

Van Julian Barnes verschenen eerder

Trioloog

Het stekelvarken

Brieven uit Londen

Over het kanaal

Engeland, Engeland

Liefde, enz.

Iets aan te geven?

De citroentafel

Arthur & George

Flauberts papegaai

Een geschiedenis van de wereld in 10½ hoofdstuk

Niets te vrezen

Polsslag

Alsof het voorbij is

Uit het raam

Julian Barnes

Hoogteverschillen

Vertaald door Ronald Vlek

Uitgeverij Atlas Contact
Amsterdam/Antwerpen

De vertaler ontving voor deze vertaling een werkbeurs
van het Nederlands Letterenfonds

© 2013 Julian Barnes

© 2013 Nederlandse vertaling Ronald Vlek

Oorspronkelijke titel *Levels of Life*

Oorspronkelijke uitgave Jonathan Cape, Londen

Omslagontwerp Roald Triebels

Omslagbeeld © Andrew Paranavitana/Arcangel Images

Foto van de auteur met zijn vrouw, Pat Kavanagh

© Jillian Edelstein

Typografie binnenwerk Perfect Service, Schoonhoven

Drukkerij Wilco, Amersfoort

ISBN 978 90 254 4142 5

D/2013/0108/580

NUR 302

www.atlascontact.nl

Voor Pat

Inhoud

De zonde van hoogte	9
Op vaste bodem	37
Het verlies van diepte	73

DE ZONDE VAN HOOGTE

Je voegt twee dingen samen die nog niet eerder zijn samengevoegd. En de wereld is veranderd. De mensen hebben het op dat moment misschien niet in de gaten, maar dat doet er niet toe. De wereld is hoe dan ook veranderd.

Kolonel Fred Burnaby van de Royal Horse Guards, bestuurslid van het Aeronautisch Genootschap, steeg op 23 maart 1882 op van de Dover Gasfabriek en landde halverwege Dieppe en Neufchâtel.

Sarah Bernhardt was vier jaar eerder opgestegen uit het centrum van Parijs en geland bij Emerainville in het departement Seine-et-Marne.

Félix Tournachon was op 18 oktober 1863 opgestegen van het Champ de Mars in Parijs; na zeventien uur lang door een storm naar het oosten te zijn gedreven, maakte hij een onzachte landing bij een spoorlijn in de buurt van Hannover.

Fred Burnaby reisde alleen, in een rood-gele ballon die de naam The Eclipse had gekregen. De mand was anderhalve meter lang, negentig centimeter breed en negentig

centimeter hoog. Burnaby woog honderdacht kilo, droeg een gestreepte jas en een kalotje en gebruikte zijn zakdoek als sjaal om zijn nek te beschermen tegen de zon. Hij had twee sandwiches met rundvlees bij zich, een fles Apollinaris-mineraalwater, een barometer om de hoogte te meten, een thermometer, een kompas en een voorraadje sigaren.

Sarah Bernhardt reisde met haar minnaar, de kunstenaar Georges Clairin, en een beroepsaeronaut in een oranje ballon die Doña Sol was genoemd, naar de rol die ze op dat moment in de Comédie-Française speelde. Om half-zeven 's avonds, een uur nadat ze was opgestegen, serveerde de actrice thee met *tartines de foie gras*. De aeronaut maakte een fles champagne open en schoot de kurk de lucht in; Bernhardt dronk uit een zilveren bokaal. Vervolgens aten ze sinaasappels en gooiden ze de lege fles in het Lac de Vincennes. In hun plotselinge hoogmoed wierpen ze vrolijk ballast uit op het grondvolk: een Engels toeristengezin op de omloop van de gedenkzuil op de Place de la Bastille; later, huwelijks gasten genietend van een landelijke picknick.

Tournachon reisde met acht metgezellen in een aerostaat naar eigen grootsprakig ontwerp: 'Ik ga een ballon maken – de Ultieme Ballon – van buitengewoon gigantische afmetingen, twintig keer groter dan de grootste.' Hij noemde hem Le Géant. Hij maakte tussen 1863 en 1867 vijfmaal een vaart. Tot de passagiers op deze tweede

vaart behoorden onder meer Tournachons vrouw Ernestine, het ballonvaardersduo de gebroeders Louis en Jules Godard, en een nazaat van de eerste ballonvaardersfamilie Montgolfier. Het is niet bekend wat ze aan etenswaar hadden meegenomen.

