

Het sublieme uitzicht op een grenze-loze wereld vanuit een luchtballon*

ROBERT VERHOOGT

A sublime view of an endless world from a balloon

The invention of the balloon by the brothers Joseph and Etienne Montgolfier caused a sensation in the late eighteenth and nineteenth centuries. Inspired by the experimental physics of the scientific revolution, balloonists organized public demonstrations. Up in the air the balloonists enjoyed a sublime view of the world and reported their experiences in words and images. Jean-Pierre Blanchard was the first to cross the Channel between England and France in a balloon. He later travelled to several European countries to become the first balloonist to go up in a balloon. On July 12, 1785 he made Dutch aviation history by being the first to ascend in a balloon in this country. The adventures of Blanchard and other balloonists were a source of inspiration for popular writers like Edgar Allan Poe and Jules Verne. Additionally, the sublime view from a balloon inspired artists to create a wide variety of images. Thomas Baldwin produced the first image of the view from a balloon in 1785. Then came the bright lithographs by Arnout and the impressive painting by Victor Navlet. The famous photographer Nadar made the first photographs from the basket of a balloon, while his successor Eduard Spelterini produced superlative aerial views. He photographed the impressive Alps from above, the relics of ancient Egypt, and the modern goldmines in Transvaal, too. The invention of the balloon provided a new dimension to modern European culture in the late eighteenth and nineteenth centuries: the third dimension. The ascent of a balloon attracted thousands of people again and again. Balloonists literally floated across national borders, between heaven and earth; they reflected both Romanticism and the Enlightenment. They saw the world as a huge, coloured map, while enjoying a new, sublime view of a world without borders.

‘All the Conversation here at present turns upon the Balloons’, schreef de geleerde diplomaat Benjamin Franklin (1706-1790) op 16 September 1783 vanuit Parijs aan zijn geleerde vriend Richard Price.¹ Sinds de zomer van dat jaar was de uitvinding van de luchtballon door de broers Joseph en Étienne Montgolfier een enorme rage. Toen op 19 september vanaf het voorplein van het Paleis in Versailles een ballon zou opstijgen, kwam het publiek massaal kijken. In de

* Deze bijdrage is gebaseerd op een boek over dit onderwerp waar ik op dit moment aan werk en dat medio 2012 zal verschijnen.

1 Brief van Benjamin Franklin aan Richard Price, 16 September 1783, Franklin Papers in the collectie van Yale University.

ochtend waren de wegen rond Versailles al overvol met verkeer op weg naar het paleis, zoals de Nederlandse natuuronderzoeker Marinus Houttuyn (1720-1798) schreef: ‘Te tien uren ’s morgens was de Weg, van Parijs naar Versailles, bedekt met Rijtuigen: men kwam by troepen van alle Kanten, en te twaalfen waren de toegangen, de Pleinen van het Paleis, de Glasraamen en Vensters, ja zelfs de daken, met aanschouwers gevuld.’² Er kwamen naar schatting meer dan 130.000 mensen bijeen om ‘cette superbe machine’ met eigen ogen te aanschouwen. Majestueus steeg de ballon langzaam omhoog met drie passagiers: een schaap, een eend en een haan. Aanvankelijk beschouwde men het onverantwoord om een mens op te laten stijgen met een luchtballon. De eerste persoon die het wel aandurfde was de natuurkundige Jean-Francois Pilâtre de Rozier (1754-1785). Het maakte hem wereldberoemd. Voor het eerst in de geschiedenis was een mens in staat om op te stijgen en te zweven tussen de vogels en door de wolken. Op 21 november 1783 zweefde hij over Parijs en Benjamin Franklin zag hem voorbij komen vanaf het terras van zijn huis in Passy.

De nieuwe blik op wereld vanuit een luchtballon zorgde voor een ware sensatie, vastgelegd in uiteenlopende vormen van literaire en visuele cultuur. De luchtballon voegde zo een nieuwe dimensie toe aan de cultuur van de late achttiende en negentiende eeuw: de derde dimensie. De ballonvaarders vlogen letterlijk over de landsgrenzen heen en zagen de wereld onder hen als een enorme landkaart. Zwevend in een wonderlijke stilte hadden ze een nieuw, subliem uitzicht op de wereld, dat ze in beelden probeerden vast te leggen.

De menselijke wens om te vliegen, lijkt zou oud als de mens zelf.³ De bekendste mythe over de wens om te vliegen is ongetwijfeld het verhaal van Daedalus en zijn zoon Icarus, opgetekend door Ovidius in zijn *Metamorfosen*.⁴ De mythe van Daedalus en Icarus, kreeg in de Middeleeuwen letterlijke navolging door de zogenaamde torenspringers. Torenspringers waren vaak geestelijken die hun poging tot ultieme geestelijke verheffing met de dood moesten bekopen.⁵ Veiliger dan deze oefeningen in de praktijk, waren de theoretische beschouwingen over de mogelijkheden tot vliegen. De Franciscaner monnik Roger Bacon (ca. 1214-1294) schreef rond 1250 zijn manuscript *De mirabili potestate artis et naturae* over verschillende methoden om te kunnen vliegen. Volgens Bacon was vliegen voor de mens zeker mogelijk. Sterker nog, in de Oudheid had de mens volgens hem gevlogen, maar daarna was de kennis daar-

2 Houttuyn geciteerd in: E. Fuld, *Van Icarus tot Zeppelin* (Amsterdam 1948) 45.

3 A. Hildebrandt, *Airships past and present* (London 1908) 1. Zie uitvoerig over de prehistorie van de luchtballon: J. Dulhem, *Musée Aéronautique avant Montgolfier* (Paris 1944).

4 Ovidius (vertaald door M. d’Hane-Scheltema), *Metamorfosen* (Amsterdam 1999) 197-199. Van het verhaal van Daedalus en Icarus bestaan vele locale varianten zoals het verhaal van de Engelse koning Bladud uit de negende eeuw die als een Engelse Icarus met veren aan zijn lichaam probeerde weg te vliegen. Ook hier liep het verhaal verkeerd af. Zie T.D. Crouch, *The Genesis of Flight. The Aeronautical History Collection of Colonel Richard Gimbel* (Washington 2000) 48.

5 C.H. Gibbs-Smith, *Aviation. An historical survey from its origins tot the end of the Second World War*, 15. In Middeleeuwse literatuur zijn meer dan vijftig verhalen bekend van dergelijke torenspringers die probeerden op te stijgen als Daedalus en Icarus zie: Crouch, *Genesis of Flight*, 10.

over verloren gegaan, zoals op zoveel andere terreinen.⁶ Ook Leonardo da Vinci was gefascineerd door de wijze waarop vogels door de lucht voortbewegen, zoals hij beschreef in zijn boek *Il Codice sul Volo degli Uccelli* uit 1505. Hij ontwierp vliegconstructies met beweegbare vleugels waarmee een mens klapwiekend zou moeten kunnen vliegen.⁷ In de voetsporen van Leonardo da Vinci hielden in de zeventiende eeuw de geleerden Robert Hooke (1635-1703), Francesco Lana de Terzi (1631-1687) en Lorenzo de Gusmao (1685-1724) zich bezig met vliegmachines en ballonnen, die overigens niet verder kwamen dan de tekenafel.⁸ De uitvinding van de luchtballon kent een lange voorgeschiedenis waarvan we de sporen terug kunnen vinden in de Renaissance, Middeleeuwen tot verder terug in de Klassieke Oudheid. Zo verschenen er lang voordat de luchtballon feitelijk was uitgevonden al vele publicaties over de technische mogelijkheid om te vliegen, variërend van doorwrochte wetenschappelijke beschouwingen tot lichtvoetige science-fiction (zie afb. 12 en 13).⁹

