



HONDERDVIJFTIG JAAR GELEDEN TIJDENS
DE FRANS-PRUISISCHE OORLOG (1870 - 1871)

LUCHTBALLONNEN UIT PARIJS... IN BELGIË EN NEDERLAND

DIRK TAVERNIER

‘L’HISTOIRE GÉNÉRALE SE COMPOSE D’HISTOIRES PARTICULIÈRES’

Malvina Blanchecotte, Tablettes d’une femme pendant la Commune

Tervuren-Schaarbeek, 16 november 2021. Luchtvaart en luchtvaart-geschiedenis associëren we meestal met toestellen *heavier than air*. Het vroegste luchtvaarterfgoed en de daarmee gepaarde monumenten dateren toch vanaf het begin van de twintigste eeuw? Zo redeneren we vaak. Toch is niets minder waar.

De afgelopen coronajaren, al grasduinend op het internet, viel ons oog op een intrigerend luchtvaartmonumentje aan de Belgisch-Nederlandse grens dat ons veel verder in de tijd terugvoert. Het bracht ons op het spoor van een buitengewoon en weinig gekend hoofdstuk in onze vroegste nationale luchtvaartgeschiedenis. Exact anderhalve eeuw geleden bereikten bemande gasballons uit het belegerde Parijs van 1870-1871 onze gewesten. Het volgende overzicht is het verslag van onze speurtocht. Een uitvoerige historische schets leidt het eigenlijke onderwerp in. Enigszins out of topic in dit Hangar Flying e-boek, maar essentieel om het belang van dit stukje fascinerende luchtvaartgeschiedenis te begrijpen.

ONTSTAAN VAN DE LUCHTBALLON

Lang voor de eerste gemotoriseerde en gecontroleerde vlucht van de Wright Flyer in 1903 en de glijvluchten van Otto Lilienthal in 1891, verheft de mens zich in het luchtruim met behulp van luchtballonnen. In 1783 laten de gebroeders Montgolfier de eerste bemande heteluchtballon opstijgen¹. Nog in hetzelfde jaar volgen ballonnen gevuld met waterstofgas, later met licht- of steenkoolgas, dankzij de experimenten van Jan-Pieter Minckelers² in het Leuvense college De Valk en zijn onbemande proefvluchten aan

het Heverleese kasteel van Arenberg en het huis van de Arenbergs in Brussel³. Al snel blijkt bemande ballonvaart van militair belang te zijn. Zo wordt bijvoorbeeld al in 1794 het slagveld van Fleurus overschouwd vanuit een waterstofballon door de Franse kapitein Jean-Marie-Joseph Coutelle. In de loop van de negentiende eeuw wekken de eerste ballonvaarders grote belangstelling van het publiek en de militaire overheden. Naarmate de eeuw vordert, zien we overal kabelballons opduiken als attractie...

FRANS-DUITSE OORLOG

In de zomer van 1870 breekt de Frans-Duitse oorlog los, vaak ook de Frans-Pruisische oorlog genoemd. Keizer Napoleon III heeft voordien de Pruisische koning Willem I nadrukkelijk verzocht definitief af te zien van de kandidatuur van de Pruisische prins Leopold von Hohenzollern voor de Spaanse troon. Een door Bismarck bewust ingekort, en daardoor botter en minder diplomatisch klinkend telegram dat de weigering van Wilhelm I de wereld instuurt, daagt de Franse publieke opinie en het Franse parlement uit⁴. Het beledigde Frankrijk verklaart aan Pruisen de oorlog. Frankrijk valt overmoedig Duitsland binnen en bezet Saarbrücken. Snel keert het tij. Bismarcks troepen betreden nu Frans grondgebied en rukken snel op. Metz wordt omsingeld en tot overgave gedwongen. Bij de bloedige Slag bij Sedan op 1-2 september geeft Napoleon III zich over en wordt hij gevangen genomen. Hiermee komt een einde aan het Franse Tweede Keizerrijk. Na deze nederlaag zet de oorlog zich echter verder. De inmiddels op 4 september uitgeroepen Derde Republiek is immers niet tot capitulatie bereid. De vijandelijke troepen trekken verder Frankrijk binnen om de Fransen te beletten nog troepen te mobiliseren. Parijs wordt omsingeld en hermetisch afgesloten. Het Pruisische hoofdkwartier vestigt zich, met zin voor symboliek, in Versailles.



Voie Minckelers - De Parijse ballons van 1870-71 werden gevuld met licht- of steenkoolgas, aangemaakt door de Parijse gasfabrieken. Steenkoolgas werd in Leuven ontdekt door Jan-Pieter Minckelers. Niet alleen Leuven en Maastricht eren hun vroegere inwoner Minckelers. De UCL, als mede-erfgenaam van de Leuvense alma mater, brengt hulde aan Minckelers met een straatnaam in Ottignies en deze Voie Minckelers op de medische campus van Louvain-en-Woluwe. Het straatje ligt niet toevallig naast de energiecentrale. (Foto Dirk Tavernier)

HET BELEG VAN PARIJS

De aanvankelijke strategie van de Pruisen bestaat erin Parijs tot overgave te dwingen door de bevolking uit te hongeren en ondertussen op Frans grondgebied de verspreide Franse legers verder onschadelijk te maken. Een deel van het Franse leger heeft zich in Parijs verschanst. Een eerder voorstel van Bismarck om de stad te bombarderen is afgewezen omdat een snelle overgave de Franse legers intact zou houden. Bovendien vrezen de Pruisen internationale afspraken te schenden mochten ze de stad bombarderen. Het omsingelde leger

onderneemt verscheidene uitbraakpogingen die hard afgeslagen worden. Ondertussen zakt het moreel van de Parijzenaren door de voedseltekorten en de uitzonderlijk koude winter. Het geduld van de Pruisische legerleiding raakt op omwille van strategische redenen. Een langdurige belegering is ook voor de belegeraars economisch uitputtend en



Elk zwart, gebogen streepje is een Pruisische batterij. De roos-rode oppervlakte is het 80 km² grote stadsdeel dat omsloten is door de 'Stadsomwalling van Thiers' (gebouwd tussen 1841 en 1844 en afgebroken tussen 1919 en 1929). Langs het tracé van deze 33 km lange omwalling werd vanaf 1958 de Boulevard Périphérique aangelegd. Tussen de stadsomwalling en de Pruisische stellingen ligt een linie van zestien forten met Frans geschut. De stadsomwalling bleek geen partij voor de Pruisische artillerie. (Gerard Keller 'Het belegerde Parijs', 1871, pagina 197)

zou de Fransen misschien de tijd gunnen om neutrale landen aan hun kant te krijgen. Op 25 januari wordt toch een aanvang genomen met hevige artilleriebombardementen met Krupp-kanonnen van zwaar kaliber. Hierdoor wordt de Franse hoofdstad zwaarder beschadigd dan tijdens enig ander militair conflict in haar geschiedenis. Drie dagen later geeft de lichtstad zich over. Het beleg heeft een goede vier maanden, honderdtweëndertig dagen, geduurd. Wilhelm I is al op 18 januari 1871, in de spiegelzaal van het Versailles, tot Duitse keizer uitgeroepen. De zuidelijke vorstendommen Beieren, Württemberg, Hessen en Baden verenigen zich met de staten van de Noord-Duitse Bond tot het Duitse Keizerrijk. Elzas-Lotharingen dat sinds 1648 de Franse kroon toebehoorde, was eerder al bezet en wordt nu geannexeerd. Het protest van de Parijse bevolking tegen de voor hen zeer nadelige regeringsmaatregelen (genomen na de wapenstilstand) en het grijpen naar de macht in de hoofdstad, enkele maanden later, gaat de geschiedenis in als de Commune van Parijs. De Commune wordt door de burgerij als anarchistisch bestempeld. Marx en Lenin prijzen de Commune later als één van de eerste voorbeelden van een succesvolle dictatuur van de arbeidersklasse. Parijs ondergaat nu een tweede maal een beleg. Ditmaal is de Derde Franse Republiek zelf de vijand van de Parijzenaren.

De volksopstand wordt gewelddadig neergeslagen tijdens de *semaine sanglante* waarbij duizenden het leven verliezen tijdens de gevechten en massa-executies. Een heel aantal bordjes en monumenten in de Parijse binnenstad herinneren ons aan deze dramatische burgeroorlog die tot de dag van vandaag herdacht en bestudeerd wordt door vertegenwoordigers van het linkse politieke spectrum en zo een mythische status heeft verkregen.

De Frans-Pruisische oorlog mag dan beëindigd zijn, het verlies van Elzas-Lotharingen en de smadelijke nederlaag leidt tot het oorlogszuchtige *revanchisme* van de Fransen dat een halve eeuw aanhoudt. De vijandschap tussen de twee grote buurlanden, waarvan de keizers in 1870-71 elkaar met *frère* aanspreken, zou dramatisch opnieuw opflakkeren tijdens de twee grote wereldbranden die we kennen als WO I en WO II.

IMPACT VAN DE FRANS-DUITSE OORLOG IN BELGIË

De Frans-Duitse oorlog wordt met spanning gevolgd in België. Voor en tijdens de oorlogsmaanden heerst er grote paniek in Belgische politieke kringen en ontplooit zich een intense diplomatieke activiteit. Gevreesd wordt dat één van beide grootmachten ons land zou binnenvallen.

Koning Leopold II toont zich zeer bezorgd over het voortbestaan en de neutraliteit van het koninkrijk. Hij speelt een actieve rol in de diplomatieke contacten en de politieke en militaire besluitvorming. België brengt zijn goudreserves naar het nationaal reduit in Antwerpen. De regering gaat over tot een algemene mobilisatie en het plaatsen van troepen aan de grenzen⁵.

Na afloop van de oorlog blijkt de Antwerpse gordel van acht Brialmontforten te dicht bij de stad te liggen. Het Duitse geschut had Parijs immers kunnen beschieten vanop een afstand van 7 km.

PARIJS TIJDENS HET BELEG

De talloze schriftelijke verslagen van het beleg geven een goed beeld van wat er leeft bij de meer dan twee miljoen ingesloten bewoners van de Franse hoofdstad. Gelijkenissen met onze eerste corona-lockdown in 2020 dringen zich op. De emoties variëren van angst tot militante vastberadenheid. De ongewone



Samedi 7 janvier - Les souffrances de Paris pendant le siège : une plaisanterie pendant deux mois. Au troisième, la plaisanterie a tourné au sérieux, à la privation. Aujourd'hui c'est fini de rire, et l'on marche à grands pas à la famine, ou tout au moins pour le moment à une gastrite générale.

(Journal des Goncourt : Mémoires de la vie littéraire, Edmond de Goncourt et Jules de Goncourt, Deel 4, 1870-1871, p. 183)



De olifanten Castor en Pollux worden opgeofferd in de *Ménagerie* van de *Jardin des Plantes* om de hongerige Parijzenaars te voeden.

(Gerard Keller, 'Het belegerde Parijs', 1871, pagina 201)



La nourriture actuelle, les interruptions perpétuelles du sommeil par la canonnade, me donnent aujourd'hui une migraine qui me force à passer la journée au lit.

(Journal des Goncourt : Mémoires de la vie littéraire, Edmond de Goncourt et Jules de Goncourt, deel 4, 1870-1871, p. 179)

sfeer in de stad nodigt uit tot wandelen en het verkennen van ongekende stadsdelen. Vele Parijzenaren slaan aan het lezen wat zich vertaalt in een verhoogde literaire productie. En natuurlijk is er een verschil tussen arm en rijk. Naarmate de maanden vorderen, de voedselvoorraden slinken (ondanks een strenge rantsoenering) en de ongewoon warme *été indien* omslaat in een harde winter, wordt de bevolking radeloos. Ter illustratie kan tellen dat men door het voedseltekort ratten, katten, honden en paarden ging eten. Ook de dieren van de zoo moeten naar de slachtbank. Zelfs twee olifanten, de publiekslievelingen Castor en Pollux. Nachtelijke beschietingen van de vestingmuren houden de bevolking uit haar slaap en veroorzaken een permanente paniek.

Redding kan alleen maar komen door een eervolle wapenstilstand of een ontzetting door het Franse leger waarvan het hoofdkwartier zich inmiddels in Tours heeft teruggetrokken, samen met de regering (12 september 1870 – op 10 december verplaatst de regering zich naar Bordeaux). Contact tussen het ingesloten verdedigingsleger en lokaal bestuur, en de legerleiding en nationaal bestuur anderzijds is echter onmogelijk geworden. Het prille republikeinse regime moet zijn gezag nog vestigen en is bevreesd voor het traditioneel, revolutionair potentieel van de Parijse bevolking.

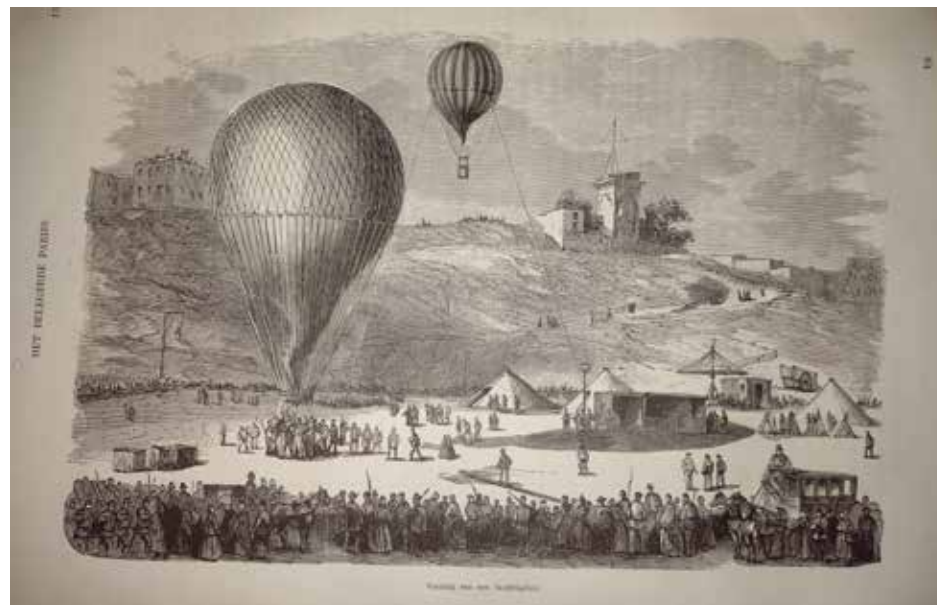
DE INZET VAN LUCHTBALLONNEN TIJDENS HET BELEG: 'PARIS AIRBORNE'⁶

Omdat elk weg- en riviervtransport onmogelijk is en alle communicatielijnen afgesloten zijn, komen de Parijse luchtvaartpioniers Nadar en Godard op het idee om een ontsnappingsroute op te zetten met behulp van luchtballonnen.

Félix Nadar⁷, de kleurrijke en getalenteerde duizendpoot (fotograaf, ballonvaarder, journalist, dichter, tekenaar⁸) fotografeerde al vanop duizend meter hoogte de Pruisische stellingen. Even voor zijn hoogteverkenningen in Parijs heeft hij de *Compagnie des aéroliers militaires* opgericht die zich tot doel stelt de vijand te observeren met *ballons captifs*, - met zeer lange kabels aan de grond bevestigde ballonnen. Vijfmaal daags en drie maal per nacht stijgt hij op en maakt hij opnames van de Pruisische stellingen rondom Parijs.

Félix Nadar (pseudoniem van Gaspard-Félix Tournachon, °1820-†1910) was enkele jaren voordien, op 26 september 1864, in het bijzijn van Leopold I, in zijn monsterballon, de *Géant*, opgestegen aan de Brusselse Kruidtuin. Een jaartje later steeg hij nogmaals op in de lage landen, vanop een weiland even buiten de Utrechtse barrière in Amsterdam (14 september 1865).

Aanvankelijk krijgen Nadar en Godard weinig gehoor bij de regering en de militaire leiders. Ze zetten echter door. Enkele bestaande



Vertrek van een luchtballon aan de voet van de Butte Montmartre. Het gebouwtje op de heuvel is een eetgelegenheden met een uitkijktoren: de Tour Solferino. De bovenste twee etages zijn al afgebroken omdat de toren diende als mikpunt voor de Pruisische artillerie. (Gerard Keller, 'Het belegerde Parijs', 1871, pagina 201)



Mardi 11 octobre

Voici une grande nouvelle : deux ballons nommés Armand Barbès et G. Sand sont sortis de Paris ; l'un (mon nom ne lui a pas porté grand bonheur) a eu des avaries, une arrivée difficile, et a pourtant sauvé les Américains qui le montaient ; Barbès a été plus heureux, et, malgré les balles prussiennes, a glorieusement touché terre, amenant au secours du gouvernement de Tours un des membres du gouvernement de Paris, M. Gambetta, un remarquable orateur, un homme d'action, de volonté, de persévérance, nous dit-on. Je n'en sais pas davantage, mais cette fuite en ballon, à travers l'ennemi, est héroïque et neuve ; l'histoire entre dans des incidents imprévus et fantastiques.

