

# SABENA

HET TURBULENTE VERHAAL  
VAN EEN PIONIER

CYNRIK DE DECKER

HOUTEKIET/FLYING PENCIL Antwerpen / Amsterdam

# Inhoud

1   Briefing .....	7
2   SNETA start .....	9
3   Doorstart met Sabena .....	27
4   Winst in oorlog .....	85
5   Intercontinentaal, op Amerikaanse leest .....	101
6   Sabena tijdens de Koude Oorlog .....	133
7   Feesten in de fifties: wentelwieken, Expo en een nieuwe thuis .....	139
8   Het straaltijdperk .....	161

9   De gouden Congolese eieren .....	169
10   Vliegen met een blinde vlek .....	199
11   In duikvlucht .....	225
12   Debriefing .....	235
Bronnen .....	239
Noten .....	241



# 1 | Briefing

Dit is het verhaal van een bedrijf dat in 2019 een eeuw oud had moeten worden. In zijn tachtigjarige bestaan is het er nooit in geslaagd te bereiken wat van een bedrijf wordt verwacht: winst maken. De jongeren onder ons bij wie de naam Sabena nog een belletje doet rinkelen, schudden meewarig het hoofd, en associëren deze naamloze vennootschap met een roemloos faillissement. De ondergang wordt reeds bij het prille begin aangekondigd, toen vliegen nog een tochtige, koude bedoening was die van de passagier, naast een behoorlijke som geld, ook nog heel wat goede wil en dapperheid vergde.

Dat deze luchtvaartmaatschappij toch op het nippertje de twintigste eeuw heeft overleefd, had ze te danken aan haar status van *flag carrier*. Sabena had de taak om het vaandel van de Belgische staat, en bij uitbreiding van haar inwoners en die van de uitgestrekte kolonie, hoog te houden. En ondanks de beperkte financiële middelen is ze daarin geslaagd. Haar tienduizenden werknemers tilden het logo met de sierlijke 'S' over continenten en oceanen. Deze studie beschrijft ook de rol van het bedrijf in de wereldgeschiedenis. Een *flag carrier* dient immers de belangen van een land, ook al wijst de geschiedenis later uit dat die

minder fraai zijn. En aangezien transport hoog boven de grond de eerste halve eeuw minder veilig was, telt deze kroniek ook intrieste verhalen.

Mijn luchtvaartvrienden vergeven me dat ik, in een poging het verhaal helder te houden, niet diep inga op spanwijdtes, motorvermogen, subtypes en serienummers. Het is ook onmogelijk om alle bemanningsleden en data in tweehonderdveertig bladzijden weer te geven. Enkele van de illustraties viste ik veertig jaar geleden al uit kartonnen dozen op vlooiemarkten. Mijn goede vrienden Guy Destrebecq en Georges Lecomte lieten daarnaast een gigantisch beeldarchief na, waaruit ik bij het samenstellen van dit boek dankbaar heb geput. Graag draag ik deze studie op aan hun nagedachtenis.

*Erembodegem,  
augustus 2019*



## 2 | SNETA start

### Zwaarden naar ploegijzers

Half april 1919 klinkt boven het West-Vlaamse Heuvelland opnieuw het geronk van motoren. Vijf maanden na de wapenstilstand zet een Duitse Gotha-bommenwerper koers naar Groot-Britannië. De 26-jarige bestuurder van de grote machine, gewezen oorlogspiloot Prosper Georges, zoekt van over de rand van de open cockpit naar de Belgische kustlijn. Hij houdt van de Gotha, met een spanwijdte van vierentwintig meter gedraagt de reuzenvogel zich helemaal anders dan de kleine tweedekkers die hij in de oorlog doorgaans bestuurde, en elke kans om ermee te vliegen grijpt hij met beide handen aan. De tweemotorige machine heeft geen bommen aan boord, maar wel twee passagiers. Hun naam wordt niet voor het nageslacht bewaard, maar zeker is dat ze in relatief comfort reizen: Belgische schrijnwerkers hebben bij de stoeltjes binnen in de afgesloten romp een tafeltje gemonteerd. De vlucht is een experiment. Op Georges vliegkaart staat met potlood de driehoekige route getekend: van Haren bij Brussel naar Londen, om dan koers te zetten richting Parijs en na zeven-enhalf uur vliegen te landen op een gras-piste bij de Belgische hoofdstad.

