

Kijk, daar gaat een ballon!

Op mooie dagen zie je ze 's avonds wel eens in de lucht hangen: heteluchtballonnen. Deze ballonnen worden tegenwoordig voornamelijk gebruikt voor pleziersochtjes over korte afstanden. Er zijn echter ook ballonnen geweest voor professioneel gebruik; deze waren zelfs belangrijk voor het vervoer van post. Na de komst van het vliegtuig, dat grote afstanden in korte tijd kon overbruggen, nam de betekenis van het postvervoer per ballon af. Ook in Nederland hebben ballonnen een rol gespeeld bij het postvervoer. Waar mogelijk zullen we er iets over schrijven.



1. Ontwikkeling van de luchtballon

Hoewel er gezegd wordt dat de Portugees Bartolomeu Laurenço de Gusmão in 1709 al een kleine heteluchtballon ontwikkeld had, zijn het de gebroeders Montgolfier geweest die aan de wieg stonden van de ballonvaart. In 1783 experimenteerden Joseph en Etienne Montgolfier (afbeelding 1) met een onbemande ballon en vervolgens met een bemande. De eerste bemande vlucht bij Parijs duurde 20 minuten en er werd een afstand van 9 kilometer afgelegd. Na dit succes schoten de ballonnen als paddestoelen uit de grond in Engeland, Oostenrijk, België, Duitsland en Italië.



Afb. 1 De gebroeders Montgolfier en hun ballon



Intussen was men ook begonnen ballonnen te construeren die met gas gevuld waren. Maar het was de Fransman Jean-Pierre Blanchard (1753-1809) (afbeelding 2), die met zijn ballon vanaf maart 1784 door Europa trok om demonstraties te geven. Hij was het ook die samen met de Amerikaan dr. John Jeffries op 7 januari 1785 als eerste met een ballon vanuit Engeland het Kanaal overstak, in 2,5 uur.

Maar dit bleven allemaal relatief korte vluchten. De eerste echte langeafstandsvlucht werd gemaakt door de Brit Charles Green (1785-1870). Hij vloog op 7 november 1836 van Londen naar Weilburg in Duitsland, een afstand van 770 km.



Afb. 2 ballon van Blanchard

Dat je vanuit een ballon mooie foto's kunt maken, bewees de Fransman Gaspard-Félix Tournachon, bijgenaamd "Nadar" (1820-1910). In 1858 was hij de eerste. Met deze foto's was men in staat om betere landkaarten te maken.

Legendarisch is het beleg van Parijs in 1870-71 waarbij men met 67 ballonnen mensen en post de stad uit wist te krijgen. Poststukken die met deze vluchten vervoerd zijn, zijn erg gewild bij verzamelaars.

Uiteraard probeerde men afstands- en hoogterecords te breken en probeerden allerlei ballonvaarders als eerste verre plaatsen als de Noordpool te bereiken. Zo bereikte Prof. Auguste Piccard (1884-1962) (afbeelding 3 en 4) op 27 mei 1931 de stratosfeer.



Afb. 3 Auguste Piccard



Afb. 4 Stratosfeer ballon van Auguste Picard

In 1898 werd de eerste organisatie voor luchtvaartsport opgericht in het ballonnenland bij uitstek: Frankrijk. Een jaar later organiseerde deze club de eerste ballonrace. In Frankrijk begon men in 1906 ook met de bekende jaarlijkse Gordon-Bennett ballonrace. Op afbeelding 5 zien we de start in 1908.

Naast de professionele ballonracers zijn er ook teams die op mooie dagen met een hete lucht ballon vluchten maken en tegen betaling passagiers meenemen. En op een mooie zomeravond als we de brander horen, zeggen we tegen elkaar: "Kijk, daar gaat een ballon".



Afb. 5 Start van de Gordon Bennett race in Parijs in 1908

2. De Zeppelin

Sommigen zullen de Zeppelin als iets speciaals beschouwen, maar in feite is een Zeppelin niets anders dan een ballon met een geraamte.