(George SAND, Journal d'un voyageur pendant la guerre)



Het vertrek van minister van binnenlandse zaken Léon Gambetta aan de voet van de Butte Montmartre onder een grote volkstoeloop. Acht maanden later is de heuvel inzet van hevige gevechten tussen het opstandige Parijs en de regeringstroepen tijdens de *semaine sanglante*. Tussen 1876 en 1919 wordt op de heuvel de *Sacré-Cœur* gebouwd. (Jules Didier et Jacques Guiaud: *Départ de Gambetta*, Musée Carnavalet - <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17730712>)

ballonnen worden vertrekkensklaar gemaakt. Op 23 september 1870 om acht uur 's morgens stijgt de eerste ballon op, de *Neptune* met de negentwintigjarige Claude-Jules Duruof aan boord die probleemloos over de vijandelijke linies heen raakt, het vrije Frankrijk tegemoet. Duruof (1841-1898) had zijn sporen al verdiend als ballonvaarder en had mee aan de wieg gestaan van de *Compagnie des aérostats militaires*. Alleen aan boord, vergezeld van 125 kilogram brieven en telegrammen



Oktober 1870

Au milieu de la place, dans un terrain vague entouré d'une corde, s'élèvent trois tentes : l'une pour les soldats, l'autre pour les marins, la troisième pour les aéronautes. Un tuyau se raccordant avec la grande artère du gaz trace sa ligne à fleur de terre. Quelques bouts de planches, quelques tonneaux vides, voilà tout l'outillage. On ne saurait imaginer rien de plus simple. Notre ami nous fait entrer dans l'enceinte.

Le ballon gonflé, de couleur blanche, semblable à une énorme perle bossuée, de celles qu'on appelle baroques, se déprime et palpite sous le vent, qui est encore d'une violence extrême. Un cercle d'hommes d'équipe, marins, soldats, aérostatiers, gens du quartier, prêtant leurs bras robustes, se suspendent aux cordages d'amarre et retiennent à terre l'énorme sphère impatiente de prendre son vol, et secouant le poids dont on la surcharge. Un ingénieur mécanicien, auteur de plusieurs belles découvertes, M. F., et un colomphophile avec sa cage de pigeons prennent place dans la nacelle où sont déjà arrimés les sacs de lettres, de journaux et de dépêches. Au cri de : « Lâchez tout ! » le ballon, libre de ses liens, s'élance, oscille deux ou trois fois, prend le vent, et monte avec une prodigieuse rapidité, comme s'il était aspiré par un tourbillon.

(Théophile Gautier, *Tableaux de Siège, La place Saint-Pierre-Montmartre*, Charpentier et Cie., 1871 - p. 36)

zweeft hij over Versailles en landt hij in Évreux in het kasteelpark van Cracouville, een negentig kilometer westwaarts.

Twee dagen later vertrekt een tweede ballon vanuit het belegerde Parijs. Wanneer minister Léon Gambetta succesvol met een zesde ballon ontsnapt en zo de regering in Tours kan vervoegen, is het hek van de dam. De ontsnapping is van majeur politiek belang en haalt de krantenpagina's in het buitenland. Félix Nadar, nooit om een stunt

verlegen en beslagen in het bespelen van het publiek, stuurt een open brief naar de Londense *Times* waarin hij oproept het nieuwe Franse regime te steunen. De publiek opinie keert zich tegen Pruisen. Politieke tegenstanders spreken wel smalend van de ‘ballonregering’ en vinden dat men wel erg veel risico genomen heeft door alle eieren, letterlijk, in één mand te leggen. Gambetta’s ontsnapping langs de lucht was inderdaad tumultueus verlopen. Ternauwernood ontsnapte hij aan de Pruisische cavalerie. Zoals bij een wilde vossenjacht, hadden de Ulanen de achtervolging ingezet. Bij de landing raakt Gambetta gewond.

EERSTE LUCHTVAARTINDUSTRIE EN EERSTE LUCHTPOST TER WERELD

Germain Rampont, hoofd van het Franse postwezen, stelt de politieke leiders nu voor om een luchtpostdienst op te zetten.

Op de Place Saint-Pierre, aan de voet van de Montmartreheuvel⁹, wordt een tentenkamp met de benodigde installaties opgericht. In de ongebruikte treinstations Gare d’Austerlitz (toen nog Gare d’Orléans) en de Gare du Nord begint men met de seriebouw van de *aéronefs*. (Het treinverkeer ligt nagenoeg stil.) Nadar leidt zijn atelier in het eerstgenoemde treinstation op *de rive gauche*, Godard in het Noordstation op *de rive droite*. In lange productielijnen worden door aparte ploegen



Eerste luchtvaartindustrie. (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Atelier_de_fabrication_des_ballons-poste_%C3%A0_la_gare_d%27Orl%C3%A9ans.jpg)



Une soixantaine d'ouvrières, la plupart jeunes, quelques-unes jolies, et toutes mises avec une propreté coquette, pressaient du pied la pédale des machines à coudre, qui bourdonnaient, imitant, à s'y méprendre, le bourdonnement antique du rouet. [...]

Pour sécher le vernis, on gonfle les ballons au moyen d'une sorte d'éolipyle, à l'aide d'une roue garnie de palettes qui, mue à la manivelle, chasse l'air avec force dans l'intérieur du globe distendu. De ces aérostats, Nadar, Dartois et Yon se chargent d'en livrer un par jour et même davantage s'il est besoin.

(Théophile Gautier, *Tableaux de Siège, La place Saint-Pierre-Montmartre*, Charpentier et Cie., 1871 - p. 47)

veertig *fuseaux* (bolsegmenten) van een lichte perkaline stof (taf) gesneden en aan elkaar genaaid met een sterk garen tot de zgn. *enveloppe*. Vervolgens worden binnen- en buitenkant tweemaal gevernist. Daarbij wordt de *enveloppe* 'als een handschoen' omgedraaid. De *enveloppes* worden te drogen gehangen aan het dakgebinte van de stationshallen. Ondertussen vlechten de toekomstige bemanningen met wilgentenen de manden. Met hennepouw wordt het reusachtige net vervaardigd dat de ballon omhult. De bouw van een ballon neemt twaalf dagen in beslag. Doordat er meerdere ballonnen tegelijk worden gemaakt, kunnen om de twee dagen afvaarten plaats vinden. Deze serieproductie door grote, gespecialiseerde ploegen is zondermeer te beschouwen als de



'Le vent pour facteur et le ballon pour boîte aux lettres' - *Avec l'aéronaute s'envolent aussi nos pensées, nos vœux pour les chers absents, les épanchements de nos cœurs, tout ce qu'il y a de bon, de tendre et de délicat dans l'âme humaine. Sur ce frêle papier, tel qui affecte un sourire stoïque, a laissé tomber une larme. Les reverrons-nous jamais, ceux et celles à qui nous écrivons ayant le vent pour facteur et le ballon pour boîte aux lettres? Cela dépend du caprice des boulets ou du hasard des bombes.*

(Théophile Gautier, Tableaux de Siège, La place Saint-Pierre-Montmartre, Charpentier et Cie., 1871 - p. 42)

aanvangsdatum van de luchtvaartindustrie.

Twee decreten van de *Administration de la Poste* geven de officiële toelating om met luchtschepen post te vervoeren. Opnieuw wordt geschiedenis geschreven: de geboorte van de luchtpost. En gelijktijdig hiermee: de luchtpostfilatelie. De Franse postadministratie voorziet meteen regels voor de briefwisseling: er moet op zeer dun papier geschreven worden, de brief moet op een wijze gevouwd worden die een enveloppe overbodig maakte en mag niet meer dan drie à vier gram wegen.

In totaal zouden tijdens het beleg 67 *ballons montés*¹⁰ opstijgen. Volgens één bron roept Bismarck uit dat deze ontsnappingen niet wettelijk zijn, bedoelend dat dergelijk exploot niet volgens de internationaal afgesproken regels van de oorlogskunst verloopt. Waar of niet, hij overweegt een besluit om gevangengenomen ballonvaarders standrechtelijk te executeren. Naar het voorbeeld wellicht van het lot van de *francs-tireurs* (vrijeschutters), burgers die als *snipers* de wapens opnemen en beschouwd werden als misdadigers die inbreuk plegen op de officiële regels van de oorlogsvoering¹¹. Het besluit ballonvaarders te executeren wordt op het Franse grondgebied echter niet uitgevoerd.

De succesvolle vluchten en het te slim af zijn van de vijand is een opsteker voor de Fransen. De Pariijenaar kan zich gemakkelijk de machteloze irritatie van de belegeraar

voorstellen en daar schik in hebben. De redding onder de vorm van een ontzetting of uitbraak, van buitenaf militair ondersteund, lijkt weer tot de mogelijkheden te behoren. Bij elke succesvolle ballonlanding spoelen een dag of twee later tienduizenden poststukken, kranten en officiële bulletins als een golf over het land en ver daarbuiten. Het perifere Frankrijk en het buitenland kunnen zich nu een beeld vormen over de toestand in Parijs. De hervatte correspondentie met verwanten, kennissen of geliefden in de provincie biedt velen morele verlichting¹². Vooral echter is er nu weer contact tussen de politieke en militaire leiders van Parijs en de regering in Tours. Het prille regime vreest immers het traditionele, revolutionaire potentieel van de Parijzenaren, opgesloten in een stad volgestouwd met wapens. Het wil de violen stemmen, binnen en buiten Parijs, met betrekking tot de oorlogsvoering en de te volgen politiek.

Théophile Gautier ¹³ schrijft de volgende regels:

« L'ennemi qui crut enfermer les Parisiens dans un tombeau, les murer dans un sépulcre, n'a pu mettre de couvercle au caveau. Leur prison eut pour plafond le ciel et l'on n'investit pas le ciel. La noire fourmilière des envahisseurs n'a pu cerner l'azur. L'homme, délivré de l'antique pesanteur, a, grâce au ballon, les ailes de l'oiseau... »

« De vijand die de Parijzenaars dacht in een

tombe op te sluiten, die dacht hen te kluisteren in een graf, heeft geen deksel op de grafkelder kunnen leggen. Hun gevangenis had de hemel als plafond, en van de hemel kunnen we ons geen meester maken...De zwarte mierenhoop¹⁴ van de invallers heeft het azuurblauw niet kunnen omsingelen. De mens, bevrijd van de eeuwenoude zwaartekracht, heeft, dankzij de luchtballon, de vleugels van een vogel...” (vrij vertaald, Dirk Tavernier)

ONERVAREN BEMANNING

Gedurende de hele belegering van Parijs verlaten 67¹⁵ gasballonnen de Franse hoofdstad. 164 passagiers, 381 postduiven, vijf honden (!) en meer dan twee miljoen brieven (elf ton) kunnen zo overgebracht worden. De meeste landingen vinden plaats in het veilige Franse hinterland, buiten bereik van het Pruisische leger. Vijf ballonnen kunnen door de Pruisen na de landing bemachtigd worden, samen met meegevoerde postzakken. Enkele ballonnen komen terecht in Duitsland, Noorwegen, in de Ierse zee ter hoogte van de Scilly-eilanden, in de Atlantische oceaan ter hoogte van La Rochelle. De twee laatsten met de verdrinkingsdood van beide éénpippige bemanningen tot gevolg. Van twee bemanningen die in Duitsland landen, wordt nooit nog iets gehoord. Vermoedelijk zijn ze geëxecuteerd. Drie ballonnen landen op Nederlandse bodem, vijf op Belgisch grondgebied.

De reden van deze zeer afwijkende landingsplaatsen en erg verschillende afstanden moet vooral gezocht worden in de wisselende windrichtingen en het feit dat de bemanningen niet getraind zijn en niet zo goed met een luchtballon overweg kunnen als ervaren ballonvaarders. Ze hebben slechts enkele weken een opleiding gehad. Kaartlezen, gebruik van hoogtemeters en kompas, interpretatie van het voorbijglijdende landschap – tijdens de nachtelijke, vaak zeer koude uren, op dikwijls zeer grote hoogte¹⁶ boven het wolkendek, met veel minder verlichting destijds in de dorpen en steden – is voor deze maidentrippers of luchtdopelingen niet evident. Hoogtemeters behoren trouwens zelden tot de uitrusting. De vrees in onbekend of vijandelijk gebied terecht te komen brengt de kersverse ballonvaarder er soms toe een landing uit te stellen tot men zich meer zekerheid verschaft heeft over de aard van het landingsterrein. Ook speelt de angst voor een te snelle daling uit de atmosfeer met een harde, gevaarlijke landing. Of omgekeerd, leidde een te snelle daling die niet meer gecontroleerd kon worden tot een kortere afgelegde afstand dan gewenst. Het effect van het lossen van ballast is niet altijd goed in te schatten. Dit kan leiden tot een plots weer opstijgen tot een grotere hoogte waarbij men een geschikt landingsterrein mist. Omgekeerd is het ongewenst overboord gooien van postzakken

vaak nog de enige mogelijkheid om niet in water terecht te komen of in aanvaring te komen met gebouwen of boomkruinen.

Stippen we nog even aan dat het niet om *dirigeables* gaat. Pogingen om een schroef als aandrijfmechanisme of een roer aan te brengen hebben geen resultaat opgeleverd. De luchtballonnen zijn overgeleverd aan de heersende windrichtingen en windsnelheden: van windstilte tot plots optredende stormkracht. De ballonvaarders kunnen alleen het uur van vertrek bepalen (bij voorkeur in de avond om ongezien de vijandelijke linies over te vliegen), langere of kortere tijd de hoogte min of meer regelen en, als ze vaardig genoeg zijn, de daalsnelheid bepalen en enigszins een landingsplaats uitkiezen. De hoogdringendheid van sommige missies nopen soms tot opstijgen bij ongunstige weersomstandigheden. De meteorologie van de negentiende eeuw laat nog niet toe de winden op grotere hoogte te bepalen. Winden die dikwijls veel krachtiger zijn en/of een andere richting uitgaan dan de heersende wind aan het aardoppervlak.

HET EERSTE LUCHTDOELGESCHUT IN DE WERELDGESCHIEDENIS

Een reactie van de Pruisische belegeraar kan niet uitblijven. Wapenfabrikant Krupp wordt opdracht gegeven geschut te ontwerpen om de ballonnen te beschieten. Op één enkele voltreffer na, halen deze weinig uit. De uit de

Parijse binnenstad opstijgende luchtvaartuigen hebben meestal te veel hoogte gewonnen om nog effectief beschoten te kunnen worden. Enkel de *Daguerre*¹⁷ kan geraakt worden. De *Daguerre* was op 12 november 1870 opgestegen vanaf de Gare d'Orléans. De twee opvarenden worden gevangen genomen. Een postzak wordt nog tijdig uitgeworpen en in veiligheid gebracht. De meegevoerde postduiven worden door de Pruisen met valse boodschappen losgelaten. Bij aankomst in Parijs blijkt onmiddellijk het nepkarakter van de berichten over nederlagen van het Franse leger. De berichten zijn ondertekend door een regeringssecretaris die zich op dat moment in Parijs bevindt! Performantere, mobiele kanonnen die Krupp vervaardigt bereiken Parijs pas als het beleg al afgelopen is. De inzet van luchtdoelgeschut door de belegeraar bevordert het reeds genomen besluit om vanaf 18 november 1870 enkel nog op te stijgen tijdens de nachtelijke uren. De dertigste van de 67 vluchten is de eerste *vol de nuit*. Op één enkele vlucht na, volgen enkel nog nachtvluchten. Zo kan de vijand niet zien welke richting de ballon uitgaat, wat het ook moeilijker maakte de ballon te achtervolgen en de bemanning bij de landing gevangen te nemen. Gegevens hierover hebben niet gevonden, maar aangenomen mag worden dat ook rekening gehouden werd met de maanfases.

De pas ontstane discipline van het beschieten van overvliegende ballonnen doet het Franse leger na de oorlog onmiddellijk experimenteren. Men komt tot de vaststelling dat salvo's met een *fusil Chassepot* 400 meter hoog reiken en dat postballonnen die hoger varen onkwetsbaar zijn voor dit type geweergeschut. Bijna alle ballonvaarders getuigen echter van het feit dat ze het gefluit van projectielen, zelfs tot op 1.000 meter, hebben gehoord. Hoewel eerder al ballonnen werden beschoten tijdens de Amerikaanse burgeroorlog, heeft de geschiedenis van het luchtdoelgeschut een aanvang genomen. Vijfenveertig jaar voor de eerste ontwikkelingen tijdens WO I en vijfenzeventig jaar voor de dodelijke efficiëntie van de Flak-installaties tijdens WO II.

VERSCHILLENDE SOORTEN MISSIES

De missies zijn van uiteenlopende aard. Bijna alle ballonnen hebben luchtpost mee en ook postduiven voor latere berichtgeving in omgekeerde richting. Niet altijd wordt poststukken geregistreerd als luchtpost maar aangenomen wordt dat zowat elke passagier wel een zekere hoeveelheid hem toevertrouwde brieven of briefjes mee had die hij verondersteld wordt zo snel mogelijk te bussen na de landing.

Vaak heeft een ballonmissie nog een andere opdracht: het buiten Parijs brengen van

hooggeplaatste militairen, van postbeambten die in de provincie de bedeling moeten organiseren, van politieke figuren die de regering willen verwoegen, van een paar vermogende buitenlanders die met geld over de brug komen,... Zoals eerder vermeld, verlaat minister Léon Gambetta in een vroeg stadium de lichtstad. Een enkele keer dient deze eerste luchtbrug in de geschiedenis zelfs een wetenschappelijk doel als de astronoom Jules Janssen plaats neemt in de mand van de Volta zodat hij verder kan afreizen naar Oran in toenmalig Frans-Algerije om een zonsverduistering te observeren¹⁸.

