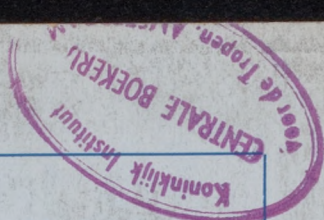


LHO
Broch. n. 993



A. E. RAMBALDO

LUITENANT TER ZEE
DER TWEDE KLASSE

BAANBREKER VOOR DE LUCHTVAART
IN NEDERLAND, IN WEST- EN OOST-INDIË

1879 - 1911



LEVENSSCHETS

DOOR

S. P. L' HONORÉ NABER

UITGAVE: „ONZE VLOOT” - 'S-GRAVENHAGE

Br N 03-947

ISN = 177138

KONINKLIJK INSTITUUT VD TROPEN-BIBLIOTHEEK



14 0000 0163 9305



ALVIN KIL

16. 2 33

Broch. No. 3
LHO.
993/387.3

A. E. RAMBALDO

LUITENANT TER ZEE
DER TWEEDE KLASSE

BAANBREKER VOOR DE LUCHTVAART
IN NEDERLAND, IN WEST- EN- OOST-INDIË

1879 - 1911

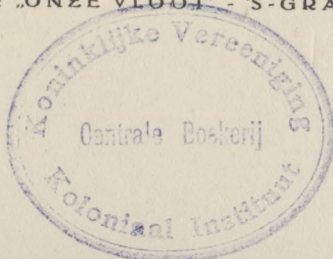


LEVENSSCHETS

DOOR

S. P. L' HONORÉ NABER

UITGAVE: „ONZE VLOOT“ - 'S-GRAVENHAGE

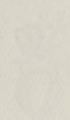


THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY 101

1900-1901



LEWIS CARROLL

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1900-1901

LEWIS CARROLL

Opgedragen
aan
Mijne Oud-Leerlingen
van het Koninklijk Instituut voor de Marine
te
Willemsoord
uit de jaren 1899-1902
Tijdgenooten
van
RAMBALDO

W. J. J. van der Meulen

1871

W. J. J. van der Meulen

van het Koninklijk Instituut voor de Marine

in

Willemsdijk

in de jaren 1890-1901

1901-1902

van

RAABALDO

EEN WOORD VOORAF.

Den 19den October 1932 herdacht de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart haar vijf en twintigjarig bestaan. De naam van A. E. Rambaldo, die niet alleen haar geestelijke vader doch ook baanbreker van de moderne Luchtvaart in Nederland en Koloniën is geweest, werd toen genoemd waar zulks pas gaf, maar klonk als de naam van iemand die tot de geschiedenis behoort — als van een vergeten figuur.

Geen wonder! Rambaldo heeft in Nederland slechts één, in de Koloniën niet meer dan drie jaren voor de Luchtvaart gewerkt; over en weer heeft men van den hier en ginds geleverden arbeid weinig kennis gedragen; de maatschappij der aeronauten *cum suis* is nog te jong om haar geheugen te hebben geoefend met het oog op voorrechten, die de meergevorderde leeftijd op prijs weet te stellen; Indië leeft en vergeet snel; bij de Zeemacht, waartoe Rambaldo heeft behoord, hebben slechts zij hem van nabij gekend, die thans de hoogere rangen bekleeden; jongeren weten op zijn best nog, dat hem te Soerabaja een monument is opgericht.

Het in 1932 verschenen, door de Kon. Ned. Vereeniging uitgegeven werk „Vijf en twintig Jaar Luchtvaart” laat op de bladzijden 15/16 den persoon van Rambaldo geheel in het duister; de bladzijden 67/68 zijn even oppervlakkig als onvolledig; mijn eigen in „Het Vliegveld” van October 1932 (No. 10) voorkomende „Persoonlijke Herinneringen” zijn inderhaast gesteld en bij nader inzien eenigszins onnauwkeurig.

Afgezien van herdenkingen, geschreven onder den indruk van Rambaldo's plotselingen dood, bestaat van hem geen aaneengeschalked Levensbericht. Reeds loopt hij gevaar van te worden vergeten.... een lot dat ieder op zijn tijd wedervaart; maar al worden zelfs baanbrekers en grondleggers vergeten, *zij* behooren te allen

tijde, ook na lange, lange jaren terug gevonden, als tot nieuw leven gewekt te kunnen worden. Dat is niet alleen hun Recht, het is het Recht, dat de nakomelingschap heeft op hen. Om aan dat wederzijdsch Recht zijnen loop te verzekeren, heb ik, die Rambaldo zoo goed van zijn markante zijde heb gekend, het schrijven van deze Levensschets ondernomen.

Niet zoo dadelijk eenen uitgever kunnende vinden, heb ik gemeend haar te moeten aanbieden bij de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging Onze Vloot. Ik zal daarmede in eerste instantie de zeeofficieren van alle rangen bereiken, die reden hebben op hun vroegeren kameraad trotsch te zijn — de wetenschap der bibliografie zal verder wel zorgen, dat deze Schets, met het oog op de toekomst, worde aangeteekend ter plaatse waar zulks behoort.

Toen Rambaldo, vijf en twintig jaren geleden, met zijn Gideonsbende in het strijdperk trad, den wapenkreet aanheffende „Luchtvaart wordt wat!” waren er velen in den Lande die zeiden: „Luchtvaart wordt niks!”. Wie voor de gekken doorgingen? Niet deze laatsten. Thans zouden, wie wilden profeteeren, dat wij de luchtvaart nog wel eens kwijt zullen raken, als gekken worden aangemerkt. Wat moet er veel zijn gebeurd, om zulk een kentering in de begrippen af te dwingen!

De werkzaamheid van den geloofsheld die den ommekeer teweeg bracht vult eene periode van niet meer dan vier jaren en toch berust ALLES wat in Nederland en in Groot-Nederland LUCHTVAART heet, op den ontginningsarbeid dien hij ondernam. Het zal daarop blijven berusten tot de Nederlanders hun luchtvaart nog eens zouden willen kwijt raken en aangezien dit laatste ondenkbaar is.... tot in lengte van dagen.

S. P. L'H. N.

's-Gravenhage, 16 November 1932.

Rambaldo's geboortedatum.

*Daar was geen zelfoverschatting; daar was Geloof
in de zaak welke hij diende.*

G. F. Tydeman, In Memoriam A. E. Rambaldo,
Marineblad XXVI, 1911, p. 439.

Alfred Emile Rambaldo is den 16den November 1879 geboren te Rembang (Java) als zoon van Johannes Jacobus Rambaldo (Resident van Rembang) en Wilhelmina Antoinette van Weelderen. Op vierjarigen leeftijd met zijne ouders naar Nederland gekomen, genoot hij voorbereidend onderwijs op het Instituut van den Heer J. D. N. de Graaff te 's-Gravenhage (Noordeinde 107). Doordien de leeraar in wis- en natuurkunde bij voormeld Instituut de cijfers zijner leerlingen trouw heeft bewaard, welke ik thans wat Rambaldo betreft voor mij heb liggen, kan ik naar waarheid verklaren, dat deze van September 1895 tot en met Juni 1897 heeft aangeschreven gestaan als „wat meer dan goed” voor Gedrag en Vlijt; „wat meer dan voldoende” voor Vorderingen. Men mag dus vermoeden, dat Rambaldo heeft behoord tot die leerlingen die zonder veel inspanning wel meekomen. In deze schooljaren had hij, naar ik van een oud-kameraad vernam, de liefhebberij van zich des nachts met de sterren bezig te houden.

Rambaldo is in September 1897 als adelborst aangekomen bij het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord, alwaar ik in 1899 (tot 1902) Officier-instructeur zou worden in Sterrekunde (dikwijls gecombineerd met Stuurmanskunst) en Meteorologie. Ik merkte hem (1899) al gauw onder mijne leerlingen op, doordien de Leeraar in Handteekenen, wien ik had gevraagd mij een adelborst te willen noemen die, als 't eens noodig was, netjes iets zou kunnen schetsen, mij met onderscheiding over hem sprak. Toen begon ik acht op hem te geven, hetgeen wellicht veroorzaakte, dat ik, nog vóór Kerstmis, zijn bijzondere belangstelling in sterrekunde en meteorologie leerde op prijs stellen; iets wat ik eigenlijk niet had verwacht, daar hij volstrekt niet tot de bolleboozen, wel tot de bruikbare middensoort werd

gerekend. Maar ik ontdekte hem dan toch en was blij met mijne ontdekking; immers al wie wel eens lessen heeft gegeven, weet, hoe het de goede leerlingen zijn, die den onderwijzer schragen, hem aanzetten om zijn onderwijs op peil te houden. Laat ik trouwens dankbaar erkennen, dat er, ook in Rambaldo's afdeeling, vele goede krachten aanwezig, onverschilligen afwezig waren.

Persoonlijke aanrakingen heb ik in de jaren 1899—1901 niet met Rambaldo gehad, zoodat mij ontging, dat hij een „Indische Jongen” was. Zijn uitspraak van het Nederlandsch en zijn wijze van zich uit te drukken, waren volkomen correct, ook zijn optreden was Nederlandsch en eigenlijk ben ik mij pas lang na zijnen dood bewust geworden van het weinige Indische dat hij over zich had. Hoewel ik hem waardeerde en ook hij wel wat gevoeld heeft voor mij, trachtte hij nimmer de aandacht van zijn Officier-Instructeur op zich te vestigen, hetgeen hij, als hij slechts hadde gewild, gemakkelijk zou hebben kunnen doen. Hij had namelijk geldelijke opofferingen voor de sterrekunde over, opofferingen waarmede hij toch niet poogde te geuren. Slechts als bij toeval heb ik in die dagen gemerkt, dat hij zich een zéér kostbaren verrekijker op verstelbaren equatoriaalvoet had aangeschaft. Ik stelde namelijk den fraaijen refractor, waarover het Instituut beschikt, wel eens op achter het gebouw om dan met eenige belangstellenden naar het hemelgewelf te turen. Rambaldo was veelal onder die belangstellenden te vinden; maar van zijn eigen verrekijker merkte ik eerst op zekeren datum, toen eene zonsverduistering viel waar te nemen, eene gelegenheid waarbij (zoo mogelijk) ieder toeschouwer een afzonderlijk instrument zou moeten hebben en hij dus het zijne nu eens meebracht. In zijn verloven ging die kijker weer mee naar huis, waar hij zich voor een zolderraam, gewapend met een sterrekaart en een zéér klein elektrisch lampje, in de sterrekunde oefende. Dat heen en weer zwevend kleine lichtje maakte op een goeden nacht de politie argwanend, die, plichtmatig, de woning kwam

alarmeeren, omdat zij vermoedde, dat er inbrekers op het dak waren.

Behalve enthousiasme voor de sterrekunde mogen wij eenige neiging tot literatuur bij hem onderstellen. In den cursus 1900—1901 vinden wij hem vermeld als Voorzitter der Commissie van Redactie van het Jaarboekje der Adelborsten; de aflevering 1901 bevat, naar tijdgenooten mij verzekerden, twee bijdragen van zijne hand: te weten, een opstel, getiteld „Reveille” (p. 30) en een ander „Smart” (p. 49). In laatstbedoelde bijdrage behandelt hij een aangrijpend sterfgeval van een zee-officier in Oost-Indië, in beginsel niet zoo heel ongelijk aan den noodlottigen afloop van zijn eigen bestaan.

Van Rambaldo als adelborst op het instructievaartuig Urania (zomer 1900) herinner ik mij slechts een paar futiliteiten, niet der vermelding waardig, omdat zij niet kenschetsend zijn. Nadat ik hem nog in den cursus 1900—'01 onder mijn gehoor had gehad, werd hij (21 September '01) tot Adelborst der 1ste Klasse bevorderd, waarmede hij voorloopig buiten mijn gezichtskring geraakte. Ik weet echter, dat hij al spoedig is uitgezonden naar Oost-Indië, alwaar hij 26 Maart 1902 is aangekomen¹⁾, dat hij successievelijk heeft gediend op de schepen Zeeland, Noord-Brabant, Holland, Sumbawa, Assahan, Holland en Noord-Brabant, dat hij met laatstgenoemden bodem den 17den Juni is gerepatrieerd. In deze jaren heb ik hem nog eens (omstr. Mei 1904) ontmoet; hij diende toen op de Sumbawa te Bandjermasin. Hier kwam het tot een eenigszins ongedwongen omgang en Rambaldo vereerde mij zijn portret.

In Nederland teruggekeerd, werd Rambaldo den 7den September 1905 non-actief, om met den 27sten Februari 1906 te worden gedetacheerd bij het Korps Mariniers. Daar zulk eene detachering slechts op eigen verzoek placht te geschieden, mogen wij het er wel voor houden,

¹⁾ Deze en dergelijke data zijn ontleend aan een artikel van B. (d.i.: W. N. Bakker) getiteld „A. E. Rambaldo” in De Luchtvaart, III, 1911, p. 319 vlg.

dat zijn gezondheid iets te wenschen overliet, dat hij studie- of dat hij trouwplannen had. Hij is ook getrouwd en wel den 21sten April 1906 met Mejuffrouw M. A. Wienerberger uit Pforzheim, die later geheel in zijn werk zou meelevén.

Zelf was ik in Januari 1906 gerepatrieerd. Hoe Rambaldo en ik elkaar toen weer ontmoetten, weet ik niet meer. Zeker is, dat hij den omgang zocht. Dat viel gemakkelijk, vooral omdat ik niet veel te doen had. Nu en dan kreeg ik eens wat commissoriaal werk, hetgeen mij best veroorloofde om, ofschoon ik te 's-Gravenhage woonde, mij veelal op te houden te Amsterdam, terwijl Rambaldo in de Watergraafsmeer was gaan wonen. Ik voor mij, veel vrijen tijd hebbende, besteedde dien om te kijken naar velerlei, waarmede ik overigens niet gewoon was mij bezig te houden, onder anderen naar luchtvaartangelegenheden. Toekijkende, was ik gaan begrijpen, dat de „bestuurbare ballon” in beginsel zijne oplossing had gevonden in de slappe of halfstijve ballons, waarmede vooral de Franschen werkten, zoo goed als in Zeppelins stijve constructie, dat ook de vliegkunst (avitatie zeide men toen nog) op 't punt stond van te worden ontdekt of gevonden. Immers den 12den November 1906 had Santos Dumont een verheid van tweehonderd en twintig Meters (geen Kilometers!) per vliegtuig afgelegd. Dumont had achter het scherm gekeken, dat de hal der geheimzinnigheden voor menschenoogen had verborgen gehouden. Zou nu het voorhangsel des tempels niet spoedig in tweeën scheuren? Mij (en ook wel anderen) werd althans duidelijk, dat hier te lande iets moest worden gedaan met het oog op de toekomst die nabij was, al lag het denkbeeld mij nog verre, zeer verre, dat ik persoonlijk zou betrokken raken in hetgeen gebeuren moest. Ik had niet terstond een juiste voorstelling van den omvang der vorderingen in het buitenland en dus ook niet van de mate onzer schromelijke achterlijkheid in luchtvaartzaken, al wist ik, dat wij nog op het absolute nulpunt stonden. Aan bestuur-

bare ballons of aan aviatiek deed niemand; vrije ballons kwamen niet voor, tenzij als gemaklijkheden door „artisten” vertoond; de gasfabrieken leverden nog geen behoorlijk ballongas; slechts telde Nederland één bevoegd luchtschipper: den Kapitein der Genie J. P. J. van der Steur die in 1902 een brevet had gehaald bij den Militair-aeronautischen Cursus te Weenen.

Om nu terug te keeren tot Rambaldo, de nadere omgang leerde mij dat, terwijl ik nog dacht, dat de sterrekunde zich in zijne voorliefde mocht verheugen, de meteorologie haar had weten te verwerven. Vooral het onderzoek der hoogere luchtlagen, iets waarvan men destijds hier te lande nog geen werk maakte, trok hem aan. Hij had eene poging gedaan om eene positie te krijgen bij het Kon. Ned. Meteorologisch Instituut aan de Bilt, maar die wensch was niet vervuld geworden, hetgeen hem een voorbijgaande teleurstelling was.

Het moet in het vroege voorjaar van 1907 zijn geweest, dat ik, op zekeren Zondagnamiddag, naar Rambaldo was gegaan om wat te praten. Wij hadden het over zijne toekomst, waaraan hij, al was van die plaatsing aan de Bilt niet gekomen, niettemin een andere wending wilde geven. Hij had zijne denkbeelden, ik had een plan voor hem klaar. Ik had hem namelijk leeren kennen als iemand die, al was hij niet ongevoelig voor wat anderen van hem zeiden, zich weinig aan hunne beschouwingen stoorde, die zijn eigen gang wist te gaan, die als hij iets op 't oog had onverzettelijk was en dan (doch zonder zich van zijn ellebogen te bedienen) onbeschroomd wist op te treden. Was er nog meer, dat recht gaf de eigenschappen van een baanbreker bij hem aanwezig te achten? Ja, hij beschikte soms over het enthousiasme van den pionier, die wil „wedden en wagen”. Ik begon hem over de luchtvaart te onderhouden, hem onder het oog te brengen, hoe een nieuw verkeersmiddel op komst was, hoe dààr een burgerkroon was weggelegd voor wien er maar het eerst naar wilde grijpen, een toekomst was voorbehouden aan allen, die bijtijds zouden

willen volgen. *Waarom doe jij dat niet eens?* dus vroeg ik. Overredingskracht kwam hier niet te pas; Rambaldo zag de mogelijkheden ineens voor zich liggen. *Ik heb er wel lust in*, was zijn antwoord en terstond begon hij aan te pakken, zich op de hoogte te stellen. Door dit gesprek is Rambaldo er toe gebracht, zich in luchtvaart-zaken te verdiepen ¹⁾ en hier moet ik de aandacht vestigen op eene omstandigheid, die van grooten invloed is geweest op al zijn verdere gestie, eene omstandigheid die men moet kennen, om die gestie in het gewenschte licht te bezien. Naarmate Rambaldo het onderwerp leerde kennen, groeide zijne liefde, doch platonisch was zij niet en kon zij niet zijn. Hij wilde de Luchtvaart dienen met alle zijne krachten, maar hij moest dan ook van haar zijne belooning kunnen verwachten. Zijne persoonlijke motieven en zijne overwegingen met het oog op de toekomst waren dan ook veelal van zakelijken aard; immers om de nieuwe loopbaan welke hij zich wilde ontsluiten, op te kunnen gaan, moest hij de positie welke hij reeds had, opofferen. Is er soms iemand die hem deze soort van zakelijkheid kwalijk wenscht te nemen?

Ik zeide, dat Rambaldo zich op de hoogte begon te stellen; ik bedoel daarmede, dat hij zich, uit boeken en tijdschriften, al wat er destijds was, poogde eigen te maken. Dit was nog zóó weinig, dat hij zich binnen enkele maanden kon veroorloven bij geschrifte uit te komen voor denkbeelden, welke zich reeds aan hem hadden opgedrongen. In Juli kwamen twee zijner studies

¹⁾ In vele, kort na Rambaldo's dood verschenen overzichten, allen teruggaande op een In Memoriam door Kapitein ter Zee W. C. J. Smit in het (Indisch) Algemeen Sportblad van 11 Aug. 1911, no. 32, geplaatst artikel, wordt gezegd, dat Rambaldo zich tot de aeronautiek had begeven als gevolg van een opstel van mijne hand in het Marineblad, getiteld „De Ballon ten dienste van de Hydrographie”. Bedoeld is: „Varia op het gebied der maritieme Hydrographie” in Marineblad 1906—1907, waarin ik iets schreef over den bestuurbaren ballon bij het opsporen van riffen. Dat opstel heeft geenerlei invloed op Rambaldo gehad. De ware toedracht is hierboven in den tekst vermeld. De uitdrukkingen „Waarom doe jij dat niet eens?” en „Ik heb er wel lust in” zijn woordelijk gebezigd.

van de pers; de eene in de Mededeelingen betreffende het Zeewezen (XXXII, 4, 1907) getiteld „Mededeelingen betreffende de Luchtscheepvaart”, de andere in den Militairen Gids (Juli-aflevering) onder den titel „Algemeene Beschouwingen over militaire Luchtscheepvaart”. In de eerste dezer studies toont Rambaldo hoofdzakelijk aan, *dat de kabelballon het tijdperk der beproeving is ontwassen(!), dank zij den grooten vorderingen der ballontechniek en der gasfabricatie*. De lezer gelieve daarin geen anachronisme te zien... het onderwerp moest nog actueel worden en werd het eigenlijk pas goed in Januari 1913, toen het Legerbestuur gelden aanvraag, nu wel niet voor kabel- maar toch voor vliegerballons. Rambaldo weidt uit over de diensten, welke de kabelballon aan eene zeemacht kan bewijzen (verkenning, vuurleiding, afstandmeting, onderzeebooten opsporen, hydrografisch opnemen, groot-afstand-seinen, terreinverlichting, draadlooze telegrafie enz.). Ook staat het nut bij militaire expedities en topografische werkzaamheden hem helder voor den geest. Ten slotte geeft hij een overzicht van de militaire luchtvaartafdeelingen der kleinere Europeesche mogendheden (waartusschen Nederland om begrijpelijke redenen ontbreekt) en als bijlagen voegt hij eenige officieelen stukken toe, die van historische betekenis zijn. Toch vergeet hij de naaste toekomst, of wat hij daarvoor houdt, niet. Dat blijkt uit een als op den koop toe gegeven foto van het Fransche lucht oorlogsschip *La Patrie*, hem afgestaan door Kapitein L. Sazerac de Forge, auteur van het bekende werk *La Conquête de l'Air*. De tweede studie, die in de Juli-aflevering van den Militairen Gids, loopt eenigszins evenwijdig aan de eerste, doch behandelt meer bepaaldelijk de militaire zijde van hetzelfde onderwerp (kabelballon); zij is onafhankelijk van de eerste opgesteld. Merkwaardig is (p. 7) een reeds destijds door Rambaldo op grond van de theorie uitgesproken stelling, welke hij later op grond van praktische ervaring onvermoeid heeft verkondigd, luidende: *dat Nederlandsch-Indië, in idealen zin bevoor-*

recht is als land voor kabelballons en voor vliegeroplatingen. Merkwaardig ten slotte is, in beide artikelen, de gemakkelijke en vlotte stijl van Rambaldo, die ook immer bereid was te erkennen, dat het de vorm is, die den inhoud verschafft wat dezen toekomt.

Of deze beide zeer leesbare studies (in militaire bladen!) in hooge mate de aandacht hebben getrokken, weet ik mij niet te herinneren en waag ik zelfs te betwijfelen. Rambaldo's eerste succes schijnt mij te zijn behaald met een tweetal vervolgartikelen in de Nieuwe Rotterdamsche Courant, beiden getiteld „Luchtscheepvaart” en afgesloten op 2 en 23 Augustus 1907. Ofschoon de vorm dezer opstellen alweer lof verdient, komt mij, na meer dan 25 jaren, toch voor, dat de auteur hier wat te ver galoppeert met zijne voorspellingen van alles wat hij van de luchtvaart gelieft te verwachten. Hij meent, dat men de oorlogsschepen wel kan opbergen, daar zij gedoemd zijn het tegen een aanval uit de lucht af te leggen, en er is meer van dien aard. Ook heeft de ondervinding der oorlogsjaren hem geen gelijk gegeven in de navolgende profetie: „Het luchtoorlogsschip zal in „de toekomst den oorlog zoo fabelachtig verschrikkelijk „maken, dat men alleen daardoor wel genoodzaakt zal „wezen, zijn toevlucht tot den vrede te nemen. Wanneer „paleizen, kerken, archieven, departementen, arsenalen, „buskruitmagazijnen, enz. elk oogenblik gevaar loopen „door een, dikwijls onzichtbaren, vijand te worden ver- „nield, dan wordt het eenvoudig te gek. Met 1907- „hersens althans kan iemand zich kwalijk voorstellen, „dat de menschen zich ook aan dergelijke toestanden „zouden aanpassen”.

Wij hebben dat alles toch zien gebeuren en wij hebben ons met onze 1914—1918 hersens weten aan te passen!

Het opmerkelijke van dit artikel is echter daarin gelegen, dat Rambaldo's gezichtskring zich aan het veruimen is. Hier worden kabelballons, vliegers, vliegerballons nauwelijks genoemd; de stelling „*Le dirigeable est en marche, rien ne l'arrêtera*” wordt aanvaard. Niet

lang meer zou het duren, of Rambaldo kwam in te zien, dat het vliegtuig vooreerst den dirigeable op den achtergrond zou weten te dringen. Maar zoover kon in 1907 nog niemand zien; sommigen zagen het in . . . 1909, of op zijn vroegst, einde 1908, zooals ons mede-bestuurslid der Kon. Vereeniging voor Luchtvaart Alb. C. Kapteyn, die destijds met kracht begon aan te sturen op de oprichting van eene „Vakafdeeling voor Aviatiek”, omdat hij van het „zwaarder dan lucht”-stelsel de oplossing der groote vraagstukken verwachtte ¹⁾. Tot stichting van die afdeeling werd door het Hoofdbestuur besloten ²⁾ den 27sten Februari 1909 en reeds den 27sten Juni werd toen, voor het eerst in Nederland, gevlogen op de heide bij Leur, door Graaf de Lambert op een Wright-toestel. Doch dit was geen onderneming van de Vereeniging ³⁾.

Wanneer ik de beide hiervoren genoemde artikelen uit de Nieuwe Rotterdamsche Courant kritisch overlees, thans met wat Rambaldo zou noemen mijn 1932-hersens, komt mij voor, dat beter ware geweest, zoo hij hen in portefeuille hadde gehouden tot tijd en wijle hij de noodzakelijkheid van ingrijpende wijzigingen hadde gevoeld en ingezien. Edoch, het is niet altijd iemands beste werk, dat inslaat als het hemelvuur en dan . . . er blijft toch altijd zoo iets waar van het gezegde: „de gekken krijgen de kaart”. Die courantenartikelen werden nu juist gelezen, de lezing wekte hier en daar belangstelling, de belangstelling had correspondentie ten gevolge, de correspondentie leidde tot connecties met geestverwanten, de connecties gaven aanleiding tot overleg en aansluiting, ja op den duur tot samenwerking. Van deze laatste getuigden aanstonds twee bijeenkomsten welke Rambaldo te zijnen huize belegde (29 Augustus,

¹⁾ Niettemin hield Kapteyn zich ook zéér deugdelyk met de bestuurbare luchtschepen bezig.

