

Faculteit Letteren en Wijsbegeerte
Masterproef Taal- en Letterkunde
Master Literatuur van de Moderniteit

Met stalen vleugels

De komst van het vliegtuig in de Vlaamse literatuur

Delfien Vanden Heede

Promotor: dr. Kevin Absillis

Assessor: dhr. Filip De Ceuster

Universiteit Antwerpen
Academiejaar 2013-2014

Inhoudstafel

| | |
|--|-----|
| Voorwoord en dankbetuiging | 4 |
| 0. Inleiding: homo vol(a/e)ns..... | 5 |
| 1. DEEL I: een nieuwe wereld | 12 |
| 1.1. Natuur versus technologie..... | 13 |
| 1.2. Vélocité en de zintuiglijke ervaring..... | 19 |
| 2. DEEL II: Icarus | 27 |
| 2.1. De dood als kunst..... | 29 |
| 2.2. Individuele helden..... | 38 |
| 3. Literatuur | 49 |
| 3.1. <i>De vliegende man</i> - Karel Van de Woestijne (1911)..... | 49 |
| 3.2. <i>Pallieter</i> - Felix Timmermans (1916) | 64 |
| 3.3. <i>Op de wallen der belegerde stad</i> - Jan van Nijlen (1916)..... | 75 |
| 3.4. <i>De dolle rit</i> - August van Cauwelaert (1918)..... | 78 |
| 3.5. <i>De Nieuwe Uilenspiegel</i> - Herman Teirlinck (1920) | 80 |
| 4. Besluit..... | 87 |
| Bibliografie | 89 |
| Primaire bibliografie | 89 |
| Secundaire bibliografie..... | 89 |
| Bijlagen | 97 |
| 1. <i>De vliegende man</i> - Karel van de Woestijne (1911)..... | 97 |
| 2. <i>Op de wallen der belegerde stad</i> - Jan van Nijlen (1916) | 111 |
| 3. <i>De dolle rit</i> - August van Cauwelaert (1918)..... | 114 |

“How strange is this combination of proximity and separation. That ground – seconds away – thousands of miles away. This air, stirring mildly around me. That air, rushing by with the speed of a tornado, an inch beyond. These minute details in my cockpit. The grandeur of the world outside. The nearness of death. The longness of life.”

Charles Lindbergh¹

¹ Charles Lindbergh, *The Spirit of St. Louis*. New York, Scribner, 2003, p. 228.

Voorwoord en dankbetuiging

Dit voorwoord schrijf ik in het vliegtuig. Vanuit het raampje zag ik daarnet rivieren, dorpen en steden steeds kleiner worden. Nu vliegen we zo hoog dat er niets anders lijkt te bestaan dan wolken en een verblindende zon. Rondom mij zitten andere vakantiegangers. Op de luchthaven waren er nog meer. We zijn met veel. Allemaal stijgen we ergens op. We reizen naar verre landen om hoge bergen te beklimmen, in onbekende steden te flaneren en in alle verbazing de wereld te ontdekken. Allemaal komen we weer neer. Zelden staan we stil bij de wonderlijke prestatie van het vliegen; hoe het mogelijk is om met zo'n zwaar en log toestel de zwaartekracht te ontkennen. Slechts soms beseffen we de mogelijke gevaren, ook al was 2014 de zomer van de luchtvaartongevallen. Ik denk aan het verdwenen Maleisisch vliegtuig en de rampen in Oekraïne, Nigeria en Frankrijk. Mijn gedachten dwalen verder af naar drones, 9/11, straaljagers, privéjets en *skydiving*. In een kleine honderd jaar heeft de mens de lucht veroverd.

Deze masterproef is tot stand gekomen kunnen met de hulp en steun van enkele belangrijke personen. Ten eerste vermeld ik graag mijn promotor professor dr. Kevin Absillis voor zijn accurate feedback en concrete tips, waarmee hij me aanmoedigde om altijd grondig en gedetailleerd te werk te gaan. Vervolgens zou ik graag mijn ouders bedanken voor hun hulp en steun de afgelopen vier jaar. Mijn vader, die me steeds weer verbaast met zijn onstilbare honger naar kennis, was steeds aanspreekbaar voor vragen. Mijn moeder bedank ik ten volle voor haar vele lees- en verbeterwerk. Een carrière als redactrice zou haar niet misstaan. Ook mijn zus Laura mag in dit lijstje niet ontbreken, voor haar gezelschap wanneer ik ontspanning nodig had en het doorstaan van mijn lage examenhumor. Tot slot draag ik deze scriptie op aan mijn rots in de branding en de muziknoot in mijn leven, Camille, voor haar aanmoedigende woorden, ontelbare duwtjes in de rug en onvoorwaardelijke vertrouwen.

0. Inleiding: homo vol(a/e)ns

Het vliegtuig liet al sinds het prille begin een diepe indruk na en was iets om over te dromen, verklaart luchtvaartdeskundige Marc Dierikx in zijn historisch werk *Luchtspiegelingen: cultuurgeschiedenis van de luchtvaart*. (Dierikx, 2008, 8) Die vaststelling is geen verrassing. Al eeuwen verlangde de mens ernaar om te kunnen vliegen. Zo kent iedereen het Oudgriekse verhaal wel waarin een jongeman die de zon tegemoet vloog en vervolgens ongenadig neerstortte. De val van Icarus is *maar* een mythe natuurlijk. Toch vertelt het veel over de werkelijke eerste stappen van de vroege luchtvaart. Het verhaal bevat enkele opvallende gelijkenissen met de moderne vliegpioniers die, ontdaan van enige anst, het luchtruim niet schuwden en geregeld door lef en *hybris* hun nek braken. Net zoals Icarus konden ze niet vliegen zonder gebruik te maken van externe hulpmiddelen. Icarus beschikte natuurlijk niet over een vliegtuig, maar kreeg wel vleugels van hout, veren en bijenwas aangemeten die zijn vader Daedalus, een handige vakman, gefabriceerd had.

De *technè* die Daedalus bezat, is met andere woorden van essentieel belang om Icarus de lucht in te laten gaan. *Technè* is een aristotelisch begrip, legt cultuurfilosoof Lieven De Cauter uit in zijn boek *Archeologie van de kick*. Bij Aristoteles kan *technè* vertaald worden als '(kunst)vaardigheid' en hangt het samen met de begrippen *episteme*, vertaald als 'kennis' of 'weten', en *empeira*, een ervaring die tot inzicht leidt. *Technè* houdt met andere woorden in dat er kennis opgedaan wordt door middel van ervaringen om zo een vaardigheid te ontwikkelen. De Cauter legt uit dat er een onderscheid gemaakt werd tussen dit soort kennis en een zuiver theoretisch schouwen, *theoria* genaamd. (De Cauter, 2009, 143-144)

In de moderniteit worden deze twee begrippen - *technè* en *theoria* - echter samengevoegd, vervolgt De Cauter en hij vermeldt hoe Lyotard "dit de grote omwenteling in het weten [vindt] die de moderniteit opent". Er ontstond een nieuwe invulling van *technè*: men begon te spreken over technologie, 'techno-science' en toegepaste wetenschappen. Door een samengaan van zuivere

algemene kennis en praktische vaardigheden, gedistilleerd uit ervaringen, ontstond de empirische wetenschap, verklaart De Cauter. (De Cauter, 2009, 143-144)

De vliegtuigschetsen van Da Vinci zijn, volgens hem, een voorloper van dit empirisme. De Cauter vermeldt immers hoe de man vertrok vanuit "de waarneming van de natuur, om haar vervolgens na te bootsen." (De Cauter, 2009, 19) Hierin lijkt hij wat op Daedalus die de natuur eveneens als inspiratiebron gebruikte voor zijn uitvinding. Da Vinci hield het bij theoretische schetsen. Hij probeerde vliegmachines te ontwerpen door zich te baseren op de innerlijke werking van vogels. De Cauter bekroont Da Vinci hiervoor onomwonden tot "de oervader van de cybergenetica" omdat hij op deze manier de organische wereld aan mechanisch-mathematische wetten onderwierp. Volgens deze gedachte, die De Cauter "de machinale metafoor" noemt, wordt een vogel - en uitgebreider de wereld - gelijkgesteld en vergeleken met een instrument of machine. (De Cauter, 2009, 19-20) Deze machinale metafoor zal een belangrijk begrip worden in de moderniteit en evenzeer bijdragen tot de beeldvorming van het vliegtuig in de literatuur.

De theoretische schetsen van Da Vinci zijn in de praktijk onuitvoerbaar, maar volgens De Cauter doet dit niet noodzakelijk afbreuk aan zijn ontwerpen:

"Dat hij wonderbaarlijke vliegmachines bouwde, op de grens van geschiedenis en mythe, maakte van Leonardo Da Vinci een legende. Zij bevat als het ware de oerscène van de imaginaire omgang met de machine. Dat zijn machines niet werkelijk konden vliegen, dus geen praktische machines waren, laat hun imaginaire functie ten volle aan het licht komen." (De Cauter, 2009, 29)

De Cauter legt uit hoe de machines zowel een reële als een mythisch magische functie vervulden. De magische kant is een essentieel onderdeel van de machinemetaphoor, schrijft De Cauter, beladen met symbolische en imaginaire associaties die aanzetten tot allerhande angsten, wensen en lustbelevingen. (De Cauter, 2009, 14; 26)

Pas eeuwen later zullen mensen proberen om - via praktijktesten volgens de trial-and-errormethode - werkelijk op te stijgen. Een korte verdieping in de luchtvaartgeschiedenis leert dat er vanaf het einde van de achttiende eeuw tot aan het begin van de twintigste eeuw talloze voorbeelden te vinden zijn van personen die met behulp van hun technologie de lucht in probeerden te gaan. De experimenten van de gebroeders Montgolfier worden over het algemeen als beginpunt beschouwd. Roger E. Bilstein legt in *Flight in America* uit hoe de broers er in 1783 in slaagden om een ballon uit te vinden die kon vliegen door hem te vullen met hete lucht. Ze mochten hun novum in september 1783 zelfs tonen aan het hof van Versailles en bemanden de ballon voor de gelegenheid met een eend. In mei bood uiteindelijk fysicus Pilatre de Rozier zich samen met een vriend aan als proefpersonen en was de eerste bemande vliegtocht een feit. Bilstein beschrijft hoe een paar decennia later de Engelsman Sir George Cayley zich liet inspireren door zowel het ontwerp van de gebroeders Montgolfier als de innerlijke mechaniek van een vogel. In 1809 had Cayley verschillende zweef toestellen ontworpen die in theorie capabel zouden moeten zijn om een persoon te dragen. Sir Cayley stierf echter voor hij de kans had gehad om zijn toestellen uit te testen. (Bilstein, 1984, 4; 8)

Vervolgens verscheen Otto Lilienthal op het toneel. De Duitser, schrijft Bilstein, maakte vanaf 1890 verschillende zweefvliegtuigen die hij persoonlijk uittestte. Zijn beproevingen documenteerde hij rijkelijk met foto's en soms met zeldzame filmpjes. (Bilstein, 1984, 8) Op die foto's zien we een man met enorm grote vleugels langs zijn lichaam gespannen. Wat Lilienthal bijzonder maakt, is dat hij excellent de machinale metafoor verbeeldt. Zijn creatie is niet meer zomaar een voertuig, maar een vermenging van mens en machine tot één androïde mythische vogel; helemaal volgens de traditie die Icarus tot leven geroepen had.

Zoals bij veel uitvindingen is het niet helemaal duidelijk wie nu eerst was en de pluim op zijn hoed mag steken. Wat verstaat men onder de termen 'vliegtuig' en 'vliegen'? Zijn de gebroeders Montgolfier de eersten of bouwden Cayley of Lilienthal pas échte vliegtuigen? Begon het misschien toch al bij Da Vinci? De consensus is dat de experimenten van de Amerikaanse gebroeders Wright de

doorbraak vormden tot de bouw van het uiteindelijke gemotoriseerde vliegtuig zoals we het nu kennen.

Bilstein legt uit hoe verschillende uitvinders getracht hebben een gemotoriseerd en controleerbaar vliegtuig te ontwerpen. De gebroeders Wright volgden de diverse ontwikkelingen op de voet en probeerden te leren uit de fouten van hun voorgangers. Hun eigen ontwerpen testten ze uit op hun oefenstrand in Kill Devil Hills, North Carolina. (Bilstein, 1984, 10) De vele proeven loonden, schrijft Bilstein:

"December, 17, 1903, the Wright Brothers achieved the first sustained controlled flight made by a human in a powered airplane: a distance of 120 feet and a duration of 12 seconds before the plane's landing skids touched down on the soft sand." (Bilstein, 1984, 12)

De successen van de gebroeders Wright en anderen drongen ook door tot in het Nederlandse taalgebied. Bij de berichtgeving kon zich echter een probleem aandienen. "Dezer dagen zijn de berichten over de vliegproeven van de gebroeders Wright, van Farman, de la Grange en anderen niet van de lucht, maar hoe zullen wij hun toestel noemen?", vroeg de redactie van het tijdschrift *Neerlandia* zich af in 1908. (Anoniem, 1908, 202) *Neerlandia* werd opgericht door flamingant en taalpurist Hippoliet Meert in 1896. In de *Nieuwe encyclopedie van de Vlaamse Beweging* wordt vermeld hoe het tijdschrift de nadruk legde op de Vlaamse ontvoogdingsstrijd. Een zuiver taalgebruik kreeg daarbij de nodige aandacht. (Van Berne, 1998, 2195) Het was dus logisch dat het tijdschrift bij het ontstaan van nieuwe dingen op zoek ging naar de 'juiste' benamingen.

Verschillende opties werden door de lezers aan de redactie voorgesteld en passeerden de revue zoals aëroplaan, vlieg(toe)stel, zweeftoestel, vliegmaschine, vliegtuig, enzovoort. Het was echter nog niet duidelijk wat de voorkeur genoot. "Wij moeten maar afwachten welk woord in den volksmond zal blijven", besloot de redactie van *Neerlandia*. (Anoniem, 1908, 202) In 1910 pikten ze het thema nog eens op. Hoe stonden de zaken er nu voor? Volgens het berichtje in de rubriek 'meededelingen en allerlei' merkte men op dat het 'goede' Nederlandse

woord vliegtuig nog vaak verdrongen werd door het Franse woord *aéroplane*. (Anoniem, 1910, 113)

Al weten wij dat de toenmalige redactie van *Neerlandia* op twee oren kan slapen: uiteindelijk zal het woord 'vliegtuig' de zege behalen. Het is niet duidelijk hoe en wanneer die omschakeling precies gebeurd is. Wel zien we dat het woord vanaf 1912 een klein plekje begon te veroveren in de Nederlandse en Vlaamse literatuur en zo langzaamaan evolueerde tot een veelgebruikte term. De invloed van Nederland, dat minder beïnvloed werd dan Vlaanderen door het prestige van het Frans, zal hier waarschijnlijk ook enige rol in gespeeld hebben. Op zich is het voor deze masterproef echter niet zo van tel welke benaming gebruikt werd in de Nederlandstalige literatuur. Belangrijker is *hoe* er over het toestel geschreven werd. Deze scriptie onderzoekt op welke manier(en) de beginjaren van het vliegtuig onthaald werden in de Vlaamse literatuur. Het toestel past in het rijtje van snelle technologische vervoermiddelen die in de negentiende en twintigste eeuw uitgevonden werden en een nieuwe wereld inluiden.

Als eerste was er de trein. Deze machine zal een belangrijk symbool worden voor een culturele en technologische omwenteling die men 'de moderniteit' zal noemen. In *Exploring the Modern* legt John Jervis uit hoe dit komt:

"It was surely the railways that provided the most graphic embodiment of the new power of technology as a force that was shaping and reshaping people's lives, bringing new experiences of space and time, of self and other (whether fellow passengers or hitherto unknown towns and peoples) of travel and landscape, of individualism yet also a sense of being one of a new 'mass public'. In opening up new experiences, the railways simultaneously provided a language and a symbolism with which to report them, and contributed to the constitution of the passengers as modern subjects capable of having – and knowing – such experiences. The railways thus become both a precipitant of modernity and an allegory of it: cause and experience, story and representation, all-in-one." (Jervis, 1998, 202)

De trein heeft dan ook zijn plekje veroverd in moderne literatuur; in onze contreien bijvoorbeeld met gedichten en verhalen van Jan van Beers, Hendrik Conscience, Guido Gezelle, en Prudens van Duyse.

In *De stoomwagen* uit 1859 van de Vlaamse schrijver Jan van Beers zijn enkele elementen aanwezig die eveneens zullen opvallen in literatuur over het vliegtuig. Zo heeft de mens in het gedicht van God het vernuft meegekregen om zijn eigen leven vorm te geven. Door allerlei uitvindingen - zoals bijvoorbeeld kleren, wapens, maar ook de boekdrukkunst - slaagde hij erin zich te onderscheiden van de dieren. Volgens van Beers plantte God 'het zaadje' waarmee de mens zichzelf kon ontwikkelen. De mens krijgt van hem de mogelijkheid om het heft in eigen handen te nemen, om op ontdekking te gaan en zelf instrumenten of hulpmiddelen te fabriceren die het leven aangenaamer of gemakkelijker maken, maar het is belangrijk om in gedachten te houden dat God de mens deze kracht, om autonoom te kunnen handelen, gegeven heeft. (Van Beers, [1876], 269-282)

De beste menselijke uitvinding is volgens van Beers de trein. Hiermee is de mens in staat om zijn eigen stoffelijkheid te overwinnen, de ruimte in geen tijd te overbruggen, en zelfs te "vliegen op vleugelen van stoom". (Van Beers, [1876], 271) In werkelijkheid ging die trein niet sneller dan dertig kilometer per uur, een tempo dat tegenwoordig bijna als stilstaan beschouwd wordt. Toen werd het echter ervaren als een enorme snelheid en had het voertuig een grondige impact op de perceptie van tijd en ruimte. Het enige vervoermiddel dat ietwat in de buurt kwam van die vaart, was het paard. Van Beers maakt in zijn gedicht dan ook een vergelijking met het dier; een analogie die men eveneens zal tegenkomen in vliegtuigliteratuur.

De auto was het tweede voertuig dat bijdroeg tot een verdere ontdekking van de wereld en verovering van de ruimte. Een grote liefhebber van de wagen was de schrijver Cyriel Buysse. Regelmatig ging hij tochten maken met zijn auto, schreef hij over zijn reisjes en verkreeg het voertuig een plekje in zijn literatuur. Joris van Parys schrijft in zijn biografie over Cyriel Buysse dat deze liefde niet alleen de auto betrof, maar dat Buysse gefascineerd was door "alles wat met technische

voortgang te maken [had]". Zo woonde hij in november 1909 in Berchem één van de eerste vliegmeetings bij en zag hij er de Belgische vliegenier Jan Olieslagers bezig. In een verslag voor de Haagse krant *Het Vaderland* beschreef Buysse hoe hij de jongeman eerst sierlijk omhoog zag vliegen, maar plots zonder enige aanleiding weer neer zag storten. (Van Parys, 207, 370) Olieslagers is goddank niet dood. Het gevaar is echter reëel: voor veel van zijn collega's is een ongelukkige val slechter afgelopen.

In deze masterproef zal duidelijk worden hoe het vliegtuig in zijn eerste jaren voortdurend balanceerde tussen wonderlijk opstijgen en dreigend neerstorten. De geboorte van het vliegtuig kadert in de algemene tendens van een geïntensiveerde technologische wereld waarin snelheid en nieuwe belevingen centraal komen te staan. Hierover zal het eerste theoretische deel van de masterproef gaan. Er is echter nog een tweede invalshoek die prominent aanwezig is in literatuur over het vliegtuig en die we niet terugvinden bij de trein en de auto. Kort na de geboorte van het vliegtuig breekt de Grote Oorlog uit; een oorlog die niet alleen op de grond, maar ook in de lucht zal uitgevochten worden. Dit thema zal besproken worden in het tweede theoretische deel van dit onderzoek. Deze hoofdstukken zullen de leidraad vormen voor de bespreking van de literaire casussen. Aangezien er nog geen vooronderzoek bestond over Nederlandstalige vliegtuigliteratuur uit de eerste decennia van de twintigste eeuw, ben ik zelf naar teksten op zoek gegaan. De lijst is zo volledig mogelijk, al kan ik niet beloven dat hij exhaustief is.

1. DEEL I: een nieuwe wereld

In *Technics and Civilization* schrijft Lewis Mumford hoe de Westerse beschaving de laatste duizend jaar een enorme omschakeling heeft gekend door de komst van 'de machine'. Het is een evolutie die door velen omschreven wordt als '*the machine age*', legt Mumford uit, wat inhoudt dat mensen hun leven zijn gaan inrichten op het ritme van het machinale. Het begin van dit tijdperk is de industriële revolutie, ingeluid door de ontdekking van kunstmatige energiebronnen zoals stoomkracht en later elektriciteit. Deze periode kan volgens Mumford grosso modo als het begin van de moderniteit beschouwd worden. (Mumford, 1934, 3)

Grosso modo omdat Mumford beklemtoont dat het mechaniseren van de wereld niet nieuw is of louter onze samenleving toebehoort. Eerder werd al vermeld dat *technè* sinds de Griekse oudheid met ons meereist. Verschillende beroemde uitvindingen die vaak als startpunt gezien worden van 'onze' moderniteit - zoals de boekdrukkunst, het buskruit en de klok bijvoorbeeld - waren al uitgevonden door andere culturen zoals de oude Grieken, Arabieren en Chinezen, stelt Mumford vast. Ook de Egyptenaren en Romeinen mogen niet vergeten worden. Ze kenden en gebruikten wel degelijk machines en technologie. (Mumford, 1934, 4) Waar ligt dan het verschil? "*They had machines; but they did not develop 'the machine'.*" schrijft Mumford. In tegenstelling tot andere maatschappijen, verduidelijkt hij, begon de Westerse Europese samenleving zich te centraliseren rond die machine. Dit verschijnsel kent een lange aanloop en culmineert in de industriële revolutie uit de achttiende eeuw. (Mumford, 1934, 4)

In de inleiding van zijn boek *Exploring The Modern* doet John Jervis een gelijkaardige vaststelling. De moderniteit begint volgens hem eveneens tijdens deze industriële en technologische verschuiving, die start in het midden van de achttiende eeuw en volop doorbreekt tijdens de negentiende eeuw. Jervis schrijft er echter wel bij dat de term 'modern' al gebruikt werd vóór deze periode. De moderniteit is dan ook meer een specifieke presentatie en bewustwording van de wereld dan een bepaalde afbakening in de tijd, benadrukt hij. Zo worden

bepaalde culturele en technische producten als 'typisch modern' beschouwd. Jervis geeft de film, wolkenkrabbers en ook luchtverkeer als voorbeeld. (Jervis, 1998, 5-6) De geboorte van het vliegtuig past met andere woorden volop in deze moderniteit die ervaren wordt als een nieuwe snellere wereld ontstaan onder invloed van mechanisering, industrialisering en technologisering.

1.1. Natuur versus technologie

Een belangrijke tegenstelling die ontstaat in het discours van de moderniteit is de tegenstelling tussen cultuur en natuur. Zo verklaart Laurence D. Cooper in het boek *Rousseau, Nature and the Problem of the Good Life* dat de Franse filosoof Rousseau in zijn teksten schrijft hoe de mens volgens hem in oorsprong goed is, maar van het rechte pad afgeraakt is door een verloren contact met zijn innerlijke natuur. De oplossing lijkt simpeler dan het is, want die 'natuur' van Rousseau is een psychologisch gegeven en geen reëel bereikbare plaats, voegt Cooper toe. Het is volgens Rousseau een plek die in ons primitieve zelf zit, maar die we onderweg verloren zijn. De nieuwe burgerlijke wereld - de 'cultuur' dus - die rondom Rousseau vorm begon aan te nemen, dreef los van die innerlijke natuur. (Cooper, 1999, xi; xiii) Zo verklaart Rousseau in *Discours sur les sciences et les arts* dat de bevordering van wetenschap en kunst een vergiftigd geschenk was die de menselijke moraliteit niet verbeterde maar verslechterde. (Rousseau, 1971, s.p.) Wanneer de mens echter weer voeling zou krijgen met zijn innerlijke natuur, zou hij vanzelf humanistischer en vredelievender worden. (Cooper, 1999, x)

De Cauter merkt een zelfde onbehagen op tegenover 'cultuur' bij Friedrich Schiller, een Duits filosoof en schrijver uit de tweede helft van de achttiende eeuw. Zijn discours vertoont een paar belangrijke overeenkomsten met dat van Rousseau. De Cauter beschrijft hoe Schiller spreekt over een veranderende houding van de mens tegenover de natuur, waarbij de natuur een verdwenen plek is geworden waar nostalgisch aan teruggedacht wordt. Een eerste gelijkenis die we kunnen maken met Rousseau is dat die natuur bij Schiller eveneens een fictief begrip is. Een tweede gelijkenis is dat het verdwijnen ervan ook volgens

Schiller nefast lijkt voor de moraliteit. Een derde gelijkenis is dat hier eveneens sprake is van een tegenstelling waarbij natuur als eenvoudig en echt wordt ervaren en cultuur artificieel en complex schijnt. (De Cauter, 2009, 149-150; Schiller, 1971, 694-780)

Er zijn echter ook verschillen. De Cauter beschrijft hoe Schiller ervan uitgaat dat de kunst ons weer één kan laten voelen met de natuur. Kunst is een cultuurproduct volgens Schiller, maar wel één dat ons “de stem van moeder natuur laat horen”. (De Cauter, 2009, 150; Schiller, 1971, 694-780) Uit *Discours sur les sciences et les arts* van Rousseau kunnen we echter afleiden dat hij vond dat kunst, net als wetenschap, de mens wegleidde van zijn na te streven natuurlijke toestand. (Rousseau, 1973)

Er zijn nog wel voorbeelden te vinden van filosofen, schrijvers en intellectuelen uit de achttiende en negentiende eeuw met een gelijkaardige visie. In haar boek *The Senses of Modernism: Technology, Perception and Aesthetics* haalt literatuurwetenschapster Sara Danius bijvoorbeeld de dichter Edward Young aan die eveneens ‘natuur’ en ‘cultuur’ beschouwde als twee tegenstrijdige begrippen, waarbij ‘natuur’ gepercipieerd wordt als een soort idyllisch maagdelijk land. Andere voorbeelden van denkers met een overeenkomstige visie, waren onder andere Gotthold Ephraïm Lessing, Karl Phillip Moritz en de eerder vermelde Friedrich Schiller. (Danius, 2002, 35-36)

Net zoals De Cauter legt Danius uit hoe natuur in dergelijke redeneringen gelijkgesteld wordt aan kunst, die geacht wordt een zelfde humaniteit, vrijheid en authenticiteit te bezitten. Cultuur aan de andere kant bezit volgens deze redenering niets van dat alles. Het wordt volgens Danius nogal negatief belicht, denkend aan de opkomende industrialisatie die volgens de opgesomde filosofen en schrijvers draaide rond een te rationele doelmatigheid en robotisering. (Danius, 2002, 37-38) Oog voor de positieve kanten van de industriële en technologische revolutie hadden ze niet. Die waren er natuurlijk wel. Zo was er sprake van een ongekende vooruitgang en wetenschappelijke bloei, die bijvoorbeeld tot uiting kwam op de verschillende wereldtentoonstellingen die

met veel pracht en praal georganiseerd werden in Europa en de Verenigde Staten.