Ook worden grote hoeveelheden dynamiet als vracht meegenomen (voor de oorlogsvoering in de Franse provincie), grote sommen geld en waardepapieren. Ook worden hulpmiddelen overgebracht om post in Parijs te krijgen: duikpakken, één keer een soort van onderzeeër, microfilmapparatuur en de fameuze *Boules de Moulins*.

BOULES DE MOULINS

De *Boules de Moulins* zijn nog een andere, experimentele vinding of poging van het Franse postwezen om het contact tussen het onbezette Frankrijk en de belegerde hoofdstad tot stand te brengen. Op veilige afstand van de stellingen rond Parijs worden bolvormige, hermetisch gesloten containers in de Seine gegooid, volgestouwd



Een opengewerkte Boule de Moulins. Dergelijke zinken bol kon 400 à 500 brieven van 4 gr. bevatten. Geen enkele van de vijfenvijftig in de bovenloop van de Seine te water gelaten exemplaren kon tijdens het beleg opgevisst worden. Nadien werd ongeveer de helft teruggevonden in de benedenloop van de Seine. De voorlopig laatste vondst dateert van 1988. Het project mislukte volledig, maar spreekt net als de ballonontsnappingsen tot de verbeelding en wordt er vaak in één adem mee vernoemd. (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Boule_de_Moulin_2017.jpg)

met gefrankeerde post. De zinken bollen zijn voorzien van vinachtige schoepen die moeten zorgen voor voortstuwing door het stromende rivierwater. De uitzonderlijk strenge winter van 1870–1871 doet de Seine echter bevriezen. Door de zware ijsgang wordt geen enkele van de 55 *Boules de Moulins* gerecupereerd tijdens het beleg. Na het beleg, soms honderd jaar later, worden dergelijke bollen teruggevonden op de benedenloop van de Seine en zelfs aan de kust in Saint-Malo.

Voor al deze nieuwe vormen van de pas ontstane luchtpost is van meet af aan een tariefsysteem voorzien. Deze allereerste luchtpoststukken, waarvan het aantal in de miljoenen loopt, zijn een felbegeerd verzamelobject voor filatelisten die vaak voor vele duizenden euro's geveild worden. Literatuur over de Parijse luchtpost van 1870–71, behandelt meestal ook de *Boules de Moulins*. Een aanzienlijk aantal publicaties over de Parijse luchtballonnen komt trouwens uit filatelistische kringen¹⁹.

OPLEIDING VAN DE BEMANNING

Al van bij aanvang stelt zich het probleem van de bemanning. Ervaren ballonvaarders in het belegerde Parijs waren uiteraard zeer schaars. Besloten werd om theoretisch onderricht te geven aan zeelui van zich in Parijs bevindende marine-eenheden en zich vrijwillig aandienende gymnasten. Nadar

schrijft hiervoor speciaal een handboekje, een vademecum van acht pagina's. Dat ballonvaart met zeevaart vergeleken werd, is niet vreemd aan de keuze voor marinepersoneel. Nadar hangt in de Gare d'Austerlitz een mand aan het dakgebinte en doet er de ballonvaarders in spe plaatsnemen. Hij leert hen wennen aan de krappe mand (de *nacelle*), het aflezen van de instrumenten en het gebruik van de *soupape*, de *guiderope* en het anker. Met wat zin voor overdrijving kunnen we nogmaals van een luchtvaartprimeur spreken: de eerste *flight simulator*!

Het totale gebrek aan praktijkervaring en begeleide, praktische lessen in de lucht wreken zich echter: de navigatie loopt vaak mis, passagiers en ballonvaarders raken gewond tijdens te snel verlopende of ongecontroleerde landingen. Zoals boven vermeld, komen twee ballonnen in zee terecht met fatale afloop. Het gevaar af te drijven boven de Atlantische Oceaan neemt toe vanaf eind november 1870 als een anticycloon zich boven Noord-Oost-Europa installeert en een krachtige, koude noordoostenwind de aeronauten westwaarts voert.

PROPAGANDASLAG

Met de succesvolle ballonontsnappingsen hebben de Fransen een geweldig propagandamiddel in handen. Goed wetende dat duizenden Pruisische militairen de

ballonnen nauwgezet met kijkers volgen, worden in Parijs uitgekende namen gegeven aan de luchtvaartuigen. De Pruisische troepen krijgen onderricht in de Franse geschiedenis en geografie, algemene cultuur en de waarden van de Franse revolutie. De namen *Égalité*, *Liberté*, *Victor Hugo*, *George Sand*, *Lavoisier*, *Volta*, *Normandie*, ...prijken in grote letters op de ballonnen. Het onmiddellijke effect op de Pruisische waarnemers valt weg als op nachtvluchten wordt overgeschakeld. Maar de namen raken na de landingen toch bekend in de internationale pers en de interne militaire communicatie in Duitsland. En de naam *Gutenberg* die de vierenveertigste ballon krijgt, is natuurlijk een goed bedachte *practical joke*.

POGINGEN TOT TERUGKEER PER BALLON

De ballonvluchten zijn uiteraard eenrichtingsverkeer. Toch worden pogingen ondernomen om retourvluchten te maken. De gebroeders *Albert* en *Gaston Tissandier*²⁰ proberen om met de *Jean Bart* het belegerde Parijs terug binnen te varen. Op zich geen onhaalbaar idee, gezien de immense oppervlakte van de metropool en de vele pleinen en parken. Verschillende vertrekpunten worden ook voorzien, buiten de Pruisische bezette gebieden²¹. Men rekent op ballonvaarders die al een vlucht heen hebben gemaakt en als 'ervaren' worden aanzien. Geen enkele poging lukt echter.

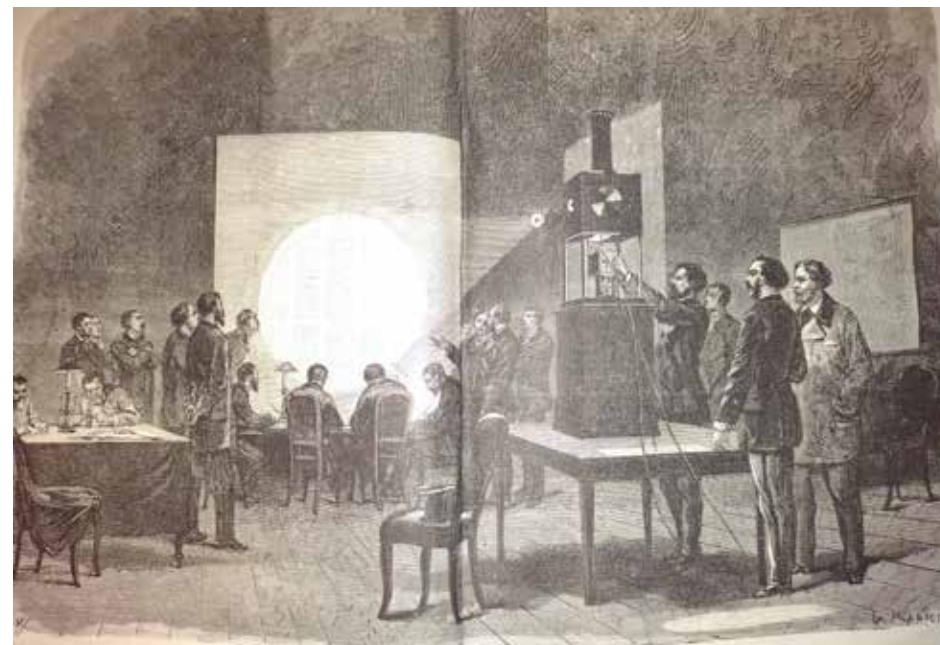
DE 'PIGEONGRAMMES' EN DE 'PAPILLONS DE METZ'

De 360²² of meer postduiven die meevliegen met de luchtballonnen worden nadien losgelaten in de hoop dat ze hun duiventil in de hoofdstad bereiken. In



In de schacht van een ganzenveer worden zgn. pigeongrammes aangebracht. De ganzenveer wordt in de duivenstaart bevestigd. De duiven krijgen herkenningsstempels op de vleugels. (Afbeelding: Gerard Keller, 'Het belegerde Parijs', 1871, pagina 136)

Tours (later in Bordeaux) krijgen de duiven herkenningstempels op de vleugels. De duiven zijn eerder ter beschikking gesteld door Parijse duivenliefhebbers en worden zo dicht mogelijk bij Parijs weer gelost. De autoriteiten eigenen zich bovendien het recht toe alle postduiven op te eisen. In de schacht van een ganzenveer worden zgn. *pigeongrammes* aangebracht. Dit zijn opgerolde, flinterdunne microfilmpjes van drie op vier centimeter. De in zwang zijnde fotografie is de methode van de *wet plate* – fotografie op collodium. De micro-opnames komen tot stand door simultaan honderden brieven te fotograferen die vooraf op een bord worden aangebracht. De ganzenveer wordt dan in de duivenstaart geregen met fijn garen dat eerst in was is gedompeld. Aangekomen in Parijs worden de microfilms gelezen door de filmpjes tussen twee glazen platen te plaatsen, te projecteren en uit te schrijven. Grote ploegen transcribenten schrijven dag en nacht in verschillende lokalen de geprojecteerde microfilms over. De transcripties gaan dan richting bestemming in Parijs. Slechts een vijftigtal duiven bereiken Parijs. Maar elke duif brengt wel vijfduizend (!) brieven in gefotografeerde miniatuurvorm mee. De microfilmpjes kunnen gemakkelijk afgedrukt worden zodat meerdere duiven met dezelfde *pigeongrammes* vertrekken. Dit verhoogt de kans op welslagen.



Grote ploegen transcribenten schrijven dag en nacht in verschillende lokalen de geprojecteerde microfilms over. (Afbeelding: Gerard Keller, 'Het belegerde Parijs', 1871, pagina's 132 -133)

Naast de nieuwigheid van de *pigeongrammes* zijn er al iets eerder de *papillons de Metz*, kleine briefjes die vanuit het eveneens belegerde Metz met kleinere, onbemande luchtballonnen worden verstuurd. *Papillons* zou een liefelijke, poëtische benaming kunnen zijn voor deze eerste, vederlichte luchtpost die uit de lucht komt aanzweven. De naamgeving komt echter door een prozaïscher reden tot stand. De militaire arts Dr. E. Papillon en de militaire apotheker Dr. J.F. Jeannel liggen aan



Le ballon - Symbolist Pierre Puvis de Chavannes schilderde in november 1870 Marianne, de nationale personificatie van Frankrijk. Ze houdt een bajonet in de hand en zwaait de bemanning van een ballon uit die zich boven het fort Mont-Valérien bevindt. Van het schilderij werd een litho gemaakt die massaal verspreid werd. (Collectie Musée d'Orsay, 138,5 cm x 138,5 cm) - <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=41429562>)



Le Pigeon - Puvis de Chavannes schilderde tijdens het beleg nogmaals Marianne, nu tegen de achtergrond van de besneeuwde Notre-Dame. Ze neemt een postduif in bescherming tegen een roofvogel. Het Pruisische leger zette sperwers en haviken in tegen de postduiven. Ook van dit schilderij werd een litho gemaakt die een grote oplage kende. (Collectie Musée d'Orsay, 136.7 cm X 86.5 cm) File:Le Pigeon-Pierre Puvis de Chavannes-IMG 8272.JPG)

de basis van deze allereerste, minder bekende, luchtpost (5 september 1870) die de luchtpost vanuit Parijs dus achttien dagen vooraf gaat.²³

OVERZICHT VAN DE AFVAARTEN

Als we de lijst²⁴ van de 67 ontsnappingen overlopen, vallen de grote verschillen in afgelegde afstand op. Van een mislukte, korte vaart van 12 km die de ballon en de bemanning in gevangenschap doet terechtkomen (maar waarbij de post gered kan worden) tot het afstandsrecord van 1.246 km als de *Ville d'Orléans* landt in het Noorse Lifjell. Deze laatste vlucht is goed voor een avonturenroman op zich, een odyssee die erg tot de verbeelding van het Noorse publiek spreekt. Na een dag vol gevaren boven de Noordzee, komt de bemanning toch nog veilig aan de grond in een onherbergzaam, bergachtig sneeuwlandschap in het Hoge Noorden.

Gemiddeld leggen de ballonvaarders twee- tot vijfhonderd kilometer af. Hun lot kan zeer verschillend zijn: de reeds genoemde, tragische verdrinkingsdood in twee gevallen, een arrestatie op verdenking van spionage (en vrijlating) door het eigen Franse leger in één geval, een zware verwonding bij een te snel neerdalen of te bruuske landing, gevangenneming en overbrenging naar Duitsland als de ballon in vijandelijke linies terechtkomt. Apart zijn de lotgevallen van

de drie ballonvaarders die in de toen al geannexeerde Elzas²⁵ terecht komen maar aan arrestatie ontsnappen en vermomd als houthakkers – met behulp van de Frans-patriottische bevolking – de Vogezen oversteken en het Franse leger vervoegen. Vermelden we nog dat een zachte landing zonder incidenten ook tot de mogelijkheden behoort en regelmatig voorkomt. Opvallend is de ijver en plichtsgetrouwheid waarmee de bemanning zo snel mogelijk de postzakken afleveren in het meest nabije postkantoor. Of verwoede inspanningen leveren om de post uit Pruisische handen te houden wanneer binnen de vijandelijke linies geland wordt. De frankering is voorzien voor het Franse binnenland en is onvoldoende voor gebruik vanuit het buitenland. De Belgische post brengt alle Belgische kantoren op de hoogte dat de Parijse luchtpost zonder extra frankering moet bezorgd worden. Alle poststukken dragen de gedrukte of handgeschreven vermelding *par ballon monté*.

Aeronautisch beschouwd kan het hele project als een enorm succes beschouwd worden. Ondanks de extreem moeilijke condities valt geen enkele dode te betreuren die rechtstreeks veroorzaakt wordt door de ballonvaart als dusdanig. De dood van de twee bemanningen die omkomen in de wateren van de Atlantische Oceaan zijn te

wijten aan een gebrekkige navigatie zodat de landing niet tijdig ingezet wordt. De redenen voor de moeilijkheden zijn legio: onervaren bemanning, omsingeling, beschieting, gebrek aan materiaal en uitrusting, nachtvluchten, vervoer van dynamiet, het ontplofbare gas van de ballonvulling, landing op vijandelijk gebied waar de bereden Ulanen de achtervolging inzetten,... Een andere reden waarom van een aeronautisch succes kan gesproken worden, zijn de afstands-, snelheids- en hoogterecords die gebroken worden. Vermoedelijk zijn soms hoogten van vijf à zeven kilometer bereikt. Voorgoed is bewezen dat ballonvaart strategisch op grote schaal kan ingezet worden.

Wat het militair en politiek belang betreft vanuit Frans standpunt, dienen we te bedenken dat de ballonnen, samen met de microfilms overvliegende postduiven, de enige navelstreng vormt die Parijs verbindt met het onbezette Frankrijk. Telegrafie is niet mogelijk²⁶, geen enkele van de vijf overgebrachte honden vindt de weg terug, pogingen om met een kleine onderzeeër, bootjes of in duikpakken Parijs in of uit te komen mislukken. De *Boules de Moulins*, hoe ingenieus bedacht ook, leveren geen enkel resultaat op²⁷. Uitzondering zijn de *passeurs* of *porteurs* die op gevaar van eigen leven het wagen om door de Pruisische linies te glippen.

Historici zijn het erover eens dat de

loop van de geschiedenis anders zou geweest zijn zonder deze revolutionair nieuwe communicatielijn.

HISTORISCHE OVERLEVERING

De ballonvaarten tijdens de belegering van Parijs zijn zeer goed gedocumenteerd. Enkel trefwoorden in de google-zoekbalk volstaan om een waaier aan bronnen op het spoor te komen. Scènes van de ateliers en van vertrekmomenten zijn gefotografeerd, uiteraard door Nadar zelf, die niet alleen een pionier in de ballonvaart was, maar ook in de fotografie. Meningsverschillen tussen de vroege chroniqueurs over het exacte aantal ballonnen en enkele naamgevingen zijn grotendeels opgelost door intensief onderzoek van de Parijse archieven. Gaston Tissandier²⁸ is de oudste bron die een systematisch overzicht biedt van de 67 vluchten. Zelf verlaat hij Parijs per ballon op 30 september 1870. Na het beleg stelt hij zijn lijst samen, op basis van verzamelde getuigenissen in de Franse hoofdstad. De lijst wordt later bijgewerkt door de gebroeders Mangin, en wordt door de onderzoekers Arthur Maury en J. Le Pileur overgenomen. De recentste herziening van Gérard Lhéritier is nu de meest gezaghebbende bron. Gérard Lhéritier (°Nancy, 1948), een niet onbesproken, Franse zakenman, is vooral bekend van zijn handel in manuscripten en zeldzame postzegels. Zijn filatelistische

belangstelling brengt hem ertoe zich uitvoerig te verdiepen in de Parijse luchtpost van 1870-1871. In Brusselse, literaire kringen is hij bekend door het inmiddels gesloten filiaal van zijn Parijs' Musée des lettres et manuscrits in de Sint-Hubertusgalerij. Het museum opent zijn deuren in 2011 en wordt opgedoekt in 2015 nadat Lhéritier in aanraking is gekomen met het gerecht.