In Friedrichshafen (Duitsland) ontwikkelde Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917) (afbeelding 6) de naar hem genoemde ballonnen. In 1874 had hij al ideeën voor een bestuurbaar luchtschip. Pas in 1898 kon hij voldoende kapitaal bijeenbrengen en werd een begin gemaakt met de bouw. Op 2 juli 1900 ging de eerste Zeppelin met de naam LZ-1 de lucht in. Dit luchtschip bleef slechts 18 minuten in de lucht, maar het begin was er. Helaas was er geen geld voor de bouw van een nieuwe Zeppelin, maar vanaf 1905 ging het beter en kwamen er nieuwe Zeppelins.

Tijdens de 1^e Wereldoorlog werd er wel gevlogen, maar alleen militaire missies. Na de oorlog werden de overgebleven Zeppelins door de overwinnaars gevorderd als herstelbetaling.

Vanaf 1928 kwamen de Zeppelins weer in bedrijf met spectaculaire vluchten naar bijvoorbeeld de Noordpool, Noord- en Zuid-Amerika en een vlucht om de wereld.

Door de ontwikkeling van het vliegtuig werd de rol van de Zeppelin steeds kleiner. Na de 2^e Wereldoorlog was er geen plaats meer voor Zeppelins, althans tot voor kort. In Friedrichshafen is opnieuw een Zeppelin gebouwd en in Berlijn is een Zeppelin ontwikkeld voor zwaar transport over lange afstanden.



Afb.6 Graf von Zeppelin met de LZ 4

3. Post per ballon

3.1 Beleg van Parijs

Het vervoer van post met een ballon heeft het bezwaar dat je wel weet waar de ballon start, maar niet waar hij terechtkomt. Ballonnen, uitgezonderd de Zeppelins, hebben geen aandrijving en besturing.

Bij de belegering van Parijs in 1870/71 door het Duitse leger was er geen normaal postverkeer mogelijk tussen Parijs en de rest van Frankrijk. De treinstations stonden leeg en men besloot om daar ballons te gaan maken. Het Gare d'Orléans en Gare du Nord werden ingericht als werkplaatsen. Het omhulsel van de ballon was van katoen dat met lijm gasdicht werd gemaakt. De ballonnen werden gevuld met een mengsel van steenkoolgas en helium.

Naast bemande waren er ook onbemande ballonnen. Met beide werd post vervoerd. Nadat de ballon ergens geland was, werd de post via een postkantoor in de buurt verstuurd.

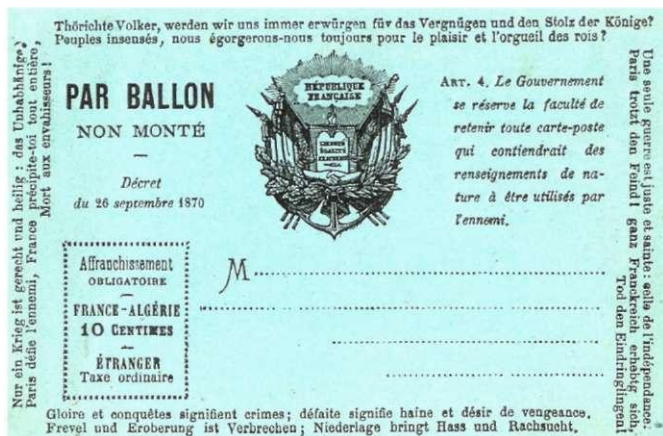
Naast brieven waren er voor de correspondentie twee soorten formulieren beschikbaar: vouwbrieven en briefkaarten. Ze zijn gedrukt op allerlei soorten gekleurd papier.

- Vouwbrief (afbeelding 7) voor verzending per bemande luchtballon (ballon monté), voor binnenlands gebruik te frankeren met 20 centimes. Afmeting in ongevouwen toestand ongeveer 13 x 21 cm; de naar binnen gevouwen zijanten zijn bedrukt met patriottische teksten in het Frans en het Duits.



