzondering jonge architecten, waarvan de meeste aan het begin van een prille carrière stonden. Enkel Bourgeois, als stichtend lid van CIAM één van de protagonisten van het modernisme in België, kon bogen op een gevuld palmares en een internationale loopbaan. Zowel Emile Goffay als Stanislas Jasinski zouden naam maken binnen de Belgische avant-garde.

Het valt moeilijk de vier bekroonde projecten te evalueren, aangezien de oorspronkelijke ontwerpen tot op heden niet konden worden gelokaliseerd (4). De wat vage reproducties uit het architectuurtijdschrift *L'Emulation*, het enige ook dat over de wedstrijd berichtte, blijven tot nader order een unieke bron. Over de vijf niet weerhouden projecten is al helemaal niets bekend. De vier bekroonde projecten hebben alleszins de plaats van inplanting van het luchthavengebouw en een modernistische vormgeving gemeen. Ook worden telkens alle luchthavenfuncties volgens een planmatige logica gegroepeerd in één complex, volgens de vereisten die toen aan een moderne 'terminal' konden worden gesteld. Het ontwerp Van Riel-Janssens is het meest klassieke, met een volkomen symmetrische opbouw, te vergelijken met de toenmalige architectuur van spoorwegstations. Het ontwerp Gérard-Goffay-De Mey oogt met zijn afgeronde vormen uitermate gestroomlijnd en introduceert een niet eerder geziene 'finger' op de apron. Het ontwerp Bourgeois-Henvaux is dan weer het meest indrukwekkende, met een krachtig gedefinieerde passagiershal en aparte vleugels voor hotelaccommodatie en vrachtvervoer.

Eventually, the first prize was granted to the design by Van Riel and Janssens. The second prize was shared by the design of the Gérard, Goffay and De Mey group, the design by Victor Bourgeois and Emile Henvaux, and the one by Stanislas Jasinski. They were all, without exception, young architects, most of whom were at the very beginning of their careers. Only Bourgeois, one of the co-founders of CIAM and a protagonist of modernist architecture in Belgium, was able to look back upon a wide range of successes and an international career. Goffay and Jasinski were to make a name for themselves in the world of Belgian avant-garde architecture.

It is difficult to evaluate the four prize-winning projects, as up till now it has been impossible to locate the original plans (4). Until further notice, the rather vague reproductions from the architectural periodical *L'Emulation*, which was the only magazine to report on the competition, continue to be a unique source of information. Nothing at all is known about the other five non-selected projects. Common features of the four winning projects in any case include the siting of the airport building and a modernist design. Moreover, each of the projects groups the airport functions into one entity, using a methodical logic, in accordance with the requirements of what was considered a modern 'terminal' at the time. The design by Van Riel-Janssens is undoubtedly the most classic, displaying an entirely symmetrical construction which resembles the architecture of railway stations in that period. The rounded shapes of the Gérard-Goffay-De Mey design give it an extremely streamlined look, introducing the 'finger' on the apron, which was never seen before. The design by Bourgeois-Henvaux on the other hand is definitely the most impressive with its clearly marked out passenger hall and its separate wings for hotel accommodation and freight traffic.



> Luchtfoto van het complex
(La Technique des Travaux, nr. 7 1931)

Air photograph of the complex
(La Technique des Travaux, nr. 7 1931)



Ingang van het luchthavengebouw (foto Niels Donckers)

Entrance of the airport building (photo Niels Donckers)

Meest opvallend hier is niet een 'finger' maar een overdekte portiekgalerij voor het in- en uitstappen midden op de apron. Het ontwerp Jasinski komt uit deze summiere vergelijking zonder meer naar voor als het meest compacte en best te realiseren bouwprogramma. Dit was klaarblijkelijk ook de mening van minister Lippens, die het verdiect van de door architecten gedomineerde jury naast zich neerlegde en de opdracht toewees aan één van de tweede prijzen ex aequo, Stanislas Jasinski. Hij beriep zich hierbij op het advies van luchtvaartdeskundigen, en werd in die zin bijgetreden door één van de niet weerhouden wedstrijddeelnemers, architect Jean De Ligne. Deze verklaarde in *L'Emulation* dat voor het beoordelen van de toekomstige luchtvaartinfrastructuur, een ééndaagse vlucht over Antwerpen, het Kanaal en Croydon niet opwoog tegen de dagelijkse competentie van een piloot of een luchthavencommandant, een opmerking die hem door de juryleden-architecten allicht niet in dank werd afgenomen. Karel Van Riel en Maurice Janssens zouden kort daarna alsnog een troostprijs krijgen, toen het luchthavengebouw van Haren naar hun ontwerp werd uitgebreid en gemoderniseerd.

Op 30 december 1929, toen de funderingswerken al beëindigd waren, vond de eerstesteenlegging van de

The most outstanding feature is not the 'finger', but a vaulted passageway for passengers to board and disembark in the middle of the apron. Among these designs, the one by Jasinski stood out as the most compact and realizable construction project. Apparently, Minister Lippens held the same opinion. He ignored the opinion of the jury, which was dominated by architects, and awarded the project to one of the second ex aequo prize winning architects, Stanislas Jasinski. His decision was based on the advice of aviation experts, and was shared by one of the non-selected participants in the competition, architect Jean De Ligne.

In *L'Emulation* De Ligne declared that future aviation infrastructure had to be evaluated on the basis of a pilot's or airport commander's daily experience rather than on a one-day flight over Antwerp, the Channel and Croydon, a remark which was probably not appreciated by the jury members/architects. Shortly afterwards, Karel Van Riel and Maurice Janssens would receive a consolation prize when the Haren Airport Building was extended and modernized according to their design.

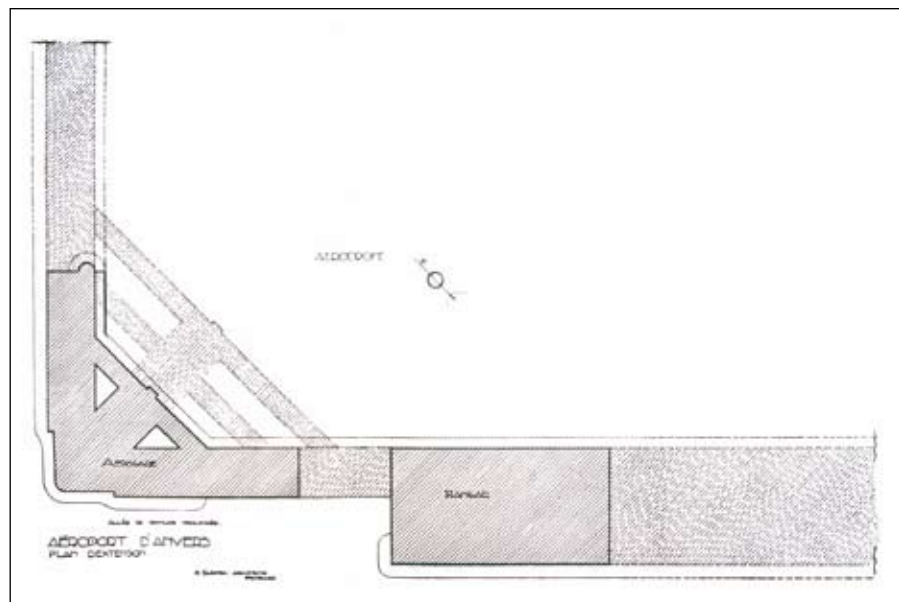
On 30 December 1929, when the foundations of the building had already been finished, the laying of the foundation stone of the new airport took place. The contractor was the Antwerp construction firm

nieuwe luchthaven plaats. Aannemer was het Antwerpse bouwbedrijf Hargot en Somers, voor het bouwtechnische aspect van de constructie werd Jasinski bijgestaan door de Brusselse ingenieur Sarrasin. Minder dan negen maanden later, op 10 september 1930, kon het nagenoeg voltooide gebouw reeds worden ingehuldigd. Het complex bestond uit een L-vormig hoofdgebouw, met een commandopost in de as, en aansluitend een vliegtuigloods. De architectuur werd gekenmerkt door een heldere, gestroomlijnde vormgeving, die aan alle regels van het internationale modernisme beantwoordde: een constructie van gewapend beton, witbepleisterde, verspringende bouwvolumes met rotundes, een horizontale belijning door bandramen en omlopende luifels in 'béton translucide', inspringende vensterposten en luifelconsoles in gebouchardeerd beton, lijstwerk in terracotta, stalen raamprofielen en terrasdaken. *“Un immense navire au repos, ses ponts, ses galeries, ses dunettes offre quelque rapprochement avec le bâtiment de l'aéroport, rapprochement accentué par la sobriété de la ligne, la sobriété de la couleur revêtant d'un même clair tout l'ensemble du vaisseau. On sent aussi comme dans les navires d'aujourd'hui, sauf exceptions, que rien n'est sacrifié à une déraison soi-disant ornementale. Mais on sent surtout que l'on a devant soi chose construite et solide, émergeant de cette plaine comme le navire émerge des eaux, une solidité nerveuse assouplissant le monolithe de béton armé à toutes les nécessités de sa fonction (5).”*

Hargot en Somers. For the technical aspects of the construction, Jasinski was assisted by the Brussels engineer Sarrasin. Less than nine months later, on 10 September 1930, the almost finished building could already be inaugurated. The complex consisted of an L-shaped main building, with an operations room on its axis and with a hangar. The architecture featured a clear and aerodynamic design, meeting all the rules of international modernism: a construction of reinforced concrete, compact building volumes in white rendering with rotundas, outspoken horizontalism through strip windows and canopies in translucent concrete, mullions and canopy brackets in rough, dark-coloured concrete, mouldings in terracotta, steel window profiles and terrace roofs. *“Un immense navire au repos, ses ponts, ses galeries, ses dunettes offre quelque rapprochement avec le bâtiment de l'aéroport, rapprochement accentué par la sobriété de la ligne, la sobriété de la couleur revêtant d'un même clair tout l'ensemble du vaisseau. On sent aussi comme dans les navires d'aujourd'hui, sauf exceptions, que rien n'est sacrifié à une déraison soi-disant ornementale. Mais on sent surtout que l'on a devant soi chose construite et solide, émergeant de cette plaine comme le navire émerge des eaux, une solidité nerveuse assouplissant le monolithe de béton armé à toutes les nécessités de sa fonction.” (5)*

>
Het principe voor een mogelijke uitbreiding van het luchthavengebouw: de schuine vleugel kon naar voren verschoven worden, teneinde een grotere oppervlakte te realiseren (La Technique des Travaux, nr. 7 1931)

