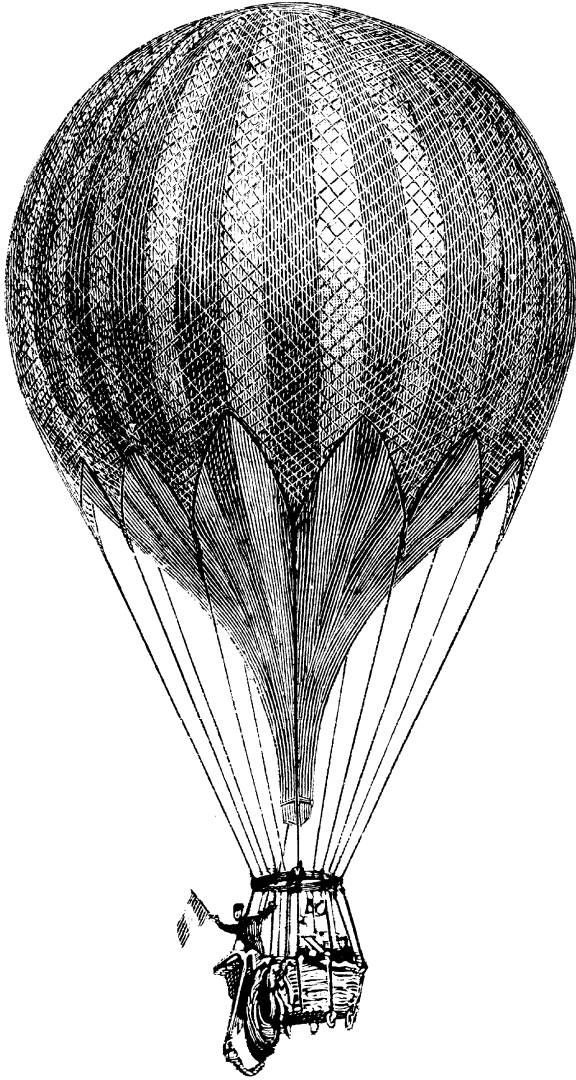


Van Parijs naar Heist met Guy de Maupassant

Marc Van de Velde



Op 8 juli 1887 maakt de Franse auteur Guy de Maupassant een reis met een luchtballon van Parijs naar Knokke-Heist. Het is de tijd van snelle ontwikkelingen en allerlei experimenten in de (ballon)luchtvaart. Sommige van die experimenten lopen fataal af, maar de beroemde auteur landt veilig en wel in Heist.

Over zijn avontuur in de ballon schreef de Maupassant een artikel dat verscheen in *Le Figaro* van 16 juli 1887 onder de titel 'De Paris à Heyst'. De tekst geeft een mooi beeld van het grote avontuur dat de luchtvaart in die tijd nog was. Voor alle duidelijkheid, het is geen roman of ander fictief literair verhaal maar de journalistieke weergave van een echt gebeurde ballonvaart. We beperken ons tot enkele fragmenten (in cursief) met de nodige commentaar. Het stuk begint als volgt:

“De ochtend van 8 juli had ik het volgende telegram ontvangen: “Mooi weer. Nog altijd volgens mijn voorspellingen. Belgische grens. Vertrek van het materiaal en personeel 's middags, op de sociale

zetel. Begin van de activiteiten om 3 uur. Ik verwacht u dus aan de fabriek vanaf 5 uur. Jovis.”

De man die het telegram tekende, ingenieur Paul Jovis, was een ervaren ballonvaarder (deze vlucht was zijn 214^{de}!) en directeur van de 'Union aéronautique de France', een bedrijf dat luchtballonnen maakte en dat hij met Maurice Mallet (zie verder) had opgericht. De sociale zetel van de onderneming bevond zich aan de boulevard de Clichy. De fabriek waarvan sprake is de gasfabriek van La Villette, een van de zes fabrieken in Parijs die gas produceerden voor de verwarming en verlichting van de stad. De ballons in die tijd werden inderdaad gevuld met het niet ongevaarlijke steenkoolgas, verkregen door de droge distillatie van steenkool. De gasfabriek van La Villette is ondertussen verdwenen, ze ging definitief dicht in 1955.

De Horla werd overigens ontworpen door M. Mallet, gebouwd onder zijn toezicht en door hem. Alles gebeurde in de ateliers van M. Joris, door de medewerkers van de onderneming, en door niemand anders. Voegen we er nog aan toe dat alles nieuw was in deze ballon, van de vernis tot het ventiel, deze twee essentiële zaken van een luchtballon. Hij moet het doek ondoordringbaar maken voor het gas, zoals de flanken van een boot ondoordringbaar zijn voor water. De oudere vernissen op basis van lijnolie hadden het dubbele nadeel dat ze gistten en het doek verbrandden dat, in geen tijd, scheurde als papier.