Technologie, gelinkt aan vooruitgang en moderniteit, kent dus zijn voor- en tegenstanders. De hele technologische evolutie danst al sinds zijn beginjaren op het koord der publieke opinie tussen verdoemenis en verwondering. Er hoeft echter niet altijd sprake te zijn van zo'n duidelijke tegenstelling. Er zijn ook literaire en artistieke stromingen die uitgaan van een vermenging. Cultuur en natuur, of de technologische en de organische wereld, kunnen in elkaar overvloeien en elkaar versterken.

Renato Poggioli schreef in 1962 *Teoria dell'arte d'avanguardia*: een boek waarin hij de beweging van de avant-garde onder de loep neemt. In het zevende hoofdstuk bespreekt hij de relatie tussen techniek en avant-garde. Hij merkt in moderne cultuur een zekere 'technicisme' op, wat betekent dat *"the technical genius spiritual realms invades where techniques has no raison d'être."* (Poggioli, 1968, 138) Eén van die spirituele domeinen is de kunst, waarbij Poggioli benadrukt dat dit niet alleen het geval is voor de avant-gardekunst, maar voor heel de moderne cultuur. (Poggioli, 1968, 138).

Poggioli beschrijft met andere woorden hoe niet-technologische objecten (en subjecten) een technologische waarde kunnen meekrijgen. Een vogel kan met andere woorden omschreven worden als een ingenieuze machine. Het werkt ook in de andere richting. Mechanische objecten kunnen gesubjectiveerd worden. Vaak worden er dan bovennatuurlijke krachten aan het object toegewezen. Er wordt dus gebruik gemaakt van de machinale metafoor waarover De Cauter sprak: "een organische wereld die vervat wordt in mechanisch-mathematische termen". De wereld wordt beschouwd als een grote draaiende machine - schrijft De Cauter - waaraan alles ondergeschikt is en waarin God, als eerste machinist, de touwtjes in handen heeft. (De Cauter, 2009, 20-21)

Volgens De Cauter is deze gedachte in essentie al aanwezig bij Descartes, die het menselijke lichaam opvatte als een machine en het opensneed om de innerlijke

werking te kunnen uitdokteren. Een eeuw later gaat men nog een stap verder in de redenering, vervolgt De Cauter. Bij Descartes wordt de mens vergeleken met een machine, in de achttiende eeuw is hij een machine geworden. Misschien wordt dit wel het meest duidelijk in het werk van de Franse filosoof Julien Offray de la Mettrie *L'homme machine*, uit 1748. (De Cauter, 2009, 22; 24) Deze objectivering van de natuur noemt De Cauter 'verdinglijking'. Een subject wordt omgevormd tot een object, wat inhoudt dat er geen rekening meer wordt gehouden met zijn concrete lichaam, zijn geschiedenis en zijn biologische onomkeerbare tijd. De Cauter merkt op dat de lineaire weg die naar de dood leidt genegeerd wordt. Volgens hem is "uitsluiting van de dood een belangrijk element in de aantrekkingskracht die van de machinemetafoor uitgaat." (De Cauter, 2005, 25) Het tweede deel van deze masterproef diept de link tussen de machine en de dood verder uit.

Voorbeelden van De Cauters machinale metafoor zijn onder andere aanwezig in de roman *À la recherche du temps perdu* van Proust. Sara Danius neemt deze roman onder de loep in haar boek *The Senses of Modernism*. In de roman zijn volgens haar verschillende momenten terug te vinden waarin natuur en technologie samensmelten tot één wonderbaarlijke en mythologische symbiose. Zo geeft ze een voorbeeld uit het derde hoofdstuk van het onderdeel *Sodome et Gomorrhe II*. Danius beschrijft hoe de verteller zich eerst in een mythologisch landschap waant, wanneer hij met een paard door een stukje ongerepte natuur rijdt. Helemaal ondergedompeld in die betoverende sfeer - de verteller dwaalt af naar de mythologische schilderijen van Elstir - vliegt er plots een "bovennatuurlijk wezen" over zijn hoofd. Geëmotioneerd komt hij tot het besef dat hij voor het eerst een vliegtuig heeft zien overvliegen. Het paard - een traditioneel vervoersmiddel - vormt samen met de natuur een perfect middel om die ultramoderne vliegende technologie te verwelkomen, legt Danius uit. Het vliegtuig wordt hier niet voorgesteld als iets slechts of artificieels, maar als iets spannends en verrukkelijks. Proust, besluit Danius, heeft de romantische sublieme ervaring technologisch gemaakt. (Danius, 2002, 121-122)

Het volledige fragment wordt hieronder geciteerd. De mythologische kracht die Proust het vliegtuig meegeeft komt immers niet tot zijn recht in een louter droge beschrijving. Alles werkt toe naar het moment waarop het toestel zich als een persoon en zelfs als een halfgod uit de Griekse oudheid openbaart. Bijna zien we Icarus met gespreide vleugels overvliegen.

"J'éprouvai notamment ce désir d'évasion un jour qu'ayant laissé Albertine chez sa tante, j'étais allé à cheval voir les Verdurin et que j'avais pris dans les bois une route sauvage dont ils m'avaient vanté la beauté. Épousant les formes de la falaise, tour à tour elle montait, puis resserrée entre des bouquets d'arbres épais, elle s'enfonçait en gorges sauvages. Un instant, les rochers dénudés dont j'étais entouré, la mer qu'on apercevait par leurs déchirures, flottèrent devant mes yeux comme des fragments d'un autre univers: j'avais reconnu le paysage montagneux et marin qu'Elstir a donné pour cadre à ces deux admirables aquarelles, "Poète rencontrant une Muse", "Jeune homme rencontrant un Centaure", que j'avais vues chez la duchesse de Guermantes. Leur souvenir remplaçait les lieux où je me trouvais tellement en dehors du monde actuel que je n'aurais pas été étonné si, comme le jeune homme de l'âge antéhistorique que peint Elstir, j'avais, au cours de ma promenade croisé un personnage mythologique.

Tout à coup mon cheval se cabra; il avait entendu un bruit singulier, j'eus peine à le maîtriser et à ne pas être jeté à terre, puis je levai vers le point d'où semblait venir ce bruit mes yeux pleins de larmes, et je vis à une cinquantaine de mètres au-dessus de moi, dans le soleil, entre deux grandes ailes d'acier étincelant qui l'emportaient, un être dont la figure peu distincte me parut ressembler à celle d'un homme. Je fus aussi ému que pouvait l'être un Grec qui voyait pour la première fois un demi-Dieu. Je pleurais aussi, car j'étais prêt à pleurer du moment que j'avais reconnu que le bruit venait d'au-dessus de ma tête - les avions étaient encore rares à cette époque - à la pensée que ce que j'allais voir pour la première fois c'était un avion. Alors, comme quand on sent venir dans un journal une parole émouvante, je n'attendais que d'avoir aperçu l'avion pour fondre en larmes. Cependant l'aviateur sembla hésiter sur sa voie; je sentais ouvertes devant lui - devant moi si l'habitude ne m'avait pas fait prisonnier - toutes les routes de

l'espace, de la vie; il poussa plus loin, plana quelques instants au-dessus de la mer, puis prenant brusquement son parti, semblant céder à quelque attraction inverse de celle de la pesanteur, comme retournant dans sa patrie, d'un léger mouvement de ses ailes d'or il piqua droit vers le ciel."
(Proust, 1999, 1529-1530)

Volgens Danius geeft Proust, door de vergelijking tussen renaissancistische 'natuurlijke' taferelen en moderne aëro-techniek, hier een antwoord op de antimoderne visie van sommige kunstenaars. Zij haalt als voorbeeld de Engelse criticus, schrijver en schilder John Ruskin aan. Deze Engelsman pleitte immers voor een frisse artistieke visie die zo min mogelijk beïnvloed werd door verandering en snelheid, legt Danius uit. Op zoek naar een arcadisch paradijs, zweert hij de modernisering, automatisering en mechanisering van de wereld af. In zijn literatuur treedt Proust soms expliciet in dialoog met het werk van Ruskin. (Danius, 2002, 116-117, 138) Ruskin vertrouwt met andere woorden heel sterk op de scheiding tussen cultuur en natuur zoals die eerder in het hoofdstuk uitgelegd werd. Deze negatieve visie buigt Proust volledig om in een opwindende esthetica.

Bovenstaand fragment is geen unicum in *À la recherche du temps perdu*. Proust herhaalt deze techniek regelmatig in zijn werk. Zo worden - in het derde hoofdstuk van het onderdeel *Albertine disparue* - engelen uit een fresco van de schilder Giotto vergeleken met een moderne vliegshow, merkt Danius op. (Danius, 2002, 138) Het is echter niet zeker of Proust hier doelbewust een vergelijking met een vliegshow trachtte te maken. Danius komt tot die conclusie omdat zij een versie van *À la recherche du temps perdu* gelezen heeft waarin de engelen vergeleken worden met "leerlingen van Garros": een vliegenier die vooral een belletje doet rinkelen door een naar hem vernoemde luchtvaartvertoning.

In *Proust's Imaginary Museum* merkt Gabrielle Townsend in een voetnoot echter op dat Proust de naam van de piloot verschillende keren gewijzigd heeft. Eerst had hij het over de leerlingen van de gebroeders Wright, vervolgens over de

leerlingen van Fonck en pas na een derde wijziging gebruikte hij de naam Garros. Latere editoren hebben verschillende bewerkingen de wereld ingestuurd. (Townsend, 2008, 64) In de versie die ik gelezen heb, gaat het over Fonck: een oorlogsvliegenier uit de Eerste Wereldoorlog. Garros heeft trouwens ook meegevochten in de Eerste Wereldoorlog en stierf tijdens een luchtgevecht. Er kan dus geopperd worden dat Proust eerder een associatie probeerde te leggen met vlieghelden uit de Grote Oorlog in plaats van met een luchtshow.

Om terug te komen op de zaak: het belangrijkste is echter dat Danius wijst op de symbiose die Proust bewerkstelligt tussen mythologie en de moderne vliegkunst. Er zit een levendigheid in het tafereel vervat, schrijft Danius, die contrasteert met de rustige 'stilstaande' esthetica van Ruskin. (Danius, 2002, 138):

"Ce sont [i.e. de engelen] de petits êtres qui ne manquent pas de voltiger devant les saints quand ceux-ci se promènent; il y en a toujours quelques-uns de lâchés au-dessus d'eux, et comme ce sont des créatures réelles et effectivement volantes, on les voit s'élevant, décrivant des courbes, mettant la plus grande aisance à exécuter des loopings, fondant vers le sol la tête en bas à grand renfort d'ailes qui leur permettent de se maintenir dans des positions contraires aux lois de la pesanteur, et ils font beaucoup plutôt penser à une variété disparue d'oiseaux ou à de jeunes élèves de Fonck s'exerçant au vol plané, qu'aux anges de l'art de la Renaissance et des époques suivantes, dont les ailes ne sont plus que des emblèmes et dont le maintien est habituellement le même que celui de personnages célestes qui ne seraient pas ailés." (Proust, 1999, 2093)

Proust maakt hier bij de beschrijving van Giotto's engelen gebruik van een zeer visuele poëtica. In het volgende hoofdstuk zullen we zien dat dit zeker te maken heeft met zijn moderne visie.

1.2. Vélocité en de zintuiglijke ervaring

De opkomst van de moderniteit zorgde ervoor dat men de wereld op een andere manier begon te ervaren. Hiermee wordt onder andere een vernieuwde visuele beleving bedoeld, maar daar blijft het niet bij. De Causer legde in *Archeologie van*

de kick uit hoe elk zintuig in de moderniteit aangesproken wordt. Er vindt een vermenging plaats van al die zintuiglijke indrukken uit de buitenwereld en samen leiden ze tot een ‘moderne ervaring’. (De Cauter, 2009, 49) Het woord ervaring staat in de moderniteit zonder twijfel centraal. Jervis beschrijft hoe de wereld veelzijdig, divers en complex wordt: een plek vol indrukken, geneugten en gevaren. (Jervis, 1998, 9) Ook De Cauter hecht er in zijn boek veel belang aan:

“Het hoeft geen betoog: de moderne mens is verslaafd aan ervaring. Hij is belust op sensaties. Hij accumuleert belevenissen. Hij verwerft ervaringskapitaal: tijdens ontdekkingsstochten, avonturen, in erotiek, toerisme, sport, in snelheidsmachines, verdovende middelen, relaties, zelfontplooiing, therapie en consumptie. Wellicht onder druk van de snelheid van de technologische wereld zoekt hij naar steeds sterkere en steeds afwisselender prikkels.” (De Cauter, 2009, 9-10)

De nadruk die ligt op de zintuiglijke ‘ervaring’ zorgde ervoor dat de wereld omgevormd werd tot een spektakel. Volgens De Cauter zijn de wereldtentoonstellingen hiervan het ultieme voorbeeld. Er werd een wereld in het leven geroepen die, zowel naar vorm als naar inhoud, opgevat werd als een spektakel. De tentoonstellingen droegen volgens De Cauter bij tot “de opkomst van de panoramische blik als visuele extase”, omdat de bezoeker in de activiteit van het overschouwen een genot ervaarde. (De Cauter, 2009, 15; 69) Het doel van de exposities was immers om een grote ordening en blauwdruk te maken van de aarde zodat ze één overzichtelijk geheel werd en een immense ‘ideale stad’ leek. In de tentoonstelling van Parijs in 1900 resulteerde dit zelfs in een gebouw dat in het teken stond van ‘*Le Tour du Monde*’. (De Cauter, 2009, 15; 47; 69; 78-79; 94; 47)

Een overvloed aan belevenissen kan echter ook leiden tot een gevoel van ervaringsarmoede, schrijft De Cauter. Er komen zoveel prikkels op de moderne mens af dat hij deze niet meer kan verwerken tot een bewust vervulde ervaring. De Cauter bestempelt ervaringsarmoede als “de grondtoon van het moderne levensgevoel”. (De Cauter, 2009, 42-43) De stad – de échte moderne stad en niet *la città ideale* - leent zich perfect voor deze specifieke gemoedstoestand.

Jervis legt in het hoofdstuk *'Street People: The City as Experience, Dream and Nightmare'* uit zijn boek *Exploring The Modern* uit waarom de stad een modern project herbergt:

"The city is where modernity happens; it is also where modernism happens. In the city, modernity composes itself as project, but the city is also where the experience and consciousness of modernity coexist uneasily with this, collide with it, challenging our ability to 'represent' this modernity that we are immersed in." (Jervis, 1998, 65)

De traditionele premoderne stad was eerder een geïsoleerde plek die diende voor handel en politiek, zonder veel contact met de omliggende omgeving, verklaart Jervis. De moderne stad echter kan, volgens Jervis, vergeleken worden met een motor: er is sprake van een voortdurende verandering en een fluctuerend sociaal leven. (Jervis, 1998, 65-66)

Jervis beschrijft de moderne stad op twee manieren. Ten eerste is er sprake van een *'hard city'* waarbij de stad als een rationeel project gezien wordt, met het oog op een zo groot mogelijke vooruitgang. Zintuiglijke ervaringen komt men echter vooral tegen in de *'zachte'* kant van de stad. Jervis omschrijft ze als een plek vol illusies, verwachtingen, mythes, plezier en gevaar. Hij vindt ze een "grote modeshow vol verrukkelijke verschijnselen en façades". In de moderne stad oogt alles tijdelijk en vluchtig. Het leven kabbelt voort in één grote *'stream of experience'* zonder duidelijk rustpunt of begin en einde. Tijd en ruimte worden volledig door elkaar geschud. De *'zachte'* stad kan, volgens Jervis, gezien worden als een grote imaginaire plek waarin zintuigen op een totaal andere manier aangesproken worden. De moderne kunst, schrijft Jervis, probeert deze veranderingen te vatten in beeld en/of taal. (Jervis, 1998, 65-66)

Opvallend is dat Jervis meent dat ervaringen zich in zo'n soort omgeving ten volle kunnen ontplooien. Dit contrasteert met de mening die De Cauter toegedaan is. Daarom zou ik graag een eigen hypothese hieraan toevoegen om beide theorieën te verenigen. Jervis' *'zachte'* stad lijkt inderdaad de ideale biotoop om genotsvolle ervaringen tot stand te laten komen. De *'harde stad'*

daarentegen evolueert en groeit op zo'n snel tempo dat er een overvloed aan belevenissen ontstaat en de mens aan 'ervaringsarmoede' lijdt.

Wat heeft dit nu met het vliegtuig te maken? In *The Senses of Modernism*, legt Sara Danius uit waarom snelle technologische voertuigen bijdragen tot een veranderde perceptie rond tijd en ruimte en hoe zich dat uit in moderne kunst. Danius schrijft in haar inleiding al hoe moderne deze rijtuigen fungeren als “een visuele kadrering op wielen”. De trein is het eerste vervoermiddel waarbij dit het geval is. Danius omschrijft een treinrit als een bewegend tableau waarin men scène na scène ziet passeren. Zij baseert zich hiervoor op de ondervindingen van Wolfgang Schivelbusch die in zijn boek *The Railway Journey* schreef hoe reizigers in een trein voor het eerst het landschap vanop een afstand en *door* een apparaat ervoeren. Hierdoor werd de beweging een deel van het beeld. Danius linkt dit aan de esthetiek van de cinema. (Danius, 2002, 5; 113/ Schivelbusch, 1986, 62-64)

Jervis citeert Schivelbusch eveneens wanneer hij zegt dat “de hele ervaring van de reis getransformeerd wordt door de trein.” De wereld wordt volgens Schivelbusch zowel groter als kleiner. De afstand kromp immers door de versnelling van de rit, wat tegelijkertijd een enorme vergroting van de ruimte tot gevolg had. (Jervis, 1998, 207/Schivelbusch, 1986, 33-35) Steden leken steeds dichter bij elkaar te liggen. Of zoals De Cauter het omschrijft: “Naarmate *mijn* wereld groter wordt, wordt de wereld kleiner.” De moderne mens zoekt volgens hem de horizon op en neemt geen genoegen meer met zijn eigen kleine gekende habitat. (De Cauter, 2009, 19) Dit zorgt tegelijkertijd voor een zekere *alienation*, schrijft Jervis, die in zijn boek *Exploring the Modern* even uitweidt over de veranderende tijd en ruimte in de moderniteit. (Jervis, 1998, 203) Hij bedoelt hiermee dat men - door de snelheid en de fysieke afstand - een verwijdering en/of vervreemding ervaart ten opzichte van wat men aanschouwt.

De Cauter merkt eveneens een overgang op van het panoramische beeld, waarin het landschap nog een zeker overzicht bewaart, naar een alsmaar groter snelheidsgenot. Men streeft naar steeds fellere *kicks*: een centraal begrip in het

werk van De Cauter. (De Cauter, 2009, 95; 125-126) Tegelijkertijd is het duidelijk dat er snel gewenning optreedt bij de moderne mens. Zo constateert Danius dat de trein in veel romans – zoals bijvoorbeeld in de literatuur van Émile Zola – geassocieerd werd met opwinding, onbehagen en onrust. Een paar decennia later roept het rijtuig deze sensaties echter niet meer op, stelt Danius vast. In *À la recherche du temps perdu* beschouwt de protagonist de trein als een rustig vervoermiddel dat een vast onderdeel van het landschap is geworden. (Danius, 2002, 91-92)

Er zijn bij Proust nieuwere transportmiddelen nodig, zoals de auto en het vliegtuig, om een verhevigd gevoel te veroorzaken en de zintuigen te prikkelen, schrijft Danius. (Danius, 2002, 91) Zo ervaart het hoofdpersonage uit *À la recherche du temps perdu* in het derde hoofdstuk van *Sodome et Gomorrhe II* een veranderend gevoel van tijd en ruimte door de snelheid van de auto en reflecteert hij over de relativiteit van afstanden:

"Les distances ne sont que le rapport de l'espace au temps et varient avec lui. Nous exprimons la difficulté que nous avons à nous rendre à un endroit, dans un système de lieues, de kilomètres, qui devient faux dès que cette difficulté diminue. L'art en est aussi modifié, puisqu'un village, qui semblait dans un autre monde que tel autre, devient son voisin dans un paysage dont les dimensions sont changées.

[...]

Arrivée au bas de la route de la Corniche, l'auto monta d'un seul trait, avec un bruit continu comme un couteau qu'on repasse, tandis que la mer, abaissée s'élargissait au-dessous de nous. Les maisons anciennes et rustiques de Montsurvent accoururent en tenant serrés contre elles leur vigne ou leur rosier; les sapins de La Raspelière, plus agités que quand s'élevait le vent du soir, coururent dans tous les sens pour nous éviter, et un domestique nouveau que je n'avais encore jamais vu vint nous ouvrir au perron, pendant que le fils du jardinier, trahissant des dispositions précoces, dévorait des yeux la place du moteur." (Proust, 1999, 1505-1506)

Volgens Danius is het opvallend hoe de auto de omgeving in beweging brengt:

"Not only is the motorcar turned into a subject; the vehicle is soon accompanied by other inanimate objects that also spring to life and acquire syntactical agency: the sea pulls back behind the automobile, the houses rush toward the motorists, the first leap to the side like anxious pedestrians. Here as in "Impressions," Proust deploys the figure of inversion, and the qualities normally attributed to automobiles – force, speed, mobility – attach themselves to the immobile environment. What is more, the passage shows Proust at his most modernist, for at the center stands not a human subject but a motorcar, celebrated by the futurists as the true incarnation of beauty, second only to the airplane." (Danius, 2002, 140)

In dit fragment lijken natuur en technologie trouwens in elkaar over te vloeien, wat ons terugvoert naar hoofdstuk 1.1. Danius beklemtoont ook hoe Proust hier expliciet gebruikmaakt van cinematografische technieken zoals montage en close-ups. De snelle voertuigen modificeren het zicht, volgens Danius, op dezelfde manier als dat de cinema het fotografische stilstaande beeld beïnvloed heeft. Via een auto- of treinraampje ziet men *door* een 'scherm' de taferelen voorbijscieten. (Danius, 2002, 95; 136-137; 141-142)

Het maakte, volgens Danius, "de wereld opnieuw schrijfbaar". Proust gebruikte dan ook volop voertuigen om de wereld te herschrijven, niet alleen in *À la recherche du temps perdu*, maar bijvoorbeeld ook in *Impressions de route en automobile*: een reisverslag uit 1907 over een autorit door Frankrijk. Bij andere schrijvers vinden we gelijkaardige verhalen terug. Zo haalt Danius ook Maurice Maeterlinck aan die in *En automobile* zijn autotocht door het platteland beschrijft. Danius vindt het opvallend hoe in dit verhaal, net zoals bij Proust, de natuur lijkt te bewegen in plaats van het voertuig. (Danius, 2002, 95; 124; 130)

In het Nederlandstalige literatuur is het reisverhaal *De Vroolijke Tocht* van Cyriel Buisse - een autoliefhebber - een gelijkaardig voorbeeld. Jervis noemt het ongebreidelde enthousiasme dat men kende voor snelle voertuigen 'neotechnic utopianism'. Volgens hem is dit technisch-utopisch denken zeker al aanwezig bij de trein en de auto, maar komt het pas werkelijk tot uiting bij de komst van het vliegtuig. (Jervis, 1998, 202)

Eerder lezen we al hoe Proust de eerste kennismaking met een vliegtuig beschrijft. Danius neemt er nog een andere tekst van hem bij die over het vliegtuig handelt, namelijk *La Bénédiction du Sanglier*, geschreven in 1909. (Danius, 2002, 137) De tekst is, net zoals het fragment over Giotto's engelen, een pastiche op het werk van de kunstenaar Ruskin. Proust beeldt zich in wat de man zou denken en ervaren, moest hij in een vliegtuig over Parijs zweven. Hij laat Ruskin van het panorama genieten in een wereld waarin hij niet verstoord zou worden door andere moderne uitvindingen zoals auto's, avondedities van de krant, enzovoort. Helaas is er alleen maar een Engelse vertaling van de tekst te vinden:

"In times that will never be seen again when the Englishman, curious to understand the world and knowing nothing yet of sleeping cars, evening editions and other inventions of our votive, emotive and locomotive epoch, travelling only by aeroplane and not knowing the other Ouest [...] whose indelible memory imprinted on the labyrinthine walls of Knossos remain for many as a benediction, the tourist, when he arrived over Paris in the fiery rays of the setting sun that he crossed through on Wilbur's bird, without being any more disturbed than if he had been in the incombustible and chaste Phoenix, could for a few moments contemplate a spectacle." (Proust, [1909])

Het fragment zou ook mooi aansluiten bij het vorige hoofdstuk omdat hier weer een zekere spanning zichtbaar wordt tussen de antimoderne Ruskin en Proust. Danius legt immers uit hoe Proust de tocht beschrijft in de pretechnologische stijl van Ruskin:

"Parodying Ruskin's style, Proust describes sight, sites, and atmospheres using the expansive idiom so characteristic of Ruskin's works. These poetic impressions, however, are not generated by the art critic's pretechnological eye. Indeed, this is not a Ruskin who takes slow walks through the countryside but one who darts across the skies in a vision machine, reveling in the joy of looking down on the domes of Sacré-Coeur. And when the mechanical bird finally descends, the creative gaze of the airborne spectator perceives not the Eiffel Tower but the spear of Odin. In Proust's pastiche, air

travel thus promotes precisely the kind of fresh sensory experience that Ruskin honored." (Darius, 2002,137)

Merk in dit fragment ook hoe spectaculair de stad - en uitgebreider: de wereld - in bovenaanzicht oogt. Dit lieflijke panoramische zicht dat men vanuit het vliegtuig kon aanschouwen, is nochtans een kort leven beschoren. Er komt immers een ander element in beeld. *"The airplane had scarcely entered the teen years of its life before being pressed into service for significant tasks in the Great War"*, stelt Laurence Goldstein vast in haar artikel 'The Airplane and American Literature' uit het boek *The Airplane in American Literature*. (Goldstein, 2003, 231) De Grote Oorlog voegt een duistere keerzijde toe aan de mogelijkheden van de utopische technologiedroom. Het futurisme luidt met zijn aanbidding van snelheid en de donkere kracht van de machine, persoonlijk heldendom en de glorieuze dood deze evolutie in. Daarover volgt echter meer in het tweede theoretische deel van deze scriptie.