Beide passagiers kijken door de vloer van wat eens het bommenruim was heen – er zijn kunststof venstertjes in voorzien – naar het landschap beneden hen, gepokt door vier jaar wereldoorlog. Beneden wroeten West-Vlaamse boeren zich door de granaattrechters om hun percelen weer bouwrijp te krijgen. Ze verzamelen in de klei de ‘ijzeren oogst’ – het wapenschroot en de niet-ontplofte munitie – van de oorlog. Het koper, de grondstof van de miljoenen hulzen waarmee de hele wereld naar elkaar geschoten had, is voor het grootste gedeelte afkomstig uit het wingewest dat tachtig maal zo groot is als België: Congo. Vanuit de Congolese mijnen werden de voorbije jaren honderduizenden tonnen grondstoffen verscheept naar de oorlogvoerende landen, waardoor enkele Belgische industriële families en de kapitalistische elite bijzonder gefortuneerd uit de oorlog zijn gekomen. De Afrikaanse bodemrijkdom is immens en nog lang niet uitgeput, en biedt enorme winstkansen voor een wereld in heropbouw. Ook in België worden steden en dorpen aangesloten op het elektriciteitsnet. Zowel hier als elders in Europa is de vraag naar koper en andere grondstoffen uit de kolonie niet bij te houden. En wat meer is: snel transport over grote afstanden in een

landschap van oerwouden en mijlen brede rivieren lijkt enkel mogelijk via de lucht.

### Onderzoeksproject voor luchttransport

Robert Thys (1884-1964), naar wiens vader het Congolese Thysstad (het huidige Mbanza-Ngungu) vernoemd werd, is in 1919 een rijk man. Samen met de Luxemburgse ingenieur Nicolas Cito heeft hij zich sinds de eeuwwisseling toegelegd op de aanleg van spoorwegen door de hele de kolonie. Nu zijn beide heren directeurs van de Banque d'Outremer, een investeringsbank die inzet op overzeese expansie – niet enkel in Congo, maar ook in China en Amerika. Thys' Banque d'Outremer heeft zowat de hele provincie Katanga en de Union Minière in haar portefeuille.<sup>1</sup> Kortom: een enorm potentieel voor het aanleveren van grondstoffen vanuit de diepe binnenlanden van



Na de Wapenstilstand, in 1919, stonden te Evere een aantal Gotha's als oorlogsbuit tentoongesteld. Deze tweemotorige Duitse bommenwerpers konden makkelijk een ton vervoeren. Enkele ervan werden getest, onder meer voor passagiersvervoer. Het Duitse Balkenkreuz op de staart was overschilderd met de Belgische driekleur.