De ventielen hielden dan weer het gevaar in dat ze niet helemaal weer dichtgingen nadat ze waren geopend en dat de deklaag waarvan ze waren voorzien, doorbroken werd. De val van M. Lhoste, vorige week, in volle zee en 's nachts, heeft de imperfectie van het oude systeem bewezen.

De ballon werd 'Le Horla' genoemd, naar het griezelige kortverhaal van Guy de Maupassant dat in 1887 was verschenen. Volgens sommige bronnen had hij de bouw van de ballon ook gefinancierd. Maurice Mallet is een belangrijk personage in de luchtvaartgeschiedenis. Aan het einde van de 19^{de} eeuw richt hij nog een andere firma op: 'Mallet, Mélandri et de Pitray', gespecialiseerd in het ontwerpen en bouwen van bestuurbare luchtballonnen en vliegtuigen. In 1908 brengt Mallet dit bedrijf en de eerder vermelde 'Union aéronautique' samen in de 'Société Française de Ballons Dirigeables et d'Aviation Zodiac', het bedrijf dat later wereldberoemd zou worden met de opblaasbare Zodiac-boten. Vandaag is Zodiac Aerospace een wereldwijd actief luchtvaartbedrijf dat 30.000 mensen tewerkstelt. De bootafdeling hebben ze verkocht.

In de 19^{de} eeuw werd hard gezocht naar een bestuurbare ballon. De illustratie toont een idee van Albert Tissandier (links), Gaston Tissandier (rechts) en een onbekende man (boven). De propeller wordt aangedreven door een elektrische motor. Of het ding ooit gevlogen heeft, weten we niet.

103

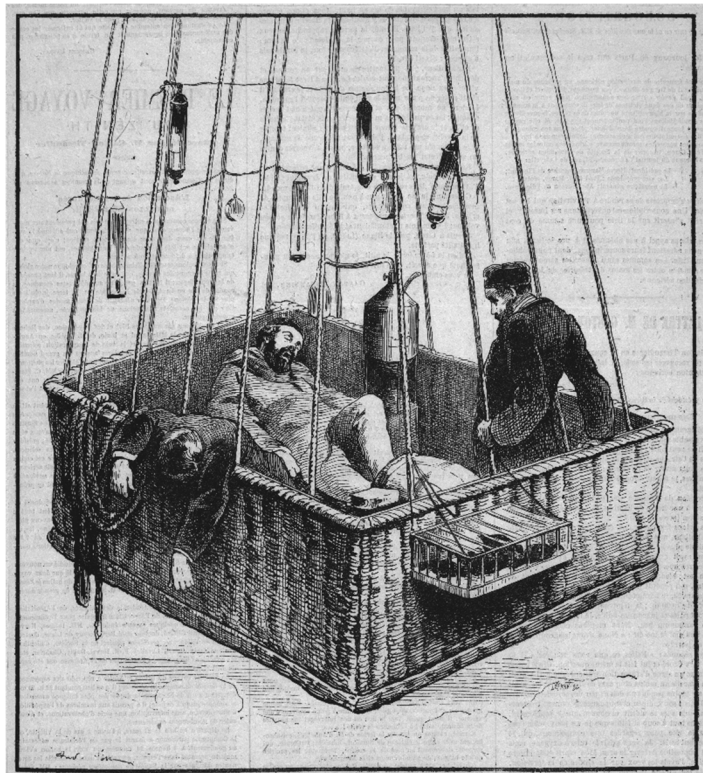


Fig. 2. — L'aérostat le Torpilleur, et son flotteur plein d'eau, traînant en mer. — 29 juillet 1886.

Met de val van M. Lhoste verwijst de Maupassant naar een ongeval van een andere luchtvaartpionier, François Lhoste. Samen met Joseph Mangot was hij de eerste die met een luchtballon, voorzien van een schroef en een zeil (!), van Frankrijk (Cherbourg) naar Engeland vloog. In juli 1886 was dat. Hun tweede poging, een jaar later, net voor de vlucht van de Maupassant, eindigde met een crash in het Kanaal. Beide mannen kwamen met schrik vrij. Bij hun derde poging op 13 november 1887 hadden ze minder geluk. Opnieuw viel de ballon in het Kanaal, dit keer met fatale gevolgen voor beide ballonvaarders.