²⁾ Zie Jaarverslag der Vereeniging over 1909 in De Luchtvaart, II, 1910, p. 100.

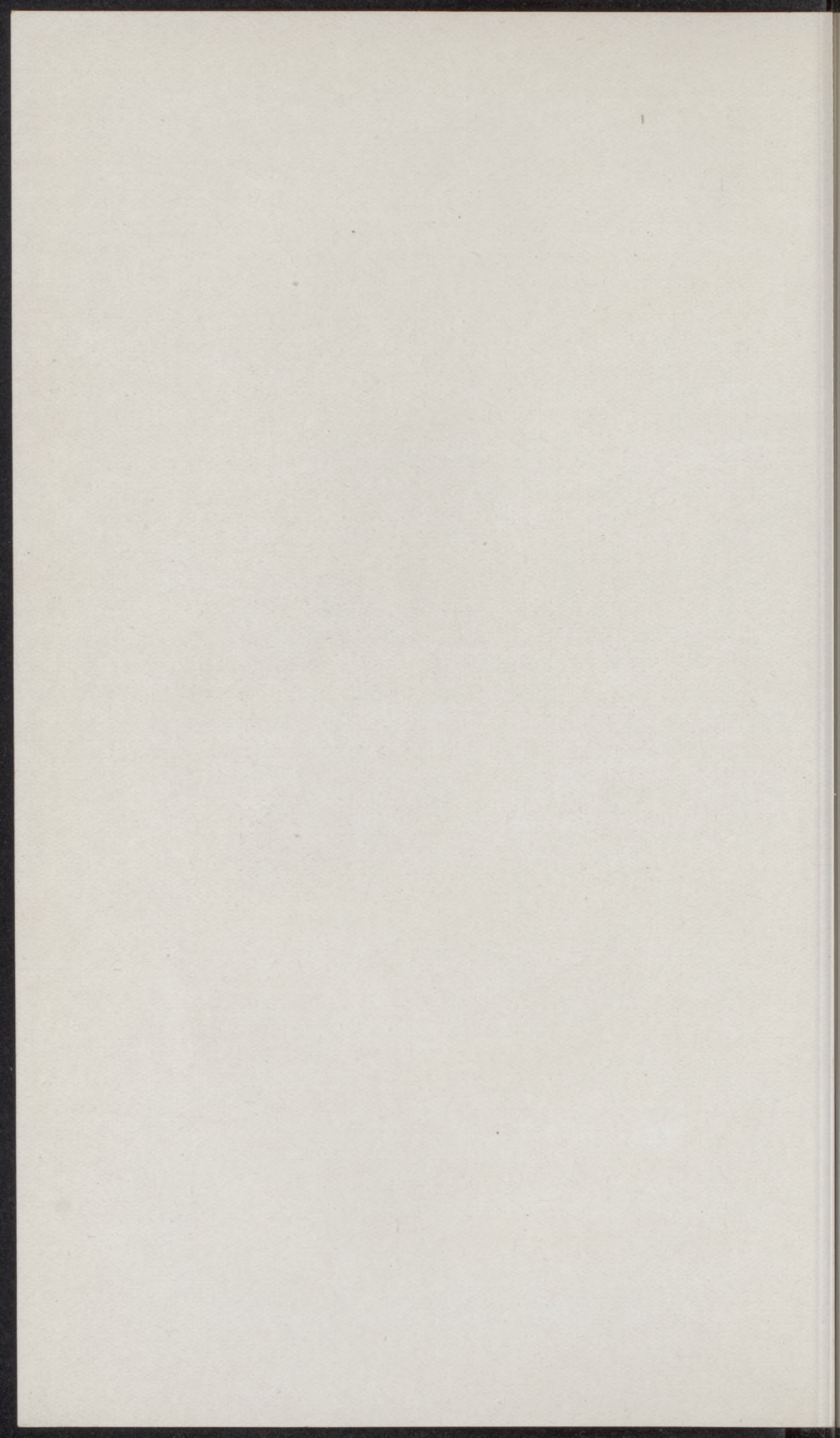
³⁾ De Vakafdeeling overleefde zich; in 1921 werd zij opgeheven onder omstandigheden zoo eervol mogelijk: zij behoefde niet langer voort te bestaan, want vooreerst was alle luchtvaart aviatisch geworden, gelijk Kapteyn had voorzien.

2 September). Ik ben daar niet aanwezig geweest, vermoedelijk omdat ik varende was in het Zuider-Frontier aan boord van eene stoomkanonneerboot, maar ik zie uit het Gedenkboek der Vereeniging, hetwelk door den Heer W. N. Bakker is geschreven en in 1912 bij J. A. Boom te Haarlem is uitgegeven, dat, na diverse propoosten, de wenschelijkheid van het oprichten eener vereeniging werd erkend, dat men circulaires wilde verspreiden om althans zedelijken steun te vragen aan eenige hooggeplaatste personen op wetenschappelijk, militair, industrieel, handels- en sportgebied. Rambaldo telde mij onder die hooggeplaatsten mede, ten minste binnen de vijf dagen had hij zulk een circulaire overgezonden en mij (dat kwam hem nu wel toe) opgeëischt als lid van de vereeniging *in spe*. Ik heb reden om te vermoeden, dat ons aller vriend Jhr. J. H. Ram (oud-Kapitein der Grenadiers) in beide vergaderingen veel heeft gedaan om te maken, dat men tot een resultaat kwam, terwijl ik voor zeker houd, dat Rambaldo, als onder zijne studies door, al had leeren inzien, dat het in Nederland slechts schortte aan vereenigingsleven op luchtvaartgebied, dat onze achterlijkheid wel spoedig tot het verledene zou gaan behooren, zoo wij hier, evenals elders, de handen slechts inéén wilden slaan. Hij zou dat, op een tocht naar Brussel, waar hij de vergaderingen der „Commission permanente internationale d'Aéronautique” (12—16 Sept.) wilde volgen, nog beter leeren begrijpen. Te Brussel maakt hij voor het eerst kennis met de verrichtingen van de buitenlanders; dàar sloot hij vriendschap met Assmann, Hergesell, Wegener, Hildebrandt en Moedebeck — hooge namen destijds in de luchtvaartwetenschap !

Verrijkt met een schat aan luchtvaartwijsheid kwam Rambaldo van 't Brusselsch festijn terug. Met zekere hem soms eigene vrijmoedigheid had hij zich, ofschoon van geenerlei geloofsbrief voorzien, aangenaam bij de Heeren weten te maken, zich aangesloten, eindelijk gedaan alsof ook hij tot het gezelschap behoorde. Juist de omstandig-



Geheimrath Richard Assmann.



heid, dat hij de *eenige* aanwezige Nederlander was, is hem vermoedelijk van groot nut geworden: zijn enthousiasme en zijn reeds opgedane (theoretische) kunde moesten wel bij een ieder opvallen, zoodat hij, juist als éénling optredende, wellicht belangrijker werd gevonden dan hij inderdaad was ¹⁾). Niemand vroeg, gelijk hem tot zijn ergernis enkele malen in Nederland was overkomen, wanneer hij zich incidenteel bij een „gros bonnet” aanmeldde, *wie* hij eigenlijk was, hij, die zich veroorloofde zoo hard aan de bel te trekken. Integendeel, hij was een welkome verschijning, die ook wel wilde luisteren, wanneer men hem betoogde, dat de Nederlanders te lang hadden stil gezeten, dat in het strijdperk op hen werd gewacht, dat zij hartelijk welkom zouden worden geheeten zoodra zij hun goeden wil door daden lieten blijken. Natuurlijk bracht Rambaldo wel eenige primeurs mede, maar best van alles waren de relaties en connecties welke hij aanknoopte, vooral die met de duitsche aeronauten. Niemand zou, nog lang daarna, over zóó mooie relaties beschikken als toen waren aangeknoopt door Rambaldo, die zich voorstelde deze betrekkingen aan te houden en er zijn voordeel mede te doen.

Correspondeerende, telefoneerende, artikelen schrijvende, naar alle kanten zijn voelsprietten uitstekende, had Rambaldo al spoedig aanraking weten te verkrijgen met het Kon. Nederl. Aardrijkskundig Genootschap, voor welke vereeniging hij den 5den October te Amsterdam een voordracht hield, juist over het onderwerp, dat daàr best zou worden gewaardeerd: „De Luchtvaart ten dienste van het wetenschappelijk onderzoek van Nederlandsch-Indië” ²⁾). Ofschoon hij zich in het dagelijksch leven wel eens opwond en dan leelijk kon hakkelen, was hij bij deze gelegenheid kalm, doordacht en ook zakelijk; hij toonde een beschaafde natuur, die hem deed

¹⁾ Assmann roemt den „Feuereifer” waarmede Rambaldo toen al plannen ontwikkelde met het oog op tropisch Nederland. Zie Deutsche Zeitschr. f. Luftschiffahrt, 1911, no. 20, s. 21.

²⁾ Verslag, zie Tijdschrift van het Kon. Ned. Aadr. Gen. XXV, 1908, p. 40, 710, 711.

spreken als „een mijnheer”. Hij behaalde eenig succes, welverdiend, omdat wie hem hoorden, ook gevoelden, dat de zaak hem ernst was. Hij maakte eene toespeling op den Vliegende Hollander, welke hem door den Voorzitter, den Heer J. W. IJzerman, werd teruggekaatst met den uitdrukkelijken wensch, dat de geachte Spreker de eerste der Vliegende Hollanders mocht worden! In den grond der zaak behelsde deze voordracht een pleidooi voor het wetenschappelijk onderzoek van Nieuw-Guinee door middel van vrije ballons, varende van de zuid- naar de noordkust. Er zal nog gelegenheid te over zijn, om op dit onderwerp terug te komen; voor 't oogenblik treft mij, bij de herlezing, dat te Batavia in de jaren 1896—1897 wolkenwaarnemingen ten behoeve van het Internationaal Onderzoek waren verricht door Dr. J. P. van der Stok en dat de redactie van het tijdschrift daarvan wist, niettegenstaande die waarnemingen (ofschoon in 1899 grootendeels bewerkt) nog immer onuitgegeven waren ¹⁾. Dat zal Rambaldo zich in het oor hebben geknoopt!

Met het uitgaan van deze vergadering begon voor Rambaldo de dag eerst recht. Hij had eene bijeenkomst van een nog embryonale vereeniging belegd in de bovenzaal van een semi-obscuur Café Oost-Indië aan den Middenweg der Watergraafsmeer. Nog zie ik, in gedachten, de Gideonsbende die daar was bijeengekomen, een heterogeen troepje van twaalf enthousiasten, *bien étonnés de se trouver ensemble*. Er waren zelfs twee broers onder, die hunne geschillen thans aan de luchtvaart offerden! Eigenlijk was slechts ééne vraag aan de orde: te weten, of wij ons sterk genoeg achtten om tot eene Vereeniging te komen, en op eigen wieken te drijven? Sommigen onzer, die menschenkennis hadden, dachten misschien weer aan die oude waarheid, dat de gekken de kaart plegen te krijgen en nog heden geloof ik, dat het maar beter was in een hoerastemming storm te willen

¹⁾ Zie het Naschrift, p. 53.

loopen dan met omzichtigheid den grond in te gaan om er een netwerk van loopgraven aan te leggen. Dies namen de Twaalven de kloeke besluiten: dat zij zich zoo gauw mogelijk tot eene Vereeniging zouden constituereen; dat zij het presidium zouden aanbieden aan iemand van hoogen wetenschappelijken standing (want de liefhebber-meteoroloog Rambaldo dacht in den beginne vóór alles aan het nut dat het onderzoek der hoogere luchtlagen van de beoefening der luchtvaart zou kunnen trekken); dat zij in de groote pers belijdenis zouden doen van wat zij voornemens waren; dat zij op een bepaalden datum (19 October) zouden bijeenkomen te 's-Gravenhage, om dààr met al wie zich wilden aansluiten de Vereeniging op te richten. Nog deed Rambaldo mededeeling van eene uitnoodiging, welke hij had ontvangen van Dr. Kurt Wegener (vermaard aeroloog en aeronaut) om samen een ballontocht uit Nederland te ondernemen. Die vaart heeft den vijfden April 1908 plaats gehad; zij ging nog vijf maanden vooraf aan de eerste, door de Vereeniging zelve georganiseerde opstijging (15 Sept.); ongetwijfeld was zij voortgekomen uit Rambaldo's te Brussel aangeknoopte connecties.

De vergadering van 19 October werd aangekondigd door een artikel van Rambaldo in de Nieuwe Rotterdamse Courant van 18 October (Eerste Blad A) getiteld: „De aanstaande Vereeniging ter Bevordering der Luchtscheepvaart”. Het is propagandistisch gesteld, het wijst op de landen die verder zijn gevorderd dan wij, als Beieren, Wurtemberg, België, Zweden, Zwitserland en bijzonderlijk maakt Rambaldo zich boos op de geleerde wereld ten onzent, die bij een afwijzende houding volhardt. Mocht het oude archief der vereeniging nog de correspondenties bevatten welke Rambaldo bij hare oprichting overdroeg, dan zou men af en toe, bij de lezing, groote oogen opzetten! Maar het zou een dorre lectuur zijn, want Rambaldo ontving vele brieven waaronder ook onbeteekenende, in totaal soms vijftig op een dag. Hij beantwoordde alle stukken, maar waar haalde hij

toch den tijd vandaan? dus mag men vragen. Want van zijne diensten in de Marinierskazerne kreeg hij geen vrijstelling.

In twee voorvergaderingen (14 Oct. en op den 19den zelf) hadden wij „en petit comité” de rollen zoowat verdeeld voor de groote bijeenkomst welke den 19den in het Zuid-Hollandsch Koffiehuis zou worden gehouden. Jhr. J. H. Ram zou het presidium waarnemen, ik zou het doel der bijeenkomst: te weten, het oprichten eener vereeniging inleiden en uitéén zetten. Invitaties waren op ruime schaal verspreid, waartoe vooral het ledenboek van de Witte Sociëteit was nageplozen. Wij zonden aan ieder lid, die maar even in aanmerking scheen te komen, eene invitatie; zoo kregen wij een gezelschap bijeen, dat wat goeds voorspelde, waarvan ons later werd gevraagd: „hoe hebben jelui zoo goed een publiek bijeen weten te krijgen?” Even voor den aanvang van de vergadering ¹⁾ deed Ram ons de zéér belangrijke mededeeling, dat hij den Kolonel van den Generalen Staf C. J. Sniijders voor onze plannen had weten te winnen en dat deze te zijner tijd het voorzitterschap wel op zich zou willen nemen.

Mijn toespraak ²⁾ (op schrift gesteld) was natuurlijk het oog van Rambaldo gepasseerd, zoodat mocht worden aangenomen, dat ik ten volle rekening hield met het vele wat Brussel hem juist had geleerd. Zij moest dienen ter verklaring van ons optreden, ter opwekking om mede te doen en tevens een kort program ontwikkelen van de houding, die wij dachten aan te nemen ten opzichte van allerlei aanhangige vraagstukken. Ik wensch die toespraak nog even *à la fortune de la plume* te doorloopen, om aldus een schets te leveren van de denkbeelden, waarvoor wij opkwamen, de wanbegrippen, die wij voorkomen of bestrijden moesten.

¹⁾ Aldus de lezing in het Gedenkboek 1907—1912, p. 14. Op mijn geheugen afgaande, zou ik echter zeggen, dat het nà afloop is geweest.

²⁾ Opgenomen in Nieuwe Rott. Courant van Zondag 20 October 1907.

Dat de tijden rijp (meer dan rijp) waren om aan den arbeid te gaan, werd bewezen door het opnoemen van eenige welsprekende getallen, die van de activiteit onzer buurvölker vermochten te doen blijken. Zoo omvatte de Deutsche LuftschiFFerverband een twaalftal vereenigingen met een totaal aantal van 4100 leden; de grootste van die vereenigingen (de Berlijnsche) telde 927 leden, regelde 91 opstijgingen, kende 7 diploma's aan luchtschippers toe. Zoo behartigde Frankrijk de belangen der luchtvaart door middel van zes vereenigingen, bij welker grootste (de Aëro-Club) niet minder dan 110 vrije ballons stonden ingeschreven. Zoo hadden Zweden sedert 1900, Zwitserland en België sedert 1901, eigen luchtvaartgezelschappen en de meesten waren reeds broederlijk verbonden in de Fédération Aéronautique Internationale. Te Brussel was in September 1907 een concours gehouden, waaraan werd deelgenomen door 34 vrije ballons, toebehoorende aan negen verschillende natiën, waarbij de onze ontbrak. Bewijzen waren verkregen, dat werkzaamheid van Nederlanders gaarne zou worden gezien.

Dat geen groote kapitalen noodig waren om met succes te werken, werd aangetoond door te verwijzen naar België, Beieren, Zweden, Zwitserland, waar men de gelden toch ook wist te vinden, naar de Berliner Verein wier kasrekening van 1906 over niet meer dan *f* 16.550 liep, terwijl hare Fahrtenkasse, waaruit 64 opstijgingen werden bekostigd, 11.000 Gulden bedroeg. Er werd op gewezen (en daaraan dacht het publiek gewoonlijk niet) dat de kosten van de opstijgingen tot zeker percentage door de deelnemers worden gedragen en dat een groot gedeelte door entréegelden wordt goed gemaakt. Dus behoefden ook de kapitalen niet af te schrikken en daarom was niet twijfelachtig, dat wij de plaats, welke voor ons scheen te zijn gereserveerd, eervol zouden kunnen innemen.

Wat de wetenschappelijke doeleinden betrof, kon ik met eenige algemeenheden volstaan, omdat de Weten-

schap zelve zich nog op een afstand hield (doch zij raakte zeer spoedig onder eene bekoring waarvoor zij bezweek).

Ook was de ontwikkeling der koloniën in ons program opgenomen. Hier werd even stil gestaan bij de belangrijke aerologische vraagstukken, die dààr (niet in de laatste plaats in het belang van cultures en landbouw) op oplossing wachtten. De exploratie van Nieuw-Guinee per vrijen ballon (waarop zooals ik later zal vermelden, Kurt Wegener binnenkort eveneens zou gaan vliegieren), werd even besproken. Thans kan dit vraagstuk geen belangstelling meer wekken; er zijn beter hulpmiddelen, zoo die nog noodig mochten zijn. Toch is van beteekenis, dat Wegener er zich warm voor maakte.

Wat militaire doeleinden betreft, werd gewezen op den goeden wil van elke vereeniging om, zonder zich op te dringen, ballonmaterieel aan te schaffen dat in kritieke tijden ter beschikking van hare Regeering kon worden gesteld, op hare begeerte om luchtschippers te vormen, dit alles, mits dan ook eene regeering faciliteiten verleende bij opstijgingen, nederdalingen, opslag en transport.

Ook dirigeables en aeroplanen (het woord vliegtuig was nog niet gevormd) passeerden de revue. Van hen werd opgemerkt, dat zij zeker tot onze bemoeiingen zouden gaan behooren, maar dat wij er voor 't oogenblik geen werk van zouden mogen maken, zelfs al liet zich aanzien, dat gemakkelijker gelden zouden kunnen worden bijeen gezameld voor de aanschaffing van een dirigeable dan voor welk ander aeronautisch doel ook. Voorloopig moest van dirigeables worden afgezien, omdat nog slechts één enkel Nederlander door opstijgingen met vrije ballons vertrouwd was geraakt met het element waarin zij zich bewegen, terwijl hij van dirigeables nog geen ondervinding had. Dus moest ons eerste doel zijn, een aantal luchtschippers op te leiden en daarvoor moest het oog worden gericht naar den vrijen ballon. Deze zou in eerste instantie moeten dienen om ons de noodige

ervaring van en vertrouwdheid met het element bij te brengen, niet alleen wat opstijgen en neerdalen, maar ook wat varen betreft. Gewezen werd op de prachtige vaarprestatie van Kurt Wegener, die te Bitterfeld in Saksen was opgestegen, verzekerende dat hij in het Noorden van Engeland zou dalen, welke belofte hij letterlijk was nagekomen. Tegenover de aeroplanen viel nog geen gedragslijn uit te stippelen; de dirigeables namen nog aller gedachten in beslag, de aeroplanen waren nog te onvolmaakt. Hoe stond het eigenlijk met hen? Dat is spoedig gezegd. Juist in September tevoren had Blériot afstanden van 100 en 120 Meters afgelegd en eene week nà onze vergadering zou Farman (26 Oct.) een verheid van 771 Meters onder de knie weten te krijgen. Ware de vliegtechniek verder geweest, dan zouden wij wel hebben begrepen, dat ballon-opleiding niet streng noodzakelijk is voor den vlieger, dan zouden wij het ook in mindere mate bij den vrijen ballon hebben gezocht, maar daar moesten wij het vooreerst zoeken, juist met het oog op de dirigeables.

Ten slotte werden sport- en zakelijke doeleinden beschouwd. Bij het laatste dezer onderwerpen werd vooral gesproken over het toekomstig luchtverkeer, dat met gespannen aandacht zou moeten worden gade geslagen, ten einde gereed te zijn als de tijden daarvoor rijp zouden blijken, *zonder dat wij alsdan zouden moeten steunen op het buitenland*¹⁾. Op zelfstandige ontwikkeling moest al ons streven zijn gericht. Er werd, om dat toe te lichten, gevraagd: „Wie uwer had voor tien jaren ooit een automobiel gezien?” en die vraag werd aangevuld met een andere vraag: „Wie Uwer had durven vermoeden of hopen, dat het Nederlandsche fabrikaat, na ommekomst van die tien jaren, een wereldreputatie zou kunnen ophouden?”.... Ik zou thans, mutatis mutandis, triomfantelijk kunnen vragen: „Wie Uwer had voor 25 jaren ooit een vliegtuig gezien, wie Uwer

¹⁾ Deze ver in de toekomst doordringende woorden kwamen op verzoek van Rambaldo in de uitgesproken rede.

had toen vermoed of gehoopt, dat de Fokkerfabrikaten een wereldreputatie zouden veroveren, weldra wellicht aangevuld door die der Panderfabrikaten?"

Nadat de rede was uitgesproken en de circulaire nog eens nader was toegelicht, werd besloten tot de oprichting eener vereeniging die den naam zou dragen van „Vereeniging ter Bevordering der Luchtscheepvaart”¹⁾. Uit het midden der toetredenen werd eene Commissie van Voorbereiding gekozen. Hiertoe behoorde de Kolonel C. J. Snijders die de Vereeniging, als haar Voorzitter, door de eerste jaren heeft heen geholpen en later nog heel andere lauweren zou plukken bij de voorbereiding der geregelde diensten op Oost-Indië. Deze Commissie zou Statuten opmaken en het voorbereidende werk doen. Zij was daarmede den 25sten Januari 1908 gereed; zij riep de leden op tot eene vergadering in het Loge-gebouw te 's-Gravenhage op dien datum te houden. Hier werden de Statuten besproken en vastgesteld, welke sedert werden goedgekeurd bij Kon. Besluit van 4 April 1908 no. 11. De naam der Vereeniging werd veranderd in „Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart”. De eerste harer secretarissen was, natuurlijk, Rambaldo.

Den 28sten Maart 1908 was het aantal gewone leden der Vereeniging tot 310, dat der buitengewone tot 45 aangegroeid²⁾; voor een overgroot gedeelte waren zij officieren van Zee- of Landmacht. Die omstandigheid gaf den kwaadwilligen een wapen in handen om de vereeniging als „militaire vereeniging” te qualificeeren en zoodoende te disqualificeeren, terwijl toch de oprichters, al waren zes van die Twaalven militairen, niets liever wenschten dan juist alle standen te bereiken. De waarheid was, dat de militairen het belang van de zaak onmiddellijk inzagen, terwijl de burgerij zoo gauw niet

¹⁾ Luchtscheepvaart. De naam bewijst alweer dat de dirigible al wat was; het vliegtuig nog in zijn kindschheid verkeerde.

²⁾ Gedenkboek 1907—'12, pp. 32/33.

was warm te krijgen. Jaren lang heeft de vereeniging onder de disqualificeerend bedoelde qualificatie geleden. Dat het dien kant uit zou gaan, was terstond begrepen door den Redacteur van den Spaarne-Bode, den Heer J. Fabricius, die zijn kijk op de zaak ontwikkelde in het nummer van Maandag 21 October (3840), een zéér lezenswaardig opstel. Nog in 1909 moest in de Nieuwe Rotterdamsche Courant tegen de wijdverbreide verdachtmaking worden opgekomen.

Rambaldo had zich tusschen den 19den October en den 25sten Januari al weer duchtig geroerd. Den 12den December hield hij een voordracht voor het Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap in de Tivoli-zaal te Rotterdam ¹⁾ en mede omstreeks dezen tijd sprak hij te Leiden in de Stads-Gehoorzaal ²⁾, te Leeuwarden, te Delft en te Enschedé ³⁾. Ook nog in December nam hij de pen weer ter hand, thans om eene mededeeling te doen over de „Vliegmaschine der gebroeders Wright”. Dit was een goed opstel ⁴⁾. Reeds den 5den October had hij de overtuiging uitgesproken, dat de Amerikanen Wright een werkelijke vliegmaschine hadden uitgevonden ⁵⁾. Thans, vermoedelijk onder den invloed van te Brussel opgevangen primeurs, die niet zoo dadelijk voor een groot publiek waren bestemd geweest, zette hij uitéén waarop die overtuiging berustte en gaf hij eene beschouwing, zoo van hetgeen die Amerikanen hadden verricht, als van de redenen der betrekkelijke onvruchtbaarheid

¹⁾ Tijdschr. Kon. Ned. Aardr. Gen. XXV, 1908, p. 711 en Nieuwe Rotterd. Courant, 13 Dec. 1907.