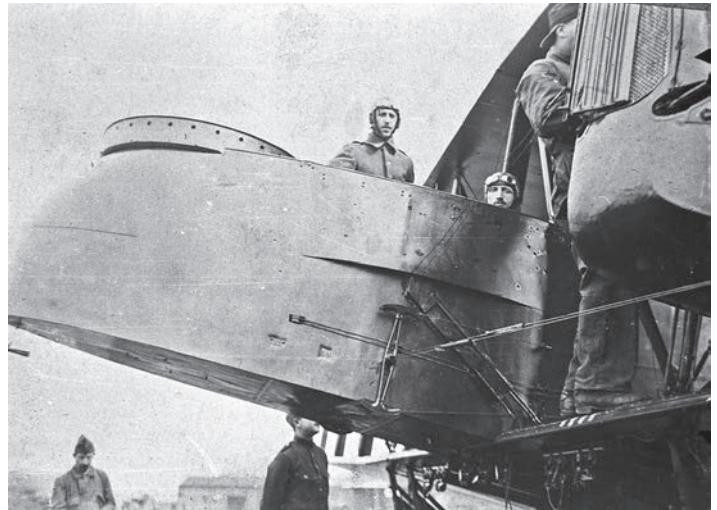
zwart Afrika. Er moeten transportmogelijkheden ontwikkeld worden om materiaal en mankracht het Afrikaanse continent in te loodsen. Op het moment dat Belgische en geallieerde soldaten in de herfst van 1918 het bevrijdingsoffensief inzetten, smeden ze in rokerige salons plannen voor luchttransport van goederen en passagiers in de kolonie. Hiervoor zetten ze een aardig kapitaaltje aan de kant. Hun idee is niet nieuw. Reeds in 1912 werd in het Oost-Vlaamse Temse een vliegweek voor water-vliegtuigen georganiseerd, waarbij de Schelde moest invallen voor de machtige Congostroom. Het Ministerie van Koloniën wilde afwegen wat een vliegtuig boven het oerwoud kon betekenen. Tijdens de oorlog verdedigden een handvol Belgische bemanningen met Britse tweedekkers op vlotters de oevers van het Tanganyikameer. De oorlogspropaganda verkondigde gretig dat ze erin geslaagd waren het Duitse slagschip *Graf von Götzen* uit te schakelen. Vanaf 1917 transporteerden twee-, zelfs vier- en vijfmotorige bommenwerpers duizend kilo bommen over grote afstanden.

Nu de oorlog voorbij is, lijkt technisch alles mogelijk. Het vliegtuig zal in de verdere economische ontplooiing van de kolonie, maar ook in die van Europa, een grote rol spelen. Voor de praktische uitvoering vinden Thys en Cito een geschikte partner in de 32-jarige Georges Nélis, een pionier van het Belgische luchtvaartgebeuren. De zoon van de directeur van het college van Halle wandelde met brio als officier door de deuren van de militaire school, en voelde zich begin 20<sup>ste</sup> eeuw



aangetrokken tot alles wat vloog. Nélis behaalde in 1910 als eerste militair een vliegbrevet. Drie jaar later installeerde hij een mitrailleur op een vliegtuig en beschoot al vliegend lakens die op de Brasschaatse heide werden uitgespreid. Een gewapend vliegtuig was een wereldprimeur die Georges Nélis op zijn palmares mocht schrijven. Toen de oorlog in 1914 uitbarstte, was hij commandant van de vliegschool in Brasschaat. Als geboren organisator met kennis van luchtvaarttechniek belandde hij uiteindelijk in Calais, waar hij achter het front het onderhoud van de Belgische militaire toestellen in goede banen leidde. Onder zijn leiding sleutelden vijfhonderd mannen in de werkplaatsen aan de Far-mans, Sopwith Camels en Spads. Op het vliegveld Calais-Beaumarais werden de tweedekkers getest en uiteindelijk naar het front gevlogen. De hele technische organisatie van de Belgische luchtmacht draaide rond de figuur Nélis.

Als de wapens op 11 november 1918 zwijgen, en iedereen hoopt dat dit de laatste oorlog in het Westen was, pent Nélis zijn gedachten neer in een pamflet: *L'Expansion belge par l'Aviation*. De commandant droomt van een Belgische luchtvaartmaatschappij en een nationale vliegtuigfabriek, van een Belgische bevolking die helemaal voor de luchtvaart gewonnen raakt. Maar, zo denkt hij luidop, het gebrek aan structuur en regelgeving in het naoorlogse België zou tot chaos kunnen leiden, want welk ministerie zal zich bekommeren over een veilige luchtvaartmaatschappij (in België én in de kolonie), de uitbouw van de nodige infra-



Prosper Georges kijkt over de rand van de open cockpit van een Duitse Gotha-bommenwerper. Zijn collega Demonty staat rechtop. Prosper vloog in 1919 met dit type een testvlucht met passagiers naar Londen en Parijs.

structuur en een eigen luchtvaartindustrie? 'De Belgische luchtvaart is immers een beetje mijn kind', besluit hij.