The principle for an eventual extension of the airport building: the inclined wing could be moved forwards in order to create a bigger surface (La Technique des Travaux nr. 7 1931)



> STANISLAS JASINSKI (1901-1978)

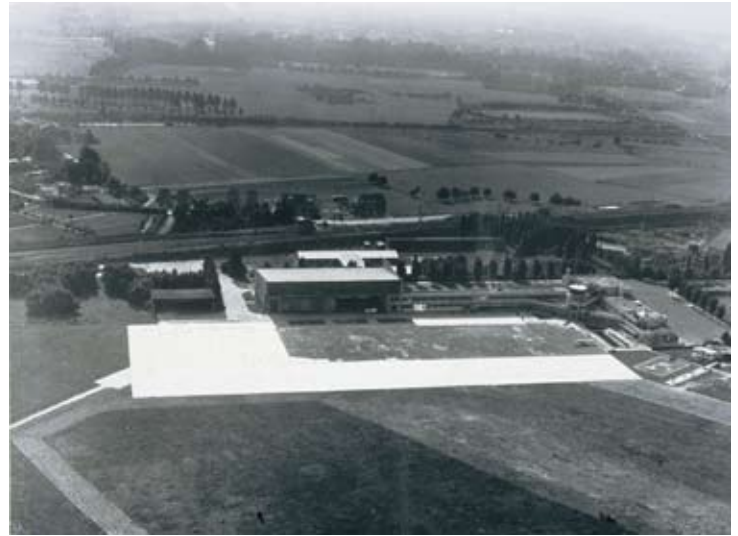
Stanislas Jasinski studeerde aan de kunstacademie van zijn geboortestad Brussel, en liep stage bij Victor Horta, de Parijse architect Maugue en Henry van de Velde (6). In Amsterdam kwam hij in contact met de architecten van *De Stijl*, in eigen land sloot hij zich aan bij de avant-gardebeweging *7 Arts*. Tijdens zijn verblijf in Parijs zocht hij, na het lezen van *Vers une architecture*, toenadering tot Le Corbusier, wiens gedachtegoed van dan af een beslissende invloed zou uitoefenen op zijn verdere loopbaan. Hiervan getuigt zijn futuristisch ontwerp voor een *Cité Administrative* uit 1929, drie kolossale, kruisvormige torengebouwen in het hart van de Brusselse binnenstad, geheel in de lijn van het *Plan Voisin*. Tijdens de jaren 1930 ondernam hij studiereizen naar de Sovjetunie en de Verenigde Staten. Naast de luchthaven van Deurne, behoort het universitair ziekenhuis *Institut Jules Bordet* in Brussel, dat in samenwerking met Gaston Brunfaut tot stand kwam, tot zijn belangrijkste realisaties uit de vooroorlogse periode. Na de Tweede Wereldoorlog legde hij zich vooral toe op de realisatie van standingvolle flatgebouwen en huisvestingscomplexen, bij voorkeur ingeplant in een groene omgeving.

Met zijn bekroning in de architectuurwedstrijd voor de luchthaven van Deurne, gevolgd door het toekennen van de opdracht, brak Jasinski door tot het milieu van de Belgische modernisten. In 1931 nam hij met het luchthavengebouw nog deel aan de Prijs Van de Ven, echter zonder gevolg (7). Het mag verwondering wekken dat dit voor die tijd toch belangrijke gebouw nauwelijks door de toonaangevende Belgische architectuurpers werd opgemerkt. Dit geldt des te meer omdat het hier tenslotte een overheidsgebouw betrof, waarvoor per grote uitzondering een architectuurwedstrijd was georganiseerd. De simpele vergelijking met het bijna gelijktijdige luchthavengebouw van Haren, "*des bâtisses en brique du plus pur style administratif*" (8), bewijst nochtans hoe eigentijds en baanbrekend Jasinski's concept wel was, een stelling die ook in de internationale context met betrekking tot de luchthavenarchitectuur uit die periode stand houdt. Feit is dat de luchthaven van Deurne ook in latere overzichten van de Belgische modernistische architectuur over het hoofd werd gezien, en zelfs in de recente overzichtstentoonstelling *Building for Air Travel* die in 1996-1997 in Chicago plaats vond, niet werd opgenomen op de vermelding

> STANISLAS JASINSKI (1901-1978)

Stanislas Jasinski studied at the art academy of Brussels, his native town, and was an apprentice with Victor Horta, the Paris architect Maugue and Henry van de Velde (6). In Amsterdam he came into contact with the architects of *De Stijl*, while in his own country he joined the avant-garde group *7 Arts*. During his stay in Paris, he approached Le Corbusier after having read his book *Vers une architecture*. From that moment on, Le Corbusier's ideology would have a decisive influence on Jasinski's further career. This is illustrated by his futuristic design for a *Cité Administrative* in 1929, which consisted of three colossal cross-shaped tower buildings in the centre of Brussels, entirely in line with the *Plan Voisin*. In the 1930s, he made several study trips to the Soviet Union and the United States. One of his most important creations dating from the pre-war period, besides Deurne Airport, is the academic hospital *Institut Jules Bordet* in Brussels, which was realized in cooperation with Gaston Brunfaut. After the Second World War, he concentrated mainly on the realization of luxurious blocks of flats and housing complexes, by preference situated in a green environment.

With his prize-winning design for Deurne Airport, followed by the award to him of the contract, Jasinski managed to break through to the social environment of the Belgian modernists. In 1931 he also took part in the Prijs Van de Ven contest with his design of the airport building, but did not win any prize (7). It is amazing that this important period building hardly received any attention from the leading Belgian architectural press of that time, all the more so since it was a public building for which, very exceptionally, an architectural competition had been organised. The mere comparison with the almost simultaneously built Haren Airport near Brussels, "*des bâtisses en brique du plus pur style administratif*" (8), however, shows how modern and epoch-making Jasinski's concept was, even when considered in the international context of the airport architecture of that time. It is still a fact that Deurne Airport was also overlooked in subsequent surveys of Belgian modernist architecture. It did not even feature in the retrospective exhibition *Building for Air Travel* which was held in Chicago during 1996-1997, except for the mention "*now demolished?*" (9). Even today, this building is commonly unknown and therefore disregarded by architectural historians and heritage conservators.



Luchtfoto's tonen de oorspronkelijke inplanting van het complex

Aerial photographs show the original implantation of the complex

“now demolished?” na (9). Ook vandaag is dit gebouw bij de publieke opinie en zelfs in kringen van architectuurhistorici en monumentenzorgers nog steeds veelal onbekend en dus onbemind.

Bijna driekwarteeuw geleden, bleef een nog jonge Renaat Braem, in een later leven één van de belangrijkste vertegenwoordigers van de naoorlogse architectuur in België, alleszins niet ongevoelig bij zoveel modernistisch geweld, toen hij als twintigjarige architectuurstudent de pas voltooide luchthaven bezocht. Getuige hiervan zijn enthousiast, ‘aerodynamisch’ commentaar: *“Een unikum in onze bouwerij, een gebouw in opdracht eener staatsadministratie opgetrokken, in gezonde moderne geest. Laat ons juichen! Zou het oogenblik der bekeering daar zijn? Gevels: horizontalen: banden glas onder strepen simili, palen en glas. Schoonheid? Die die elk aan z’n doel beantwoordend organisme bezit, die van plant en kristal, van dynamo en sunbeam. Architectuur is het oplossen, op de funksjoneelste en meest ekonomische wijs, van ruimte organismen in dienst der maatschappij* (10).” Pierre-Louis Flouquet, één van de protagonisten en tegelijk onvermoeibaar commentator van de Belgische avant-garde, rekende de luchthaven van Deurne, met Berlin-Tempelhof en Hamburg-Fuhlsbüttel, tot de beste van Europa...

Almost three quarters of a century ago, Renaat Braem, who was to become one of the most important representatives of post-war architecture in Belgium, visited the just finished airport. The then twenty-year-old student in architecture was surely impressed by this majestic example of modernism, judging by his enthusiastic ‘aerodynamic’ comment: *“Een unikum in onze bouwerij, een gebouw in opdracht eener staatsadministratie opgetrokken, in gezonde moderne geest. Laat ons juichen! Zou het oogenblik der bekeering daar zijn? Gevels: horizontalen: banden glas onder strepen simili, palen en glas. Schoonheid? Die die elk aan z’n doel beantwoordend organisme bezit, die van plant en kristal, van dynamo en sunbeam. Architectuur is het oplossen op de funksjoneelste en meest ekonomische wijs, van ruimte organismen in dienst der maatschappij.”* (10) (“Something unique in our building trade, built by order of government administration, with a sound modern spirit. Time to cheer! Would the time of reform have come? Façades: horizontals: layers in glass and concrete. Beauty? That which is owned by each organism, fulfilling its own purpose, that of plants and crystal, of dynamo and sunbeam. Architecture is organizing space in the service of society, in the most functional and economical way.”). Pierre-Louis Flouquet, one of the protagonists as well as an indefatigable commentator on the Belgian avant-garde, counted Deurne Airport, together with Berlin-Tempelhof and Hamburg-Fuhlsbüttel, among the best in Europe.

EEN LUCHTHAVEN VOOR DE TOEKOMST

Over het concept van Jasinski's luchthavenontwerp zijn wij vrij goed gedocumenteerd, dankzij een uitgebreid commentaar dat hij in 1931 in het architectuurtijdschrift *La Technique des Travaux* (11) publiceerde. In 1933 volgde nog een vraaggesprek met Pierre-Louis Flouquet in het architectuurtijdschrift *Bâtir* (12), waarin hij

AN AIRPORT FOR THE FUTURE

The concept of Jasinski's design for the airport is pretty well documented, thanks to an extensive comment he published in the architectural periodical *La Technique des Travaux* (11) in 1931. In 1933 an interview with Pierre-Louis Flouquet appeared in the architecture periodical *Bâtir* (12), in which he explained his theory in



Het luchthavengebouw gezien vanop het tarmac (postkaart)

The airport building seen from the tarmac (postcard)



Luchthavengebouw, huidige toestand

Airport building, actual situation

zijn theoretisch discours verder preciseerde. Het concept beantwoordde aan een aantal basisprincipes die vooruitliepen op de exponentiële groei die van de burgerluchtvaart werd verwacht. Met het enthousiasme eigen aan zijn jonge leeftijd en een rotsvast vertrouwen in de vooruitgang van de techniek, begroette hij de luchtvaart als één van de kernvraagstukken van de moderne beschaving en het keerpunt in de evolutie van het transport. Zo nieuw was deze problematiek dat de terminologie nog niet eens was doorgedrongen tot het woordenboek. Zo er al regels voor de luchtvaart konden vastgelegd worden, dienden deze enkel om vroeg of laat door andere te worden vervangen, zonder dat iemand kon voorspellen wat de toekomst nog in petto had. Zeker was dat de internationale luchthaven van vandaag zouden evolueren tot de intercontinentale en mondiale luchthaven van morgen.

