

Han Nabben, *Lichter dan lucht, los van de aarde. Geschiedenis van de ballon- en luchtscheepvaart in Nederland*. (Barneveld: BDU, 2011) 300 p.
ISBN 978-90-8788-151-1.

De auteur van dit mooi uitgegeven en rijk geïllustreerde boek schotelt zijn lezers een compleet overzicht voor van de ballon(scheep)vaart in Nederland – en van hoe deze zich in het verleden verhiel tot ontwikkelingen in andere landen. Vanaf de oudst bekende ballonexperimenten in China en in Peru, ruim vóór onze jaartelling, via de bekende opstijgingen van de gebroeders Montgolfier in Frankrijk in 1783 verschuift het beeld naar de Nederlandse rol in de ontwikkeling van de ballonvaart. Deze Nederlandse inbreng is voor het grote publiek vrij onbekend en daarmee verrassend. Het levert een veelvoud aan fascinerende verhalen op, zoals dat van de Rotterdamse stads-geneesheer Johan van Noorden die nog in dezelfde novembermaand als de Montgolfiers zijn eerste luchtballon liet opstijgen. Dat de uitvinding van het uit steenkool gedestilleerde ‘ballongas’ (dat overigens vooral toepassing vond als stadsgas voor verlichting en verwarming) kan worden toegeschreven aan de Maastrichtse apotheker Jan Pieter Minckelers zal ook geen gemeengoed zijn, zomin als de naam van de eerste Nederlander die zich (in 1804) in het luchtruim liet voeren, Abraham Hopman. Daarna kregen de ontwikkelingen langzaam aan meer vaart. Ballonopstijgingen stonden in de negentiende eeuw garant voor spektakel, met acrobaten die hun kunsten vertoonden in de lucht, vuurwerk en, wonderlijk genoeg, konijnen die aan parachutes werden neergelaten.

In 1886 geraakte ook het leger geïnteresseerd in de mogelijkheden die de (verkenning)ballon kon bieden. Het resulteerde in de aanschaf van een kabelballon voor observaties vanuit de lucht. Vier jaar later schafte ook het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger een ballon aan voor gedachte militaire luchtverkenningen rond Atjeh op Sumatra. Evengoed bleef de ballonvaart vooral ook een zaak van notabele burgers. In 1907 richtten die de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart op. En al verschoof de aandacht spoedig naar vliegtuigen, toch bleef de ballonvaart van tijd tot tijd van zich doen spreken via wedstrijden en via het gebruik van de luchtballon in de meteorologie. Intussen veranderde de gebruikte technologie vanaf de jaren zeventig dramatisch. De gasgevulde ballon maakte plaats voor de gasgestookte helieluchtballon, die zich preciezer liet besturen. De mogelijkheden voor opstijgingen en de vaarbare afstand namen daarmee sterk toe. In 1986 stak een Nederlandse ballon zelfs de Atlantische Oceaan over, van Canada naar Almere. Ook het karakter van de ballonvaarten veranderde: meer en meer geraakte het ballonvaren ingeburgerd als – dat dan weer wél – bijzonder uitstapje voor passagiers uit alle lagen van de bevolking.

Het boek eindigt met een hoofdstuk over de luchtscheepvaart met bestuurbare, door motoren aangedreven sigaarvormige luchtschepen – enorme zwevende gevaartes waarbij ook de grootste hedendaagse vliegtuigen in het niet vallen. Vanaf het einde van het eerste decennium van de twintigste eeuw verschenen ze sporadisch boven Nederland, de meeste vanuit Duitsland, de bakermat van de luchtscheepvaart. Pogingen, vanaf het begin van de jaren dertig, om in Nederland op commerciële basis luchtschipdiensten in te richten kwamen echter uiteindelijk niet van de grond. De luchtscheepvaart ging in 1937 teloor met het verongelukken van het Duitse luchtschip *Hindenburg* in de Verenigde Staten. Daarna gingen er decennia voorbij voordat nieuw ontwikkelde, kleinere en eenvoudiger luchtschepen in de vaart kwamen. Ze werden voornamelijk gebruikt voor reclamedoeleinden. Pogingen die rond de millen-

niumwisseling werden ondernomen om ook in Nederland tot de bouw van moderne luchtschepen te komen eindigden in een financieel debacle. Alleen het Duitse Zepelin slaagde er uiteindelijk in om, liftend op de oude naam en faam van het bedrijf, een nieuw luchtschip te ontwikkelen.

Dit alles doet Nabben, zelf ook ballonvaarder, uitvoerig en nauwgezet uit de doeken, waarbij hij het verhaal ook nog eens lardeert met inkijkjes in de techniek en praktijk van de moderne ballonvaart. Het levert een zeer compleet totaalbeeld op waarin nauwgezet speurwerk in bibliotheken en archieven doorklinkt. Jammer is wel dat Nabben nergens voetnoten hanteert en de geïnteresseerde lezer zo weinig handreikingen biedt zelf op nader onderzoek uit te gaan. Ook de ordening van de bibliografie, waarin de chronologie voorrang heeft gekregen boven de meer gebruikelijke alfabetische indeling, is niet optimaal. De zeer fraaie vormgeving en de rijkdom aan illustraties maken deze tekortkomingen echter ruimschoots goed.

Marc Dierikx

Huygens Instituut voor Nederlandse Geschiedenis