Afb. 7 Vouwbrief "Par ballon monté"

Briefkaart (afbeelding 8) voor verzending per onbemande luchtballon (ballon non monté), voor binnenlands gebruik te frankeren met 20 centimes. Dezelfde patriottische teksten als op de vouwbrief zijn hier op de voorzijde gedrukt.



Afb.8 Briefkaart "Par ballon non monté"

Twee van de ballonnen uit Parijs zijn in Nederland geland. Over de landing op 22 november van de eerste, "*L'Archimède*", in Castre vlak bij de Belgische grens, schrijft de piloot Buffet later aan een vriend:

"De landing vond plaats onder de beste omstandigheden, op de grens tussen Nederland en België, aan de Nederlandse kant, op de oevers van het riviertje de Mark, tussen de dorpjes Castre (Nederland) en Hoogstraten (België) op - hemelsbreed - 330 km van Parijs. Het was kwart voor zeven 's morgens, Onze reis had, met een snelheid van 55 km per uur, zes uur geduurd."

"Van alle kanten snelde de boerenbevolking toe. 'Waar zijn we?' riep ik, maar het was onmogelijk een woord te verstaan. Door de vreugdekreten van de boeren bij het zien van de Franse vlag die ik liet wapperen, werden we al snel gerustgesteld. Ten slotte zei een van hen, gekleed in blauwe kiel en pet met bies, 'Castre, Holland!'. We slaakten een zucht van verlichting."

Van deze vlucht is één poststuk bekend en bewaard gebleven dat aanwijsbaar met "*L'Archimède*" is vervoerd. Na de landing van de ballon werd de post via Turnhout naar Brussel vervoerd. Daarvandaan gingen de poststukken naar de geadresseerden. De tweede ballon die in Nederland geland is, kwam bij het dorpje Merselo in de buurt van Venlo terecht. Deze ballon, de "*Poste de Paris*", was op 18 januari vanuit Parijs vertrokken. Het had maar weinig gescheeld of deze ballon was op vijandelijk Duits gebied geland.

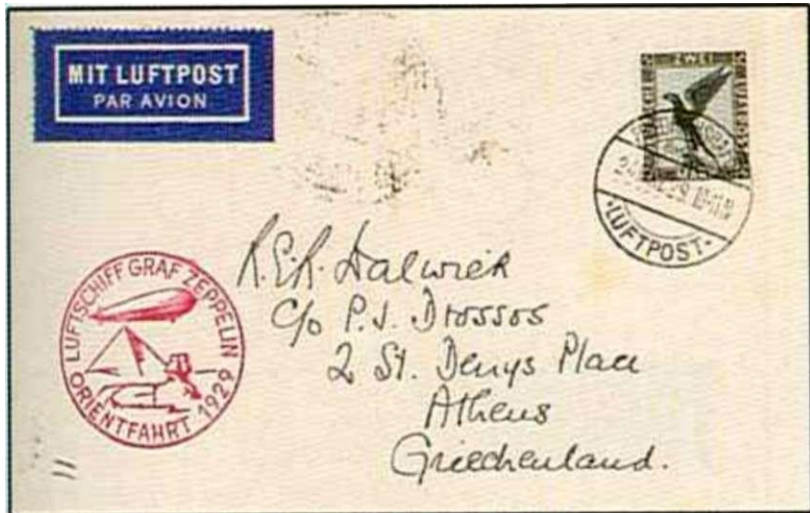
3.2 Zeppelinpost

De Zeppelins zijn als ballon zeer geschikt voor het vervoer van post, omdat ze bestuurbaar zijn. Tevens kunnen ze grote afstanden afleggen. Van luchtpost per vliegtuig was in het begin nog geen concurrentie omdat vliegtuigen nog geen grote afstanden konden overbruggen. Maar naarmate de ontwikkeling vorderde, viel dat bezwaar weg en nam het belang van de Zeppelin af, mede doordat de vliegtuigen een stuk sneller waren.