Gevraagd naar zijn persoonlijke toekomstvisie op de burgerluchtvaart, ontvouwde Jasinski een globaal mobiliteitsplan waarbij het wegverkeer, de scheepvaart en de luchtvaart als schakels in één groter geheel rationeel op elkaar moesten aansluiten. Naar het voorbeeld van de spoorwegen beschouwde hij een splitsing van het personen- en het goederenvervoer in de luchtvaart als een absolute voorwaarde. Voor het personenvervoer zou dit aanleiding geven tot de uitbouw van 'intra-urbane' terminals, in het hart van de stad of de onmiddellijke nabijheid. Hiertoe konden met beperkte middelen landingsbanen worden aangelegd op het dak van bestaande, grootschalige gebouwencomplexen.

Ook de bouw van landingsbanen onder de vorm van verhoogde platforms in beton of staal boven op brede verkeerswegen behoorde tot de mogelijkheden. De luchtvaartindustrie zou dit proces enkel versnellen door de ontwikkeling van helikopters en vliegtuigen waarvan de afstand nodig voor landen en opstijgen beperkt zou blijven tot pakweg 200 meter. De bestaande luchthavens vond hij te ver verwijderd van de stadscentra, wat hun efficiëntie voor het personenvervoer in de weg stond. Het maakte ze daarentegen wel uitermate geschikt voor het goederenvervoer, waarvoor ze konden voorbehouden worden. Ten behoeve van veiligheid en regelmaat – absolute voorwaarden voor een verdere democratisering van de luchtvaart – moest zo een fijnmazig mondiaal netwerk van vaste luchtlijnen ontstaan tussen de grootstedelijke luchthavens, onderling verbonden door secundaire bases ten behoeve van het toerisme,

more detail. The concept responded to a number of basic principles which anticipated the expected exponential growth of civil aviation. With the enthusiasm, typical of his youth, and his absolute confidence in technical progress, he embraced aviation as one of the major issues of modern civilisation and as the turning point in the transport evolution. The aviation developments and problems were so new that the terminology related to the subject had not even been included in the dictionary. And if any aviation rules could be defined, it was only to be replaced sooner or later by other ones, without knowing what the future would have in store. There was no doubt that the international airport of today would evolve towards the intercontinental and global airport of tomorrow.

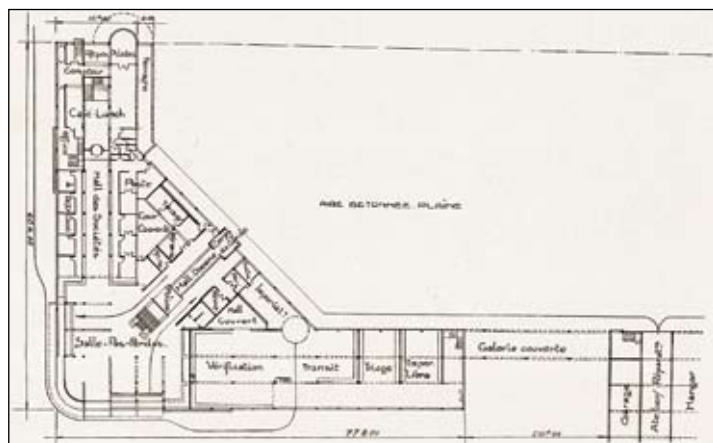
When asking for his future perspective on civil aviation, Jasinski unfolded a comprehensive mobility plan in which road traffic, shipping and aviation would link up with one another rationally in one big transportation network. Following the example of railway traffic, he considered the splitting up of passenger and freight traffic in aviation a prerequisite. With regard to passenger traffic, this would lead to the creation of 'intra-urban' terminals, in the heart of the city or in the close vicinity. To this end, limited resources would suffice to build runways on the roofs of existing, large-scale building complexes.

Other possibilities included the construction of runways as raised platforms in concrete or steel on top of broad traffic roads. The aviation industry would only speed up this process by building helicopters and aircraft which needed only a distance of 200 metres to land and to take off. In his opinion, the existing airports were located too far from the city centres, which made them less appropriate for passenger traffic. However, it did make them extremely suitable for cargo transport, for which they could be reserved. With safety and frequency being prerequisites for the further democratisation of aviation, an intricate, global network of scheduled air routes had to be established between the metropolitan airports. These could be interconnected by secondary bases for purposes of tourism with airfields for emergency landings at fixed distances.

Future perspectives on aviation like this one were surely not unique in those days. They were also at the base of Gescheit and Wittmann's *Neuzeitlicher Verkehrsbau* from 1931, a contemporary overview

>
Plattegrond van het gelijkvloers van het luchthavengebouw
(La Technique des Travaux, nr.7 1931)

Ground floor plan of the airport building
(La Technique des Travaux, nr. 7 1931)

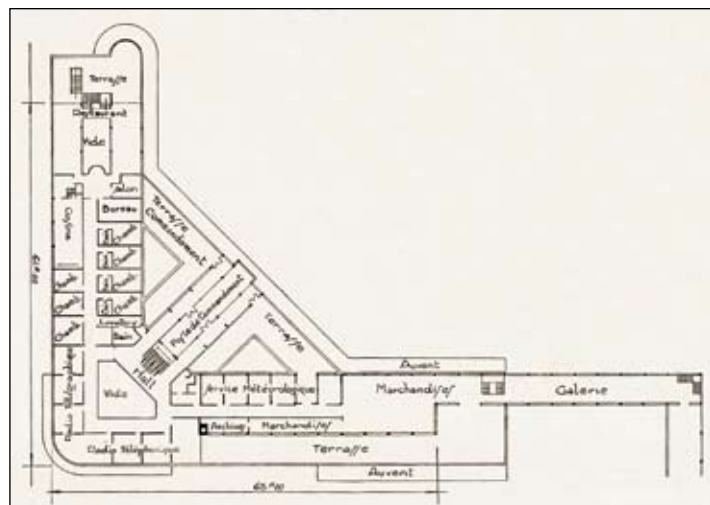


>
Plattegrond van de tweede verdieping van het luchthavengebouw
(La Technique des Travaux, nr.7 1931)

Second floor plan of the airport building
(La Technique des Travaux, nr. 7 1931)

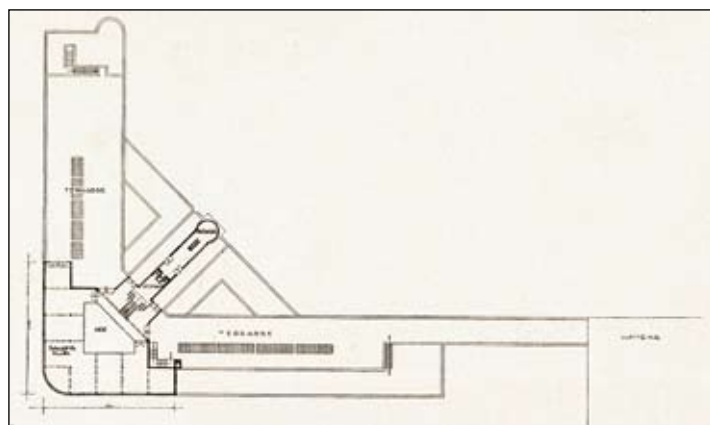
met op vaste afstanden terreinen voor noodlandingen. Toekomstvisies met betrekking tot de luchtvaart als deze waren in die dagen uiteraard niet uniek. Ze vormen ook de leidraad in Gescheit en Wittmann's *Neuzeitlicher Verkehrsbau* uit 1931, een eigentijds overzicht van de architectuur voor het verkeer, dat voor zowat de helft aan de luchtvaart is gewijd (13). Jasinski toont zich hier eens te meer als een overtuigd pleitbezorger van het modernisme, gefascineerd door snelheid, efficiëntie en rationaliteit. Zijn pleidooi klinkt als een pragmatische echo van meer bevolgen visioenen onder meer geformuleerd door Le Corbusier in *Urbanisme* en Fritz Lang in *Metropolis*.

In Jasinski's visie beperkte het ontwerp van een luchthaven zich niet tot architectuur alleen. Het



>
Plattegrond van de eerste verdieping van het luchthavengebouw
(La Technique des Travaux, nr.7 1931)

First floor plan of the airport building
(La Technique des Travaux, nr. 7 1931)



of architecture for traffic, mostly devoted to aviation. (13) Jasinski, who was fascinated by speed, efficiency and rationality, reveals himself here once again as a strong advocate of modernism. His plea sounds like a pragmatic echo of more inspired visions like those expressed by Le Corbusier in *Urbanisme* and by Fritz Lang in *Metropolis*.

From Jasinski's point of view, the design of the airport was not restricted to architecture alone. The airport building had to be designed in its complex relation to the airfield, completely in line with the proper laws of aviation. For the location of the airport he mentioned four primary conditions. First and foremost, the location and height of the land had to be conceived in such a

luchthavengebouw moest ontworpen worden in zijn complexe relatie tot het vliegveld, geheel volgens de eigen wetmatigheden van de luchtvaart. Aan de inplanting van de luchthaven stelde hij vier hoofdvoorwaarden. Ten eerste mocht het terrein door zijn locatie en hoogteligging slechts minimaal hinder ondervinden van mistvorming. Ten tweede moest het zo vlak mogelijk zijn, met een maximaal hellingspercentage van 2%. Drainage moest daarbij een goede ondergrond verzekeren zodat de vorming van modder werd vermeden. Gras gold als de meest geschikte afdekking vanwege de goede waterafvoer, het voorkomen van stofwolken en het elastisch vermogen bij zware belasting. Een derde vereiste was een open ligging vrij van obstakels, om van meerdere aanliegroutes uit verschillende windrichtingen gebruik te kunnen maken. Tenslotte mocht de luchthaven niet te ver verwijderd zijn van het stadscentrum en ingepast worden in een stedenbouwkundige structuur. Een goede, directe verbindingsweg en frequent openbaar vervoer, in het ideale geval een metrolijn met directe toegang tot het luchthavengebouw, waren van kapitaal belang om tijdverlies op de grond tot een minimum te herleiden. Werd op het traject Parijs-Londen immers niet 55% van de reistijd op die manier verloren. Althans deze laatste voorwaarde zou in Antwerpen, hoe dicht de luchthaven ook bij het stadscentrum gelegen is, nooit in de praktijk worden omgezet. De spoorlijn die nochtans aan de luchthaven passeert zou er nooit halt houden, en ook de naoorlogse snelwegeninfrastructuur liet Deurne, dat toen geen rol van betekenis meer speelde, links liggen.