Drie organisaties stonden in voor de bevrachting en de (summiere) passagierslijsten: *La Compagnie des Aéroliers Militaires*, *La Compagnie des Aéroneutes* et *l'Administration des Postes de Paris*. We beschikken aldus over een heel precieze lijst met de namen van de ballonnen, de volumes en de plaatsen waar de landingen plaatsgrijpen. In bijna alle gevallen zijn we ook goed op de hoogte wat het

verdere lot van de bemanning is. De vijf eerste vluchten worden uitgevoerd door bestaande ballonnen die al gevlogen hebben. Vanaf de zesde vlucht worden ballonnen gebruikt die uit de ateliers kwamen.

Publicisten van allerlei slag interviewen de ballonvaarders achteraf, de verslagen vinden gretig aftrek in de kranten en in aparte publicaties. Naast het jagers- en visserslatijn ontstaat ongetwijfeld ook wat aeronautenlatijn! Grootspraak, overdrijving van de feiten komen zeker voor in de verslagen maar vast staat dat de ballonvaarders van onverschrokken moed getuigd hebben en dat de soms spectaculaire verslagen misschien wat aangedikt zijn, maar grotendeels waar zijn.



LANDINGEN IN BELGIË EN NEDERLAND

Van belang voor dit e-book in de Hangar Flying Update zijn uiteraard de vijf landingen die plaatsvonden in België. We behandelen ze chronologisch, samen met de drie landingen op Nederlands grondgebied en een Franse landing omdat ze nagenoeg pal op de grens met België te situeren zijn. Bijkomende reden om ze alle negen samen te behandelen is dat ze plaatsvonden op dicht tegen elkaar aanleunende data. Dit laatste is ongetwijfeld te verklaren door de op die dagen heersende winden die een tijd aanhielden.

We sprokkelden wat gegevens over al deze landingen bij elkaar en gebruiken ze als case studies voor dit merkwaardige hoofdstuk uit de prille luchtvaartgeschiedenis.



Plaats van aankomst	Datum	Naam	Afgelegde afstand	Vertrek	Aankomst	Duur van de vlucht (gemiddelde snelheid)	Plaats in de chronologische volgorde van vertrek van de 67 ballonnen
1 België, Beclers (Doornik)	12/10/1870	Louis-Blanc	290 km	09.00 uur	14.45 uur	5.45 (50 km/u)	10
2 België, Froidchappelle, (bij Chimay, Henegouwen)	16/10/1870	Jules-Favre no. 1	298 km	07.20 uur	12.20 uur	5.00 (60 km/u)	13
3 België, Évrehailles (nabij Dinant)	16/10/1870	Jean-Bart no.2	328 km	09.50 uur	14.45 uur	4.55 (65 km/u)	14
4 Nederland, Castelré (Noord-Brabant), nabij Hoogstraten (B)	24/11/1870	Archimède	400 km	01.00 uur	06.45 uur	5.45 (65km/u)	31
5 België, Bertem (Vlaams-Brabant)	24/11/1870	Égalité	330 km (280 km?)	11.30 uur	14.15 uur	2.45 (120 km/u)	32
6 Erquinghem-Lys (=Erkegem- aan-de-Leie) nabij Armentières Frankrijk, kort bij de Belgische grens.	15/01/1871	Vaucason	240 km	03.00 uur	11.00 uur	8.00 (30 km/u)	60
7 Nederland, Hierden, Harderwijk (Gelderland)	16/01/1871	Steenackers	552 km	07.00 uur	10.00 uur	3.00 (184 km/u) snelheidsrecord!	61
8 Nederland, Merselo (Venray – Ned. Limburg)	18/01/1871	Poste de Paris	400 km	03.30 uur	10.00 uur	6.30 (61,5 km/u)	62
9 België, Marchienne-au-pont, Charleroi	22/01/1871	Général Daumesnil	277 km	03.15 uur	08.00 uur	4.45 (58km/u)	64

1. EERSTE LANDING IN BELGIË

Op 12 oktober 1870 landt de *Louis Blanc*²⁹ in **Beclers**³⁰ bij Doornik na een vlucht van 290 kilometer met Eugène Farcot en Auguste Traclet aan boord. De ballon was opgestegen aan de Place Saint-Pierre, aan de voet van de Montmartreheuvel, met 128 kilogram post, verdeeld over vier zakken en acht postduiven. Auguste Traclet was de schatbewaarder van de *Association colombophile de Paris*.

2. TWEEDE LANDING IN BELGIË

Op 16 oktober 1870 landt de *Jules Favre nr. 1*³¹ nabij de (nu verdwenen) vijver van **Froidchappelle** na een vlucht van 298 km. De ballon was opgestegen aan de *Gare d'Orléans* met 195 kg post en zes duiven. Aan boord waren ballonvaarder Louis Mutin-Godard (adoptiezoon van ballonbouwer P.E. Godard) met twee passagiers: Mr. Malapert-Ribot en Charles Bureau. 'Petit Louis' was de jongste van alle aeronauten. Vlucht en landing verlopen volkomen probleemloos. Froidchappelle ligt in het bosrijke gebied van de zgn. laars van Henegouwen. Enkele uren later landt in dezelfde streek de Jean-Bart no. 2, de derde Parijse landing in België.

3. DERDE LANDING IN BELGIË

Op dezelfde dag, 16 oktober 1870, bereikt de Jean-Bart no. 2³² **Évrehailles** bij Dinant met kwartiermeester Henri Labadie als ballonvaarder en de twee passagiers M. Daru en M. Barthélémy. Ze waren opgestegen aan de Gare d'Orléans en hadden 328 km afgelegd. Als vracht had de Jean-Bart 270 kg post mee en vier postduiven. De Jean-Bart no. 2 was enkele uren later vertrokken dan de Jules

Favre no. 2, eveneens aan de Gare d'Orléans (nu: Gare d'Austerlitz). De vlucht verloopt echter veel minder voorspoedig. Op een hoogte van 1.100 meter daalt de ballon plots 400 m door verticale windschering (windshear) en wordt de ballon hevig beschoten door Pruisische artillerie. Henri Labadie lost onmiddellijk ballast. De ballon stijgt snel uit boven het wolkendek maar wordt nu voortgestuwd door een hevige wind. Labadie besluit de landing in te zetten. Een hevige windstoot doet de Jean-Bart no. 2 hard in aanraking komen met het landingsterrein. Daru en Barthélémy worden uit de mand gekatapulteerd. Labadie wordt meegesleurd maar slaagt erin zich los te snijden. De ballon wordt enkele kilometers van het impactpunt teruggevonden. Inwoners van het Dinantse helpen de ballon met poststukken en de bemanning te hergroeperen.

2.5. Chanson à propos du blason populaire des habitants de Thynes : les-adeurés d' balon (cfr première partie, p.14).

Vive èt vive lès djins do fond
Qu' ont v'nu adoré l' balon,
Mê nos n' citrons nin leûs noms,
Di paû d' avwè dès résons.

Li mon.nî d' Grogno
Çu' a couru à bate di tch'fô,
En disant : " Vinez, vinez tortos,
Sint Pire èst tchèyu su s' dos".

Gn-a one comère qu' aveut dèt,
Mî, dji m' è r'va fè l' café,
L' bwèrè qui vourè,
Dji m' è va mouru su m' lèt.

Li marchô iy-a couru,
Nwâr come on vèchô ...
(D 40; Doc. Arnould : D 40).

* Le Fond et Grognaux, deux quartiers de Thynes .

Vive et vive les gens du Fond*
Qui sont venus adorer le ballon,
Mais nous ne citerons pas leurs noms,
De peur d' avoir des comptes à rendre.

Le meunier de Grognaux*
Qui est accouru à bride abattue,
En disant : " Venez, venez tous,
Saint Pierre est tombé sur le dos ".

Il y a une femme qui avait dit,
Moi, je retourne faire le café,
Le boîra qui voudra,
Je m' en vais mourir sur mon lit.

Le maréchal-ferrant y est accouru,
Noir comme un putois ...

In Évrehailles bij Dinant kwam François Schaut op het spoor van een Waalse gelegenheidsliedje uit de negentiende eeuw. De dorpsbewoners hebben duidelijk de Jean Bart no. 2 waargenomen. Grognaux en Thynes liggen in de buurt van Évrehailles, ten noordoosten van Dinant. (Archief François Schaut)

4. EERSTE LANDING IN NEDERLAND

Op 24 november 1870, landt de *Archimède*³³ in het Nederlandse **Castelré**, bijna pal op de Belgisch-Nederlandse grens nabij Hoogstraten. Aan boord bevinden zich de passagiers Gaston de Saint-Valéry en Albert de Jaudas. Piloot is Jules Buffet. De *Archimède* is opgestegen aan Gare d'Orléans en heeft 400 km afgelegd. De vracht bestaat uit 21 duiven en 290 kg luchtpost. Slechts negen duiven zouden Tours bereiken. Een uitgebreid, goed gedocumenteerd verslag met een zeer lezenswaardige, vertaalde getuigenis van Buffet (die we hier integraal overnemen) is te lezen op de website van de heemkundige kring Amalia van Solms van Baarle-Nassau/Hertog³⁴

<https://www.amaliavansolms.org/van-wirskaante/2010-1/1084-parijse-luchtpost>

Jules Buffet, piloot van de Archimède, zelf aan het woord in een uitgebreide brief die hij stuurde naar de Moniteur de Tours. (De vrije vertaling is van de hand van Hans van Hoesel en Raymond Römer – overgenomen uit het overzichtsartikel van de heemkundige kring van Baarle-Nassau / Baarle-Hertog, Amelia van Soms)

Het was bijzonder druk in de Gare d'Orléans. Ik bestudeerde het opstijgen en keek verbaasd naar het panorama dat zich voor ons ontvouwde. De stilte overheerste en werd alleen onderbroken door de woorden van bewondering die uit onze mond ontsnapten. Parijs had 's nachts van op grote hoogte (tweeduizend meter) iets dat ons ontroerde. De lichten van de wallen voegden zich samen om de stad te omringen met een vuurkrans en de kruisende wegenpatroon tekende zich als heldere lijnen af. Korte tijd later was Parijs niet meer dan een heldere vlek, een puntje, een schittering en daarna doofde alles uit. Niets rond de stad verraadde de aanwezigheid van Pruisische stellingen. De luchtballon verplaatste zich snel noordwaarts. De besturing was eenvoudig, de gasballon buitengewoon goed. Alle drie bevonden wij ons voor het eerst in een ballon. De titel van "aéronaut"

woog enigszins op mijn schouders, maar wij waren sterke jongelingen met dito materiaal. Na een uur zagen we duidelijk in een rechthoek geplaatste vuren, op regelmatig afstand van elkaar. We gokten dat het fort en schansen waren die het Pruisische leger in de rug moesten beschermen. We bespraken alles wat we konden zien. Die conversatie, drie kilometer in de lucht met een enorme koepel boven onze hoofden en te midden van de volmaakte stilte van de schijnbare immobiliteit, had iets bizar. Onder ons waren de wegen zichtbaar als witachtige lijnen op een donkere ondergrond, met hier en daar wat lichtpuntjes. De steden, nog steeds in de vuurlinie, volgden elkaar op. Plotseling leek ons de aarde verlicht. Onze aandacht werd getrokken door uitdovende en weer oploeiende rode lichten. Het daarmee gepaard gaande gerommel kwam ons tegemoet. Later begreep ik dat dit het kolenbekken van Charleroi was, waar talloze smederijen en hoogovens die enge geluiden veroorzaakten.

De nacht verstreek, licht en duisternis wisselden elkaar af. Een schemerig licht kondigde de nieuwe dag aan. Het weer was nog altijd mooi. Je kan er zeker van zijn dat de zonsopgang op 2.500 meter hoogte indrukwekkend was. Het zicht veranderde compleet. De aarde kwam

beetje bij beetje tevoorschijn. We kwamen ogen tekort om alles te zien. De stilte was perfect en vreemd genoeg hoorden we beneden duidelijk de haan kraaien. Ik kan het spektakel waarvan we getuige waren onvoldoende beschrijven. Het was als een mooi schilderij dat geleidelijk aan ontsluit werd. De bossen waren als graszoden en de huizen als witte stippen. Hier en daar schitterden een paar vlekken, ongetwijfeld water. In het vlakke, regelmatige landschap herkenden wij allen Vlaanderen. Ik besloot de landing in te zetten, na kennisgeving hiervan aan mijn passagiers.

Ik nam de nodige maatregelen. Met de ballast binnen handbereik greep ik het touw van de klepafsluiter [soupape] en opende de klep. De ballon daalde snel. Op tachtig meter hoogte stopte ik de afdaling en sneed het sleeptouw [guiderope] door. Op deze hoogte liet ik de ballon uitdrijven. De wind was sterk en we vorderden met grote snelheid. Links verscheen een kasteel, voor ons een vlakte. Dat was onze kans en ik deed de ballon dalen. Maar achter een rij bomen dook plots het dak van een huis op. Ik had nog net de tijd om twee zakken met ballast weg te gooien en zo konden we deze hindernis ontwijken. Ik gooide het anker uit en ik greep me vast aan de luchtklep. Er volgden

twee hevige schokken en dan was alles voorbij. De Archimedes was bedwongen.

De boeren kwamen van alle kanten toegesnel. “Waar zijn we?” riep ik. Ik begreep het antwoord niet, maar hun vreugdekreten bij het zien van de Franse vlag die ik liet wapperen, stelden ons al vlug gerust. Tenslotte zei iemand met een blauwe kiel en een pet met een kanten bies: “Castelré, Holland”. Wij slaakten een zucht van verlichting. Het verbaasde ons dat wij op zeven uur tijd bijna honderd mijl hadden afgelegd (een Franse mijl is 4,444 km).

Met behulp van deze goede boeren tuigde ik de ballon af. Ik kan niet genoeg mijn dankbaarheid uitdrukken voor de bereidwilligheid waarmee deze dappere mensen mij hebben geholpen. Het moeilijkste was nog het doen uitdoven van hun pijpen. Die kerels rookten een pijp toen ze naar ons liepen! Zij roken het gas niet dat door het ventiel ontsnapte. Het gas werd rijkelijk door hen ingeademd, waarna een gevoel van verstikking hen deed terugdeinzen. Ze kregen ook tranen in de ogen.

Met alle mogelijke middelen moedigde ik hen aan om door te werken. Intussen arriveerden inderhaast twee mensen van het vernoemde kasteel. Zij ontfermden zich over ons en er werd een voertuig voor de mand gebracht. De ballon

verdween in de mand en het net ging erover. Terwijl wij deze goede vrienden uit de grond van ons hart bedankten, liepen we naar het kasteel waar we de aangeboden gastvrijheid aanvaardden. De heer majoor Lobel, eigenaar van “het kasteel van Hoogstraten”, was die dag afwezig. Zijn familieleden verwelkomden ons hartelijk. We werden met de grootste zorg omringd. Alles werd in het werk gesteld om het ons naar de zin te maken. We rustten uit, aten en er werden twee rijtuigen ingespannen. Wij werden naar het treinstation in Turnhout gebracht om van daaruit naar Frankrijk terug te keren. Het afscheid was ontroerend en we wisten niet wat te zeggen. Diezelfde avond nog waren we in Brussel.

Ik kan u geen nauwkeurig beeld geven van de sympathie waarmee we in België omringd werden. Iedereen was bezorgd. Landbouwers en ambtenaren verwelkomden ons met applaus. We waren diep ontroerd door deze ware vriendschap. Frankrijk is meer geliefd dan we konden vermoeden. Ook namens de passagiers wil ik hardop zeggen: dank u, dank u België, dank u Nederland!