De ideeën bestonden al lang, maar ze werden pas uitvoerbaar dankzij de nieuwe inzichten uit de Industriële Revolutie aan het einde van de achttiende eeuw. Een belangrijke doorbraak was de ontdekking in 1766 door de Engelse chemicus Henry Cavendish (1731-1810) dat waterstof ongeveer zeven maal lichter bleek dan reguliere lucht. Het was waarschijnlijk zijn tijdgenoot de Schotse chemicus Joseph Black (1728-1799) die in 1768 als eerste de idee opperde om een mens met een ballon, gevuld met waterstofgas, op te laten stijgen. De chemische kennis van gassen werd verder verbreed door het onderzoek van Joseph Priestly (1733-1804) beschreven in zijn zesdelige werk, *Experiments and Observations on Different Kinds of Air* (1774-1786) en het onderzoek van Antoine Lavoisier (1743-1794) met zijn *Traité élémentaire de chimie* (1789). Dit zorgde voor een cruciale fase in de geschiedenis van de chemie, ook wel bekend als ‘de eerste chemische revolutie’. Dankzij de inzichten van Lavoisier, Cavendish en Priestly transformeerde de traditionele alchemie in de moderne scheikunde met nieuwe inzichten in de samenstelling van lucht, zuurstof en waterstof. Het was een Franse vertaling van Joseph Priestly, *Experiments and Observations on Different Kinds of Air*, die Joseph-Michel Montgolfier (1740-1810) inspireerde om zelf een luchtballon te bouwen en te vullen met warme lucht.¹⁰ En zijn vijf jaar jongere broer Jacques-Etienne Montgolfier (1745-1799) hielp mee.¹¹

6 Crouch, *Genesis of Flight*, 9.

7 Geciteerd door C. Nicholl, *Leonardo da Vinci. The Flights of the Mind* (London 2007) 212. Gibbs-Smith, *Aviation*, 17-18.

8 C. Dollfus, *The Orion book of Balloons* (New York 1961) 36-37, zie ook: Crouch, *Genesis of Flight*, 12-13, 53, 58, 59. Crouch sluit niet uit dat Gusmao ook zelfs een kleine ballon heeft gebouwd en gedemonstreerd in 1709, maar zeker is dat niet.

9 De Gimbel collectie in de United States Air Force Academy in Colorado Springs (USA) bevat een bijzondere collectie publicaties uit de achttiende eeuw van vóór de uitvinding van de luchtballon, zie: Crouch, *Genesis of Flight*, 63-73.

10 E. Seton Valentine; F.L. Tomlinson, *Travels in Space. A History of Aerial Navigation* (London 1902) 17.

11 Zie over de broers Montgolfier, T.D. Crouch, *Lighter than air. An illustrated history of balloons and airships* (Baltimore 2009) 16-19.

Jean-Pierre Blanchard: internationaal luchtballonpionier

Na de eerste geslaagde demonstraties van een luchtballon, was Benjamin Franklin de eerste die het idee opperde om met een luchtballon het Kanaal tussen Engeland en Frankrijk over te steken. In de zomer van 1784 ontstond een interessant duel tussen twee Franse ballonvaarders: in het Calais werkte Pilâtre de Rozier aan een speciale ballon om mee naar Engeland te zweven; in Dover bouwde Jean-Pierre Blanchard (1753-1809) aan zijn ballon om mee naar Frankrijk te vliegen (afb. 1). Blanchard was de eerste professionele ballonvaarder uit de geschiedenis. Wie zou er als eerste in slagen om de overkant van het Kanaal te bereiken? Pilâtre de Rozier of Blanchard?

Op 7 januari 1785 was het zover. Om 13:13 in de middag steeg Blanchard met zijn compagnon John Jeffries op met een luchtballon vanaf een klif aan de kust van Dover.¹² In zijn reisverslag schreef Jeffries: 'I cannot describe to you the magnificence and beauty of our voyage.'¹³ Na een paar uur kregen ze Frankrijk in zicht, zoals Jeffries schreef: 'We soon had a fine view of Calais, and a great number of other towns and villages.'¹⁴ Bij Calais bereikte de ballon het Franse vasteland.¹⁵ Voor het eerst was de mens er in geslaagd om door de lucht van Engeland naar Frankrijk te reizen. Jeffries keek er met bewondering op terug. Hij had genoten van het grenzeloze uitzicht boven zee, maar het meest indrukwekkend vond hij de absolute stilte boven zee, zoals hij beschreef in zijn verslag. 'I cannot but mention here, that amidst all the magnificent and extensive scenes under and around me, nothing at the time more impressed me with its novelty, than (If I may be allowed to use the expression) the awfull *stillness or silence* with which we seemed to be enveloped; which produced a sensation that I am not able to describe; but which seemed at the same time to be a certain *kind of stillness* (if I may so express it) *that could be felt*.'¹⁶ Blanchard en Jeffries werden als helden onthaald en gefêteerd in Calais en Parijs. De roem van Blanchard was nu definitief gevestigd en zijn portemonnee gevuld.¹⁷

Door zijn overtocht was Blanchard beroemd. Pilâtre de Rozier was al beroemd maar nu toch te laat. De uitdaging van de overtocht leek voor hem van de baan, maar anderen wisten hem over te halen om alsnog zijn poging te wagen. Op 16 juni 1785 steeg Pilâtre de Rozier op samen met zijn assistent Pierre

12 J. Jeffries, *A Narrative of the Two Aerial Voyages of Doctor Jeffries with Mons. Blanchard; with meteorological observations and remarks. The first voyage, on the thirtieth of November, 1784, from London into Kent; the second, on the seventh of January, 1785, from England into France* (London 1785) 42.

13 Jeffries geciteerd in: L.T.C. Rolt, *The Balloonists. The History of the first Aeronauts* (Phoenix Mill 2006, oorspr. 1966) 87.

14 Jeffries, *Two Aerial Voyages*, 46.

15 Bij aankomst werden ze al opgewacht door de ballonvaarder Lunardi, zie: Fuld, *Icarus*, 99. Zie ook: *Leeuwarder Courant*, 29 januari 1785.

16 Jeffries, *Two Aerial Voyages*, 52.

17 Blanchard verdiende er 30.000 Livres mee, 'zo dat er nooit voordeeliger overtocht van Douvres naar Calais gedaan is, dan de zijne' zie: *Leeuwarder Courant* 16 februari 1785.



Afb. 1 Evans naar B.S. Bolomey, Jean-Pierre Blanchard, ballonvaarder, stippegravure, 1780-1800, Tissandier Collection.

Romain.¹⁸ Op een hoogte van een paar honderd meter ging het plotseling vreselijk mis. Wat er precies gebeurde blijft onduidelijk omdat de beschrijvingen uiteenlopen. Sommigen zagen de luchtballon veranderen in een enorme vuurbal, anderen hoorden ook nog explosies. Hoe dan ook, de ballon van Pilâtre de Rozier was door de combinatie van waterstofgas, hete lucht en open vuur niet minder dan een vliegende brandbom. In een flits was het voorbij en stortte de ballon te pletter op de kust van het Franse Boulogne-sur-Mer. De luchtballonpionier Pilâtre de Rozier was op slag dood. Zo was hij de eerste held *en* de eerste slachtoffer van de luchtballon. Hij was al beroemd vanwege zijn eerste ballonvlucht, en nu ook vanwege zijn laatste.

Na zijn glorieuze tocht over het Kanaal reisde Jean-Pierre Blanchard door heel Europa om voor veel geld zijn kunsten in de lucht te vertonen. Zo steeg hij als eerste ballonvaarder op in België, Duitsland, Zwitserland en de Verenigde Staten. Overal greep de rage van de luchtballon om zich heen, of zoals *The*

¹⁸ Fuld, *Icarus*, 119.