In dit tijd werd er veel geëxperimenteerd en jacht gemaakt op records. Op 23 maart 1875 stijgen ballonvaarders Joseph Crocé-Spinelli, Théodore Sivel en Gaston Tissandier (vader van Paul Tissandier) op voor een duurvlicht van meer dan 22 uur waarbij ze ook het hoogterecord willen breken. Ze stijgen naar een hoogte van 8.600 m. Ondanks de aanwezigheid van zuurstofmaskers sterven Crocé-Spinelli en Sivel door hypoxie, Tissandier overleeft het avontuur maar blijft doof.

Illustratie van de recordvlucht naar 8600 m hoogte van Gaston Tissandier, Joseph Crocé-Spinelli en Théodore Sivel. Gaston Tissandier is nog in leven, zijn twee reisgezellen zijn helaas al overleden. Ook de duiven in het mandje vooraan zijn blijkbaar al overleden door zuurstofgebrek.



Crocé-Spinelli en Sivel liggen als echte helden begraven in een nogal dramatische graftombe op de begraafplaats van Père Lachaise in Parijs.

Hij wordt steeds groter, geleidelijk aan. Men ontdekt kleine scheurtjes, ontstaan tijdens het transport; ze worden gedicht, zoals gebruikelijk, met stukken krant die nat op het doek worden aangebracht. Deze stopmethode verontrust en frappeert het publiek.

De scheurtjes in een ballon met meer dan 1500 m³ ontvlambaar gas worden dus dichtgemaakt met nat krantenpapier. Geen wonder dat het publiek zich ongerust maakte. De ballonvaarders zelf hadden er blijkbaar geen problemen mee.

Luitenant Mallet klimt als eerste in het net tussen de mand en de ballon, waar hij, de hele nacht, zal waken over de vlucht van de Horla door de lucht, zoals de officier van de wacht op de brug, over de tocht van de boot waakt

Het is wel eigenaardig dat er tussen de mand en de ballon nog een man moet plaatsnemen die 'op de uitkijk staat'. Ziet hij meer dan de personen die zich ongeveer 1,5 meter onder hem bevinden in de mand? We hebben overal gezocht naar zijn precieze functie maar hebben zo goed als niets gevonden. In verslagen over andere ballontochten in die tijd lezen we dat hij de man was die het ventiel bediende. Dat zou wel kunnen als we de illustratie van de broers Tissandier zien in hun bestuurbare ballon.

De man boven hen, houdt inderdaad twee touwen vast. Voor het ventiel? In het geval van de Horla wordt daar echter niets over gezegd. De ballonvaarders onder onze lezers die zouden weten wat de functie is van 'de man in het net' mogen het ons altijd laten weten. Wat Mr. Mallet wel deed in de Horla, was de 'variometer' bedienen, zoals u hieronder kunt lezen.

M. Mallet gooit, seconde na seconde, een blad sigarettenpapier uit de ballon en zegt heel rustig: "We stijgen, we stijgen nog altijd", terwijl Kapitein Jovis, stralend van de pret, zich in de handen wrijft en aldoor herhaalt: "Hé? Die vernis hé! Die vernis."

Je kunt inderdaad het stijgen en dalen slechts meten door af en toe een blad sigarettenpapier overboord te gooien. Als dat papier dat in werkelijkheid ter plaatse in de lucht blijft zweven, lijkt te vallen als een steen, dan stijgt de ballon; als het lijkt te stijgen, dan daalt de ballon.

Sigarettenpapier als variometer, simpel maar efficiënt. Het is misschien een tip voor piloten die vandaag geconfronteerd worden met een kapotte variometer. Alle informatie op www.rizla.com.

De Aarde slaapt nu, of liever de mens slaapt op Aarde, want de wakker geworden dieren kondigen altijd onze komst aan. Af en toe horen we het rollen van een trein of de fluit van zijn locomotief. Boven bewoonde plaatsen laten we de sirene loeien: en de doodsbanne boeren in hun bedden moet zich trillend afvragen of het de engel van het laatste oordeel is die langskomt.

Stel u voor, u woont in een dorpje in Frankrijk, hebt nog nooit een ballon gezien en midden in de nacht wordt u wakker gemaakt door een loeiende sirene pal boven uw hoofd. Mensen een hartverlamming bezorgen, vonden ze blijkbaar grappig daar in de Horla. Maar de grap werkt soms ook in de andere richting.

Waar zijn we?

*De stem van een grapjas of een gek, antwoordt:
- In een ballon*

Het grote voordeel van vliegen in een luchtballon is dat je mensen op de grond altijd kunt vragen (of toeschreeuwen) waar je bent, mocht je op de een of andere manier de weg kwijt zijn. Het antwoord kan soms tegenvallen, maar in dit geval was het wel helemaal correct.