²⁾ De datum is mij ontgaan.

³⁾ Bijblad op het Tijdschrift De Luchtvaart no. 6, p. 61. Te Leeuwarden was, naar Rambaldo zelf mij verhaalde, de Secretaris van het Comité naar hem toe gekomen om te zeggen dat de President niet aanwezig zou zijn, „want de President moet whisten”. Ik heb hem geraden om, als zulk een geval zich weer voordeed, te antwoorden met: „dan moeten de opgekomenen patience spelen”.

⁴⁾ Nieuwe Rott. Courant.

⁵⁾ Ik herinner het mij, maar het staat niet in het door R. zelf geredigeerd verslag van die lezing. In het opstel over de Gebr. Wright herinnert R. aan het destijds gesprokene.

van hun werk, meest veroorzaakt door een al te angstvallig waken over hun geheim. Hoe stond de aviatiek er op dit oogenblik voor? Den 9den November beschreef Farman een gesloten baan van ongeveer een Kilometer, die in 74 secunden werd afgelegd. Dat was een prestatie!

Drie dagen nadat de Statuten waren vastgesteld (28 Januari), verliet ik het land op eene zending naar Liberia, welke mij voorloopig buiten de luchtvaartbeweging hield. Rambaldo werd den 20sten Februari van de Marinierskazerne overgeplaatst naar het Wachtschip te Amsterdam, om den 1sten April op non-activiteit te worden gesteld. Van zijn boei ontslagen, wilde hij nu naar het buitenland, om zich in de aerologische richting te bekwamen aan het Kön. Pr. Aeronautisch Observatorium Lindenberg bij Beeskow (Brandenburg), waartoe hij reeds in Januari (om niet te zeggen te Brussel), begonnen was zich voor te bereiden. Met het oog op Lindenberg legde hij het secretariaat der vereeniging neer; althans in het Orgaan der Vereeniging van 15 Juni 1908 no. 1 wordt Ram als secretaris vermeld, terwijl Rambaldo wel voorkomt, maar nu als bestuurslid, tijdelijk in het buitenland vertoevende. Hij heeft ongetwijfeld nog bijgewoond, dat de Heer H. J. van der Leeuw met eenige Rotterdamsche zakenvrienden een ballon ten geschenke gaf en misschien heeft hij zich nog geërgerd aan den geringen lust om daarmede omhoog te gaan, die in den beginne waargenomen en op den duur overwonnen werd. De oudste jaarboekjes der vereeniging klagen daar steeds over. Zeker is echter, dat hem gelukte, zijn hoogvereerden vriend Kurt Wegener naar 's-Gravenhage te doen overkomen, waar deze (3 April) een voordracht hield in Pulchri Studio, om vervolgens (4 April) van het landgoed Zorgvlied met den aan de Natuurkundige Vereeniging te Frankfort a/d. Main toebehoorenden ballon „Ziegler” een vaart te maken, waarbij de HH. Kolonel Snijders en A. E. Rambaldo hem vergezelden. Na een moeilijken tocht van 13½ uur eindigde deze reis bij Bunningshausen

in Westfalen¹⁾. Het was bij deze gelegenheid, dat de Magistraat van 's-Gravenhage, vergunning gevende tot de opstijging, de voorwaarde stelde, dat noch de aeroloog Wegener, noch de Kolonel der Genie C. J. Sniijders, noch de Luitenant ter Zee Rambaldo acrobatische toeren aan den trapèze van den ballon zouden mogen verrichten²⁾.

Kort daarna heeft Rambaldo zich naar Duitschland begeven om er vier maanden te vertoeven en omstreeks het begin van Augustus in Nederland terug te keeren.

Hoe Rambaldo zich zijn studietijd in Duitschland heeft ten nutte gemaakt, is mij niet duidelijk gebleken; natuurlijk heeft hij te Lindenberg hard gestudeerd in zijn geliefde Aerologie. Van de vruchten dier studie heeft hij eerst later doen blijken, maar voorloopig zal hij wel tevreden zijn geweest met de verworven intellectueele schatten en inzonderheid met een hem door Prof. Assmann verleend getuigschrift voor Luchtvaart³⁾, welks eigenlijke strekking mij tot nog toe onbekend is gebleven. Gelegenheid om aan opstijgingen deel te nemen bestond te Lindenberg niet, maar vast en zeker durf ik staande houden, dat Rambaldo zijn tijd niet heeft doorgebracht „in een hoekje met een boekje”. Hij is op stap geweest, hij heeft het Luftschiifferbataillon te Berlijn bezichtigd, hij heeft oefeningen bijgewoond te Reinickendorf⁴⁾, hij heeft Gross-Borstel en Straatsburg bezocht⁵⁾, hij heeft ook een en ander gepubliceerd, ja heeft voor Deutsche gezelschappen gesproken. Den 11den Mei hield hij een voordracht in de Berliner Verein für Luftschiffahrt over „Die Luftschiffahrt im Dienste der wissen-

¹⁾ Beschreven in N. Rott. Courant.

²⁾ Generaal C. J. Sniijders, in Het Vliegveld, XVI, 1932, No. 10, p. 297.

³⁾ De Luchtvaart, III, 1911, p. 320.

⁴⁾ Voordracht van Rambaldo, zie Java-Bode 2, 3, 4, 6 Sept. 1909.

1911, Heft 20, s. 22.

⁵⁾ Assmann in Deutsche Zeitschr. f. Luftschiffahrt, XV,

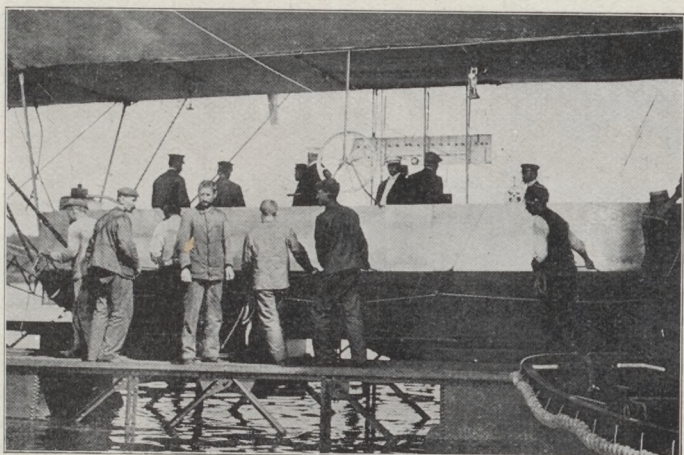
schafftlichen Erforschung der Kolonien" ¹⁾, waarin wij het reeds bekend geluid hooren klinken dat den 5den October al was vernomen: dat van het onderzoek per ballon van Nieuw-Guinee! Een van waardeering getuigende bespreking volgde op deze voordracht, maar dàar werden tonen ingezet die men hier te lande vermoedelijk niet zou hooren aanheffen, als de vraag: „of, gegeven „het vulkanisch karakter van deze zône, de riffen blijven „bestaan, dan wel of aanwezige riffen niet verdwijnen, „nieuwe gevormd worden?”

Ongeveer ter zelfder tijd bewerkte Rambaldo een artikel over „Astronomische Ortsbestimmung im Ballon ²⁾”. Hij behandelde daarin de methode, welke de oudste nog levende Nederlandsche zeelieden die van Villarceau, de iets minder oude die van Marcq Saint Hilaire, de jongere die volgens „hoogtepunt” noemen. Maar hij gaf er toch een aardig voorbeeld bij van het gebruik, dat hij had gemaakt van een luchtbelkwadrant van Butenschön, met nog eene beschrijving van een nieuwen luchtbelsextant van A. de la Baume Pluvinel, die wellicht het kwadrant van Butenschön zou overtreffen. De maand Juni bracht weder eene studie in het Tijdschrift van het Kon. Nederl. Aardrijkskundig Genootschap ³⁾, welke verdient te worden opgemerkt, omdat Rambaldo onverwachts machtigen steun had gevonden bij Kurt Wegener. Terwijl eerstgenoemde zijn plan van een onderzoekings-tocht met een vrijen ballon dwars over Nieuw-Guinee had voorgedragen, was diezelfde gedachte, *geheel onafhankelijk*, opgekomen bij laatstgenoemde, die haar nader had uitgewerkt voor eene lezing over „Moderne Ballonfahrten”, den 30sten Januari 1908 te Stettin uitgesproken (men bedenke, dat Nieuw-Guinee destijds gedeeltelijk Duitsch was). Rambaldo liet een uittreksel van Wegeners lezing vooraf gaan. Deze geeft soortgelijke be-

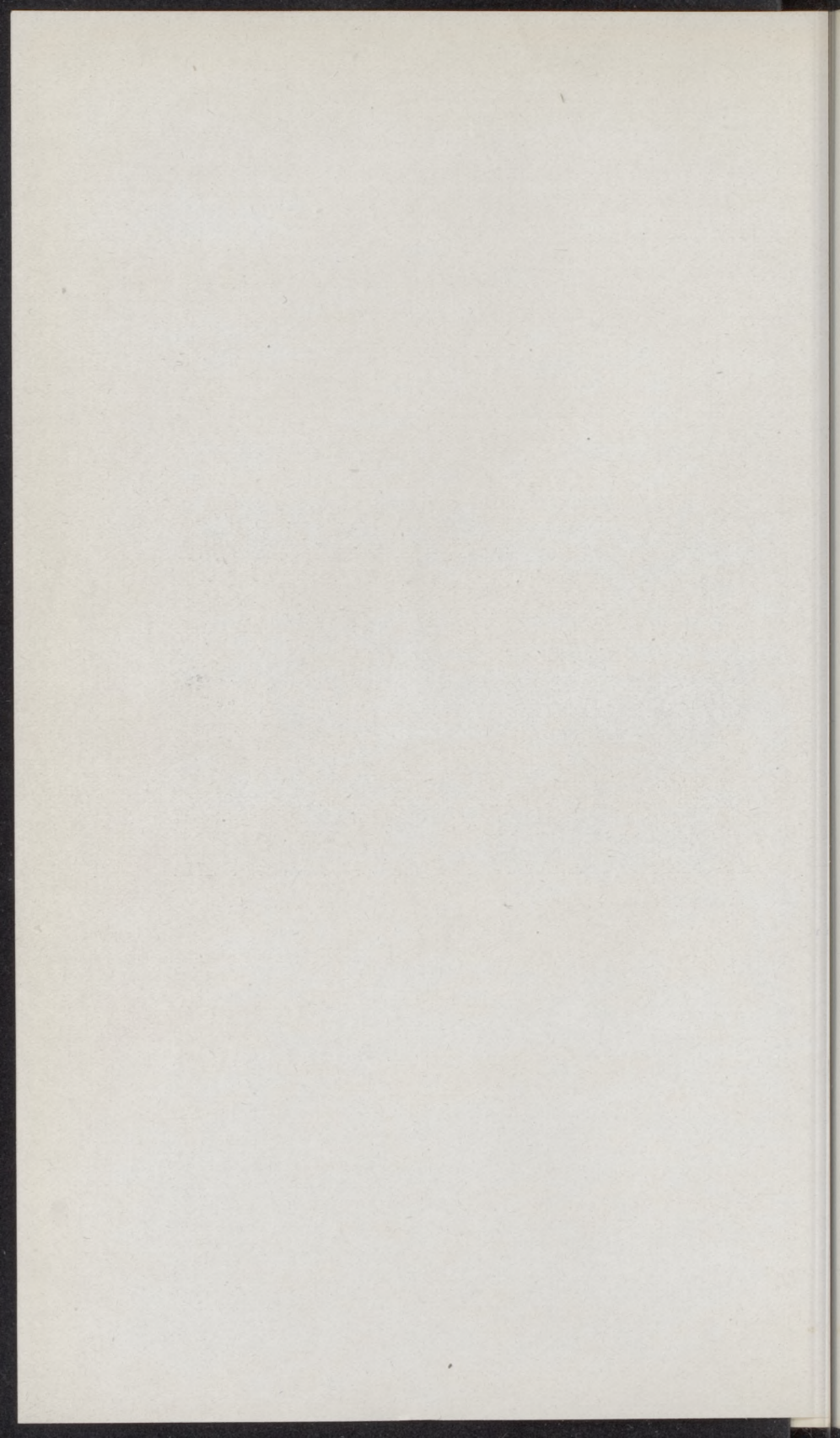
¹⁾ Illustr. Aeronautische Mitteilungen, XIV, 1908, Heft 10.

²⁾ Illustr. Aeronautische Mitteilungen, XIV, 1908, Heft 10.

³⁾ K. Wegener en A. E. Rambaldo, De Mogelijkheid van een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea. Tijdschr. Kon. Ned. Aadr. Gen. XXV, 1908, p. 767. Gedateerd Lindenberg, Juni 1908.



Friedrichshafen Juli 1908. Zeppelinballon, Graf Zeppelin (met witte pet) bij het rad.



schouwingen als Rambaldo vroeger had voorgedragen, maar hij maakt een kostenraming daarenboven, ten bedrage van slechts 60.000 Mark¹⁾. Op dit uittreksel van Wegeners voordracht liet Rambaldo een Naschrift van zichzelf volgen, waaruit bleek, dat zij reeds met elkaar in verstandhouding stonden, dat zij zelfs tot overeenstemming waren gekomen. Jammer maar, dat Wegener zich juist opmaakte om het Meteorologisch Observatorium te Frankfurt a/M. te verwisselen voor dat te Samoa, waar hij de aerologische waarnemingen zou gaan leiden^{2) 3)}.

Er valt niet te twifelen of Rambaldo zich heeft verheugd, toen hij mocht ontwaren, dat de Vereeniging voor Luchtvaart, die niet zoo dadelijk in staat was geweest om iets te publiceeren, met 15 Juni 1908 een eigen Tijdschrift was gaan uitgeven, genaamd „Orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart”. Het lijkt mij noodig, hier een oogenblik uit te weiden over de vormen, waarin dit Orgaan aanvankelijk werd verspreid. Als „Orgaan” verscheen het van 15 Juni tot en met 15 December 1908 in 13 halfmaandelijksche nummers (formaat octavo); met 1 Januari 1909 bleef het (als Tweede Jaargang) in hetzelfde formaat verschijnen,

¹⁾ Ballon 15.000 Mk., driedubbele vulling met waterstofgas 18.000 Mk., Bemanning 5000 Mk., Diversen 10.000 Mk., Schepen om den ballon te observeeren en op te vangen 12.000 Mk.

²⁾ De opstellen van Wegener en Rambaldo werden besproken door Moedebeck in Ill. Aeron. Mitt. 1908, pp. 671/672. Moedebeck ried aan, liever een Parsevalballon te nemen, maar hij schreef in October tegen W. en R. in Juni, en de luchtvaart veranderde in een razend tempo van aspect.

³⁾ Schrijnend, maar *te* merkwaardig om haar niet even hier in te lasschen, is Wegeners kritiek op den Zweedschen luchtschipper Andrée, die in 1897 van Spitsbergen was opgestegen om de Noordpool te bereiken, van wien men nimmer meer had vernomen. „Wir werden die Fahrt Andrées für die Beurteilung der Frage keine so sehr weittragende Bedeutung beimessen können, denn sie vernachlässigte die erste, um nicht zu sagen einzige Voraussetzung einer Ballonexpedition: nämlich die Kenntnis der Luftströmungen.

Als Andrée seine Fahrt antrat, war über die Luftbewegung im hohen Norden nur äusserst wenig bekannt. Durch die Jeannette-drift wusste man, dass im Durchschnitt einer längeren Zeitperiode die Luft von der Beringsstrasse in der Nähe des Nordpols vorbei nach der Ostküste Groenlands treibe. Das wenige

maar onder den naam: „Het Luchtschip. Orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart". Van dezen (tweeden) Jaargang zijn slechts negen halfmaandelijksche afleveringen verschenen, loopende van 15 Jan. tot en met 15 Mei 1909. Naar aanleiding van eene overeenkomst met den Haarlemschen uitgever J. A. Boom werd, met 5 Juni 1909, de naam veranderd in „De Luchtvaart. Geïllustreerd Tijdschrift voor Luchtvaart en aanverwante Vakken. Officieel Orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart", terwijl het formaat kwarto werd en een nieuwe reeks werd aangevangen, in zoover de jaargang 1909 *eerste* werd. Deze jaargang, die slechts over een goed halfjaar loopt, deze nieuwe „Luchtvaart" verscheen in 16 halfmaandelijksche afleveringen. Zoover mij bekend, bezit alleen de bibliotheek der Kon. Vereeniging voor Luchtvaart een compleet, tot heden bijgehouden exemplaar van het Orgaan. De uiterst zelden voorkomende en onvervangbare jaargangen 1908 en 1909 (met die der „Luchtvaart" van 1909 tot 1913) worden er als kostbare familiejuweelen bewaard in een met veiligheidsslot verzekerden ijzeren trommel, alles om der wille van... verzamelaars en andere

was überhaupt bekannt war, und was doch jedenfalls hätte berücksichtigt werden können, war also dem Plane ungünstig. Nachdem dann die Drift Nansens genauere Nachrichten von den Luftströmungen im hohen Norden gebracht und gezeigt hatte, dass der Ballon nur ganz kurze Zeit nach Norden, im Verlauf längerer Fahrt aber jedenfalls nach Süden treiben musste — in dieser Richtung war ja der Fram getrieben — da war der Plan Andrées hoffnungslos.

Es wird Ihnen bekant sein, dass der einzige Meteorologe welcher an der Fahrt teilnehmen sollte, Nils Ekholm, zurücktrat. Die Dichtigkeit des Ballons entsprach zudem nicht den ursprünglich aufgestellten Forderungen. Wenn Andréé trotzdem die Fahrt begann, so war das für den Eingeweihten das sichere Zeichen dafür, dass nicht die Hoffnung auf Erfolg und Überlegung ihn trieben, sondern der Männerstolz, der auch dann ausharrt, wenn seine Sache aussichtslos geworden ist."

Merkwaardigst van alles komt mij voor, de nauwkeurigheid waarmede Wegener de plaats aanduidt waar Andréé is ondergegaan: „vermutlich im Nordmeer zwischen Nordkap und Franz Josephs Land". Daar op het Witte Eiland zijn, nu enkele jaren geleden (1930), de overblijfselen van Andréé en zijn tochtgenooten gevonden. Zie p. 776 van het gemeenschappelijk artikel.

bibliofielen. Ons interesseeren voor 't oogenblik de naamsverwisselingen van 1909 en 1910, waaruit iets valt te leeren. Na gedurende een half jaar een Orgaan te hebben uitgegeven, gaat de Vereeniging inzien, dat zij partij moet trekken van de populariteit der dirigeables en noemt zij haar Blad „Het Luchtschip”. Weer een half jaar later heeft de aeroplaan al zooveel van zich laten hooren, dat men een algemeeneren titel gaat begeeren en den doop toedient aan „De Luchtvaart”. Zoo weerspiegelt zich het uiterst snel wisselend overwicht van dirigeables en vliegtuigen tot in den naam van het tijdschrift.

Van 1908 tot en met 1913 is het Orgaan met even veel ijver als bekwaamheid geredigeerd door den Kapitein der Artillerie W. N. Bakker, die ook het Gedenkboek 1907—1912 opstelde.

Men zou geneigd zijn te denken, dat Rambaldo, die bij zijn terugkeer uit Lindenberg op het Wachtschip te Willemsoord was geplaatst, onmiddellijk een zeer getrouw medewerker zou zijn geworden aan het Orgaan der Vereeniging, dat na den 15den Juni 1908 geregeld om de veertien dagen was verschenen. Dat heeft zoo'n vaart niet geloopt. Allereerst vinden wij in het vierde nummer (van 1 Augustus) melding gemaakt van eenige fraaie boekwerken, welke hij aan de bibliotheek der Vereeniging schonk of in bruikleen gaf. Dan komt (p. 37) een artikel van zijne hand, getiteld „Een en ander over het plan van een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea”, dat twee bladzijden druks beslaat en slechts een résumé geeft van zijne reeds door het Aardrijkskundig Genootschap gepubliceerde beschouwingen over dat onderwerp. Hierop volgt (p. 39) een tweede artikel: „Vóór de duurvaart van het Luchtschip van Graaf Zeppelin” dat onder teekend is met eene „R”. Dit laatste is nauwelijks meer dan eene ampliatio op een ander ingezonden stuk (zonder opschrift) van F. J. M. P. Van Rossen Hoogendijk, hetwelk in de vorige aflevering was opgenomen. Van

Rossen Hoogendijk was in de gelegenheid geweest wat van den Zeppelin-ballon te aanschouwen en had dezen den 29sten Juni door het luchtruim zien zweven; Rambaldo was van 11 tot 14 Juli in de nabijheid geweest, hij had den 11den mogen benutten om het luchtschip (toen nog niet gevuld) in al zijn onderdeelen rustig te bezien en te bestudeeren onder de leiding van Graaf Zeppelin zelf¹⁾; den 14den had ook hij eene opstijging bijgewoond. Na het opstel van Van Rossen Hoogendijk stelt dat van Rambaldo te leur; de lezer gevoelt, dat Hoogendijk het merkwaardigste al van het luchtschip had afgekeken, zoodat voor Rambaldo niet veel meer te schrijven viel, zoo hij althans niet in herhalingen wilde vervallen. Maar er is iets bijzonders aan dit stuk op te merken: op p. 40 plaatst de Redactie eene noot over iets wat zij met den opsteller „oneens” is en ik vermoed, dat zulks dien opsteller heeft gehinderd, zoozeer gehinderd; dat hij is begonnen met maar niets meer in te zenden, om eindelijk in 1910, toen hij trouwens een eigen Indisch Orgaan kreeg te redigeeren, voor het medewerkerschap te bedanken²⁾. Er kwam nog wel wat bij: hoe goed hij het ook met de Vereeniging meende, de vereenigingsband knelde hem min of meer. Ik heb dat nog juist kunnen opmerken in Januari 1908, toen ik hem, misschien voor 't laatst, onder vier oogen sprak. Hij had nu wel den stoot gegeven tot de oprichting der Vereeniging, maar hij moest om zichzelf denken ook. Hij was (en hoe weinigen begrepen dat nog!) de eerste in den Lande die zich tot een all-round-luchtman wilde ontwikkelen, die een bestaan wilde zoeken bij de Luchtvaart. Hij maakte zich bezorgd, niet alleen dat hij alle zijne primeurs zou moeten mededeelen, maar vooral, dat hem zijn mooie relaties en connecties een voor een zouden worden afgetrosgeld, waarna hij dan, onder dankbetuiging voor de vele en gewichtige bewezene dien-

¹⁾ Zie Rambaldo's voordracht in Java-Bode van 2, 3, 4, 6 Sept. 1909.

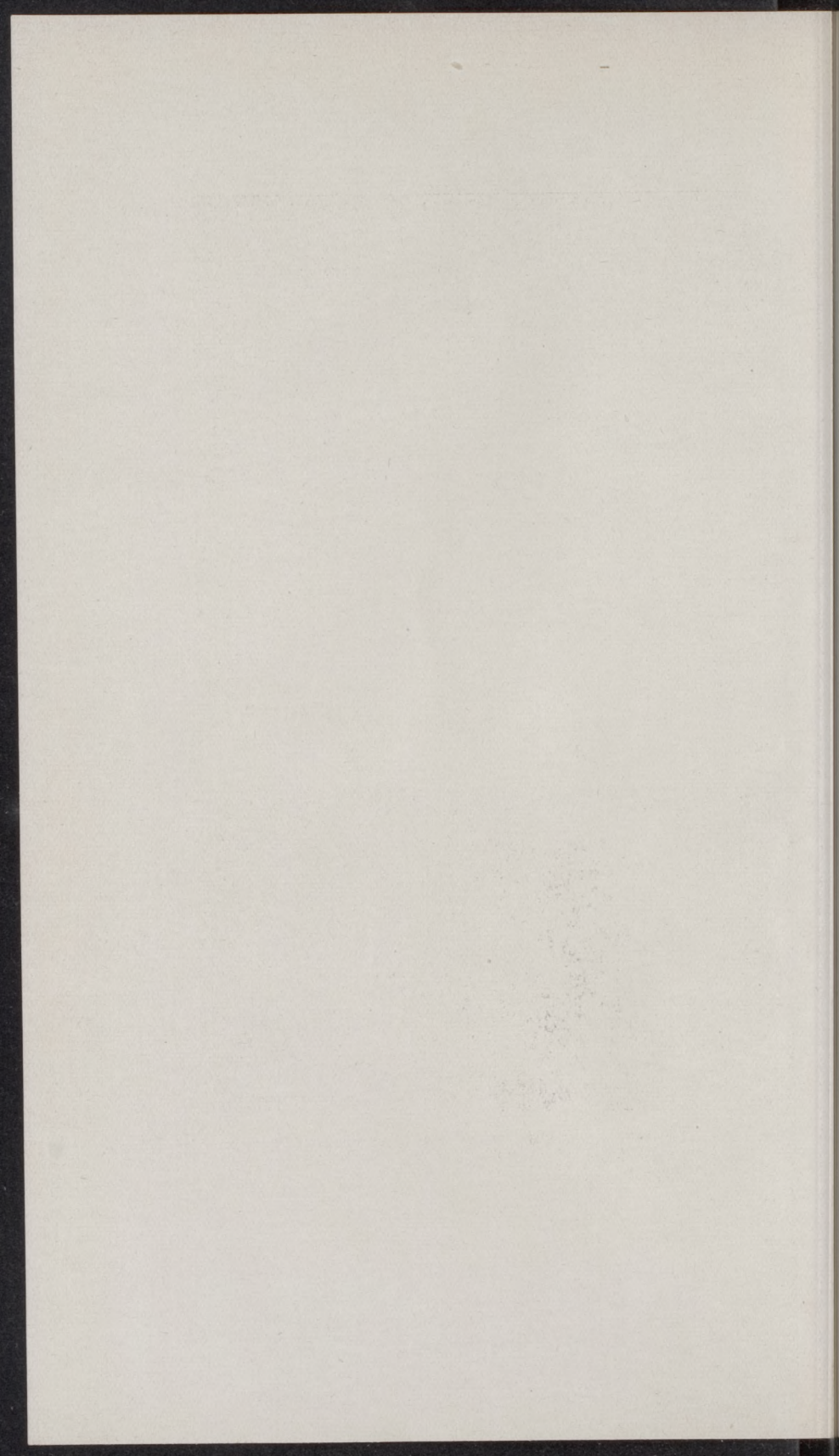
²⁾ Zie De Luchtvaart, III, 1911, p. 320.