Times schreef in mei 1785: ‘Nothing can more fully demonstrate the folly of the age, than their rage for ballooning.’¹⁹ In die zomer kwam de beroemde ballonvaarder Blanchard naar Nederland voor ballondemonstraties.²⁰ Op 12 juli 1785 maakte Blanchard de eerste bemande ballonvaart in de Nederlandse geschiedenis vanuit de Paleistuin van Paleis Noordeinde in Den Haag. Blanchard en zijn adjudant Honinchthun stegen op met een ballon, gadeslagen door vele duizenden toeschouwers. Na een botsing met een schoorsteen dreef de ballon voor de wind zuidwaarts weg richting Delft. Tegen negen uur ’s avonds – de ballon was inmiddels ongeveer vier uur onderweg – besloot Blanchard tot de landing over te gaan en kwam de ballon zonder veel gevaar op de grond terecht in een weiland bij het plaatsje Zevenhuizen (ZH). De nietsvermoedende ballonvaarders hadden hun vlucht overleefd, maar werden nu belaagd door boze boeren en omstanders. De ballon en het schuitje werden in korte tijd gesloopt en geplunderd.²¹ De ballonvaarder pakte zijn ballon in – of wat daar nog van over was – en meldde zich vervolgens bij de Stadhouder Prins Willem v, waar hij hartelijk werd ontvangen.

Jean-Pierre Blanchard schreef luchtvaartgeschiedenis in Nederland met zijn ballonvlucht vanuit Den Haag. 175 jaar later – in 1960 – werd op deze plek in de Paleistuin van het Paleis Noordeinde een monument opgericht ter herinnering aan dit bijzondere moment. Het beeld van Van de Burgh en Donk geeft in een betonnen omhulsel een luchtballon weer.²² De vlucht van Blanchard werd in hetzelfde jaar dunnetjes over gedaan door een historische demonstratie op het Malieveld in Den Haag. Met behulp van een gasballon reconstrueerde men de opstijging van 12 juli 1785 van Blanchard, compleet met acteurs in historische kostuums. De rol van Jean-Pierre Blanchard werd gespeeld door de beroemde komiek Max Tailleur.²³ De ballonvlucht van 12 juli was de eerste in Nederland, maar Blanchards twaalfde opstijging. Tussen 1784 en 1808 steeg hij in totaal 59 keer op in heel Europa en maakte hij de luchtballon populair bij een groot publiek. Niet in de laatste plaats bij zijn eigen vrouw, Madeleine-Sophie Armant Blanchard (1778-1819). Zij ontwikkelde zich eveneens tot een enthousiaste en beroemde ballonvaarder. Ze maakte in totaal 67 vluchten, acht meer zelfs dan haar illustere echtgenoot.²⁴

19 *The Times*, 5-5-1785.

20 *Leeuwarder Courant*, 16-7-1785.

21 *Leeuwarder Courant*, 30-7-1785.

22 Zie de foto’s van de onthulling van dit beeld in het Gemeentearchief in Den Haag fotonr. 5.04367; 0.51828; 1.15201.

23 Zie de foto van dit evenement in het Gemeentearchief in Den Haag fotonr. 1.152020

24 Fuld, *Icarus*, 130. Madame Blanchard was een beroemde vrouwelijke ballonvaarder, maar zeker niet de enige. Andere vrouwen waren Mrs Thible, Simonet, Sage, Graham, Jeanne en Eliza Garnerin, zie: E. Seton Valentine; F.L. Tomlinson, *Travels in Space. A History of Aerial Navigation* (London 1902) 52, 79.

Over de Oceaan?

De beroemde ballonvaarder Charles Green (1785-1870) had inmiddels meer dan tweehonderd vluchten gemaakt, toen hij voorstelde om de langste vlucht ooit te maken.²⁵ Green was de gezagvoerder van de ballon en de passagiers waren de excentrieke Robert Hollond (1808-1877), ballonvaarder en politicus, en Thomas Monck Mason (1803-1889), musicus, schrijver en ballonvaarder. De laatste deed uitvoerig verslag van deze onderneming. Na enkele succesvolle proefvluchten vertrokken ze vanaf *Royal Vauxhall Gardens* in Londen, maar niemand wist waarnaar toe, ook zichzelf niet (zie afb. 14).²⁶ Voor de zekerheid namen de luchtreizigers extra reisdocumenten mee: ‘passports directed to all the parts of the continent, specifying the peculiar nature of our voyage, and entitling us to exemption from the usual formalities of office.’²⁷

Om halftwee in de middag van 7 November 1836 steeg de ballon van Green vanuit Londen op en blies de wind het gevaarte in zuid-oostelijke richting.²⁸ Even later zweefden Green en zijn vrienden over Canterbury, niet ver langs de torens van de beroemde kathedraal. Green liet de burgermeester groeten via een brief die ze boven de stad aan een kleine parachute naar beneden lieten vallen.²⁹ Daarna vloog de ballon statig over het kasteel van Dover in de richting van Calais aan de overkant van het Kanaal, zoals Monck Mason schreef: ‘It was forty eight minutes past four when the first lines of waves breaking on the beach appeared beneath us, and we might be said to have fairly quitted the shores of our native soil, and entered upon the hitherto dreaded regions of the sea. It would be impossible not to have been struck with the grandeur of the prospect at this particular moment of our voyage.’³⁰ Achter hen verdwenen de schilderachtige kliffen van de Engelse kust uit het zicht, terwijl voor hen een indrukwekkend en sprookjesachtig wolkendek zich aandeed.³¹ Na een uur zweven was men het Kanaal over en bereikten ze Calais.³² Met het vallen van de avond werd het echter steeds moeilijker zich te oriënteren. De bestem-

25 De heren Gye en Hughes, eigenaars van de *Royal Vauxhall Gardens* bij Londen, financierden het project.

26 Zo stelde Mason: ‘with the intention of starting from London and proceeding (in whatever direction the winds at that time prevailing might happen to convey us), to such a distance as would be suffice to answer the ends for which the voyage was especially designed.’ zie: Robert Hollond, Thomas Monck Mason, Charles Green, *Account of the Late Aeronautical Expedition from London to Weilburg* (Londen 1836) 14-15.

27 Ibidem, 16. Daarbij had men ook een brief bij zich van de consul-generaal, de heer May, gericht aan de Koning van Nederland, die men na aankomst zou posten. Toen de koning de brief later ontving was hij zeer ingenomen met deze brief per luchtpost van de beroemde ballonvaarder.

28 ‘The weather was uncommonly fine for the time of the year; a few light clouds alone floated in the sky, and at least as useful as ornamental, served to indicate the existence of different currents at different altitudes.’ Zie: Ibidem, 17.

29 Ibidem, 18.

30 Ibidem, 21.

31 Ibidem, 22-23.

32 Ibidem, 26.

ming was al onbekend, maar nu werd de koers zelf ook al onzeker. Wel herkende men de stad Luik aan de vele brandende vuren van de steenkoolmijnen in de directe omgeving.³³ Het was het laatste herkenbare punt in de vlucht.³⁴ Door de wolken boden ook de maan en sterren geen hulp meer bij het bepalen van de koers. 'Not a single object of terrestrial nature could any where be distinguished.'³⁵

Rond een uur of zes in de ochtend braken de eerste zonnestralen door. De lichteffecten van de opkomende zon op het landschap en de wolken waren volgens de ballonvaarders onbeschrijflijk mooi.³⁶ Het landschap lag er indrukwekkend bij, maar welk landschap was het? Hoe heetten die dorpen en steden waar ze overheen vlogen? Hoeveel grenzen waren ze inmiddels over gevlogen? De reizigers hadden geen idee waar ze rondzweefden. Waren ze Europa al over? Ze vreesden de 'boundless plains of Poland, or the barren and inhospitable Steppes of Russia'.³⁷ Om het zekere voor het onzekere te nemen besloot Green tot de landing over te gaan. Om halfacht in de ochtend van 8 november 1836 zette hij de ballon veilig aan de grond nabij het plaatsje Dillhausen in het Zuid-Duitse Hertogdom Nassau. De ballon had een afstand afgelegd van 770 kilometer, een indrukwekkend record, dat men lange tijd beschouwde als een van de meest spraakmakende prestaties in de negentiende eeuw. Vanaf nu werd iedere lange afstandsvlucht met een luchtballon afgemeten aan die wonderbaarlijke vlucht van Charles Green. Green zelf vloog in zijn gedachten al veel verder. Na zijn vlucht achtte hij het haalbaar om de Atlantische oceaan over te steken met een luchtballon.