Waar Jasinski het bestaande Antwerpse 'vliegveld' als een vaststaand feit moest aanvaarden, kon hij zich in alle vrijheid toeleggen op het ontwerp van het luchthavengebouw. Daarbij kwam het er op aan de gegeven situatie van het terrein zo adequaat mogelijk te benutten. Jasinski verklaarde al sinds lang geïntrigeerd te zijn geweest door de wijze waarop de architectuur ten dienste kon staan van de ontluikende luchtvaart. In de oplossingen die hij formuleert toont hij aan alleszins goed geïnformeerd te zijn over de technische vereisten van het luchtverkeer. Zijn wedstrijddeelname werd voorafgegaan door een vergelijkend onderzoek naar de grote Europese luchthavens van toen. Het is ons niet bekend of hij deze ook daadwerkelijk heeft bezocht. Wel kunnen we vaststellen dat hij in het eerder vermelde commentaar en het vraaggesprek vooral verwijst naar de kort tevoren voltooide luchthavens London-Croydon

way that the chance of fog formation was reduced to a minimum. Second, the land had to be as flat as possible, with an inclination percentage of 2% at most. Drainage was necessary to prevent mud formation and to create solid subsoil. Grass was regarded as the most appropriate coverage material thanks to its draining capacities, its elastic qualities under heavy pressure and because it prevented the formation of dust clouds. A third requirement was the open location, free from obstacles, in order to be able to use several air routes from different wind directions. Finally, the airport had to be located not too far away from the city centre and be integrated into an urban structure. A good direct access road and regular public transport, in the best case scenario a metro line with immediate access to the airport building, were of primary importance to reduce the time loss on the ground to a minimum. After all, this was the reason that 55% of the total travelling time was lost on the Paris-London route. In Antwerp, however, this last condition was never realized despite the airport's relatively close location to the city centre. The railway line, which passes the airport, never stopped there and the post-war motorway infrastructure did not pay any attention to Deurne Airport either, which was then no longer of any importance.

Whereas Jasinski had to accept the existing Antwerp airfield as an indisputable fact, he was entirely free to design a whole new airport building. The main purpose was to make the most adequate use of the land. Jasinski stated to have been intrigued for a long time already by the way in which architecture could be at the service of the burgeoning aviation. The solutions he proposed in any case show that he was well informed about the technical demands of air traffic. His participation in the competition was preceded by a comparative study of the major European airports at the time. We do not know whether he actually visited any of them. We can establish, however, that in the aforementioned comment and interview, he mainly refers to the airports of London-Croydon and Hamburg-Fuhlsbüttel that had been finished shortly before. These and other airports such as Berlin-Tempelhof, Lyon-Bron, Amsterdam-Schiphol and Rotterdam-Waalhaven are also depicted in the illustrations to the interview that was published. He stated also to have taken note of the scarce literature available on this subject, but he only quoted the study of the French engineer A.B. Duval *Les Ports aériens* published in *L'Illustration* in August 1929 (14).



Het clublokaal op de tweede verdieping (La Technique des Travaux, nr. 7 1931)

The club room on the second floor (La Technique des Travaux, nr. 7 1931)

en Hamburg-Fuhlsbüttel. Deze komen eveneens terug in de illustraties bij de publicatie van het vraaggesprek, naast Berlin-Tempelhof, Lyon-Bron, Amsterdam-Schiphol en Rotterdam-Waalhaven. Hij verklaart eveneens kennis te hebben genomen van de overigens schaarse literatuur ter zake, maar citeert daarbij enkel de studie van de Franse ingenieur A.B. Duval “*Les Ports aériens*” gepubliceerd in *L’Illustration* van augustus 1929 (14). Uit deze studie leidde Jasinski af dat bij het concipiëren van een luchthavengebouw volgens rationele principes, kon worden uitgegaan van drie uiteenlopende typologische modellen: het kernvormige type, het rechthoekige type en het wigvormige type, waarvan de voor- en nadelen moesten worden afgewogen. Het kernvormige type, een vrijstaand paviljoen in het centrum van het vliegveld, zoals het latere London-Gatwick door Hoar, Marlow en Lovett uit 1936, wees hij af als het minst geschikt. De langste rechte lijn op het terrein werd immers doorbroken en vervangen door vier korte landingsbanen rond het luchthavengebouw, dat per definitie een obstakel zou vormen. Dit beperkte niet alleen de landingsmogelijkheden maar stond ook

Based on this study Jasinski concluded that an airport building could be designed in accordance with rational principles on the basis of three divergent typological models: the ‘island’ or ‘core’ type, the ‘linear’ type and the ‘wedge-shaped’ type, of which the advantages and disadvantages had to be considered. He rejected the ‘island’ or ‘core’ type, an isolated pavilion in the centre of the airfield such as the future London-Gatwick building, built by Hoar, Marlow and Lovett in 1936 as the least suitable, because the longest axis on the airfield would be interrupted and replaced by four shorter runways around the airport building. As a result, the building would not only reduce the landing possibilities, but would also limit safety. From the control tower it would be impossible to watch the four wind directions at the same time. The building would obstruct the pilots’ view on the ground, which would increase the crash risk. The biggest problem, however, was the inevitable fact that the extensions could not be built without falling into anomalies. The disadvantage of the more preferable ‘wedge-shaped’ type, of which the pointed side was directed towards the centre from the airfield’s edge and of



De grote hal, huidige toestand

The main hall: actual situation



De grote hal gezien vanop het gelijkvloers
(La Technique des Travaux, nr.7 1931)

The main hall seen from the ground floor
(La Technique des Travaux, nr. 7 1931)

de veiligheid in de weg. Vanuit de controletoren konden onmogelijk in één oogopslag de vier windrichtingen worden gecontroleerd, en ook op de grond belemmerde het gebouw het gezichtsveld van de piloten, wat een risico op botsingen inhield. De grootste tekortkoming was echter het onvermogen tot uitbreiding zonder in anomalieën te vervallen. Het meer verkiesbare wigvormige type, dat vanaf de rand van het vliegveld met een punt naar het centrum gericht was en waarvan Lyon-Bron door Antonin Chomel en Pierre Verrier eveneens uit 1930 een voorbeeld was, had als nadeel dat ook hier beide flanken van het gebouw de zichtbaarheid op de grond hinderden. Het rechtlijnige type tenslotte, een balkvormig gebouw aan de rand van het vliegveld zoals in Haren of het eerste Berlin-Tempelhof door Klaus

which Lyon-Bron, also built in 1930 by Antonin Chomel and Pierre Verrier, was an example, was again that the visibility on the ground would be obstructed by both sides of the building. The 'linear' type, a beam-shaped building bordering the airfield, like in Haren or the first Berlin-Tempelhof building, built during 1926-1929 by Klaus and Peter Engler, eventually turned out to be the most elementary but, from a creative point of view, also the least interesting type. Besides, this implied that the distances between the different services would become greater, resulting in a loss of valuable time for both staff and travellers.

The type which Jasinski himself put forward as the best solution, based on these considerations, was an

en Peter Engles uit 1926-1929, kwam als het meest elementaire maar plastisch ook het minst interessante uit de bus. Het hield bovendien in dat de afstanden tussen de verschillende diensten onderling per definitie groter werden, met bijgevolg kostbaar tijdsverlies zowel voor personeel als reizigers.

Het type dat Jasinski na deze overwegingen zelf als ideale oplossing naar voor schoof was een luchthavengebouw in L-vorm, of in zijn bewoordingen van het type “*l'angle mort*” (15). Stelde men zich in een visueel schema de vluchtbewegingen voor, die de vliegtuigen bij het landen en opstijgen in de vier windrichtingen maakten, dan verkreeg men een cirkel. Uit deze vaststelling leidde Jasinski af dat de cirkel dan ook de perfecte basisvorm voor het vliegveld moest zijn. Het is trouwens opvallend hoeveel inzendingen van de gelijktijdige *Lehigh Airports Competition* eveneens van dit principe vertrokken (16). De luchthavengebouwen moesten dus bij voorkeur worden opgetrokken in de zones die buiten de omtrek van deze cirkel lagen, en daardoor nooit door de vliegtuigen werden benut, ‘*l'angle mort*’. De cirkelvorm van het vliegveld gaf ook de ideale vorm van het luchthavengebouw aan, het gebogen amfitheater, zoals in Hamburg-Fuhlsbüttel door Friedrich Dyrssen en Peter Averhoff uit 1926-1929. Jasinski gaf echter ruiterslijk toe dat hij van deze formule had afgezien omwille van de niet onaanzienlijke besparingen die het bouwen met rechte lijnen bood, ten opzichte van een architectuur met gebogen lijnen. De oplossing

L-shaped airport building, or in his words: *l'angle mort* type (15). Visually speaking, the flight movements made by aeroplanes landing and taking off in the four wind directions form a circle. From this observation Jasinski concluded that the circle had to be the perfect shape for the airfield. In fact, it is surprising how many entries of the simultaneously organised *Lehigh Airports Competition* were also based upon this principle (16). The airport buildings thus preferably had to be built in the areas outside the circle's dimensions, the ‘dead corner’, which could never be used by the aeroplanes. The circular shape of the airfield also indicated the ideal form of the airport building, the bent amphitheatre, such as in Hamburg-Fuhlsbüttel, built during 1926-1929 by Friedrich Dyrssen and Peter Averhoff. However, Jasinski admitted that he had abandoned this formula because of the considerable savings he could make by building in straight lines, as opposed to a construction with curved lines. The combination of a circle and a ‘dead corner’ was necessarily inspired by the urban context in Europe at that time, where the rare open spaces of the urban fringe were irrevocably surrounded by factories, railway banks, telephone cables, church towers and so on, which considerably limited the possibilities to expand an airport in accordance with the then applicable standards. Urbanised Deurne was not an exception to this. Taking off and landing in any case continued to be the essence of aviation. The safety of these activities, free from any stunts, was regarded as an essential condition in every architectural concept.