Friedrichshafen Juli 1908. De Koningin van Wurtemberg met
links van haar Rambaldo, achter Rambaldo de
Koning van Wurtemberg



Friedrichshafen Juli 1908. De Koningin van Wurtemberg,
Rambaldo, de Koning van Wurtemberg.



sten, als aan den dijk zou kunnen komen te staan. Dat denkbeeld bolde hem alles behalve en hoe verklaarbaar was zijne behoedzaamheid in dezen! De relaties en de de connecties (waarom trent hij toch al weinig mededeelzaam placht te zijn) moesten hem dienen om zich een nieuwe carrière te ontsluiten en wel bij de Luchtvaart; de burgerkroon, waarvan ik in den beginne sprak, mocht hem niet ontgaan!

Begon de vereenigingsband hem te knellen, over de Vereeniging zou hij wel met lof hebben gesproken. In het najaar van 1908 zou hij worden geplaatst aan boord van de naar de Koloniën bestemde *De Ruyter*, waar hij natuurlijk de te Lindenberg aangeleerde aerologische praktijken (vlieger- en kabelballonoplatingen) op eigen gelegenheid wilde beoefenen. Het vereenigingsbestuur steunde hem door middel van een verzoekschrift¹⁾ aan den Minister van Marine (dd. 17 Sept.), strekkende om hem in de gelegenheid te stellen om, voor zoover de dienst zulks zou toelaten, de aerologische waarnemingen welke hij noodig achtte, te verrichten. Hierop werd de ministerieele goedkeuring verkregen, terwijl de Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel den Directeur van het Kon. Ned. Meteorologisch Instituut machtigde om de noodige werktuigen en hulpmiddelen tot het doen van vliegeroplatingen aan te schaffen en aan Rambaldo in bruikleen te geven²⁾. Deze was onderwijl druk bezig geweest met het op schrift stellen van zijne in Duitschland vergaderde aerologische wetenschap, welke hij wenschte te publiceeren in het *Marineblad*. Achtereenvolgens³⁾ zou hij behandelen:

- I. Loodsballons.
- II. Vliegers.
- III. Zelfregistreerende instrumenten voor Vliegers.
- IV. Kabelballons.

¹⁾ Orgaan, I, pp. 85/86.

²⁾ Orgaan, I, pp. 121/122.

³⁾ Orgaan, I, p. 107.

- V. Zelfregistreerende instrumenten voor kabelballons.
- VI. Vrije ballons met instrumenten.
- VII. Peilballons met instrumenten.
- VIII. Ontwerp der Aerologie.
- IX. Resultaten.

In twee gedeelten gesplitst, zijn alleen de hoofdstukken I en II onder het eenvoudig opschrift „Aerologie” in den jaargang 1908—1909 verschenen. Het eerste stuk, dat in Augustus 1908 te Willemsoord is afgesloten, beslaat tien, het tweede dat in October gereed kwam, dertig paginaas. Er heeft aan die beide artikelen veel werks gezeten; zij leggen een goed getuigenis af van Rambaldo's applicatie te Lindenberg; jammer maar, dat de vervolgen ontbreken!

Wie mij tot hier heeft gevolgd, begrijpt ook wel, hoe de laatste weken welke Rambaldo in Nederland doorbracht, nog eenigszins werden opgevrootlijkt door gedachten aan den ballontocht dwars over Nieuw-Guinea. Welkome gelegenheid om daarop terug te komen bood hem een artikel van den Heer C. H. de Goeje (gedateerd Aug. 1908) waarin deze de reeds over dit onderwerp verschenen literatuur onder de loep nam¹⁾. Het draagt den titel „Is een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea gewenscht?” welke vraag door De Goeje werd beantwoord met: „*niet wenschelijk*”. Dat was, het spreekt vanzelf, voldoende om Rambaldo uit zijne tent (of moet ik zeggen: uit zijne hut) te doen treden. Deze antwoordde met een artikel in hetzelfde tijdschrift²⁾ (gedateerd October) hetwelk opnieuw is getiteld: „De mogelijkheid van een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea”. Deze strijd werd van weerszijden met hoffelijkheid gevoerd, maar naar mij voorkomt, was Rambaldo's taktiek van een zeer sterke soort. Hij voerde den krijg zoo goed als uitsluitend op praktisch-luchtvaartkundig terrein, hetwelk

¹⁾ Tijdschrift v.h. Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap XXV (2), 1908, pp. 1192—1194.

²⁾ Als voren pp. 1412—1416.

hij nu wel eenigszins kon overzien; hij verdedigde de door Wegener opgemaakte kostenraming waarvan hij den sleutel scheen te hebben; hij verdedigde de mogelijkheid van kaartteering bij ballon-exploratie, door een en ander te vertellen van wat hij en Wegener samen hadden ingestudeerd. Ik behoef mij in dit geding geen partij meer te stellen; niemand zal ooit meer denken over deze ballonexploratie. Het voornaamste is thans nog, dat de artikelen, zoo van De Goeje als van Rambaldo, goed, ja belangwekkend zijn en de moeite van herlezing wel loonen.

In het Novembernummer van het Orgaan der Vereeniging¹⁾ vind ik Rambaldo nog vermeld als Lid van de Commissie voor het Onderzoek van den Dampkring, eene functie die hem niet veel extra-werk zal hebben opgedrongen, te minder, omdat hij den 24sten dier maand eindelijk naar de De Ruyter werd overgeplaatst, welk schip was bestemd naar West-Indië, om vandaar rond de Kaap de Goede Hoop naar Oost-Indië te stevenen. Het is duidelijk, dat hij tegen den dag van vertrek ontslag aanvraag uit het Hoofdbestuur der Vereeniging²⁾. Was hij misschien blij, nu hij den vereenigingsband niet meer rechtstreeks zou gevoelen? Maar hij zou nu, eenige jaren aaneen, in gewesten vertoeven waar Luchtvaart nog maar een klank was, waar hij, behalve over zijn vliegeruitrusting en enkele hem toegezonden tijdschriften, geenerlei beschikking zou hebben over ook maar het minste luchtvaartmaterieel. Hoe zou hij zich daar doorheen slaan? Zooals alle inderdaad begaafde menschen doen, die, als zij slechts over beperkte hulpmiddelen beschikken, het beste zout bij zichzelf weten te vinden.

De De Ruyter vertrok den 15den December naar hare aanvankelijke bestemming, Curaçao. Twee vliegeroplatingen kon Rambaldo verrichten in den Atlantischen

¹⁾ Orgaan I, p. 105.

²⁾ Orgaan I, p. 141, II, p. 1.

Oceaan; in zekeren zin zal men haar als vooroefeningen hebben te beschouwen. Het verblijf bij de eilanden, dat is: op het eigenlijke terrein van onderzoek, heeft meer opgeleverd, namelijk 20 opelingen voor Curaçao, 6 voor Bonaire, 1 in de Caraïbische Zee, totaal 27 waarnemingen, allen in het tijdvak van 4 Januari tot 18 April 1909. Rambaldo liet het niet uitsluitend bij „vliegeren”. Zijn enthousiasme deed hem (6 Maart), na het houden van een geestdriftige rede, een Curaçaosche Afdeeling van de Vereeniging voor Luchtvaart stichten, die met 15 gewone en 3 buitengewone leden begon ¹⁾). In deze oprichtingsvergadering schetste hij het nut, hetwelk waarnemingen in de hoogere luchtlagen voor Curaçao konden hebben en besprak hij de mogelijkheid, dat mettertijd een vliegerstation op het eiland zou verrijzen. Om er niet meer op terug te komen, teeken ik hier aan, dat de Afdeeling niet lang heeft gebloeid. Hare droeve geschiedenis is deze. Den 19den Mei zond zij hare Statuten en Huishoudelijk Reglement ter goedkeuring aan het Hoofdbestuur, dat eenige nogal ingrijpende wijzigingen wenschte te zien aangebracht, maar toch ook besloot, om een 26 exemplaren van het Orgaan geregeld aan de Afdeeling te doen toekomen. Op 1 Januari was nog geen bericht ontvangen op de voorstellen tot wijziging en op een daarna verzonden iteratief schrijven kwam al evenmin antwoord. Het Hoofdbestuur meende toen, niet langer te moeten voortgaan met de toezending van het Orgaan en moest, weinig tijds later, bemerken, dat de Afdeeling Curaçao had opgehouden te bestaan ²⁾). Zoozeer ligt het al of niet slagen dikwijls aan de persoonlijkheid van éénen man, in dit geval Rambaldo, die den 27sten April met de De Ruyter had moeten vertrekken! De booze wereld fluisterde, dat Rambaldo den goeden lieden van Curaçao had voorspeld, dat zij op hun geblakerd eiland regen zouden krijgen, als zij maar trouw vliegers op-

¹⁾ Orgaan II, p. 138 alwaar wordt verwezen naar Curaçaosche Courant van 12 Maart 1909.

²⁾ Zie Gedenkboek 1907—1912, p. 46.

lieten en dat zij rebelsch waren geworden, toen het zoo begeerde hemelwater maar niet afkwam!

De lezer begrijpt, dat bij de vliegeroplatingen aanboord van de De Ruyter moeilijkheden en teleurstellingen zijn ondervonden. Zij begonnen als gewoonlijk daarmede, dat met de voorbereiding en het gereed maken van de uitrusting te veel haast moest worden gemaakt, waardoor ongunstige factoren optraden die nadeelig voor de werkzaamheden bleken; zoo schijnt de motorische inrichting van de vliegerlier niet aan de verwachtingen te hebben voldaan. Op de reizen viel wel eens tegen, dat het schip niet zoo maar gestopt kon gaan liggen of een anderen koers sturen om vliegerwaarnemingen te gaan doen, die, door elkaar, elk zoowat twee uren vorderden. Kon dat alles niet, dan werd soms beproefd maar wat te werken met een voor den vlieger ongunstig inkomende windrichting, of ook wel met een al te zwakken luchtstroom, wanneer het schip een achterlijken wind wat meer dan doodstoomde. Ook werd het bedieningspersoneel wat te dikwijls veranderd. Een andere teleurstelling was, dat het reisplan werd gewijzigd, doordien de De Ruyter order kreeg om door de Middellandsche Zee naar Oost-Indië te gaan, zoodat de reis om de Kaap de Goede Hoop en daarmede de gelegenheid om een mooien wetenschappelijken reistrek over den Zuid-Atlantischen Oceaan te maken, kwamen te vervallen. Ten slotte moet worden aangeteekend, dat de eerste Commandant van de De Ruyter (Kapitein ter Zee G. F. Tydeman) veel voor het werk voelde en het naar vermogen bevorderde, terwijl zijn opvolger in het Bevel daar minder van thuis was, ja misschien de aerologische bezigheden ongaarne zag. Al wie op een oorlogsschip bekend is, kan weten, hoe onderzoekingen als die van Rambaldo, indien zij niet van hoogerhand worden beschermd, al gauw worden aangemerkt als niets met den dienst te maken hebbende, als „particuliertjens” van dezen of genen mijnheer en daarom verwondert mij niet, van de booze wereld wel te hebben gehoord, dat Ram-

baldo immer bijzonderen aandrang voor vliegeroplatingen voelde opkomen, wanneer exercities of bezigheden opdoemden die niet naar zijn smaak waren. Hoe dit nu zij, hij heeft toch op den overtocht van West naar Oost 12 waarnemingsreeksen vermogen te doen: te weten, 6 op den Atlantischen Oceaan, 3 in de Middellandsche Zee, 3 op Sabang en in Straat Malakka. De resultaten zijn behandeld en uitgegeven door den Hoofddirecteur van het Kon. Ned. Meteorologisch Instituut Dr. E. van Everdingen¹⁾ en besproken door den Hoog-Ervaren Meteoroloog Chr. A. C. Nell²⁾. Door beide deze deskundigen werd Rambaldo's arbeid geprezen; vooral was een belangrijk resultaat verkregen omtrent het heerschen van groote droogte *boven* Curaçao. Dr. van Everdingen schrijft daarover in de Duitsche taal: „höher hinauf herrscht so zu sagen Wüsten Trockenheit, gegen welche selbst die wirksamste Kanone erfolglos bleiben muss³⁾”. 't Is niet bemoedigend voor Curaçao!

Voor Rambaldo was het vliegeronderzoek ten dienste van den aeronaut in beginsel hetzelfde als het oplooden van een vaarwater ten gerieve van den zeeman. Eigenlijk behoorde zulk een onderzoek vooraf te gaan aan het organiseeren van iedere luchtlijn. Hij begreep wel, dat dit eene utopie is, maar ik heb er het recht aan ontleend om hem, op den titel van dit geschrift, ook aan te merken als baanbreker voor de luchtvaart in West-Indië.

Den 6den Juli 1909 kwam de De Ruyter te Sabang aan, den 12den te Tandjong Priok.

Hadde niet de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart reeds bestaan, Rambaldo zou het Indië van 1909, evenals het Nederland van twee jaren te voren, zoo droog en desolaat hebben bevonden als de hoogere

¹⁾ Drachenbeobachtungen an Bord Panzerschiff „de Ruyter” etc. Mededeelingen en Verhandelingen van het Kon. Ned. Meteorol. Inst., 1911, No. 102.

²⁾ De Luchtvaart, III, 1911, p. 276. Chr. A. C. Nell, Meteorologie en Luchtvaart II.

³⁾ Drachenbeobachtungen, als voren, p. 35.

luchtlagen boven Curaçao. Indië had, op luchtvaartgebied, nog van niets anders gemerkt dan van genomen proeven met een kabelballon¹⁾ in Groot-Atjeh (Juli, Aug. 1890) welker heugenis reeds lang was uitgewischt. Toch was er iets nieuws ontloken, hoe bescheiden dan ook: de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart had in Indië vijftig leden, als volgt verdeeld: Batavia 23, de Vloot 18, Soerabaja 5, Benkoelen, Palembang, Medan en Salatiga elk één²⁾. Er was dus een kerntroep aanwezig, waarmede iemand die met evenveel overleg als enthousiasme te werk ging, wel zou kunnen optrekken. Rambaldo heeft dat blijkbaar ingezien. Hij was den 12den Juli op Java gekomen, hij hielp te Batavia, door er den 18den in het gebouw der Kon. Natuurkundige Vereeniging een voordracht over „Luchtscheeptvaart” te houden³⁾, dermate aanpakken, dat een elftal leden er den 27sten een plaatselijke afdeeling stichtte. Hij was den 19den Juli met de De Ruyter naar Soerabaja doorgereisd; dàar hielp hij den 31sten ook alweer een afdeeling oprichten⁴⁾. Wel was hij den 3den Augustus overgeplaatst naar het Wachtschip en vandaar den 20sten naar de Siboga, maar alras was hij te Batavia terug, waar hij met den 6den September zou worden gedetacheerd bij het Departement der Marine, hoofdzakelijk opdat het Magnetisch en Meteorologisch Observatorium partij zou kunnen trekken van hem en van zijn kostbare uitrusting aan instrumenten en vliegers. Ongeveer van dit oogenblik wordt de geschiedenis van de Indische Afdeelingen die van Rambaldo en de zijne wordt zowat die der Afdeelingen.

Den 5den Augustus reeds was te Batavia een eerste vergadering van het afdeelingsbestuur gehouden⁵⁾,

¹⁾ Rambaldo, Mededeelingen betreffende de Luchtscheepvaart, pp. 22 t/m. 24.

²⁾ Jaarboekje der Vereeniging voor 1909.

³⁾ Bijblad No. 6, p. 63 en Mededeelingen v/d. Ned.-Ind. Vereen. v. Luchtvaart, No. 1, 1909, p. 22. Rambaldo's aandeel staat daar op p. 29 onderaan vermeld.

⁴⁾ Mededeelingen als voren, p. 29.

⁵⁾ Mededeelingen als voren, pp. 22/23.

alwaar natuurlijk ook de propagandamiddelen ter sprake kwamen. Met het oog daarop werd aanvankelijk besloten, dat een voordracht over Luchtscheepvaart¹⁾ zou worden gehouden, die Rambaldo zou moeten uitspreken, maar toen die spreekbeurt wegens afwezigheid van den redenaar niet kon doorgaan, besloot het bestuur tot het verspreiden van een circulaire²⁾. Gedateerd Batavia Augustus 1909, is deze natuurlijk niet mede-ondertee-kend door Rambaldo. Zij zou overbodig blijken te zijn geweest, want de beletselen waren spoedig weg gevallen, zoodat het afdelingsbestuur den 30sten Augustus kon bijeenkomen om maatregelen te treffen voor het mogelijk maken van Rambaldo's lezing, die twee dagen later zou worden gehouden.

Woensdag 1 September 1909 zou een gedenkwaardige datum blijken in de geschiedenis van de Batavia'sche Afdeling. Het was die, waarop de eerste „Algemeene Vergadering” plaats had, waarin door Rambaldo werd gesproken over „De beteekenis der Luchtvaart voor Nederlandsch-Indië”. De Afdeling boekte dien avond twee hoogst belangrijke gebeurtenissen. De eerste was dat de Gouverneur-Generaal haar met zijne tegenwoordigheid vereerde; de tweede, dat een Hoofdbestuur werd geïnstalleerd, welks werkkring in algemeene trekken werd bepaald³⁾.

Rambaldo's rede⁴⁾ was als geborduurd op een mij niet onbekend stramien. In het kort zette hij uiteen, hoe het buitenland ons voor was, waarbij hij in détails trad die aan zijn verblijf te Lindenberg doen herinneren; hij behandelde het doel, dat de Indische Afdelingen zouden kunnen nastreven, even uitweidende over weersprognose ten dienste van de cultures; hij besprak de cartografie en

¹⁾ Mededeelingen als voren, p. 23.

²⁾ Afgedrukt in Meded. als voren, pp. 28 t/m. 33. Op p. 23 blijkt, dat de circulaire den 21sten is vastgesteld.

³⁾ Meded. als voren, p. 24.

⁴⁾ Gedrukt in Java-Bode van 2, 3, 4, 6 Sept. 1909. Ook afzonderlijk verspreid; op den omslag van dien overdruk staat abusievelijk 1907.

natuurlijk ook de wenschelijkheid van den ballontocht dwars over Nieuw-Guinee; hij roerde het nut der luchtvaart aan met het oog op speciaal Indisch-Militaire doeleinden; hij wees op de zakelijke doeleinden en ontwikkelde iets wat geleek op een schema van postvervoer door den Archipel door middel van bestuurbare ballons of door aeroplanen; hij schilderde de gewaarwordingen, die een ballontocht pleegt te geven; hij doorliep in enkele woorden de geschiedenis van de kortelings opgerichte afdeelingen, die zich reeds hadden aaneengesloten onder een gemeenschappelijk Bestuur. Na de pauze sprak hij over de uitvoerbaarheid der voornemens, over de kosten van een ballon met ballonuitrusting welke hij op 5000 Gld. schatte, over de moeilijkheden die nog te overwinnen waren als het aanleggen van gasleidingen, hulp van (liefst militaire) handlangers, over de organisatie der opstijgingen, over de bijeenkomsten der leden, over het onderzoek der hoogere luchtlagen, de vliegeroplatingen en de aviatiek. Hij doorliep in het kort de ontwikkeling dezer laatste, van Lilienthal's proeven in 1891 tot Blériot, die in Juli 1909 over het Engelsch Kanaal was gevlogen en Farman, die, juist in Augustus, zijn 184 Kilometers had afgelegd. Ja, 1909 is wel het jaar geweest, waarin de aviatiek zich als met geweld van de wereld meester maakte! Eindelijk sprak hij over de bestuurbare ballons en over de prestaties van Zeppelin, zooals hij die van 11 tot 14 Juli 1908 had kunnen gade slaan en zooals zij sedert waren voortgezet. Een krachtige opwekking aan allen om mede te doen, besloot de rede. Wie haar herleest, kan zich eenigszins begrijpen, hoe het kwam, dat de Afdeeling Batavia binnenkort 210 leden en 4 donateurs, die te Soerabaja 145 leden telde ¹⁾).

De beide Afdeelingen, Batavia en Soerabaja, besloten in onderlinge overeenstemming, de algemeene leiding,

¹⁾ Mededeelingen als voren, zie de ledenlijsten op p. 36 vlg.

de aanrakingen met de Indische Regeering en die met het Hoofdbestuur in Nederland op te dragen aan een te Batavia gevestigd gemeenschappelijk hoofdbestuur¹⁾. Op diens eerste vergadering werd de wensch uitgesproken, om in Indië eene zelfstandige vereeniging op te richten met plaatselijke afdeelingen. De motieven en consideratiën zijn te vinden in de reeds meermalen geciteerde Mededeelingen; zij kunnen worden toegeschreven aan de lang niet verwerpelijke overtuiging daarginds, dat Indië het wel alleen kan klaar spelen; bovendien zouden de Afdeelingen (evenals de vroegere Curaçaosche) geen eigen Statuten kunnen hebben²⁾ en dit was een groot nadeel, daar het Hoofdbestuur zoo ver weg was. Als gevolg van deze autonomistische begeerten besloten de Afdeelingen, in hare vergaderingen van 10 en 12 Oct., zich tot eene zelfstandige „Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart” te constituëeren. Rambaldo is blijkbaar van den beginne als tijdelijk Tweede Secretaris van dat Hoofdbestuur opgetreden³⁾. Maar vreesde hij nu niet, dat, als vroeger in Nederland, de vereenigingsband hem zou gaan knellen? Vermoedelijk neen; in Indië kon niemand, al werkte hij nog zoo hard, hem op de hielen zitten of hem aan zijn relaties en connecties komen.

Het Hoofdbestuur kon, om in weinig tijds veel te bereiken, den weg inslaan dien de Nederlandsche Vereeniging had gewezen. Het stichtte een ballonfonds⁴⁾, waaraan op zoo onbekrompen wijze werd ingeschreven, dat bij de Firma Clouth te Keulen een uit continental ballonstof vervaardigde ballon, groot ongeveer 1800 cub. M., kon worden besteld, die, naar werd verwacht, tegen het

¹⁾ Nominatief vermeld op p. 1 der Mededeelingen.

²⁾ De Ned. Vereen. wijzigde daarom hare Statuten zoodanig, dat vereenigingen in de Koloniën zich bij haar konden aansluiten, terwijl de rechten harer leden, bij verblijf in Nederland, werden omschreven. Dit laatste met het oog op de Fédération Aéronautique Internationale, die voor ieder Rijk met zijn Koloniën slechts ééne vertegenwoordiging erkent.

³⁾ Mededeelingen p. 1. Voorzitter de Heer F. W. van Rees, ondervoorzitter Luit.-Generaal P. C. van der Willigen, Eerste Secr. O. A. Uhlenbeck.

⁴⁾ Meded. p. 6.

einde des jaars zou worden ontvangen. Het Hoofdbestuur stelde zich in verbinding met den Heer J. Lionel Marie te Bandoeng, die in het bezit was van een luchtschippersdiploma, hem uitgereikt door een Parijsche vereeniging en zich met de grootste bereidwilligheid beschikbaar stelde om de leiding van de eerste vaarten op zich te nemen ¹⁾. Het Hoofdbestuur wenschte mede te beschikken over een Orgaan. In overleg met de Nederlandsche Vereeniging werd toen het Tijdschrift „De Luchtvaart” met ingang van 1 Januari 1910 aan de leden toegezonden ²⁾ onder den gewijzigden titel „*De Luchtvaart. Geïllustreerd Tijdschrift voor Luchtvaart en andere Vakken. Officieel Orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, en (van) de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart*”, welke langademige benaming het heeft behouden tot 1913, toen „Avia” het orgaan en de verhouding der beide vereenigingen anders werd. Met het oog op de eigen, Indische, behoeften besloot het Hoofdbestuur ook een eigen periodiekje uit te geven ³⁾. Dit ontving den titel: „*Bijblad op het Tijdschrift de Luchtvaart. Officieel Orgaan van de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart*”; het verscheen in hetzelfde (kwarto-) formaat als het gemeenschappelijk Orgaan. Er bestaan slechts zes afleveringen van: te weten, No. 1 van Februari, No. 2 van Maart, No. 3 van Mei, No. 4 van Juni, No. 5 van Augustus 1910, terwijl na Rambaldo's dood nog een geheel aan hem gewijd nummer 6 is verschenen, geredigeerd door Dr. C. Braak, dat gedateerd is September 1911 en voortlopend is gepagineerd. Thans is dit Indisch Orgaan zoo goed als onvindbaar, ja van de hoogste bibliografische zeldzaamheid ⁴⁾! Blijkens het eerste nummer, was

¹⁾ Mededeelingen p. 6.

²⁾ Mededeelingen p. 7.

³⁾ Mededeelingen p. 7.

⁴⁾ Het eenig mij bekend ongeschonden exemplaar dat alle zes de nummers bevat, mocht ik namens den eigenaar, Kapitein ter Zee R. H. Arntzenius, afstaan aan de Koloniale Bibliotheek, Van Galenstraat 14, 's Gravenhage.

Rambaldo benoemd tot Redacteur van dit Bijblad, waarin slechts die mededeelingen zouden worden opgenomen welke direct ter kennis van de Indische leden moesten komen, terwijl alle andere bijdragen (aangezien het Bijblad slechts zou verschijnen wanneer daaraan behoefte bestond), zouden worden doorgezonden naar Nederland. Het Bijblad is grootendeels gevuld door Rambaldo, die ook nog den tijd heeft gevonden om voor de Kon. Natuurkundige Vereeniging eene lezing te houden over „Luchtscheepvaart”¹⁾.