5. VIERDE LANDING IN BELGIË

Op dezelfde dag als de landing van de *Archimède* in Castelré (24 november 1870) landt de *Égalité*³⁵ in het Vlaams-Brabantse **Bertem**. In de Franse literatuur wordt meestal Leuven (Louvain) opgegeven als landingsplaats. De vijf passagiers (De Villoutray, Brunel, Rouzé, Dulud³⁶ en de piloot Wilfrid de Fonvielle³⁷) worden weliswaar ontvangen in het vijf kilometer verderop



Herdenkingsbordje terug te vinden op de idyllische Square Saint-Lambert te Parijs. Hier stond vroeger de gasfabriek van Vaugirard waar Wilfrid de Fonvielle vertrok met vier passagiers om een goede drie uur later aan te komen in Bertem, bij forse grondwind en na het lossnijden van de gondel. (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gaston_Tissandier_-_Square_Saint_Lambert.jpg)

gelegen Leuven. Ze zijn vergezeld van twaalf postduiven. De Fonvielle wou absoluut overdag opstijgen omdat hij dit veiliger achtte voor de navigatie. Tegen advies in want overdag moet immers het spervuur getrotseerd worden waarbij het zaak was snel aan hoogte te winnen. Omwille van dit riskanter geachte vertrek bij daglicht krijgt De Fonvielle niet de toelating gekregen om luchtpost te vervoeren. Dit tot zijn grote ongenoegen en krenking van zijn patriottische gevoelens. De afstand Parijs-Bertem bedraagt in rechte lijn 280 km³⁸. De wind draait regelmatig zodat de afgelegde afstand een stuk hoger ligt: 330 km. De *Égalité* was opgestegen aan de *Square Saint-Lambert* (15^{de} Parijs arrondissement). De plaats van vertrek moet in verband gebracht worden met de gasfabrieken van Vaugirard die zich aan de *Square Saint-Lambert* bevonden van 1835 tot 1927. Op dezelfde plek steeg eerder de *Céleste* op (30 september 1870) met de beroemde Gaston Tissandier als piloot. In het verslag van zijn tocht vertelt De Fonvielle dat hij over twee bossen vliegt en dan terecht komt op een vlakte. In het tweede bos blijft het anker haperen, maar door de vaart van de ballon, aangewakkerd door een krachtige wind, breekt het anker af. Eén van de twee bossen is ongetwijfeld het Zoniënwoud. Het tweede bos is mogelijk een stuk Zoniënwoud dat De Fonvielle voor een apart bos heeft aanzien. Of werd door een windstoot nog een ommetje

over het Meerdaalbos/Heverleebos gemaakt? De 'grote vlakte' waarvan sprake is duidelijk het wijdse, Brabantse leemplateau ten zuidwesten van Leuven. De *Égalité* wordt door ruiters gevolgd en maakt bij forse grondwind een tumultueuze landing waarbij de passagiers kneuzingen oplopen. De ballonvaarders krijgen overnachting aangeboden in een Leuvens hotel, het *Cour de la Montagne* en mogen verslag uitbrengen van hun wedervaren tegenover een aula gevuld met studenten. (Het *Cour de la Montagne* is het 15de-eeuwse 'Hof van Berghen' in de Leuvense Wandelingstraat nabij de Vismarkt, vernietigd tijdens de brand van Leuven in augustus 1914).

De Fonvielles triomfantelijk, maar oncontroleerbaar, verslag spreekt van een heldenontvangst door de Bertemse bevolking. Iets wat betwijfeld mag worden gezien de verslagen van andere landingen waarbij de bevolking meestal met argwaan, paniek of minstens opperste verbazing reageerde. Misschien generaliseerde De Fonvielle de heldenontvangst die hem wèl te beurt viel in Leuven. De Belgische bevolking, sympathiseerde veelal met Franse zaak. Dit was zeker het geval bij een intellectueel, geïnformeerd publiek in een Franstalige universiteitsstad. Overigens kan gezegd worden dat de ballonvaarders overal een warm onthaal kregen en door de lokale bevolking flink geholpen werden,

eenmaal de aanvankelijke verbazing, angst en verbouwereerdheid weggeëbd was. In Nederland, en wellicht ook in Bertem, moest eerst de taalbarrière overwonnen worden.

Met Wilfrid de Fonvielle, als uit de hemel neergedaalde, onverwachte gast, hadden Bertem en Leuven in wezen hoog bezoek. De Fonvielle had al naam en faam verworven als aeronaut. Verschillende records stonden al op zijn naam waaronder een duurrecord van twee dagen en een snelheidsrecord van 180 km/uur. Politiek actief, maar weinig succesvol bij diverse verkiezingen wijdde hij zijn verdere leven aan vulgariserende, wetenschappelijke publicaties waaronder een heel aantal werken over de ballonvaart. In 1884 publiceerde hij een geromantiseerd verhaal met de Parijse luchtontsnappingen als thema. Het werk van G. de Clerval weet nog te vermelden dat één van de passagiers zijn voet verstuikt tijdens de landing en dat de *Égalité* 'vijfduizend' maal beschoten werden door het Pruisische luchtdoelgeschut³⁹.

6. LANDING AAN DE FRANS-BELGISCHE GRENS

Een vaak als ‘Belgisch’ aangeduide landing is deze van de *Vaucason* op 15 januari 1871 in Erquinghem-Lys (=Erkegem-aan-de-Leie), nabij **Armentières** na een vlucht van 240 km vanaf de Gare d’Orléans. Piloot is André Clariot, enige passagiers zijn Valade en Delente. Aan boord bevinden zich twee postduiven en 75 kg post. Armentières (historische, Nederlandse naam: *Armentiers*) ligt tegen de Belgisch-Franse grens, maar is wel degelijk een Franse gemeente.

7. TWEDE LANDING IN NEDERLAND

Op 16 januari 1871 doet de *Steenackers*⁴⁰ een eerste landingspoging in **Hierden bij Harderwijk** aan de toenmalige Zuiderzee. De *Steenackers* vervoerde geen post, wel twee kisten dynamiet. Piloot was Vibert met als enige passagier Gustave Gobron⁴¹. Nadat de passagier de mand verlaten had, won de ballon ongecontroleerd weer hoogte om terecht te komen op het (toenmalige) eiland Urk. Het Harderwijkse buurtschap ‘Frankrijk’ aan de Zuiderzeestraatweg in Hierden zou zijn naam te danken hebben aan deze gebeurtenis. In dit deel van de gemeente Harderwijk vinden we ook een chauffeurscafé en een tennisclub die de naam ‘Frankrijk’ dragen. Plaatselijk kan je ook de Nedersaksische vorm ‘Frankriek’ te horen krijgen. Een Nederlandse kroniek van die dagen vermeldt dat de Franse ambassadeur een geldbedrag laat toekomen in Hierden voor de geboden hulp van de bevolking.

8. DERDE LANDING IN NEDERLAND

Op 18 januari 1871 landt de *Poste de Paris* op de **heide van Merselo** bij het Nederlands-Limburgse Venray met 70 kg post aan boord en drie postduiven. Piloot was Edmond Turbiaux, de passagiers waren Eugène Cléray en Eduard Cavailhon. Een uitgebreid, goed gedocumenteerd verslag is te lezen in het artikel 'De ballonzuil in Merselo' van de hand van Huub Creemers⁴². De bevolking reageert met angst en ontzetting bij het aanschouwen van dit volslagen nieuwe luchtverschijnsel. Een enkeling ziet in de bemanning in dikke pelsjassen en dito mutsen duivelse monsters en slaat op de vlucht. Een toegesnelde dorpeling valt flauw door het ontsnappende steenkoolgas in te ademen. Hij wordt terug tot zijn positieven gebracht met behulp van een flesje eau-de-cologne en een scheut cognac die de luchtreizigers aanreiken. Voor hun vertrek naar Maastricht beloven de Fransen Venray later terug op te zoeken. Turbiaux en Cavailhon houden woord (Cléray was ondertussen overleden): vijftwintig jaar later zijn ze present bij de inhuldiging van de 'ballonzuil' op de plek van de landing. Nederland plaatst zijn eerste luchtvaartmonument...(18 januari 1896).

9. VIJFDE LANDING IN BELGIË

Een vijfde en laatste Belgische landing vond plaats op 22 januari 1871. Dan zet piloot Robin zonder medereizigers de *Général Daumesnil*⁴³ aan de grond in **Charleroi** na een vlucht van 277 km. De *Général Daumesnil* was vertrokken vanuit de Gare de l'Est met 280 kg post en drie duiven aan boord.

HERINNERINGSCULTUUR EN LUCHTVAARTERFGOED IN FRANKRIJK

In Frankrijk wordt de herinnering aan de ballonvluchten tijdens het beleg van Parijs uiteraard het meest gekoesterd. Al was het maar omdat de serie vluchten tijdens de Frans-Pruisische oorlog één van de weinige succesvolle wapenfeiten is van een overigens voor Frankrijk smaadvolle oorlog. Op een spectaculaire manier werd de Pruisische belegeraar een neus gezet waartegenover hij nagenoeg machteloos stond. Talloze auteurs hebben destijds als bevoorrechte ooggetuige geschreven over de *ballons montés*: Victor Hugo⁴⁴, Alphonse Daudet, Georges Sand, de gebroeders de Goncourt. Enkele schilders hebben het vertrek van de ballonnen vereeuwigd. De symbolist Pierre Puvis de Chavannes is hier de grootste naam die vermeld moet worden.

Toch is het naar verhouding wat stil in Frankrijk wat het desbetreffende luchtvaarterfgoed betreft. In weerwil van de overvloedige literatuur en de regelmatig terug opduikende mediatisering, herinnert geen enkel groot monument in Parijs ons nog aan dit spectaculair luchtvaartgebeuren. We moeten het doen met enkele bordjes en wat vage sporen. Zo er in de Gare d'Austerlitz een gegraveerde marmerplaat te vinden

waarmee Alexandre Prince geëerd wordt, de onfortuinlijke jongeman die in de golven omkwam nabij het zuidelijkste punt van Engeland. (<https://www.aerosteles.net/stelefr-13eme-jacquard>). In hetzelfde station vinden we ook een *Passage Alexandre Prince* terug.

De schaarse indicaties van *lieux de mémoires* in Parijs heeft wellicht te maken met het wel eens gesignaleerde 'vergeten' van de oorlog: '*la Guerre oubliée*'⁴⁵. Ongetwijfeld is de oorzaak van dit 'vergeten' de krenking van de nationalistische trots die, zoals algemeen geweten, nationale geschiedschrijving erg kan beïnvloeden. In scherpe tegenstelling hiermee staat het feit dat de oorlog van 1870-71 een diep ingrijpende gebeurtenis was die lang is blijven nazinderen bij meerdere generaties. De talloze monumenten die opgericht werden voor de oorlog van 1870-71 werden opgeslorpt of naar de achtergrond verdrongen voor de nog veel talrijkere monumenten van Wereldoorlog I. Bovendien heerste tot 1920 bij wet een verbod op herdenking van de Commune van Parijs en de *semaine sanglante*.

Onmiddellijk na het conflict trachtte het Franse leger de ballonnen te recupereren met oog op hergebruik. In veel gevallen was dit niet mogelijk. De ballonnen waren

sowieso ‘wegwerpballonnen’ voor éénmalig gebruik. Ze raakten te beschadigd of hadden te veel geleden tijdens het terugtransport. In enkele gevallen kon toch een ballon opnieuw gebruiksklaar gemaakt worden. In het *Musée de l’Armée* in het *Hôtel des Invalides* kan nu de mand bewonderd worden van de *Volta*⁴⁶. (Een andere gondel die bezichtigd kan worden tot de dag van vandaag, is deze van de *Ville d’Orléans* in het Technisch Museum te Oslo. In Saint-Hilaire-Le-Lierru, Sarthe-departement, is het anker van de *Général Cambronne* terug te vinden. Zeker is dat op allerlei plekken in Frankrijk relictten te vinden zijn van de beschadigde ballonnen, al dan niet in privébezit.)

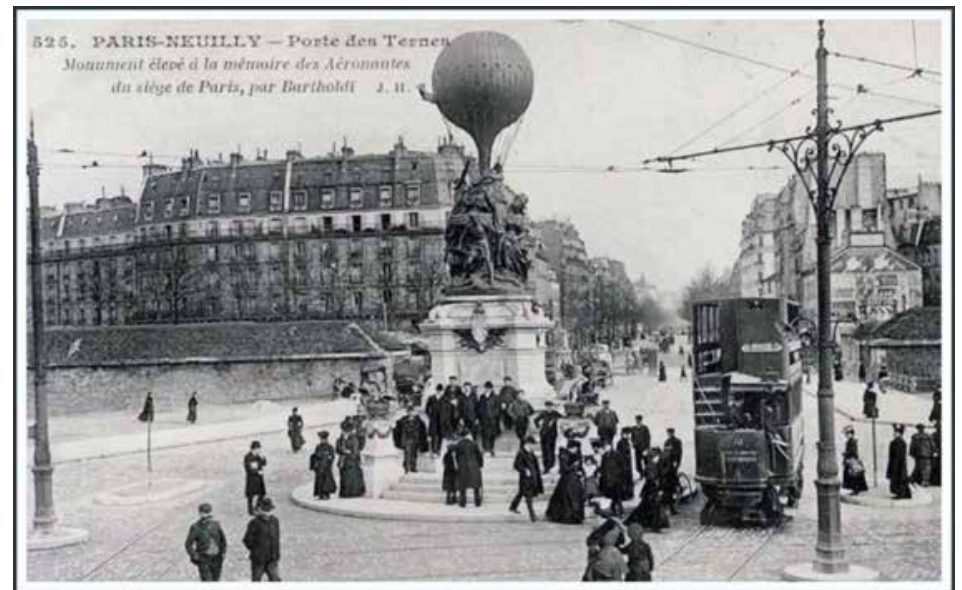
VERNIETIGD TOPSTUK VAN DE HERDENKINGSMONUMENTEN

Jammer genoeg is het kroonjuweel van de Franse herdenkingsmonumenten vernietigd. We hebben het over *le monument des aéronautes* van de hand van niet minder dan Frédéric August Bartholdi die we vooral kennen van zijn Vrijheidsbeeld op Ellis Island in de VS, de kleinere uitvoering van het vrijheidsbeeld aan de Parijse *Quai Blériot* en zijn monumentale Leeuw van Belfort⁴⁷.

Bartholdi’s *Monument des Aéronautes* werd ingewijd tijdens het *Fête des Aéronautes du Siège* op 28 januari 1906. Die dag defileerden de veteranen van 1870–71 en

werden 5.000 postduiven losgelaten. Het bronzen kunstwerk, gedragen door een natuurstenen sokkel, prijkte vierendertig jaar lang pontificaal aan de *Porte des Ternes* in het Noordwesten van Parijs, tegen de huidige *périphérique* aan, op de toegangsweg naar Neuilly-sur-Seine. (Een goed herkenningspunt is het Hyatt Regency Hotel).

De aanwezigheid van de *Méditerranée*, een echte *ballon captif* of kabelballon als toeristische attractie op de nabijgelegen



Bartholdi's *Monument des Aéronautes* werd ingewijd tijdens het *Fête des Aéronautes du Siège* op 28 januari 1906. Die dag defileerden de veteranen van 1870–71 en werden 5000 postduiven losgelaten. Het bronzen kunstwerk, gedragen door een natuurstenen sokkel, prijkte vierendertig jaar lang pontificaal aan de *Porte des Ternes*. Het werd door het Vichy-regime op last van de bezettingsmacht in 1941 gesmolten. (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ballon_des_Ternes.png)



Het *Monument des Aéroplanes* vertoonde een vrouwenfiguur die de stad Parijs voorstelt. Ze reikte naar een postduif die op de ballon vastzat. De twee mannelijke figuren stellen plattelandsjongens voor die de zorg voor de berging van de ballon hebben overgenomen. (Archief Frans Van Humbeek)

Aérodrome de la Porte Maillot gaf het monument van Bartholdi nog een extra dimensie.

De creatie van Bartholdi vertoonde een ballon met onderaan een vrouwenfiguur die de stad Parijs voorstelt. Ze reikte naar een postduif bovenaan de ballon. Twee jongens nemen de zorg voor de ballon over van de ballonvaarders. Het beeldhouwwerk was in brons gegoten, de ballon zelf bestond uit een zorgvuldig gehamerde koperplaat. Ongetwijfeld moet dit een indrukwekkend kunstwerk geweest zijn. Het leed evenwel onder het compromis dat veel ballonmonumenten kenmerkt. Omwille van de afmetingen en de technische beperkingen is het nagenoeg onmogelijk om de ballon zelf en menselijke figuren op dezelfde schaal voor te stellen. Op gelijke schaal zou de voorstelling van een *ballon monté* meer dan veertien maal de hoogte van een menselijke figuur moeten hebben. Dit euvel treedt bijvoorbeeld ook op bij het hedendaagse, overigens fraaie, ballonmonument *De ballon van de vriendschap*⁴⁸ dat zich nabij het station van Leuven bevindt. Deze kritiek weerklonk al bij de inhuldiging in 1906. De menselijke figuur torst volgens de critici eerder als een Atlas de aardbol dan dat ze de aarde ontstijgt met een luchtballon.

Het bronzen beeldhouwwerk werd door het Vichy-regime op last van de bezettingsmacht in 1941 gesmolten.

Heel zeker werd de keuze voor het opofferen van dit monument niet alleen bepaald door de onverzadigbare honger naar grondstoffen voor de oorlogsinspanning. Pruisen mocht dan Frans-Duitse oorlog gewonnen hebben, de ballonvluchten hadden de Pruisische troepen danig gefrustreerd. Alleen het restaurant *Le Ballon des Ternes* herinnert ons nu nog aan dit eens zo sprekende monument. In het *Musée de l’Air et de l’Espace* in Le Bourget is in een vitrinekast de gerestaureerde maquette te bewonderen van de beeldengroep⁴⁹.

De verontwaardiging over de vernietiging van dit monument klinkt door in een gedicht van Raymond Queneau⁵⁰:

*Le combat de Jacob avec l’ange
est un mystère fascinant
on le voit peint par Delacroix
sur un mur de l’église Saint-Sulpice
patrie du premier télégraphe inventé par Chappe
dont la statue-carrefour Raspail-Saint-Germain
fut capturée par les Germains
qui l’envoyèrent à la fonte
comme le Ballon des Ternes
avec son pigeon collé par un bout de l’aile
ce qui est difficilement pardonnable.*



Het ballonmonument in Leuven, de 'Ballon van de Vriendschap' van beeldend kunstenaar Dany Tulkens. (Foto Dany Tulkens)

HERINNERINGSCULTUUR IN BELGIË

In België heerst een nagenoeg volledige stilte rondom de vijf luchtschepen die in ons land terechtkwamen. Een aantal plaatselijke, heemkundige kringen blijken zelfs geen weet te hebben van de gebeurtenissen, laat staan dat men een idee heeft van de exacte locaties van de landingen. Monumenten of bordjes zijn dan ook totaal afwezig in ons land. Het Leuvense Stadsarchief blijkt wel goed gedocumenteerd te zijn over het verblijf in de universiteitsstad van de bemanning van de *Égalité*.