>
Kantoren van de verschillende
luchtvaartmaatschappijen op
het gelijkvloers (La Technique
des Travaux, nr.7 1931)

Offices of the different airline
companies on the ground floor
(La Technique des Travaux,
nr.7 1931)





> De kantoren der luchtvaartmaatschappijen, huidige toestand (foto Niels Donckers)

The offices of the different companies, actual situation (photo Niels Donckers)

van cirkel en 'angle mort' werd noodzakelijkerwijze ingegeven door de stedelijke context in het Europa van toen, waar de zeldzame open ruimte in de stedelijke rand onherroepelijk ingesloten werd door fabrieken, spoorwegbermen, telefoonlijnen, kerktorens en zomeer, wat de mogelijkheden tot uitbouw van een luchthaven volgens de toen geldende normen aanzienlijk beperkte. In het verstedelijkte Deurne was dit uiteraard niet anders. De essentie van de luchtvaart bleef hoe dan ook het opstijgen en landen. De veiligheid van deze operatie, vrij van acrobatieën, gold als essentiële voorwaarde voor elk architectuurconcept. Hoe elegant en vederlicht een vliegtuig in volle vlucht ook leek, eens op de grond werd het een onhandig vehikel, "*un oiseau pataud, l'albatros de Baudelaire*" zoals Jasinski het zelf verwoordde, dat geen capriolen meer toestond (17). Luchthavens met een heldere dispositie droegen dan ook de voorkeur weg van de piloten.

Het concept van een moderne luchthaven was onvoorwaardelijk onderworpen aan de onvoorspelbare technische evolutie van het vliegend materieel. Zelfs de meest gedurfde toekomstvoorspellingen waren in de nog jonge luchtvaartgeschiedenis slechts van korte duur gebleken. In dit besef riep Jasinski op te breken met de traditie die in het verleden de monumentaliteit van met name de openbare architectuur had bepaald, gebaseerd als ze was op de notie 'definitief'. De notie 'voorlopig' die er het antecedent van was, zag hij niet in de betekenis van een 'voorbijgaand' maar juist in de betekenis van

However elegant and feathery an aeroplane seemed in midair, once it touches the ground it becomes a 'clumsy bird', "*un oiseau pataut, l'albatros de Baudelaire*", as Jasinski liked to put it, which was not to make any caprioles anymore (17). Therefore, pilots preferred airports with a clear disposition.

The concept of a modern airport was unconditionally subject to the unpredictable technical evolution of flight equipment. Even the most daring predictions were short-lived in the fairly recent history of aviation. With this in mind, Jasinski decided to break with the tradition, which had determined the monumental character of public architecture in the past, based upon a 'definitive' concept. He did not see its antecedent, the 'provisional' concept, as a 'temporary' principle, but rather as a 'forward-looking' principle. Besides, how could the definitive shape of the airport building be defined when the shape of the aircraft had not even been determined yet? That is why his design for the airport building of Deurne combined an organic and a functional vision on architecture. The result was a construction which Jasinski called a "*vertèbre*" (18), referring to the embryonic and modular character of the airport, which was designed to expand unlimitedly on the growth rhythm of both the town and the air traffic. This formula, combining a sustainable, extendible structure with a flexible response to the needs of that time, actually complied with one explicit requirement

een 'toekomstgericht' principe. Hoe kon trouwens de definitieve vorm van de luchthaveninfrastructuur worden bepaald, als die van het vliegtuig nog niet eens vastlag. Het luchthavengebouw dat hij voor Deurne ontwierp, combineerde daarom een organische met een functionalistische visie op de architectuur, tot een gebouw dat Jasinski bestempelde als een "vertebra" (18). Hiermee doelde hij op het embryonale en modulaire karakter van het luchthavengebouw, ontworpen om zich onbeperkt te multipliceren op het groeiritme van de stad en van het luchtverkeer. Deze formule die een duurzame uitbreidbare constructie combineerde met een flexibele invulling volgens de noden van het moment, kwam naar eigen zeggen tegemoet aan een expliciete eis van het wedstrijdprogramma (19). Flexibiliteit en uitbreidbaarheid was overigens een vaste vereiste bij zowat alle wedstrijden en opdrachten voor luchthavengebouwen uit die periode.

In wezen kent het luchthavengebouw van Deurne een driehoekige structuur, samengesteld uit drie modules verdeeld over drie bouwlagen, die aan een drievoudige functie beantwoorden. De centrale module is voorbehouden aan het 'commando' van de

in the competition programme (19). As a matter of fact, flexibility and the possibility to expand were fixed requirements in almost all contests and commissions for airport buildings in that period.

Basically, the airport building of Deurne has a triangular structure, composed of three modules, divided over three floors which have a threefold function. The central module is reserved for the 'command' of the airport, the control of passenger flows and flight movements. The left module is passenger territory with a concentration of all related services. The right module clusters all freight traffic related services. The different spaces are grouped according to a functional circulation system. Let us follow in the footsteps of a passenger in the early 1930s from the moment he enters the building until he boards the aircraft. Several enclosed porches in the corner rotunda give access to the main hall, the core of the internal circulation. Due to the central implantation of the stairs, this inventive space takes a seemingly polygonal shape. This shape is also used in the circulating galleries on the upper floors, which are closed off by continuing glazing in thin, steel profiles. This is connected with the skylight, formed by a framework in



Advertentie van het buffet-hotel in de linkervleugel van het luchthavengebouw, rond 1935

Advertisement of the buffet-hotel, situated in the left wing of the airport building, around 1935

luchthaven, de controle van de passagiersstromen en vluchtbewegingen. De linkermodule is het domein van de passagiers, met een concentratie van alle afgeleide diensten. De rechtermodule groepeerde de diensten voor het goederenvervoer. De groepering van de lokalen beantwoordt aan een functionalistisch circulatieschema. Laten we een passagier volgen die in de vroege jaren 1930 het gebouw betreedt om zijn plaats in het vliegtuig te bereiken. Meerdere tochtportalen in de hoekrotonde geven toegang tot de grote hal, de draaischijf van de interne circulatie. Deze inventieve ruimte neemt door de centrale inplanting van de trap een schijnbare polygonale vorm aan. Deze vorm wordt doorgetrokken in de omlappende galerijen van de bovenverdiepingen, die worden afgesloten door een doorlopende beglazing in fijn stalen raamwerk. Deze sluit aan op het bovenlicht, gevormd door een cassettenplafond met dezelfde modulering, gevuld met 'béton translucide'. De overvloedige lichtinval, de strakke lijnvoering en het spiegelend effect van de beglazing veroorzaken een optische illusie, die een bevreedend, 'kubistisch' ruimtegevoel opwekt. De hal gaat in de linkervleugel over in de lokettenhal, waar de verschillende luchtvaartmaatschappijen die op Deurne vliegen kantoor houden en tickets afleveren. Hierbij sluit het cafetaria aan, met een restaurant op de galerij, waar de wachtende reiziger of bezoeker kan verpozen met uitzicht over de drukte op het vliegveld. De dubbele middengang aan weerszijden van de trap in de grote hal, vormt de enige doorgang naar en van het vliegveld volgens volledig gescheiden looprichtingen. Tussen

the same proportions filled with translucent concrete. The abundant light, the straight lines and the reflecting effect of the glazing create an optical illusion, which evokes a peculiar, 'cubist' sense of space. In the left wing, the hall continues towards the check-in counters, where the different airline companies that fly to Deurne have their offices and issue tickets. In the adjoining cafeteria, with a restaurant on the gallery, passengers and visitors can sit and wait while enjoying the view of the busy airfield. The double central corridor on both sides of the stairs in the main hall forms the only passage to and from the airfield with completely separated walking directions. Between these two and on both sides are the checkpoints of the police, Customs, boarding and taxes. Deurne was indeed considered a border airport which applied strict guidelines to prevent smuggling and the illegal movement of people. After having gone through the necessary formalities, our traveller then reaches the concrete apron which is fashionably brightened up by small geometrical gardens.

This is where the aircraft, in those days probably a three-engined biplane of the Handley Page W8 or Fokker F VIII type, would be waiting. The upper floor of the central wing which is occupied entirely by the command post, which is the nerve centre that controls the comings and goings at the airport, is only accessible to airport staff. The completely glazed dome-shaped control tower which emphasizes the axis of the building is situated on top of this. The command post is surrounded by rooms used for meteorological and radiotelephone and radiotelegraph services and communicates with



> Vooraanzicht van de vliegtuighangar
(foto Niels Donckers)

Front view of the hangar
(photo Niels Donckers)



> Binnenin de hangar voor vliegtuigen (foto Niels Donckers)

Interior of the hangar (photo Niels Donckers)

beide en aan weerszij bevinden zich onontkoombaar de controleposten van politie, douane, inschepping en taksen. Deurne gold namelijk als grensluchthaven met strenge richtlijnen ter preventie van smokkel en ongeoorloofd personenverkeer. Na alle formaliteiten te hebben vervuld bereikt onze reiziger de gebetonnerde inschepingszone of apron die stijlvol wordt opgefleurd door plantsoentjes in een geometrisch patroon.

Hier wachtte het vliegtuig, in die dagen allicht een driemotorige dubbeldekker van het type Handley Page W8 of een Fokker F VIII. Enkel toegankelijk voor het luchthavenpersoneel is de bovenverdieping van de middenvleugel, die volledig wordt ingenomen door de commandopost, het zenuwcentrum van waaruit het doen en laten op de luchthaven wordt gecontroleerd. Hierboven op sluit de volledig beglaasde, koepelvormige controletoren aan die de as van het gebouw accentueert. De commandopost wordt omringd door lokalen bestemd voor de meteorologische, radiotelefonische en

the entire complex via pneumatic dispatch. The long glazed pedestrian bridge which, over an open passage, directly connects the command post to the aircraft hangar, so as to be able to inspect the flight equipment at any time and in any weather conditions, was a first at the time. The top floor of the passenger wing also houses some hotel accommodation with seven rooms where stranded passengers can spend the night. The second floor, which is limited to the space above the corner rotunda and the main hall, is the domain of the *Club d'Aviation d'Anvers*, which has a large food and drink area there. Our imaginary visit ends on the roof of the airport building, which is fully equipped as a roof terrace and is accessible via separate exterior staircases. Like in London-Croydon, Berlin-Tempelhof and Hamburg-Fuhlsbüttel, these roof terraces provided an ideal and safe platform during the frequently organised air shows which always enjoyed great public interest. These activities generated additional revenues,



De luchthaven in de jaren '50. De schijnwerper/morsesein werd bij latere verbouwingen verwijderd

The airport in the 1950s: the floodlight/Morse sign was removed when alterations took place

radiotelegrafische diensten, en staat via buizenpost in verbinding met het ganse complex. De lange beglaasde luchtbrug die boven een opendoorgang de commandopost rechtstreeks verbindt met de vliegtuiglods, om ten allen tijde en in alle weersomstandigheden het vliegend materieel te kunnen inspecteren, gold indertijd als een primeur. De bovenverdieping van de passagiersvleugel biedt voorts ruimte aan een beperkte hotelaccommodatie met zeven kamers, die gestrande reizigers gelegenheid biedt tot overnachting. De tweede verdieping, die zich beperkt tot de ruimte boven de hoekrotonde en de grote hal, is het domein van de *Club d'Aviation d'Anvers*, die er over een ruime gelagzaal beschikt. Ons imaginair bezoek eindigt op het dak van het luchthavengebouw, dat volledig is uitgerust als dakterras, bereikbaar via afzonderlijke buitentrappen. Zoals in London-Croydon, Berlin-Tempelhof en Hamburg-Fuhlsbüttel boden deze dakterrassen een ideale en veilige tribune tijdens de frequent georganiseerde vliegmeetings, die telkens op massale publieke belangstelling konden rekenen. Niet alleen zorgden deze activiteiten voor extra inkomsten, die het nog al te beperkte aantal passagiers moesten compenseren. Voor de democratisering van het luchtverkeer was er ook geen betere propaganda denkbaar, zij het dan dat zoals ook elders de toeschouwersmassa via aparte buitentrappen angstvallig gescheiden werd van de daadwerkelijke elite,

which were to compensate for the passenger numbers that were still too low. Moreover, these activities were the best possible propaganda for the democratisation of air traffic, despite the fact that, like elsewhere, great pains were taken to separate the mass of spectators via separate exterior staircases from the actual elite. This was most likely not just done for safety reasons alone (20).