Op 13 april 1844 stond er spectaculair nieuws in *The New York Sun*: 'ASTOUNDING NEWS! (...) The great problem is at length solved. The air (...) will become a common and convenient highway for mankind. The Atlantic has been crossed in a Balloon.'³⁸ Er volgde een uitvoerig verslag van de onderneming, gebaseerd op reisverslagen van de ballonvaarders zelf, waaronder Thomas Monck Mason, die eerder de lange vlucht met Green had gemaakt. Passagier Ainsworth beschreef zijn ervaringen: 'The last nine hours have been unquestionably the most exciting of my life. I can conceive nothing more sublimating than the strange peril and novelty of an adventure such as this.' Na enkele dagen zweven over de eindeloze golven van de Atlantische oceaan schreef hij: 'One, P.M. We are in full view of the low coast of South Carolina. The great problem is accomplished. We have crossed the Atlantic!'³⁹ Het was

33 Crouch, *The Genesis of Flight*, 226.

34 'It was now past midnight, and the world and its inhabitants had finally committed themselves to repose. Every light was extinguished, and every sound hushed into silence.', zie: Mason, *Account of the Late Aeronautical Expedition*, 29-30.

35 *Ibidem*, 31.

36 *Ibidem*, 38.

37 *Ibidem*, 39.

38 Edgar Allan Poe, *The Balloon Hoax* in: H. Beaver, *The Science Fiction of Edgar Allan Poe* (London 1976) 110-111.

39 Edgar Allan Poe, *The Balloon Hoax*, 122.

gelukt! De oversteek was gemaakt in 75 uur vanuit het Engelse Londen naar de Amerikaanse oostkust.

Maar helaas. Het hele verhaal, inclusief de reisverslagen van de ballonvaarders, was totaal verzonnen door een toen nog onbekende schrijver: Edgar Allan Poe (1809-1849). Het verhaal van Poe leek zo overtuigend: de ballonvaarder Charles Green had de mogelijkheid van een oceanvlucht al geopperd, en ballonvaarders als Monck Mason hadden de ervaring om de tocht te maken. Desalniettemin, de Transatlantische oversteek per ballon sprak tot de verbeelding, en dat bleef voorlopig zo. De avonturen van ballonvaarders inspireerden Edgar Allan Poe tot zijn verhalen over luchtballonnen, zoals *The Unparalleled Adventure of One Hans Pfaall* (1835), die vervolgens weer een bron van inspiratie vormden voor onder meer Jules Vernes, *Cinq semaines en ballon* (1863), Mark Twains *Tom Sawyer Abroad* (1894), maar ook voor het populaire kinderboek van S.G. Goodrich, *The Balloon Travels of Robert Merry and his Young Friends over Various Countries in Europe* (New York 1856).⁴⁰ Het waren imaginaire reisverhalen over luchtballonnen, populair bij een groot publiek.

De wereld vanuit de lucht

Vanuit de ballon had de ballonvaarder een nieuwe blik op de wereld. De theoretische constructie van het vogelvluchtperspectief bestond al eeuwen, maar werd dankzij de luchtballon voor het eerst realiteit. De ballonvaarder zag de wereld vanuit een nieuw perspectief, zoals Thomas Baldwin beschreef in zijn boek *Airopaidia* (Londen 1786) over zijn vlucht van 8 september 1785.⁴¹ Hij keek ontroerd over de rand van de mand naar beneden over het dorpje Chester in Zuidwest Engeland:

A Tear of pure Delight flashed in his Eye! Of pure and exquisite Delight and Rapture; to look down on the unexpected Change already wrought in the Works of Art and Nature, contracted to a Span by the NEW PERSPECTIVE, diminished almost beyond the Bounds of Credibility. (...) Their Beauty was unparalleled. The imagination itself was more than gratified; it was overwhelmed. The gay Scene was Fairy-land, and Chester Lilliput. He tried his voice, and shouted for Joy. His Voice was unknown to himself, thrill and feeble. There was no echo.⁴²

40 Deze literaire verhalen over luchtballonnen passen in een rijke traditie van luchtballonnenfictie, een interessant Nederlands voorbeeld is W. Bilderdijk, *Kort verhaal van eene aanmerkelijke luchtreis, en nieuwe planeetontdekking. Uit het Russisch vertaald* (Groningen 1813).

41 T. Baldwin, *Airopaidia: Containing the Narrative of a Balloon Excursion from Chester, the Eighth of September, 1785, taken from Minutes made during the Voyage: Hints on the Improvement of Balloons, and Mode of Inflation by Steam: Means to Prevent their Descent over Water: Occasional Enquiries into the State of the Atmosphere, etc. The Whole Serving as an Introduction to Aerial Navigation: with a Copious Index* (Chester: Printed for the Author, by J. Fletcher, 1786) 19-23.

42 Baldwin, *Airopaidia*, 37-38.

De ballonvaarder keek verwonderd rond ‘reflecting with Wonder and Delight on a Situation, where the BEAUTIFUL and SUBLIME were seen united, in a manner perfectly novel and engaging.’⁴³ Interessant is Baldwins referentie aan ‘Beautiful and Sublime’ waarmee hij verwees naar deze kernbegrippen in het invloedrijke boek van Edmund Burke, *A Philosophical Inquiry into the Origin of Ideas of The Sublime and Beautiful* uit 1759. Het werk dateert van voor de ontwikkeling van de luchtballon, maar het bevat noties die direct aan lijken te sluiten bij de beleving van de ballonvaarder. Het centrale begrip in Burkes studie is het moeilijk te vertalen begrip ‘Sublime’.⁴⁴ Het gevoel van het Sublieme kan volgens Burke veroorzaakt worden door confrontatie met een uitgestrekt, overweldigend landschap. Een blik naar beneden de diepte in, vond Burke indrukwekkender dan een blik omhoog.⁴⁵ Tegenover ‘the Sublime’ plaatste Baldwin net als Burke ‘the Beautiful’, het schone. Interessant in dit verband is de relatie tussen het schone en het kleine. Juist kleine voorwerpen wekken gevoelens van schoonheid en vertederende op, zo stelde Burke.⁴⁶ Deze verwijzing naar de schoonheid van het kleine sluit aan bij Baldwins bewondering van het sprookjesachtige landschap van de wereld in het klein, zoals hij het vanuit de hoogte waarnam. Opmerkelijk genoeg waren mensen en dieren uit het zicht verdwenen. Vanuit de luchtballon zag de wereld eruit als een bontgekleurde landkaart volgens Baldwin: ‘A Sort of shining Carpet, enriched with an endless Variety of Figures depicted *without* a Shadow, as on a Map.’⁴⁷

Baldwin zweefde met zijn luchtballon hoog door de lucht en was verbaasd over de stilte om hem heen, net als Jeffries eerder constateerde. In zijn verslag van 1786 schreef Baldwin:

... the remarkable Stillness which prevailed in so elevated a State of the Atmosphere, apparently many Miles above all visible Vapours, far beyond the Sight of every living Creature, and where the human Voice was no longer heard from below. (...) He had just left, for the first time, his native Earth, where he had continued for a while the Central object to some thousand Spectators; whose Eyes, he knew, were still turned towards him; he was still the Subject of their Conversation: yet no human Figure met his Sight; no human Sound vibrated his Ear. An universal Silence reigned! An empyrean Calm! Unknown to Mortals upon Earth.⁴⁸

In de hoogte drongen geen geluiden meer door van de aarde en haar bewoners en ook de luchtballon zelf vloog geruisloos door de atmosfeer. Baldwins sublieme ervaring van de stilte grensde aan een existentialistische beleving die doet denken aan de ervaringen van de ontdekkingsreizigers. James Cook schreef midden op de Grote Oceaan – niet toevallig ook wel aangeduid als de

43 Ibidem, 48.

44 Edmund Burke, *Een filosofisch onderzoek naar de oorsprong van onze denkbeelden over het sublieme en het schone*, vert. W. Krul (Groningen 2004) 112.