Het is gissen naar de oorzaken van deze historische amnesie. Uit verslagen van landingen elders blijkt immers dat de landingen veel opschudding veroorzaakten bij de plaatselijke bevolking en dat het telkens ook de nationale en plaatselijke pers haalde. De herinnering aan de landing moet zeker vele generaties blijven hangen zijn. Ook nu nog blijft een ballon die in de buurt landt een indrukmakende gebeurtenis die men niet licht vergeet. Aan een dergelijke aankomst van een ballon bijvoorbeeld heeft de Noord-Antwerpse wijk Luchtbal⁵¹ haar naam te danken.

De landelijke bevolking was vaak totaal niet op de hoogte van het bestaan van luchtballonnen en zagen zich plots geconfronteerd met onverwachte indringers waar de autoriteiten bij geroepen werden.

Laaggeletterdheid, geloof in duivels en een algemene argwaan voor vreemdelingen, gepaard gaande met angst, versterkten zeker nog de diepe impressie die dit onverwachte bezoek uit de lucht achterliet.

De landingen dateren natuurlijk van relatief lang geleden. Hoewel de Belgische politiek zeer betrokken was bij de oorlog, gelden hier mogelijk dezelfde verklaringsgronden als in Frankrijk. Bovendien is er het feit dat de gebeurtenissen van 1870-71 één, twee generaties later overvleugeld werden door de veel ingrijpendere Eerste Wereldoorlog die auto's, vliegtuigen, moderne bewapening en Zeppelins zichtbaar maakten tot in de uithoeken van het land, gepaarde gaande met diepe ellende voor de bevolking.

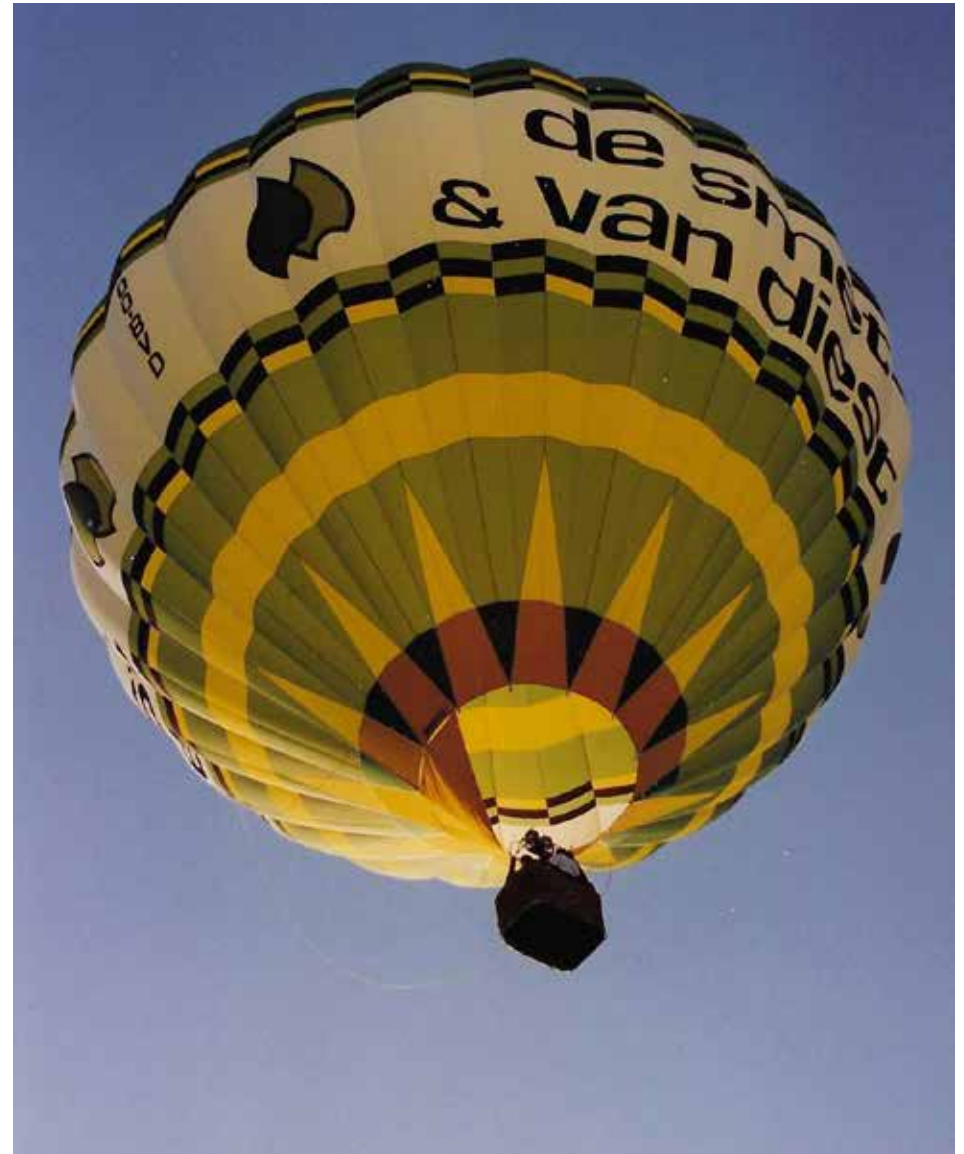
EÉNMANSHERDENKINGSACTIE IN BELGIË DOOR FRANÇOIS SCHAUT, NESTOR VAN DE BELGISCHE BALLONVAART

Enkele krantenartikelen in de loop der jaren en recent nog een artikel op VRT NWS⁵² zijn de weinige sporen wat de herinnering in ons land betreft. Hier mag echter niet onvermeld blijven dat de Belgische ballonvaarder François Schaut de grote uitzondering vormt wat de herdenkingscultuur in ons land betreft. Hoewel François Schaut weinig ruchtbaarheid gaf aan zijn vijf

herdenkingsvaarten, blinkt zijn initiatief uit door zijn originaliteit en gedreven ontzag voor de Parijse ballonvaarders van 1870-71.

De nu 85-jarige François Schaut, gepensioneerd luchtmachtsteward uit Hamme (Merchtem), is de oudste aeronaut van ons land. Het ballonvaren zat hem als kind al in het bloed door het beroep van zijn vader. Deze was militair *aérostier* in de ballonvaartenheid op het *Plaine des Manœuvres* aan het *Wilrycksche Plein* in Antwerpen, later in de kazerne Serge Eckstein te Zellik. Als kleine jongen mocht François regelmatig mee de lucht in met de observatieballonnen. De liefde voor het ballonvaren maakte hem tot de pionier van de Belgische amateurballonvaart. In de jaren vijftig van de vorige eeuw al had hij contacten met de Franse ouderdomsdeken van de Franse ballonvaart: Charles Dolfuss (°1893-†1981). In 1973 bezocht François Schaut hem in zijn Parijse woning in de Rue du Ranelagh. Nu François wat ouder is, kan hij terugblikken op meer dan drieduizend afvaarten. Zijn kleinzoon David Robberechts zet nu de familietraditie verder⁵³.

In 1995-1996 voerde François zijn hoogst persoonlijke plan uit om met zijn ballon op te stijgen in de respectievelijke vijf gemeenten waar ooit de Parijse luchtballonnen voet aan de grond zetten. Op die plaatsen landen zou een schier onmogelijke taak zijn, de hedendaagse ballonvaarder mag dan met



De OO-BVD van François Schaut waarmee de herdenkingsvluchten in vijf Belgische gemeenten werden uitgevoerd. In het luchtvaartregisternummer zit de naam van de sponsor verborgen: Bernard Van Diest van petroleumproducten De Smet & Van Diest. (Foto Frans Van Wiele via François Schaut)

zijn heteluchtballon-met-gasbrander al wat meer autonomie genieten, over de windrichting heeft hij nog steeds geen zeggenschap. Ook François Schaut zag zich geconfronteerd met het Belgische gebrek aan kennis over de vijf Parijse aankomsten op ons grondgebied. In slechts één gemeente kon hij te weten komen waar de landing precies had plaatsgevonden. Op de meeste plekken had men er nog nooit van gehoord.

Met zin voor historische precisie voerde François Schaut tussen 12 oktober 1995 en 22 januari 1996 zijn omgekeerde re-enactment uit. Nagenoeg op de exacte data van de landingen in dezelfde gemeenten – 125 jaar na datum – blies François Schaut de veelkleurige enveloppe van zijn OO-BVD

vol, ontstak de propaangasbrander en verhief hij zich in het luchtruim. *‘In memory of the brave aeronauts of the ‘Siège of Paris 1870-1871’*, zoals we kunnen lezen op de luchtpost die François Schaut speciaal liet drukken en afstempelen. Want ook daar had hij aan gedacht: de Parijse luchtballonnen hadden immers (bijna) altijd luchtpost mee. Een machtiger en stijlvoller eerbetoon is eigenlijk niet te bedenken. Spijtig genoeg gooiden de weersomstandigheden roet in het eten zodat drie van de vijf vluchten moesten uitgesteld worden. Hieronder een chronologisch tabelletje van het verloop van François Schauts vijfvoudige, *reverse* re-enactment.

Datum van de historische landing	Naam van de Franse ballon	Datum herdenkingsvlucht door de OO-BVD	Gemeente van de historische landing = startplaats OO-BVD	Gemeente van aankomst van de OO-BVD	Geschatte afgelegde afstand en windrichting
12/10/1870	<i>Louis-Blanc</i>	12/10/1995	7532 Beclers (Doornik)	7750 Mont-de-L'Enclus	14 km noordwaarts
16/10/1870	<i>Jules-Favre</i>	16/10/1995	6440 Froidchapelle	6440 Froidchapelle	Geland in dezelfde gemeente wegens windstille dag
16/10/1870	<i>Jean-Bart</i>	* 18/10/1995	5190 Évrehaillies	5590 Ciney	15 km oostwaarts
24/10/1870	<i>Égalité</i>	* 26/12/1995	3060 Bertem	1315 Incourt	23 km zuid-oostwaarts
22/01/1871	<i>Général Daumesnil</i>	* 01/02/1996	6030 Marchienne-au-Pont	1400 Nijvel	21 km noordwaarts

(* = Uitgesteld wegens ongunstige weersomstandigheden of tijdelijk vliegverbod door de luchtverkeersleiding)⁵⁴

François Schaut was zo vriendelijk ons de vijf nummertjes 99 en 100 van zijn ongeveer vijf maal honderdvijftig stukken luchtpost te schenken. Afbeeldingen zijn hieronder te vinden. Ook stond hij de redactie van Hangar Flying graag te woord over zijn initiatief van nu 25 jaar geleden. Spoedig bleek dat hij zich intens heeft verdiept in dit stukje vroege luchtvaartgeschiedenis. Ook hij drukte zijn verbazing uit over de algemene onwetendheid hierover in België. Ook bleek François' bewondering voor de onverschrokken durf van de Parijse aeronauten van weleer.





Enveloppes met afstempelingen van de vijf plaatsen waar de ballonnen van François Schaut landden. *'In memory of the brave aeronauts of the 'Siège of Paris 1870-1871'.* (Ons vriendelijk geschonken door François Schaut)

HERDENKINGSCULTUUR IN NEDERLAND

In Nederland zit het wel even anders met de herdenkingscultuur. In de drie gemeenten waar een Franse ballon landde heeft een gedeelte van de bevolking weet van deze gebeurtenissen. “Nog weet”, durven we niet te schrijven, hoewel tot in vijftiger jaren van vorige eeuw nog dorpsbewoners in leven waren die de gebeurtenissen van dichtbij meegemaakt hebben⁵⁵. De overlevering van generatie op generatie is wellicht uitgedoofd, maar gesprekken ter plaatse leren dat de lokale bevolking kennis heeft van de later aangebrachte monumenten, zonder altijd de ware toedracht te kennen⁵⁶. Voor twee van de drie ballonlandingen in 1870–71 werden monumentjes opgericht: één voor de landing in Castelré op 24 november 1870 en één voor de landing nabij Venray op de heide van Merselo op 18 januari 1871. Bovendien is er nog een bas-reliëf ingemetseld aan het gemeentehuis van Baarle-Nassau als herdenking van de landing van Castelré. Informatie is gemakkelijk te verkrijgen. De heemkundige kringen van beide gemeenten hebben uitvoerig gepubliceerd over de toenmalige gebeurtenissen op het grondgebied van hun gemeente. Ook hier kunnen we gissen waarom dit verschil met België er is. Heeft Nederland meer nationale trots en belangstelling voor haar eigen geschiedenis? Of is het gewoon toeval?

DE BALLONZUIL IN MERSELO BIJ VENRAY, NEDERLANDS EERSTE LUCHTVAARTMONUMENT⁵⁷

In het oude Peelgebied, op de grens tussen de Nederlandse provincies Noord-Brabant en Nederlands Limburg, vijf kilometer ten noordwesten van Venray⁵⁸, treffen we de zgn. ballonzuil aan. De omringende dennenbossen doen een bezoeker meteen de vraag stellen: hoe is de *Poste de Paris* hier veilig kunnen landen? Een toeristisch bord vlakbij brengt onmiddellijk opheldering: in 1871 was dit heidegebied. Later pas werden bossen aangeplant ten behoeve

van de Limburgse steenkoolmijnen.

Het sobere, maar sprekende monument, een manshoge, op een sokkel rustende obelisk, op een aarden verhoging, duidt plaats aan waar de *Poste de Paris* de Nederlandse bodem raakte, na een vlucht van een kleine 400 km, dwars over winters België.

De zuil in zachte natuursteen werd geplaatst op 18 januari 1896 in het bijzijn twee van de drie ballonvaarders die hier vijftientig jaar eerder landden. De plaatsing ging gepaard met een groots opgezet feest. Eind jaren vijftig werd het monument opgeknapt en in de lente van 2009 nog



De ballonzuil nabij Venray werd geplaatst op 18 januari 1896 in het bijzijn van twee ballonvaarders die hier vijftig jaar eerder landden met de *Poste de Paris*. De derde ballonvaarder was inmiddels overleden. (Foto Dirk Tavernier)



De ballonzuil nabij Venray in de Ballonzuilbossen. Het lijkt erop dat na de restauratie van 2009 een jager de zuil tot doelwit koos. (Foto Dirk Tavernier)



De omringende dennenbossen doen een bezoeker meteen de vraag stellen hoe de *Poste de Paris* hier veilig is kunnen landen? Een toeristisch bord vlakbij brengt onmiddellijk opheldering: in 1871 was dit nog heidegebied. (Foto Dirk Tavernier)

eens grondig gerestaureerd. In 1971 steeg het ballonvaarders-echtpaar Boesman op deze plek op voor een herdenkingsvlucht met de nodige luchtpost, vergezeld van de

burgemeester. Wie even halthoudt op deze stille, mooie plek en de Parijse gebeurtenissen van 1870-71 kent, kan niet onbewogen blijven.

**MONUMENT IN CASTELRÉ, WESTELIJKSTE
WOONKERN VAN BAARLE-NASSAU,
NABIJ HOOGSTRATEN.**

Wie het ballonmonument van Castelé zoekt maakt tevens kennis met een merkwaardig stukje landelijk Nederland. Castelé wordt wel eens de ‘teen’ of de ‘appendix’ van Nederland genoemd, een uitstulping van vijf op twee en een halve kilometer die met een toompje van honderd breed aan het overige grondgebied van de enclave-gemeente Baarle-Nassau vasthangt⁵⁹. De inwoners van het landelijke Castelé zijn de enige Nederlanders met Belgen als noorderburen. Aan de einder wentelen de wieken van de windmolens van Minderhout. Overal zichtbaar is de immense, bakstenen ‘Kathedraal van de Kempen’, de Sint-Katharinakerk van Hoogstraten. Vlakbij bevinden zich de enorme terreinen van de Wortelkolonie. Een eindje voorbij het pittoreske café ‘In Holland’, in een bocht van Schootsenhoek – driehonderd meter van de Hoogstratensebaan en slechts vijfhonderd meter van de Belgische grens – treffen we een klein, maar smaakvol en gedetailleerd uitgewerkt monument in arduinsteen aan. Het beeldhouwwerk dateert van 2002 en is van de hand van de Belgische beeldhouwer Stan Grooten uit Ravels⁶⁰.