Tot de verlangens van het Hoofdbestuur behoorde mede, dat een aeronautische cursus zou worden gehouden. De Heeren Dr. C. Braak en A. E. Rambaldo stelden zich beschikbaar om dit onderwijs te geven, waarmede men in November hoopte te kunnen aanvangen. Rambaldo heeft er een tiental lessen gegeven²⁾. Eindelijk zij vermeld, dat het Hoofdbestuur, naar aanleiding van tot Rambaldo gekomen uitnodigingen, hem op vereenigingskosten naar Soerakarta en Deli afvaardigde tot het houden van lezingen met lichtbeelden, het oprichten van afdelingen, het verzamelen van inschrijvingen op het luchtvaartfonds³⁾. Te Soerakarta is eene lezing gehouden⁴⁾ die eene Afdeling „Midden-Java” met 65 leden⁵⁾ als uit den grond deed opkomen; die te Deli welke later is gehouden gaf aanleiding tot de oprichting eener afdeling die met 90 leden begon⁶⁾. Alles in alles 505 contribuanten. Wat een overtuigende kracht moet toch ter beschikking van Rambaldo hebben gestaan! De Vereeniging in Nederland telde aan het einde van het vereenigingsjaar 1909 haar 637 contribuanten⁷⁾.

1) Zie Natuurk. Tijdschr. voor Ned.-Indië, Dl. 70 (1911), p. 17. De datum is onnaspeurlijk.

2) Zie Bijblad No. 6, p. 63.

3) Mededeelingen, p. 8.

4) Als voren.

5) DeLuchtvaart II, 1910, p. 82. Ook Bijblad No. 1, p. 7. Het Hoofdbestuur der Afd. Midden-Java was te Samarang gevestigd. Zie Bijblad No. 1, p. 7.

6) Zie Bijblad als voren.

7) Jaarboekje 1910.

Over Rambaldo's werk bij het Observatorium, waar hij toch zijn hoofdbezigheid moest vinden, lichten ons de officieele publicaties voldoende in.

Toen Rambaldo in September 1909 bij het Observatorium werd gedetacheerd, was aldaar reeds een begin gemaakt met het onderzoek der hoogere luchtlagen, waartoe zelfs een tijdelijk rekenaar (de Heer J. H. Kats) was aangesteld, die mede bij de waarnemingen zou behulpzaam zijn. Door de komst van Rambaldo, die zijn heele uitrusting voor het oplaten van vliegers en van loodballons meebracht, kreeg het instrumentarium een zeer gewilde uitbreiding. Ten dienste van die vliegers en van een al spoedig door het Observatorium zelf vervaardigden kabelballon van 30 cub. M. inhoud, werd in November 1909, midden op het Koningsplein, een bamboehuisje gebouwd waarin de vliegerlier werd geplaatst, welker motor echter niet voldeed, zoodat zij reeds in December werd verwijderd. Op voorstel van Rambaldo werd, door bemiddeling van Prof. Assmann te Lindenberg, het instrumentarium nog uitgebreid met 3 kabelballons van 36 cub.M. inhoud, 5 parapluievliegers, 2 registreerapparaten en eenige andere ustensiliën. Niet alleen op het Koningsplein werden vliegeroplatingen verricht. Men deed ook waarnemingen ter zee, waartoe in December 1909 de HH. Dr. C. Braak, A. E. Rambaldo en J. H. Kats de gewone maandelijksche dienstreis van het S.S. Java der Gouvernementsmarine naar de vuurtorens tusschen Batavia en de Natoena-Eilanden meemaakten. De vlieger- en kabelballon-experimenten stonden immer onder leiding van Rambaldo¹⁾. De kabelballons leverden in 1909 elf, in 1910 zestien waarnemingsreeksen, waarbij (25 Juli) hoogten van bijna 4500 M. zijn bereikt. Vliegerwaarnemingen zijn te Batavia, in 1909, driemaal, in 1910 dertienmaal gedaan; de grootst bereikte hoogte bedroeg bijna 2500 M. (3 Sept.). Aanboord van de Java is negenmaal gevliegerd, tot eene

¹⁾ Jaarverslag v/h. Observatorium 1910, p. 15.

maximale hoogte van bijna 3100 M. ¹⁾). De laatste der vliegeroplatingen staat geboekt te Batavia op 19 September, die van den laatsten kabelballon op 11 Augustus 1910. Bedenken wij nu, dat Rambaldo's detachceering met den 1sten October verstreek, dan begrijpen wij eerst goed hoeveel er van hem heeft afgehangen, vooral wanneer wij lezen hoe het jaarverslag van 1910 mistroostig aantee kent: „door gebrek aan personeel moesten „toen de zeer tijdroovende vlieger- en kabelballon- „oplatingen gestaakt en het materieel voorloopig opge- „borgten worden” ²⁾). Het jaarverslag over 1911 luidt haast even droevig: „Gedurende het verslagjaar vonden „door gebrek aan personeel, geen oplatingen van vliegers „plaats, maar in den aanvang van 1912 is dit werk „weer opgevat geworden, zij het ook in bescheiden mate”. Het is alsof de ondervinding van Curaçao zich hier herhaalt: de man weg, de zaak gesloten! Gelukkig maar, dat in Nederland de Generaal Snijders bleef waken en handelen.

Als onder het werk aan het Observatorium door, had Rambaldo nog met een heel ander bijtje gehakt: dat der opstijgingen per ballon Batavia!

Met behulp van het „Bijblad” of door middel van „De Luchtvaart” en van de „Verhandelingen” van het Kon. Magnetisch en Meteorologisch Observatorium, kunnen wij ons eene volledige voorstelling maken van de veertien opstijgingen met den door Franz Clouth te Keulen geleverden ballon, groot 1680 cub. M., die in Januari ontvangen, ontpakt en voorloopig in het Magazijn van Oorlog opgeborgten werd ³⁾). Wat zal Rambaldo

¹⁾ Verhandelingen Kon. Ned. Magn. en Meteorol. Observatorium No. 2, Batavia 1912. Over de wetenschappelijke uitkomsten aller waarnemingen, zie: Dr. W. Van Bemmelen, Die Erforschung des tropischen Luftozeans in Niederländisch Ost-Indien. Berlin 1913, Heft 5 van J. Sticker's tijdschrift „Luftfahrt und Wissenschaft”.

²⁾ Jaarverslag 1910, p. 37. Zie ook Ch. A. C. Nell in De Luchtvaart 1912, p. 372.

³⁾ Bijblad No. 1, p. 1.

zich verheugd hebben met dien eersten voorloopigen uitslag zijner bemoeiingen! Triomfantelijk besloot het vereenigingsbestuur den naam „Batavia” aan den ballon te geven ¹⁾); niet minder triomfantelijk werd het Bijblad ingewijd met de noodige „Regelingen” voor de eerste opstijging die den 26sten Februari zou plaats hebben, nadat de ballon den dag te voren zou zijn gevuld. Op het opstijgingsterrein zou plechtiglijk de doop worden toegediend, waarna het luchtgevaarte, onder het spelen van het Oude Wilhelmus zou omhoog gaan. Om vooral niets te vergeten, werd mede besloten tot een wedstrijd, te houden door de eigenaren van automobielen die de „Batavia” wenschten te achtervolgen. In het Bijblad werden mede de noodige reglementen afgekondigd ten aanzien van toekomstige opstijgingen, die, al naar omstandigheden, werden onderscheiden in wetenschappelijke, opleidings-, buitengewone en lotingsvaarten.

Het ligt niet in mijne bedoeling, den lezer te vermoeien met een relaas van alle vaarten van den ballon Batavia, waarvan ik kennis draag. Liever geef ik er een statistisch overzicht van, waaruit tevens blijke, hoe Rambaldo zich bovendien nog heeft beijverd om de goede zaak te dienen, door den ballon, als ballon captif ingericht, onder het bereik van de bescheidene beurzen te brengen. Bijzondere vermelding verdient de op 16 Mei 1910 gehouden tocht No. 6. Rambaldo waagde zich dien dag wel tien zee-mijlen ver op de Java-Zee, legde 40,8 K.M. over het water af en haalde daarmede de aeronauten in patria wellicht in, die reeds den 25sten September 1909 de kom der Zuiderzee onder de knie hadden gekregen ²⁾). Het door de Fremery opgesteld verslag van dezen tocht heeft zeker belang; merkwaardigst lijkt mij de opgedane ervaring, dat de ballon immer als met zorg de in zijnen weg liggende eilandjes meed, alsof de opstijgende warme luchtstroomen een afstootende werking uitoefenden. In een bij dit verslag gevoegd ahangsel maakt Rambaldo

¹⁾ Bijblad No. 1, p. 2.

²⁾ De Luchtvaart, I, p. 185.

zich boos op een ongenoemde, die hem in „De Luchtvaart” (II, p. 175) had bedild over zijne ballon-captif-opstijgingen van de maand Mei. Rambaldo geeft toe, dat hij niet is te werk gegaan volgens de in Europa geleeraarde beginselen, maar hij beroept zich dààrop, dat de opstijgingen hebben plaats gehad in den kenteringstijd en dan nog alleen bij zwakken wind, hetgeen hem recht geeft om op een vereenvoudigde manier te werk te gaan. Hij acht den bediller onbevoegd en raadt hem aan, studie te gaan maken van de windsnelheden te Batavia tijdens de kenteringen.

Van 26 Februari tot en met 10 September 1910 hebben in 't geheel twaalf opstijgingen plaats gehad: te Batavia tien, te Soerabaja twee (10 en 17 Juli). Het Vereenigingsbestuur had namelijk besloten, den ballon gedurende de maand Juli ter beschikking van de zusterafdeeling te Soerabaja te stellen, onder de voorwaarde, dat de vaarten mede zouden dienen om twee harer leden tot balloncommandanten te helpen opleiden, terwijl het Bestuur zelf voor de HH. Rambaldo en Rooseboom een verlof van veertien dagen naar Soerabaja zou trachten te verkrijgen, om aldaar ieder twee vaarten te kunnen leiden ¹⁾. De Afdeeling werd aangeschreven om den ballon op 15 Augustus als bestelgoed terug te zenden ²⁾. Van de opstijgingen te Soerabaja valt, in beginsel, niet meer te verhalen dan van die te Batavia. Onnoodig haast, te zeggen, dat Rambaldo van zijn overkomst gebruik maakte om (11 Juli) nog een door lichtbeelden opgeluisterde lezing over „De Luchtvaart” te houden voor de plaatselijke afdeeling van de Kon. Natuurkundige Vereeniging in Nederlandsch-Indië ³⁾. Hij betoogde daar, dat de ballon groote waarde heeft voor de wetenschap en steeds zal behouden blijven voor het onderzoek der hoogere luchtlagen.

Van twee opstijgingen daarna nog te Batavia ge-

¹⁾ Bijblad No. 5, p. 39.

²⁾ Bijblad No. 5, p. 40.

³⁾ Natuurkundig Tijdschrift van Nederl. Indië, Dl. 71, p. 234.

houden (26 Aug., 10 Sept.), valt niets bijzonders te vermelden.

De wetenschappelijke resultaten van de ballon-, kabelballon- en vliegeroplatingen zijn gepubliceerd door Dr. C. Braak in Verhand. van het Kon. Magn. en Meteorol. Observatorium No. 2 (1911) waarvan een résumé is gegeven in „De Luchtvaart”, IV, 1912, p. 372. Verder vergelijkte men Dr. W. van Bemmelen, Die Erforschung des tropischen Luftzeans etc.

Was 1909 de periode geweest, waarin de Aviatiek zich met geweld baan brak, ook over Nederland, het jaar van Graaf de Lambert (27 Juni) van Lefebvre (27 Juli, 1, 3, 5 Augustus), het jaar waarin F. van Riemsdijk, C. van Maasdijk en C. P. Küller zich naar Frankrijk begaven om er te leeren vliegen, het jaar ook van de stichting van het aerodynamisch laboratorium te Delft... 1910 gaf hier te lande een ware vliegwoede te zien, die werd opgewekt door Van Maasdijk, Wijnmalen, Verwey, Küller en eenige buitenlanders. Er is geen twijfel, of Rambaldo heeft alle berichten, die daarvan naar Indië overwoeien, met de grootste belangstelling verzameld, maar ik kan toch moeilijk gelooven, dat hij aanstonds stond te trappelen om naar Europa terug te keeren en zich dààr op de praktische studie van de aviatiek te werpen. Hij had vooreerst het onderzoek van zijn geliefde hogere luchtlagen te behartigen, hij had zijne opstijgingen met de „Batavia” te organiseeren, hij had nog allerlei meer... toen bereikten hem de berichten over den „Circuit de l'Est”, een rondvlucht (7—17 Aug. 1910) waarop 800 K.M. werden afgelegd voor een door het dagblad „Le Matin” uitgeloofden prijs van 100.000 Francs. De aeroplaan had zijne bruikbaarheid nu voldoende bewezen! Rambaldo schreef er eene studie over in het Indisch Militair Tijdschrift¹⁾, die getiteld is: „De Circuit de l'Est” en afgesloten werd te

¹⁾ Indisch Mil. Tijdschrift, 1910, No. 10.

Batavia den 8sten October¹⁾. Had hij zich nog in 1907 bevonden bij de voorhoede, die het „*Le dirigeable est en marche, rien ne l'arrêtera*” in hare vaan schreef, thans bleek, dat hij zich reeds had aangesloten bij *degenen die begrepen, dat de toekomst der luchtvaart aan het plus lourd que l'air behoorde*”²⁾. Toch ging hij niet mede met hen die, door dik en dun, alleen nog maar aan het vliegtuig wilden denken. Hij bleef bij de meening, dat ballonopleiding noodig is voor den aviateur, zulks onder uitdrukkelijke verwijzing naar den winnaar van den Circuit, Leblanc, die, zelf een ervaren luchtschipper, ook voor de ballonopleiding bleef ijveren. De ontwikkeling van de aviatiek was voor Rambaldo geen *onverdeeld* genoeg; immers hij verwachtte er weinig van dat voor de kennis van de hoogere luchtlagen van belang kon zijn³⁾. Hoe hij, weer wat later, moge hebben gedacht over den motorballon type Zodiac (van 900 cub. M.) dien de Heer Jochems te 's Gravenhage aan onze Regeering schonk⁴⁾, is mij niet gebleken.

Den 30sten September liep Rambaldo's detachering bij het Observatorium ten einde; evenals vroeger te Lindenberg verzocht hij een testimonium van den Directeur. Deze, Dr. W. van Bemmelen, deelde mij mede, dat het in de navolgende bewoordingen was vervat:

„Bij het behandelen der fijne registreerinstrumenten, „het uitvoeren der oplatingen van vliegers, loods-, „registreer- en kabelballons, het becijferen der uitkomsten „en het waarnemen der dampkringsverschijnselen, heeft „U volgens mijn oordeel groote handigheid en ijver, „juist inzicht, doortastendheid en verantwoordelijkheids- „gevoel getoond.”

¹⁾ Zie p. 16 van het artikel.

²⁾ Zie p. 1 van het artikel.

³⁾ (G. F. Tydeman), In Memoriam A. E. Rambaldo, Marineblad 1909—1910, p. 438.

⁴⁾ De Luchtvaart III, 1911, pp. 30, 144. Verg. over die ballons De Luchtvaart I, 1909, pp. 103, 116. Hoe dat scheepje te gronde ging is te vinden in „Vijf en twintig jaar Luchtvaart in Nederland” (A. J. G. Strengolt, Amsterdam 1932) pp. 27/28.

Ik kan niet zeggen, hoe Rambaldo te moede is geweest, toen hij (October 1910) aankwam bij den Torpedodienst te Soerabaja, waar gansch ander bezigheden hem wachtten. Redenen om te versagen had hij allerminst! Hij vond toch een plaatselijke afdeeling van de Vereeniging voor Luchtvaart en bovendien had hij zich een discipel gevormd (onafhankelijk in den goeden zin des woords) in den persoon van zijn iets ouderen collega H. G. van Steijn die nu al vier malen met hem omhoog was geweest, op wien hij ook tot het laatst heeft kunnen bouwen. Van Steijn melde' zich (21 Dec. 1910) bij het Observatorium, om zich te bekwamen tot meteorologisch waarnemer ¹⁾; hij wilde zich geheel aan de luchtvaart wijden, hij heeft dat ook doorgezet, toen hij, op eigen gelegenheid, naar Etampes ging om er te leeren vliegen ²⁾. Als een trouw medestander van Rambaldo zullen wij hem weldra terug zien. De ballon was al spoedig van Batavia naar Soerabaja overgebracht, doch op beide plaatsen was het goede seizoen zoo langzamerhand aan het verloop. Te Batavia was de ongeschiktheid van den westmoesson (zoo zij niet als vanzelf sprak), al gebleken uit de vroeger met westelijke winden opgedane ervaringen, die allen daarop neerkwamen, dat de vaarten een einde vonden ergens aan de kust dan wel in de uitgestrekte moerassen beOosten de hoofdplaats; te Soerabaja zouden die winden nog onaangener gevolgen kunnen hebben door de nabijheid, zoo van de Java-Zee als van Straat Madoera. Toch wilde Rambaldo, ondanks dien ongunstigen wind, nog eene opstijging ondernemen. Een torpedoboot zou den ballon trachten te volgen, om hulp te kunnen verleen in geval deze boven de zee werd gedreven en zich van de boot als landingsplaats wenschte te bedienen.

Deze tocht heeft den 27sten December 1910 plaats gehad; men vindt er in de officieele bescheiden geen melding van gemaakt. Rambaldo commandeerde, de

¹⁾ Mededeeling van Dr. W. van Bemmelen.

²⁾ De Luchtvaart, IV, 1912, pp. 357, 470.

Staat van de Opstijgingen der „Batavia” tot Augustus 1911.

(De opstijgingen 9, 10, 13, 14 hebben te Soerabaja, de overigen te Batavia plaats gehad).

No.	Datum	Ballonct.	DEELNEMERS	BESCHREVEN		BIJZONDERHEDEN VAN DEN TOCHT
				Waar	Door	
1.	1910 26 Febr.	J. Lionel Marie	Rambaldo, W. R. de Greve, H. J. D. de Fremery.	Luchtvaart II, p. 131	Rambaldo	Ballon gedoopt „Batavia”. Gouverneur-Generaal tegenwoordig. Neergekomen bij Bekasi. Rambaldo benoemd tot Balloncommandant. (Bijbl. 3, p. 17).
2.	27 Mrt.	A. E. Rambaldo	H. J. D. de Fremery, A. J. Rooseboom, R. H. Arntzenius	Luchtvaart II, p. 181	Rooseboom	Neergekomen tusschen Bekasi en Kebajoran.
3.	10 Apr.	A. E. Rambaldo	A. J. Rooseboom, R. H. Arntzenius, H. G. van Steijn	Luchtvaart II, p. 214, 228	Arntzenius	Neergekomen bij Moeara Tjiparagi (Krawang).
4.	24 Apr.	A. E. Rambaldo	A. J. Rooseboom, Overste Julius, Ingenieur Meijer.	Bijblad 3 p. 20	Rambaldo	Neergekomen bij Bekasi. Rooseboom benoemd tot Balloncommandant (Bijblad 3, p. 17).
5.	5 Mei	A. J. Rooseboom	R. H. Arntzenius, H. G. van Steijn, verslaggever Zaalberg	Bijblad 3 p. 22	Z(aalberg)	Perstocht. Neergekomen bij Bekasi.
Voorgenomen opstijgingen van de „Batavia” als ballon-captief (zie Bijblad 3, p. 18).						
	14 Mei		van Koningsplein ten 4.30 uur namiddag			De opstijgingen van 14 en 15 Mei hadden zoo weinig succes, dat men er verder geen meer dacht te organiseren, tenzij zich een voldoende aantal deelnemers liet inschrijven. (Bijblad 4, p. 32).
	15 Mei	„	„ 7.30 uur voormiddag en 4.30 namiddag			
	27 Mei	„	„ 4.30 uur namiddag			
	28 Mei	„	„ 4.30 uur namiddag			
	29 Mei	„	„ gasfabriek te Batavia ten 4.30 uur namiddag tot donker			
	23 Juni	„	„ gasfabriek te Buitenzorg, lotingsvaart.			
6.	16 Mei	A. E. Rambaldo	H. J. D. de Fremery, A. W. Boeke, Ingenieur Tours	Bijblad 4 p. 33	de Fremery	Rambaldo legt 40.8 K.M. af over de Java-Zee Neergekomen bij Pering (Krawang). De Fremery benoemd tot balloncommandant (Bijblad 4, p. 31 en 32).
7.	12 Juni	A. E. Rambaldo	Mevr. Rambaldo, R. H. Arntzenius, E. G. Brouwer	Bijblad 4 p. 36	Rambaldo	Gusschenlanding bij Rangkas Betoeng. Rambaldo

7.	12 Juni	A. E. Rambaldo	Mevr. Rambaldo, R. H. Arntzenius, E. G. Brouwer	Bijblad 4 p. 36	Rambaldo	Gusschenlanding bij Rangkas Betoeng. Rambaldo Arntzenius weer opgestegen tot 3500 M. hoogte. Neergekomen bij Lenteng Agoeng. Arntzenius benoemd tot Balloncommandant (Bijbl. 4, p. 37).
8.	25 Juni	R. H. Arntzenius	Dr. C. Braak, P. C. Pabst, J. H. Kats	Bijblad 5 p. 42	Arntzenius	Wetensch. vaart. Proef met Valscherm. Zie ook Verhandelingen v. h. Observatorium No. 2, ed 1912.
9.	10 Juli	A. E. Rambaldo	H. G. van Steyn, Broekman, Veldhujs	Bijblad 5 p. 45	Rambaldo	Opstijging v. d. gasfabriek te Soerabaja Tusschenlanding bij Ploempang.
10.	17 Juli	A. E. Rambaldo	Broekman, Veldhuis, Jon H. Junius	Bijblad 5 p. 48	Junius	Opstijging van de gasfabriek te Soerabaja. Neergekomen bij Ploempang.
11.	26 Aug.	A. E. Rambaldo	? ? ?		Dr. C. Braak	Daling binnen de 10 min. wegens ganende Scheurbaan. Zie Verhandelingen v. h. Observatorium No. 2, ed. 1912.
12.	10 Sept. ¹⁾	A. E. Rambaldo	H. G. van Steijn.		Dr. C. Braak	Geen bijzonderheden. Zie Verhandelingen v. h. Observatorium No. 2, ed. 1912. Van Steijn wordt Balloncommandant.
13.	1911 5 Aug.	A. E. Rambaldo	H. G. van Steijn.	Bijblad 6 p. 64	van Steijn	Opstijging van de gasfabriek te Soerabaja. Rambaldo verongelukt bij Ngeboer, omstreek Blora (Rembang)
14.	26 Aug.	H. G. van Steijn	J. C. E. Baron van Lijnden.		Dr. C. Braak	Opstijging van de gasfabriek te Soerabaja. Zie Verhand. v. h. Observatorium No. 2, ed. 1912.

¹⁾ Behalve de opstijging van 10 Sept. hebben er nog plannen bestaan voor opstijgingen te Batavia op 27 Aug., 3, 4, 10 Sept., 8 Oct. en te Buitenzorg op 21 Sept. Zie Bijblad No. 5, p. 41.

Voor eene opstijging waarbij op het water werd neergekomen (27 Dec. 1910) zie den tekst.

HH. van Steijn, Broekman en een verslaggever ¹⁾ waren mede in de mand. Inderdaad kwam de ballon boven Straat Madoera te zweven zonder dat de leider kans zag den wal te bereiken. Dus moest op de torpedoboot worden geland. Aanvankelijk trachtte men nog den ballon aan het sleeptouw naar den wal te trekken, maar deze manoeuvre moest worden opgegeven omdat zij die in de mand zaten eenige malen kopje onder gingen. Hoe het waterballet ten slotte is geklaard, kan ik niet zeggen, slechts weet ik dat het zonder ongelukken is afgeloopen. Ik heb dezen tocht, die in de officieele stukken nergens wordt behandeld, *niet* in de voorgaande lijst opgenomen. Eenige bijzonderheden vindt men in het meergenoemde werk van Dr. Van Bemmelen „Die Erforschung des Luftozeans etc., p. 17”.

Rambaldo zou deze westmoesson-periode benutten tot het bestudeeren van een onderwerp zijner waardig: de luchtbeweging tusschen Soerabaja en Batavia, met het oog op de aviatische verbinding dier beide centra ²⁾.

Het verblijf te Soerabaja werd belangrijk gemaakt door zekere gebeurtenis, die ongetwijfeld diepen indruk heeft gemaakt op Rambaldo's ontvankelijk gemoed: Küller kwam er met zijn vliegtuig, om zijn zegetocht door het Oosten aan te vangen; hij vloog er op vijf verschillende dagen ³⁾. Rambaldo, die destijds voorzitter van de plaatselijke afdeeling was ⁴⁾, heeft er zeker zijn hart aan opgehaald, doch zonder dat hij zijn standpunt ten opzichte van den vrijen ballon behoefde te wijzigen. Hij is trouwens niet met Küller omhoog geweest, daar deze hem gewogen en te zwaar bevonden had. Hoe open oog hij, ook voor de hem persoonlijk nog onbekende

¹⁾ Particuliere mededeeling.

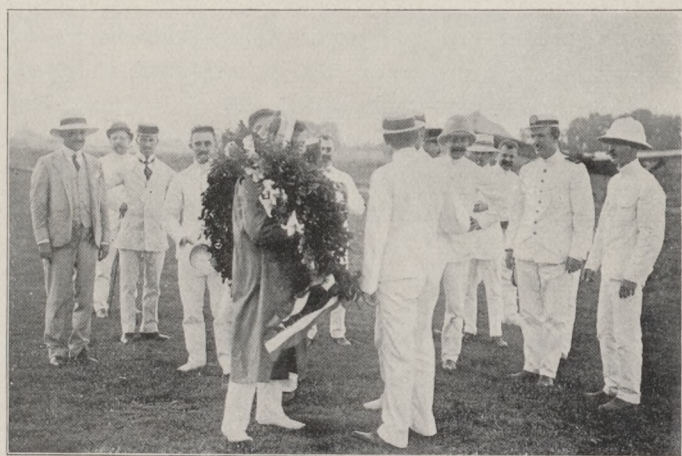
²⁾ Mededeeling van Dr. W. van Bemmelen.