Two aspects that are equally important for the architecture of the airport building directly relate to the technique and evolution of air traffic. Deurne Airport was established at a time when flight support by means of radio communication systems did not even exist yet. Whereas pilots still used maps for navigation, they had to rely on the naked eye during landing. Therefore the recognisability of the airport from the air was of paramount importance. International guidelines applied for the marking of the landing site during the day and by night. In the middle of the airfield there was a circular marking with the city's letter code in six-metre high characters, and an arrow which rotated on its axis and indicated the landing direction determined by the wind. However, the architectural concept of the airport building could equally increase the airport's visibility, something which Jasinski took duly into account. The most important factor was the deliberate choice of a compact L-shaped construction. This

en dit allicht niet alleen om veiligheidsredenen (20). Twee aspecten die even bepalend zijn voor de architectuur van het luchthavengebouw hebben rechtstreeks betrekking op de techniek en de evolutie van het luchtverkeer. De luchthaven van Deurne kwam tot stand in een periode waarin van vluchtbegeleiding door radioverbinding nog geen sprake was. Waar de piloten voor de navigatie nog gebruik maakten van kaartmateriaal, waren zij bij het landen aangewezen op het blote oog. De herkenbaarheid van de luchthaven vanuit het luchtruim was daarom uiteraard van kapitaal belang. Voor de afbakening van de landingsplaats bij dag en nacht golden internationale richtlijnen. Midden op het vliegveld bevond zich een signalisatiecirkel met de lettercode van de stad in zes meter hoge karakters, en een om zijn as draaiende pijl die de door de wind bepaalde landingsrichting aangaf. Het architecturaal concept van het luchthavengebouw kon echter evenzeer bijdragen tot de zichtbaarheid, een feit waar Jasinski terdege rekening mee hield. De belangrijkste factor was de bewust compacte L-vorm van de constructie. Deze werd nog versterkt door de gestroomlijnde lijnvoering, die overbodige detail en onnodig reliëf vermeed, en door de egaliserende witte bepleistering. Het credo van het modernisme als versmelting van vorm en functie vond hier een ideale toepassing. Het dak van de vliegtuiglods was bovendien bedekt met aluminium, wat een enorm lichtweerkaatsend vlak opleverde. Als baken bij nacht was de controletoren zoals een vuurtoren voorzien van een draaiende schijnwerper met een zichtbaarheid tot 70 à 80 kilometer. Hogerop gaf een rode lamp in morsecode de lettercode van Antwerpen aan. Bovendien waren in de dakterrassen in L-vorm stroken uitgespaard, gevuld met 'béton translucide', waardoor de na valavond aanwezige interieurverlichting van het gebouw naar buiten kon stralen.

Zoals reeds aangehaald bepaalde het wedstrijdprogramma expliciet dat het luchthavengebouw moest berekend zijn op toekomstige groei. In het concept van Jasinski kwam dit wellicht het duidelijkst tot uiting in het ontwerp van de vliegtuiglods, die was opgebouwd uit vaste modules van telkens 50 m lengte. Hieraan konden naar believen bijkomende modules toegevoegd worden. De eindgevel was geconcipeerd als een mobiel membraan, dat telkens kon worden opgeschoven als voorlopige nieuwe sluiting van de toegevoegde modules. In praktijk werd slechts één module gerealiseerd. Maar ook in de structuur van het luchthavengebouw zelf was

was even reinforced by the aerodynamic lines, which avoided needless details and relief, and by the levelling white rendering. The creed of modernism as a blend of form and function turned out to be an ideal solution here. Moreover, the roof of the hangar was covered with aluminium, which turned it into a huge light-reflecting surface. Like a beacon by night the control tower had a rotating floodlight with a visibility of 70 to 80 kilometres, just like a lighthouse. Higher up a red lamp indicated the letter code of Antwerp in Morse. Also, L-shaped strips were left open in the roof terraces that were filled with translucent concrete, which allowed for the interior lights of the building to shine outwards after dusk.

As mentioned earlier, the competition programme explicitly stipulated that the airport building had to be designed for future growth. In the concept of Jasinski this probably showed the most from the design of the aircraft hangar which was built from fixed modules, each 50 m long. Additional modules could be added to this, whenever necessary. The end wall was conceived as a mobile part that could always be moved to provisionally shut newly added modules. In practice only one module was realised. However, even in the structure of the airport building itself the possibility of future expansion was organically calculated in, and this in two directions.

>
Schijnwerper/morsesein

Floodlight/Morsesign





>

Kaft van La Technique des Travaux

Cover of "La Technique des Travaux"

een te voorzien uitbreidingsplan reeds op organische wijze ingecalculceerd, en wel in twee richtingen. Dankzij de hoekinplanting bestond de mogelijkheid enerzijds de L-vorm met name aan de zijde van de passagiersvleugel door te trekken. Anderzijds kon de driehoekslijn gevormd door de centrale as van de middenvleugel voorwaarts in de richting van het vliegveld uitgebouwd worden. Het spreekt vanzelf dat Jasinski hierbij, geheel in de lijn van zijn denken, een warm pleidooi hield voor het gebruik van gestandaardiseerde materialen en constructietechnieken.

Eén onderdeel van Jasinski's programma, dat vooral het comfort van de reizigers ten goede was gekomen, werd door de luchtvaartadministratie geschrapt. In plaats van de gebruikelijke luifel die de passagiers bij het in- en ontschepen moest beschutten, opteerde hij voor een tunnel van de vertrek- en aankomsthal naar het open veld. Aldaar zou de tunnel worden afgesloten door hydraulisch bediende luiken, die net vóór het opstijgen of na het landen van het vliegtuig zouden worden opengeklapt. Het was slechts één van de methodes voor beschut in- en ontschepen waarmee in die dagen met wisselend succes werd geëxperimenteerd.

Thanks to the corner siting there was a possibility to extend the L-shape on the side of the passenger wing. On the other hand, the triangular line that was formed by the central axis of the central wing could be extended forwards in the direction of the airfield. It goes without saying that in this context Jasinski fervently argued in favour of using standardised materials and construction techniques, which was entirely in line with his way of thinking.

One component of Jasinski's programme, which would mainly have benefited passenger comfort, was deleted by the aviation administration. Instead of the customary canopy which was to shelter boarding and disembarking passengers, he opted in favour of a tunnel running from the arrival and departure hall into the open field where the tunnel would be closed by hydraulic shutters that would be opened just before the take-off or after the landing of the aircraft. This was only one of the methods for sheltering boarding and disembarking passengers that were experimented with in those days, with varying success.

VERGETEN LUCHTVAARTPIONIER

Na amper tien jaar activiteit werden de lijnvluchten vanuit Antwerpen omwille van de oorlogsdreiging in 1939 opgeschort. Tijdens de Duitse bezetting deed het vliegveld vanaf 1941 dienst als test- en doorvoerbasis van de nabijgelegen Erla-fabrieken, waar Messerschmitts werden hersteld en vliegklaar gemaakt. Hiertoe werd het luchthaventerrein uitgebreid, en werd een betonnen startbaan aangelegd. Ook diende het als uitvalsbasis voor de 'Battle of Britain'. Het luchthavengebouw was al die tijd met nepgevels en puntdaken gecamoufleerd als een huizenrij. Bij hun aftocht in 1944 bliezen de Duitsers de vliegtuigloods op. De Royal Air Force gebruikte de luchthaven vervolgens als basis voor de controle van het luchtruim boven bezet Nederland, en als tussenstop voor vluchten van en naar Duitsland. Pas in september 1946 werd de luchthaven opnieuw overgedragen aan de Belgische Staat. De periode die daarop volgde werd gekenmerkt door een veelheid aan initiatieven die met wisselend succes de luchthaven opnieuw tot leven trachtten te brengen. Zij konden echter niet verhinderen dat de centralisatiepolitiek van de regering alleen zorg droeg voor de expansie van de Nationale Luchthaven in Zaventem, ten koste van de regionale luchthavens. Deze kroniek van zowat een halve eeuw zou ons echter te ver voeren. Vandaag staat de luchthaven onder voogdij van het Vlaamse Gewest. Tot voor het faillissement van SABENA in 2001 werden dagelijks zestien lijndiensten verzekerd, naast vracht- en zakenvluchten, waarbij het luchthavengebouw jaarlijks 300.000 passagiers te verwerken kreeg.

FORGOTTEN AVIATION PIONEER

After only ten years of activity the scheduled flights from Antwerp were suspended following the threat of war in 1939. During the German occupation, as of 1941 onwards, the airfield served as a test and transit base of the nearby Erla factories where Messerschmitts were repaired and made ready for flight. To this end the airport premises were expanded and a concrete runway was constructed. The airfield also served as operating base for the "Battle of Britain". During that entire period the airport building was camouflaged as a row of houses with fake walls and gabled roofs. Upon their retreat in 1944 the Germans blew up the aircraft hangar. The Royal Air Force then used the airport as a base to control the airspace above the occupied Netherlands and as an intermediate stop from and to Germany. The airport was returned to the Belgian State as late as September 1946. The subsequent period was characterised by a multitude of initiatives that were aimed at bringing new life into the airport, with varying success. However, these actions could not prevent the Government's centralisation policy from merely focusing on the expansion of the National Airport in Zaventem at the expense of the regional airports. Still, this chronicle of nearly half a century would lead us too far. Today, the airport is under the guardianship of the Flemish Region. Until the bankruptcy of SABENA in 2001, sixteen regular services were provided each day, in addition to freight and business flights. In that period the airport processed no less than 300,000 passengers a year.