Dit waren de ballonvaarders van die dagen: de enthousiaste Engelse amateur, die zich graag voor 'ballongek' liet uitmaken en bereid was overal in te klimmen wat maar van de grond wilde komen; de grootste actrice van haar tijd, die als beroemdheid een vaart maakte; en de beroepsballonvaarder die Le Géant als een commerciële onderneming lanceerde. Tweehonderdduizend toeschouwers bekeken de eerste opstijging, waarvoor dertien passagiers elk duizend franc hadden betaald; de mand die onder de aerostaat hing, leek op een klein rieten huisje van twee verdiepingen en bevatte een kleine restauratie, bedden, een toilet, een fotoafdeling en zelfs een drukkerijtje om ter plekke herinneringsbrochures te vervaardigen.

De gebroeders Godard waren overal. Ze ontwierpen en bouwden Le Géant, en brachten hem na zijn eerste twee tochten naar Londen, waar hij in het Crystal Palace tentoongesteld werd. Kort daarop kwam een derde broer, Eugène Godard, er met een nog grotere heteluchtballon naartoe, die twee opstijgingen maakte vanuit Cremorne Gardens. Hij had een inhoud die het dubbele was van die van Le Géant, en zijn met stro gestookte brander woog inclusief schoorsteen 445 kilo. Op zijn eerste vaart naar

Londen stemde Eugène ermee in om, à raison van een bedrag van vijf pond, één Engelse passagier mee te nemen. Die man was Fred Burnaby.

Die ballonvaarders beantwoordden blijmoedig aan de nationale stereotiepen. Als hij boven het Kanaal in een windstilte terechtkomt, steekt Burnaby 'zonder acht te slaan op de ontsnappende gassen' een sigaar op om beter na te kunnen denken. Wanneer twee Franse vissersboten hem beduiden te dalen en zich te laten oppikken, reageert hij 'door hun ter lering een exemplaar van *The Times* toe te werpen' – daarmee, vermoedelijk, te kennen gevend dat een praktisch ingestelde Engelse officier zich uitstekend zelf weet te redden, dank u zeer, Mesjeu. Sarah Bernhardt bekend dat ze zich hartstochtelijk tot de ballonvaart voelt aangetrokken omdat 'mijn dromerige aard me voortdurend naar hogere sferen zou voeren'. Op haar korte tocht is ze voorzien van het gemak van een eenvoudige stoel met strooien zitting. Wanneer ze haar verslag van het avontuur publiceert, kiest Bernhardt er speels voor het hele verhaal vanuit het perspectief van de stoel te vertellen.

De aeronaut daalde neer vanuit de hemel, zocht naar een landingsplek, trok aan het ventielkoord, wierp het anker uit, en stuiterde vaak nog een meter of tien, vijftien de lucht in voordat het anker houvast vond. Daarna snelde de plaatselijke bevolking toe. Toen Fred Burnaby vlak bij het Château de Montigny landde, stak een nieuwsgierige landman zijn hoofd in de half leeggelopen gasballon,

waardoor hij bijna stikte. De plaatselijke bewoners hielpen bereidwillig mee om de ballon leeg te maken en op te vouwen; en Burnaby vond deze arme Franse landarbeiders veel vriendelijker en hoffelijker dan hun Engelse tegenhangers. Hij wierp ze een gouden halve sovereign toe, en vertelde er zelfgenoegzaam bij wat de wisselkoers was van het moment waarop hij uit Dover vertrokken was. Een gastvrije boer, Barthélemy Delanray, bood de aeronaut onderdak voor de nacht aan. Maar eerst was er nog de maaltijd van mevrouw Delanray: *omelette aux oignons*, gesauteerde duif met kastanjes, groente, Neufchâtelkaas, cider, een fles bordeaux en koffie. Daarna kwam de dorpsdokter langs, gevolgd door de slager met een fles champagne. Burnaby stak een verse sigaar op en meende dat 'een ballonlanding in Normandië bepaald te prefereren was boven eentje in Essex'.

Bij Emerainville zagen de boeren die achter de neerdalende ballon aan gerend waren tot hun grote verbazing dat er een vrouw in zat. Bernhardt was het wel gewend om een entree te maken, maar had ze ooit een grootere gemaakt dan deze? Ze werd natuurlijk herkend. De landlieden vergastten haar prompt op een eigen drama: het relaas van een gruwelijke moord die daar onlangs gepleegd was, precies op de plek waar zij zat (op de stoel die meeluisterde en alles zou navertellen). Na korte tijd begon het te regenen en grapte de actrice, befaamd om haar slankheid, dat ze te dun was om nat te worden – ze zou gewoon tussen de druppels door glippen. Vervolgens

werden, na het rituele uitdelen van fooien, de ballon en zijn bemanning naar het station van Emerainville begeleid, nog op tijd voor de laatste trein naar Parijs.