2. DEEL II: Icarus

Vliegen is een goddelijke ervaring. Tom Crouch vermeldt in zijn artikel *'The Surly Bonds of Earth'* uit het boek *The Airplane in American literature* hoe vliegeniers zichzelf in de lucht vaak almachtig voelden. Hij geeft de Britse piloot en auteur Harald Penrose als voorbeeld die schreef hoe hij in zijn vliegtuig een god was die de wereld - zo klein als een speelgoedje - onder hem aanschouwde en zag hoe mensen bewonderend hun hoofden hemelwaarts draaiden. (Crouch, 2003, 206) Vliegshows en -meetings waren voor de gewone burger perfecte gelegenheden om deze wonderlijke machines te bezichtigen, vermeldt Dierikx. Hij voegt er meteen aan toe dat de meeste mensen vooral voor de opwindende naar zo'n evenementen gingen: het vliegtuig zien opstijgen, wetende dat het elk moment kon neerstorten. Aangezien de luchtvaarttechniek nog niet op punt stond, maakte het publiek vaak mee hoe mens en machine crashten. De onbezonnenheid van de vliegeniers ten opzichte van zo'n dreigende dood was de voornaamste reden waarom ze een heldenstatus verwierven. (Dierikx, 2008, 19)

Vliegen en neerstorten waren twee begrippen die in de beginjaren van de luchtvaart hand in hand gingen. Ook Vlaanderen kende een ruim aantal pioniers die genoeg hybris bezaten om de lucht in te gaan, maar vaak jammerlijk neerkwamen. André Bar, Daniël Brackx en Cynrik De Decker sommen ze op in *Gebroken vleugels*. Het eerste slachtoffer in de Belgische luchtvaartgeschiedenis was de Gentenaar Daniël Kinet. Op 15 mei 1910 was het hem gelukt om met een Farman-toestel 2 uur en 51 minuten in de lucht te blijven, wat hem een wereldrecord opleverde. Enkele maanden later liep het echter mis. Op 10 juli 1910 crashte hij, vlak nadat hij opgestegen was. Volgens getuigen was het toestel zijn evenwicht verloren. Toen Kinet de controle wou herwinnen, knakte een spankabel van één van de vleugels af, waardoor de schroef blokkeerde. Na de val was het vliegtuig volledig naar de bliksem, maar de piloot leefde nog. In het ziekenhuis van Gent aangekomen, overleed hij echter aan een hartaanval. De meeste pioniers stierven door mankementen aan het vliegtuig of tijdens gewaagde kunsten op een show of demonstratie. John Verrept is een uitzondering. Op 17 april 1912 liet hij zijn vliegtuig bewust neerstorten na een

heftige ruzie met zijn verloofde. Toeschouwers zagen hoe hij het stuur losliet en zijn armen de lucht ingooide, waarna het toestel in een duikvlucht naar beneden kwam. Verrept was het eerste geval van zelfdoding in de geschiedenis van de luchtvaart. (Bar, Brackx & De Decker, 2010, 9; 11)

In dit hoofdstuk zal de band tussen het vliegtuig en 'de dood' onderzocht worden. We zullen zien hoe men steeds op zoek lijkt te gaan naar grotere kicks. Net zoals Icarus vindt men er plezier in om alsmaar hoger en sneller door de lucht te zoeven. De dood, als eindpunt van deze evolutie, wordt een doel om na te streven. Sterven in de lucht wordt gezien als een glorieus, moedig en passioneel einde. Het nadrukkelijke najagen van de dood vinden we eveneens terug in literatuur die dweept met de vernietigende kracht van moderne technologische voertuigen. De Italiaanse futurist Marinetti is de uitvinder van deze esthetica, wat al duidelijk wordt in zijn eerste manifest. In een opsomming van elf punten hemelt hij snelheid, geweld, oorlog en anarchie op. De dood brengt Marinetti hier niet te sprake. Iets verder in de tekst speelt het wel een belangrijke rol:

"And like young lions, we ran after Death, its black hide stained with pale crosses, running across the vast vivid sky, alive and throbbing. And yet we did not have an ideal. Beloved who raised her sublime from all the way to the clouds, nor a cruel Queen to whom we could offer our corpses, twisted in the shape of Byzantine rings! Nothing to make us wish to die except our desire to free ourselves finally from the burden of our own courage!"
(Marinetti, 2009, 50)

Ook zullen we de band tussen het vliegtuig en de eerste wereldoorlog onder de loep nemen. Het vliegtuig was immers nog maar een paar decennia oud toen het al ingezet werd in de strijd. Goldstein beschrijft hoe dit gepaard gaat met een grote mythevorming:

"Fact and fancy cooperated to a considerable extent because actual events provided authors with all the astonishing material they needed in order to create an imaginative literature full of wizards, heroes, tragic conflicts, and newly forged community values. For example, the coming of World War I so soon after the invention of the airplane permitted authors to adopt at least

two persistent literary conventions from the days of yore: they could write popular tales of dashing aviators and exciting dogfights, or they could emphasize instead the harrowing and soul-destroying lives and deaths of young men doomed to a form of crucifixion by their respective national governments." (Goldstein, 2003, 231)

Goldstein vervolgt dat die mythe in realiteit snel doorprikt wordt. Voor de oorlog werd de vliegenier beschouwd als een ware luchtheld. Tijdens 1914-1918 zal het begrip 'individualiteit' echter vervagen. Het vliegtuig zal niet zozeer ingezet worden om heroïsche luchtgevechten te voeren, maar zal vooral dienen als koelbloedig en rationeel instrument. (Goldstein, 2003, 232)

2.1. De dood als kunst

De Cauter bespreekt in *Archeologie van de kick* hoe de moderne wereld streeft naar steeds meer spektakels en grotere kicks. Hij beschrijft hoe op wereldexposities verschillende installaties te zien waren die een overgang vormden tussen 'kijkmachines' en 'duizelingsmachines', bijvoorbeeld het grote rad, de *scenic railway*, *les montagne russes*, *looping the loop* en de *waterchute*. Ook de vele vliegevenementen - zoals de show in Brescia waar Kafka over schrijft - passen in dit beeld van spektakel en kicks. Deze vertoningen bewijzen trouwens dat het visuele genot zeker niet verdwijnt bij de overgang van 'panorama' naar 'kick'. De vliegeniers in deze luchtshows dartelen, buitelen en duiken alsof het een lieve lust is, terwijl het publiek geniet van het adembenemende schouwspel. (De Cauter, 2009, 100)

Volgens De Cauter krijgt het snelheidsplezier een bittere nasmaak wanneer de snelle duik overgaat in een val en genot eindigt in angst:

"De kick van de ten top gedreven snelheid in het vallen is geen sublieme verrukking meer. De valervaring is te zeer verwant met pijn en verdwijnen om nog een verrukking te kunnen zijn. Deze kick wil zich een weg banen naar de directe gewelddadige gewaarwording, de opgedreven prikkel, de pijndrempel van de opwinding, de rand van de overdosis,

terwijl het sublieme de aporie van de ervaring belichaamde, dat wat niet meer te bevatten is." (De Cauter, 2009, 121)

Dit vallen noemt hij het eindpunt en "de laatste vorm van overgave". (De Cauter, 2009, 122)

De ultieme snelheidskicks gaan in dit stadium over in een schokervaring. Dit begrip werd onder andere al opgemerkt door Walter Benjamin. De Cauter beschrijft hoe het een gevoel is dat gestimuleerd wordt in de moderne snelle wereld. De innerlijke beleving wordt voortdurend geprikkeld door een onophoudelijke stroom aan moderne verschijnselen zoals kranten, verkeer, mobiliteit, reclame massa, enzovoort en natuurlijk ook door snelle (en steeds snellere) koude machines die flirten met de grenzen van de dood. Het zintuiglijke apparaat wordt met andere woorden overspoeld door een verhevigde moderniteit. (De Cauter, 2009, 162) Eveneens Danius schrijft over deze vluchtige sensaties die te snel op het individu afkomen, waardoor het onmogelijk wordt om een volwaardige ervaring tot stand te laten komen. (Danius, 2002, 52)

Het leidt volgens De Cauter niet tot een verrijking van de zintuigen, maar juist tot het bot maken van het zenuwstelsel. In de psychologie kreeg deze zenuwafstomping veel aandacht door de ontdekking van nieuwe ziekteverschijnselen, waaronder psychologische zwaktes en trauma's. (De Cauter, 2009, 162) Na de eerste oorlog worden begrippen zoals shock en posttraumatische stress helemaal populair in de psychologie. De Cauter vermeldt echter ook hoe men bewust deze afstomping, of eerder bedwelming, zal opzoeken. De kick wekt een roes op en kan zo leiden tot een vlucht uit het alledaagse. Men vindt een suïcidaal plezier in een vlucht uit de wereld waarin 'het ik' uitgewist kan worden; waarin men weg en bewusteloos kan zijn. Deze bedwelming lijkt de wereld weer bezielde te maken. (De Cauter, 2009, 62)

Sommige kunstenaars trachtten deze gevoelens en belevenissen te vatten door middel van experimentele kunstvormen. Het futurisme is de bekendste vooroorlogse stroming die een agressieve en strijdcachtige kunst promoveerde. Op 5 februari 1909 pakte de Italiaanse krant *Gazzetta dell'Emilia* uit met 'Il

Manifesto del futurismo van F.T. Marinetti. De Italiaan pleitte voor een literatuur die de nieuwe op gang komende technologische wereld in haar armen sloot; voor een wereld vol gevaar, beweging, energie, durf, agressie, extase, snelheid en dood. *“Up to now literature has exalted contemplative stillness, ecstasy, and sleep”*, schrijft Marinetti. Hij streeft naar *“aggressive action, a feverish insomnia, the racer’s stride, the mortal leap, the slap and the punch”* en vervolgt dat de wereld volgens hem een nieuwe vorm van schoonheid heeft bijgekregen, namelijk *“the beauty of speed”*. (Marinetti, 2009, 51)

Oorlog is volgens hem de enige manier om een revolutie te bewerkstelligen en de wereld te zuiveren van moralisme, feminisme en burgerlijke kunst en cultuur. Zo kan er plaats gemaakt worden, schrijft hij vurig, voor een modern metropool vol industriële en technologische bedrijvigheid:

Factories hanging from the sky by the twisting threads of spiraling smoke; bridges like gigantic gymnasts who span rivers, flashing at the sun with the gleam of a knife; adventurous steamships that scent the horizon; locomotives with their swollen chest, pawing the tracks like massive steel horses bridled with pipes, and the oscillating flight of airplanes, whose propeller flaps at the wind like a flag and seems to applaud like a delirious crowd. (Marinetti, 2009, 51-52)

Het is niet toevallig dat Marinetti op het einde van deze quote vliegtuigen vermeldt. Volgens John Jervis bestaat er een grote affiniteit tussen luchtvaart en het futurisme. Een vliegtuig was het ideale middel om ruimte en tijd te overstijgen en ondergedompeld te worden in een wereld vol 'beweging' en 'versnelling'; twee begrippen die volgens Jervis belangrijk zijn in Marinetti's gedachtegoed. (Jervis, 1998, 212) Dit wordt bijvoorbeeld ook duidelijk in *‘Uccidiamo il chiaro di luna!’*, een tekst die Marinetti een paar maanden na zijn futuristisch manifest schreef. Het is een absurd verhaal waarin een groep jongelingen oorlog voert tegen de maan en de oceaan. De titel kan dan ook vertaald worden als 'Laat ons de maan vermoorden!'. Opvallend in deze tekst is dat de militanten eigenhandig vliegtuigen maken om te gebruiken in hun strijd. (Marinetti, 2009, 60)

De futuristen hebben duidelijk last van een technologisch fetisjisme. Toch gaan hun geschriften meer over kunst en literatuur dan over techniek, schrijft Siukonen in *Uplifted Spirits, Earthbound Machines*. Volgens hem is het futurisme in de eerste plaats een literaire beweging. (Siukonen, 2001, 41) In 1912 schreef Marinetti bijvoorbeeld een (tweede) technisch manifest over de futuristische literatuur waarin vliegtuigen weeral een prominente rol innemen. De verteller vliegt over Milaan en hoort hoe motoren van het voertuig hem extatisch influisteren dat de gevestigde syntaxis in literatuur vernietigd moet worden en plaats moet ruimen voor een taal zonder adjectieven, bijwoorden en vervoegde werkwoorden; voor een taal vol infinitieven, imperatieven en losse zinsconstructies. (Marinetti, 2009, 119-120)

In de introductie van zijn bloemlezing over het futurisme beschrijft Lawrence Rainey deze taal als “*a language composed of pure metaphors*”. Samen met een grote aandacht voor typografie en vormgeving resulteerde dit in een ‘vrije woordenpoëzie’, waarin alle bekende verbindingen aan diggelen geslagen werden. (Rainey, 2009, 15) Een voorbeeld hiervan is Marinetti’s gedichtenbundel *Zang Tumb Tuum* uit 1914, waar onder andere dit gedicht voorkomt:



Afbeelding: 'Aéroplane Bulgare'. Bron: *Zang Tumb Tuuum* (Marinetti, 1914)

Zoals ik al eerder zei, benadrukt Siukonen in zijn boek dat de futuristen in werkelijkheid minder over technologie wisten, dan ze in hun poëtica lieten uitschijnen. Zo beargumenteert hij dat vroege futuristische schilders een snel en gevaarlijk leven wilden afbeelden, maar in hun kunst daarvoor veeleer paarden in plaats van auto's of vliegtuigen gebruikten, zoals te zien is in het schilderij *La città che sale* van Umberto Boccioni. Daaruit leidt hij af dat futuristen anno 1909 nog maar weinig in contact waren gekomen met anorganische machines en er amper iets over wisten. (Siukonen, 2001, 41) Siukonen ziet hier echter een contradictie die er niet noodzakelijk hoeft te zijn. Zoals besproken in hoofdstuk 1.1., kunnen organische en anorganische zaken gerust in elkaar overvloeien. De vroege futuristen trachtten duidelijk de organische wereld in te kapselen in een nieuw snel en technologisch wereldbeeld. De zaken die de futuristen afbeeldden, waren misschien altijd al aanwezig in de organische wereld, maar worden nu pas voor het eerst écht zichtbaar door de nieuwe manier van kijken die de komst van de technologie veroorzaakt heeft.

De schilders Boccioni, Carrá, Russolo, Balla en Severini stelden in April 1910 een 'technisch manifest' op over de futuristische schilderkunst, waarin ze zelf hun standpunt inzake natuur en technologie verwoordden:

"Our growing desire for truth can no longer be satisfied with traditional Form and Color.

The gesture that we want to reproduce will no longer be a moment in the universal dynamism which has been stopped, but the dynamic sensation itself, perpetuated as such.

Indeed, all things move, all things run, all things are rapidly changing. A profile is never motionless before our eyes, but constantly appears and disappears. On account of the persistency of an image upon the retina, moving objects constantly multiply themselves, change shape, succeeding one another, like rapid vibrations, in the space which they traverse. Thus a running horse has not four legs, but twenty, and their movements are triangular." (Boccioni e.a., 2009, 64)

Wel kan ik Siukonen volgen in zijn kritiek dat Marinettie en andere futuristen misschien minder van machines afwisten dan ze lieten uitschijnen en vooral een technologisch droombeeld voor ogen hadden. Volgens Siukonen is er namelijk een breuk tussen de werkelijke technische wereld in de vroege twintigste eeuw en de manier waarop Marinetti erover schrijft. Zo merkt Siukonen, na het lezen van een zin uit Marinetti's eerste manifest, op:

"The sleek flight of planes whose propellers chatter in the wind like banners and seem to cheer like an enthusiastic crowd". Is this really an eye-witness report of the most amazing machine of its day? Is the chatter of the propellers all that the grandiloquent poet has to say when he was watching the first flying aeroplane? Marinetti, for one thing, was not born to be mild, and in the light of his words it is difficult to believe that he had seen an aeroplane fly when he wrote the first manifesto. Instead it looks as if he had learned from the numerous newspaper articles that the propellers of the Wright A made a distinctive sound." (Siukonen, 2001, 43)

Ook al was Marinetti in september 1910 wel degelijk meegevlogen met een vliegtuig, volgens Siukonen komen zijn teksten niet echt overeen met de realiteit van de luchtvaart. Hij benadrukt hoe de populariteit van het futurisme doet vergeten dat er daarvoor al kunstenaars waren die zich bezig hielden met machines en vliegtuigen. Siukonen geeft de schilders Robert Delaunay, Fernand Léger en Kazimir Malevich als voorbeeld. (Siukonen, 2001, 46) Ik vind deze voorbeelden niet helemaal geslaagd: hun vliegtuigschilderijen zijn misschien iets jonger dan de futuristische exemplaren (van bijvoorbeeld Tullio Crali), maar wel ouder dan de literatuur van Marinetti. Daarbij worden aangehaalde schilders soms bij het futurisme ingedeeld.

Toch heeft Siukonen gelijk als hij erop aanstuurt dat de band tussen kunst en technologie niet start bij het futurisme aan het begin van de twintigste eeuw. Volgens mij bestaat die link immers al sinds het eerste moment dat er sprake was van 'technologie', waarbij we eigenlijk gerust kunnen teruggaan tot aan de oude Grieken. Bij veel vliegtuiguitvinders kan men zich trouwens de vraag

stellen waar voor hen de grens ligt tussen kunst en technologie. Zo viel het Siukonen op dat de Duitse ingenieur Otto Lilienthal in zijn boek *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst* ongecompliceerd diagrammen en berekeningen afwisselde met bijvoorbeeld een gedicht over het plezier van het vliegen in een onbewolkte zonnige hemel. (Siukonen, 2001, 14) De niet-gemotoriseerde toestellen waarmee Lilienthal, Rickman en vele anderen de lucht in probeerden te gaan, lijken qua uitzicht trouwens verdacht veel op de perpetua mobilia van de hedendaagse kunstenaar Panamarenko; nog een bewijs van de vage grens tussen het vliegtuig als kunstobject en als technologisch voertuig.

De futuristen zijn echter van belang omdat bij hen voor het eerst de band tussen technologie en strijd duidelijk wordt. Vóór Marinetti waren sommige denkers - zoals Rousseau - al niet blind voor de eventuele donkere kanten van technologie. Bij de Italiaan krijgen we echter een eerder ongezien enthousiasme en ongebreidelde fascinatie voor de destructieve kracht van de machine te zien. De vliegtuigen kregen in Marinetti's verbeelding - en niet veel later in realiteit - een staalhard uiterlijk mee dat contrasteerde met de eerste lichte toestellen uit hout en stof. Siukonen beschrijft de gevaartes zo:

"As a long awaited flying machine it was a dream become a nightmare; a flyer with a fearful symmetry, a bat out of hell. Moments of reflection in the shadow of its sixteen metre wingspan gave many visitors the shivers; it was not a metaphor of one of them going up in the clear blue sky, but a metaphor of someone suddenly coming down from the dark clouds over them. It was a war machine." (Siukonen, 2001, 51)

Rainey wijst in de introductie van *Futurism: An Anthology* op de extreem gewelddadige taal van Marinetti waarbij begrippen zoals dood, geweld, leven en seks voortdurend met elkaar in verband worden gebracht en vliegtuigen gezien worden als oorlogsmachines. (Rainey, 2009, 3;7) Op het einde van *'Let's Murder the Moonlight!'* komen deze verschillende concepten allemaal samen:

"I'm raising my sights to eight hundred meters! Ready! Aim! . . . Fire! . . . Oh! The intoxication of playing marbles with Death! . . . And you can't take it away from us! . . . Are you still lagging behind? This plateau will soon be

behind us! . . . My airplane is running on its wheels, skating along, and now it's rising again in flight!! . . . I'm flying against the headwind! . . . Bravo for the madmen! . . . Continue the massacre! . . . Look! I've cut off the motor and I'm gliding down quietly, with magnificent stability, to land where the fight is raging hottest!

Here is the furious copulation of battle, the gigantic vulva stirred by the friction of courage, monstrous vulva that spreads open the better to offer itself to the terrific spasm of our coming victory! It's ours, the victory is ours . . . I'm certain of it because the madmen are already tossing their hearts into the air, like bombs! . . . I'm raising my sights to a hundred meters! Ready! Aim! . . . Fire! . . . Our blood? . . . Yes! All of it, in big clots, to recolor the sickened dawns of the Earth! . . . Yes, we know how to warm you between our smoking-hot arms, oh impoverished sun, decrepit and chilled, shivering on the summit of Gorisankar! . . .” (Marinetti, 2009, 61)

Eksteins schrijft in *Lenteriten* dat de Duitse kunst en literatuur aan het begin van de Eerste Wereldoorlog opvielen door een zelfde verlangen naar geweld en vernietiging. Het einde van de wereld, ziekte en dood werden gezien als een noodzakelijke bevrijding of zuivering. (Eksteins, 2003, 101; 107) De oorlog bevatte voor veel Duitsers een zekere schoonheid. Het werd ontzettend geësthetiseerd. Eksteins benadrukt dat de Grote Oorlog meer dan ooit kunstenaars, schrijvers, wetenschappers, geestelijken en anderen inspireerden. 'De vernietiging' werd tot kunstvorm en poëzie verheven: destructie stond gelijk aan leven, vechten, vrijheid, wreedheid en spiritualiteit. De strijd zou de mens bevrijden uit de dwangbuis van een te burgerlijke negentiende eeuw. (Eksteins, 2003, 107; 239)

Bij zulke gedachten was er vaak sprake van een mengelmoes tussen erg primitieve en ultramoderne ideeën, merkt Eksteins op. Aan de ene kant was deze strijd voor veel Duitsers een spiritueel conflict, aan de andere kant was het een zeer praktisch en rationeel gevoerde oorlog. Hij schrijft hoe de Duitsers een groot vertrouwen hadden in *Technik*. Ze geloofden ten volle in wetenschap, in materiële en industriële vooruitgang en in doelmatigheid. Ook benadrukt

Eksteins dat in brieven uit het Duitse front oorlog en kunst herhaaldelijk met elkaar in verband werden gebracht. (Eksteins, 2003, 86; 108; 231) Het donkere enthousiasme waarmee men inzette op een flitsende oorlog die de wereld zou zuiveren, zal echter weinig gemeen hebben met de modderige en troosteloze realiteit van 1914-1918.

De Cauter wijst in *Archeologie van de kick* op een belangrijke militaire technologische verschuiving: paard en ruiter moesten plaats ruimen voor een massaleger. (De Cauter, 2009, 162) De oorlog werd gekenmerkt door nog wat veranderingen die steeds meer snelheid, slagkracht en dehumanisering met zich meebrachten. Volgens Eksteins was het jaar 1916 een keerpunt op vlak van moderne oorlogvoering. Nieuwe ideeën zoals gas en onderzeeboten, werden in 1915 voor het eerst uitgetoetst en een jaar later volop gebruikt. Eksteins wijst ook op het toenemende belang van 'machine' en 'technologie'. Deze Grote Oorlog leek vaak niet meer gevoerd door de mens, maar ten koste van de mens. Te midden van alle voertuigen, machinegeweren en andere nieuwigheden, was er geen plaats meer voor de eenzame individuele soldaat die - hulpeloos en kwetsbaar - door bleef vechten in een groot mechanisch massaspektakel. (Eksteins, 2003, 195; 212) Jervis merkt op hoe de wonderen van technologie en mechanisering altijd een schaduwkant kennen. Er schuilt altijd het gevaar dat de machine dominant zal worden en de mens een slaaf van iets wat hij oorspronkelijk als hulpmiddel zag. (Jervis, 1998, 206)

Eksteins besluit dat de vernietigende machine, het verlies van individueel heldendom en de toenemende gruwel ervoor zorgden dat de soldaat steeds meer in zichzelf naar rust zocht. Volgens hem vertaalde die horror zich naar "een stimulans voor een persoonlijke verbeeldingskracht en introspectie". (Eksteins, 2003, 231; 246) Soms was de gruwel echter zo groot dat de soldaten geen innerlijke rust vonden. De Schaepdrijver beschrijft hoe gewone psychisch gezonde soldaten zo getraumatiseerd raakten dat ze in een *shell shock* terecht kwamen. Ze waren tot niets meer in staat, bleven in zichzelf gekeerd op hun veldbed liggen, liepen schichtig door de loopgraven, schokten onophoudelijk of

staarden roerloos in het niets. (De Schaepdrijver, 2013, 195) De Grote Oorlog heeft niet alleen de wereld, maar ook de mens en bijgevolg de kunst veranderd.