Nélis' visionaire artikel is gesneden koek voor de directeurs van de Banque d'Outre-mer.<sup>2</sup> Ze hoeven niet lang aan te dringen vooraleer de commandant zijn kepie aan de haak hangt. Vanaf maart 1919 gaat hij als burger-met-gleufhoed door het leven als directeur van het Syndicat National pour l'Etude des Transports Aériens, kortweg SNETA. Nélis gebruikt zijn kennis en connecties om het opzet praktisch uit te voeren, maar het zijn Thys en Cito die achter de schermen aan de touwtjes van de commerciële luchtvaart trekken. Koning Albert, die het luchtvaartgebeuren op de voet volgt en zelf al eens graag aan boord van een vliegtuig stapt, ziet het helemaal zitten.



Georges Nélis achter zijn bureau op de vliegbasis Calais. Tijdens de Eerste Wereldoorlog was hij verantwoordelijk voor het onderhoud van de Belgische toestellen. Nadien bleek hij de geknipte man om het operationele gedeelte van SNETA, en vervolgens Sabena, te leiden.

Voor vliegtuigen kan men terecht op het vliegveld Haren/Evere. Hier hebben de Duitsers een gigantische luchtschiploods opgetrokken – hun zogenaamde Zeppelins vertrokken van hieruit richting Engeland – en in de hal zijn heel wat oorlogsvliegtuigen achtergebleven: Fokkers, Rumplers, LVG's, maar ook tweemotorige Gotha-bommenwerpers. Met deze reusachtige toestellen bestookten de Duitsers Britse steden – er was plaats voor vier man aan boord én de machine kon ook nog eens meer dan een ton dodelijke lading vervoeren. In augustus

1918 was er een Gotha achter Belgische linies geland, en het was de Belgische invlieger Prosper Georges die het waagde om met de tweemotor te starten. Zijn fascinatie voor de grote vogels was gewekt, en voor een testvlucht kan men bij hem terecht. In april 1919 onderneemt hij zijn bovenvermelde testvlucht in een tot passagiersvliegtuig omgebouwde bommenwerper, met twee burgers aan boord.

De uitgestrekte vlakte, op vijf kilometer vogelvlucht van de hoofdstad, is de geknipte uitvalsbasis voor het jonge

initiatief. Het vliegveld ligt op grondgebied van de twee gemeenten Haren en Evere. Het leger bouwt haar infrastructuur uit op Evere, terwijl in Haren de civiele tak wordt uitgebouwd. De pistes worden gedeeld door militaire en civiele toestellen. De kleiachtige bodem die de vlakte typeert, absorbeert goed de regen en bij droogte blijven stofwolken – heel slecht voor vliegtuigmotoren – achterwege.<sup>3</sup> Het is op deze bodem dat een luchtvaartmaatschappij zal groeien.

### Regelgeving

Het dient benadrukt dat SNETA, onder de noemer Syndicaat, die eerste maanden eerder een studieproject dan een firma is. Van een internationale luchtvaartwetgeving is in 1919 immers nauwelijks sprake. Er zijn nog pertinente vragen die niet opgelost zijn, zoals: is het toegelaten om zomaar het luchtruim van een ander land te gebruiken? Enkele naïevelingen menen dat hoog boven in de lucht dezelfde regels gelden als in open zee – iedereen kan ervan gebruikmaken.<sup>4</sup> Maar de luchtaanvallen van de oorlog hebben het besef doen rijpen dat ook het luchtruim per natie moet ingedeeld en gerespecteerd worden. Dit alles wordt in oktober 1919 vastgelegd tijdens de Conventie van Parijs, een internationale luchtvaartovereenkomst die de soevereiniteit van elk land garandeert en die ook door België ondertekend wordt.