Voor 2002 stond vanaf 9 augustus 1970, op dezelfde sokkel, een weinig sprekend



Het gedetailleerde beeldhouwwerk dateert van 2002 en is van de hand van de Belgische beeldhouwer Stan Grooten uit Ravels. Vermoedelijk landde hier de Archimède. De bemanning werd later ontvangen op het kasteel van Hoogstraten. (Foto Dirk Tavernier)



Café 'In Holland', pal op de Belgisch-Nederlandse grens. Een eindje verder is het ballonmonument aan te treffen. (Foto Dirk Tavernier)



Het bordje verdient eens te worden vervangen om enkele foutieve gegevens weg te werken. Er vertrokken geen 54 ballonnen uit Parijs, maar 67. En niet allemaal op dezelfde dag! Ook de datum van de landing klopt niet. De Archimède vertrok op 24 november. Op 21 oktober vertrok geen enkele ballon uit Parijs. (Foto Dirk Tavernier)



Detail monument Castelré. (Foto Dirk Tavernier)

prefab-elementje dat men op de zuilen aan de ingang van een oprijlaan kan aantreffen en waar men met wat verbeelding een ballonvorm kon in zien. De omgeving sprak al gauw van 'den tutter' (fopspeen). Op de dag van inhuldiging van de voorganger van het huidige monument steeg ook hier ballonvaarder Johan (Jo of Jan) Boesman op, samen met burgemeester A. Hogenbosch. Wijlen J. Boesman (°1914–† 1976) speelde een grote rol in de naoorlogse, Nederlandse ontwikkeling van de ballonvaart.

Het vernieuwde monument ontroert door zijn kleinschalige, fijn geciseleerde, wat naïeve eenvoud. Het beeldhouwwerk is geplaatst op de vermoedelijke landingsplaats van de *Archimède*. Wie wat afweet van de Parijse ontsnappingsballons, kan hier – naar het woord van Huizinga – een 'historische sensatie' beleven. De rustige omgeving met zandwegen, geïsoleerde boerderijen en schapenkuddes nodigt uit tot een fikse wandeling.



BAS-RELIËF AAN HET GEMEENTEHUIS VAN BAARLE-NASSAU

De Nederlandse enclavegemeente Baarle-Nassau mag zich verheugen in twee ballonmonumenten. Aan het piepkleine Burgmeester Hendrikx-binnenhofje van het gemeentehuis is een ingemetselde gevelsteen aan te treffen. Hij werd, tegelijk met het vernieuwde monument in deelgemeente Castelré, aangebracht. Het bas-reliëf stelt de landing van de *Archimède* voor. Op 15 augustus 1970 werd de steen aangeboden door de Luchtvaart Historische Vereniging en de Haagsche Ballon Club.

Gek genoeg bevinden we ons hier weer vlakbij de Belgische grens. De Belgische exclave Baarle-Hertog bevindt zich namelijk op slechts enkele stappen van het Gemeentehuis van Baarle-Nassau.

Adres: Singel 1, 5111 CC Baarle-Nassau. Controleer even de openingsuren van het gemeentehuis als je een bezoek zou overwegen. Tijdens de sluitingsuren en op zon- en feestdagen is de gevelsteen slechts vanop een afstandje, van achter een hek, te zien.



Bas-reliëf ingemetseld aan het gemeentehuis van Baarle-Nassau als herdenking van de landing van Castelré. (Foto Dirk Tavernier)

VERDER VERLOOP EN NABESCHOUWING

Met het vertrek van de *Général Cambronne* op 28 januari 1871 komt een einde aan de Parijse luchtbrug. Diezelfde dag wordt de wapenstilstand ondertekend. Op 10 mei 1871 wordt het Verdrag van Frankfurt gesloten tussen Frankrijk en Pruisen.

Maar de Franse binnenlandse geschiedenis trekt haar tumultueus en bloedig spoor verder. Vanaf 18 maart 1871 heerst een revolutionaire regering over Parijs die in opstand komt tegen de republikeinse regering die zich ondertussen eveneens in Versailles heeft gevestigd. De Parijse volksopstand van de commune wordt neergeslagen op 28 mei 1871. Schattingen over het aantal doden tijdens de *semaine sanglante* lopen op tot 30.000.

In 1875 wordt de eerste steen gelegd van de Sacré-Cœur op de Butte Montmartre. Aan de voet van die heuvel, op de Place Saint-Pierre, waren de eerste *ballons montés* opgestegen onder het wakend oog van een dodelijk vermoeide Nadar die ter plaatse in een tentje sliep en elke dag een maaltijd aangeboden kreeg in een nabijgelegen restaurant.

In 1882 wordt beslist tot de afbraak van de stadsomwalling. Daar omheen lag *le collier de feu*: het geschut van de Pruisische troepenconcentraties die er op de luchtfoto's van Nadar uitzagen als 'zwarte mierenhopen'. (De afbraak vindt plaats tussen 1919 en

1929). Vijf jaar later, tussen 1887 en 1889, verrijst de Eiffeltoren. Nog eens vijfentwintig jaar later breekt Wereldoorlog I uit.

In 1883 bouwt Gaston Tissandier, die we eerder in ons verhaal tegenkwamen, het eerste elektrisch aangedreven luchtschip. De grote handicap van de onbestuurbaarheid van de *ballons montés*, wordt geleidelijk aan overwonnen. Het bestuurbare luchtschip krijgt zijn meest volmaakte vorm in de zeppelins.

Kabelballonnen en *dirigeables* bewijzen nog lange tijd hun nut, maar de fakkel van de verovering van het luchtruim wordt aan het begin van de twintigste eeuw krachtig en definitief overgenomen door toestellen *plus lourd que l'air*, naar het woord van Nadar die deze uitdrukking gemunt heeft. In 1863 had hij al geschreven: « *Le ballon est un obstacle à la navigation aérienne. «... vouloir lutter contre l'air en étant plus léger que l'air, c'est folie* ».



C'est l'hélice- la Sainte-Hélice! Comme me disait un jour un mathématicien illustre – qui va nous emporter dans l'air; c'est l'hélice, qui entre dans l'air comme la vrille dans le bois, emportant avec elles, l'une son moteur, l'autre son manche.

(NADAR, Manifeste de l'automotion aérienne, 1863)

Terugblikkend in 2021 kunnen we vaststellen dat precies anderhalve eeuw geleden de eerste *airlift* in de geschiedenis plaatsvond. Hoewel de honger van de Parijzenaars niet gelenigd werd door de postballonnen en er zeker nog andere grote verschillen zijn, laten een aantal elementen toe een zekere gelijkenis te zien met de Berlijnse luchtbrug van 1948 – 1949:

- De blokkade van een wereldstad door een vreemde mogendheid
- Een bevolking die dreigt te verhongeren en koude te lijden
- De aanvankelijke scepsis over het welslagen, gevolgd door een spectaculair succes
- Het ongezien nieuwe, ambitieuze en gedurfde van de hele onderneming waarbij enkelingen het initiatief nemen en doorzetten
- Het, naar de maatstaven van de tijd, grootschalige karakter met een strakke planning
- Het humanitaire karakter, vermengd met politieke doeleinden
- Het aureool van gevaar en het heldendom van de piloten/ballonvaarders
- Het propagandistisch aspect
- De morele opsteker voor de bevolking
- De weerklink in de pers en de publieke opinie

De twintigste en eenentwintigste eeuw hebben ongetwijfeld nog veel spectaculairdere, dramatischer en/of grimmiger aspecten van de luchtvaart laten zien. Maar wie zich verdiept in dit zeer vroege, Franse hoofdstuk van de luchtvaartgeschiedenis, kan niet anders dan erg onder de indruk zijn van de hele Parijse onderneming van 1870–1871. De ervaringen van de vrijwillige ballonvaarders die hun leven toen op het spel zetten, lezen vaak als een verhaal van Jules Verne⁶¹.

Aanleiding voor het samenstellen van dit artikel is het feit dat de hele geschiedenis vijf Belgische uitlopers kreeg die lokaal voor veel opschudding zorgden maar nog weinig gekend zijn en zelden doordringen in hedendaagse Belgische luchtvaartkringen. Bovendien bevinden zich in Nederland drie herdenkingsmonumenten die vanuit België gemakkelijk te bereiken zijn.

De auteur heeft naar best vermogen zo veel mogelijk de relevante gegevens bij elkaar gebracht waarbij hij zich soms geconfronteerd zag met tegenstrijdige gegevens. Aanvullingen en correcties ziet hij met belangstelling tegemoet.

Dirk Tavernier



De auteur bij het Minckelersmonument nabij het Arenbergkasteel in Heverlee. De figuur met gesloten ogen rechts is de 'Blinde Hertog' die de ballonproefnemingen van Minckelers ondersteunde. De hertog verloor zijn gezichtsvermogen bij een jachtongeval.
(Foto Jacques Gulinck)

Au Ballon-Poste

Va! Pars, ballon! Le ciel te mène !
L'air est à Dieu, non pas au roi ;
Bismarck même, en son désarroi ;
Ne peut dépouiller ton domaine.

.....

Monte, léger comme Ariel,
De ta nacelle aérienne,
Crie à la horde prussienne ;
Via coeli, route du ciel !

(Twee strofen van een anoniem gelegenheidsgedicht, geschreven tijdens het Beleg van Parijs -
KELLER, Gerard, Het belegerde Parijs, D.A. Thieme, 1871, pagina 138)

GERAADPLEEGDE WERKEN & BIBLIOGRAFIE:

(* = niet-geraadpleegd)

- *ALLORANT, Pierre, Correspondance et tendresse conjugales durant l'année terrible, Septembre 1870-Mai 1871. Cerf-Patrimoine, 2019.
- AZEAU, Henri, Les ballons de l'espoir dans le siège de Paris (septembre 1870 – janvier 1871), Robert Laffont, 1987.
- BLIND, Karl, The Siège of Paris and the air-ships, The North American Review, Apr., 1898, Vol. 166, No. 497, pp. 474- 490 [pdf on-line]
- BLIND, Karl, The Siège of Paris and the air-ships, Independently published, 2019.
- BOKKUM, Milo van, Grensstreken, waarom grenzen liggen waar ze liggen, Van Oorschot, 2021
- CREEMERS, Huub, Venrays Verleden 8, cultuurhistorische bijdragen over Venray en omgeving, Historisch platform Venray, 2018. [artikel 8, De Ballonzuil in Merselo, pp. 75-84]
- DAGRON, Prudent René-Patrice, La poste par pigeons voyageurs. Souvenir dus siège de Paris. Sur le voyage du ballon Le Nièpce (Éd. 1870) [facsimile-uitgave Hachette Livre BnF, 2017]
- DEBUCHY, Gaston, Les ballons du siège de Paris, France-Empire, 1973
- DECRAENE, Jean-François, Lieux de mémoire des deux sièges 1870 + 1871, Guide de la Seine-Saint-Denis, Collection Gloria Victis, Éditions Librairie des Musées, 2021.
- DE CLERVAL, G., Les ballons pendant le siège de Paris : récit de 60 voyages aériens (2e édition) (Ed. 1872) F. Wattelier, 1872 [facsimile-uitgave Hachette Livre BnF, 2017]
- DUBY, George, Histoire de la France, Librairie Larousse, 1970
- DUJARDIN, Vincent e.a., Léopold II, Entre génie et gêne, Politique étrangère et colonisation, Racine, 2009
- FERNIQUE, Albert, Un voyage en ballon pendant le siège de Paris, novembre 1870 (éd. 1871) [facsimile-uitgave Hachette Livre BnF, 2017]
- GOUTMANN, Alain, La grande défaite 1870-1871, Perrin, 2015.
- HOLMES, Richard, Falling Upwards, How We Took to the Air, Random House, 2014.
- JASPERS, Dr. P. A. Th. M., J. P. Minckelers 1748-1824, Stichting Historische Reeks Maastricht – VZW Universitaire Pers Leuven, 1983.
- KELLER, Gerard, Het belegerde Parijs, D.A. Thieme, 1871
- KELLER, Gerard, Het vermoorde Parijs, D.A. Thieme, 1871.
- LETTRÉ, Jean-Claude, La fabuleuse histoire des boules et ballons de la délivrance, Éditions Aramis, 2006.
- LHÉRITIER, Gérard, Le collier de feu, Aristophil, 1992.
- LHÉRITIER, Gérard, Les ballons de la liberté, Plon, 1995.
- *LHÉRITIER, Gérard, Les ballons montés, Plon, 1995.
- *MAINCENT, Paul, Genèse de la poste aérienne du siège de Paris, Bellanger, 1951
- MAINCENT, Paul, Histoire du Ballon "George Sand", L'Écho de la Timbrologie, 1965
- *MAINCENT, Paul, Textes et documents pour servir à l'histoire vraie des ballons du siège, Imprimerie Moderne, [?]
- MALLET, François, Les aéronautes, les colombophiles du siège de Paris (Éd. 1909) [facsimile-uitgave Hachette Livre BnF, 2017]
- MOORS, André en MOORS, Dennis, Straten met een verhaal, Van Akkers tot Zondereigensebaan in woord en beeld, Heemkunde-kring Amalia van Solms, Baarle-Nassau/Hertog, tweede uitgave, 2021.
- NABBEN, Han, Lichter dan lucht, Los van de aarde, Geschiedenis van de ballon- en luchtscheepvaart in Nederland, BDU Boeken, 2011.
- NADAR, Félix, Toen ik fotograaf was, Arbeiderspers (Privédomein), 2000. [Vertaling van Quand j'étais photographe door Mechtild Claessens]
- REVERZY, Éléonore, Témoigner pour Paris, Récits du Siège et de la Commune (1870-1871), Anthologie. Editions Kimé, 2021.
- REY, Alain, Le Robert encyclopédique des noms propres, Le Robert, 2008.
- RÖMER, Raymond, Parijse ballonpost in Castelré, artikel op website van heemkundekring Amalia van Solms.
- SAND, George, Journal d'un voyageur pendant la guerre, Le Castor Astral, 2004
- WESSELING, H.L., Frankrijk in oorlog, 1870-1962, Bert Bakker, 2006.

VERTALINGEN VAN DE CITATEN

pagina 2

De grote geschiedenis bestaat uit kleine, aparte verhalen. (Malvina Blanchecotte, Tablettes d'une femme pendant la Commune)

pagina 6

Zaterdag, 7 januari – Het lijden van Parijs tijdens de belegering: een grap voor twee maanden. In de derde maand veranderde de grap in ernst, in ontbering. Vandaag is het gelach voorbij, en gaan we met grote stappen naar de hongersnood, of althans voorlopig, naar een algemene gastritis.

(Journal des Goncourt: Mémoires de la vie littéraire, Edmond de Goncourt et Jules de Goncourt, deel 4, 1870–1871, p. 183)

pagina 7

Het huidige eten, de voortdurende onderbrekingen van de slaap door de beschietingen, bezorgen me vandaag een hoofdpijn die me dwingt de dag in bed door te brengen.

(Journal des Goncourt: Mémoires de la vie littéraire, Edmond de Goncourt et Jules de Goncourt, deel 4, 1870–1871, p. 179)

pagina 8

Dinsdag 11 oktober.

Hier is geweldig nieuws: twee ballonnen genaamd Armand Barbès en G. Sand hebben Parijs verlaten; één (mijn naam bracht hem niet veel geluk) had schade, had een moeilijke aankomst, en redde toch de Amerikanen die erin zaten; Barbès had meer geluk, en kwam, ondanks Pruisische kogels, glorieus neer, en schoot een van de leden van de regering van Tours te hulp, M. Gambetta, een

opmerkelijk redenaar, een man van actie, van wil, van doorzettingsvermogen, zo wordt ons verteld. Meer weet ik niet, maar deze vlucht in een ballon, dwars door de vijandelijke linies, is heldhaftig en nieuw; de geschiedenis doet haar intrede in onvoorziene en fantastische voorvallen. (George Sand, Dagboek van een reiziger tijdens de oorlog)

pagina 9

Oktober 1870

Midden op het plein, op een braakliggend terrein omringd door een touw, staan drie tenten: één voor de soldaten, een andere voor de zeelieden, de derde voor de aeronauten. Langs de grond loopt een pijp die in verbinding staat met de hoofdgasleiding. Enkele stukken plank, een paar lege vaten, dat is de volledige uitrusting. Je kan je niets eenvoudiger voorstellen. Onze vriend leidt ons naar de omheinde plek.

De opgeblazen ballon, wit van kleur, gelijkend op een enorme ingedeukte parel, van het barokke type, drukt zich in en bolt weer op in de wind, die nog steeds zeer hevig is. Een kring van bemanningsleden, zeelieden, soldaten, ballonvaarders, mensen uit de buurt, die hun robuuste armen aanbieden, hangen aan de meertouwen en houden de enorme bol, die staat te popelen om op te stijgen, in bedwang en schudden het gewicht waarmee hij overladen is. Een werktuigkundig ingenieur, brein achter verschillende mooie uitvindingen, de heer F. [= Félix Nadar], en een duivenliefhebber met zijn kooi duiven nemen plaats in de mand waar de zakken met brieven, kranten en verzendingen al zijn vastgebonden. Bij de kreet 'alles loslaten', schiet de ballon, los van zijn touwen, naar omhoog, schommelt twee of drie keer, vangt de wind en stijgt met een verbazingwekkende snelheid op, alsof hij door een draaikolk wordt opgezogen.

(Théophile Gautier, Tableaux de Sièges, La place Saint-Pierre–Montmartre, Charpentier et Cie., 1871 – p. 36)

pagina 10

Een zestigtal arbeidsters, de meesten jong, enkele knap, en allen netjes en koket gekleed, drukten met hun voeten op het pedaal van de naaimachines, die zoemden, alsof ze het oude gezoem van het spinnenwiel imiteerden. [...]