45 Burke, *Filosofisch onderzoek*, 130.

46 Ibidem, 173-174.

47 Baldwin, *Airpaidia*, 174-175.

48 Ibidem, 45-46.

Stille Oceaan – in vergelijkbare bewoordingen over de indrukwekkende stilte. Barbara Stafford noemt in haar boek *Voyage into substance: art, science, nature and the illustrated travel account, 1760-1840* (1984) de stilte de ultieme sublieme ervaring van ontdekkingsreizigers.⁴⁹ Niet alleen bood ongewone stilte een wonderlijke ervaring, het maakte bovendien de visuele impressies nog sterker, nog indrukwekkender.⁵⁰ De grenzeloze stilte was synoniem voor het onontdekte terrein, of het nu de Russische toendra's waren, de Stille Zuidzee, of de woestijnen van Australië. Tekenend is ook de indrukwekkende stilte die de astronauten Russell Schweikart en Eugene Cernan ervoeren tijdens hun ruimte-reizen voor het Apollo programma van NASA. En toen de Apollo 11 capsule op de maan was geland, zetten Neil Armstrong en Buzz Aldrin hun eerste stappen in de *Sea of Tranquility*.⁵¹ Sinds het einde van de achttiende eeuw zweefden de ballonvaarders ergens tussen de aarde en maan en ervoeren eveneens een universele stilte. Op zoek naar de grenzen van de stilte, had de onderzoeker Baldwin een interessant experiment bedacht. Voordat hij opsteeg had hij met de toeschouwers afgesproken dat ze een kanon zouden afschieten op het moment dat de ballon voor de mensen op de grond uit het zicht was verdwenen.⁵² Even later hoorde hij de doffe dreun van het kanon afkomen. Het was duidelijk: het oor reikte verder dan het oog, aldus Baldwin.

We kennen vanaf de eerste ballonvaarders schriftelijke verslagen van hun vluchten. Baldwin was de eerste die ook in *beeld* verslag deed van zijn ervaringen. Baldwins schetsen verschenen in prent in zijn verslag en zijn daarmee de allereerste afbeeldingen van het uitzicht vanuit een luchtballon (afb. 2).⁵³ 'A Balloon-Prospect from above the Clouds, or chromatic View of the Country between Chester, Warrington and Rixton Moss in Lancashire: showing the whole Extent of the aerial Voyage; with the meandering Track of the Balloon throu' the Air.' We kijken door de wolkenformaties loodrecht naar beneden naar het aardoppervlak, alsof we vanuit de hemel terugkijken naar de aarde. In zekere zin doet de afbeelding denken aan de plafondschilderingen in Italiaanse Barokkerken, waar we opkijken naar de koepelschilderingen van Pietro da Cortona en Guercino met hun engelen in de wolken. Door de wolken heen zien we hier en daar flarden van de hemel.⁵⁴ Bij Baldwin kijken we juist door de

49 B.M. Stafford, *Voyage into Substance: Art, Science, Nature and the Illustrated Travel account, 1760-1840* (Cambridge Mass. 1984) 367-379.

50 Dit wordt bevestigd door de ballonvaarder Alfred Hildebrandt (1870-1949) die zijn eigen ervaringen noteerde in *Airships past and present* (London 1908): 'The sunsets seen by the mountaineer or sailor are doubtless magnificent; but I hardly think the spectacle can be finer than the spread out before the gaze of the balloonist. The impression was increased by the absolute stillness which prevailed; no sound of any kind was to be heard.', zie: A. Hildebrandt, *Airships past and present. Together with chapters on the use of balloons in connection with meteorology, photography and the carrier pigeon* (London 1908) 219.

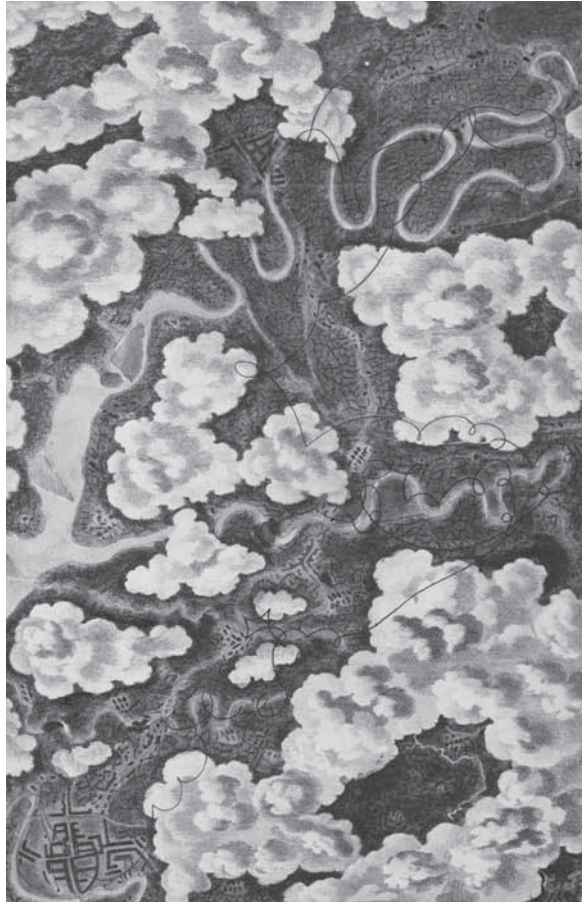
51 Neil Armstrong, *Mensen op de maan* (Amsterdam 2005) 133.

52 Baldwin *Airopaidia*, 63-64.

53 Rolt, *The Balloonists*, 75; zie ook hierover Stafford, *Voyage*, 149.

54 Zie uitvoerig over de betekenis van wolken in zestiende- en zeventiende-eeuwse schilderkunst: Hubert Damisch, *A Theory of Cloud. Towards a history of painting* (Stanford 2002).

Afb. 2 A balloon prospect from above the clouds uit: T. Baldwin, Airopaidia: Containing the Narrative of a Balloon Excursion from Chester, the Eighth of September, 1785, taken from Minutes made during the Voyage: Hints on the Improvement of Balloons, and Mode of Inflation by Steam: Means to Prevent their Descent over Water: Occasional Enquiries into the State of the Atmosphere, etc. The Whole Serving as an Introduction to Aerial Navigation: with a Copious Index. (Chester: Printed for the Author, by J. Fletcher, 1786). Smithsonian Institution Libraries Washington.



wolken heen naar beneden en zien we flarden van de aarde, zonder dat er een engel is te zien. Naast deze prent is een kaart afgebeeld van hetzelfde uitzicht met de wolkenformaties boven het landschap en de plaatsen Chester, Warrington en Rixton Moss en de rivier de Mersey. Interessant is dat de ballonvaarder de meanderende koers van de luchtballon in het landschap heeft getekend. Het geeft de slingerende indruk die hij eerder beschreef. Draaiend en zwenkend zweefde de onbestuurbare ballon over het Engels landschap.

De wereld zag er fascinerend uit vanuit de lucht, zoals de stad Parijs. In februari 1850 maakte de beroemde Engelse ballonvaarder Charles Green met een gezelschap eens een vlucht over de Franse hoofdstad en noteerde een anonieme passagier zijn ervaringen van het indrukwekkende uitzicht:



Afb. 3 Louis Jules Arnout (1814-1868), *Excursions Aeriennes en ballon: Rouen en ballon*, lithografie, 1846.