Dit document betekent de start van de ontwikkeling, binnen een legaal kader, van publiek internationaal luchttransport. Het

SNETA-bestuur beslist meteen om van naam te veranderen: de eerste letter zou niet meer voor ‘Syndicat’ staan, maar voor ‘Société’. Ook de Generale Maatschappij, de Bank Brussel Lambert en de Banque de Paris et des Pays-Bas investeren in SNETA. Er staat vier miljoen Belgische frank op de rekening. Het is 11 november 1919, de Eerste Wereldoorlog is één jaar voorbij en België heeft haar eerste luchtvaartmaatschappij. En internationale ambities.

### Kamperen aan de Congostroom (1920-1922)

En toch is SNETA in snelheid gepakt, door niemand minder dan koning Albert zelf. Voor het eigengereide staatshoofd kan het niet snel genoeg gaan. Na de overdracht van de kolonie in 1908 aan de Belgische staat, had zijn oom, Leopold II, een speciaal fonds voorzien dat het koningshuis kon aanwenden voor ‘persoonlijke projecten’. De ontwikkeling van een luchtvaartmaatschappij langs de Congostroom valt daar volgens de huidige vorst onder. Er is wat masseerwerk nodig om de SNETA met het koninklijke plan mee te krijgen, want de bankiers koesteren soortgelijke ideeën. In juni zet Albert zijn handtekening onder de stichtingsakte van het Comité d’Etudes pour la Navigation Spécial, kortweg CENAC. Albert zal het nodige geld van zijn speciaal fonds naar SNETA storten om het plan ten uitvoer te brengen: personeel en vliegtuigen zijn voor zijn rekening. Als er winst gemaakt wordt, dan keert die integraal naar de koning terug. Voor SNETA is het project







Evere, 1920. Het leek alsof de Duitse vliegtuigen  
maar uit te kiezen waren. SNETA bouwde haar  
eerste luchtvloot met buitgemaakte vliegtuigen.  
Rechts op de foto de reusachtige luchtschip-  
hangar. (coll. Georges Lecomte)