> Luifel van het luchthavengebouw
(La Technique des Travaux, nr.7 1931)

Canopy of the airport building
(La Technique des Travaux, nr.7 1931)



Luifel huidige toestand (foto Niels Donckers)

Canopy, current condition (photo Niels Donckers)

Tot de vroege jaren 1980 bleef het luchthavengebouw grotendeels intact. De dakstructuur van de vliegtuiglids, met zijn 50 m lange vakwerkligger, was reeds bij de ingebruikname na de oorlog naar de oorspronkelijke plannen heropgebouwd. De oorspronkelijke controletoeren was kort daarop, in 1951, vervangen door een modern exemplaar. Vermoedelijk verdween in deze periode ook het bovenlicht in translucide beton van de grote hal, en werd de open doorgang onder de luchtbrug gedicht. Bij de recente verhoging van de controletoeren uit 1951, werd het destijds behouden oorspronkelijke lichtbakken met zoeklicht en morsesein gedemonteerd, met de bedoeling het als museumstuk te bewaren.

De laatste twintig jaar werden zonder al te veel plan tal van renovatiewerken uitgevoerd, die op sluipende wijze de oorspronkelijke bouwsubstantie aantastten. Tot de meest destructieve ingrepen behoorden het vervangen van de stalen ramen door afwijkende aluminium ramen met een zwaarder profiel, en het verwijderen van de terracotta dorpels en dekstenen. Andere ingrepen zijn omkeerbaar, zoals de roofing bekleding van de betonnen luifels, en het grote aantal geprefabriceerde aanbousels her en der. De algehele structuur van het interieur bleef grotendeels bewaard, zij het in ruime

Until the early eighties the airport building remained largely intact. The roof structure of the aircraft hangar, with its 50m long girder, had already been rebuilt in accordance with the original plans when it was put into service after the war. Shortly afterwards, in 1951, the original control tower had been replaced by a more modern version. This is probably also the period when the skylight in translucent concrete of the central hall disappeared and the open passageway under the pedestrian bridge was closed. When the 1951 control tower was recently heightened, the original beacon with searchlight and Morse code that had been preserved at the time was demounted in order to keep it as a museum piece.

In the past twenty years a lot of renovation works have been executed, usually without much prior planning, which have gradually affected the original building substance. The most destructive interventions included the replacement of the steel windows by anomalous aluminium windows with a heavier profile, and the removal of the terracotta thresholds and slabs. Other interventions are irreversible, such as the roofing of the concrete canopies and the large number of prefabricated extensions here and there. The overall interior structure

mate gereorganiseerd en heringericht. Ronduit storend zijn de centrale lift in de grote hal, het nieuwe decor van de cafetaria, en de woeking van kabelgoten, buizen, signalisatieborden en commerciële displays. De oorspronkelijke structuur van het interieur met verplaatsbare wanden en balies, het binnenschrijnwerk en de vloeren waren sinds lang verdwenen, met uitzondering van een aantal opaalglazen bollampen in de grote hal.

was largely maintained, although it was to a large extent reorganised and redecorated. The central lift in the main hall, the new setting of the cafeteria and the excrescence of conduits, pipes, signs and commercial displays are simply annoying. The original interior structure with movable walls and counters, the interior cabinetwork and the floors had since long disappeared, with the exception of a number of opaline globe lights in the central hall.



Recente luchtfoto van het complex

Recent aerial photograph of the complex



ZAKENLUCHTHAVEN VOOR DE TOEKOMST, MONUMENT OF BEIDE?

Om de luchthaven van Deurne voor de nabije toekomst te profileren als een efficiënte en comfortabele regionale luchthaven, werd in 2000 opdracht gegeven tot de ontwikkeling van een masterplan. Een jaarlijks passagiersaantal van 500.000 eenheden werd als richtgetal gehanteerd, verwijzend naar de zowat 25.000 bedrijven in de Antwerpse agglomeratie, waarvan 1500 actief in de diamantsector. Behoud van de kleinschaligheid, punctualiteit, snelheid en klantvriendelijkheid in de dienstverlening stonden hierbij voorop. Het masterplan voor de luchthaven van Deurne werd opgenomen in de Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester voor de periode 2000-2001, en uiteindelijk toegewezen aan de architectenbureaus Baumschlager-Eberle+Grassmann (Itten-Brechbühl) en FDA architecten & ingenieurs (Antwerpen). Dat van de ingediende projecten dit het meest nadrukkelijk de herwaardering van het oude luchthavengebouw bepleit, zal allicht in de beoordeling hebben meegewogen. Schaduwzijde is nochtans dat deze zorgzame omgang enkel de 'representatieve' delen geldt, en niet de vliegtuiglods die resoluut verdwijnt. In het masterplan Baumschlager-Eberle+Grassmann en FDA architecten & ingenieurs wordt de opwaardering van de luchthaven, om voor de hand liggende redenen van economische integratie en toekomstgerichte rentabilisering, gekoppeld aan de projectontwikkeling van de directe omgeving tot kantoor- en hotelzone. Het oude luchthavengebouw wordt binnen dit schema tot zijn oorspronkelijke volume teruggebracht en met behoud van de hoofdstructuur herbestemd tot vertrekzone. Ter plaatse van de vliegtuiglods en binnen dezelfde perimeter vereist een elf verdiepingen hoge kantooortoren, met de aankomstzone op de begane grond.

Deze visie gaat voorbij aan de vaststelling dat in Deurne naar functie, vorm en constructie bewust een tweeenheid werd nagestreefd tussen het luchthavengebouw en de vliegtuiglods, die als drager geldt voor het vooruitstrevende karakter van die complex. Uit de internationale workshops *L'Europe de l'air*, die op initiatief van de Raad van Europa van 1999 tot 2001 achtereenvolgens in Liverpool, Berlijn en Parijs rond het vooroorlogse luchtvaartterfgoed werden georganiseerd,

BUSINESS AIRPORT FOR THE FUTURE, MONUMENT OR BOTH?

In order to give Deurne Airport the profile of an efficient and comfortable regional airport in the near future, a commission was given in 2000 to draw up a master plan. Serving some 25,000 companies in the Antwerp district (of which 1,500 active in the diamond industry) the plan aims to achieve 500,000 passengers annually. The preservation of the airport's compact size, its punctuality and its fast and customer-friendly service were of primary importance in the plan. The master plan for Deurne Airport was included in the Flemish Government Architect's Open Call for the period 2000-2001. Finally, the contract was awarded to the architectural firms of Baumschlager+Eberle-Grassmann (Itten-Brechbühl) and FDA architects and engineers (Antwerp). The fact that of all the submitted projects this project advocates the most the revaluation of the old airport building has probably played an important part in the project evaluation. Still, the drawback to this project is that this thoughtful consideration only goes for the representative parts and not for the hangar which will disappear entirely. In the master plan of Baumschlager+Eberle-Grassmann and FDA architects and engineers, the revaluation of the airport is linked to the project development of the direct surroundings into an office and hotel area for obvious reasons of economic integration and future potential value. Within this scheme the old airport building is returned to its original size and redesigned as a departure hall keeping the main structure. At the site of the hangar and within the same perimeter an eleven storey office tower is erected, with the arrival hall on the ground floor.

This vision completely overlooks the conclusion that in Deurne twofoldness was aimed at in terms of function, shape and construction between the airport building and the hangar, which radiates the progressive character of this complex.

The recent international *L'Europe de l'Air* workshops organised by the Council of Europe from 1999 to 2001 in Liverpool, Berlin and Paris on the theme of pre-war aviation heritage where Deurne Airport was presented to a select group of international experts, showed how exceptional and also how rare Jasinski's creation



>
Renovatiewerken passagiershal (2004-2006)

Renovation passenger terminal (2004-2006)



en waarop ook luchthaven van Deurne aan een select gezelschap van internationale deskundigen kon worden voorgesteld, is recent gebleken hoe uitzonderlijk en tegelijk zeldzaam Jasinski's schepping wel degelijk is (21). Enig nationaal chauvinisme niet te na gesproken had Pierre-Louis Flouquet het wel degelijk bij het rechte eind wanneer hij Deurne ogenschijnlijk overmoedig uitriep tot één van de beste luchthavens van Europa. Het in één adem vernoemde Berlin-Tempelhof en Hamburg-Fuhlsbüttel werden inmiddels – het eerste nog in de jaren 1930, het tweede nog maar pas – gesloopt...

actually is (21). There was perhaps a touch of national chauvinism, and rightly so, on the part of Pierre-Louis Flouquet when he declared Deurne Airport to be one of the best airports in Europe.

Meanwhile, the Berlin-Tempelhof and the Hamburg-Fuhlsbüttel airports, which were always bracketed together, have both been demolished, the former in the 1930s and the latter only recently.

NIEUWE TOEKOMST VOOR HISTORISCHE LUCHTHAVEN

Met het masterplan Baumschlager-Eberle+Grassman en FDA architecten en ingenieurs startte een reeks van renovaties die het luchthavengebouw terug zijn glorie van weleer moeten geven. Aangezien de kostprijs van het project niet in verhouding stond tot de beschikbare investeringsbudgetten, werd er voor geopteerd om enkele deelaspecten van het masterplan uit te voeren.

Het nieuwe perscentrum, gelegen in een groenzone naast het luchthavengebouw, werd op 18 mei 2004 officieel geopend door Vlaams minister Dirk Van Mechelen. Het perscentrum omvat enerzijds de "Jasinskyzaal", die vergaderruimte biedt aan ongeveer 20 personen, anderzijds de "Perszaal". Met een capaciteit van 50 personen en door de inrichting met moderne apparatuur is deze zaal uitermate geschikt voor het geven van presentaties of uiteenzettingen aan grotere groepen. Tevens is ook de vzw Jeugd en Luchtvaart gevestigd in het Perscentrum. Deze vzw verzorgt uiteenzettingen en doopvluchten voor schoolgroepen. Om de twee jaar wordt een speciale luchtvaartdag georganiseerd met luchtdopen voor mindervalide kinderen.