De eerste Zeppelin-poststukken waren niet meer dan een *Finder-Meldekarte* die vanaf 1907 vanuit de Zeppelin afgeworpen werd. Vanaf 1911 was er een postkantoor aan boord van de luchtschepen en had men een eigen boordstempel. Tijdens de 1^e Wereldoorlog waren er alleen militaire vluchten en was er geen normale post. Na het einde van de oorlog wilde men weer starten, maar het verdrag van Versailles bepaalde dat er geen Duitse Zeppelins meer mochten vliegen. De aanwezige Zeppelins werden als herstelbetaling gevorderd.

De LZ 126, die in 1924 met post naar Lakehurst vloog, werd door de Amerikanen in beslag genomen

Vanaf 1928 was er weer postvervoer, onder andere met de legendarische LZ 127 "*Graf Zeppelin*". Deze Zeppelin had een reissnelheid van 100 km/uur. Naast de normale vluchten, waren er ook de speciale vluchten zoals naar de Noordpool en de Oriënt (afbeelding 9).



Afb. 9 Zeppelin brief van de Orientfabrt in 1929

Dat het niet altijd goed ging, weten we van de Zeppelin LZ 129 "Hindenburg" die op 6 mei 1927 in Lakehurst in brand vloog.

Zeppelins vervoerden trouwens niet alleen Duitse post, maar ook post van de zogenoemde *Vertragsstaaten*. Dat was post van landen die een verdrag hadden afgesloten met de rederij of met de Duitse Reichspost. Een van die landen was Nederland en op afbeelding 10 zien we een poststuk met speciale stempels voor een vlucht naar Nederland.



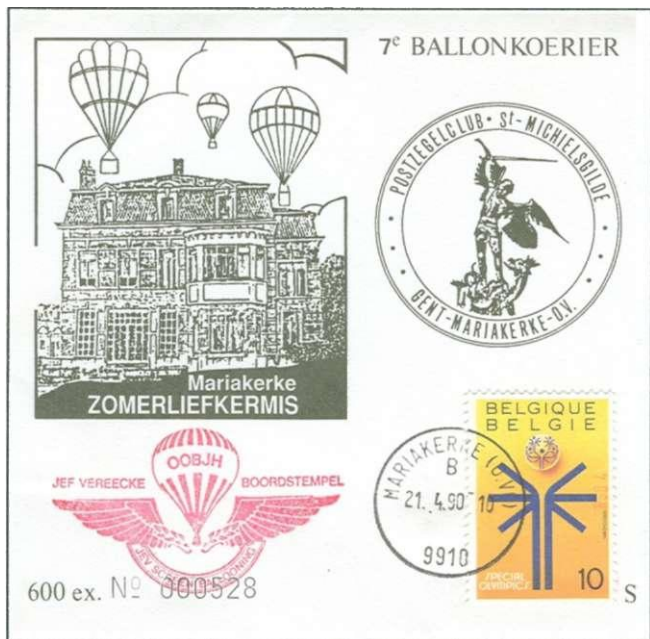
Afb. 10 Brief van de speciale Hollandfahrt in 1930

3.3 Andere ballonpost

Bij evenementen met ballonnen wordt door de piloten in een aantal gevallen post meegenomen. Na de landing wordt de post op een postkantoor voor verdere verzending afgeleverd.

In een aantal gevallen zetten de piloten van de ballonnen op de post hun eigen boordstempel. Zo kunnen er 3 type stempels op de post komen: Boordstempel, gelegenheidstempel en poststempel. Een voorbeeld van een boordstempel zien we in afbeelding 11.

Op 29-8-1953 was er ter gelegenheid van de tentoonstelling SLEM (Schoenen, Leder En Mode) in Waalwijk een ballonvlucht. Commandant was C. de Vos Klootwijk. De ballon landde blijkbaar in de buurt van Benschop waar de afgegeven post op 1-9-1953 werd afgestempeld (afbeelding 12).