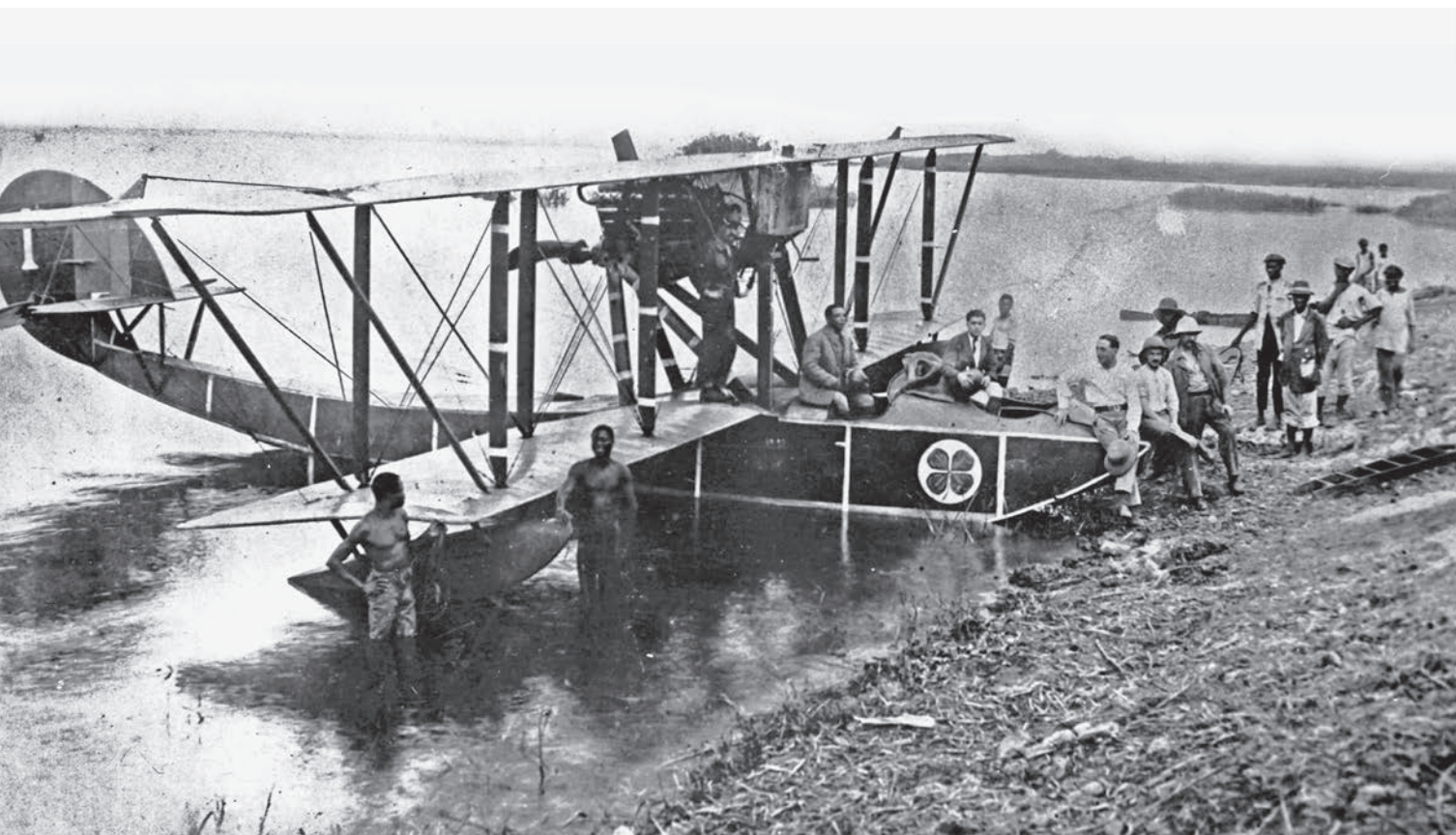
enkel een manier om ervaring op te bouwen in de kolonie.

Het plan is op zijn minst ambitieus, want de afstanden in de kolonie zijn gigantisch. Met een dozijn watervliegtuigen wil men vanuit Boma, de havenstad waar de schepen uit Antwerpen aanmeren, in drie etappes naar het Afrikaanse binnenland, Stanleystad (Kisangani) vliegen, de reusachtige Congostroom volgend – een afstand van 1900 kilometer, te vergelijken met België – Marokko. Tevens wil men met luchtfoto's

de hele majestueuze stroom in kaart brengen. De werkpaardjes zijn Franse vliegboten van het type Lévy-LePen, waarmee de Belgen tijdens de Eerste Wereldoorlog hebben leren vliegen. De Franse fabrikant zet de toestellen voor een zacht prijsje op de markt. Aan boord is plaats voor een piloot, een mecanicien, een passagier en enkele honderden kilo's bagage voor een vlucht van maximum vier uur.