³⁾ De tournée verliep als volgt: Soerabaja 5 dagen, Samarang 3, Djokja 3, Medan 5, Pulu Penang 3, Kuala Lumpur 4, Ipoh 5 dagen. Daarna in Aug. en Sept. te Batavia 6, te Solo 2 dagen. Zie „De Luchtvaart” III, 1911, p. 473.

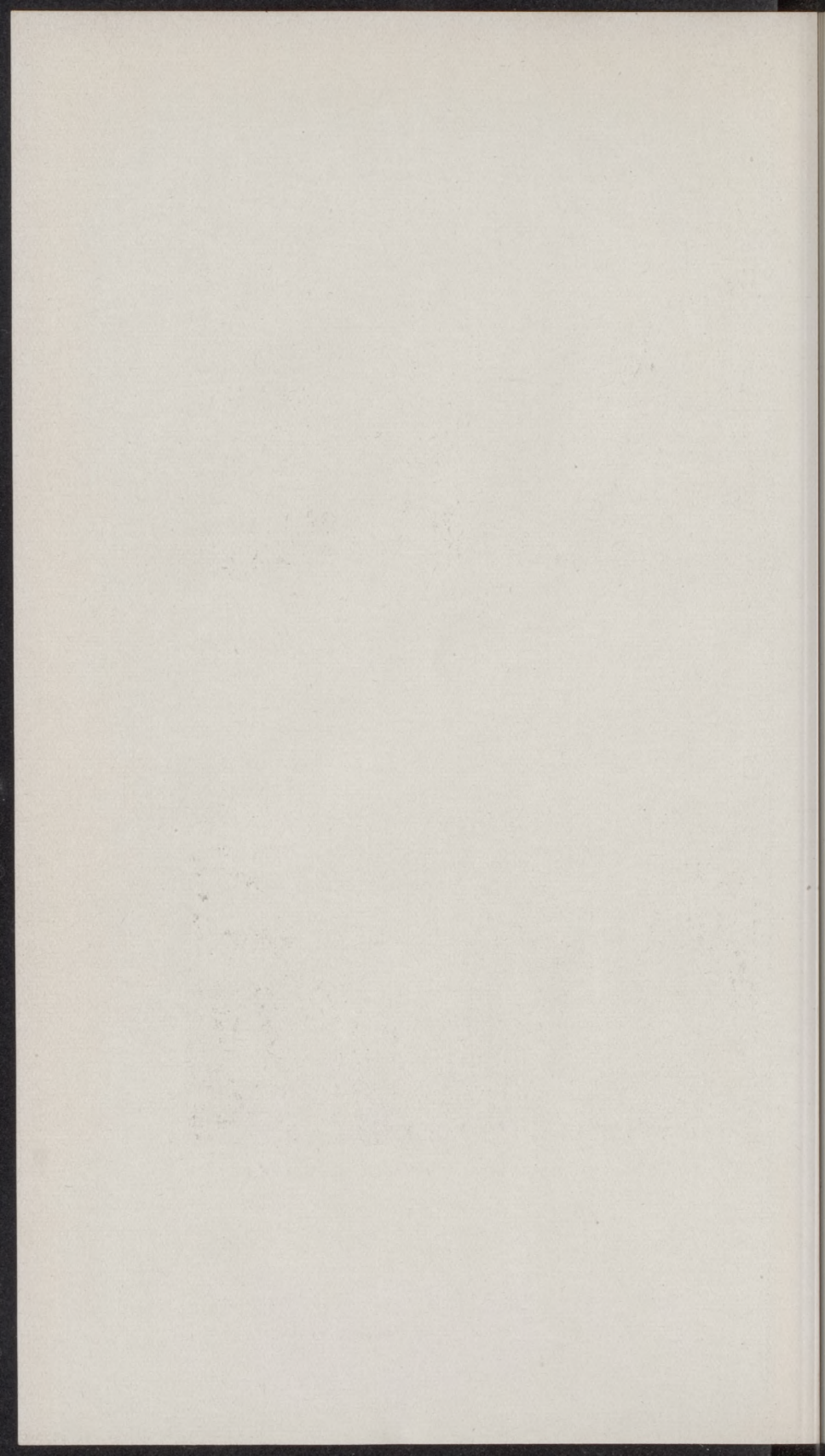
⁴⁾ Zie Deutsche Zeitschrift, etc. 1911, Heft 16, S. 26.



Küller op zijn vliegtuig gezeten. De tweede persoon rechts is Rambaldo.



Ovatie aan Küller gebracht, Rambaldo tweede van rechts.



aviatiek, had, werd ons reeds bekend uit zijne studie over den „Circuit de l'Est"; hoever hij al zoowat was, moge blijken uit een brief aan de Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt die een plaats heeft gevonden in het nummer van 9 Augustus 1911, Heft 16, Seite 25. Een dateering ontbreekt, maar uit eenige inwendige en ook van elders contrôleerbare kenmerken, blijkt, dat hij in het laatst van April 1911 is geschreven.

In nuchtere Bataafsche ooren klinkt die brief een weinig vreemd. Hij is dan ook niet bestemd voor ons maar wèl voor de vrienden in Duitschland, die nu eenmaal een anderen briefstijl eeren dan wij. Rambaldo heeft vroeger hun beloofd, dat hij van zich en van zijne verrichtingen zal laten hooren; thans lost hij ten tweeden male ¹⁾ zijne toezegging in en geeft eene uiteenzetting van zijne plannen daarenboven. Hij heeft de ontwikkeling der vliegtuigen gevolgd, hij gelooft, dat het thans tijd is om te gaan overdenken „welch wertvolles Beförderungsmittel die Flugmaschine im Orient werden kann". Terecht stelt hij voorop, dat Java zich, door vlieger- en kabelballononderzoekingen, heeft voorbereid op de daadwerkelijke toepassing van het vliegwezen, terwijl er bovendien op alle dagen kan worden gevlogen, iets waaraan in het onstuimig West-Europa nog geen denken is. Hij wil, voor den vervolge, de ontwikkeling van de luchtvaart in de Koloniën beschouwen als het logisch complement van al zijn vroegeren arbeid, dat is: als zijn levensdoel.

Met twee zijner vrienden (H. G. van Steijn ²⁾ en Dr. S. J. L. M. van Schaik) heeft hij daarom een Consortium voor Vliegtechniek opgericht, hetwelk de organisatie van de navolgende desiderata wil ter hand nemen:

1. verre vluchten over Java;
2. oprichting van eene vliegschool op Java;

¹⁾ Voor de eerste maal, zie Deutsche Zeitschrift etc. 1910, Heft 17.

²⁾ Hij staat niet in den brief vermeld, doch ik heb het uit de meest vertrouwbare bron.

3. import van motoren, schroeven en andere onderdeelen tot vliegtuigen;
4. verkoop in Indië van geïmporteerde vliegtuigen met opleiding van de vliegers;
5. handelsbetrekkingen met Britsch-Indië, Australië, China en Japan.

Ter voorbereiding van velerlei is, naar wij vernemen, genoot Van Schaik reeds naar Europa afgereisd ¹⁾ om een Harlan-ééndekker te koopen en daarop vliegen te leeren te Johannisthal. Rambaldo hecht groote waarde aan betrekkingen met de Duitsche vliegtuigindustrie (al erkent hij dat de Fransche iets hooger staat) omdat hij van de Duitschers verwacht, dat dezen wel zullen trachten zich een afzetgebied in Indië te openen ²⁾, terwijl het Koninkrijk der Nederlanden, naar zijne meening, te klein is, om vooreerst aan een eigen vliegtuigindustrie te kunnen denken.

Het is niet noodig deze plannen stuk voor stuk te ontleden. Ware er iets van verwezenlijkt, dan zou toch de wereldoorlog alles ruw hebben vernield. De zaken zijn nu eenmaal gansch anders geloopt; Fokker en Pander hebben bovendien getoond, dat het Koninkrijk der Nederlanden *niet* te klein is. Eigenaardig is in dit project de gedachte „Los van Europa” die op den achtergrond staat, maar begrijpelijk is zij. Wilde het Oosten gaan vliegen, dan moest het op eigen wieken willen drijven, dus onafhankelijk van het Westen aan de slag gaan, want wie dacht (in 1911!) aan een luchtverkeer tusschen Oost en West zooals eerst in 1927 met inspanning van alle krachten mogelijk werd? Wie zal overigens ontkennen, dat er durf zit in deze plannen van 1911, of dat zij, onder ietwat gunstige omstandigheden, misschien kansen zouden hebben gehad? Beoor-

¹⁾ Den 6den April. Deze datum helpt den brief dateeren.

²⁾ De firma Clouth te Keulen had reeds bij de Vereeniging een ontwerp aangeboden van een militair luchtpark en van een kleinen bestuurbaren ballon. Het werd ter kennisneming doorgezonden aan de Indische Regeering. Zie Bestuursvergadering van 27 Juni 1910 in Bijblad No. 5, p. 40.

deel ik de onderneming juist, dan geloof ik, dat Rambaldo als vanzelf tot een leidende positie bij een of andere eerste-klasse-vliegtuigfabriek zou zijn gekomen. Zou de overgang van de studie der stroomingen in de hoogere luchtlagen tot den windtunnel in het aerodynamisch laboratorium, wel heel moeilijk zijn gevallen aan dezen intelligenten man, die, al werd hij soms een fantast geheeten, zijn koers tot dusver zoo mooi had gestuurd? Weinigen die naar zijn werk keken, doorgrondde het mooie werkplan. Hij was begonnen (als wilde hij, naar het voorschrift van Kamerlingh Onnes, om door *meten* te komen tot *weten*) met het aanvoelen van de hooge luchtzee¹⁾; zijn ballontochten hadden hem vertrouwd gemaakt met de vaart in de gevoeligste der middenstoffen; thans was hij eindelijk zoover, dat hij aan de verkeersproblemen, de verkeersmiddelen, de constructie en aan de vruchten van zijn werk kon gaan denken.

Rambaldo had den 18den Juli van Batavia mogen repatriëren; door gebrek aan plaats op de mailbooten moest hij zijn vertrek uitstellen, maar hij hoopte dan toch den 15den Augustus te Soerabaja sloop te zullen gaan met zijne echtgenoot en kind. Terwijl hij verlangend naar die scheepsgelegenheid uitzag, verscheen in het Soerabaiasch Handelsblad een artikel van de hand van Zeker Iemand uit Samarang, die, zoomin wetende of de geldmiddelen van de Afdeeling Soerabaja iets toelieten dan wel of de man, die haar ziel en haar drijfkracht was misschien aan ziekte had geleden, een aanval deed op de N. I. Vereeniging voor Luchtvaart, waarvan men, naar zijne meening, te weinig meer merkte, die materieel aangeschaft en veel geld uitgegeven had, maar het materieel ongebruikt liggen, de uitgegeven

¹⁾ Zijn vroegste (en mooie!) illusie was, dat de archipel, van West naar Oost, benoorden en bezuiden de Linie, in zes (totaal twaalf) waarnemingsgebieden mocht worden verdeeld en dat in elk dier gebieden ten minste zes maanden achtereen, aerologische waarnemingen mochten worden gedaan aanboord van met kabelballons uitgeruste vaartuigen. Ill. Aeron. Mitt. 1908, Heft 10, Sitzungsbericht des Berliner Vereins.

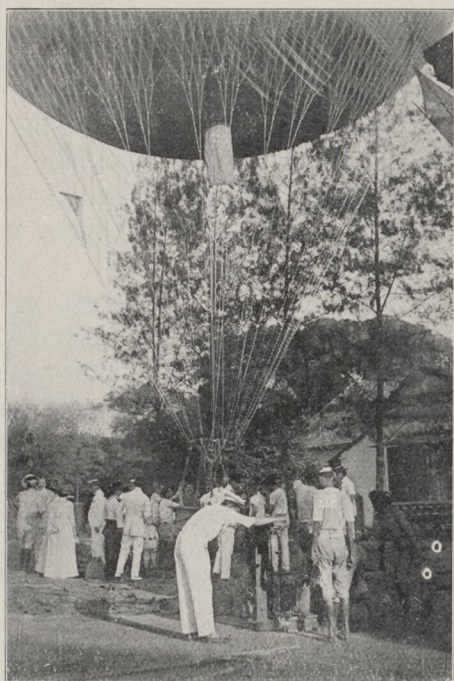
gelden improductief blijven liet. Dat was te veel voor Rambaldo's ontvlambaar gemoed. Hij wilde den tijd waarover hij nog kon beschikken, gebruiken, om alsnog eene opstijging te organiseeren, eene opstijging waarvan hij een „doelvaart” naar Samarang wilde maken om, zooals hij het uitdrukte, „dien mijnheer te Samarang zelf te gaan begroeten”. Ware het bewuste courantenartikel er niet geweest, dan zou hij niet over een nieuwe luchtreis hebben gedacht.

De opstijging zou den 5den Augustus aan de gasfabriek te Soerabaja plaats hebben. Bij het gereed maken was al gebleken, dat de voorraad ballast welke kon worden meegenomen, wel onvoldoende zou zijn om de grens van de residentie Samarang te halen; reden om maar beneden te blijven mocht dit voor Rambaldo en zijn metgezel van Steijn (zelf thans gebreveteerd balloncommandant) niet wezen. Zij voeren, over 't geheel, mooi in de richting van Samarang, maar ten 1 u. 20 m. besloten zij te dalen, zulks in verband met de nog aanwezige hoeveelheid ballast. Zij moesten neerkomen in een djatibosch. Die moeilijke daling, in en tusschen de boomen, scheen al zoowat te zijn gelukt, toen Rambaldo die de mand al had verlaten en zich nog een Meter of tien van den grond bevond, voorover stortte. Een schedelbreuk maakte een plotseling einde aan zijn leven.

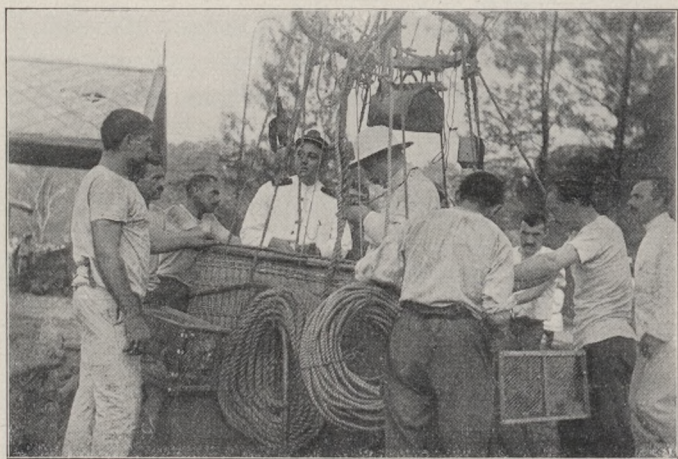
Van Steijn heeft het gebeurde uitvoerig beschreven in zijn hierna opgenomen verslag aan de Afdeling Soerabaja der N. I. Vereeniging voor Luchtvaart.

Met militaire honneurs en onder zéér groote belangstelling ¹⁾ is het stoffelijk overschot van Rambaldo den 7den Augustus bijgezet op het kerkhof Peneleh te Soerabaja, in een familiegrafkelder, waarin zijn grootvader J. Rambaldo, Kapitein ter Zee bij de vroegere

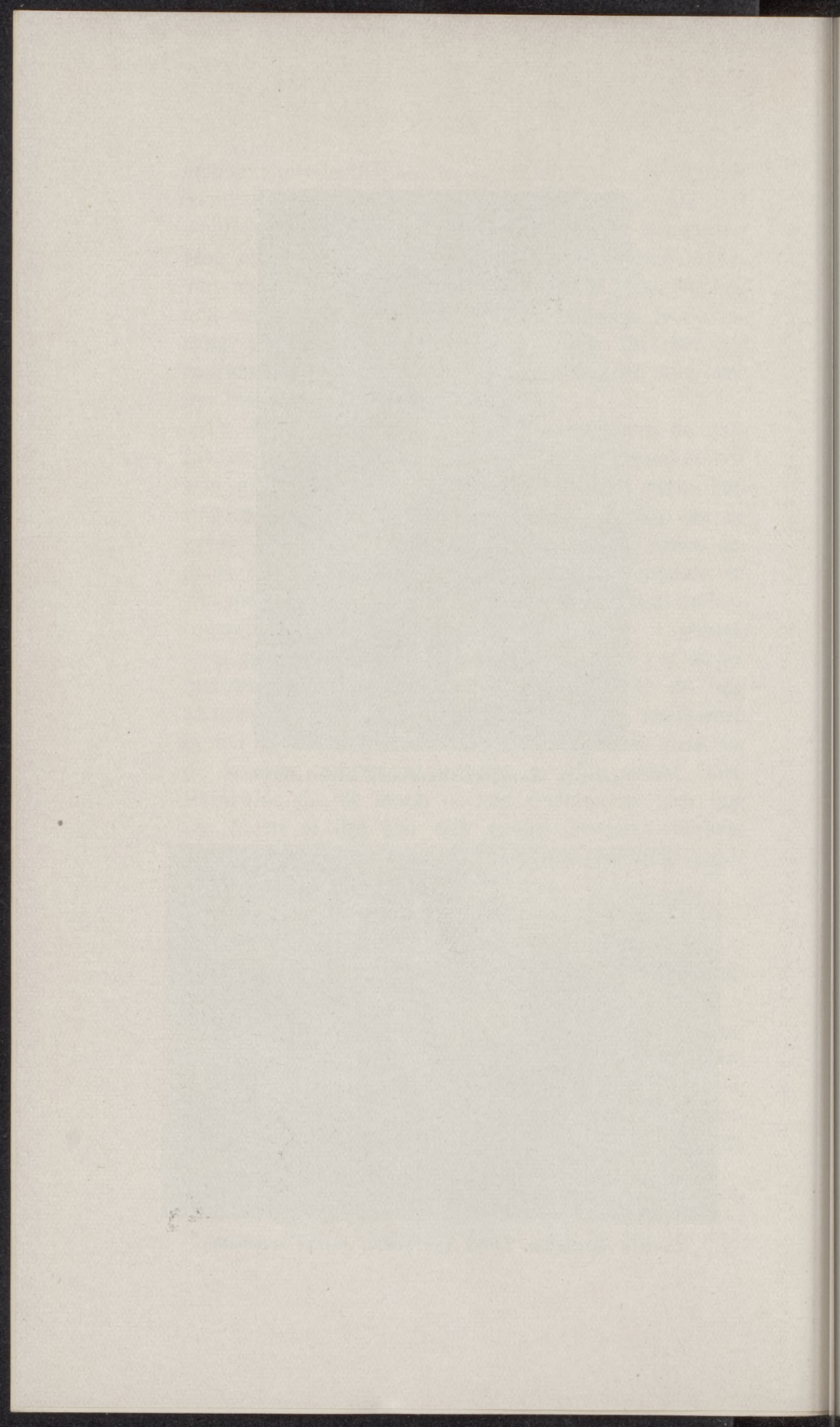
¹⁾ De particulier uit Samarang wiens schrijven den ganschen tocht had uitgelokt, had den goeden smaak van een bloemkrans te zenden. Soerab. Handelsblad 8 Aug. 1931, No. 183, 4de Blad.



Laatste opstijging. Rambaldo geheel links.



Laatste opstijging. Links van Steijn, rechts Rambaldo.



Koloniale Marine en Havenmeester van Soerabaja, sedert 1854 rustte. Kapitein ter Zee W. C. J. Smit, Commandant van H. M. Hertog Hendrik, sprak daarbij eenige van waardeering getuigende woorden, doch zeer kort, omdat Rambaldo, die uit den aard der zaak dikwijls aan een noodlottig toeval had gedacht, wel eens den wensch had te kennen gegeven dat, in zulk een geval, in 't geheel niet zou worden gesproken¹⁾.

Het bestuur der N. I. Vereeniging voor Luchtvaart, Afdeling Soerabaja, besloot in zijne vergadering van 10 Augustus, het initiatief te nemen tot de oprichting van een monument ter eere van Rambaldo. Het zou moeten bestaan uit een bronzen borstbeeld, levensgroot en geplaatst op een marmeren voetstuk; dit gedenkteeken zou aan de gemeente Soerabaja worden aangeboden, onder de uitdrukkelijke voorwaarde, dat het zou worden geplaatst in het Kroesenpark te Simpang. Ontwerp en uitvoering zouden worden toevertrouwd aan den Nederlandschen kunstschilder Duchâtel²⁾.

Staande de vergadering, werd voor een ruim bedrag geteekend; een inteekenlijst zou niet worden rondgezonden. Vrienden en vereerders van den overledene, die vrijwillig tot het fonds wenschten bij te dragen, zouden zich daarover kunnen verstaan met het bestuur.

Het monument, Rambaldo in uniform voorstellende, is in zijn geheel afgebeeld in het Tijdschrift „De Week”, XIII, No. 48, 27 Febr. 1915 p. 65. Op de gedenkplaat staat te lezen: „In Memoriam A. E. Rambaldo, Luit. ter Zee 2de Klasse, Geb. te Rembang den 16den Nov. 1879; verongelukt bij Blera, op den 5den Aug. 1911, tijdens een tocht met den ballon „Batavia”³⁾”.

Het is in den nacht van 22 op 23 October 1914, met

¹⁾ Soerabaiasch Handelsblad 8 Aug. 1911, No. 183. Vierde Blad. Zie ook De Luchtvaart III, 1911, p. 384.

²⁾ Algemeen Sportblad III, No. 32, 11 Aug. 1911, p. 425.

³⁾ De buste en gedenkplaat zijn afgebeeld in Avia, IV, 1914, p. 91 en 92.

het oog op de tijdsomstandigheden, in alle stilte onthuld ¹⁾).

Heeft Nederlandsch-Indië voor Rambaldo gedaan wat het kon, de Nederlandsche regeering en de vrienden in Nederland hebben evenzeer het hunne gedaan, doch op een stillere manier waarop de nadruk niet behoeft te worden gelegd. De Duitsche vrienden zijn niet achter gebleven; Assmann wijdde hem eenige paginaas in zijne Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt ²⁾ en de Berliner Verein für Luftschiffahrt zond, onder dagteekening 19 Augustus, het navolgende schrijven aan het Bestuur der Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart:

„Wir haben zu unserem allergrössten Bedauern vor „einiger Zeit in der Presse Mitteilungen gefunden, über „einen Unfall, den Ihr bewährtes Mitglied Herr „Leutnant z. See Rambaldo in Niederländisch Indien „erlitten hat.

„Wenn wir uns noch nicht an ihren hochgeschätzten „Verein gewendet haben, so geschah dieses nur, weil wir „hofften, dass die Schreckensnachricht übertrieben sein „könnte, und das aufklärende resp. beruhigende Mit- „teilungen folgen würden. Dies ist zu unserem grössten „Leidwesen nicht geschehen, so dass wir annehmen „müssen, dass tatsächlich Herr Rambaldo ein Opfer „seiner Liebe zur Luftschiffahrt geworden ist.

„Unserem Verein sind die Arbeiten bekannt, die Herr „Rambaldo im Luftschifferfach ausgeführt hat; ebenso

¹⁾ Het denkenteeken is uitgevoerd door de firma Poel en Stoltefus te 's Hage; buste en inscriptie zijn in Deutschland gegoten omdat de matrijzen van Begeer te Utrecht tijdens het gieten waren gebarsten. Zie Weekblad voor Indië XI, No. 12, p. 330. Over den datum der onthulling zie Algemeen Sportblad, 31 Oct. 1914, p. 1024 en verg. Avia IV, 1914, p. 413. Voorts staat er aan den grooten weg bij Tjepoeh ongeveer ter plaatse waar Rambaldo viel, een bescheiden afgebroken zuil van een paar Meters hoogte op voetstuk. Op dat voetstuk leest men: — In Memoriam — A. E. Rambaldo — geboren te Rembang — 16 November 1879 — Hier verongelukt — als Luchtshipper — 5 Augustus 1911 —. De plaats is: Boschvak 83 der houtvesterij Tjabah. Dit monument is onthuld einde Februari 1915; zie Alg. Handelsblad 23 Maart 1915, Avondblad, 2de Blad.

²⁾ XV, 1911, Heft 20, s. 20.

„sind uns die weitgehenden Pläne bekannt, die er im
 „Interesse der Luftschiffahrt und der Wissenschaft hatte.
 „Wir brauchen Ihnen daher nicht erst zu versichern, dass
 „wir mit tiefstem Schmerz die Todesnachricht eines so
 „bewährten Mannes erfahren haben.

„Vielen der Herren unseres Vereins war Herr
 „Rambaldo persönlich bekannt; der gesamte Verein hatte
 „vor einigen Jahren Gelegenheit, ihn bei Gelegenheit
 „seines Vortrages in Berlin ¹⁾ gleichfalls kennen zu
 „lernen. Alle gewannen wir die Ueberzeugung, dass
 „wir einen prächtigen Menschen vor uns hatten, der
 „sicherlich noch vieles für die Luftschiffahrt und die
 „Wissenschaft geleistet hätte.

„Der Verlust trifft nicht nur Ihren geschätzten Verein,
 „sondern die gesamte Aeronautische Welt, und ver-
 „sichern wir Sie dass wir das Andenken des Opfers der
 „Wissenschaft stets in Ehren halten werden” ²⁾.

Mit vorzüglicher Hochachtung &c. der Geschäfts-
 führer:

LÉON CHRISTMANN.