2.2. Individuele helden

Op 20 mei 1927 om 7.52 uur 's morgens steeg Charles Lindbergh met zijn vliegtuig *Spirit of St. Louis* op in New York en de volgende dag, zaterdagavond 21 mei, streek hij neer in Parijs. (Lindbergh, 1927, 183; 190-191) Lindbergh was niet de eerste persoon die de Atlantische Oceaan was overgevlogen. Eksteins beschrijft in *Lenteriten* hoe John Alcock en Arthur Whitten Brown dit in 1919 al gerealiseerd hadden en hoe daarna verschillende vliegtuigen en luchtschepen de trans-Atlantische tocht ondernamen. Hij is echter wel als eerste erin geslaagd om volledig solo én zonder navigatieradio van Amerika naar Europa te vliegen. (Eksteins, 2003, 282) Ook is hij de eerste persoon die van New York naar Parijs vloog. Zijn reis kaderde namelijk in een wedstrijd: Raymond Orteig had een geldprijs van 25 000 dollar beloofd aan de eerste vliegenier die zonder tussenstop de overtocht New York-Parijs succesvol zou afleggen. Die eerste man was Lindbergh. (Lindbergh, 1927, 167)

In Parijs aangekomen werd de jonge vliegenier ontvangen als een held. Eksteins beschrijft hoe op het vliegveld Le Bourget tussen de 150 000 en 200 000 mensen op hem stonden te wachten. Het was één van de grootste bijeenkomsten die men gezien had. (Eksteins, 2003, 276) Lindbergh beschrijft in zijn reisverslag hoe er zoveel volk op het dalende vliegtuig afgestormd kwam, dat hij met moeite een veilige plaats vond om te landen. (Lindbergh, 1927, 191) Eksteins vat aan de hand van de biografie van Harry Crosby - die aanwezig was op de bewuste dag - samen hoe mensen als een op hol geslagen kudde naar het vliegtuig toesnelden. Verschillende aanwezigen probeerden stukken uit het canvas te snijden als aandenken en ontelbare handen trachtten Lindbergh aan te raken, alsof hij een God was. De volgende dagen kreeg Lindbergh "een ontvangst die niemand in de geschiedenis ooit eerder ten deel was gevallen", schrijft Eksteins. Hij werd enthousiaster ontvangen dan een koning(in) of staatsman. Van de één dag op de

ander was de jonge piloot een beroemdheid en idool geworden. (Eksteins, 2003, 277-278)

Hoe komt dit eigenlijk? Wat was er zo bijzonder aan Lindbergh dat hij door de wereld zo aanbeden werd? Natuurlijk is zijn tocht bewonderenswaardig te noemen, maar hij kreeg beduidend meer aandacht en is ook nu nog bekender dan bijvoorbeeld Alcock of Whitten Brown. Ook Eksteins merkt op dat Lindbergh “een gevoelige snaar geraakt heeft in de westerse wereld.” (Eksteins, 2003, 282) Volgens hem is de Grote Oorlog het centrale motief dat Lindberghs succes verklaart. Hoewel expliciet de link nooit gelegd wordt tussen de vliegenier en de oorlog die Europa net doorgemaakt had, is hij volgens Eksteins impliciet overal aanwezig: “in Lindberghs reisbeschrijving, in het taalgebruik van de verslaggevers en commentatoren en in de gebeurtenissen die Lindberghs verovering van Europa omlijstten.” (Eksteins, 2003, 287)

Lindberghs succes wordt voor een groot deel verklaard door zijn overwinning op de dood, volgens Eksteins. In de eerste plaats waren er, ondanks de vele tochten en de verbeterde toestellen, nog veel vliegtuigongevallen in die tijd. Eksteins vermeldt dat Lindbergh tussen 1925 en 1927 zelf twee incidenten overleefd had. Hij legt uit hoe Frankrijk tijdens de aankomst van Lindbergh trouwens nog in de ban was van de verdwijning van de twee Franse vliegeniers Charles Nungesser en François Col. Zij hadden in kader van dezelfde wedstrijd een poging ondernomen om van Parijs naar New York te vliegen, maar waren daar klaarblijkelijk niet in geslaagd. Eksteins geeft uit dezelfde periode nog wat voorbeelden van accidenten. Zo waren er op een luchtshow in Georgia zeven piloten om het leven gekomen en op een demonstratie in Chartres was een militair vliegtuig in brand gevlogen, waarbij één van de twee inzittenden om het leven kwam omdat zijn parachute niet wou opengaan. (Eksteins, 2003, 299-300)

Wat Lindbergh met andere woorden verwezenlijkt had, was nog altijd iets dat alleen voor durvers – ja, zelfs helden – weggelegd was. Tijdens zijn doorrit in Europa werd dit nog eens bevestigd. Wanneer Lindbergh - een week na zijn aankomst in Parijs - naar Londen vloog, stond daar weer een massa mensen op

hem te wachten. Deze keer was er ter plaatse ook wat randanimatie aanwezig. Zo konden durvers bijvoorbeeld korte tochtjes maken met een vliegtuig, aan vijf shilling per rit. Op een bepaald moment begaf de motor van het pleziervliegtuigje het echter en stortte het toestel neer. De vier passagiers en piloot waren gelukkig niet zwaar gewond, maar Eksteins wijst erop hoe dit voorval de ontzettend moedige prestatie van Lindbergh nog maar eens benadrukte. (Eksteins, 2003, 280)

Danius beschreef al hoe piloten in literatuur en andere kunstvormen vaak met de mythische figuur Icarus vergeleken werden. (Danius, 2002, 122) De kans om net zoals Icarus neer te storten was voor een vliegenier in die tijd dan ook zeer reëel. Het mag dus niet verbazen dat Lindbergh volgens Eksteins omschreven werd als een “moderne Icarus die, in tegenstelling tot zijn mythische voorganger, de tragedie bezworen had”. (Eksteins, 2003, 278) “Piloten waren de gevierde superhelden van de eerste decennia van de twintigste eeuw”, schrijft Dierikx in *Luchtspiegelingen: cultuurgeschiedenis van de luchtvaart*. Zij veroverden het luchtruim, overwonnen de reële doodsangst en konden de wereld verkennen. Het geïdealiseerde leven van de vliegenier prikkelde de verbeelding en diende vaak als stof voor verhalen vol avonturen. (Dierikx, 2008, 15-17) Goldstein vermeldt bijvoorbeeld hoe er duizenden gedichten geschreven zijn over de bekende tocht van Lindbergh. (Goldstein, 2003, 233)

Eksteins benadrukt dat Lindbergh als een held beschouwd werd omdat hij de dood overwonnen leek te hebben en leven gaf in een periode die overschaduwd werd door de dood. Hiermee worden niet alleen de vele vliegtuigongevallen bedoeld, maar ook de vele levens die de Grote Oorlog gekost had. Eksteins schrijft dat er geen expliciet verband bestaat tussen Lindbergh en de oorlog, toch kan de populariteit van Lindberg volgens hem niet begrepen worden zonder de nawerking van 1914-1918 in gedachten te houden. De oorlog had een diepe wonde nagelaten in de wereld en gaf Lindberghs prestatie een extra diepte. (Eksteins, 2003, 299- 300)

Over het algemeen werd de luchtvaart beschouwd als een mogelijkheid om de wereld te verbinden. Dierikx schrijft hoe men de eerste commerciële passagiersvluchten in 1919 enthousiast onthaalde als een manier om over de landsgrenzen heen vriendschappen op te bouwen. (Dierikx, 2008, 15-17) Het vliegtuig heeft, in navolging van de boot en de trein, de wereld kleiner gemaakt waardoor het de mogelijkheid had om de relaties tussen verschillende landen te versterken. Het kon echter ook anders uitdraaien. Er kan immers geopperd worden dat het vliegtuig eveneens het superioriteitsgevoel en de veroveringsdrang van het Westen versterkte. In 1911, schrijft Dierikx, bombardeerde Italië met een luchtvloot Libië, waarna het Noord-Afrikaanse land gekoloniseerd werd. Italië was het eerste, maar zeker niet het enige land dat experimenteerde met dit soort oorlogsvoering. Nog voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog probeerden Frankrijk, Duitsland, Rusland en Oostenrijk vliegtuigen te ontwikkelen die bommen konden meevoeren en afwerpen. (Dierikx, 2008, 21)

Dierikx legt uit hoe de militaire luchtaanvallen voor een grote onrust zorgden bij de bevolking:

"Bombardementsvluchten maakten het luchtwapen tot een gevreesd instrument van de moderne, gemechaniseerde oorlogsvoering die zich uitstreckte tot ver achter het slagveld. Vliegtuigen brachten de oorlog voor het eerst rechtstreeks bij de bevolking thuis, tot honderden kilometers achter het feitelijke strijdtoneel - een ontwikkeling die voor veel onrust zorgde. En ofschoon de luchtaanvallen niet erg effectief waren in termen van materiële schade - volgens sommige berichten veroorzaakten deze zelfs minder dan één procent van de schade die werd aangericht door ratten - waren de psychologische gevolgen aanzienlijk. De oorlog kon voortaan - letterlijk - iedereen raken." (Dierikx, 2008, 21)

Voor luchtaanvallen was niemand veilig, waardoor ze een enorme destructieve kracht kregen.

De mogelijkheden van de moderne technologie leidden tot een nooit eerder geziene industriële oorlog. De Schaepdrijver schrijft hoe de nieuwbakken

Belgische soldaten - grotendeels vrijwilligers die nog niet zo lang geleden gewone burgers waren geweest - voor het eerst kennismaakten met deze industriële oorlog op 4 augustus 1914. Het Duitse leger probeerde die dag de grens met België over te steken en Luik in te palmen. De Belgische verdediging hield echter beter stand dan gedacht en de veldslag mondde uit in een teleurstelling voor de Duitsers: slechts één van de zes brigades had zich door de fortentring van Luik weten door te dringen. De Schaepdrijver vertelt hoe het terrein op het einde van de dag volledig verwoest was door kanonnen, obussen en machinegeweren. Een brancardier omschreef de lucht "als vergeven van verbrijzeld, aan flarden gerukt, stinkend, nu eens over en weer vliegend, dan weer als stof opdwarrelend lood." (De Schaepdrijver, 2013, 74-75)

Op zich lijkt dit tafereel op een 'traditionele' veldslag zoals hij al eeuwen gevoerd werd. Kanonnen, granaten en geweren waren geen nieuwe uitvindingen. Soldaten die bijvoorbeeld in de Napoleontische oorlogen gevochten hadden, zullen waarschijnlijk een zelfde landschap gezien hebben als wat de brancardier beschreef. Toch was er nu een ander soort oorlog begonnen. Dat zal duidelijk worden de dag na die veldslag, door een wraakactie van de teleurgestelde Duitsers. Iets eerder in haar boek schrijft De Schaepdrijver hoe men vroeger in een oorlog rekening moest houden met de ligging van en hindernissen in het landschap (zoals bijvoorbeeld stadsmuren of forten): "Voor de uitvinding van de tank en de parachute was een landschap immers geen militair blanco vel en gold nog wat strategen de 'tirannie van het terrein' noemden." (De Schaepdrijver, 2013, 73) Op 5 augustus keerde Duitsland deze 'tirannie van het terrein' voorgoed de rug toe, wanneer het met een zeppelin Luik bombardeerde. Negen mensen kwamen om het leven. Ook Antwerpen werd diezelfde maand door een zeppelin belaagd. Tijdens de inname van de stad in de nacht van 24 op 25 augustus zette de luchtaanval de stad in brand, met tien doden tot gevolg. (De Schaepdrijver, 2013, 74-75; 101)

Geweldloze oorlogen bestonden niet, maar voor 1914 werd de oorlog door romantische zielen als een boud schouwspel gezien waarin ridderlijke helden elkaar - oog om oog en tand om tand - in het open veld bevochten. In één van de

fictieromans van het schrijversduo Scharten en Antink denkt het hoofdpersonage er ook zo over. In hun trilogie *Het leven van Francesco Campana* worden de belevenissen van een jongeman uit Italië gevolgd. In het derde boek, uitgegeven in 1925, maakt Francesco het uitbreken van de Grote Oorlog mee en verlangt hij ietwat weemoedig terug naar vroegere strijdtonelen:

"Hoe was de oorlog, die toch in vorige eeuwen, wreed ook, maar altijd ridderlijk was geweest en vol fantastische avontuurlijkheid, tot deze immoreele machinaalheid verlaagd. Ging de geest der menscheid omneer, inplaats van omhoog? - Oudtijds boden de vechtersbazen, die daar plezier in hadden, tot een fleurigen veldtocht zich aan. Door den algemeenen oorlogsplicht, de consequentie van Napoleons infernale uitbroedsel, gingen gansche 'vrije' volken onder het juk door van de smadelijkste slavernij, en werden als vee den oorlog ingedreven. En tegenover het edel gevecht, man tegen man, was gekomen de wetenschappelijke massa-slachting. O, dat ook de Wetenschap zich had vernederen laten tot een gewetenloos werktuig. Men las van pogingen, om met verstikkende gassen, met bacteriën, gansche legers en bevolkingen te verdelgen. En zelfs die schoone adelaar van den menschelijken geest, het vliegtuig, werd door den Booze bevlogen en zijn 'Duif' genoemd. Zoo, geladen met duivelsch verderf, verscheen boven de Notre Dame de vogel van den Heiligen Geest." (Scharten & Antink, 1925, 293)

Wat Francesco hier over het vliegtuig zegt, is opvallend: zelfs de vliegkunst - een wetenschappelijk pareltje van de menselijke geest - wordt een duivels verderf. Zijn verbazing is niet verwonderlijk. In de inleiding van het boek *The Great War in the Air* noemt John Morrow de luchtvaart "het meest geromantiseerde onderwerp in de militaire geschiedenis". De vliegeniers uit de Grote Oorlog werden beschouwd als heuse ridders die in arendsvlucht de vijand opspoorden of moedige luchtgevechten hielden. (Morrow, 2009, xiv-xv) In *Literatur und Aviatik* schrijft Felix Philipp Ingold hoe de oorlogsluchtvaart een theatraal aspect in zich droeg. Het werd een hedendaagse recreatie van het duel. (Ingold, 1978, 224) De vliegenier werd het symbool van de individuele held, schrijft Morrow.

Hij is een zeer welkom ideaal in een oorlog waarin het individu uit de weg geruimd werd door industriële macht en massaslachtingen. (Morrow, 2009, xiv-xv)

Dierikx wijst erop dat de rol en betekenis van de luchtvaart in de twintigste eeuw ook te maken heeft met de sociale status van de vliegeniers. Vliegen is altijd al een ontzettend dure hobby geweest. De beoefenaars behoorden met andere woorden tot "de gefortuneerde elite". (Dierikx, 2008, 18) In 1914 waren er honderd Belgische erkende piloten, schrijft Walter Pieters in *The Belgian Air Service in the First World War*. Vijfenveertig mannen daarvan waren militaire officieren, de resterende vijftig waren burgers. Hiervan zullen zessendertig burgerpiloten zich in 1914 aanmelden om mee te vechten in de oorlog. Drie jaar later is drieëntwintig man verongelukt. (Pieters, 2010, vii; 3)

Ook Eksteins schrijft dat "vliegeniers de aristocraten van de oorlog waren." Hij merkt trouwens op dat deze luchtsoldaten niet altijd even geliefd waren bij de grondtroepen:

"De luchtheld wekte grenzeloze jaloezie op bij de infanteristen, die besmeurd met modder en schijnbaar hulpeloos in hun loopgraven lagen. Zij keken omhoog en zagen hoe in de lucht een zuiver gevecht geleverd werd, iets dat op de aarde al lang niet meer mogelijk was. De 'ridders van het luchtruim' bevochten elkaar in een treffen, waarbij individuele prestaties nog telden, en romantische begrippen als eer, glorie, heldendom en ridderlijkheid nog meespeelden. In de lucht betekende oorlog nog iets. [...] Vliegen werd geassocieerd met vrijheid en onafhankelijkheid, werd gezien als een vlucht uit de afgrijselijke collectieve slachtpartij van een materieel-oorlog. In de lucht golden nog bepaalde waarden, zoals respect voor de vijand, waarden die aan de beschaving ten grondslag lagen en die in de oorlog op de grond kennelijk nog werden geloofd. De belangrijkste technologische ontwikkeling van de moderne wereld werd op die manier ook gezien als een middel tot handhaving van traditionele waarden." (Eksteins, 2003, 301)

Eén van deze luchtridders was Roland Garros. Pieters noteert hoe de bekende Franse sportvliegenier op 1 april 1914 vanuit de lucht een ander vliegtuig neerhaalde met behulp van een machinegeweer. Nadat de Belgische Fernand Jacquet dit gehoord had, deed hij er alles aan om een zelfde resultaat neer te zetten. Twee dagen later schoot hij als eerste Belg een vliegtuig neer. (Pieters, 2010, 32) Dierikx beschrijft hoe er nog Belgische vliegeniers waren in het eerste jaar van de oorlog die erin slaagden om succesvol vijanden neer te halen. Toch kampte de Belgische luchtmacht te veel met gebrekkige vliegervaringen en mechanische mankementen om een succesvol collectief te zijn. (Dierikx, 2008, 21) De weercondities in het eerste jaar hielpen ook niet. Het klimaat was volgens Walters zo slecht dat men dat jaar slechts 25 dagen had kunnen vliegen. Op 28 december 1914 kreeg men ook nog eens te maken met een orkaan die veel schade veroorzaakte bij toestellen van de Belgische luchtmacht. In twee van de vier compagnies waren bijna alle vliegtuigen beschadigd. (Walters, 2010, 24)

Onze luchtmacht stelde dan ook niet zoveel voor in vergelijking met andere landen die meer geld hadden om mensen op te leiden en vliegtuigen te bouwen. Zo hadden, volgens Ingold, Frankrijk 41 500, Italië 12 000 en Duitsland 48 000 vliegtuigen ter beschikking aan het begin van de oorlog. Al moet er bij vermeld worden dat in die landen, ondanks de verbeterde luchtvaarttechniek, evenveel toestellen kapot gingen. Ook bij hen gebeurden er veel ongelukken. (Ingold, 1978, 224) België, vermeldt Pieters, moest het stellen met zestien Henry Farman-vliegtuigen en zes ingenieurs die de motoren in orde moesten houden. Hij benadrukt dat deze techniekers zeer belangrijk waren voor de Belgische luchtmacht. Er was absoluut geen ruimte om materiaal of manschappen te verliezen. Ook getrainde manschappen had België, volgens Pieters, niet in overvloed. Alle ervaren vechters waren nodig aan het front, zodat de achtergebleven piloten op eigen houtje hun technieken moesten leren verbeteren. (Pieters, 2010, 9; 62)

In 1915 krijgt de luchtmacht wat meer zuurstof, schrijft Pieters, wanneer België van de Fransen volledig nieuwe vliegtuigen krijgt. De toestellen waren eveneens voorzien van machinegeweren, waardoor het een stuk gemakkelijker werd om een gevecht aan te gaan met vijanden. (Pieters, 2010, 25) Het belang van deze

luchtduels in de Grote Oorlog is echter minder groot dan vaak gedacht wordt. Morrow schrijft hoe het vliegtuig zeker een betekenisvolle rol speelde in de oorlog, echter niet als een instrument om heroïsche luchtgevechten te voeren, maar eerder als een observatie- en mobilisatiemiddel en als een manier om vanuit de lucht grote lappen vijandig gebied te bombarderen. Zo kon men vanop ongeveer 1 200 of 1 500 meter individuele personen spotten en vanaf 2 500 á 3 000 meter groepen. Men maakte daarbij volop gebruik van de verbeterde fotografische en telegrafische middelen. Het vliegtuig speelde met andere woorden een grote tactische rol in de oorlog. (Morrow, 2009, xv; 86; 196; 344)

Dierikx merkt op hoe deze observaties het voor de grondtroepen moeilijk maakten om verrassingsaanvallen te plegen. Hij beweert zelfs dat het vliegtuig de oorzaak was van het ontstaan van een loopgravenoorlog, doordat men zo onzichtbaar mogelijk probeerde te blijven voor vijandige vliegtuigen. (Dierikx, 2008, 20) Vanaf 1917 zal het vliegtuig, door verbeteringen, ook geschikt zijn voor luchtaanvallen en bombardementen, schrijft Morrow. Volgens hem is in dat jaar het belang van de individuele vliegheld voorgoed ten einde. Het vliegtuig staat nu ten dienste van de industriële technologische massaoorlog. (Morrow, 2009, 344) Siukonen beschrijft eveneens hoe de poëtische kracht van het vliegtuig langzaam afneemt tijdens de oorlog. Na de Eerste Wereldoorlog was het een functionele machine geworden. Siukonen voegt eraan toe dat dit niet noodzakelijk afbreuk deed aan de schoonheid van het toestel, alleen werd nu zijn praktische karakter meer benadrukt. (Siukonen, 2001, 47)

In het oorlogsdagboek van Stijn Streuvels is de verschuiving van verwondering naar gewenning zeer duidelijk. Hij lijkt niet alleen aan het vliegtuig te wennen, maar aan heel de oorlog. Zo klinkt hij op 10 september 1914 nog heel opgewonden over de pas begonnen oorlog, wanneer hij een luchtaanval meemaakt. In alle extase maakt vooral het vliegtuig indruk:

"Ik kan er niet toe besluiten terug in de kelder te gaan; het gerucht en gedruis en gefluit duurt voort; ik waag het 't hoofd buiten te steken. Ik zie dat de projectielen, hoge bogen door de lucht beschrijven en heel ver achter ons neervallen. Ik krijg de overtuiging dat er geen onmiddellijk

gevaar is en... er veel open plaats is tussen de kanonballen! 't Geen ik echter te bewonderen krijg is van grandioze schoonheid, waardoor het gevoel van het tragische heel wordt uitgewist. In mijn hoofd en door heel mijn lijf gaat de geweldige roes der verrukking - iets dat men gewaar wordt bij 't aanhoren der machtige choralen van Bach of sommige symfonische stormen van Beethoven - maar veel heviger. De kanonschoten vormen de ondertoon, met de rateling van 't geen ik nu verken als 't losbranden van snelvuur-geweren; het gesis der kogels en het snerpend, snijdend gesis der obussen - die langgerokken zjimm! blijft me 't hele leven lang in 't geheugen. Cirkels wijd als regenbogen trekken strepen door de lucht, - maar zie, bij elke knal, ontploft er iets als een kuiltje zwarte damp - iets dat men uit een pijp heeft geflapt en er blijft hangen, als een dik rond wolkje, dat niet verroert of verandert van vorm. En terwijl ik dit aan 't bewonderen ben, ontwaar ik iets tussen die zwarte watte-ballen en opeens is mijn vrees- en angstgevoel verdwenen en 't spektakel wint er nog bij aan schoonheid! Er zweven twee vliegtuigen in de lucht. 't Eerste stevent in volle vaart zuidwaards, en 't andere - een Franse tweedekker - hangt hier vlak boven het huis als mikpunt van de kruisende obussen. 't Is als een lichtstraal waarmede de toestand ineens wordt opgeklaard. Elke obus trekt een streep door de lucht en snerpt voorbij de vlieger die in serene hoogte rustig drijven blijft. Soms zwenkt het tuig tussen twee vuurlijnen die te gelijkertijd openklakken en de rookkuiltjes hangen er nu zo dik omheen dat we de vlieger niet meer ontwaren. Die rookwolkjes plooiën open als bloemenmandjes en als 't donker geweest was, zouden wij de gloeiende granaten er zien uitregenen als vurige sterretjes! De tweedekker schijnt er zich in te vermeien; statig hangt hij tussen de projectielen en vaart weg in oostelijke richting. Het kanon en de mitrailleurs houden op, 't is voorbij. Het is als een droom geweest, iets uit de verrukkingen van Jules Verne en ik heb geern al de doorstane angst om zoiets beleefd te hebben." (Streuvels, 1979, 116-117)

Zijn enthousiasme bekoelt snel. Nog geen maand later meldt hij vrij sec dat er vliegtuigen overvliegen en kanonnen weerklinken. (Streuvels, 1979, 163) Zijn

toon zal in de rest van het dagboek nooit meer zo geestdriftig klinken als in het begin. In de literaire casussen die we zullen bespreken, lijkt de mythische betovering van het vliegtuig meestal wél nog door te werken; ook al is het gros van de teksten geschreven tijdens of na de oorlog.

3. Literatuur

3.1. *De vliegende man* – Karel Van de Woestijne (1911)

Karel Van de Woestijne wordt geboren op 10 maart 1878 als de zoon van een koperslager, schrijft Peter Theunynck in zijn uitgebreide biografie over de schrijver en dichter. Hij groeit op in een volksbuurt in het zuiden van Gent. De stad waarin hij zijn jeugd doorbrengt, was in nog geen honderd jaar van een middeleeuws ommuurd stadje geëvolueerd tot een bloeiende industriestad waarin vooral de textielnijverheid hoge toppen scheerde. (Theunynck, 2010, 22-23) Zijn schooltijd verliep niet altijd even vlot. Voor de meeste vakken haalde hij keer op keer een onvoldoende. Alleen in moderne talen - Frans, Duits en Nederlands - blonk hij uit. Met de klassieke talen had hij eveneens moeite, vooral op vlak van grammatica. Toch is hij, schrijft Theunynck, in die lessen één van de meest gemotiveerde leerlingen van de klas. Vooral de klassieke literatuur interesseert hem, wat later merkbaar zal worden in zijn gedichten. (Theunynck, 2010, 39-41)

Dat Van de Woestijne een vlotte pen heeft, wordt ondanks zijn lamentabele schoolresultaten al snel duidelijk. Een paar leerkrachten van hem, zoals pangermanist Jozef Haller von Ziegesar en flamingant Hippoliet Meert, merken zijn talent op en introduceren hem in het literaire milieu. Zo vermeldt Theunynck hoe Van de Woestijne vanaf zijn zestien jaar meer en meer begint te schrijven, gepubliceerd wordt in literaire tijdschriften en contacten legt met andere schrijvers zoals Kloos, Toussaint van Boulaere en Streuvels. Ook geven zijn leerkrachten hem allerlei tips en adviezen mee. Haller raadt hem bijvoorbeeld het boek *Verhandeling over de toepassing van het Grieksch en Latijnsch metrum op de Nederlandsche poëzij* van Van Droogenboeck aan. De jonge Van de Woestijne zal het boek zeker gelezen hebben, aangezien hij volgens Theunynck daarna in zijn gedichten regelmatig de saffische strofe gebruikt. Deze bestaat uit vier regels: de eerste drie regels tellen elf lettergrepen en daarna volgt een korte afsluiter van vijf lettergrepen. (Theunynck, 2010, 38-45; 50)

Over het algemeen, schrijft Theunynck, experimenteert de veertienjarige jongeman vlijtig met verschillende tekstvormen: "via herhalingen, contrasten en andere structurelementen probeert hij de samenhang van zijn verhalen te vergroten." (Theunynck, 2010, 38-46) De hang naar vorm en structuur zal Van de Woestijne altijd behouden. Tevens zal schrijver Victor De Meyere hem inwijden in de principes van de 'Rythmus'-filosofie, wat erop neerkomt dat men bij poëzie niet zozeer bezig dient te zijn met lettergrepen en dwingende regels of vormen, maar juist met de vrije stroom aan gedachten en gevoelens. (Theunynck, 2010, 53) In *De vliegende man* vinden we een afwisseling tussen deze 'vorm en structuur' aan de ene kant en 'vrije gedachten' aan de andere kant.

Een beslissing in Van de Woestijnes leven die essentieel is voor het ontstaan van het casusgedicht, is het moment waarop hij als correspondent voor de *Nederlandse Rotterdamse Courant* gaat werken. (Theunynck, 2010, 169) Belangrijk in dit verhaal is dat Van de Woestijne gevraagd wordt om voor de *NRC* over de wereldtentoonstelling in Brussel te schrijven. Deze vierentwintigste tentoonstelling start op 23 april 1910. Theunynck beschrijft hoe België in die tijd een economisch en cultureel hoogtepunt kende en hierdoor maar liefst zeven wereldtentoonstellingen mocht organiseren: drie in Brussel (in 1888, 1897 en 1910), twee in Antwerpen (in 1885 en 1894), één in Luik (in 1905) en een laatste in Gent (in 1913). Theunynck benadrukt hoe veel dit is in vergelijking met de buurlanden van België: Nederland mocht slechts één wereldtentoonstelling organiseren, Frankrijk twee en het Verenigd Koninkrijk drie. Enkel de Verenigde Staten hebben in deze periode meer tentoonstellingen op touw gezet dan België: tien in totaal. (Theunynck, 2010, 217-218)

Van de Woestijne krijgt dus de eer om de gebeurtenissen op de wereldtentoonstelling in 1910 te beschrijven. Met zijn perskaart heeft hij overal gratis toegang. Theunynck somt de nieuwigheden op die onze journalist daar kan bezichtigen: "maaimachines, weckpotten, eternietplaten, couveuses, crematoria, gasfornuizen, strijkijzers, brandkasten, de recentste realisaties op het vlak van verwarming en verlichting, kunst, design en (tuin)architectuur uit tientallen landen, land en tuinbouwproducten, koloniale waren", maar ook "fietsen, auto's,

zeppelins, stoomtreinen, de eerste elektrische treinen" én "de eerste vliegtuigen". (Theunynck, 2010, 218)

Deze vliegtuigen gaat Van de Woestijne dan ook bewonderen. Op twee en drie augustus begeeft hij zich naar de wijk Stokkel, te Sint-Pieters-Woluwe. In *Gebroken Vleugels* staat geschreven dat de *Aéro-club Belgique* op de paardenrenbaan van Stokkel een veertiendaagse luchtshow organiseerde, ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling. (Bar, Brackx, De Decker, 2010, 10) Van de Woestijne schrijft over het evenement in de *NRC*. (Van de Woestijne, 1909-1910, 660). Theunynck benadrukt dat het de opdracht was van Van de Woestijne om in zijn artikels voor de *NRC* zakelijk te blijven. (Theunynck, 2010, 169) Dat doet hij ook, al kan hij op sommige momenten zijn enthousiasme moeilijk onderdrukken. Zo schrijft hij hoe hij op het vliegveld wonderlijke zaken gezien heeft en hoe deze show bij hem voor de enige nieuwe emotie zorgde op de tentoonstelling in 1910. (Van de Woestijne, 1909-1910, 660) Deze opmerking zegt trouwens alles over de aantrekkingskracht van wereldtentoonstellingen: men ging ernaar toe om nieuwe ervaringen op te doen. Om het met de terminologie van De Cauter te zeggen: men ging ernaar toe voor de (visuele) kicks.