De Belgische expeditie vertrekt onder leiding van professor Emile Allard, die in

SNETA bouwde mee aan de eerste luchtverbindingen in de kolonie, met vliegboten van het type Lévy-LePen. De foto werd genomen aan de Congostroom ter hoogte van Kinshasa. Op de neus zit Tony Orta (1888-1950), die een sleutelrol speelde in SNETA en Sabena. Tijdens de Eerste Wereldoorlog vloog 'Totor' Orta in het Belgische Escadrille d'Hydroavions – toen al schilderde hij een klavertjevier op de romp. Naast een piloot en een boordwerktuigkundige was er in de Lévy-LePen plaats voor één passagier. Hoewel er indrukwekkende afstanden afgelegd werden boven het oerwoud, bleken deze toestellen niet bestand tegen de tropische omstandigheden. (coll. Georges Lecomte)



1910 op het vliegveld van Kiewit als vierde Belg zijn vliegbrevet heeft behaald. Het zijn avonturiers met een pioniersmentaliteit die aan dit project gestalte geven: dertien piloten, waaronder zeven Belgen, drie Bretoenen, een Rus en een Italiaan.<sup>5</sup> Na de bootreis slaan ze hun tenten op in het Congolese binnenland aan Stanley Pool, een plaats in het oerwoud waar de Congostroom verbreedt tot maar liefst zes kilometer. De eerste testvluchten, vanaf 9 februari 1920, zorgen voor een toestroom van Congolezen naar de oevers. Ze komen kijken hoe de 'windmachines' in de lucht klimmen.<sup>6</sup>

Op 1 april 1920 wordt met de Lévy-LePens een tweewekelijkse dienst tussen Leopoldstad en Bolobo gestart. De bemanning wacht op de post die van Matadi moet komen, en de verwondering is groot wanneer blijkt dat de drager buiten adem met één enveloppe aandraaft. Blijkbaar hebben de postdiensten weinig vertrouwen in het nieuwe vervoermiddel. Het team is hoe dan ook enthousiast, want de Belgen zijn er als eersten ter wereld in geslaagd een regelmatige luchtverbinding in een kolonie te realiseren. In juli is de lijn Leopoldstad-Stanleystad een feit. Net zoals bij de postkoetsen van weleer worden de bemanningen en vliegtuigen per etappe afgewisseld, maar zo raakt een passagier in drie dagen op zijn bestemming, met de boot duurt het drie weken. De vorst kan trots uitpakken met zijn Ligne Aérienne Roi Albert, kortweg LARA.

Maar het tij keert snel. Na enkele maanden blijkt dat de houten watervliegtuigen nauwelijks tegen de klimatologische

omstandigheden opgewassen zijn. Het tropische klimaat doet het finer van de verlijmde rompen krullen, zwammen en insecten nestelen zich tussen de spanten van de vleugels. Een dertigtal expeditieleden verdeelt zich over drie posten aan de oevers, waar ze in lamentele omstandigheden rond een tenthangar huizen. Er is geen water of elektriciteit, de communicatie verloopt via één telegraafdraad die langs de stroom gespannen staat. Zandbanken verhinderen dat de vliegtuigen bij de oevers raken, wat een hoop gezeul en gevloek van het personeel met zich meebrengt. Bliksem-inslagen, diefstal en uiteindelijk stakingen verzieken de sfeer.

Op 13 mei 1921 valt een toestel in de lucht uit elkaar, de drie bemanningsleden, waaronder een directeur van de LARA, Charles Michaux, komen om. Tot in 1971 is in Kinshasa een straat naar hem genoemd, met een gedenkplaat. Géo Mestagh moet twee weken later zijn toestel met motorpech bij Lisala in het water zetten. De Gentenaar doet er alles aan om zijn machine terug aan de praat te krijgen. Er rest hem niets anders dan zwemmend de oevers te bereiken. Hij sterft enkele dagen later in het ziekenhuis van Coquilhatville van uitputting.

In juni 1922 trekt men een streep onder het initiatief en worden de verbindingen stopgezet. De resultaten van de onderneming zijn bescheiden te noemen: met 95 passagiers en een tweeduizend kilo brieven blijft men v er onder de verwachtingen, en financieel is het een ramp. In anderhalf jaar tijd zijn vier bemanningsleden verongelukt, nog eens drie medewer-