Van Steijn bleef der praktische luchtvaart getrouw;
 onvervaard steeg hij drie weken na de rampspoedige
 luchtreis van 5 Augustus opnieuw op, maar in het Con-
 sortium had hij, na Rambaldo's dood, geen zin meer.
 Zoo zakte dat Consortium bij gebrek aan consorten
 ineen. Van Steijn begon thans ook aan thuisvaren te
 denken; hij zond nog een grooten ballon aan de N. I.
 Vereeniging voor Luchtvaart ten geschenke ³⁾. Op dit
 geschenk heeft al evenmin zegen gerust als op de Ver-
 eeniging zelve. Deze laatste werd na verloop van
 eenigen tijd opgeheven; zij schonk hare kasgelden aan
 het Kon. Magnetisch en Meteorologisch Observatorium

¹⁾ Zie hiervoren, pp. 27, 28.

²⁾ De Luchtvaart, III, 1911, p. 343.

³⁾ De ballon Batavia was al zoover heen, dat de firma Clouth hem wilde keeren en dan voor een jaar weer in orde maken. Zie Jaarverslag der Ind. Vereeniging in De Nieuwe Courant 29 April 1912, Tweede Avondblad.

te Batavia ¹⁾. Grootendeels voor aerologische werkzaamheden verbruikt, is dat geld nog nuttig geweest. De ballon van Van Steijn is, ter beschikking van het Legerbestuur gesteld, bij het Observatorium bewaard ²⁾. . . . hoe het hem verder is vergaan vind ik niet vermeld; vermoed mag worden, dat hij ter plaatse zelf vergaan is.

Men moet, om Rambaldo's werk naar waarde op prijs te kunnen stellen, bedenken, dat hij hier te lande nauwelijks anderhalf, in de Koloniën nog geen volle drie jaren de Luchtvaart heeft mogen dienen en dat van zijn openbaar leven in Europa nog vier maanden aan de studie te Lindenberg zijn gewijd geworden. Europa en de Koloniën, welk een onderscheid! Het onderscheid is zoo groot, dat men dit leven slechts kan waardeeren, wanneer men het werk hier en ginds afzonderlijk beschouwt.

Hier te lande is hij de eerste geweest die zich op de Luchtvaart in den ruimsten zin heeft willen toeleggen en het Brusselsch Congres leerde hem binnen het half jaar, dat eene Nederlandsche Vereeniging noodzakelijk moest tot stand komen. Hij heeft den grond tot die Vereeniging gelegd, al moet worden erkend dat het zware werk verricht is moeten worden door Generaal C. J. Sniijders, door Jhren J. H. Ram en I. L. van den Berch van Heemstede, door W. N. Bakker, F. A. van Heyst, W. C. J. Versteegh, Alb. C. Kapteyn en anderen. Best kan men zijn gansch eenige verdiensten huldigen, door antwoord te geven op de vraag: „Wat zou er wel zijn gebeurd, als Rambaldo eens niet had aangepakt, om in Augustus—September 1907 reeds, te komen tot het besluit, dat met spoed eene Vereeniging voor Luchtvaart hier te lande moest worden opgericht?”

Het is moeilijk, te zeggen wat wel zou zijn gebeurd, indien een bepaalde oorzakelijke kracht geen aangrij-

¹⁾ Mededeeling van Dr. W. van Bemmelen.

²⁾ Als voren.

pingspunt hadde gevonden, maar ik meen toch wel iets te weten van wat in dat geval *niet* zou zijn gebeurd. Dan zouden niet elf mede-oprichters zich den 5den October 1907 bij Rambaldo hebben aangesloten; dan zou de Vereeniging voor Luchtvaart *niet* op den 19den daaraanvolgenden zijn gesticht; dan zou niet bijtijds dit Lichaam zijn ontstaan, hetwelk de zaak vooral heeft bevorderd door alle belangstellenden en belanghebbenden tot elkaar te brengen, onderlinge- binnen- en buitenlandse betrekkingen aan te knopen voor die allen. „De Vereeniging zou dan wel wat later, op initiatief van een ander zijn tot stand gebracht,” dus meen ik te hooren zeggen. Maar ik vraag: „wanneer zou dat dan zijn geweest en wie zou dan het initiatief hebben genomen?” Zou het misschien zijn gebeurd een vijftal jaren later, bijvoorbeeld nà dien 15den Januari 1913, toen de Tweede Kamer een eerste krediet voor vliegerballons ingrijpend wijzigde, omdat zij, ten tijde van de behandeling der begrooting, inderdaad alweer scherper en verder zag dan de wezenlijk bevoegde deskundigen nog hadden kunnen zien (zoo gauw ontwikkelde zich de Luchtvaart) toen zij hunne aanvraag opmaakten en aanboden? En wie had dan de gangmaker moeten zijn? Toch liefst maar weer Rambaldo, denk ik, al zou hij onderwijl vijf jaren ouder zijn geworden! Maar ik ben zoo vrij, heel sceptisch over dit alles te denken, want aanjagers als Rambaldo heeft men niet voor het rapen, en toen in 1907 de Vereeniging kwam, waren wij in vergelijking met de ons omgevende mogendheden reeds laat, ja op het kantje van *te laat!* Dat heeft Rambaldo gezien en *geweten*, toen hij, als eerste werk, aanstuurde op de stichting der Vereeniging, die gelukkig dadelijk haren aanvoerder vond in Generaal C. J. Snijders. Nog eens: wat zou er zijn gebeurd, als 1907 de eenvoudige voorloopige oplossing niet had gebracht? Dan zou zijn gebeurd, wat immer gebeurt, als men de teekenen der tijden, niet opmerkt of niet verstaat: wij, die al wat laat waren, wij zouden achteraan zijn gekomen en den achterstand

in geen jaren hebben kunnen inhalen, omdat de luchtvaart om zich heen greep in een vlug en immer *vlugger wordend* tempo. Een aan de historie ontleend voorbeeld moge mij ter hulpe komen, om door middel van eene vergelijking aanschouwelijk te maken, wat der Nederlandsche luchtvaart dan zou zijn beschoren geweest. Het zou haar zijn vergaan, zooals het met al, wat dadelijk het beste deel der Nederlandsche Stoomvaart had kunnen zijn, na 1859 ging, toen wij niet begrepen, wat de eerste spade die voor het Suez-Kanaal werd in den grond gestoken, ons had te zeggen. Dat teeken niet begrijpende, waren wij in 1863 nog zóó, dat wij de stoomvaart in en door onzen Archipel verpachtten aan eene Engelsche Maatschappij, die haar contract wel punctueel naleefde, maar naast de rechtstreeksche voordeelen van de vaart, ook alle indirecte baten trok: die zich op Singapore concentreerde, die in het belang van Engeland den ganschen dienst kon stop zetten, die alleen voor de leus een Nederlandsche vlag heesch. Erger nog. Omdat wij het teeken, dat aan de oude landengte oprees niet hadden begrepen, waren wij bij de opening van het Kanaal (1869) zoomin op mailvervoer als op een passagiersdienst of op vervoer van lading ingericht en het duurde tot 1891 eer wij, na overgroote winsten (die de Engelschen opstreken), te hebben moeten derven, alle stoomvaart weer in eigen handen hadden gekregen. Zoo ook zouden wij, indien de jaren 1907—'11 onbenut waren gebleven, hebben gestaan als de reiziger die „het nakijken" heeft, omdat hij de enkele minuut verbeuzelt welke de ratelende expresstrein hem wel wil gunnen om in te stappen. Wij zouden, aangenomen dat de stichting der Vereeniging alles met slechts één enkel jaar heeft vervroegd, bij het uitbreken van den wereldoorlog in 1914 geen militaire vliegtuigen hebben bezeten, waarmede wij toch in 1913 begonnen zijn! Wij zouden, bij het einde van dien oorlog, niet bijtijds klaar zijn geweest om, in luchtvaartangelegenheden, als gelijken op te trekken met onze naaste bureu. Of zouden om

die gelijkheid te bereiken geen jaren van voorbereiding noodig zijn geweest? Maar die gelijkheid was, gelukkig, al eerder bereikt. Dat zij inderdaad werd bereikt, bleek naar buiten in 1913 (zegge *dertien*), toen de Fédération Aéronautique Internationale haar Agemeene Vergadering te 's-Gravenhage kwam houden. Ware die gelijkheid niet bereikt, dan zouden de noodige internationale aansluitingen vooreerst zijn gemist en in stede van thans een gedeelte van het Europeesche luchtnet te bevliegen en de route naar Nederlandsch-Indië (straks wellicht naar Australië), te bevliegen, waarop wij terecht zoo prat gaan, zouden wij vermoedelijk alle verkeer onder vreemde vlaggen over onze hoofden heen moeten laten gaan. Er is nog iets: thans leven een anderhalfduizend Nederlanders rechtstreeks en alleen van de luchtvaart. Wien valt daarvoor in de eerste plaats dank te weten?

Wie van Rambaldo's gestie in de Koloniën heeft kennis genomen en er over wil nadenken, wordt allicht getroffen door een verschijnsel dat hem vreemd lijkt. Het is alsof Rambaldo door een kwaadwilligen geest wordt op de hielen gezeten, die, zoodra hij een stap voorwaarts doet, zijn voetspoor uitwischet. De afdeeling Curaçao? Zij doet denken aan een dwaallichtje, bij Rambaldo's komst opgestegen boven een poel, bij zijn vertrek onmiddellijk vervluchtigd. De vliegerwaarnemingen op de reize van West naar Oost? Zij zijn zoo weinig talrijk, dat zij den waarnemer zelf moeten hebben teleurgesteld; er is niemand die haar voortzet of ook maar poogt nabij te komen! Zijn vlieger- en kabelballonoplatingen te Batavia? Zij worden geschorst, zoodra Rambaldo het Observatorium heeft vaarwel gezegd, om eerst later schoorvoetend te worden hervat! Zijn Indische Vereeniging met hare Afdeelingen te Batavia, te Soerabaja, te Samarang, te Medan? Krachteloos zinken zij bij den weg neer, zoodra Rambaldo niet meer dàar is om er den moed in te houden! Zijn consortium met Van Steijn en Van Schaik? Het gaat, bij Rambaldo's

dood, zonder vorm van proces „den poetszak in"! Zijn ballonvaarten? Alle omstanders klappen in de handen, wie mee omhoog wil, wordt opgenomen in de mand, niemand laat er een veer bij.... hemzelf worden zij catastrofaal! De ballon dien Van Steijn, als ware hij executeur van Rambaldo's aeronautischen uitersten wil, aan de Vereeniging schenkt? Hij wordt ergens geborgen waar hij, langzaam maar zeker, te gronde gaat! Van Steijn zelf, hij de discipel, die als aangewezen scheen om aan den gevallen draad voort te spinnen? Zijn spoedig gevolgd uiteinde is beklagenswaardiger geweest dan dat van den voorganger!

Zou Rambaldo dan in Oost en West een leven vol van mislukkingen hebben geleid? Er is geen sprake van; hem is juist gelukt wat te voren ongelooflijk scheen! Wie zou ooit hebben geloofd, dat men, ook maar tijdelijk, eene Afdeeling kon stichten op het Eiland Curaçao; dat het mogelijk was, eene serie van behoorlijke vliegerwaarnemingen te verrichten op 'n Nederlandsch oorlogschip, hetwelk zich van den West naar den Oost heeft te spoeden; dat het mogelijk was zich een jaar lang bij het Observatorium te laten detachceeren voor onderzoekingen, die buiten de eigenlijke competentie van een zeeman schenen te vallen; dat het mogelijk was, als in een handomdraaien, eene Vereeniging met vier Afdeelingen van honderden leden als te stampen uit den grond van dat Nederlandsch-Indië waar men voor de hoogere sferen weinig voelt omdat men er „uit de aarde aardsch" is; dat het mogelijk was, ballonvaarten te organiseeren, het publiek te enthousiasmeeren? Dat alles is toch mogelijk gebleken; waar Rambaldo de vonk deed spatten en maar eventjes blies, placht het heilig vuur hoog op te laaien! In alles heeft hij zijn zin gekregen, miskend is hij niet; integendeel, hij was een geziene, populaire, openbare figuur, een balloncommandant in wien men vertrouwen had, wiens verscheiden diep werd betreurd! Van mislukkingen geen spoor, want alles gaat naar wensch, maar.... niets heeft mogen beklijven. Er moet

een bijzondere reden zijn, waarom deze man, die als met sterke schouders alles wat hijzelf had overeind geholpen, ook zelf torste, oogenschijnlijk niets heeft nagelaten, dat in staat is gebleken den tand des tijds te weerstaan.

Behalve dan dat hij „alleen en voor alles” stond en de discipel, dien ik noemde, over hoe groote gaven hij ook beschikte, juist niet aan zijn eigen gedachten kon worden overgelaten, is er een goede reden voor Rambaldo's oogenschijnlijke onvruchtbaarheid aan te wijzen. Deze is van den meest eervollen aard. In Nederland was hij nog juist bijtijds gekomen; in het Indië van 1909—1911 kwam hij... wat te vroeg! *Dààr was hij op zijn tijd te ver vooruit!* Het Indische publiek zal dat wel hebben gevoeld; toch heeft het hem geëerd en hem recht doen wedervaren, maar het heeft hem niet kunnen geven wat hij noodig had om een „luchtwezen” te scheppen, zooals dat zelfs in Europa nog nauwlijks bestond. Indië heeft hem dat noodige niet kunnen geven, omdat Indië zelf er nog niet op was geoutilleerd. Ik durf veronderstellen, dat Rambaldo dit heel goed heeft begrepen, dat hij, zonder zich in 't minst te ergeren aan afwezigheid van aeronautisch besef bij de menigte.... in zekeren zin voor zichzelf heeft willen opkomen. Zijn laatste (en stoutste) conceptie is geweest, het met Van Steijn en Van Schaik aangegaan consortium van 1911. Wat is dat consortium anders geweest, dan de door een vooruitzienden geest *gepraeconcipeerde* Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij van 1928? Zeker, de schakel tusschen dat consortium en die Maatschappij ontbreekt naar 't schijnt, toch ben ik overtuigd dat zij er is. Immers deze groote eer zal men toch aan Rambaldo moeten gunnen, *dat hij Nederlandsch-Indië voor de luchtvaartgedachte ontvanke-lijk heeft gemaakt.*

BIJLAGE A.

OFFICIEEL VERSLAG van den wetenschappelijke ballontocht van Zaterdag 5 Augustus 1911, uitgebracht door H. G. Van Steijn aan het Bestuur der Afdeling „Soerabaja” der N. I. Vereeniging voor Luchtvaart¹⁾.

Zaterdag 5 Augustus 7 u. 30 m. v.m. stond de ballon gereed voor de opstijging op het terrein van de gasfabriek te Soerabaja. Er zou een wetenschappelijke vaart gemaakt worden met de zeeofficieren Rambaldo als commandant en Van Steijn als meteorologisch waarnemer, terwijl de kapitein van den staf Dingemans als militair waarnemer zou medegaan.

Deze zag echter van de reis af, toen hem in overweging werd gegeven om bij gunstigen wind er tevens een doeltocht van te maken naar den meridiaan van Samarang en hem gewezen was op de moeilijkheden, verbonden aan een mogelijke landing in de uitgestrekte djatiboschen²⁾.

Ten 7 u. 40 m. was de ballon afgewogen met ongeveer 10 kilo's stijfkracht en 17 zakken ballast, terwijl sleeptouw, reddingslijn, anker en bagage te zamen nog een gewicht van ongeveer 10 zakken vertegenwoordigden, waardoor bij tijdige³⁾ daling de geheele zandvoorraad gebruikt kon worden om de reis zoover mogelijk te vervolgen.

¹⁾ Oorspronkelijk door het Afdelingsbestuur geplaatst in zijn orgaan: „Het Algemeen Sportblad” III, No. 32, 11 Aug. 1911. Overgenomen door „Bijblad op het Tijdschrift de Luchtvaart”, No. 6, p. 64 en tal van andere bladen. Het Sportblad geeft ook de door postduiven tijdens den tocht overgebrachte berichten. Het Soerabaiasch Nieuwsblad van 7 Aug. 1911 heeft nog eenige bijzonderheden die wij nader zullen vermelden.

²⁾ Rambaldo en Van Steijn hadden daarvan een slechte voorervinding opgedaan den 10den Juli van het vorig jaar. Zie het Bijblad No. 5, pp. 47 en 48.

³⁾ Vroegtijdige?

Rambaldo had echter op meer ballast gerekend en gaf te kennen, dat zelfs de residentie Samarang niet gehaald zou kunnen worden. Om 7 u. 42 m. steeg de ballon snel op, geholpen door 'n zetje van de bedieningsmanschappen, ten einde spoedig vrij te zijn van de boomen en gebouwen.

Aanvankelijk met den landwind om den Noord gedreven, werd de koers bij stijging tot ongeveer 700 meter geleidelijk omstr. W.N.W. met een vrij constante snelheid van ongeveer 26 K.M. per uur.

Reeds spoedig moest ballast worden gegeven, hetgeen ons tot de veronderstelling voerde, dat òf nog kleine lekkages bestonden, òf de geheele ballonstof niet meer volkomen gasdicht was.

Wat de sterkte van het materiaal betreft, was natuurlijk een grondige inspectie voorafgegaan.

17 K.M. noordoost van Babat werd de Solo-rivier gepasseerd en langzaam de zee bij Toeban genaderd, waarbij de koers echter West werd en de ballon ongeveer 5 K.M. zuid van Toeban bleef. Geleidelijk stijgende tot een hoogte van ongeveer 2600 M. werd om de begroeide heuvelruggen langs gevaren, waarbij de wind sterk naar links afweek en de koers ongeveer Z.O. werd, hetgeen ons aanleiding gaf om per postduif een telegram te verzenden, dat wij vermoedelijk nabij Tjepoe zouden landen.

Om 12 u. 12 m. werd bij kampong Ngawoen de groote weg van Bodjonegoro naar Rembang gepasseerd en 1 u. 20 m. werd besloten tot de daling, in verband met den nog aanwezigen voorraad ballast van een kleine zeven zakken en omdat wij kans hadden, door vrij dikke cumuluswolken heen te moeten zakken.

Bij de daling voerde de benedenwind ons echter weer naar het W.N.W., zoodat wij op een moeilijke landing in het bosch voorbereid waren.

De val werd op 400 Meter geremd, waarna, door een sterk stijgenden luchtstroom onder een wolk, de ballon nog even tot 1000 M. hoog werd gezogen.

Vervolgens raakte de mand ten 1 u. 40 m. namiddag zachtjes de boomen.

Alle lijnen waren binnen gehouden, ten einde het vast raken op een ongewenschte plaats te voorkomen.

En toen wij eindelijk tegen den top van een boom aandreven, die ons geschikt leek om ons middels de lijn langs te laten zakken, werd de ring snel bevestigd aan den boom, de sleeplijn in den boom zelf bevestigd.

Dit was noodig, omdat de omstandigheden scheurbaan-trekken ongewenscht maakten, het ventiel het gas niet snel genoeg uitliet en daardoor de ballon kans had, zich los te rukken door een windvlaag.

Daar de boomtakken, ons niet sterk genoeg leken om ons beider gewicht te dragen, zoodat wij een voor een moesten neerdalen, nam ik, zelf in het bezit zijnde van het diploma voor balloncommandant, de leiding van Rambaldo over en noodigde hem uit, zich eerst te laten zakken. Ik wist uit eigen ervaring hoe vermoeid Rambaldo na een luchtreis kon zijn ¹⁾ en vreesde, dat, mocht de ballon zich met hem losrukken, zijn lichaamskracht te kort zou schieten om veilig voor de tweede maal te landen.

Ik zag Rambaldo een eind langs den boom zakken en toen ik meende zeker te kunnen zijn, dat hij op deze wijze goed en wel den grond zou bereiken, klaarde ik een en ander in de mand op, om voor mijn eigen veiligheid zorg te dragen ²⁾.

Toen gebeurde iets vreeselijks. Ik hoorde een zachten

¹⁾ De Kapitein ter Zee, later Vice-Admiraal W. C. J. Smit schrijft, dat Rambaldo door ziekte was verzwakt. Zie Bijblad No. 6, p. 64.

²⁾ Wie zich Van Steijn herinnert, herkent hem op bijna iederen regel van dit schrijven aan die eigenaardige zelfbewustheid van manier met dat ietsje van crânerie dat hem zoo goed stond, aan die vlotte verzekerdheid in al zijn doen, welke vermoedelijk samenhang met vertrouwen in zijn eigen katachtige vlugheid, die tot zekere hoogte ook geestelijk was. Eigenlijk spreekt Van Steijn hier uit, dat zijn eigen positie in de mand, gevaarlijker was dan die van Rambaldo.

roep „God, Steijn!” Onmiddellijk keek ik over de mand heen en zag mijn besten vriend met hoofd en schouders omlaag neerstorten, naar schatting minstens 10 Meter hoog. Een plof en verder geen geluid in het stille bosch, dan de wind, die over de boomen suisde. Ik zag hem liggen, er van overtuigd, ja hopende zelfs, dat de dood onmiddellijk zou zijn ingetreden. Zeer waarschijnlijk heeft hij, na een eind gezakt te zijn, geen kracht meer gehad om zich vast te houden, en op het moment van loslaten heeft hij mijn naam geroepen als afscheid....

Een half uur te voren zeide hij mij, een voorgevoel van pech te hebben. Arme, dappere kerel, daar lag hij 20 à 30 meter onder mij. De wind wakkerde aan, de ballon sloeg heen en weer, de takken kraakten en terwijl ik bezig was diverse maatregelen te treffen, die mij op dit moeilijke oogenblik noodig voorkwamen, nam een rukwind mij mede en vloog ik pijlsnel omhoog, zonder anderen ballast dan de lijnen, het dekkleed en een tasch met schoon goed.

Onmiddellijk ging ik aan de ventiellijn hangen en kreeg den ballon op naar schatting 600 M. boven het bosch tot staan.

Hard zakkende, wierp ik op 200 Meter het dekkleed overboord, op honderd Meter de tasch en toen legde het sleeptouw zich over de boomtoppen neer, waardoor de horizontale snelheid uitgeput werd en ik zonder belangrijke stooten met de mand in de boomtoppen aanlandde.

Ten slotte hing ik stil aan een boom, juist naast een boschpad.

Door voortdurend ventieltrekken, kreeg ik den ballon zoo ver omlaag, dat hij niet meer geheel boven de boomen uitstak en daardoor minder windvang had. Toen bevestigde ik den ring stevig aan den boom, die mij vast hield, vierde dezelfde lijn af tot op den grond en ging eerst op den rand van de mand een kwartiertje

zitten uitrusten om te bekomen van de emotie en het vermoeiende ventiel-trekken¹⁾).

Onplezierig was het voor mij het mandje met proviand en dranken aan een andere lijn boven in den boom te zien hangen.

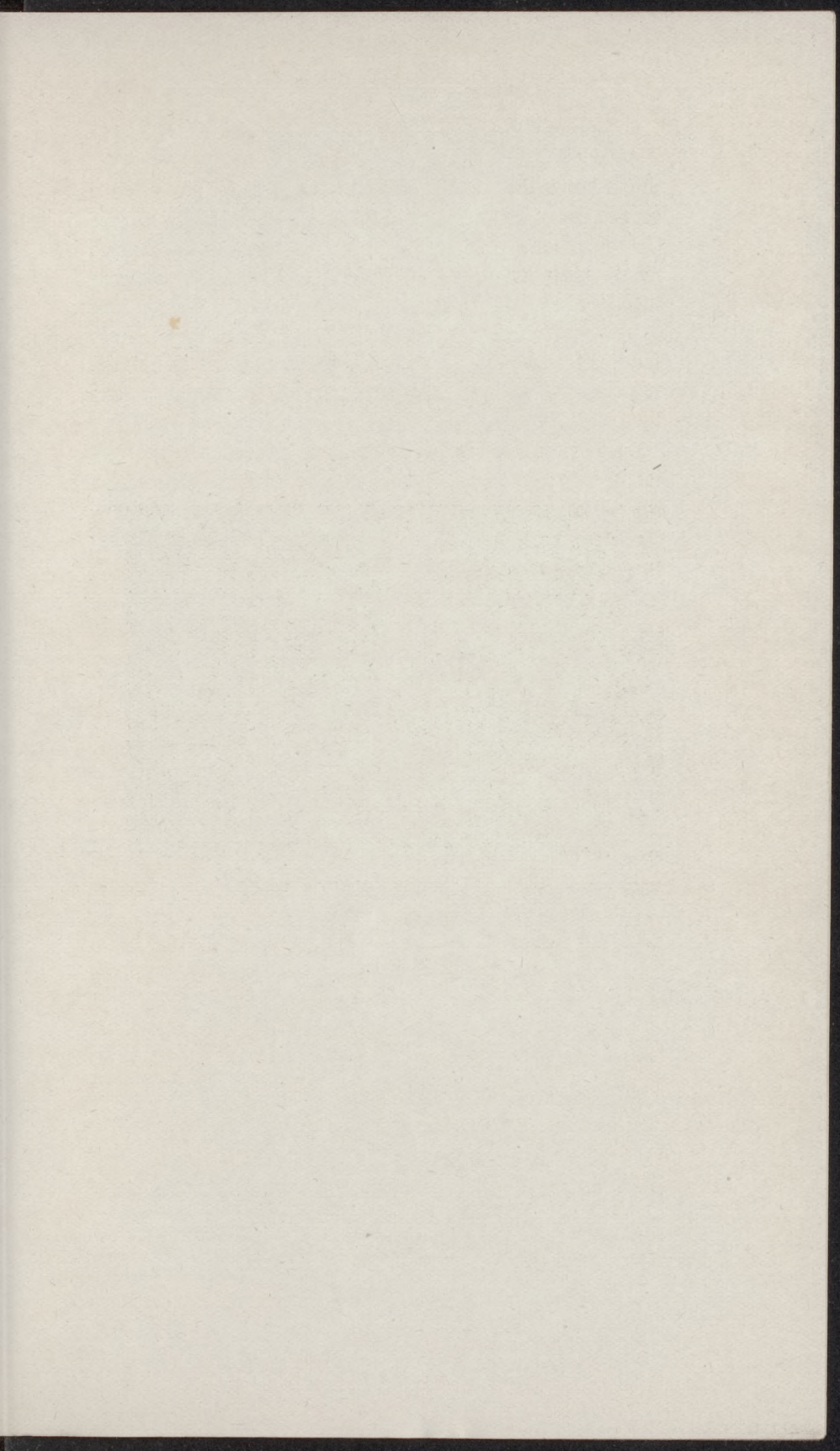
Toen ik boven de plaats van het onheil werd losgerukt, was ik n.l. juist bezig met dat mandje te laten zakken om den stervende een dronk te kunnen toereiken.