Gedurende dien togt waren onze oogen steeds op Parijs gevestigd en geleek de stad volmaakt naar de schets, zoo als eene uit de hoogte gemaakte planteekening haar voorstelt. Alleen wierpen de veelvuldige bassins, die de stad van water voorzien, duizend schitterende weerkaatsingen in de stralen der zon en verheerlijkten dat zonderlinge landschap, bestaande uit hoopen steen van verschillende vorm. De boulevard scheen omtrent twee centimeter breedte te hebben, en een omnibus, die men volkomen kon onderscheiden, geleek meer naar een rups, die in de brandende zon met moeite voort kroop in het spoor van een wagenwiel. (...) De vlakke strekte zich tot een onmetelijken afstand uit rondom de stad, die kleiner werd naar mate het omliggende land zich verwijdde. Rijwegen, spoorwegen, kanalen, rivieren, al de aderen der aardsche circulatie, ontrolden zich voor onze oogen de een als witte strepen, de ander als zilveren linten. De Seine vooral vertoonde hare kronkelingen op eene bevallige wijze, door dien wij nog weder eenige honderd voeten hooger waren geklommen, eindelijk verloor zij zich aan den horizon, waar zij in de zon schitterde als een groote diamant.⁵⁵

Comfortabel zwevend door de lucht kreeg de ballonvaarder een totaal andere blik op de aarde en zelfs een ander begrip van ruimte en tijd: 'De aardbol scheen ons, op dat oogenblik een akelig verblijf, een afzigtelijk riool te zijn.

(...) Afstanden, kleuren, vergezigten, snelheid, alles was veranderd, het was mij, alsof ik in een andere wereld leefde.⁵⁶

We krijgen een interessante visuele indruk van het uitzicht dankzij een bijzondere serie prenten van Louis Jules Arnout (1814-1868), *Excursions Aeriennes en ballon* (afb. 3). De serie verscheen vanaf 1846 en bevat afbeeldingen van diverse Europese steden en landschappen gezien vanuit een luchtballon, zoals van Parijs, Londen en Rouen uit de lucht. Nog indrukwekkend is het omvangrijke gezicht op Parijs geschilderd door Victor Navlet in 1855. Het meet 3,88 m hoog en 7,08 m breed en is daarmee bijna net zo groot als het bekende reusachtige schilderij van Thomas Couture, *Les Romains de la Décadence* (1847) uit dezelfde periode. Het biedt een adembenemend uitzicht op de Franse hoofdstad vanuit een luchtballon. Kijkend naar het noorden zien we de Seine de stad doorsnijden vanuit het zuid-oosten naar het westen. Daarbij zijn ook de brede wegen aangelegd onder Napoleon III goed zichtbaar, zoals de Boulevard Raspail. We herkennen het Île de la Cité en het Quartier Latin ten zuiden daarvan. Een netwerk van straten en wegen verbindt het omvangrijke verstedelijkte gebied. Ook de parken zijn goed zichtbaar met in het centrum de fraai aangelegde Jardin du Luxembourg met rechts daarvan, tegen de Seine aan, de Jardin des Plantes. Net als Arnout toont Navlet Parijs gezien vanuit een luchtballon, maar afgaand op de afbeelding vloog de ballon van Navlet een stuk hoger. De ballon van Navlet lijkt op een hoogte van 2000-3000 meter te zweven. We kunnen de gehele stad inclusief de voorsteden herkennen, alleen de Parijzenaars zelf zijn uit het zicht verdwenen.

Nadar en zijn fotografie vanuit een luchtballon

Op 25 mei 1863 verscheen in het tijdschrift *Le Boulevard* een litho van Honoré Daumier met de fotograaf Felix Nadar (1820-1910) fotograferend vanuit een luchtballon (afb. 4). De spotprent is een dubbelzinnige verwijzing naar de figuurlijke verheffing van fotografie tot kunst. Het verwijst naar het actuele debat in de negentiende eeuw over de vraag of fotografie als kunst, of als techniek moest worden beschouwd. Het was een discussie die op haar beurt weer past in de eeuwenlange traditie van het *Paragone*-discours over de verhoudingen tussen de kunsten. Afgezien van deze *figuurlijke* interpretatie van de prent, kunnen we deze litho echter ook meer *letterlijk* beschouwen als een van de vele pogingen van Nadar om foto's te maken vanuit een ballon. We doen Nadar tekort door hem louter als fotograaf te beschouwen. In de spotprent van Daumier zien we Nadar de fotograaf, maar zeker ook Nadar de ballonvaarder. Interessant daarbij zijn de *carte-visite* foto's van Nadar (afb. 5). We zien Nadar de ballonvaarder, maar gefotografeerd door Nadar de fotograaf. Deze zelfportretten vormen in zekere zin een fotografische pendant van de spotprent van Daumier.

⁵⁶ Ibidem.



Afb. 4 Honoré Daumier, Nadar élevant la Photographie à la hauteur de l'Art, May 25, 1862. Lithografie, 33.7 x 24.8 cm, Rijksmuseum Amsterdam.



Afb. 5 Felix Nadar, Nadar als ballonvaarder (carte visite), albuminedruk, 5,4 cm x 8,9 cm ongeveer 1865, Musee d'Orsay Paris.

Na vele vruchteloze pogingen schreef Nadar eindelijk: 'Het is gelukt! Er is iets te zien ...! Ik werk hard door; langzamerhand verschijnt het beeld, heel vaag, heel bleek, maar onmiskenbaar een beeld ...'⁵⁷ Hij kon zijn geluk niet op.⁵⁸ Nadar was de eerste die erin slaagde om foto's te maken vanuit een luchtballon, maar hoe zagen die foto's er eigenlijk uit? Helaas is er geen enkele foto van Nadars eerste vluchten bewaard gebleven. De beschreven experimenten van Nadar dateerden uit het najaar van 1858. De oudst bekende luchtopname vanuit een luchtballon dateert echter van twee jaar later, uit 1860. En die is niet van Nadar. Het is een opname gemaakt door James Wallace Black boven de Amerikaanse stad Boston op 13 oktober 1860. De luchtfoto's die we wel van Nadar bezitten dateren van rond 1868 en bestaan uit diverse stadsgezichten van Parijs (afb. 6). Ironisch genoeg is de parodie van Daumier op Nadars luchtfotografie uit 1863 dus ouder dan de oudst bewaarde gebleven luchtfoto's van Nadar. Vanaf een hoogte van ongeveer een paar honderd meter hoogte maakte hij foto's van de Arc de Triomphe en omgeving.⁵⁹ Hemelsbreed was Nadar niet ver verwijderd

57 F. Nadar, *Toen ik fotograaf was* (Amsterdam/Antwerpen 2000) 66.

58 Nadar, *Fotograaf*, 66-67.

59 G. Tissandier, *La Photographie en Ballon, par Gaston Tissandier. Avec une epreuve photoglyptique du cliché obtenu par MM. Gaston Tissandier et Jacques Ducom, A 600 metres au dessus de l'île Saint Louis, A Paris* (Paris 1886) p. 6.



Afb. 6 Felix Nadar, Paris 1868, Rijksmuseum Amsterdam.

van het Château de la Muette, waar Pilâtre de Rozier en de markies d'Arlande op 21 november 1783 als eersten wisten op te stijgen met hun Montgolfière.⁶⁰

Nadar fotografeerde Parijs vanuit de lucht, zichzelf, maar ook andere bezoekers van zijn studio werden gefotografeerd als ballonvaarder. Zo zijn de twee

⁶⁰ Zie voor een afbeelding van deze foto: tent.cat. Nadar: *Karikaturist-Fotograf-Aeronaut* (Paris (Institut Français) / Düsseldorf (Kunsthalle) 1976) 18.

ervaren ballonvaarders Louis en Jules Godard door Nadar gefotografeerd in het mandje in de studio.⁶¹ De fotostudie van Nadar kon de volmaakte illusie creëren van een vlucht door de wolken zonder dat je daarvoor hoefde op te stijgen. Je hoefde alleen maar in het mandje te klimmen tegen de achtergrond van een wolkenlucht en de fotograaf deed de rest. In de studio van Nadar kon iedereen een ballonvaarder zijn.