Afb. 11 Boordstempel, gelegenheidsstempel en poststempel

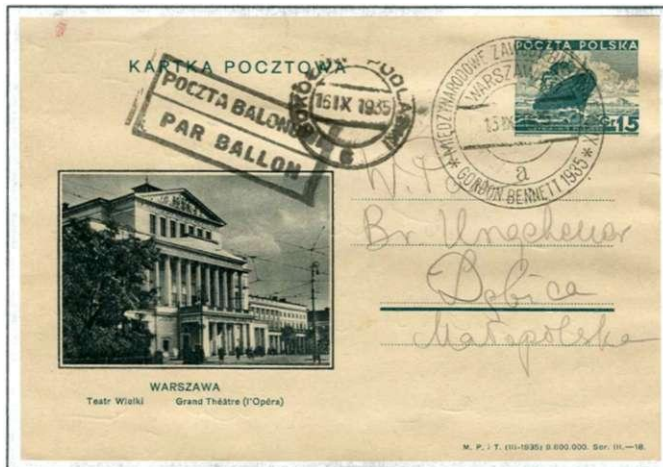


Afb. 12 Ballonvlucht ter gelegenheid van de tentoonstelling SLEM

3.4 Ballonraces

Regelmatig worden er ballonraces gehouden. De bekendste race is de Gordon-Bennett. De Amerikaan James Gordon-Bennett jr. was eigenaar van The New York Herald, de latere Herald Tribune. In 1906 schonk hij een trofee aan de **Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.)**, een organisatie gevestigd in Parijs. De eerste start was in Parijs en daarna meestal in het land van de winnaar van de vorige race.

De ballonvaarders uit Polen waren erg succesvol, maar de enige die de race 3 maal achter elkaar op zijn naam schreef was de Belg Demuyter. Met zijn ballon "*Belgica*" won hij in 1922, 1923, 1924, 1936 en 1937. Na de 2e Wereldoorlog startte men opnieuw met de race in 1983 waar de Nederlanders Nini Boesman en Gerrit Visscher aan deelnamen. Van 1995 t/m 2001 deden Rien Jurg en Ron van Houten mee zonder de race te winnen.

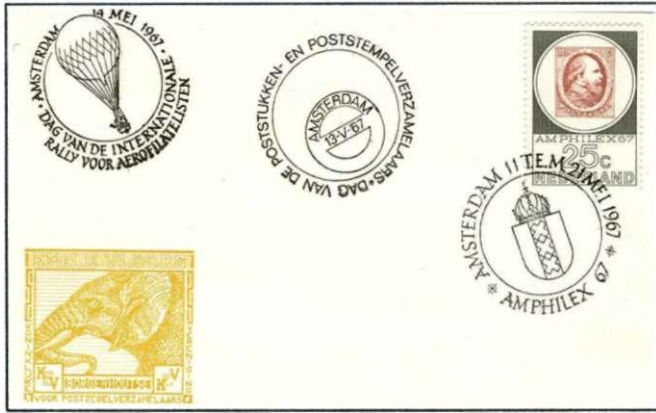


Afb. 13 Kaart met stempels van de Gordon-Bennett race in 1935

Bij alle races werden speciale stempels voor de poststukken gebruikt. Op afbeelding 13 zien we het Poolse stempel uit 1935. Dat land gaf in 1936 ook zegels met opdrukken uit voor de race.

4. Poststempels

Bij postzegeltonstellingen worden vaak gelegenhedenstempels gebruikt. Als een van de onderwerpen luchtvaart is, gebruikt men graag een afbeelding van een ballon. Tijdens de tentoonstelling Amphilex 67 was 14 mei de dag van de Aerofilatelie. In de tekst van het stempel (afbeelding 14) staat "Dag van de internationale rally voor aerofilatelisten", waarbij het woord rally niet staat voor een ballonrace maar een autotocht.



Afb. 14 Kaart Amphilex 1967 met stempel "dag Aerofilatelisten"

Tijdens de Amphilex 77 was er op 30 mei, de dag van van de luchtpost, blijkbaar wel een ballonvlucht (afbeelding 15).