De verbouwingen aan het eigenlijke luchthavengebouw startten dan in december 2004 met de vernieuwing van de passagiersterminal. Voor de duur van de werken werden de vertrek- en aankomstzones ondergebracht in de grote loods van de luchthaven. Een gedeelte van deze loods werd in januari-februari 2005 omgebouwd en ingericht als tijdelijke passagiersterminal. In tegenstelling tot wat voorzien was in het masterplan, werden de nieuwe vertrek- en aankomstzones ingepast binnen de bestaande volumes van het luchthavengebouw. De kantoortoren, voorzien op de plaats van de grote loods, werd niet gerealiseerd.

De nieuwe passagiersterminal, die in gebruik werd genomen op 6 juni 2006, bevat naast de vertrek- en aankomstzalen, ook de lokalen van de eigen luchthavendiensten zoals beveiliging, inspectie en navigatie, en de kantoren van externe diensten zoals Federale Politie en Douane. Onder de terminal werd een nieuwe kelderverdieping ingericht met een aantal logistieke en technische lokalen voor het luchthavenpersoneel. Zowel de vertrek- als

NEW FUTURE FOR HISTORIC AIRPORT

With the masterplan of Baumschlager-Eberle+Grassman and FDA architects and engineers a series of renovations started that were to restore the airport building to its past glory. Since the project cost price was not in proportion to the available investment budgets, it was opted to implement only a number of elements from the master plan.

The new press centre, situated in the green area next to the airport building, was inaugurated by Flemish Minister Dirk Van Mechelen on 18 May 2004. The press centre houses on the one hand the Jasinsky Room, which provides meeting accommodation for about 20 people, and on the other hand the Press Room. Because it has a capacity of 50 people and has been fitted with modern equipment, this room is most suitable for giving presentations or discourses to larger groups. The press centre also accommodates the non-profit organisation Jeugd en Luchtvaart (youth and aviation). This non-profit organisation offers discourses and maiden flights to school groups. Every two years a special aviation day is organised with maiden flights for disabled children.

The alterations to the actual airport building started in December 2004 with the renovation of the passenger terminal. The departure and arrival areas were moved to the large airport hangar for the duration of the works. In January-February 2005 part of this hangar was reconstructed into a temporary passenger terminal. Contrary to what was provided in the master plan, the new departure and arrival areas were incorporated into the existing volumes of the airport building. The office tower, which was to be built on the location of the large hangar, was not realised.

Apart from the departure and arrival areas, the new passenger terminal that was put into use on 6 June 2006, also houses the offices of the in-house airport services such as the security, inspection and navigation services as well as the offices of external services such as the Federal Police and Customs. Under the terminal a new basement was constructed with a number of logistic and technical rooms for the airport staff. Both the departure and the arrival areas have been subdivided into an intra-Schengen area and an extra-

aankomstzone is opgesplitst in een intra-Schengen en een extra-Schengen gedeelte. Voor deze indeling worden modulaire glaswanden gebruikt, die indien nodig verplaatst kunnen worden.

Na de verbouwing van de passagiersterminal werd op 10 maart 2008 gestart met de renovatie van het luchthavenrestaurant. In tegenstelling tot de terminal, wordt de oppervlakte van het restaurant wel uitgebreid om zowel de keuken, de nieuwe cateringzone als een aangepaste commerciële ruimte in onder te brengen. De gelagzaal zal zowel een tavernegedeelte als een zakenrestaurant omvatten en plaats bieden aan 250 personen. Ten slotte wordt een dakterras ingericht, met uitzicht over het luchthaventerrein. Het einde van de werken is voorzien voor november 2008.

Schengen area. For this purpose, modular glass walls are used which can be moved, if necessary.

After the renovation of the passenger terminal a start was made on the renovation of the airport restaurant on 10 March 2008. Contrary to the terminal, the restaurant area will be extended to accommodate the kitchen, the new catering zone as well as an adapted commercial room. The food and drink area will comprise both a brasserie and a business restaurant, and accommodate 250 people. Finally, a terrace will be provided which looks out on the airport premises. The works are due to be completed in November 2008.

Naar een artikel van Jo Braeken, thematisch onderzoeker bij het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed.

Based on an article by Jo Braeken, subject researcher with the Flemish Heritage Instituted.

> Ontwerp interieur restaurant

Design restaurant interior



EINDNOTEN

- (1) GHOOS J.D., *75 jaar Luchtvaart Antwerpen*, Antwerpen, 1984.
- (2) BRAEKEN J., *Architectuur voor het luchtruim. Bouwen aan een Nationale Luchthaven*, M&L, 1997, 3, p. 30-62.
- (3) DE LIGNE J., *Le concours pour l'aéro-port de Deurne*, L'Emulation, 1929, 10, Supplement p. 73-80.
- (4) Alle pogingen ten spijt kon tot op heden geen spoor worden teruggevonden van enig archiefstuk met betrekking tot de architectuurwedstrijd of de bouw van de luchthaven, noch in de betreffende overheidsarchieven, noch in de archieven van de betrokken architecten. Het architectuurarchief van Stanislas Jansinski raakte na zijn dood verspreid. Het archief van Victor Bourgeois in de Archives d'Architecture Moderne bevat geen enkel document met betrekking tot deelname aan de wedstrijd. In het archief van Karel Van Riel in het Provinciaal Architectuurarchief Antwerpen doken recent enkele bijkomende foto's op van het winnende ontwerp.
- (5) C.I., *Quelques notes de notre rédacteur après sa visite à l'aérogare de Deurne*, La Technique des Travaux, 1931, 7, p. 428.
- (6) GOYENS DE HEUSCH S., *Stanislas Jasinski architecte 1901-1978, Exposition Galerie Claude Jongen*, Bruxelles du 15 novembre au 15 décembre 1979, Brussel, 1979.
- (7) LEJEUNE O., *Autour du prix Van de Ven*, Clarté, 1931, 7, p.1-6.
- (8) FLAMENT J., *L'aérogare de Deurne*, Clarté, 1932, 8, p. 9.
- (9) ZUKOWSKY J. (red.), *Building for Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, München - New York, 1996, p. 243.
- (10) BRAEM R., *Bezoek Kring voor Bouwkunde aan Luchthaven Deurne*, K.M.B.A., 1930, 6, p. 104.
- (11) JASINSKI S., *Le nouvel aéroport d'Anvers*, La Technique des Travaux, 1931, 7, p. 412-427.
- (12) FLOUQUET P.-L., *L'invitation au voyage, L'aéroport, gare mondiale, Bâtir*, 1933, 10, p. 376-383.
- (13) GESCHEIT H. EN WITTMANN K.O. (red.), *Neuzeitlicher Verkehrsbau*, Potsdam, 1931.
- (14) DUVAL A.B., *Les Ports aériens*, L'illustration, 17 augustus 1929.
- (15) JASINSKI S. op. cit., p. 419.
- (16) *Lehigh Portland Cement Company, American Airport Designs*, New York - Chicago, 1930.
- (17) JASINSKI S. op. cit., p. 418.
- (18) JASINSKI S. op. cit., p. 419.
- (19) Het officiële wedstrijdprogramma kon tot op heden niet worden teruggevonden.
- (20) Zie hieromtrent ook het hoofdstuk *Tribüne oder Verkehrsbauwerk*, in Voight W. *Vom Flughafen zum Terminal, Flughafen Hamburg 1929-1999*, Zürich, 1999, p. 31.
- (21) SMITH P., TOULIER B., *Berlin Tempelhof, Liverpool Speke, Paris Le Bourget, Années 30 Architecture des aéroports*, Parijs, 2000.

FOOTNOTES

- (1) GHOOS J.D., *75 jaar Luchtvaart Antwerpen*, Antwerpen, 1984.
- (2) BRAEKEN J., *Architectuur voor het luchtruim. Bouwen aan een Nationale Luchthaven*, M&L, 1997, 3, p. 30-62.
- (3) DE LIGNE J., *Le concours pour l'aéro-port de Deurne*, L'Emulation, 1929, 10, Supplement p. 73-80.
- (4) Despite all attempts to track down records relating to the architecture competition for the building of the airport, no material could be found, either in the relevant government archives, or in the archives of the architects involved. The archive of Victor Bourgeois in the "Archives d'Architecture Moderne" does not contain any documents regarding his entry in the competition. In Karel Van Riel's archive in the Provincial Architectural Archive of Antwerp some additional photographs of the winning design were found recently.
- (5) C.I., *Quelques notes de notre rédacteur après sa visite à l'aérogare de Deurne*, La Technique des Travaux, 1931, 7, p. 428.
- (6) GOYENS DE HEUSCH S., *Stanislas Jasinski architecte 1901-1978, Exposition Galerie Claude Jongen*, Bruxelles du 15 novembre au 15 décembre 1979, Brussel, 1979.
- (7) LEJEUNE O., *Autour du prix Van de Ven*, Clarté, 1931, 7, p.1-6.
- (8) FLAMENT J., *L'aérogare de Deurne*, Clarté, 1932, 8, p. 9.
- (9) ZUKOWSKY J. (red.), *Building for Air Travel, Architecture and Design for Commercial Aviation*, München - New York, 1996, p. 243.
- (10) BRAEM R., *Bezoek Kring voor Bouwkunde aan Luchthaven Deurne*, K.M.B.A., 1930, 6, p. 104.
- (11) JASINSKI S., *Le nouvel aéroport d'Anvers*, La Technique des Travaux, 1931, 7, p. 412-427.
- (12) FLOUQUET P.-L., *L'invitation au voyage, L'aéroport, gare mondiale, Bâtir*, 1933, 10, p. 376-383.
- (13) GESCHEIT H. EN WITTMANN K.O. (red.), *Neuzeitlicher Verkehrsbau*, Potsdam, 1931.
- (14) DUVAL A.B., *Les Ports aériens*, L'illustration, 17 augustus 1929.
- (15) JASINSKI S. op. cit., p. 419.
- (16) *Lehigh Portland Cement Company, American Airport Designs*, New York - Chicago, 1930.
- (17) JASINSKI S. op. cit., p. 418.
- (18) JASINSKI S. op. cit., p. 419.
- (19) So far the official competition programme has not been found.
- (20) On this subject, see also the chapter entitled "Tribüne oder Verkehrsbauwerk", in Voight W. *Vom Flughafen zum Terminal, Flughafen Hamburg 1929-1999*, Zürich, 1999, p. 31.
- (21) SMITH P., TOULIER B., *Berlin Tempelhof, Liverpool Speke, Paris Le Bourget, Années 30 Architecture des aéroports*, Parijs, 2000.



Luchthavenlei, z/n

B- 2100 Antwerpen (Deurne)

Tel.: 03-285 65 00

Fax: 03-285 65 01