De luchtballonreizen van Eduard Spelterini (1852-1931)

Nadar maakte de eerste foto's vanuit een luchtballon, Eduard Spelterini maakte de mooiste. Hij werd geboren in 1852 in het plaatsje Bazenheim ten oosten van Zurich, niet als Eduard Spelterini maar als Eduard Schweizer. Spelterini werd zijn artiestennaam. Hij was een excentrieke verschijning, een soort vliegende dandy. En als zijn ballon met zijn gezelschap hoog in de lucht zweefde, zette de ballonvaarder zijn baritonstem op en zong hij de bekende Toreador Aria uit de opera *Carmen* van Georges Bizet.⁶² Het moet een bijzondere ervaring zijn geweest in de grenzeloze stilte in de hoogte. Spelterini behoorde tot de beroemdheden van zijn tijd, verbleef in de duurste mondaine hotels in de Europese hoofdsteden, en verkeerde in de elite kringen rond de Russische tsaar en Keizerin Sissi, Richard Wagner en Franz Liszt.⁶³ Tegen betaling ging de elite mee de lucht in. Sommigen kregen er geen genoeg van, zoals Graaf von Zeppelin. Het waren deze vluchten met Spelterini die hem inspireerden tot de bouw van zijn reusachtige luchtschepen, de Zeppelins aan het einde van de negentiende eeuw.

Aan het begin van de jaren negentig begon Spelterini foto's te maken vanuit zijn luchtballon. Kende hij de eerdere foto's van Nadar, René Dagrón en Alphonse Lièbert? Of kwam de suggestie van het Zwitserse leger, dat in deze periode ook belangstelling kreeg voor Spelterini's luchtballon voor verkenningsvluchten? Hoe dan ook, een van de eerste foto's die hij maakte vanuit zijn luchtballon dateert uit 1893. Spelterini had in de jaren negentig het idee geopperd om met een luchtballon over de Alpen te zweven.⁶⁴ *The New York Times* schreef er later over: 'No project of adventure was ever more fascinating than Capt. Spelterini's idea of the crossing the Alps by balloon.'⁶⁵

Spelterini's eerste vlucht over de Alpen maakte hij op 3 oktober 1898 en was gepland als een wetenschappelijke onderneming.⁶⁶ Hij had een speciale ballon

61 Zie voor de afbeeldingen in Jean Francois Bory, *Nadar, Photographies* (Paris 1994) 609, 611 en 612.

62 A. Capus, 'Eduard Spelterini- tracks of an adventurous life', in: T. Kramer en H. Stadler (red.), *Eduard Spelterini. Fotografien des Ballonpioniers/Photographs of a Pioneer balloonist* (Zürich 2007) 10-11.

63 A. Capus, 'Eduard Spelterini', 13-15.

64 Hij was daarmee niet eerste. Al een halve eeuw eerder, in september 1849, was een ballonvaarder per ongeluk vanuit Zuid-Frankrijk naar Noord-Italië geblazen over het hooggebergte van de Alpen, zie: *Leeuwarder Courant* 28 september 1849.

65 *New York Times*, 29-8-1909.

66 Hildebrandt, *Airships*, 227.



Afb. 7 *Eduard Spelterini, Jungfrau, 1904, Schweizerische National Bibliothek Bern.*

laten bouwen, de Wega, geschikt voor een langdurige en hoge vlucht over de bergen en hij nam zes (!) camera's mee de lucht in met een totaalgewicht van 30 kilo.⁶⁷ Een passagier van Spelterini die was meegevlogen over de Alpen vertelde erover: 'The beauty of the spectacle was unique (...) we had constantly before us a wonderful impression of perspective. (...) Such a spectacle is indescribable.'⁶⁸ Tussen 1898 en 1913 maakte Spelterini in totaal tien vluchten over de Alpen. Hij nam adembenemende foto's van het dak van Europa, gemaakt uit een onbestuurbare luchtballon boven de eeuwige sneeuw op een hoogte van 3000-5000 meter (afb. 7 en 8).

Tussen zijn Alpenreizen in de ijzige kou, reisde Spelterini voor ballonvluchten naar het warme Afrika. Op 30 januari 1904 steeg hij op vanuit Caïro. De ballon zweefde op een hoogte van 800 meter over de indrukwekkende miljoenenstad. Onder ons zien we een eindeloze zee van gebouwen met hier en daar de spitse minaretten van de moskeeën (afb. 9). Tijdens deze tocht, zweefde de ballon van Spelterini van het moderne Caïro over de eeuwenoude dodenstad. Inmiddels was de ballon gestegen tot een hoogte van 1200 meter en zien we

67 Het was een kostbare lading, maar tijdens een ballonvlucht kon in geval van nood alles tot ballast worden gereduceerd, zoals een latere passagier van Spelterini in 1909 opmerkte: 'We took with us 620 kilos of sand, but in case of need we were ready to throw out clothing and bags containing photographic apparatus and provisions.' Zie: *New York Times*, 29-8-1909.

68 Ibidem.



Afb. 8 Eduard Spelterini, Blüemlisalp op 4600 meter, ca. 1908. Schweizerische National Bibliothek Bern.

de enorme necropolis ten noorden van de stad. Bijzonder is de foto van de ruïne van de El Ashraf-moskee (afb. 10). De ondergaande zon laat aan het einde van de dag een fraai strijklicht over het landschap vallen en zorgt voor prachtige schaduwen in het hete woestijnzand. De moskee ligt op een knooppunt van verkeersroutes, zoals blijkt uit de zichtbare sporen van de karavanen door de gortdroge woestijn. Spelterini maakte meerdere vluchten over Caïro, waaronder een bijzondere tocht over de piramide van Cheops van 138 meter hoogte. Spelterini zweefde ongeveer 500 meter boven de top van dit eeuwenoude bouwwerk. Opvallend is dat op de foto vooral de piramides scherp zijn afgebeeld en de aarde op de voorgrond vager is. Het is duidelijk waar Spelterini zijn focus op gericht heeft. Zes jaar na zijn bezoek aan Caïro bezocht Spelterini in 1911 opnieuw Afrika, nu in het diepe zuiden: Johannesburg, Zuid-Afrika. Op 2 juli 1911 zweefde hij met zijn luchtballon en camera boven Johannesburg op een hoogte van ongeveer 700 meter. Zijn vlucht van 9 juli 1911 bracht hem boven de goudmijnen aan de rand van Johannesburg (afb. 11). We zien de bergen gedolven zand rond de fabriek.⁶⁹ Spelterini's industriële foto's vormen een bijzonder onderdeel in zijn oeuvre. Het zijn opmerkelijke afbeeldingen, die doen denken aan de industriële avant-garde foto's die Bernd en Hilla Becher

69 Kramer en Stadler (red.), *Eduard Spelterini*, 116, 117, 118.



Afb. 9 Eduard Spelterini, Gezicht op Cairo richting Moccatam gebergte op 800 meter, 1904, Schweizerische National Bibliothek Bern.



Afb. 10 Eduard Spelterini, Al Ashraf moskee op 800 meter, 1904, Schweizerische National Bibliothek Bern.