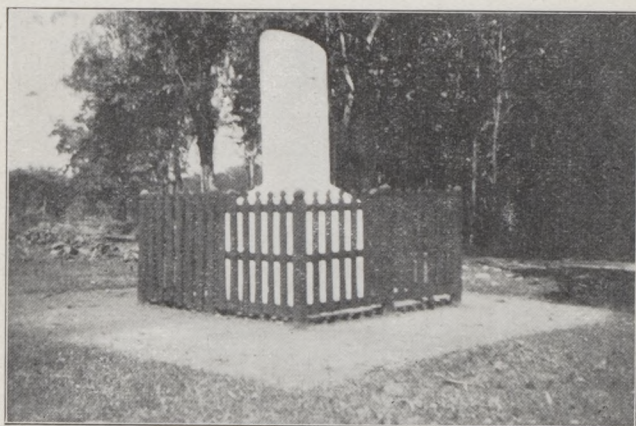
Nu was dat mandje eveneens over den boom geslierd en was ik tevens bevreesd voor enkele instrumenten, die ik op deze wijze tevens in veiligheid had willen brengen. Voldoende op krachten gekomen zijnde, liet ik mij van een hoogte van ongeveer 10 Meter zakken, verankerde den ballon met een tweede lijn die tot op den grond reikte aan een boom vast en... daar zat ik.

Ongelukkigerwijze is de orienteering vlak boven het bosch moeilijk. Bovendien had ik het zoo volhandig en draaide de ballon telkens, voordat ik wederom neerkwam, dat ik niet juist de richting wist, waar Rambaldo lag. Mijn eerste werk was dan ook, hulp te zoeken, en toevallig kwamen twee inlanders opdagen langs het pad; deze inlanders brachten mij naar Tjabak, waar de houtvester Te Wechel mij ontving en onmiddellijk maatregelen nam om het bosch te doorzoeken vanaf de plaats waar ik geland was in een richting tusschen Zuid en Oost. Doch het was inmiddels laat geworden en na een uur overviel ons de duisternis.

Bovendien kreeg ik door de inspannende wandeling weer last van een oude kwaal en begon één mijner knieën zijn diensten te weigeren, zoodat ik het zoeken moest opgeven en een belooning uitloofde aan den inlander, die bij maneschijn den ongelukkige zou vinden.

¹⁾ Ik vermoed dat Van Steijn, die toch wel aan hevige emotie ten prooi zal zijn geweest, hier heel rustig een aeronautisch meesterstuk voordraagt.





Kleine gedenkzuil bij Tjepoe. (Zie p. 60 noot 1)

Later op den avond kwam Dr. Van Deggelen uit Tjepoe met een pleegzuster, mej. Van Sevenhoven, te Tjabak aan om gereed te zijn voor alles. Om elf uur gingen de beide heeren, n.l. de houtvester en dokter, weer op het pad, doch keerden 's nachts om 2 uur onverrichterzake terug. Zondagochtend werd de onderzoekstocht verder voortgezet met meer volk — de assistent-resident van Blora had ook zijne maatregelen getroffen — en werd even na 8 uur het lijk gevonden. De dokter constateerde schedelbreuk en dat de dood oogenblikkelijk was ingetreden¹⁾.

(Volgen de meteorologische waarnemingen van de vaart).

w.g. H. G. VAN STEIJN.

¹⁾ In het hiervoren genoemd overzicht uit het Soerabaiasch Nieuwsblad van 7 Augustus 1911 vermeldt Van Steijn nog, dat de doode naar Tjepoe werd vervoerd, om verder per spoor naar Soerabaja te worden gebracht. Van Steijn zelf reisde per auto van Tjepoe naar Soerabaja om verslag uit te brengen aan Rambaldo's echtgenoot en aan diens moeder!

BIJLAGE B.

BIBLIOGRAFISCH OVERZICHT DER GESCHRIFTEN

van

A. E. RAMBALDO.

Mededeelingen betreffende de Luchtscheepvaart.

Mededeelingen betreffende het Zeewezen, XXXII, (4), 1907.
Gedat. 10 Juni 1907.

Algemeene Beschouwingen over militaire Luchtscheepvaart.

Militaire Gids, 1907, Juli-aflevering. Gedat. Juni 1907.

Luchtscheepvaart I en II.

Nieuwe Rott. Courant. Gedat. 2 Aug. en 23 Aug. 1907.

Brieven over de 12—16. Sept. 1907 te Brussel vergaderde
„Commission permanente internationale d'Aéronautique”.

(In een dagblad dat ik niet terug heb kunnen vinden).

De aanstaande Vereen. ter Bevordering der Luchtscheepvaart.

Nieuwe Rott. Courant 18 October 1907.

De Luchtvaart ten dienste van het wetenschappelijk onderzoek
in Nederlandsch-Indië.

Tijdschr. v. h. Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap,
XXV, 1908, p. 40 en 710.

De Vliegmaschine van de Gebroeders Wright.

Nieuwe Rotterdamsche Courant. Gedat. December 1907.

Voordracht Luchtscheepvaart, gehouden te Rotterdam in de 158ste
Algemeene Vergadering van het Kon. Ned. Aardrijkskundig
Genootschap den 12 December 1907.

Verslag in Nieuwe Rott. Courant 13 December 1907.

Tijdschrift v. h. Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap
XXV, 1908 (2) p. 711.

Brief over de reize met den ballon Ziegler onder Kurt Wegener,
den 4den April 1908 opgestegen van Zorgvlied.

(In een dagblad dat ik niet terug heb kunnen vinden).

Die Luftschiffahrt im Dienste der wissenschaftlichen Erfors-
chung der Kolonien.

Sitzungsbericht des Berliner-Vereins für Luftschiffahrt,
11 Mai 1908, in „Illustrierte Aeronautische Mitteilungen”,
1908, Heft 10.

(Vooral belangrijk voor den ballontocht over Nieuw Guinee).

Astronomische Ortsbestimmung im Ballon.

„Illustrierte aeronautische Mitteilungen”, 1908, Heft 10.

De mogelijkheid van een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea,
door Dr. K. Wegener en A. E. Rambaldo.

Tijdschrift v. h. Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap,
XXV, 1908(2), p. 767. Gedateerd Lindenberg, Juni 1908.

Een en ander over het plan van een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea.

Orgaan van de Ned. Vereeniging voor Luchtvaart, I, 1908, p. 37.

Vóór de duurvaart van het Luchtschip van Graaf Zeppelin.

Orgaan van de Ned. Vereeniging voor Luchtvaart, I, 1908, p. 39. Ondertekend „R”.

Aerologie (Eerste Gedeelte).

Marineblad 1908—1909, p. 394. Gedateerd Augustus 1908.

Aerologie (Tweede Gedeelte).

Marineblad 1908—1909, p. 526. Gedateerd October 1908. *Verder onvoltooid gebleven.*

De mogelijkheid van een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea.

Tijdschr. van het Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap XXV, 1908(2), p. 1412. Gedateerd October 1908. Naar aanleiding van een Artikel van G. H. de Goeje in zelfden jaargang, p. 1191: „Is een ballontocht dwars over Nieuw-Guinea gewenscht?”

Luchtvaart. Voordracht gehouden op de bijeenkomst van de afdeling Batavia der Nederlandsche Luchtvaartvereeniging.

Java-Bode 2, 3, 4, 6 September 1909. Ook als overdruk verspreid met op het titelblad abusievelijk 1907.

Bijblad op het Tijdschrift „De Luchtvaart”. Officieel Orgaan van de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart. (Redacteur A. E. Rambaldo). In 4to.

Verschenen in zes nummers waarvan de eerste vijf grootdeels door Rambaldo zijn gevuld, terwijl het zesde nummer (gredigeerd door Dr. C. Braak) verschenen is na R's dood en geheel aan dezen is gewijd.

De Nos. 1 t/m. 5 zijn gedateerd Februari, Maart, Mei, Juni, Augustus 1910; No. 6 is van 15 September 1911.

Die Luftschiffahrt in Niederländisch-Indien.

Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt, XIV, 1910, Heft 17, s. 23.

(Ballontocht Nieuw-Guinee).

N.B. Een overzicht van Rambaldo's eigen verrichtingen tot dusver.

De Circuit de l'Est.

Indisch Militair Tijdschrift, 1910, No. 10. Gedateerd 8 Oct. 1910.

Die Luftschiffahrt im Orient. Neue Aufgaben — neue Ziele.

Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt, XV, 1911, Heft 16 (9 Aug.), s. 25.

NECROLOGIËN.

(W. N. Bakker). A. E. Rambaldo.

De Luchtvaart, III, 1911, p. 319.

W. C. J. Smit. In Memoriam A. E. Rambaldo.

Bijblad op het Tijdschrift „De Luchtvaart”, No. 6, September 1911, p. 60. Met vervolg door de Redactie (Dr. C. Braak).

(G. F. Tydeman). In Memoriam A. E. Rambaldo.

Marineblad 1909—1910, p. 438.

Richard Assmann. Oberleutnant der Kgl. Holländischen Marine
E. Rambaldo.

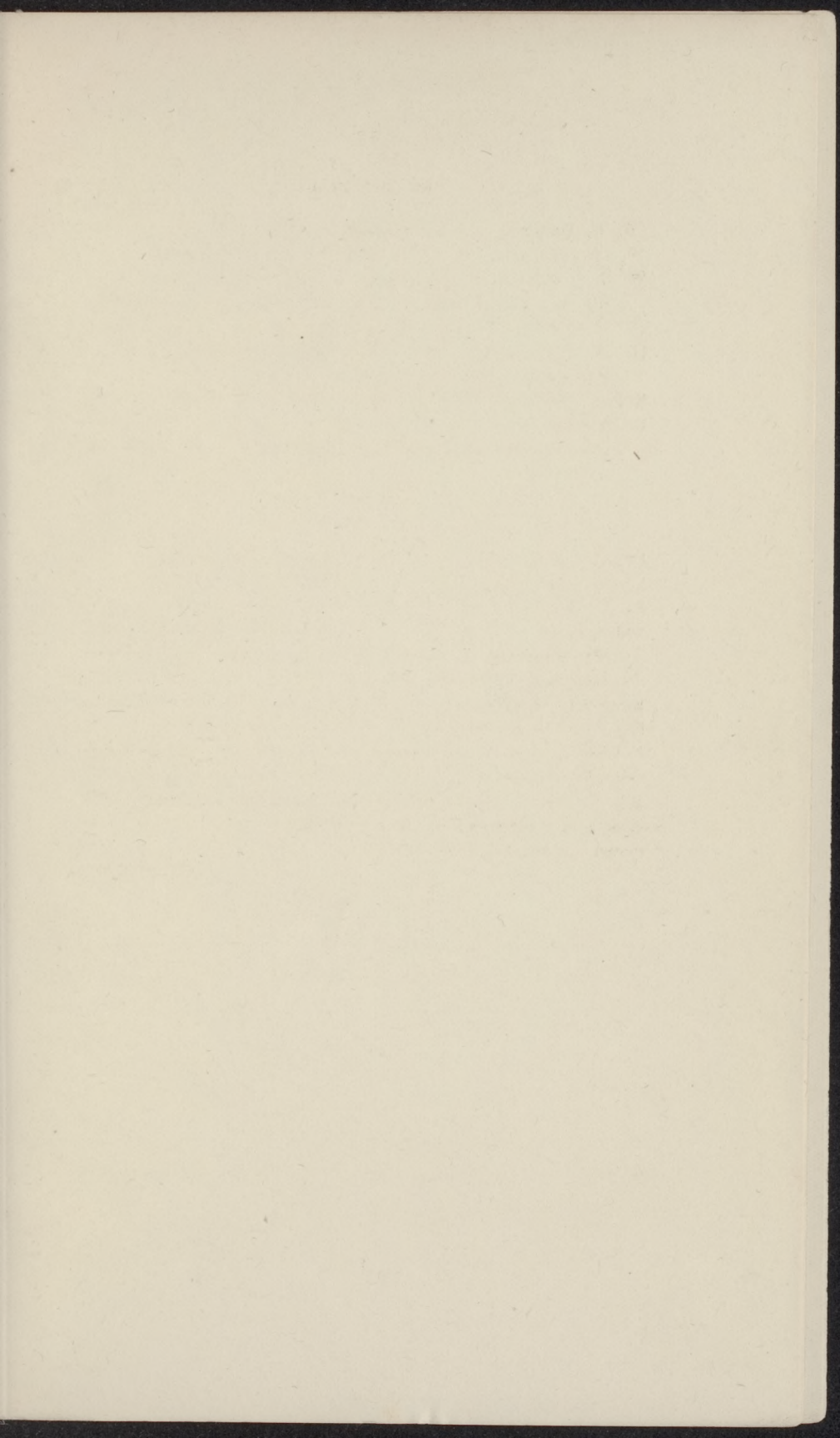
Deutsche Zeitschr. für Luftschiffahrt, XV, 1911, No. 20,
s. 20 flg.

Dr. E. van Everdingen. Drachenbeobachtungen an Bord I. Ms.
Pantzerschiff „de Ruyter”, angestellt vom Marineleutnant
A. E. Rambaldo während der Fahrt nach Ost-Indien und
während des Aufenthalts in W.-Indien. Dez. 1908—Juli 1909.

Mededeelingen en Verhandelingen v. h. Kon. Ned. Meteorologisch
Instituut. No. 102 (11), 1911.

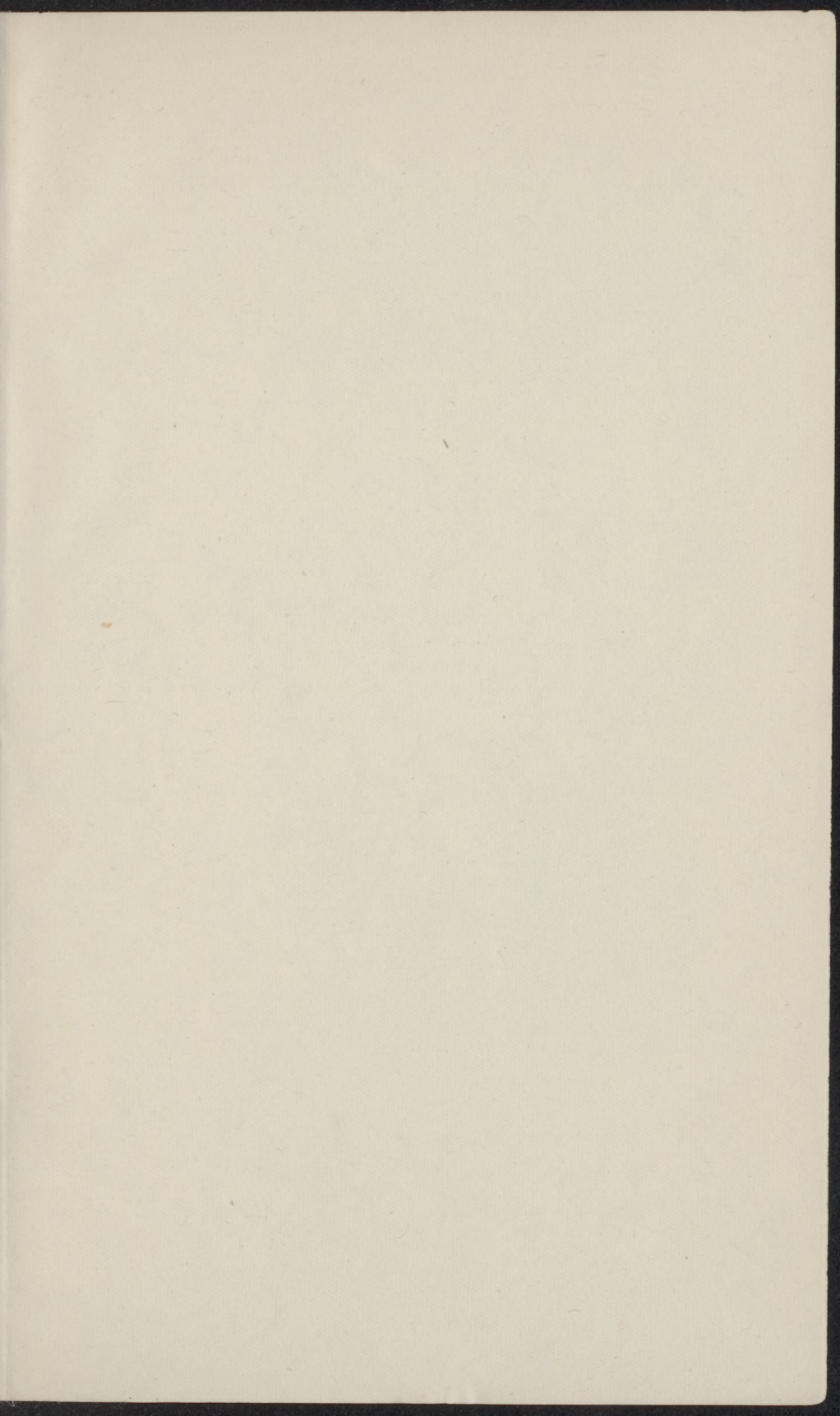
Koninklijk Magnetisch en Meteorologisch Observatorium te
Batavia. Verhandelingen No. 2. Batavia 1912. Dr. C. Braak,
I. Drachen und Fesselballon-Beobachtungen, II. Wissenschaftliche
Ergebnisse der Aufstiege mit dem Freiballone „Batavia”.

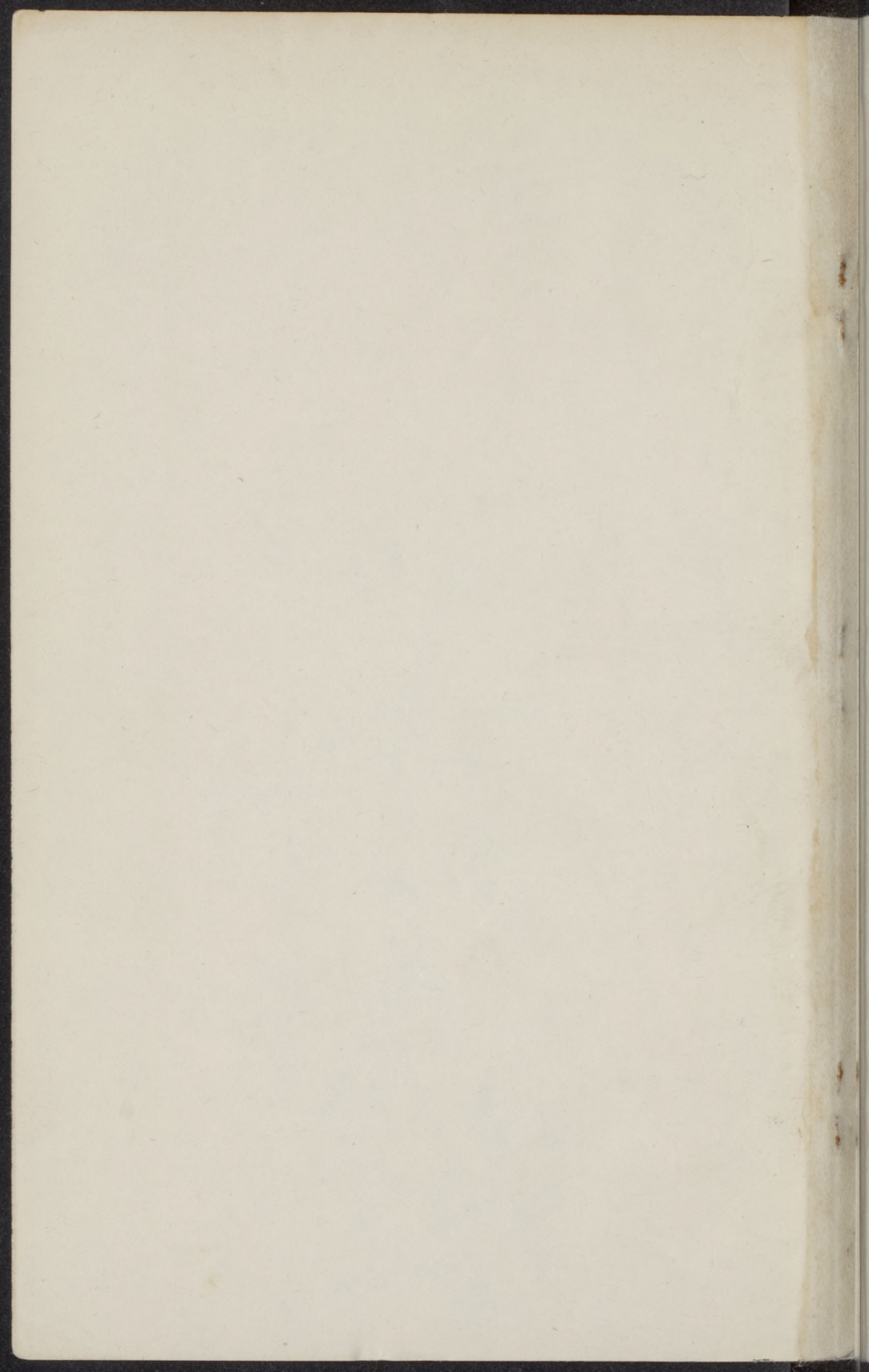
Dr. W. van Bemmelen. Die Erforschung des tropischen Luft-
ozeans in Niederländisch-Ost-Indien. Berlin, 1913. Mit Illustrationen.
(Luftfahrt und Wissenschaft. Heft 5).

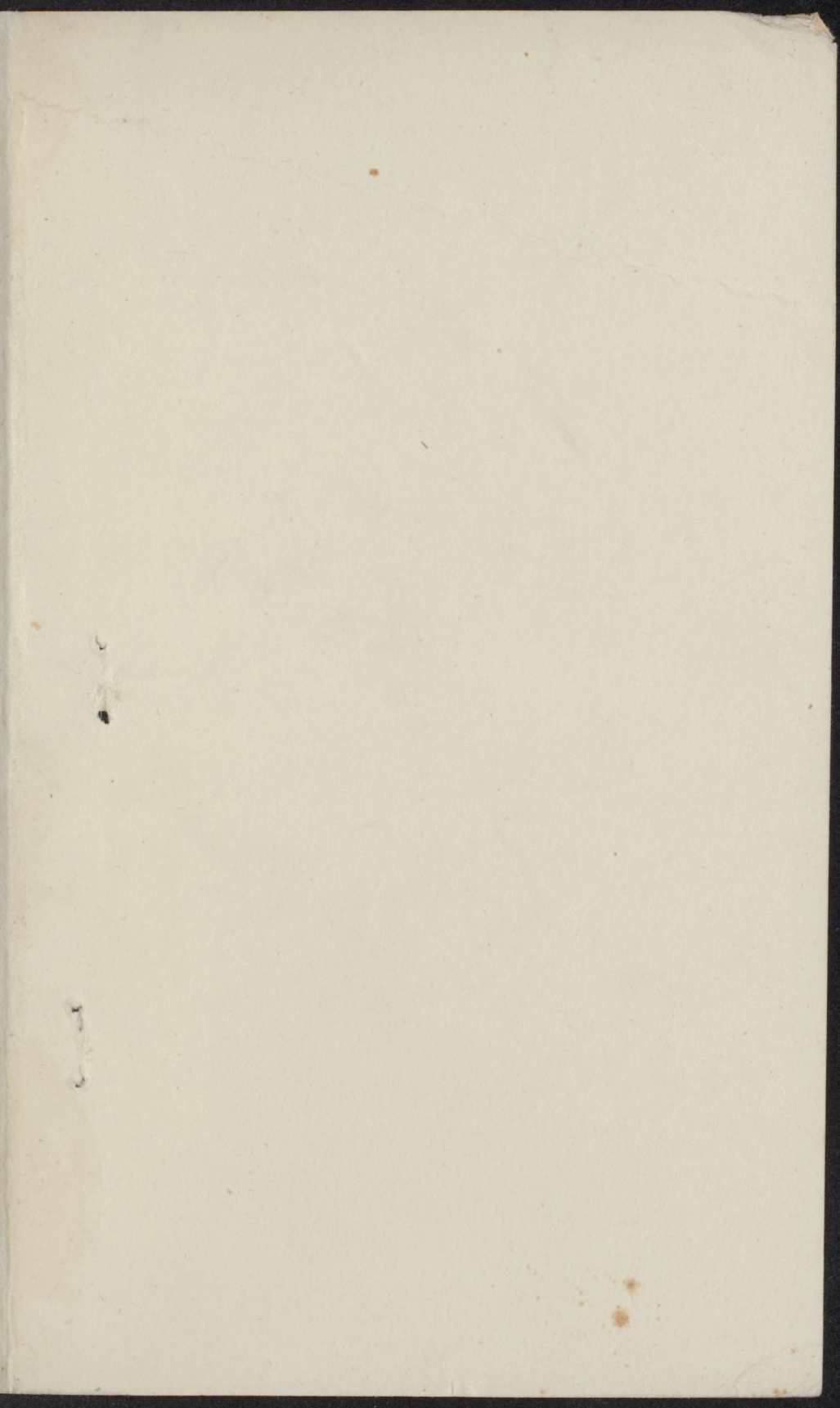


1912
The first of the year
was a very successful one
and we were able to
secure a number of
new subscribers.
The second of the year
was also very successful
and we were able to
secure a number of
new subscribers.
The third of the year
was also very successful
and we were able to
secure a number of
new subscribers.

The first of the year
was a very successful one
and we were able to
secure a number of
new subscribers.
The second of the year
was also very successful
and we were able to
secure a number of
new subscribers.
The third of the year
was also very successful
and we were able to
secure a number of
new subscribers.







Scheffer  Drukkerij

Dordrecht