Niet alleen bij postzegeltonstellingen, maar ook bij andere gelegenheden worden stempels gebruikt. In afbeelding 15 laten we er aan aantal zien. Voor wie op zoek gaat naar stempels, kan op Internetveilingen als Ebay vrij eenvoudig wat vinden.



Afb. 15 Een aantal stempels met motief ballonnen

5. Andere toepassingen van ballonnen

5.1 Militaire toepassingen

In het hoofdstuk over de Zeppelin schreven we al dat ze door militairen werden gebruikt. Een ballon is een schitterend hoog observatiepunt en als hij bestuurbaar is, heeft dat nog meer voordelen.

Maar al eerder werden ballonnen gebruikt voor observatie, namelijk tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865). Thaddeus Lowe, was de eerste commandant van het Balonnencorps, en is afgebeeld op een Amerikaans luchtpostblad uit 1995 (afbeelding 16). Ook is zijn luchtballon "Intrepid" afgebeeld, die eerder al te zien was op een postzegel uit 1983.



Afb. 16 Luchtpostblad met "intrepid"

Tijdens de 2e Wereldoorlog gebruikten de Engelsen ballonnen als "sperballonnen". De ballonnen werden opgelaten rondom belangrijke militaire doelen om de vijand een aanval met vliegtuigen te bemoeilijken. Voor zover we weten, is er geen postzegel met een afbeelding van een "sperballon".

5.2 Ballonnen voor wetenschappelijk onderzoek

De meeste weerstations zoals het KNMI in De Bilt gebruiken weerballonnen (afbeelding 17). Twee keer per dag rond 12 en 24 uur worden ze vanaf het waarnemterrein van het KNMI opgelaten. Deze met helium gevulde ballonnen meten gegevens van de bovenlucht. De gegevens worden radiografisch naar De Bilt gestuurd. De ballon bereikt doorgaans een hoogte tussen 20 en 30 kilometer. De vlucht duurt één tot twee uur.

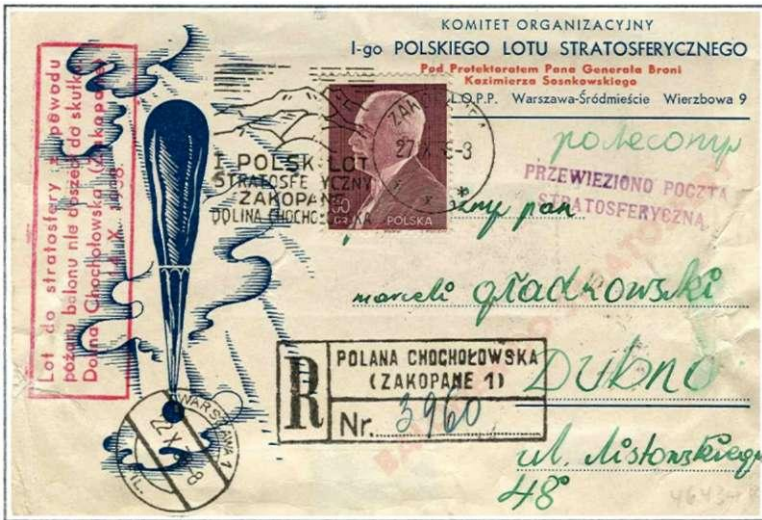


Afb. 17 Weerballon

In 1937 wilde men in Polen het hoogterecord voor een ballon breken. Dat stond met 22 km op naam van de Amerikaan Stevens. Het voorstel kwam uit de hoek van de militairen. Er werd hen gezegd dat het plan meer kans van slagen had, als er ook een wetenschappelijk doel aan verbonden was.