Het is overduidelijk dat Van de Woestijne zich door de vliegshow in Stokkel laat inspireren voor zijn gedicht *De vliegende man*. De schrijver doet al inspiratie op nog voor hij op het terrein aangekomen is. Hij schrijft in het artikel immers hoe hij in de taxi, voor de gelegenheid, wat literatuur meegenomen heeft van dichters die over de vliegkunst geschreven hebben. "Dichters" zijn volgens hem immers "de beste deskundigen aangaande alles wat hogere vlucht aangaat." Zijn klassieke interesse drijft trouwens weer boven wanneer hij aangeeft hoe de eerste beschrijving van het vliegtuig al voorkomt bij de Latijnse dichter Publius Ovidius (die in zijn *Metamorphoses* - of *Herscheppingen* - over Icarus en Daedalus schrijft). (Van de Woestijne, 1909-1910, 660)

De eerste vliegenier die grote indruk op Van de Woestijne maakte, was Jan Olieslagers. Hij werd ook al vermeld in de inleiding: Buysse zag hem namelijk al

bezig op de Berchemse vliegbijeenkomst in 1909. Pieters beschrijft in *The Belgian Air Service in the First World War* Olieslagers als één van de grote oorlogspiloten. Het was niet te verwonderen dat hij in de strijd een goede kracht zou zijn. Hij had voor de Eerste Wereldoorlog immers zijn strepen al verdiend. Pieters beschrijft hoe Olieslagers begon als wielrenner, overschakelde naar het motorrijden en ten slotte eindigde als vliegenier. Hij vond duidelijk plezier in het opzoeken van snelheid en kicks. Met succes, want Pieters vermeldt immers hoe Olieslagers over heel Europa de ene na de andere race won en zo de bijnaam '*le démon anversois*' verwierf. (Pieters, 2010, vii)

Van de Woestijne kreeg dus de kans om deze vliegheld te bewonderen:

"En de droom van Icarus heb ik verwezenlijkt gezien: Olieslagers, op zijn reuzige waterjuffer, heb ik tot duizend meter, door de wolken heen, zien stijgen, en drie-en-vijftig minuten in de lucht, nu eens zichtbaar, als een strijkende zwaluw, dan weer loodrecht als een kogel in donkere luchtlagen verdwijnend, zien zweven, zien schieten, neêrwaarts zien scheren, met prongen hoger steeds rijzen zien, met de gratievolle gebaren van het kwikstaartje en de nobele kreitsvlucht van de schuine zeemeeuw. O, ik verzeker u: het is ongewoon! En nochtans is het zóó natuurlijk, zóó verrassend-eenvoudig - in schijn althans - dat men niet meer twijfelt, of het duizenden jaren oude probleem, de eeuwige verzuchting eener al te zware, al te lompe menschheid, is opgelost en verwezenlijkt...." (Van de Woestijne, 1909-1910, 660)

De volgende morgen ziet hij een andere vliegheld bezig: Nicolas Kinet. Deze dag loopt minder goed af. Van de Woestijne zag hoe Kinet de controle over het toestel verloor en het tuig in geen tijd neerstortte. Het enthousiasme van de dag ervoor had plaats geruimd voor een doffe verslagenheid. Samen met het publiek was Van de Woestijne getuige van de keerzijde van de medaille wanneer hij het neergestorte lichaam aanschouwden en nabestaanden hoorden snikken in de coulissen:

"Helaas, niet geheel. En niet langer dan den volgenden dag, Woensdag, moest ik het met afschrik vaststellen. Immers, ik heb Kinet op enkele

meters afstand dood zien vallen...; Kinet vloog met een tweedekker. Vorigen dag al had ik bemerkt, dat een tweedekker, behalve dat hij lang zoo mooi niet is als de Blériot-ééndekker van Olieslaegers, misschien meer stiptheid in het landen toelaat, maar in de lucht minder stabiel is. Trouwens, zijn grootere omvang maakt hem minder handelbaar. Neem dit voor opmerkingen van een oningewijde, die u niets dan indrukken meêdeelt. Kinet nu was met zoo'n tuig opgestegen en vloog heel aardig, als men hem ineens ziet schuinen, kantelen, en plots, als een geschoten duif, loom-vlug neêrtuimelen ziet. 't Verwonderlijke is, dat de eerste impressie is als van een grapje, een kunstje: die Kinet is zoo handig! Maar het vreeselijke blijkt weldra: de luchtvaarder, verpletterd door zijn tuig, is op zijn hoofd terechtgekomen. Zijne tanden zijn door 't vleesch der wang geschoten, op de hoogte van het jukbeen. Weldra heerscht een doodsche verslagenheid. In één vlucht tuimelen uit de luchten de andere vliegers, als groote vogelen in de stilte, die het onweêr voorafgaat. In een hangar hoort men de snikken van Kinet's vrouw, die hem heeft zien vallen....Neen, Icarus heeft nog niet geheel overwonnen." (Van de Woestijne, 1910, 665-666)

Nicolas Kinet is de tweede Belgische luchtvaartdode in de geschiedenis, schrijven Bar, Brackx en De Decker in *Gebroken Vleugels*. Hij mag niet verward worden met de eerste verongelukte Belgische vliegenier Daniël Kinet, die geen familielid is. (Bar, Brackx, De Decker, 2010, 10)

De structuur van het gedicht *De vliegende man* bestaat uit een inleiding plus drie 'hoofdstukken'. Toch is er vooral een grote tweedeling op te merken: eerst stijgt het vliegtuig op en daarna stort het neer. Dit overlapt volledig met de manier waarop Van de Woestijne zijn twee dagen op de vliegshow beleefd heeft. Opgewekt deelt hij na die eerste dag mee hoe de eenvoud van het vliegtuig een antwoord lijkt te bieden op de eeuwenoude droom van de mens om te vliegen. Helemaal in de wolken was hij van Olieslaegers die wonderlijk in de lucht dartelde als een vrolijke Icarus. De volgende dag echter volgt de schok en de tegenslag na de crash van Nicolas Kinet. Van de Woestijne beëindigt zijn artikel met het

besluit dat "Icarus nog niet gewonnen heeft". (Van de Woestijne, 1910, 666) Ook in *De vliegende man* maakt de schrijver kwistig gebruik van de Icarusmetafoor.

Van de Woestijne probeert in het gedicht verschillende sferen te creëren. Dit bewerkstelligt hij door met verschillende vormen en vertellers te werken. De strofes uit het inleidende naamloze gedicht zien er vormelijk homogeen gestructureerd uit en klinken ritmisch gelijkend. Desondanks houdt de dichter hier geen bepaald metrum aan. We krijgen te maken met een beschrijvende ik-verteller die het ronkende vliegtuig bezingt en ophemelt. De spreker maakt het publiek als het ware warm voor wat het voertuig zoal in petto heeft. Zo krijgt het toestel letterlijk zijn intrede in het gedicht:

'k zinge u; en 'k zinge u, o vlerken
die spant als den schoft van een trek-os,
maar die teeder en licht
zijt als de vlerk der kapel;

[...]

— 'k zinge u; en naar me in 't brein
de begeerte van 't zingen bemeestert,
duizel 'k als dronken, omdat
boud ik te zingen u durf.

(Van de Woestijne, 1911, 361)

In het bovenstaande fragment vallen verschillende tegenstellingen op. Zo is het vliegtuig tegelijk ontzettend sterk en vederlicht. De schroeven kunnen lustig buitelen, maar evengoed de wind "met een nijgende nek" weerstaan. Het resoneert met de antitheses die Van de Woestijne in zijn artikel voor de *NRC* gebruikt. Het vliegtuig is daarin een reuzige waterjuffer, maar ook een "strijkende zwaluw" en dan weer "loodrecht als een kogel". Vooral is het een "zoo-verrassend-eenvoudige oplossing" voor een eeuwenoud probleem van "de lompe mensheid". (Van de Woestijne, 1909-1910, 665)

De ritmische klankvoortstuwingen en de vormgeving van de zinnen brengen de drukkende kracht van het vliegtuig tot leven. We lezen en voelen hoe de "norschelik-krommende schroeven telkens duizelig buitlen" en heel het lijf van

het vliegtuig "schudt en ronkt". Ook de manier waarop het vliegtuig zowel in het *NRC*-artikel als in het gedicht met een dier vergeleken wordt, is opvallend. Terwijl in het artikel voornamelijk sprake is van vogelvergelijkingen, maakt Van de Woestijne in het gedicht minder voor de hand liggende associaties, zoals (de schoft van) een trek-os, het binnenste van een bijenkorf en tot slot een paard. (Van de Woestijne, 1911, 361)

De verbinding tussen vliegtuig en paard is een link die vaak gelegd wordt in literatuur. We zagen het bijvoorbeeld al bij Proust en zullen het zo meteen tegenkomen bij Timmermans en van Cauwelaert. Het is eveneens vergelijkbaar met de analogie tussen trein en paard die aanwezig is in *De stoomwagen* van Jan van Beers:

"Hoort! 't is of in zijn koopren aderen
Het rommlen van een vuurberg gromt!
Roodgloeiend flonkren reeds zijne oogen,
Als peilden zij de onpeilbre baan,
Waarop hij, bliksmend voortgevlogen,
Straks zich in 't ruim mag domplen gaan.
Zweet lekt hem uit den muil, en vonken;
En, bij het immer zwaarder ronken,
Dreunt soms een siddring door zijn schonken,
Als bromde hij: "'k Ben klaar, kom aan!'"

(Van Beers, [1876], 271-272)

Net zoals Van de Woestijnes vliegtuig, "rommelt" heel de trein, klaar om door de ruimte te zoeven. Het toestel dient hiervoor echter te wachten op zijn berijder. Hetzelfde gebeurt in *De vliegende man* waarin het vliegtuig, ondanks zijn sterkte en durf, wacht op zijn ruiter: de vliegenier. Pas wanneer die - zeg maar - de teugels in handen neemt, zal het vliegtuig kunnen opstijgen. (Van de Woestijne, 1911, 361)

Na deze inleiding volgt het eerste grote deel, dat opgesplitst is in drie segmenten. Het eerste fragment kent een zelfde vormgeving en ritmiek als de inleiding. De taal is beschrijvend. Het vliegtuig wordt hier vergeleken met een opgewonden

vogeltje dat uit het nest is gevallen. Het strekt zijn nek uit en hunkert om te kunnen vliegen, maar heeft zijn innerlijke kracht nog niet gevonden (zonder hulp van de vliegenier). Dan komt de piloot er uiteindelijk aan. Van de Woestijne vergelijkt hem eerst met een moderne Hermes en daarna met een valk. Hij beschrijft hoe het vliegtuig "ronkend de adem verneemt" nadat de vliegenier is ingestapt. Door de bestijging wordt het toestel zowaar bezield. Nu kan het vertrekken. (Van de Woestijne, 1911, 362)

"In een kolkenden draai" gaan man en vlieger de lucht in. Nadat ze steeds hogere regio's opgezocht hebben, blijven ze echter roerloos hangen. De spanning die Van de Woestijne hier inbouwt zal hij zelf meegemaakt hebben op de show tijdens de capriolen van de luchtpiraten. Het vliegtuig wacht, al hangend, het juiste moment af en schiet daarna nog verder de hemel in. Van de Woestijne spreekt hier ook over toeschouwers die vanaf de grond met verwonderde blikken toekijken, alsof hij het publiek op de vliegshow beschrijft. De tocht van het vliegtuig lijkt een uiting van pure euforie: "de wereld [is] zinderend zingend" (Van de Woestijne, 1911, 363):

"waar zij verheffen het hoofd,
de mensen, en wondrende blikken
schietende zien, en krommer van vlerke,
en schuiner van vlucht,
wippen van wolke tot wolk,
— en de wereld is zinderend zingend, —
man en gevaarte, en raên
brallend van kinne de man."

(Van de Woestijne, 1911, 363)

De vliegenier stijgt nog hoger totdat hij oog in oog staat met de zon. Hij is nu "aan de bron van het leven" genaderd. De piloot staat hier met andere woorden niet zomaar tegenover de zon, maar tegenover dé waarheid. Men zou gerust kunnen stellen dat hij tegenover God staat. Hoogmoedig staart de vliegenier naar het licht, om dé waarheid te achterhalen, groter te zijn dan god en de geheimen van de lucht te ontrafelen. Echter:

"Feller is blakend het licht.

het derde fragment uit het eerste hoofdstuk. In *'Een dichter denkt'* wordt weer een diepere religieuze stem van de vliegenier zichtbaar. De dichter vraagt aan God of hij nu genezen is van zijn wanen. Hij beseft dat hij "te gulzig" was en zijn vlucht ijdel en dwaas. Vanaf nu zal hij zonder enige begeerte Gods plan volgen. (Van de Woestijne, 1911, 450-451)

In het laatste fragment *'Thrènos om den jongen gevallen'* vindt er een focalisatiewisseling plaats. Een persoonlijke ik-verteller beschrijft hoe hij(/zij) de vliegenier zag vallen en zich naar de plek van het onheil begaf. Hier wordt trouwens geen gebruik gemaakt van de dichtvormen die Van de Woestijne in de rest van het werk gebruikt. Het laatste deel bestaat uit een doorlopende tekst die wat weg heeft van een monoloog of woordgedicht, zonder enige structurering. Het fragment lijkt nog het meest op 'de vrije-woordenpoëzie' waarmee Victor De Meyere hem deed kennismaken. Ondanks de gelijkaardige term is een vergelijking met de losse woordenpoëzie van de futuristen misplaatst. In vergelijking met hen, kleurt Van de Woestijne immers heel mooi binnen de poëtische lijntjes.

De ik-verteller hier is zelf een dichter. Spreekt Van de Woestijne in eigen persoon? Beschrijft hij hier in werkelijkheid de val van Kinet? Het is nacht en hij treurt. De "ijdele" boeken en het "witte papier" liggen te wachten omdat de dichter met zijn gedachten bij het ongeval is. (Van de Woestijne, 1911, 451). Levendig speelt het tafereel zich weer voor zijn ogen af:

"— 'k Heb hem zien vallen.

Als een meeuw uit een storm-zwerk is hij gevallen.

Hare vlerk heeft de storm gebroken,

en ruggelings, de één vleugel nog klappend, slap-hangend de andre,

draait ze, kort cirkelend, de zee toe.

Zóó heb 'k hem zien vallen;

Zóó is hij gevallen ten rugge.

En er was geen bloed, dan ten hoek van zijn mond, in een beekje.

Open was toen zijn mond, als een donker viooltje;

en als klare viooltjes open zijne oogen.

En waar hij blauw al was om zijn bleeken neus,
was ongeschonden-rijk de bleekheid zijns voorhoofds.
Zóó is hij gevallen,
zijne armen open op 't kruis der vlerken,
en aan zijn armen de handen die smeekten als handen van beedlaars;
en gewrongen zijn lijf in het kreukige wambuis;
en plomp als lood zijne schoenen."

(Van de Woestijne, 1911, 452)

De schrijver vergelijkt de val van de vliegenier met die van een meeuw tijdens een storm. Meer dan dat is de piloot toch vooral een Christusfiguur die "met zijn armen open op't kruis" neerstort. De vliegende man kwam er tot nu toe beter vanaf dan de ongelukkige Kinet. Hier, in de laatste episode, komen we echter te weten dat de man alsnog sterft. De dichter/getuige vertelt hoe de piloot eerst nog leefde: zijn kruin voelde nog warm aan. Wanneer de omstaanders hem echter recht willen helpen, valt zijn hoofd helaas slap neer. (Van de Woestijne, 1910, 451)

De toon in dit laatste fragment klinkt niet meer opgewonden, maar berustend. Het lyrische subject treurt. Net zoals de vliegenier vlak voor zijn leven tot inkeer kwam, beseft de dichter door het ongeluk dat God hem dient te genezen van ijdelheid en begeerte. Hij wil streven naar "een rustig verloop van de tijden" en een "geduldige ziel". (Van de Woestijne, 1911, 451) Dit einde mag niet begrepen worden als een afwijzing van de vliegtuigkunst. Hiervoor schrijft Van de Woestijne te ontzagwekkend over de tocht van de piloot. Hij uit met dit gedicht alleen de waarschuwing dat de moderne mens in het vliegtuig - maar ook in het dagelijkse leven - behoed moet zijn voor overmoed.

Volgens Theunynck is de poëzie van de individualistische en kosmopolitische dichter "steeds het resultaat van een innerlijk bezinkings- en omvormingsproces waarin zijn allerindividueelste ervaringen worden opgetild tot het niveau van het algemeen menselijke." (Theunynck, 2010, 123) Het is ook van toepassing op dit gedicht. Ten eerste handelt het natuurlijk over zijn ervaringen te Stokkel,

maar er zit meer in. Theunynck schrijft hoe van de Woestijne in zijn epische gedichten zijn diepste gedachten prijsgeeft. Zelf noemt Van de Woestijne zijn epen een verbeeldingsspel, schrijft Theunynck, maar ze kunnen beter gezien worden als 'zelfverbeeldingen'. Zijn werken zijn, volgens Theunynck, "doorspekt met persoonlijke problematiek". Zijn persoonlijke angsten en verlangens projecteert hij op de mythische figuren in zijn gedichten. (Theunynck, 2010, 235) De belevenissen van de moderne Icarus in het gedicht kunnen met andere woorden allegorisch gelezen worden.²

De dood is een belangrijke rode draad in Van de Woestijnes poëzie. Theunynck beschrijft hoe de schrijver zijn allereerste gedicht - een jaar na zijn vaders overlijden - al over 'de dood' handelt. Het zet de toon voor de rest van zijn werk. (Theunynck, 2010, 36) In *De Vliegende man* wordt deze gedachte misschien zelfs versterkt door de dood van zijn schoonvader Pol van Hende, die stierf in 1910. Theunynck schrijft hoe Van de Woestijne toen net een moeilijke en emotioneel hectische periode doormaakte. De dichter had het druk met zijn redactiewerk, kende geldproblemen en zijn huwelijk stond op springen. De confrontatie met het overlijden van zijn schoonvader bracht echter op één of andere manier rust in zijn getormenteerde geest. (Theunynck, 2010, 213; 216-217)

Theunynck doet uit de doeken hoe Van de Woestijne aan het bed van zijn schoonvader waakt en ondertussen de verzenbundel *Stances* herleest van Jean Moréas. De Franse symbolistische dichter vecht in die periode immers ook voor zijn leven. Volgens Theunynck denkt Van de Woestijne tijdens het lezen van Moréas' verzen na over "het mysterie van leven en dood." Dit gepeins mondt uit in 'Het nacht-uur waakt; en 'k waak', waarin de wake over zijn schoonvader het thema vormt. Het gedicht wordt gekenmerkt, schrijft Theunynck, door een "zeldzaam moment van onthechting en gelijkmoedigheid." (Theunynck, 2010, 216) Het einde van *De vliegende man* bevat een gelijkaardige rust en bezinning, na de beklijvende roekeloze tocht vol heftige emoties. Opvallend is ook het gebruik van de nacht in dit laatste deel: een extra argument dat Van de Woestijne

² In *De Spiegel van Achilles* diept Hans Vandevoorde het gebruik van de allegorie bij Van de Woestijne uit.

in zijn gedicht gevoelens en gedachten tijdens de nachtwake van zijn schoonvader verwerkt heeft.

Er zijn nog een paar motieven die vaak voorkomen in Van de Woestijnes poëzie en eveneens aanwezig zijn in *De vliegende man*. Zo heeft Theunynck het over het genoegen dat Van de Woestijne vindt in het lijden. De biograaf vermeldt hierbij het *Brabants sagenboek* uit 1911 waarin de dichter zich identificeert met het personage Annulphus dat eveneens graag dweept met zijn lijden, maar inziet dat het een negatieve vorm van hoogmoed is. Andere belangrijke motieven die Theunynck opsomt zijn "blindheid, nederigheid, extase en het idee om bewoond te worden door een God." (Theunynck, 2010, 236) In *De Vliegende man* zijn deze elementen in meer of mindere mate terug te vinden. De tocht in het begin getuigt van een grote extase, maar draagt eveneens een zeker lijden in zich. De vliegenier is immers zo wanhopig op zoek naar dé waarheid dat het hem kwelt. Hij meet zichzelf met de zon - met God - en stelt zichzelf op die manier dus gelijk met een Godheid. Meer: hij is een vliegende God. Het staargevecht met de zon verblindt hem echter en na de hoogmoed komt de val. De vliegenier - maar ook (en vooral) de dichter op het einde - komen door dit voorval tot inzicht: deze hybris leidt niet tot een correct en nederig leven.

3.2. *Pallieter* – Felix Timmermans (1916)

In *De Grootte Oorlog* omschrijft historica Sophie De Schaepdrijver het vooroorlogse België als een land met een opmerkelijke exponentiële industrie. België was zeer snel weg met de stoom - en ijzertechnologie en ontwikkelde zich op deze manier tot de vroegste industriële staat van het Europese vasteland, onder andere door de trein - en tramnetwerken die het over heel de wereld aanlegde. België zelf kende het dichtste spoorwegnetwerk van Europa. Dat was nodig om de 7,6 miljoen inwoners van het land efficiënt te vervoeren, want België was ook nog eens het meest dichtbevolkte land ter wereld. (De Schaepdrijver, 2013, 13-14)

De moderne industrie en de komst van nieuwe vormen van transport hadden het plaatselijke landschap en leven echter minder fel beïnvloed dan je zou verwachten, zo merkt De Schaepdrijver op. Ondanks de grote bevolkingsdichtheid was er in België niet zozeer sprake van een grote plattelandsvlucht en een opkomst van monstersteden. Er was eerder een geleidelijke verschuiving merkbaar. In ieder geval leefde in het begin van de twintigste eeuw zes op tien mensen nog in een dorp of een kleine stad van minder dan tienduizend inwoners, schrijft De Schaepdrijver. (Sophie De Schaepdrijver, 2013, 15-16)

Het is zo'n omgeving waarin *Pallieter* van Felix Timmermans zich afspeelt. *Pallieter* woont op een boerderijtje, samen met zijn werkster, en staat uiterst positief en goedgehumeurd in het leven. In zijn biografie over Timmermans schrijft Durnez dat de auteur niet mag herleid worden tot een provincialistische schrijver. (Durnez, 2000, 164) In het artikel 'Streekliteratuur in Vlaanderen en Nederland: een probleemstelling' beschouwt men Timmermans als een regionale schrijver, maar hanteert men een vrij brede definitie van wat men kan verstaan onder regionale literatuur. De Geest en co beginnen met de vaststelling dat deze romans "verbonden zijn met een bepaalde streek en uitdrukking trachten te geven aan de specifieke 'identiteit' van de ruimte en de bewoners." (De Geest, Kusters, Sintobin & Vanfraussen, 2005, 93)

Daarnaast sommen De Geest en co nog een aantal karakteristieken en eigenschappen op. Zo is streekliteratuur bedoeld voor een groot publiek en heeft ze een volks(opvoedend) karakter. Volgens het artikel draagt regionale literatuur eveneens veel naturalistische elementen in zich:

“De protagonisten verschijnen sterk als ‘temperamenten’, of de geschiedenis van een dorpsgemeenschap of een familie wordt aangegrepen om de ondergang (eventueel ook de uiteindelijke omkeer van die neerwaartse spiraal) van een geslacht over meerdere generaties uit te werken. Soms neemt dat naturalisme biologisch-deterministische proporties aan, maar veel vaker wordt het enigszins verzacht door de personages tot een louterend zelfinzicht te laten komen, al dan niet in combinatie met een morele of religieuze duiding.” (De Geest, Kusters, Sintobin & Vanfraussen, 2005, 94)

Pallieter past absoluut niet in deze beschrijving. Hij is een uitsluitend optimistisch personage dat vrij als een vogel in het leven staat; niet gebonden aan genen, het dorpsleven of familieproblemen. Behalve een uitgesproken aansporing tot levensvreugde, draagt de roman trouwens niet echt opvoedende kenmerken in zich.

In een tweede artikel over streekliteratuur gaan De Geest en Vanfraussen verder in op de naturalistische aspecten die veel regionale romans bevatten. Ze nemen hiervoor drie gelijkaardige casussen onder de loep: *Polderland* van F. de Paradé, *Polder* van N.E. Fonteyne en *Poldervolk* van Raf van Hulse. In deze verhalen worden de personages fysiek en lichamelijk getekend door de ruwe natuur die hen omringt. De protagonisten zijn landbewerkers met een grondige kennis over hun omgeving en de natuurfenomenen. Toch blijven ze overgeleverd aan de natuurelementen, die zo machtig zijn dat ze bij de protagonisten dierlijk of krankzinnig gedrag kunnen uitlokken. De natuur zit “vol destructieve krachten” en wordt zelfs beschouwd als “een levende entiteit, gepersonifieerd en begiftigd met eigen intenties en hartstochten.” De bewerking van het land is dan ook een loodzware opdracht. (De Geest & Vanfrausse, 2005, 155; 157-158, 176; 188; 191; 194)

Pallieter is absoluut geen landbouwer. De noeste bewerking van de grond is hem vreemd. De onmiddellijke omgeving speelde wel degelijk een rol voor Timmermans. Pallieter woont net zoals de schrijver in de Netestreek, te Lier. Toch is de wereld waarin hij woont van een andere orde dan de naturalistische omgeving uit veel streekromans en is het absoluut geen realiteitsgetrouwe afbeelding. Zo merkt Durnez in zijn biografie over Timmermans op dat de wereld van Pallieter verschillende anachronismen kent. In die tijd voeren er bijvoorbeeld al lang geen zeilschepen meer op de Nete en ooievaars behoorden daar niet tot de natuurlijke habitat. Het was niet de bedoeling van de schrijver om een natuurgetrouw landschap te reconstrueren, legt Durnez uit, maar om een eigen hof van Eden te scheppen waarin God in alles schuilt. (Durnez, 2000, 191; 134)

Omgeven door vers groen, torentjes, dieren, weiden en wat molens kan de man genieten van wat de natuur hem in de schoot werpt en de liefde hem geeft, zonder dat er sprake is van menselijke interventie. Durnez haalt aan hoe de schrijver beïnvloed werd door Emerson en waarschijnlijk ook diens leerling Thoreau. Deze twee dichters geloofden net zoals Rousseau, Schiller en tal van andere schrijvers/filosofen in een innerlijke 'terugkeer naar de natuur'. Volgens Durnez getuigt het werk van Emerson en Thoreau van een kosmisch optimisme en een affiniteit met hun onmiddellijke omgeving, wat eveneens toepasbaar is op het oeuvre van Timmermans. (Durnez, 2000, 164) We zouden kunnen stellen dat de natuur uit *Pallieter*, net zoals bij Schiller een denkbeeldige plek is. Timmermans heeft een eigen variant van het aards paradijs gecreëerd waarin hij Pallieter plaatst als een Adamsfiguur die met een kinderlijke verwondering de wereld aanschouwt.