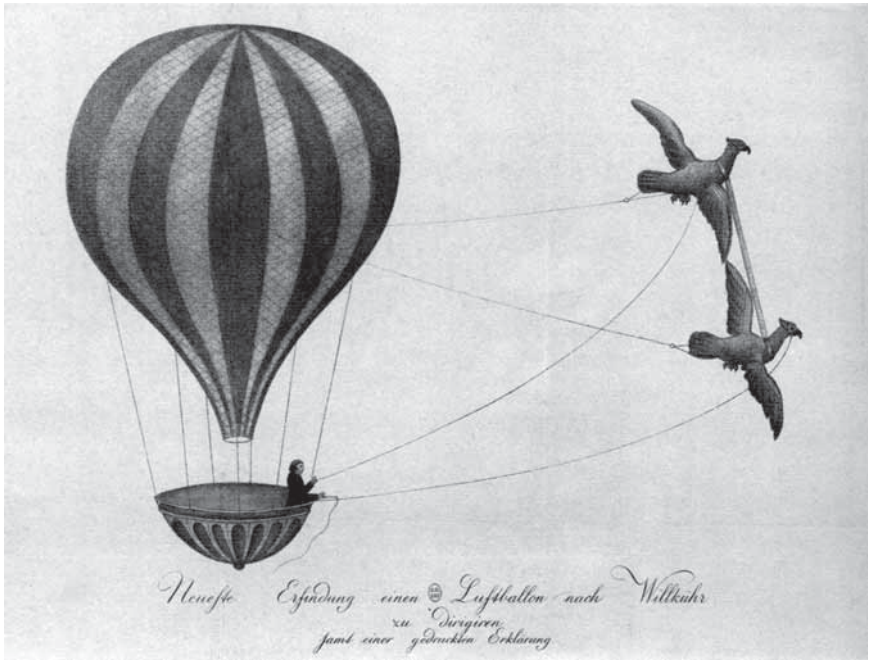


Afb. 11 Eduard Spelterini, Transvaal mijngebied, 1911, Schweizerische National Bibliothek Bern.

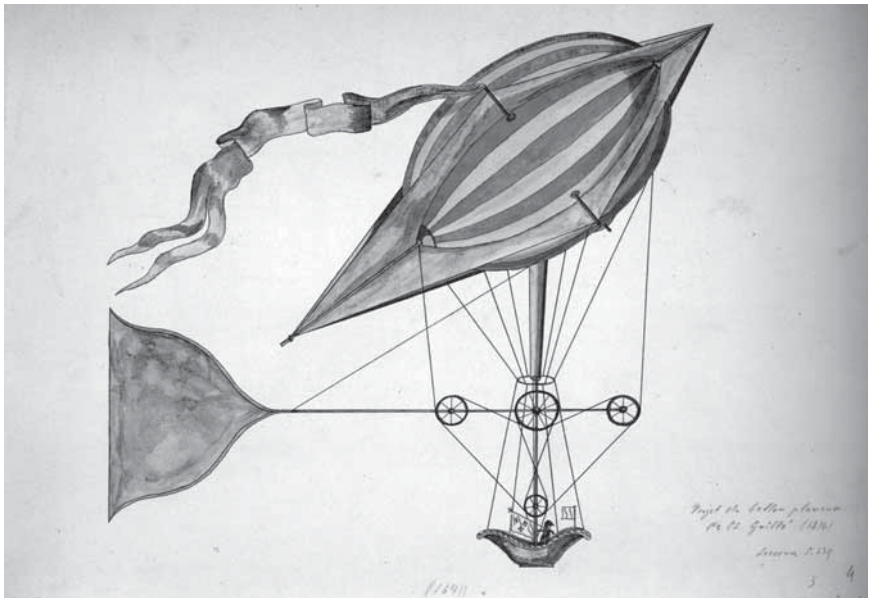
vijftig jaar later zouden maken. Na zijn vluchten boven de Zuid-Afrikaanse goudmijnen keerde hij terug naar Europa.

Spelterini verdiende jarenlang zijn geld met het geven van talloze lezingen – met lichtbeelden! – over zijn avonturen in de lucht en zijn adembenemende uitzicht op de wereld. Zo gaf hij op 31 januari 1910 een presentatie in Amsterdam in de grote zaal van het Concertgebouw, georganiseerd onder auspiciën van het Aardrijkskundig Genootschap. Een programmaboekje is bewaard gebleven: *Voordracht met lichtbeelden van den beroemden aeronaut kapitein Spelterini. 100 foto's per luchtballon over de alpen en de woestijn.*⁷⁰ Het moet een wonderlijke ervaring zijn geweest om in het Concertgebouw aan het Amsterdamse Museumplein naar de toppen van de Alpen te kijken of de woestijn en de piramides bij Caïro te bewonderen. In wezen past Spelterini's voordracht in de traditie van demonstraties waar Pilatre de Rozier zo populair mee werd aan het einde van de achttiende eeuw. Spelterini was de ultieme vertegenwoordiger van het 'belle époque' van de ballonvaart, maar hij zag met leden ogen aan hoe de techniek zich verder ontwikkelde en de publieke belangstelling zich verlegde naar het spectaculaire bestuurbare vliegtuig. Hoe de heldhaftige dandy-ballonvaarder zelf dacht over het nieuwerwetse vliegtuig laat zich raden.

⁷⁰ Amsterdam, ISSG, archief inv. 573 E I.



Afb. 12 Anoniem, ballon getrokken door twee duiven (Duitsland, eind 18e eeuw), Bibliothèque nationale de France, Paris.



Afb. 13 Projet de ballon planeur de Ch. Guillé, 1816.



Afb. 14 Anoniem, Le Vauxhall Royal Balloon (Engeland, ca. 1831), Bibliothèque nationale de France, Paris.

Hij beschouwde een vliegtuig als ‘noisy, common and unworthy of a gentleman’.⁷¹ De zeppelin en het vliegtuig hadden de luchtballon uit het luchtruim verdrongen, een transformatie waarvan Spelterini direct getuige en slachtoffer van was. Tijdens de Eerste Wereldoorlog moest hij zelfs een deel van zijn luchtfoto’s verkopen om aan geld te komen.⁷² Na de oorlog werd het nooit meer zoals het was, ook niet voor Spelterini, die sinds 22 maart 1921 ook officieel Eduard Spelterini heette. Zijn artiestennaam was zijn echte naam geworden. Na 570 vluchten maakte hij op 16 september 1926 zijn laatste ballonvlucht en keek hij nog een keer uit over de Alpen.⁷³

Tot slot

Sinds de uitvinding van de broers Joseph en Etienne Montgolfier zweefden de ballonnen over de wereld. In de traditie van de achttiende-eeuwse experimentele natuurkunde uit de scientific revolution, organiseerden de ballonvaarders publieke demonstraties van ballonopstijgingen. Eenmaal opgestegen hadden ze een subliem uitzicht op de wereld. Ondertussen kwamen ze in contact met de ‘wereld boven de wereld’, de atmosfeer, ook wel beschouwd als het laatste onontdekte continent. Net als de ontdekkingsreizigers voor hen deden ze verslag van hun ervaringen in woord en beeld. Vele ballonvaarders trokken als een zelfstandig ‘eenmancircus’ door Europa en de Verenigde Staten om demonstraties te verzorgen, al of niet aangevuld met trapezeacts, parachutesprongen en vuurwerk. Dat gold voor Jean-Pierre Blanchard rond 1800, voor Nadar een halve eeuw later, en voor Eduard Spelterini rond 1900. Vol verbazing keek het publiek omhoog, en met evenveel verwondering keek de ballonvaarder naar beneden. De luchtballon bood een sensatie waar tienduizenden mensen op afkwamen. Dat was zo in Parijs, Philadelphia en Caïro, maar ook in Amsterdam, Leeuwarden en Zwolle. De avonturen van ballonvaarders vormden vervolgens weer een bron van inspiratie tot uiteenlopende vormen van literaire en visuele cultuur. Het zorgde voor een nieuwe, sublieme blik op een grenzeloze wereld.

Dr. mr. Robert Verhoogt, r.m.verhoogt@minocw.nl

⁷¹ Kramer en Stadler (red.), *Eduard Spelterini*, 20. Tot overmaat van ramp voor Spelterini wist Georges Chavez op 23 september 1910 met een bestuurbaar vliegtuig over de Alpen te vliegen, zie: C.H. Gibbs-Smith, *Aviation. An historical survey from its origins tot the end of the Second World War*, 183. Ook op zijn eigen terrein was hij nu ingehaald door de technische vooruitgang.

⁷² Kramer en Stadler (red.), *Eduard Spelterini*, 20.

⁷³ Ibidem, 21-22.