Prof. Mieczyslaw Wolfke van de Technische Universiteit van Warschau stelde voor om onderzoek te doen naar kosmische straling. De vlucht werd gepland voor september 1938 vanuit Zakopane in de Tatra. Vanwege meteorologische omstandigheden werd de vlucht een aantal keren uitgesteld tot 14 oktober. De met waterstof gevulde ballon "Ster van Polen" steeg op met de piloot Zbigniew Burzynski en de wetenschapper Dr. Konstany Jodko-Narkiewicz. Helaas vloog de ballon al binnen een paar minuten in brand. Gelukkig kwamen de ballonvaarders ongedeerd en alle apparatuur onbeschadigd terug op de grond.

De Poolse PTT gaf op 15 september ter gelegenheid van de vlucht een blok uit met een toeslag. Het organisatiecomité had speciale kaarten (afbeelding 18) gedrukt en maakte gebruik van een gelegenheidsstempel plus aantekeningstempel.

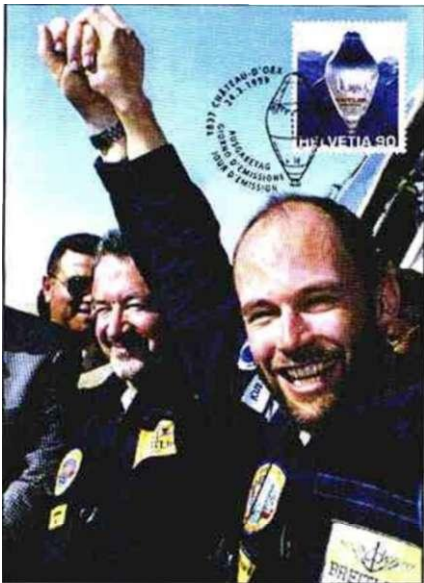


Afb. 18 Speciale kaart voor Poolse stratosfeervlucht. Op de achterzijde zit het speciale blok

5.3 Non-stop vlucht om de wereld

Een non-stop vlucht om de wereld met een ballon is een moeilijke onderneming. De ballon moet namelijk in de *jetstream* van de bovenste atmosfeer terechtkomen om vervolgens te worden meegevoerd.

De Zwitser Bertrand Piccard had al twee pogingen ondernomen. Bertrand is de kleinzoon van Prof. Auguste Piccard die als eerste met een ballon de stratosfeer bereikte. Zijn vader Jacques Piccard zocht het meer in de diepte en daalde met de



Afb. 19 Speciale kaart voor Non-stop vlucht om de wereld

Bathyscaphe tot een diepte van 10.916 meter. Samen met de Brit Brian Jones startte Bertrand Piccard op 1 maart 1999 vanuit Château d'Oex. De vlucht van 46.000 km. werd in 19 dagen 21 uur en 47 minuten afgelegd.

De Zwitserse PTT gaf uiteraard een zegel en kaarten uit voor dit gebeuren. De kaarten werden voorzien van een speciaal stempel (afbeelding 19).

J. Mulder, J. Furer en J. Spijkerman

Literatuur

- Eerste luchtpost komt uit Parijs, Hans van Hoesel, AeroJournaal 5, december 2002, pag. 4-7
- Tentoonstellingscatalogus Amphilex 67, pag. 27 en 49
- Die große Zeit der Zeppeline, Walter Köcher, Deutsche Briefmarken Zeitung 15-2000, pag. 10-17
- De ballonpost te Parijs in 1870, Dr. R. Degraeve, A.I.J.P., De Postzegel (vier afleveringen, 405 pag. 367-369, 406 pag. 413-418, 407 pag. 469-471, 408 pag. 525-527)
- Lichter dan lucht vluchten; de beginjaren van de ballonpost, Julian van Beveren, Filatelie 12-2002, 968-970
- Veilingcatalogus 101• Schulz veiling Nürnberg, 2004

Internet pagina's

- <http://www.knmi.nl/voort/nader/weerballonofradiosonde.htm>
- <http://auger.if.edu.pl/Historia-k/TatryA.htm>
- http://de.wikipedia.org/wiki/Bertrand_Piccard
- <http://www.values.ch/champs/flight.htm>
- <http://www.gasballon.be/nl/index.php>
- <http://www.wydera.de/balloon/Frames6.htm>