Jovis meldt een andere stad, heel ver. Hij komt dichterbij, wordt gedomineerd door oude en prachtige klokkentorens, zo van boven gezien. We discussiëren. Is het Kortrijk? Is het Gent? We zijn al heel dichtbij en we zien dat ze omringd wordt door water en in alle richtingen doorsneden door kanalen. Het lijkt wel een Venetië van het Noorden. Net op het moment dat we over het Belfort passeren, zo dichtbij dat ons sleeptouw, het lange touw dat onder de mand hangt, de toren bijna raakt, begint de Vlaamse beiaard drie uur te zingen. Zijn lichte en snelle tonen, zacht en helder, lijken voor ons op te borrelen uit dat slanke stenen dak dat we bijna raken op onze tocht. Het is een charmante begroeting, een vriendengroet die Vlaanderen ons toewerpt. We antwoorden met de sirene waarvan de vreselijke stem weergalmt door de straten.

Als je begint te twifelen tussen Kortrijk en Gent is navigeren niet je sterkste kant. Toch komen ze vrij snel tot het besluit dat het Brugge is. Is dit de eerste vermelding van Brugge als 'Venetië van het Noorden'? Neen. Brugge kreeg voor het eerst die naam in een dagboek van de Spaanse schrijver Pero Tafur, die Brugge in 1438 bezocht. In tegenstelling tot wat velen denken, heeft de naam overigens niets te maken met de kanalen die in beide steden te vinden zijn. Brugge en Venetië waren middeleeuwse handelssteden en economische tegenpolen. Volgens Wikipedia zijn er trouwens meer dan tien 'Venetiës van het Noorden' te vinden in Europa. Gelukkig wisten de Maupassant en zijn collega's dat toen nog niet, anders waren ze helemaal het noorden kwijt. Hoe dan ook, een charmante begroeting beantwoorden met het luide geloei van een sirene midden in de nacht lijkt ons minder vriendelijk. Bruges la morte zal heel even (vloekend) tot leven zijn gekomen.

"Laten we de daling voorbereiden", zegt de kapitein. Hij doet M. Mallet, die nog altijd in zijn net zat, in de mand terugkeren: daarna maken we de barometers en alle harde instrumenten vast die ons zouden kunnen verwonden tijdens het stuiteren. M. Bessand roept: "Daar, scheepsmasten links. Wij zijn aan zee." Nevelsluiers hadden ons tot dan het zicht ontnomen. De zee was overal, links en vooraan, terwijl rechts van ons de Schelde, verbonden met de Maas, waarvan de monding, die groter was dan een meer, zich uitstreekte tot aan zee.

Met behulp van enkele behulpzame en gastvrije Belgische boeren, hebben we in weinig tijd ons materiaal kunnen inpakken en het naar het station van Heist dragen waar we om acht uur twintig de trein nemen naar Parijs. De daling vond plaats om drie uur vijftien minuten 's ochtends, enkele seconden later volgde de stortregen en de verblindende bliksem van een onweer dat ons voor zich uit had gejaagd.

De Horla was in Parijs opgestegen om 21.20u, de landing vond plaats om 3.15u. De afstand Parijs-Heist in vogelvlucht is ongeveer 283 km. Dat betekent een gemiddelde snelheid van 47 km per uur.



In de 19^{de} eeuw werden luchtballonnen al intensief gebruikt door o.a. geografen, meteorologen, wetenschappers, fotografen en militairen. Hier een foto uit 1889 vanuit een luchtballon tijdens de wereldtentoonstelling van Parijs. Rechts van de Eiffeltoren is nog een andere luchtballon zichtbaar.

Auteur, avonturier en levensgenieter Guy de Maupassant overlijdt op 6 juli 1893 (aan de gevolgen van syfilis). Iets meer dan 10 jaar later, op 7 december 1903, maakt Orville Wright op het strand van Kitty Hawk de eerste vlucht met een door een motor aangedreven vliegtuig. Zes jaar later, op 25 juli 1909, steekt Louis Blériot voor het eerst met een vliegtuig het Kanaal over. Het volgende hoofdstuk in de fascinerende geschiedenis van de luchtvaart kan beginnen.

We vonden het verhaal 'De Paris à Heyst' in het boek 'En l'air et autres chroniques d'altitude' dat twee artikelen van Guy de Maupassant bevat. Het boek, met voorwoord van Sylvain Tession, is een uitgave van 'Les Editions du Sonneur.'