Ze wisten dat het gevaarlijk was. Fred Burnaby botste vlak nadat hij was opgestegen bijna tegen de schoorsteen van de gasfabriek. De Doña Sol kwam vlak voor de landing bijna in een bos terecht. Toen Le Géant bij de spoorlijn neerstortte, sprongen de ervaren gebroeders Godard er vlak voor hij de grond raakte wijselijk uit. Tournachon brak een been, en zijn vrouw liep verwondingen op aan haar nek en haar borst. Een gasballon kon ontploffen; een heteluchtballon kon, niet zo heel verwonderlijk, vlam vatten. Elke opstijging en elke landing was riskant. Bovendien betekende groter niet per se veiliger: het betekende – zoals het geval van Le Géant bewees – sterker overgeleverd zijn aan de wind. De eerste aeronauten die het Kanaal overstaken droegen vaak een kurken vest over hun jas om te blijven drijven voor het geval ze in het water terechtkwamen. En ze hadden geen parachutes. In augustus 1786 – toen de ballonvaart nog in de kinderschoenen stond – was in Newcastle een jongeman van een hoogte van een kleine honderd meter te pletter gevallen. Hij was een van degenen die de ankertouwen van de ballon hadden vastgehouden; toen een plotselinge windstoot de ballon had opgetild, hadden zijn makkers losgelaten terwijl hij had vastgehouden en de lucht in was getrokken. Toen was hij weer ter aarde gestort. In de woorden van een moderne historicus: ‘Door de klap verdwenen zijn benen tot

aan zijn knieën in een bloemperk en werden al zijn inwendige organen uiteengereten en uit zijn lichaam geperst.'

Aeronauten waren de nieuwe Argonauten, hun avonturen werden direct vastgelegd. Een ballonvaart verbond stad en platteland, Engeland en Frankrijk, Frankrijk en Duitsland. Een landing veroorzaakte pure opwindings: een ballon bracht geen onheil. Bij het Normandische haardvuur van Barthélemy Delanray hief de dorpsdokter het glas op wereldwijde verbroedering. Burnaby en zijn nieuwe vrienden proostten met elkaar. Waarop hij, als Brit, uiteen begon te zetten waarom een monarchie ver verheven was boven een republiek. Maar de voorzitter van het Aeronautisch Genootschap van Groot-Brittannië was dan ook Zijne Genade de Hertog van Argyll, en de drie ondervoorzitters waren Zijne Genade de Hertog van Sutherland, de weledelgeboren Heer de Graaf van Dufferin, en de weledelgeboren Heer Lord Richard Grosvenor M.P. Het Franse equivalent, de Société des Aéroplanes, opgericht door Tournachon, was democratischer en intellectueler getint. Haar edelen waren kunstenaars: George Sand, Dumas *père et fils*, Offenbach.

Ballonvaart stond voor vrijheid – maar wel een vrijheid die ondergeschikt was aan de krachten van weer en wind. Aeronauten wisten vaak niet of ze voortbewogen of stil hingen, hoogte wonnen of juist verloren. In de begintijd wierpen ze een handvol veren in de lucht, die omhoog zweefden als ze daalden en omlaag zweefden als ze stegen.

In Burnaby's tijd had deze technologie zich al ontwikkeld tot reepjes krantenpapier. Om de horizontale voortgang te meten had Burnaby zijn eigen snelheidsmeter bedacht, die bestond uit een aan een vijftig meter lang zijden koord bevestigde kleine parachute van papier. Hij gooide de parachute overboord en mat dan hoelang het duurde tot het koord helemaal was afgerold. Zeven seconden betekende een ballonsnelheid van twaalf mijl per uur.

In die eerste eeuw van de ballonvaart deed men vele pogingen om die onhandelbare zak met zijn eronder bungelende mand te bedwingen. Roeren en roeispansen werden beproefd, pedalen en met de hand aangezwengelde propellers; het haalde allemaal weinig uit. Burnaby was van mening dat de vorm de sleutel was: een buis- of sigaarvormige aerostaat, mechanisch aangedreven, dat was de weg voorwaarts – zoals uiteindelijk ook zou blijken. Maar iedereen, zowel Engelsen als Fransen, zowel conservatieven als progressieven, was het erover eens dat machines zwaarder dan lucht de toekomst hadden van de luchtvaart. En hoewel zijn naam voor altijd met de ballonvaart verbonden blijft, richtte Tournachon ook het 'Genootschap ter bevordering van het zich door de lucht verplaatsen met behulp van toestellen zwaarder dan lucht' op; de eerste secretaris van het genootschap was Jules Verne. Een andere liefhebber, Victor Hugo, zei dat de ballon als een prachtige, voortdrijvende wolk was – terwijl de mensheid eigenlijk behoefte had aan het equivalent van dat andere zwaartekracht-tartende wonder: de vogel. Vliegen was in Frankrijk veelal een zaak

van sociaal-progressieven. Tournachon schreef dat de drie opperste symbolen van moderniteit 'de fotografie, de elektriciteit en de aeronautica' waren.