Op een bepaald moment in de roman klimt Pallieter in een hoge populier en kan hij zo uitkijken over het vertrouwde natuurlandschap waarin wat molens en huizen staan. In de verte ziet hij eveneens treinen rijden en schepen varen, te ver verwijderd van de hof van Eden om een bedreiging te vormen. Pallieter kijkt

over de wereld uit, waarin de mens slechts een kleine schakel vormt in het grote geheel en de jongeman ervaart wat een prachtige schepper God wel is:

"God van de zee! Wat was de wereld paradijsschoon van daarboven! 't Was alsof de aarde heur hert had open gedaan! Uren ver strekte het vruchtbare land onder hem. Hij zag wel twintig kerktorens en ik weet niet hoeveel hoeven langs alle kanten liggen. Alle dorpen hadden molens, en de roode daken en witte geveltjes lagen als fijne perelen van koraal en oesters in de kostelijke weelde van al die verschillende groenen van bosschen, beemden en gevierkantte velden.

Zwarte treinen reden heel ver met 'n lange witte wolk achteraan, langzaam in die wijdte. Gezeilde schepen schoven op de Nethe die glinsterend, in rustige bochten, den eenen horizont met den andere verbond." (Timmermans, 1916, 38)

Vanuit de boom aanschouwt hij de wereld waarbij hij zich zowel nietig als reuzengroot voelt. Plots dringt tot hem door hoe schoon en klein de wereld is, met daarin de mens die "nog gin pijp toebak weerd is". Wat Pallieter hier ervaart, is in zekere mate een sublieme ervaring. Hij voelt op dat moment een kortstondige kosmische verbondenheid met de wereld en een diep besef van 'waarheid':

"En groot stond de hemel daarover, vijf keeren zo hoog, en de zon vulde de aardkom met heur overheerlijk licht. Alles scheen zoo klein en zuiver als een stuk nieuw speelgoed en Pallieter zei:

'Van hier gezien is de mens nog gin pijp toebak weerd!...'

Hij zat daar hoog en droog, als 'n reus, die baas was van dat land. En er kwam tot z'n groote vreugde, 'n wind het sop van den populier bewiegen. Pallieter touterde mee en 't was alsof hij op een wolk waaide naar een ander land. Zonder dat hij 't zelf wist galmde er uit zijn keel een machtig lied dat tot tegen den hemel klonk." (Timmermans, 1916, 38-39)

De hemel, merkt hij op, is nog zeker "vijf keer zo hoog". Als hij een peulenschil van de grond al zo'n diepe waarheid kan ervaren, wat zou het dan geven wanneer hij werkelijk vanuit de hoogte naar het paradijs kon kijken? Later in de

roman ziet Pallieter voor het eerst een vliegtuig en krijgt hij de kans om er een tocht mee te maken. In zijn biografie over Felix Timmermans schrijft Gaston Durnez dat het vliegtuigfragment gebaseerd is op een werkelijke vliegtuigdemonstratie te Lier die de schrijver naar alle waarschijnlijkheid heeft bijgewoond. (Durnez, 2000, 191)

In de Gazet van Antwerpen uit 1911 vond ik een kort artikel waarin melding wordt gemaakt van die 'vliegmeting' op 30 en 31 juli. Toeschouwers waren welkom tussen twee en acht uur in de namiddag, op een vliegplein vlak bij de grote markt van Lier. De drie vliegeniers die hun kunsten gingen tonen, waren Lescarts, Mesdagh en Verrept. (Anoniem, 30 juli 1911) John Verrept, afkomstig uit Lier, is inderdaad dezelfde man die een klein jaar later uit liefdesverdriet zijn vliegtuig zal laten neerstorten. Volgens Gazet van Antwerpen was hij ook de meest getalenteerde vliegkunstenaar aanwezig. In tegenstelling tot zijn voorganger "zwenkte hij prachtig boven de Nethe" en vloog nog tien minuten op 200 meter boven de grond terwijl het publiek de "moedigen vlieger dapper" toejuichtte. Nadat hij veilig was neergekomen, speelde de beiaard voor hem de Brabançonne en schudden de overheden van de stad hem de hand. (Anoniem, 31 juli 1911)

De vliegdemonstratie en de kunsten van de Lierse held inspireerden Timmermans ongetwijfeld voor het tiende hoofdstuk in *Pallieter* dat als titel 'het vliegtuig' meekreeg. Durnez benadrukt hoe dit vliegtuig het enige moderne technologische gegeven is in de hele roman. (Durnez, 2000, 191) Moderne technologieën en vervoermiddelen verschijnen amper in beeld, tenzij op de achtergrond. Ze passen niet in het fantasierijke paradijs dat Timmermans gecreëerd heeft. Het vliegtuig daarentegen lijkt niet te zorgen voor een verstoring van dat landschap. De theosofische manier waarop Timmermans de tocht beschrijft, duidt eerder op een vervolmaking van Pallieters eerdere sublieme ervaring. De episode kent trouwens talrijke gelijkenissen met het vliegtuigfragment van Proust. Ook Timmermans maakt een verbinding tussen de vreugdevole rit in de natuur te paard en de esthetische vervulling die het landschap biedt, verhevigd door een spirituele kennismaking met het vliegtuig.

Het hoofdstuk begint dus met een tocht te paard die Pallieter en zijn meisje Marieke maken door de net ontwaakte natuur:

"De buiten was frisch en rook bijzonder fijn. De weelde van den nacht leefde nog onder het gers, en op de Nethe rok en kronkelde er zich wat witte damp, maar de verten waren klaar.

Er hongen drie leeuwerikken te trillen in een lichtgroene lucht, en de laatste ster verwaterde in het uiteenlopend licht van de opstijgende zon.

Zij kwamen aan de beemden, hier en daar met ploegen maaiers bezet.

Pallieter deed de merrie staan, en overzag met blij gemoed dit rijke zomerwerk. Er hoekten reeds breede straten van afgesneden gers doorheen, beekwater werd zichtbaar hier en daar, en de gerssareuk kwam met stooten uit de lichtgroene afgemaaide plekken.

Overal ronkten de zeiselen; er klonk van alle kanten gewet en geklop op het klankgevoelig staal en de woorden van mannen en vrouwen – klein en miniem onder het hoogopklimmend geweld van de lucht – waren in de beemdenwijdheid groot en lang.

En swenst opende zich de zon en stak de wereld vol van licht over de horizonnen. Dat spoot stralen uit de zeisens." (Timmermans, 1916, 84-85)

Dit is slechts een kort uittreksel uit de hele beschrijving van de tocht die uiteindelijk uitmondt in een romantische hartstochtelijke blik tussen Marieke en Pallieter. Dit liefdevolle en ietwat magische moment wordt onderbroken door de miraculeuze verschijning van het vliegtuig. Net zoals bij Proust krijgt het moment een betoverend, bovenmenselijk en heilig karakter mee, wordt het vliegtuig zowel met een engel als met een vogel vergeleken en raken de protagonisten ontroerd door de gebeurtenis:

"Zoo was er dan een stilte rondom hen, terwijl in ieders hart het grootste ding gebeurde –

Maar ineens kwam er vanuit de kleere lucht een geweldig geronk. Zij zagen beiden naar boven en, God! heel hoog in de hevig-blauwe lucht

hong een wit eendekker-vliegtuig dat met groot gesnor en geronk, effen als op water, door de lucht schoof.

Met beide armen er heen wijzend, liet Marieke een kres, en Pallieter zweeg van aandoening lijk een steen, hij vloekte binnensmonds van bewondering, werd wit lijk melk, en er kwam een traan in ieder oog. 't Was toch schoon: gracielijk als een reiger, zonder schok of stoot, veerde het kalm door de lucht, met zijn vleugelen en zijn staart schrilwit op 't warme blauw.

De lucht was vol stalen geronk, en al de mensen in het dal liepen van hun werk en uit hun huis, en zagen naar omhoog.

'Nen engel heet er ni aan,' zei Pallieter stil.

'Neeë,' zei Marieke, 'ik kan man oege ni geloeve!'

En zwijgend volgden ze, met het keeren van hoofd, de wending van zijn vlucht.

Het was alsof er iets heiligs over de wereld kwam. De duiven schoten verschrikt weg, en overal waren stemmen van roepende mensen.

Maar ineens scheen het vliegtuig als stil te staan, lijk doet een valk als hij zoekt; 't deed een zwenkende beweging, sneed sierlijk een halve ronde over de landstreek en dan ineens met lenige lijn, stak het van uit die duizelingwekkende hoogte recht naar beneen en kwam schoon gelijk een kraai, in de weiden, aan den overkant der Nethe." (Timmermans, 1916, 87-88)

Zoals in hoofdstuk 1.1. uitgelegd wordt, experimenteert Proust in zijn roman wel vaker met de spanning tussen technologie en natuur. Op verschillende momenten in *À la recherche du temps perdu* speelt hij met een nieuwe esthetiek waarin een symbiose ontstaat tussen technologie en natuur. Het fragment met het vliegtuig past dus in dat grotere verhaal. Bij *Pallieter* is de verbazing van de lezer groter. Er is hier immers sprake van een roman die over het algemeen weinig aandacht besteedt aan technologie, vooruitgang en andere moderne idealen. Op het einde trekken Pallieter en Marieke zelfs weg uit het Neteland - met een huifkar nota bene - omdat ze niet kunnen aanzien hoe hun klein paradijs omgebouwd zal worden. Men is namelijk van plan om de Nete te kanaliseren en

er een spoorweg, kerk en fort bij te bouwen. Dit wegtrekken bevestigt trouwens dat het koppeltje niet gebonden is aan een specifieke plek, in tegenstelling tot personages uit veel regionale romans.

Toch is Pallieter op dit moment in het verhaal dolenthousiast over het hypermoderne vliegtuig en haast hij zich naar de plek waar het toestel geland is:

“‘Kom!’ hilde Pallieter.

‘Mor 't water!’ riep Marieke bevreesd.

‘Water, water, water! Over het water! Dju!’... En hij gaf Beiaard twee stampen, greep naar den toom en raffel! daar holde Beiaard er van door, recht vooruit.

Het paard werd lang, de pooten raakten bijna geen grond meer, en de manen en de staart stonden achteruit; het reed de lucht kapot, en klotten aarde vlogen in de lucht en in de boomen.” (Timmermans, 1916, 89)

De schrijver maakt hier een analogie tussen het paard en het vliegtuig. Doordat hij beschrijft hoe de poten van het dier amper de grond raken, zien we het paard als het ware door de lucht vliegen. Het visuele beeld resoneert met het werk van fotograaf Edward Muybridge. Hij onderzocht aan het einde van de negentiende eeuw de beweging van mens en dier - waaronder paarden - door middel van zelfgemaakte stop-motion filmpjes. (Muybridge, 1957, 9) Door de stilstaande opeenvolgende foto's konden de bewegingen opgesplitst worden in aparte onderdelen. Er ontstond een nieuwe fragmentarische manier om naar beweging te kijken. In de snel opeenvolgende foto's valt op hoe de paarden op bepaalde momenten in de lucht leken te zweven. Het werk van Muybridge kan zowel gelinkt worden aan de opkomende interesse in snelheid en beweging als aan de manier waarop men op een nieuwe visuele manier naar beweging ging kijken. Het is ook duidelijk in de dynamische manier waarop de futuristische schilder Boccioni paarden afbeeldt. Sowieso bestaat er een sterke band tussen technologische voertuigen en het paard. Ten slotte was het voor de komst van de auto's, treinen en vliegtuigen, de snelste en sterkste manier om personen of zaken te vervoeren. Het is geen toeval dat de eenheid van vermogen 'paardenkracht' ook gebruikt werd voor technologische voertuigen.

De vermenging van snelheid en visualiteit inspireerde ook Pallieter voor het vervolg van het tiende hoofdstuk, waarin Pallieter even mee mag met het vliegtuig:

"Hij zat nu achter den vlieger, die het roer hield, de andere trok eenige keeren aan de schroef, die ineens zoo hevig begon te draaien dat ze onzichtbaar werd, en Pallieter kreeg het geweld van duizend winden op zijn neus, de mannen hun hoeden vlogen af, en de vrouwmenschen hun rokken naar omhoog.

De schroef brulde, en daar rolde het spel een vijftig meters hobbelend voort, en loste zich weg van den grond zonder dat Pallieter er iets had van gevoeld.

Op een wip zag hij de boomen reeds onder hem, het volk liep van verwondering mee, en ginder in 't rood op 'n wit paard reed Marieke op den dijk, zij wapperde met haar zakneusdoeksken, en riep 'tot straks, tot straks!' maar daar hoorde hij niets van terwille van de schroef.

Met een geweldige snelheid ging het vliegtuig hooger en verder. Hij zag verbaasd rond over de wereld, die onder hem lag, waar alles ineenkromp en versmolt. 't Was alsof hij zitten bleef en de aarde rap draaiend in de diepte viel.

Er was niets zwaars meer aan hem alsof hij zonder lichaam was.

Hooger en hooger! en overal zag hij de blauwe horizonnen, die zich meer en meer openrokken.

Wat waren de begijnenbosschen, de huizen, de dorpen, torens, velden, en boomen en de Nethe!

't Was als iets om met een vergrootglas te bezien.

Overal was het licht, en vierduizend meters onder hem lag heel de wijde wereld open, schoon en heerlijk en bedwelmend als de oplossing van een groot mysterie.

'Och wat is den aardbol schoen!' zei Pallieter.

Heel de lucht was gevuld met het geluid der schroef; 't was alsof zij er op gedragen werden.

Pallieter zijn ziel groeide van geluk; zoo op de open lucht te zitten, een

deel van den wind te zijn, doorzinderd en omringd te worden van licht en lucht, en er doorheen te schuiven en te snijden als een pijl, op weg naar iets eeuwigs! Hij was als zat van ruimte! En daaronder lag de wereld zoo schoon en innig van zon en van koleur, zoo vol, zoo volstrekt, machtig en heilig als het einde aller dingen.

Pallieter was er van ontroerd en zei vloekend: 'Hoe schoon, hoe schoon!'... en dan... 'O dank mijnheerken God, dat gij mij op aarde hebt geblazen!'

Maar in de diepte bochtte smal en blinkend, de Schelde door de streek, en daarnevens lag een handsgroote, roode plak, en dat was Antwerpen, die groote stad met haar duizend huizen en honderd straten! en ginder heel, heel ver waar de stroom zich aan den horizont verloor, stond de witte, matte blinking van de groote zee! En ginder lag Brussel, Mechelen en overal kleine steedjes en dorpen! Pallieter kost er tien met één hand bedekken en hij zei:

'Dor wone na de mensche!... Dor woene ze na, die denke dá z' allemaal gelijk hemme!... Een scheet in een flesch! Och, Thomas à Kempis, als g'in e vliegmachien had gezete, oe boekske had duzend kieren iens zoo schoen gewest!'" (Timmermans, 1916, 91-93)

Hij ervaart duidelijk allerhande kicks, zou Lieven De Cauter zeggen. Ten eerste is er de snelheidskick wanneer het vliegtuig steeds hoger en sneller gaat. Daarna volgt de visuele kick: een panoramische extase waarin Pallieter kan bewonderen wat er zich onder hem ontrolt. De aarde onder hem 'verschrompelt'. Of zoals in hoofdstuk 1.2. wordt uitgelegd: de wereld wordt door de afstand bevattelijker en kleiner. Jervis zou stellen dat Pallieter een zekere *alienation* ervaart: er ontstaat letterlijk en figuurlijk een afstand waarmee hij naar de miniatuurwereld onder hem kijkt. Opvallend is ook hoe niet het vliegtuig lijkt te bewegen, maar de omgeving. Niet Pallieter gaat omhoog, maar de aarde 'valt in de diepte'.

In het vliegtuig ervaart Pallieter een duidelijke *epiphany*: een wonderlijk moment van inzicht. Volgens Danius ervaart de protagonist bij Proust regelmatig zulke openbaringen wanneer die zich in een voertuig bevindt, doordat hij de wereld

dan anders ervaart dan te voet. (Darius, 2002, 130-131) Zoals eerder vermeld, trekt Pallieter op het einde weg. Durnez beschrijft hoe hij uit “protest en een nieuw verlangen naar schoonheid, de wijde wereld intrekt.” (Durnez, 2000, 190) De technologie en modernisering zorgen voor een langzame intrusie in Pallieters Eden. Het vliegtuig daarentegen draagt bij tot een intensivering van de schoonheid in dit paradijs. De wereld oogt Pallieter, van bovenaf bekeken, wonderlijk, machtig en vooral heilig. Hij heeft het gevoel dat hij een groot levensmysterie ontrafeld heeft, daarboven in de lucht. God heeft de wereld geschapen, maar voor het eerst kan hij zien hoe mooi Hij dat gedaan heeft.

3.3. Op de wallen der belegerde stad - Jan van Nijlen (1916)

Jan van Nijlen was een geboren en getogen Antwerpenaar. In zijn biografie, geschreven door Stefan van den Bossche, wordt vermeld hoe hij op tien november 1884 het levenslicht zag en zijn jeugd doorbracht in de Carnotstraat tweeënzeventig, vlak om de hoek van het centraal station. (Van den Bossche, 2005, 23) Hij was er dan ook bij toen Antwerpen belaagd werd door Duitsland in 1914. Van den Bossche vermeldt hoe van Nijlen zich aansloot bij de burgermacht, die de orde in de stad moest handhaven en de grenzen bewaken. Tijdens de oorlog diende de burgerwacht zich dus bezig te houden met secundaire zaken, terwijl het leger oorlog voerde. Toch werd het korps op 17 februari 1914 gemobiliseerd om de stad beter te kunnen verdedigen. (Van den Bossche, 2005, 295-295)

Toen op vierentwintig en vijfentwintig augustus Antwerpen gebombardeerd werd, moest Jan van Nijlen dus actief meehelpen om de stad staande te houden, zonder veel succes. Na de inval vluchtte hij naar het neutrale Nederland waar hij in Apeldoorn ging wonen. Van den Bossche beschrijft het als zijn meest vruchtbare schrijfperiode: Van Nijlen kent tijdens de oorlog een schrijftempo dat hij erna niet meer zal evenaren. Door de oorlog leek het leven immers stil te staan, waardoor hij zich volledig op zijn literatuur kon concentreren. (Van den Bossche, 295; 298; 317) Het lijkt dus meer dan logisch dat hij in die periode zijn ervaringen tijdens de inval en bezetting van Antwerpen in een dichtvorm goot. 'Op de wallen der belegerde stad' zal twee jaar later gepubliceerd worden in het tijdschrift *De Beweging*.

Het gedicht, dat uit twee delen bestaat, gaat slechts gedeeltelijk over het vliegtuig. Jan van Nijlen beschrijft voornamelijk de belegering van Antwerpen aan het begin van de Eerste Wereldoorlog. In het begin van het eerste deel lijkt van Nijlen een lieflijk tafereel te beschrijven. De zon gaat onder in een "oranjeroode gloed", kastanjelaars staan er roerloos bij, vogels zingen en op de achtergrond "hoort [men] de verre zware treinen rijden". Vanaf de derde en vierde strofe wordt de toon grimmiger. Van Nijlen heeft het over een kazerne

aan de overkant van de straat, schetterende klaroenen en "menig oog speurt sombere visioenen". Alleen enkele zingende en dansende kinderen hebben de gespannen sfeer niet door. (Van Nijlen, 1916, 31-32)

In de volgende strofen gaat van Nijlen door in dezelfde weemoedige sfeer: meisjes keren terug uit de fabrieken, de nachten zijn vol slapeloosheid, een dichter "treurt om de broosheid der liefde" en de soldaten kunnen de schone groene wereld enkel aanschouwen door "de ziel van een kanon". Van Nijlen beschrijft hoe de liefde ten einde is gelopen door "een staatsbesluit". (Van Nijlen, 1916, 32) De jongeren zijn immers opgeroepen om het land te verdedigen. Toch eindigt hij dit eerste deel met een positieve noot: wanneer in de verte een (kerk?)klokje luidt, is het leven toch nog goed en de wereld blij. (Van Nijlen, 1916, 32)

Het tweede deel begint met de overtocht van het vliegtuig:

"Het blanke vliegtuig ronkt en hangt te zweven
Zoo hemelhoog, dat roerloos lijkt zijn vlucht,
De middag brandt, boomen en huizen beven
In het getril eener verhitte lucht.

Weemoed en loomheid wegen op de velden,
Waarlangs versterft het dreunen van't kanon...
Een boer kijkt angstig op zooals slechts zelden
Een menschlijk oog staart naar een horizon."

(Van Nijlen, 1916, 32)

In deze twee kwatrijnen is sprake van een zelfde *unheimliche* mengeling van oppervlakkige rust en inwendige spanning als in de rest van het gedicht. Van Nijlen maakt een tegenstelling tussen het bijna vredige karakter van het vliegtuig in de lucht en de broeierige oorlogssfeer op de grond. Roerloos zweeft het toestel in de hoogte, toch is zijn aanwezigheid minder onschuldig dan het lijkt. "Angstig zooals slechts", kijkt de boer omhoog en staart zijn "menschlijk oog [...] naar een

horizon". Voor het eerst in een oorlog kan het gevaar immers uit de lucht komen. Het schijnbaar vredige uiterlijk van het vliegtuig maakt de dreiging nog groter.

In de resterende drie kwatrijnen eindigt van Nijlen met de hoop dat de aarde ooit weer gelukkig zal zijn. Hij beschrijft hoe er een nieuwe natuur ontstaan is, die zich van "'s mensen zware last bevrijdde". De dichter heeft er vertrouwen in dat de wereld er ooit weer lieflijk en gelukkig zal uitzien. Zo valt het hem op hoe langs een verlaten pad allerlei kruiden en bloemen beginnen te groeien, zoals "kamille, akkerwinde, gele gamander, rozig duizendblad en opgeschoten wormkruid." Hij besluit zijn gedicht met de vaststelling dat de mens misschien denkt dat de wereld aan oude schoonheid ingeboet heeft, maar niets minder waar is: "het hart der aarde klopt zoo rustig door". (Van Nijlen, 1916, 33)

Het gedicht sluit perfect aan bij manier waarop Stefan van den Bossche de poëzie van Jan van Nijlen omschrijft: "ondanks alles, sterk autobiografisch, zonder al te veel gevoels- en verbeeldingselementen en met veel zin voor decorum, flora en locaties". (Van den Bossche, 2005, 14) Aandacht voor de natuur is volgens van den Bossche het belangrijkste motief bij Van Nijlen. De dichter flirtte in zijn beginjaren met een romantische stijl, wat populair was in die periode, maar al snel ontpopte hij zich tot een traditionalistische en classicistische schrijver. (Van den Bossche, 2005, 17-18) Door zijn anti-symbolistische en niet-romantische aanpak hoeven we hier geen vergelijkingen met bijvoorbeeld briesende paarden te zoeken. Net zoals de kanonnen of de soldaten, maakt het vliegtuig eenvoudigweg onderdeel uit van de bezetting die van Nijlen beschrijft. De oorlog wordt hier niet gezien als de voorbode van een apocalyps, maar als een menselijke tegenslag die nu misschien zijn sporen nalaat, maar de natuur niet zal belemmeren in haar doen en laten.

3.4. *De dolle rit* – August van Cauwelaert (1918)

'De dolle rit' is een kwatrijngedicht uit de poëziebundel *Liederen van droom en daad* uit 1918. Daarin staat voornamelijk poëzie die handelt over de Grote Oorlog. In zijn monografie over August van Cauwelaert schrijft Gerard Walschap dat de schrijver zich in 1914 - hij was toen negenentwintig - vrijwillig had aangemeld om mee te gaan vechten aan het front. (Walschap, 1959, 5) De bundel is dus ontstaan uit van Cauwelaerts persoonlijke ervaring. Vooral het onderdeel 'Dagen en Nachten' bevat bijna uitsluitend poëzie over de Eerste Wereldoorlog. Het is in dit deel dat het vliegtuiggedicht terug te vinden is. Vreemd genoeg staat er in *De dolle rit* geen verwijzing naar de oorlog, maar aangezien het in de reeks 'Dagen en Nachten' ondergebracht is, zal Van Cauwelaert het vliegtuig wel aan de eerste wereldoorlog gelinkt hebben of in ieder geval aan het front zijn inspiratie opgedaan hebben voor het gedicht.

Oorlogsvoeren doet het vliegtuig niet, maar er is in ieder geval wel een brute kracht aan het werk. We lezen hoe "het gladde koper vonkt" en "de driftige motor stamp". Het vliegtuig wordt ook hier vergeleken met een paard. Zijn piloot kan hem het ene moment zachtjes 'temmen' en meteen erna met harde hand ophitsen. (Van Cauwelaert, 1918, 51) De vurigheid van het toestel wordt in onderstaande passage het duidelijkst beschreven:

"De baan is breed en vrij. Zijn donkre blik is dronken
Van morgenwind en zon. Hij steigert en hij boomt,
Alnaar hij wijder ruimte snuift, met forscher schonken,
Of't brieschend bekken noch gebit noch teugel toomt."