Om het vernis te drogen werden de ballonnen opgeblazen met behulp van een soort aeolipile, met behulp van een wiel met schoepen dat, bewogen door een zwengel, de lucht met kracht in het binnenste van de opgezwollen bol duwt. Nadar, Dartois en Yon leggen zich de levering van één luchtballon per dag op en zelfs meer indien nodig.

(Théophile Gautier, Tableaux de Sièges, La place Saint-Pierre–Montmartre, Charpentier et Cie., 1871 – p. 47)

pagina 11

“De wind als postbode en de ballon als brievenbus” – Met de ballonvaarder vliegen ook onze gedachten, onze wensen voor de afwezige dierbaren, de ontboezemingen van ons hart, alles wat goed, teer en gevoelig is in de menselijke ziel. Op dit broze papier, heeft iemand met een stoïcijnse glimlach, een traan gelaten. Zullen wij ze ooit nog terugzien, zij aan wie wij schrijven met de wind als onze postbode en de ballon als onze brievenbus? Dat hangt af van de grillen van de kanonskogels of het toeval van de bommen.

(Théophile Gautier, Tableaux de Sièges, La place Saint-Pierre–Montmartre, Charpentier et Cie., 1871 – p. 42)

pagina 49

Het is de helix – de Heilige Helix! Zoals een bekende wiskundige me op een dag zei – het is de schroef die ons in de lucht zal vervoeren, zoals de boor in het hout, met achter zich aan: de ene zijn motor, de andere zijn handvat. (Nadar, Manifeste de l'automotion aérienne, 1863)

EINDNOTEN

- 1 Voor het gemak denken we even eurocentrisch en maken we abstractie van de Chinese experimenten met luchtballonnen die misschien al plaatsvonden twaalfhonderd jaar voor onze tijdrekening en aanwijzingen dat de Nazca indianen mogelijk hun enorme figuren in het Peruviaanse landschap uittekenden vanuit luchtballonnen. In Europa zelf zijn wellicht al eerder onbemande heteluchtballonnen opgestegen in Rusland, Turijn, en Lissabon.
- 2 Jan-Pieter Minckelers: zie o.a. <https://www.hangarflying.eu/erfgoed/sites/bas-reliefs-herinnerend-aan-de-ballonexperimenten-van-jan-pieter-minckelers-te-leuven/>.
- 3 Het latere, welbekende Egmontpaleis.
- 4 Het bewuste telegram staat bekend als de 'Emser Depesche'. De provocatie van Bismarck was intentioneel. Al lang stuurde hij aan op een confrontatie met Frankrijk.
- 5 RACHON, Philippe, Léopold II, un roi déterminé face à la guerre franco-allemande de 1870, in DUJARDIN, Vincent e.a., Léopold II, Entre génie et gêne, Politique étrangère et colonisation, Racine, 2009, pp. 105-125.
- 6 'Paris airborne', titel van een fascinerende beschrijving in het boek 'Falling upwards' van Richard Holmes (zie bibliografie).
- 7 Pseudoniem van Gaspard-Félix Tournachon, °1820-†1910. Enkele jaren voordien, op 26 september 1864, was hij in het bijzijn van Leopold I, in zijn monsterachtig grote 'Géant' opgestegen aan de Brusselse Kruidtuin. Een jaartje later stijgt hij nogmaals op in de lage landen, vanop een weiland even buiten de Utrechtse barrière in Amsterdam - 14 september 1865. De verplaatsbare dranghekken om het publiek op veilige afstand van de ballon weg te houden worden in België (niet in Nederland) nog steeds naar hem genoemd.
- 8 Nadar begon zijn carrière als begenadigd cartoonist en tekenaar. Van zijn hand is o.a. een grappige strip met een...aeronaut als hoofdfiguur: "En ballon", in drie afleveringen gepubliceerd in het tijdschrift L'Éclair (21/8, 4/9 en 11/9/1852) en later als apart album uitgegeven. Cfr. <http://www.topfferiana.fr/2018/11/les-bandes-dessinees-de-nadar/>
- 9 De reusachtige Sacré-Cœurbasiliek die we nu op de heuvel aantreffen kwam er bij besluit van de Assemblée nationale als symbool van 'berouw en hoop' op de plek waar de Commune-opstand begon. Berouw moesten vooral voelen allen die het gewaagd hadden zich tegen de centrale regering in opstand te komen en zelfs een bisschop om het leven te brengen.
- 10 'Ballon monté', een bemande ballon, letterlijk: 'bereden, bestegen ballon', zoals een paard bereden of bestegen wordt. Een 'ballon libre': een vrije ballon, tegengesteld aan de 'ballon captif': een kabelballon.
- 11 De franc-tireurs van 1870-71 zouden een schrikbeeld worden in het Duitse leger en een mythe bij de inval van augustus 1914 in België. Vermeende francs-tireurs werden als (drog) reden aangehaald voor de Brand van Leuven.
- 12 Zie bijvoorbeeld : ALLORANT, Pierre, Correspondance et tendresse conjugales durant l'année terrible, Septembre 1870-Mai 187.
- 13 Théophile Gautier (°1811-†1872), Frans schrijver van fictie en non-fictie, nu vooral nog bekend voor zijn poëzie. Hij woonde aan de Place des Vosges en maakt het beleg van nabij mee.
- 14 Fourmilière noire - zwarte mierenhoop: de samengetroepte militairen rondom Parijs leken op Nadars luchtfoto's op wriemelende mierenhopen.
- 15 Het aantal ballonnen die tijdens het beleg vanuit Parijs opsteeg bedraagt 67. De vijfde ballon wordt doorgaans niet in de telling opgenomen, zodat we in veel bronnen het getal 66 terugvinden. Deze vijfde ballon steeg onbemand op en werd neergehaald door de Pruisen. De meegenomen post werd echter wel met vertraging bezorgd. Het exacte aantal blijft overigens onzeker en wordt nog altijd betwist.
- 16 Enkele bemanningen stegen dermate hoog dat zuurstofgebrek optrad zodat een gedeelte van de vlucht in verlamming of bewusteloosheid werd doorgebracht.
- 17 Louis Daguerre (°1787-†1851), één van de uitvinders van de fotografie, gaf zijn naam aan de daguerreotypie.
- 18 Het opstijgen van de Volta staat afgebeeld op de sokkel van het standbeeld van Jules Janssen aan het observatorium van Meudon. Op de achtergrond staat het kasteel van Meudon afgebeeld, ondanks dat de Volta wel degelijk opsteeg vanop de Place Saint-Pierre in Parijs.
- 19 Zie bijvoorbeeld: <https://blog.delcampe.net/fr/les-ballons-montes/>
- 20 Gaston Tissandier (°1843-†1899) was een Franse chemicus, meteoroloog, ballonvaarder en redacteur. Hij stichtte en redigeerde het wetenschappelijke tijdschrift La Nature en schreef verschillende boeken, o.a. de eerste publicaties over de Parijse postballonnen. Zijn broer Albert was illustrator. Zijn zoon Paul werd een bekende piloot.
- 21 De bezette zones rondom het omsingelde Parijs werden later nog uitgebreid wat de kans op welslagen van een terugkeer nog verkleinde.
- 22 Het exacte aantal meevarende postduiven is onzeker. Vaak worden hogere, soms lagere aantallen geciteerd.
- 23 >website: inist.fr [archive]
- 24 Lijst, o.a. te vinden op het internet: http://www.coppoweb.com/ballons/fr.ball_1st.php
- 25 Heiligenberg (in het Bas Rhin-departement), 25 km ten westen van Straatsburg.
- 26 De inderhaast aangelegde, ondergrondse telegraafkabel op de bodem van de Seine werd

- door de belegeraars snel ontdekt en doorgesneden. De Pruisen zelf stonden in contact met elkaar dankzij 150 km telegraaflijnen die rondom de stad uiterst snel door genietroepen waren aangelegd.
- 27 De hele twintigste eeuw werden nog boules de Moulins teruggevonden waarbij juridische betwistingen over het eigendom van de poststukken ontstonden. Tot op de dag van vandaag kunnen bij de Franse post namenlijsten geconsulteerd worden waardoor nakomelingen van bestemmingen uit 1870-71 luchtpost kunnen opeisen.
- 28 Zie eindnoot 23.
- 29 (Jean-Joseph-Charles-) Louis Blanc (°1811-†1882) was een Frans socialistisch journalist, theoreticus-schrijver, historicus en politicus. Hij speelde een belangrijke rol tijdens het revolutiejaar 1848.
- 30 Beclers is nu een deelgemeente van Doornik.
- 31 Jules Favre (°1809-†1880) was een Frans politicus. Hij was één van 'Les Cinq', vijf bekende, republikeinse opposanten van Napoleon III.
- 32 Jean Bart, bij ons bekend als Jan Baert (°1650-†1702). Vlaamse Duinkerker kaper in dienst van de Franse koning.
- 33 Archimedes, Griekse geleerde uit de oudheid die de 'Wet van Archimedes' formuleerde: "De opwaartse kracht die een lichaam in een vloeistof of gas ondervindt is even groot als het gewicht van de verplaatste vloeistof of gas". Met de archimedeskracht zijn alle ballonvaarders zeer vertrouwd.
- 34 Van de heemkundekring Amelia van Solms kregen we de vriendelijke toestemming een doorverwijslink te plaatsen. Auteur Raymond Römer, gewezen diensthoofd van de Stad Turnhout, is in maart 2013 overleden.
- 35 Tweede kernwoord van de slogan van de Franse revolutie en de respectievelijke vijf Franse republieken: "Liberté, Égalité, Fraternité".
- 36 Of Dubreuil? Er lijkt onenigheid te bestaan over de precieze familienaam.
- 37 Soms ook als 'Wielfried de Fonvielle' gespeld in Franstalige bronnen.
- 38 De Fontvielle geeft zelf een afstand op van 330 km die hij zou afgelegd hebben in 165 minuten ('nous nous trouvions à 330 km de Paris, distance parcourue en cent soixante-cinq minutes'): een gemiddelde snelheid dus van 120 km/ uur. Parijs-Bertem is in rechte lijn 280 km. Als de vertrek- en landingstijden kloppen, dan zou de gemiddelde snelheid lager gelegen hebben: 101 km/ uur. Mogelijk besloeg het parcours van de Égalité inderdaad 330 km door draaiende winden.
- 39 DE CLERVAL, G., Les ballons pendant le siège de Paris : récit de 60 voyages aériens (2e édition) (Ed. 1872) F. Wattelier, 1872 [facsimile-uitgave Hachette Livre BnF, 2017, pagina 68]
- 40 François-Frédéric Steenackers: Franse schrijver, beeldhouwer en politicus tijdens het Beleg van Parijs. Op 4 september 1870 krijgt hij de verantwoordelijkheid over de telegrafische verbinding tussen de posten op de Parijse verdedigingslinie. Later vervoegt hij (per ballon) het 'Gouvernement de la Défense nationale' in Tours om er het post- en telegrafiewezen te hervormen. Op zijn initiatief wordt ook posten met een duiventil opgericht voor het overvliegen van documenten op microfilm. Zijn Vlaamse achternaam heeft hij te danken aan een Belgische vader.
- 41 'Parti le lundi 16 janvier 1871 à 7h de la gare du nord avec des caisses de dynamite dans une ascension rocambolesque...' (LETTRÉ, Jean-Claude, La fabuleuse histoire des boules et ballons de la délivrance, pagina 128).
- 42 Een uitgebreid verslag van de landing is te vinden in: CREEMERS, Huub, De ballonzuil in Merselo, Hoofdstuk 8 in Venrays Verleden 8/2018, cultuurhistorische bijdragen over Venray en omgeving, pag. 75-84.
- Historisch platform Venray, 2018.
- 43 Général Daumesnil: beroemde militair die o.a. diende onder Napoleon.
- 44 De auteur Victor Hugo was een niet onverdienstelijk tekenaar. Een bijzonder mooie tekening van hem, getiteld 'Départ du ballon,' werd in 2020 te Parijs geveild voor 37.500 euro. (zie: https://www.rtb.be/culture/arts/artistes/detail_le-depart-du-ballon-un-dessin-de-victor-hugo-vendu-37-500-euros?id=10524825)
- 45 'La Guerre oubliée': de term komt veelvuldig terug in Franse publicaties. De term werd voor het eerst gebruikt door historicus François Roth (1990).
- 46 Evenals een Krupp antiballon-kanon van 39 mm. Artikel en filmpje over de Volta: <https://actualites.musee-armee.fr/expositions/zoom-sur-le-ballon-le-volta-dans-lexposition-france-allemandes/>
- 47 Een kleinere, maar nog steeds immense, uitvoering van de leeuw staat opgesteld op de Parijse Place de Denfert-Rochereau. (Pierre Philippe Denfert-Rochereau, °1823-†1878), Franse kolonel die in 1870 en 1871 met succes Belfort verdedigde tegen de Pruisen)
- 48 De ballon van de vriendschap, zie: <https://www.hangarflying.eu/erfgoed/sites/ballonmonument/>
- 49 DECRAENE, JEAN-FRANÇOIS, Lieux de mémoire des deux sièges 1870 + 1871, Guide de la Seine-Saint-Denis, pagina 88.
- 50 QUENEAU, Raymond, Courir les rues, Genèse XXXII, 1968.
- 51 Luchtbal is het in onbruik geraakte Nederlandse woord voor luchtballon.
- 52 VANDERVELDEN, Jos, 150 jaar geleden landde "de duivel" in Bertem: het verhaal van de allereerste luchtpost in Vlaanderen, VRT NWS, 23 november 2020.
- 53 Randkrant, 1 mei 2018, <https://www.randkrant.be/artikel/spelen-met-de-wind>

- 54 De nabij gelegen aanvliegeroute van Zaventem zorgde voor problemen met de verplichte schriftelijke 'toelating tot opstijgen van een vrije luchtballon'. François Schaut mocht uiteindelijk opstijgen, vergezeld van een ambtenaar van de verkeersleiding.
- 55 'De mensen waren allemaal bang, onze moeder ook, dat weet ik nog wel en er kwamen zo een eigenaardige kerels uit die bol' – ooggetuige die in 1958 haar relaas doet (CREEMERS, Huub, Venrays Verleden 8, cultuurhistorische bijdragen over Venray en omgeving, Historisch platform Venray, 2018 – pagina 78).
- 56 Voor Harderwijk baseren we ons op twittertweets op het internet.
- 57 Er waren natuurlijk eerdere belangrijke gebeurtenissen op Nederlands luchtvaartgebied. Op 12 juli 1785 steeg de eerste bemande ballon op in Nederland vanuit de tuin van 't Oude Hof in Den Haag. Op 22 oktober 1960 werd in de buurt een beeld geplaatst dat een gestileerde luchtballon voorstelt (tuin van paleis Noordeinde). Zie NABBEN, Han, Lichter dan lucht, Los van de aarde, Geschiedenis van de ballon- en luchtscheepvaart in Nederland, pagina 148.
- 58 De bosweg Rozendaal inslaan aan de Beekstraat. Na 700 meter tref je het monument aan, op het kruispunt met de bosweg Zwartwater. Vlakbij ligt de Ballonzuilvijver...in de Ballonzuilbossen.
- 59 BOKKUM, Milo van, Grensstreken, waarom grenzen liggen waar ze liggen, pp. 109–112.
- 60 De Ravelse beeldbouwer Stan Grooten is in de Noorderkempen vooral bekend van zijn beeld 'Vriendschap', een levensgrote sculptuur van een Nederlander en een Belg. De ene heeft een grote kaasbol vast en de andere een zak friet. Ook het standbeeld Prins Carnaval op het plein voor het gemeentehuis van Ravels is van zijn hand. Een ander topwerk van Stan Grooten staat in Tremelo: een levensgroot beeld van pater Damiaan van twee meter hoog. Het werd uitgehouwen uit een blok witte marmer van anderhalve ton.
- 61 Jules Vernes' 'Cinq semaines en ballon' werd gepubliceerd in 1863. Jules Verne haalde zijn inspiratie bij de sensationele vaarten van Nadars 'Géant'. In tegenstelling tot wat we vaak denken wordt in 'Le tour du monde en quatre-vingts jours' uit 1873 niet gereisd met een luchtballon. Hoofdfiguur Phileas Fogg overweegt wel het gebruik van een ballon, maar verwerpt deze mogelijkheid omdat hij de ballon als vervoermiddel te risicovol vindt. Onze associatie van het verhaal met de luchtballon is te wijten aan de verfilmingen waarin wel een ballon voorkomt. Deze associatie is zo ingeburgerd dat uitgevers vaak een ballon afbeelden op heruitgaven van 'Le tour du monde en quatre-vingts jours'.

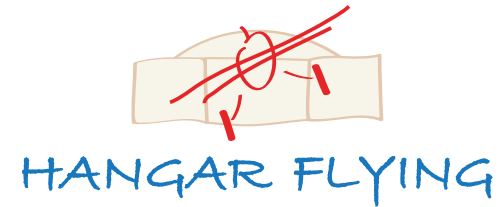
COLOFON

Dit e-book werd uitgegeven door Hangar Flying vzw
www.hangarflying.be

Auteur
Dirk Tavernier

Eindredactie: Frans van Humbeek

Grafische vormgeving:
Tom Brinckman, www.fototom.be, +32 479 65 50 93



Tom Brinckman
fototom.be

COPYRIGHT

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door printouts, kopieën, of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.