In den beginne vlogen vogels, en God had de vogels geschapen. Vlogen engelen, en God had de engelen geschapen. Mannen en vrouwen hadden lange benen en droegen niets op hun rug, en God had hen met reden zo geschapen. Wie probeerde te vliegen spotte met God. Het zou een lange strijd blijken, vol leerzame legenden.

Zoals die van Simon Magus. De National Gallery in Londen bezit een altaarstuk van Benozzo Gozzoli; de predella is in stukken gebroken en in de loop der eeuwen verloren gegaan. Een van de delen verbeeldt het verhaal van Petrus, Simon Magus en keizer Nero. Simon was een magiër die de gunst van Nero gewonnen had en deze trachtte te behouden door te bewijzen dat zijn krachten groter waren dan die van de apostelen Petrus en Paulus. Dit kleine schilderstuk vertelt het verhaal in drie episode. Op de achtergrond staat een houten toren vanwaar Simon Magus zijn nieuwste truc, de vliegende mens, vertoont. Het rechtstandig opstijgen is gelukt, en we zien de Romeinse aeronaut hemelwaarts gaan. Alleen de onderste helft van zijn groene mantel is zichtbaar, de rest wordt afgesneden door de bovenrand van het schilderij. Simons geheime raketbrandstof is echter niet legitiem, hij verlaat zich – zowel in fysieke als in spirituele zin – op de steun van demonen. In het midden zien we Petrus bid-

den tot God om Hem te vragen de demonen hun kracht te ontnemen. De theologische en aeronautische gevolgen van dit ingrijpen worden op de voorgrond bekrachtigd: een dode magiër bij wie het bloed uit de mond stroomt nadat hij gedwongen is neergestort. De zonde van hoogte is gestraft.

Icarus solde met de Zonnegod; ook dat was niet zo'n goed idee.

De allereerste vaart met een waterstofballon werd op 1 december 1783 gemaakt door de natuurkundige dr. J.A.C. Charles. 'Toen ik mij aan de aarde voelde ontsnappen,' schreef hij, 'was mijn reactie er niet een van genot maar van *geluk*.' Het was een 'moreel gevoel', voegde hij eraan toe. 'Ik kon *mezelf horen leven*, zogezegd.' De meeste aeronauten kenden een soortgelijk gevoel, zelfs Fred Burnaby, die er altijd voor waakte om al te makkelijk in vervoering te raken. Hoog boven het Kanaal ontwaart hij de stoom van de pakketboot Dover-Calais, overpeinst het jongste dwaze en abominabele plan om een tunnel onder Het Kanaal aan te leggen, en wordt vervolgens, kort, tot morele gevoelens bewogen:

De lucht was licht en lieflijk om in te ademen, vrij als ze was van de onzuiverheden die de atmosfeer vlak bij de aarde belasten. Mijn gemoed werd verkwikt. Het was aangenaam om voor het eerst in een gebied vrij van brieven te vertoeven, zonder postkantoor in de buurt, zonder bekommernissen, en bovenal zonder telegraphen.

Aan boord van de Doña Sol verkeert 'de goddelijke Sarah' in hemelse sferen. Ze ontdekt dat er boven de wolken 'geen stilte heerst, maar de schaduw van stilte'. Ze ziet de ballon als 'het symbool van de allerhoogste vrijheid' – en zo zal het grootste deel van het grondvolk de actrice zelf ook hebben gezien. Félix Tournachon beschrijft 'de stille oneindigheid van ontvankelijke en weldadige ruimte, waar de mens onbereikbaar is voor welke menselijke kracht of kwade macht dan ook, en waar hij zich voelt leven als voor de eerste keer'. In deze geluidloze, morele ruimte ervaart de aeronaut gezondheid van lichaam en van ziel. Hoogte 'brengt alle dingen weer terug tot hun relatieve proporties, en tot de Waarheid'. Zorgen, berouw, walging worden vreemden: 'Hoe gemakkelijk worden onverschilligheid, minachting en nalatigheid afgeworpen... en daalt vergevingsgezindheid neer.'

De aeronaut kon de ruimte Gods – zonder het gebruik van tovenarij – betreden en koloniseren. En daarmee ontdekte hij een rust die het verstand niet te boven ging. Hoogte was moreel, hoogte was spiritueel. Hoogte was, vonden sommigen, zelfs politiek: Victor Hugo geloofde, heel simpel, dat het vliegen met toestellen zwaarder dan lucht tot democratie zou leiden. Toen Le Géant bij Hannover neerstortte, bood Hugo aan een nationale inzamelingsactie te organiseren. Tournachon weigerde uit trots, dus schreef de dichter in plaats daarvan een open brief waarin hij de aeronautica verheerlijkte. Hij beschreef hoe hij met de sterrenkundige François Arago over de Avenue