(Van Cauwelaert, 1918, 51)

De analogie tussen vliegtuig en paard is niet nieuw. Bij deze dichter zou de inspiratie echter rechtstreeks aan het werk van Karel van de Woestijne ontleend kunnen zijn. Volgens Marnix Gijsen heeft van de Woestijnes werk de poëzie van August Van Cauwelaert immers beïnvloed. (Gijsen, 1968, 30) Het 'paard' uit *De dolle rit* kent inderdaad veel gelijkenissen met dat uit *De vliegende man*. Driftig staat het beestje te wachten tot zijn piloot aankomt om hem te temmen en te

berijden. Het is "onduldig naar den meester die het vuur gaat stillen der bronst'ge borst" en in de lucht luistert het toestel zonder verpinken naar "hand des ruiters". (Van Cauwelaert, 1918, 51)

Wanneer vliegtuig en piloot langs "de rotsig-witte wanden" van de wolkenheuvels omhoog "rukken", houdt "de ruiter" na een tijd stil om de wereld onder hem te bewonderen. Die ziet er ontzettend klein uit, vergeleken met "de blauwe en grondeloze lucht" rondom man en vlieger. (Van Cauwelaert, 1918, 51-52) De beschrijving van de lucht doet hier denken aan de zee. De twee begrippen worden in dit gedicht immers subtiel met elkaar vergeleken. Van Cauwelaert begint zijn eerste kwatrijn namelijk met een beschrijving waarin "de wind ruischt over de zee". Ook op het einde vertelt hij hoe men in de verte de "glinsterende zee" ziet liggen. (Van Cauwelaert, 1918, 51-52)

Van Cauwelaert insinueert hier kortom dat de blauwe lucht die de piloot omgeeft even uitgestrekt en eindeloos is als de zee. Ook hier kan hij zijn inspiratie bij van de Woestijne gehaald hebben. Volgens Theunynck was het voor die dichter immers:

"een machtige inspiratiebron, die gedichten genereert. Het is dé compleetste zintuiglijke ervaring. Het beroert zelfs het smaakorgaan. De zee weerspiegelt zijn kunstenaarsziel omdat ze binnen haar begrenzingsen toch onbegrensd is. De zee is het heerlijkste van alle geestelijke leven. Het confronteert hem met zijn kleinheid, maar geeft hem tegelijkertijd het heerlijke gevoel dat hij opgenomen is in een groter geheel, waardoor hij zich eindeloos en onbegrensd weet." (Theunynck, 2010, 185-186)

Eveneens de lucht lijkt in de casusgedichten alle zinnen te beroeren, een eindeloos gevoel op te wekken en hij doet de mens zich zowel klein als groots voelen. Op het einde van *De dolle rit* vliegt de piloot verder, "weer ter hemelvaart". Zijn toestel bedwingend, reist hij de zon, de hemel en het oosten tegemoet. (Van Cauwelaert, 1918, 52) Opvallend is dat er hier absoluut geen sprake is van een roekeloze val. Icarus vliegt zonder problemen verder.

3.5. *De Nieuwe Uilenspiegel* – Herman Teirlinck (1920)

In het mede door hemzelf opgerichte tijdschrift *Ruimte* recenseerde Eugene De Bock in 1921 *De Nieuwe Uilenspiegel* van Herman Teirlinck. De Bock was op zijn minst gezegd kritisch over Teirlincks roman:

"Neen, Teirlinck zou nog onvolwassen moeten zijn en voor dit boek een zware straf kunnen krijgen: een lange verbanning uit de stad naar de boeren, bijvoorbeeld, of liever twee jaar zwaar werk als waterklerk of zo iets te Antwerpen, om elk vrij half uur te smaken en terug te keren tot de eenvoud des harten. Dit is prostitutie of lichtzinnig misbruik van een kostbaar talent. Ik heb er een vage herinnering van dat Lieven Cordaat veel aangenamer was om lezen, maar ik vrees, voortgaande op de voordrachten die de schrijver verleden winter over *Uilenspiegel* gaf, dat hij het niet met me eens zal zijn. [...] Het is een te veel en te weinig bezonnen Pallieter : geen argeloos leven meer, nog geen bewustheid. Het is meer schilderachtig dan muzikaal, meer sensueel dan geestelijk, de zinnelijkheid is er meer seksueel gedetermineerd dan bij een Timmermans. Uiting van een gederacineerd grootstedeling." (De Bock, 1921, 13)

Deze beoordeling is weliswaar een persoonlijke mening van de recensent, maar De Bock is niet de enige die er zo over denkt. In een bespreking in *Den Gulden Winckel* - ook uit 1921 - noemt André De Ridder het boek een "teleurstelling". (De Ridder, 1921, 36) Belangrijker is echter dat hij eveneens als De Bock de gelijkenissen met Pallieter opmerkt. "Er is geen ander boekenfiguur waaraan *Uilenspiegel* me meer doet denken dan aan Pallieter", schrijft hij en hij vraagt zich vervolgens af of de roman van Timmermans misschien de inspiratiebron vormde voor Teirlincks *Uilenspiegel*:

"Ook Pallieter is een boek van Vlaamsche blijheid en ... Vlaamsche losbolligheid en onbesuisdheid, van eenzijdig levensbesef, vol oppervlakkige vreugderythmen, zonder diepe menschelijke weerschal, druk en zat als een kermisdag, zooals deze *Uilenspiegel* stout en bandeloos is als een strooptocht. En beide voeren op hun beurt de

vermetelste kapriolen van romantiek uit. En bij beiden dezelfde liefde voor hun land, dezelfde bewondering voor onze dorpen en steden, onze vlakten en rivieren, onze torens en gebouwen, dezelfde Vlaamsche schilderachtigheid." (De Ridder, 1921, 38)

Net zoals *Pallieter* wordt *De Nieuwe Uilenspiegel* gekenmerkt door een optimistisch en vitalistisch karakter. Ook is er sprake van een vermenging tussen de toenmalige realiteit en een zekere 'fantasiewereld'. Teirlinck plaatste immers een clownesk en middeleeuws volksfiguur in een hedendaagse omgeving. In zijn boek over de aanwezigheid van Uilenspiegel in de Vlaamse letteren, getiteld *Held voor alle werk*, schrijft Marnix Beyen hoe Tijn tot leven kwam in de 15de eeuw in Duitsland, nadat de dichter Herman Bote de mondelinge traditie rond het folkloristische typetje in een boekvorm gegoten had. (Beyen, 1998, 19)

Tussen 1520 en 1525 ontstond er een Nederlandstalige vertaling van het boek en zo raakte de Uilenspiegel-traditie ook in de Nederlanden ingeburgerd. Opvallend hierbij is dat Uilenspiegel ook werkelijk een jongen van eigen bodem werd. Zo ontstond het idee dat hij niet in Duitsland, maar wel in het West-Vlaamse Damme gestorven was. Volgens Beyen heeft deze verhuis voornamelijk te maken met het belang van de herkenbaarheid van een folkloristisch figuur: herkenbaarheid is gelinkt aan nabijheid. Het heeft, volgens hem, dus niet zozeer iets te maken met het nationaliseren van Tijn Uilenspiegel. Aan het begin van de 19de eeuw, na de onafhankelijkheid van België, zal de figuur echter wel ingeschakeld worden in het nationalistische discours. Beyen schrijft hoe de oorspronkelijk kolderieke en schalkse Uilenspiegel daarbij al snel op een satirische en maatschappijkritische manier ingezet werd. (Beyen, 1998, 17; 19)

Hoe moet dit nationalisme echter begrepen worden? Beyen legt in zijn boek uit dat Uilenspiegel zowel binnen een Belgisch als Vlaams nationalisme geplaatst kan worden. *La Légende d'Uilenspiegel* van Charles De Coster uit 1867 speelt hierin een belangrijke rol, volgens hem. De Coster was half-Vlaming en half-Waal, maar groeide voornamelijk op in een Franstalige omgeving. Toch koesterde de progressieve liberaal een sympathie voor de Vlaamse zaak. Dit wil allerminst

zeggen dat De Coster naar een onafhankelijk Vlaanderen streefde of Frans en Nederlands wilde gelijkschakelen, maar wél dat hij Vlaams als omgangstaal trachtte beschermen. (Beyen, 1998, 13-15) Beyen benadrukt dat de Uilenspiegel-figuur bij De Coster oorspronkelijk niet meteen een politieke betekenis had. Het is onder invloed van Uilenspiegel-teksten van de progressieve liberaal Louis Defré dat hij Tijn in een Belgisch-patriotistische context plaatste. (Beyen, 1998, 23)

Tijdens de Eerste Wereldoorlog zal Tijn belangrijk worden in het Vlaams-nationalistische milieu. Beyen beschrijft hoe "de cruciale stap van cultureel flamingantisme naar Vlaams-nationalisme gezet was, althans door een klein gedeelte van de Vlaamse Beweging". Met dit klein deel bedoelt Beyen de activisten en geradicaliseerde 'Frontbeweging'. (Beyen, 1998, 43; 45-48) *De Nieuwe Uilenspiegel* van Herman Teirlinck uit 1920 sluit, volgens Beyen, echter eerder aan bij de progressief-liberale lijn van De Coster. Thijl³ Uilenspiegel is in de roman zowel Vlaams- als Belgischgezind. Hij komt op voor de Vlaamse zaak, maar verzet zich eveneens fel tegen de Duitsers en komt met wijlen zelfs royalistisch uit de hoek. (Beyen, 1998, 54)

De Grote Oorlog breekt pas in de tweede helft van het boek uit. Het vitalistische verhaal verandert hier wat van toon, maar wordt nooit echt zwartgallig. Aan het begin van de oorlog sluit Thijl zich geestdriftig aan bij de burgerwacht. (Teirlinck, 1920, 283) Na een heleboel avonturen en gebeurtenissen, waarin hij te pas en te onpas in Vlaamse strijdliederen uitbarst, moet hij op een bepaald moment deserteren en belandt zo op het schip van Piet Hein. (Teirlinck, 1920, 353) Daar op de wilde Noordzee ziet hij voor het eerst een vliegtuig overvliegen:

"Plots ontwaarde Thijl achter't schip den langgebaarden Stroomgod, die op den paarsen horizont lag uitgestrekt, en daarlangs uit de muil van zijn hoorn, een doorzichtig robijnbloed liet vloeien. Thijl's hart kromp ineen en hij riep:

- "Is het leven? Is het sterven?"

³ Ik neem hier de spelling over die Herman Teirlinck in zijn boek gebruikt.

Toen ontblootte Piet Hein zijn fraaigelokten kop en wuifde met zijn bonte veêren. Een orgel bromde over het water. De matrozen zongen in koor:

- "Wil-hel-mus van Nassauwen

Ben ik van dui-uitschen bloed..."

En terwijl ze zongen, verdween de driedekker langzaam in de avondmisten, gelijk een droom van purper en goud."

(Teirlinck, 1920, 358-359)

De rode draad in de casussen is duidelijk: ook in dit verhaal schijnt het vliegtuig bij zijn eerste verschijning een goddelijke droom. Begeleid door de tonen van het Wilhelmus vliegt het uiteindelijk weer uit zicht.

Het toestel, meer bepaald "een stalen torpedojager", pikt Thijl Uilenspiegel op uit de Noordzee en voert hem mee naar Engeland. (Teirlinck, 1920, 359) Door de gebeurtenis besluit Uilenspiegel om oorlogspiloot te worden. In amper twee maanden tijd, wordt hij vanuit het niets "één der meest befaamde vliegeniers" ter wereld. Zijn vliegtuig heet 'Blauwvoet', naar het bekende Vlaamsgezinde strijdlied van Albrecht Rodenbach. (Teirlinck, 1920, 371) Opvallend is de link die Teirlinck zo opnieuw maakt tussen het vliegtuig en de zee. Rodenbachs blauwvoet staat immers bekend als een vogel die slechts vliegt wanneer er storm op komst is. Nog opvallender is hoe hij op deze manier het verband legt tussen het toestel en de Vlaamse strijd.

Teirlinck vat samen hoe Uilenspiegel met zijn vliegtuig 'Blauwvoet' in een luchtgevecht boven Ieper tegen zeven vijanden moest vechten en hoe hij een andere keer neergehaald werd in Melle waarna hij in het bos van Houthulst neerviel. Na deze heldendaden sluit hij zich aan bij het leger te Kales. Omdat hij de beste vliegenier van België is, krijgt hij een zeer belangrijke taak toebedeeld. Het grootste luchtschip van Duitsland, de Z. 22, had zich boven Brussel geïnstalleerd. Het was Thijs taak om dit vijandige schip onschadelijk te maken. (Teirlinck, 1920, 371-372)

Voordat Thijl met "zijn blauwe vogel" wil vertrekken, merkt hij zijn nonkel Baptiste op die zich onder het vliegtuig verstopt heeft. Die waarschuwt Thijl voor

de kuren die de roekeloze held ondertussen uitgehaald heeft met zijn Blauwvoet. Hij vraagt Uilenspiegel om geen dwaze en verwaande dromen na te jagen of Gods hemel te bezoedelen met al dat vliegen:

"Ik kom u waarschuwen. Gij hebt nooit geweten wie ik was. Gij hebt nooit van mij willen leeren wie ik was, en gij jaagt dromen na, die nooit iets anders zullen zijn dan dromen. Ik heb u meermaals in de lucht zien hangen en uwen vogel met mijne oogen gevolgd. Hoe dwaas zijt gij. Hoe vliegt gij roekeloos alle waarheden voorbij!...Helaas! helaas! Zullen nu ook de menschen het reine gebied bezoedelen, waar Gods bestendig woord sinds alle eeuwen woont? Zullen zij uit hunne gekke Babeltransen in de ruimte wippen met helsch geronk en oliestank? Thijl, Thijl, dierbare jongen, luister naar uwen ouden nonkel; hij heeft alle landen bezocht en kroop er in de torens, hij heeft alle volkeren van boven gezien. De volkeren zijn niet zoo schoon, als gij u dat hebt voorgesteld. Zij zijn wreed en dom. Zij hebben zeden en spreken talen, en zij houden van deze dingen, waardoor ze klein blijven en verwaand. Is niet de oorlog een teken van die potsierlijke verwaandheid?"

(Teirlinck, 1920, 372-373)

Thijl, eigenwijs als hij is, luistert niet naar zijn nonkel, die nog één keer zijn punt duidelijk probeert te maken:

"Thijl, mijn jongen, ik kom u waarschuwen. Stoor niet met uwe stijve vleugelen de hooge luchten, waar thans Gods bronzen mond zijne smerten luidt..."

(Teirlinck, 1920, 373)

De hemel is, volgens Baptiste, het domein van God. Hij tart het lot door met zijn "stijve vleugelen" in die luchten oorlog te voeren. De dappere vliegenier slaat die waarschuwing, zonder veel bezinning, letterlijk in de wind. Teirlinck beschrijft hoe Thijl zijn lederen helm opzet en plots een transformatie doormaakt. Door het hoofddekseel leek zijn "kop ineens rond en hard geworden". De vliegeniersglazen deden zijn ogen uitpuilen als "doode lantarens" en Thijl zag er plots "strak, mekaniem en vleeschloos" uit. (Teirlinck, 1920, 374) De moderne strakke vliegkledij had hem ontmenselijkt, zeg maar. Teirlinck wijst hier op de

dehumanisering van de oorlog die de piloot tot een robot gemaakt had. Uilenspiegel wordt in deze gemechaniseerde oorlog - net zoals alle andere soldaten - slechts als levend kanonnenvlees ingezet. Ook hierop wil Baptiste zijn neef wijzen.

Voor hij instapt, lijkt de zo zelfverzekerde Uilenspiegel toch even te twijfelen, alsof hij voelt dat er iets niet pluis is. Zijn benen voelen als lood en een angst omklemt zijn borst. Plots is hij vergeten wat het doel van zijn tocht weer was en in hem doemen onheilsbeelden: een zwart eiland, een koude kille denker en een afgrond met gehuil van honderdduizenden. (Teirlinck, 1920, 375) Thijl lijkt zich plots angstig te voelen bij de mogelijkheid van een nakende dood. Die vrees verdwijnt als sneeuw voor de zon nadat hij opgestegen is. Fluitend vliegt hij de hemel tegemoet, "in den grooten adem der ruimte". Onder hem ziet hij de oorlogslinies voorbyschuiven en bespeurt hij enkele grondaanvallen, maar boven "in de blauwe oneindigheid" voelt Thijl zich veilig en lijken de grondgevechten "doelloos en onnoozel." (Teirlinck, 1920, 377)

Aangekomen boven Brussel merkt hij al snel de zeppelin op. Na een eerste aanval, kan het luchtschip echter ontsnappen en Thijl zet de achtervolging in. Het gevecht, de adrenaline, het gevaar en het geweld zijn duidelijk een verrukking voor hem:

"Thijl stoof er naartoe. De motor hijgde. De Blauwvoet kloof de lucht. En in Thijl's keel klopte de aandoening van de beloonden roover. Hij beefde van blijde ongedurigheid. Het slachtoffer was in zicht, het zou hem niet ontsnappen. Al wat wild in hem en zuiver was gebleven, het stond in laaien brand. Hij voelde over zijn huid de loutere vlammen lopen. Hij streelde den handkolf van de mitrailleur en de houten binders van de bommen, die aan den buik van den vogel waren vastgehecht. Donkere droesems roerden op den bodem van zijne ziel." (Teirlinck, 1920, 379)

Uilenspiegel achtervolgt de zeppelin totdat ze boven de zee vliegen. Hij zet een tweede aanval in, treft het Duitse toestel verschillende keren en lijkt de bovenhand te halen in het gevecht. Totdat plots, midden in de strijd, de motor

hapert en de Blauwvoet stilvalt. Wanneer het toestel niet meer wil starten, beseft Thijl al snel dat dit het einde is. Het vliegtuig daalt en Thijl - eerder droevig dan bang - kan zijn apparaat nog zo manoeuvreren dat hij de zeppelin in zijn volle flank raakt. Nadat de Blauwvoet het schip zo de laatste doodsteek geeft, stort het neer in zee. Thijl blaast zijn laatste adem uit en wordt vervolgens wakker in de hemel. (Teirlinck, 1920, 380-389)

In dit verhaal is er weer sprake van de gebruikelijke metaforen en tegenstellingen. Vliegen is wonderlijk en goddelijk, maar tegelijkertijd een riskante bedoening. Na een tocht waarin Thijl blinkt van zelfvertrouwen, stort hij - net zoals Icarus - neer in zee. Het vliegtuig staat in deze roman ook heel erg symbool voor de verwoestende krachten van de oorlog die zonder veel moeite onze soldaat van de kaart veegden. Thijl Uilenspiegel heeft zich moeten opofferen voor de strijd. Hij moest de Vlaamse (en Belgische) zaak verdedigen. De vraag is alleen of het de moeite waard was. Weliswaar als een held, maar veel te brutaal en vroeg, is hij door het geweld van de machines ten onder gegaan. De enige troost die Thijl heeft, is dat hij gestorven is voor het vaderland.

4. Besluit

De vijf Vlaamse teksten die ik besproken heb zijn allen geschreven in een tijdsbestek van nog geen tien jaar, na het ontstaan van de gemotoriseerde 'aëroplaan'. Hierin waren enkele constanten opvallend. Zo krijgt het vliegtuig vaak een romantische ondertoon mee die absoluut niet vertaald mag worden als 'anti-modern'. Het vliegtuig wordt omarmd als een bovennatuurlijk en goddelijk verschijnsel. De tochten leiden tot een intensivering van de natuur en het panoramische zicht. De radicale tegenstelling tussen natuur en technologie zoals die in het theoretische deel uitgelegd wordt, is niet aanwezig in de besproken casussen. De technologie maakt meestal deel uit van de omgeving of wordt met natuurlijke elementen vergeleken, zoals bijvoorbeeld een vogel. Ook de analogie tussen 'paard' en 'vliegtuig' is alomtegenwoordig. Bij van Nijlen worden zo'n vergelijkingen niet gemaakt en lijkt er een lichte tegenstelling te bestaan tussen menselijke creaties en de onvergankelijke natuur. Toch is er hier geen sprake van een zware intrusie in één of ander maagdelijk landschap. Het vliegtuig wordt eerder rechttoe rechtaan gebruikt om de onderhuidse dreiging van de oorlog weer te geven.

In alle teksten wordt het toestel zowel vol geestdrift beschreven als onderworpen aan kritiek. Zo wijst men op zijn woeste en ontembare karakter en het vernielzuchtige aspect van de machine. Regelmatig eindigde het verhaal met een crash, waarbij een vergelijking werd gemaakt met de Oudgriekse Icarus. Die donkere kracht wordt nog duidelijker door de invloed die De Grote Oorlog op het vliegtuig heeft gehad. Het heeft van Nijlen, Teirlinck en hoogstwaarschijnlijk ook van Cauwelaert, geïnspireerd. Door de komst van de oorlog heeft het vliegtuig zijn maagdelijke karakter verloren en werd het gezien als een gevaarlijk strijdtuig. Na de oorlog begon het vliegtuig deel uit te maken van het dagelijkse leven en zal zowel zijn mythologische, ontzagwekkende en destructieve kracht als zijn individueel karakter afnemen. Met de komst van de passagiersvliegtuigen, wordt het toestel immers een soort bus in de lucht die mensen moet begeleiden naar verre bestemmingen. De oprichting van Sabena en de vluchten naar Kongo spelen een belangrijke rol in dit verhaal.

De individualiteit die het vliegtuig in zijn vroege jaren bezat, is belangrijk voor zijn beeldvorming. Kijk maar naar Lindbergh, die zo populair was omdat hij helemaal alleen - zonder copiloot - de Atlantische oceaan overgevlogen was. Opmerkelijk is ook dat deze individualiteit een belangrijke rol speelt in de casussen, terwijl de schrijvers daar waarschijnlijk zelf niet bewust van waren. In *De vliegende man* zien we hoe de vliegenier wil uitstijgen boven de massa door zich te meten met de zon. Ook Pallieter stijgt op en onderscheidt zich zo van de meute onder hem. Het vliegtuig creëert een afscheiding tussen hem en het mierenvolkje op aarde, dat hij vanop een afstand rustig kan bekijken. In *De dolle rit* lijkt de piloot juist zo moedig omdat hij het toestel helemaal alleen in bedwang kan houden. Bij Herman Teirlinck ten slotte is Uilenspiegel even duidelijk een individuele held. In deze roman is echter ook al sprake van een beginnende ontindividualisering. Er wordt immers vermeld hoe Thijl op een bepaald moment, door de oorlog, ontmenselijkt schijnt. In zijn dood resoneert trouwens het lot van de vele anonieme doden die De Grote Oorlog heeft voortgebracht.

Ik heb geen teksten uit Nederland besproken omdat de masterproef anders te uitgebreid zou worden, maar wanneer men kijkt naar Nederlandse literatuur over het vliegtuig is de afwezigheid van de oorlog opvallend. Het land bleef veel langer neutraal en is minder als strijdveld gebruikt. Pas rond de jaren dertig doet A.J.D. van Oosten een poging met zijn gedicht *Bombardementsvliegtuig*. Voor de rest wordt het toestel voor het eerst vermeld in 1910, in het korte literaire stukje *zij* van Albert Verwey. Het krijgt ook een rol in de roman *De ondergang van het dorp* van P.H. van Moerkerken uit 1913, in het gedicht *De vliegmaschine* van Hendrik Marsman uit 1920 en in 1933 verschijnt de bundel *Sine Nomine* van Jan Engelman waarin hij een mooi gedicht schrijft over de tocht van Lindbergh.

Bibliografie

Primaire bibliografie

VAN DE WOESTIJNE 1911

Karel Van de Woestijne, 'De Vliegende Man'. In: *Elsevier*, 21 (1911), 42 (juli-december), 361-364; 446-452.

TIMMERMANS [1916]

Felix Timmermans, *Pallieter*. Amsterdam, van Kampen & zoon, [1916].

VAN NIJLEN 1916

Jan van Nijlen, 'Op de wallen der belegerde stad'. In: *De Beweging*, 12 (1916), 31-33.

AUGUST VAN CAUWELAERT 1918

August Van Cauwelaert, *Liederen van droom en daad*. Bussum, C.A.J. Van Dishoeck, 1918.

TEIRLINCK 1920

Herman Teirlinck, *De Nieuwe Uilenspiegel. In tien boeken. Of de jongste incarnatie van den scharlaken Thijl*. [Amsterdam], [Maatschappij voor Goede en Goedkope Lectuur], 1920.

Secundaire bibliografie

ANONIEM 1908

[Anoniem], 'Nieuwe woorden gevraagd'. In: *Neerlandia* 12 (1908), 202.

[http://www.dbnl.org/tekst/_nee003190801_01/]

[toegang op 3 februari 2014]

ANONIEM 1910

[Anoniem], 'De eigen taal in de lucht'. In: *Neerlandia* 14 (1910), 112-113.
[http://www.dbnl.org/tekst/nee003191001_01/nee003191001_01_0247.php
]
[toegang op 3 februari 2014]

ANONIEM 1911

[Anoniem], 'Vliegmeting-Lier'. In: *De Gazet van Antwerpen*, 30 juli 1911.

ANONIEM 1911

[Anoniem], 'Vliegen'. In: *De Gazet van Antwerpen*, 31 juli 1911.

BAR, BRACKX & DE DECKER 2010

André Bar, Daniël Brackx & Cynrik De Decker, *Gebroken vleugels. Vliegend personeel gevallen in dienst van de Belgische luchtvaart*. Erembodegem, Flying Pencil, 2010.

BEYEN 1998

Marnix Beyen, *Held voor alle werk. De vele gedaanten van Tjil Uilenspiegel*. Antwerpen/ Baarn, Houtekiet, 1998.

BILSTEIN 1984

Roger E. Bilstein, *Flight in America, 1900-1983. From the Wrights to the Astronauts*. Baltimore, The John Hopkins University Press, 1984.

BOCCIONI, CARRÁ, RUSSOLO, BALLA & SEVERINI 2009 [1910]

Umberto Boccioni, Carlo Carrá, Luigi Russolo, Giacomo Balla & Gino Severini, *Futurist Painting: Technical Manifesto*. [1910] In: Lawrence Rainey, Christine Poggi & Laura Wittman (ed.), *Futurism. An Anthology*. New Haven, Yale University Press, 2009, 64-67.

COOPER 1999

Laurence D. Cooper, *Rousseau, Nature and the Problem of the Good Life*. Pennsylvania, The Pennsylvania State University Press, 1999.

CROUCH 2003

Tom D. Crouch, "'The Surly Bonds of Earth". Images of the Landscape in the Work of Some Aviator/Authors, 1910-1969.' In: Dominick A. Pisano (red.), *The Airplane in American Culture*. Michigan, The University of Michigan Press, 2003, 219-234.

DANIUS 2002

Sara Danius, *The Senses of Modernism. Technology, Perception, and Aesthetics*. Ithaca, Cornell University Press, 2002.

DE BOCK 1921

Eugene De Bock, 'Herman Teirlinck, de Nieuwe Uilenspiegel'. In: *Ruimte 2* (1921), 13-15.

DE CAUTER 2009

Lieven De Cauter, *Archeologie van de kick. Over moderne ervaringshonger*. Nijmegen, Uitgeverij Vantilt, 2009.

DE GEEST & VANFRAUSSEN 2005

Dirk De Geest & Eveline Vanfraussen, 'Van polderland tot poldervolk. Aspecten van streekliteratuur in Vlaanderen.' In: *Spiegel der Letteren* 47 (2005) 2, 147-203.

DE GEEST, KUSTERS, SINTOBIN & VANFRAUSSEN 2005

Dirk De Geest, Wiel Kusters, Tom Sintobin & Eveline Vanfraussen, 'Streekliteratuur in Vlaanderen en Nederland: een probleemstelling'. In: *Spiegel der Letteren* 47 (2005) 2, 89-98.

DE RIDDER 1921

André De Ridder, 'Een nieuwe Uilenspiegel'. In: *Den Gulden Winckel* 20 (1921), 36-39.

DE SCHAEFDRIJVER 2013

Sophie De Schaepdrijver, *De Grootte Oorlog. Het Koninkrijk België tijdens de Eerste Wereldoorlog*. Antwerpen/Amsterdam, Houtekiet & Linkeroever Uitgevers/ Uitgeverij Atlas Contact, 2013.

DIERIKX 2008

Marc Dierikx, *Luchtspiegelingen. Cultuurgeschiedenis van de luchtvaart*. Amsterdam, Uitgeverij Boom, 2008.

DURNEZ 2000

Gaston Durnez, *Felix Timmermans. Een biografie*. Tielt, Lannoo, 2000.

EKSTEINS 2003

Modris Eksteins, *Lenteriten. De eerste Wereldoorlog en het ontstaan van de nieuwe tijd*. Antwerpen, Anthos/Manteau, 2003.

GIJSEN 1968

Marnix Gijsen, *August van Cauwelaert*. S.l., Desclée De Brouwer, 1968.

GOLDSTEIN 2003

Laurence Goldstein, 'The Airplane and American Literature'. In: Dominick A. Pisano (red.), *The Airplane in American Culture*. Michigan, The University of Michigan Press, 2003, 219-234.

INGOLD 1978

Felix Philipp Ingold, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur*. Basel & Stuttgart, Birkhäuser Verlag, 1978.

JERVIS 1998

John Jervis, *Exploring the Modern. Patterns of Western Culture and Civilization*. Oxford, Blackwell Publishers, 1998.

LINDBERGH 1927

Charles Lindbergh; Ernest Flammarion (ed.), *Mon avion et moi. Ma vie depuis mon enfance jusqu'au lendemain de ma traversée*. Paris, Flammarion, 1927.

MARINETTI 2009 [1909]

F.T. Marinetti, 'Let's Murder the Moonlight!' [1909] In: Lawrence Rainey, Christine Poggi & Laura Wittman (ed.), *Futurism. An Anthology*. New Haven, Yale University Press, 2009, 54-61.

MARINETTI 2009 [1909]

F.T. Marinetti, 'The Founding and Manifesto of Futurism.' [1909] In: Lawrence Rainey, Christine Poggi & Laura Wittman (ed.), *Futurism. An Anthology*. New Haven, Yale University Press, 2009, 49-53.

MARINETTI 2009 [1912]

F.T. Marinetti, 'Technical Manifesto of Futurist Literature.' [1912] In: Lawrence Rainey, Christine Poggi & Laura Wittman (ed.), *Futurism. An Anthology*. New Haven, Yale University Press, 2009, 119-125.

MARINETTI 1914

F.T. Marinetti, *Zang Tumb Tuuum. Adrianopoli ottobre 1912. Parole in libertà*. Milan: Edizioni futuriste di Poesia, 1914.

MORROW 2009

John H. Morrow Jr., *The Great War in the Air. Military Aviation from 1909 to 1921*. Tuscaloosa, The University of Alabama Press, 2009.

MUMFORD 1934

Lewis Mumford, *Technics and Civilization*. Chicago, The University of Chicago Press, 1934.

MUYBRIDGE 1957

Eadweard Muybridge; Lewis S. Brown (ed.), *Animals in Motion*. New York, Dover Publications, 1957.

PIETERS 2010

Walter Pieters, *The Belgian Air Service in the First World War*. Marceline, Walsworth Publishing Company, 2010.

POGGIOLI 1968

Renato Poggioli, *The Theory of the Avant-Garde*. Cambridge, The Belknap Press, 1968.

PROUST [1909]

Marcel Proust, *The Benediction of the Boar*. [1909].

[<http://www.yorktaylor.free-online.co.uk/sanglier.html>]

[toegang op 4 juni 2014]

PROUST 1999

Marcel Proust, *À la recherche du temps perdu*. Paris, Gallimard, 1999.

RAINEY 2009

Lawrence Rainey, 'Introduction: F.T. Marinetti and the Development of Futurism.' In: Lawrence Rainey, Christine Poggi & Laura Wittman (ed.), *Futurism. An Anthology*. New Haven, Yale University Press, 2009, 1-39.

ROUSSEAU 1973

Jean-Jacques Rousseau, *Du contrat social. Discours sur les sciences et les arts. Discours sur l'origine de l'inégalité parmi les hommes*. Paris, s.n., 1973.

SCHARTEN & ANTINK, 1925

Carel Scharthen & Margo Antink, 'Het leven van Francesco Campana. Het eeuwige licht. Zevende hoofdstuk.' In: *De Gids*, (1925), jaargang 89, 285-320.

SCHILLER, 1971

Friedrich Schiller, 'Über naive und sentimentalische Dichtung'. [1795] In: *Sämliche Werke*. München, Hanser, 1971, V, 694-780.

SCHIVELBUSCH 1986

Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Leamington, Spa, Hamburg & New York, Berg Publishers Ltd, 1986.

SINTOBIN & KUSTERS 2005

Tom Sintobin. & Wiel Kusters, "Als een steen in oprimpelend water". Regionaliteit en Jef Lasts *Zuiderzee* (1934)'. In: *Spiegel der Letteren*, 47 (2005) 2, 99-146.

SIUKONEN 2001

Jyrki Siukonen, *Uplifted Spirits, Earthbound Machines. Studies on Artists and the Dream of Flight, 1900-1935*. Helsinki, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2001.

STREUVELS 1979

Stijn Streuvels; Luc Schepens (ed.), *In Oorlogstijd. Het volledige dagboek van de Eerste Wereldoorlog*. Brugge/Nijmegen, Orion/B. Gottmer, 1979.

THEUNYNCK 2010

Peter Theunynck, Karel Van de Woestijne. Biografie. Antwerpen, Meulenhoff/Manteau, 2010.

TOWNSEND 2008

Gabrielle Townsend, *Proust's Imaginary Museum. Reproduction and Reproduction in Á la recherche du temps perdu*. Bern, Peter Lang/ International Academic Publishers, 2008.

VAN BEERS [1876]

Jan van Beers, *Jan van Beers' gedichten*. Amsterdam, Wed. J.C. Van Kesteren & Zoon, [1876].

VAN BERNE 1998

Frank Van Berne, 'Neerlandia.' In: Gaston Durnez, Reginald De Schrijver, Bruno De Wever, e.a. (red.), *Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging*. Tielt, Lannoo, 1998, II, 2195-2196.

VAN DEN BOSSCHE 2005

Stefan van den Bossche, *De wereld is zoo schoon waarvan wij droomen. Jan van Nijlen. Biografie*. Tielt/Amsterdam, Uitgeverij Lannoo/ Uitgeverij Atlas, 2005.

VAN DE WOESTIJNE 1988 [1909-1910]

Karel Van de Woestijne; Ada Deprez (ed.), *Verzameld journalistiek werk. Deel 3. Nieuwe Amsterdamsche Courant maart 1909 - september 1910*. Gent, Cultureel Documentatiecentrum, 1988.

VAN PARYS 2007

Joris van Parys, *Het leven, niets dan het leven. Cyriel Buysse en zijn tijd*. Antwerpen, Houtekiet/Atlas, 2007.

WALSCHAP 1959

Gerard Walschap, *August van Cauwelaert*. Brussel, A. Manteau N.V., 1959.

Bijlagen

1. *De vliegende man* - Karel van de Woestijne (1911)

[361]

Norschelik-krommende schroeve
die telkens, in duizelig buitlen,
biedt viervoudig den wind
neigend een nijdigen nek:
'k zinge u; en 'k zinge u, o vlerken
die spant als den schoft van een trek-os,
maar die teeder en licht
zijt als de vlerk der kapel;
motor, 'k zinge u en ronk
in me-zelf als het dommelig ronken,
('lijk aan de deur van een bie-
korf gonst hommelen-ronk,)
schuddend uw binnenst, en schuddend
de schuite, en schuddend het want-werk,
schuddend als de aêm van den hengst
waar hij den meester verwacht;
— 'k zinge u; en naar me in 't brein
de begeerte van 't zingen bemeestert,
duizel 'k als dronken, omdat
boud ik te zingen u durf.

I.
HET RIJZEN.

1.

Zóo als een vogelken, 't nestje

ontvallen, met trillende vlerken
heft aan den rijzenden hals
't kopje dat hankert en vreest.
('t lijfken is lam, en de veêren [362]
des staarts zijn slepend ter aarde,
maar aan gehevene borst
bonst zwaar 't levende hart;
heel het onmachtige diertjen
en leeft dan van 't kloppende binnenst
welk in de vrees van het oog
smeekt, en de pennen door-beeft;):
zoo ligt siddrend het tuig;
en de staart nog de schuïte verroeren;
maar daar-binnen is de aêm
trillend aan vlerken en schroef;
nijdig, en wachtend de vlucht
die het voere ter wegende streken
waar 't zwaar hijgen vermeêrt
vreugd om het stijgend gezwoeg.
Nijdsch om den wachtenden ijver,
en machtloos, ligt het te morren:
waar mag wijlen de Heer?....
— Zie, hij is naêdrend, en lacht,
't Lederen kolder omsluit
de gieriemde en bewogene lenden;
't blinkend gelaat is een bloem
goud in den donkeren helm,
zoo men van Hermes het oolijk
gelaat in den ronden petasos,
zoo men z'n monkelen loos
binnen z'n hoedeken ziet;
moeilijk en linksch is de stap
als de stap van een valk; en z'n oogen

zijn — en zij zien hoog-óp —
 oogen eens valken, en star...
 — Naderend, is hij genaêrd;
 en hij stapt in de schuïte, geniepig
 't handen-gebaar, en beducht
 't zitten van romp en van knie;
 't hoofd naar voren; omzichtig
 de varende blik, die de ronde
 schrijft, aan den einder, des wils
 metend de cirklende baan.
 Peilend tuurt hij ; verzet dan de voeten; [363]
 zijn vuïsten, voorzichtig,
 roeren ter stangen. Hij zucht.
 Ronkend vermeert in het tuig
 de adem. Een scheute vooruit;
 en een nieuwe; en een scheute ter hooge.
 Heffende recht zich de schroef,
 roerend al rasser, en slaat
 heftig aan 't draaien; de vleuglen
 vertoonen der vlekken-de zonne
 't vlak van 't gebogene zeil;
 wegend beweegt aan den rusch
 slierend de staart. En na liggende reis
 en een rukkenden reutel
 gaan in een kolkenden draai
 man bin' vlieger omhoog...
 Hooger en hooger, en kleiner
 en kleiner de kring der gekromde
 kreitsen die stijgen, springt
 steigrend het wilde gevaart.
 Doch: staakt plots. En de lucht,
 en de winden, en 't wolken-bewegen
 staken hun roeren: de man

zoekt, hoog hangend, zijn wit.
Wachtend en ledig aan adem
is roerloos de wereld; en, zoekend,
heeft hij der wereld geleerd
't wachten, opdat hij het vind'.
Weer gaan echter aldra
en geluchte en gewolk aan het stuwen;
ruischende gaat van den wind
koelte aan het menschen-gelaat;
waar zij verheffen het hoofd,
de menschen, en wondrende blikken
schietende zien, en krommer van vlerke,
en schuiner van vlucht,
wippen van wolke tot wolk,
— en de wereld is zinderend zingend, —
man en gevaarte, en raên
brallend van kinne de man,
krakend van want het getuig... [364]
En zij gaan, thans zéker in 't weten,
zéker in 't willen, en blij,
zéker te zijn; en zij gaan
steevnend den lucht-kring door,
en de wolken te boven, 't orkaan te
boven, een dunner stramien
tegen van licht, een gewieg
tegen van ijleren wind,
en het teère getintel des aithers
tegen... En wáar ze aan het oog
zwarter vertoonen den stip
welken zij wierden in 't rijzen,
verkleinend aldoor: in den hemel
worden ze grooter en licht,
daar ze de zonne bedruipt;

daar ze een edeler zon,
die van dampen en doezlende wolken
vrij blijft, stralend ze slaat,
kaatsend van draaiend gestraal
man en gevaart.... En aldus,
tot de bron van al leven genaderd,
neemt weêr ruste de man,
vlak het gezicht aan de zon.
Stout is z'n blik; hij en sluit
oog noch wimper; z'n harte
bonst in z'n kele; hij staart.
Feller is blakend het licht.
Nóg blijft open, star-oogend,
het oog. Aan het koken
gaat, rood-baeklend, de zon,
prietend zijn bliken als blind.
— Dán is verwonnen zijn hoogmoed;
pijnlijk sluiten z'n schalen,
purpren bewemeld, alwaar
wereld aan wereld er rolt.
Zachte herneemt hij z'n vaart,
en z'n hart is verweekt en weemoedig.
Laas! wie de zon in 't gelaat
Zag, is onzalig voortaan

.....

2.

[446]

De vlieg-man zingt:

Kilt', die, waar 'k blij rijs, me bekeilt met pijlen,
boort van doods-kou 't lijf en het leeren kolder
dóór, en bijt nijsch lippen en wangen, bijt nijsch

't vleesch van m'n tanden;

lijk-kilt': 'k vrees geen kilt. In m'n oogen moge
priem aan priem 't fel ijs me den blik beketsen,
moe ter vuist 't lui bloed me beknellen: 'k blijve
blijde de reis gaan.

Want ik weet: geen kilt welke 't hart en warrem',
geen doods-kou wier neep tot verweer en nope,
noch een schroei-aêm ijzig ter lippen, die geen
zoen van een god zij....

.....

3-

Een dichter zegt:

'k Zal u beminnen, o God,
 en bezingen uit 't diepst van een armoe,
welke de kelk werd waar
 'k uwe genade aan drink;
'k zal u de schamele tocht
 van de pijnlike voeten vereeren,
waar ik, gelatene, ga,
 lovend de baan die ge schreeft.
Want waar 'k stof me besef
 en terug tot het stof moet keeren,
wetende en willende, buig 'k,
 lovend uw godlijken wil....
— Doch, thans sta ik, en zie, [447]
 't gezicht gekeerd in den hemel,
ganschlik 't gezicht verklaard,
 licht van uw dalende licht,

— daar 'k aan zuigende wolken
de zwartende vlerken van menschen
klimmende zie, en verkleind
naar ze vergrootende zijn
ú in 't gelaat, mijn God,
(en een mensch-aèm nadert een Gods-aèm),
— waar 'k, mijn God, u gedenk,
denkend aan de eigenen groei;
denkend dat de eigene kracht
u genaakt in een hoogere zate,
eindlike haven en rust
voor ons dolende schuit:
zou 'k niet zingen, o God,
en u minnen met blijdere minne;
zou geen dank als een roos
rijzen uit slijkigen boôm;
dank dat ge gaaft dees kracht,
dat ge gaaft de gedegen gedachte,
gaaft het beleid en den moed,
dichter ons brengend tot u,
zóo, dat ik loven u mag,
zwaar nóg staand in uw aarde,
maar rijs-machtig gelijk
't woord dat Het Woord benedijd.

II.
HET DALEN

1.

Valt uit de kolken van 't licht,
uit den laaienden baaierd der wolken,
daar geen arend? En hangt,

hoog aan de diepte der lucht,
geen roof-vogel, die tuurt
en die peilt van z'n azende blikken
door het gerafelde zwerk.
wáar moog' dalen zijn vlucht?
Zoeken van honger zijn blikken [448]
de plaats waar peistren gevalle;
waar zwaar bloed aan z'n tong
warreme laving geworden?...
— Neen geen vogel en is 't,
geen arend of andere vogel,
die 't óm-lichtende zwerk
boort van z'n zwarte gedaant;
honger en is het, en dorsten en is het,
die 't ronkende naedren
melden, en toren en is 't
welke uit de wolleken grolt,
't Is, rijk-vliegend, een Man.
En hij daalt. En z'n vlerken, bij 't dalen,
dragen der dalende zon
't rozig gelaat weêr-kaatst.
Hangende, drijft hij. Hij wacht.
En z'n wachten is domlend. Zoo gonzen
brons-groen draaiend in 't licht
vliegen bij middag-uur.
Wachtende wijlt hij een stonde...
Tot plots uit een dieperen adem
't domlen vergramt. Het gevaart
slenkt.... En een stuwen begint
zijlings. Recht in het hart
van den wind gaat duwen de reize;
schrijven gaat in het ruim,
zichtbaar lijnend, het tuig.

Cirkelen teeknen het trechterend naedren.

De ronk is een zwerrem,
naedrend, verwijderend, — naêr,
vêr weer kringende biên.

Nijdiger, nijdiger; ó

dees nijdige naedring... — Nu glanzen
gouden de vlerken niet meer:

lager dan 't zon-licht staat
't varende tuig. Maar plots.

komt gloeiend 't gelaat van den vaarder
laaiend in 't licht. Weêr staakt,

wetend zijn heerlijken stand,
dalen en vaart hij: Hij rust.

En de zonne is een gloed en een rust... Dan
ronkt weêr de aêm, en die zweeg,

[449]

wáar de man en de zon
scheidden in laatste bezoek.

En nu nadert de laatste, de zwarte
daling. Strijkende valt

— zwaluw ten woud — het tuig,
grauw plots, grauw aan den rusch,

die verzwart in den avond, en ruischloos
"t moeilijke willen alleen

biedt nog de kilte des nachts....

.....

2.

Zie, hij is rijzend de moeilijke

schuite uit. Z'n handen, die beven,
slaan weêrszijds in de lucht;

ijlings snelt men hem toe.

Tillende arremen rechten den held

op z'n beenen. die zwichten.
Lomp hangt 't lichaam. Hij rilt.
Grijzend wringt hem de mond.
Breed is het koopren gelaat
in den duisteren hellem, en zwijgend.
Starend de oogen die blind
staan, en verbijsterd. De neus
trilt en vertrekt. En een duizel
aan 't voorhoofd walmt en verduistert
't vreemde gezicht, dat verdoofd
dompelen kwam uit de hoogt....
Angst is in 't hart der menschen:
is dood hij der menschen, geslagen
godlijker schrik? Maar neen:
schuddende recht hij den kop;
doet drie treden aan schragende armen.
Dan. hevig en blijde,
niest hij, en, schaterend, lacht:
lachende gaat hij voorbij
aller gelaat dat, juichend op-eens.
gebroken den toover
voelt, die den man aan 't geheim
bond van de oneindeli|kheid.

.....

[450]

3.

De vlieg-man denkt:

'k Zag de zon: geen licht dat m'n blik verwekke.
'k Beet de zon: geen bete die still' m'n honger,
'k Mat de zon: welke einder die 't oog bevredig'?...

Arme geslaagne!....

— Want geen zege is vroed in het ledig harte
waar geen vréde ontwaakt uit het worstlen; geene
vreugde is schoon waar 't hoofd, na gewonnen ruste,
ijl is, en vragend....

Vragen!.... 'k Voer, rouw-dragend, het tuig in 't duister
waar het hóort.... Zag 'k God in het teistrend aanzicht?
'k Weet het niet.... Zwaar zucht in mijn hart de kranke en
hankre begeerte....

.....

4.

Een dichter zegt:

Ben ik genezen, o God;
 is het kleed van de warmende wanen
eindlik gescheurd, dat m'n mond
 bitter, en rillend mijn leen
zijn? Was gulzig de lip,
 was pralend de romp me, dat dronk en
kolder me laten koud
 't lichaam, en schrapend de keel?....
— Duurzaam leeren! de vlucht
 blijft ijdel den dwaas die de sporen,
laag maar zeker, der aard
 voor 't onbekende versmaadt;
welke verlaat wat hem hoedt
 en die slaakt wat hem bindt, om in 't ijle
't vreesloos wagen te slaan

zonder het zékere heil....
— Ben ik genezen, o God?
o Behoedt me van verdere wanen;
laat, dat ik wone in het huis, [451]
veilig en zonder begeert,
dezes, die vrede geniet
in het rustig verloop van de tijden;
wien de onbekende drank
de eêlste genieting en is;
welke het venster en opent
op peilloos-diepe verschieten,
maar het betrouwen ontvangt
eener geduldige ziel.
— Laat me genezen, o God,
en gedoog dat ik worde'lijk deze....
Doch, waar schijnend een wond
bloedt in mijn binnenst, o God;
waar 'k mag dragen de steek
die me sloeg de speer der ontgoochling:
laat, dat ze bloede, m'n God;
laat dat ze nimmer en sluit'....

III.

THRÈNOS OM DEN JONGEN GEVALLENE.

Blijde nacht, die me waakt in m'n kamer,
mag ik niet treuren dan?....
— Sterren zijn duizelig duizend en duizend;
smachtelijk-geurend zijn de aarde en de kruiden.

En waar de lampe me trekt en heur licht naar mijn wakenden angst,
roept me úw duister, o Nacht, dat blijde is en troostend.

Mag ik niet treuren dan?...

— Recht zijn de wanden en naakt, bleek van het licht en de stilte
hier om me heen.

Wachtend en stom liggen de ijdele boeken,
wit het papier.

— En, waar de lampe me trekt, gloeiend heur licht als m'n angst,
gloeiend heur licht als mijn laaiende harte,
zingend heur vlam lijkt mijn harte zingt,
en ik den zang wou teeknen aan 't witte papier:
roept ge mij, Nacht; roept ge mij, blijde, smachtende Nacht;

roept ge mij...

[452]

En er zijn tallooze vlamkens aan de aarde;
en geen hemel was schoon als den hemel, van nacht....

En aan 't venster waar 'k sta

— o verlatene, stroef-droeve kamer, —

voel 'k in de luwte der koelende lucht,

voel 'k in 't lauw aaien van haast-benauwende geuren,

— aedmen, o aedmen, mijn God! —

bleek mijn gelaat, o Nacht, van uw jonge en nijpende bleekheid,
en bleek van mijn grauw-bleeken kommer

— 'k Heb hem zien vallen.

Als een meeuw uit een storm-zwerk is hij gevallen.

Hare vlerk heeft de storm gebroken,

en ruggelings, de één vleugel nog klappend, slap-hangend de andre,
draait ze, kort cirklend, de zee toe.

Zóó heb 'k hem zien vallen;

Zóó is hij gevallen ten ruggen.

En er was geen bloed, dan ten hoek van zijn mond, in een beekje.

Open was toen zijn mond, als een donker viooltje;
en als klare viooltjes open zijne oogen.
En waar hij blauw al was om zijn bleeken neus,
was ongeschonden-rijk de bleekheid zijns voorhoofds.
Zóó is hij gevallen,
zijne armen open op 't kruis der vlerken,
en aan zijn armen de handen die smeekten als handen van beedlaars;
en gewrongen zijn lijf in het kreukige wambuis;
en plomp als lood zijne schoenen.

Zei toen een vrouw: Doe toch zijn hoed af".
Zijne haren waren blinkend en glad van zijn zweet.
Onder het kille zweet was warm nog de kruin hem.
En toen men hem wilde tillen omhoog,
toen viel zijn hoofd als een vrucht op zijn borst...
— Mag ik niet treuren?...

— Ijl en stil is de kamer waar ik wilde, waar 'k wilde... .

— Och. hoe Schoon is de levende nacht mij!...

2. *Op de wallen der belegerde stad* - Jan van Nijlen (1916)

I

[31]

Van raam tot raam tot aan de verste daken
Wast en zwelt aan de oranjerode gloed
Der ondergaande zon; de pannen blaken
En zijn de stille baren van dien vloed.

Bruingeel en ros, met sombergroene vlekken,
Staan oud en roerloos de kastanjelaars;
Er klinkt gekweel van vogels die vertrekken
Langs de oosterlucht die dieper wordt en paars.

Men hoort de verre zware treinen rijden...
Massief en log, hult het steenrood gebouw
Eener kazerne tot aan de overzijde
Geheel de straat in scheemrig schaduwblauw.

Plots overstemd door 't schettren der klaroenen,
Verstomt der kindren dansend blij refrein;
En menig oog speurt sombere visioenen
In de avondlucht zoo tragisch in haar schijn.

[32]

't Is de ure dat de meisjes der fabrieken
Weer huiswaarts gaan; dat, door herinnering
En heimwee overmand, de bleeke zieken
Weemoedig staren in de schemering,

Voorbode van den nacht en slapeloosheid;
't Is de uur dat in zijn kluis de jonge man
Die zich een dichter waant treurt om de broosheid
Der liefde en 't hart voelt ruischen in den wan

Der droomen; het is de uur dat veel soldaten
De schoone wereld en de oranje zon,
De groene wal en de verlaten straten
Aanschouwen door de ziel van een kanon.

Eens was dit uur gewijd aan innigheden,
Toen blijde pijn van liefdes klaren brand,
Toen vreugde en droefheid stil werden beleden
Door tragen blik of streeling van een hand.

Nu is 't voorbij: geliefden zijn gescheiden,
Misschien voor eeuwig, door een staatsbesluit...
En toch is 't leven goed, de wereld blijde,
Als in de schemering een klokje luidt.

II

Het blanke vliegtuig ronkt en hangt te zweven
Zoo hemelhoog, dat roerloos lijkt zijn vlucht,
De middag brandt, boomen en huizen beven
In het getril eener verhitte lucht.

Weemoed en loomheid wegen op de velden,
Waarlangs versterft het dreunen van 't kanon...
Een boer kijkt angstig op zooals slechts zelden
Een menschlijk oog staart naar een horizon.

[33]

Verlaten zijn de beemden en de weiden
En lijken op een nieuwgeschapen land,
Dat zich van 's menschen zwaren last bevrijdde
En voor zichzelf in nieuwe vreugde ontbrandt.

Helaas! ben ik de eenige die bewaarde
Diep in zijn hart, als niet te dooven hoop,
Het lieflijk beeld eener gelukkige aarde,
En aller dagen vreugdenrijk verloop?

Nog bloeien hier kamille en akkerwinde,
Gele gamander, rozig duizendblad,
En opgeschoten wormkruid kan men vinden
Ginds langs het kleine thans verlaten pad.

Deed dreigend onweer 't najaarslicht vervalen,
Ging er van de oude schoonheid iets te loor?
De menschen denken het, maar kunnen dwalen:
Het hart der aarde klopt zoo rustig door.

3. *De dolle rit* - August van Cauwelaert (1918)

[51]

De wind ruischt over zee; de dag begon te klaren.
Er is een blij geroep in schemerholle hal;
De stuurman staat en wacht: daar komt op 't plein gevaren
Het vliegtuig dat door licht en lucht hem dragen zal.

Het gladde koper vonkt, de sterke vlerken trillen,
De drift'ge motor stampst lijk een gevleugeld ros,
Onduldig naar den meester die het vuur gaat stillen
Der bronst'ge borst. De zon is daar; de vangen los

De rit begint en, boven boomen heen en daken.
Ten steilen hemel stijgt de hengst en willig wendt
En draaft hij naar hem streelen komt of hitsend raken
De spoor of hand des ruiters die zijn rug berent.

De baan is breed en vrij. Zijn donkre blik is dronken
Van morgenwind en zon. Hij steigert en hij boomt,
Alnaar hij wijder ruimte snuift, met Forscher schonken,
Of 't brieschend bekken noch gebit noch teugel toomt.

Hij rukt omhoog en klimt de rotsig-witte randen
Der wolkenheuvlen op. De ruiter remt en ziet
Beneen in lichten doom de weiden en de landen
En ziet de glinsterende zee in 't grijs verschiet.

[52]

De wereld lijkt zoo klein; zoo duizelig diep de blauwe
En grondelooze lucht. Dan: weer ter hemelvaart
De teugels vrij en 't ros, dat hunkerde aan de touwen,
Hervat zijn vaart en rent ten oost in, zonnewaart.