

DE NOORDKAAP is niet meer dan een parking en een giftshop aan een mistig uiteinde van het Europese continent. Toch is het al eeuwenlang een magneet voor reizigers en mafketels.

Toen ik er op een eindeloze zomer zelf naartoe bolde op mijn Vespa, viel me de uitbundige sfeer op langs die laatste kilometers naar de Kaap. Iedereen op dat stukje weg was er bijna. Ze waren vertrokken uit Duitsland, België, Canada of Myanmar, op afgeleefde moto's met sidecars vol rommel, met omgebouwde corbillards, op modderige fietsen, steps en skateboards, met grootvaders oldtimer of simpelweg met een opgestoken duim. Pantoffelhelden, wereldreizigers en asfaltvreters, samen onderweg naar de finish. Al die paden kruisten elkaar op dezelfde, mythische plek.

Samen met fotograaf Rafaël Balrak keerde ik terug naar de Noordkaap om die verhalen te verzamelen. *Nordkapp Stories* is een collectie portretten en kronieken van grote en kleine reizigers, bij elkaar gesprokkeld door te bivakkeren bij die asfalten boekenplank, dat laatste stukje weg naar het einde van de wereld.



Michael Van Peel is stand-upcomedian, columnist en vespist. Wanneer de theaters sluiten in de zomer, bromt hij al eens graag op zijn scooter over de wereldbol. Zijn vorige exploten baarden het boek: *'Van Peel tot Evenaar - Antwerpen-Dakar per Vespa'*.



Rafaël Balrak is fotograaf, crossfitrainer en veel te gemakkelijk te overhalen om een week mee te bivakkeren op een kille, winderige klif in Noorwegen.

NORDKAPP STORIES

MICHAEL VAN PEEL

NORDKAPP STORIES

MICHAEL VAN PEEL

www.uitgeverijvrijdag.nl



9 789460 019401

VRU
DAG

VRU
DAG



*Voor mijn vader,
die de kunst van het bondige verhaal nooit beheerste.*

NORDKAPP STORIES

MICHAEL VAN PEEL





NORDKAPP REVISITED

Proloog

Toen ik de Noordkaap bereikte op mijn oude, trouwe Vespa in de uitzonderlijk warme zomer van 2014, viel me vooral de sfeer op langs het laatste stukje weg ernaartoe. Het is niet meer dan een tien kilometer lange, doodlopende weg naar een parking aan de rand van het continent. Maar omdat het zo'n legendarische bestemming is, convergeren er kleine expedities van over de hele wereld op die laatste strook asfalt. Tussen de alomtegenwoordige bussen, tourmotoren en kampeerwagens druppelde er een constante stroom van eigenaardige reizigers. Vaak op ongewone voertuigen die evenveel verhalen te vertellen hadden als hun bestuurders.

Pantoffelhelden, wereldreizigers en asfaltvreter. Weddenschappen en goede doelen. Te voet, per fiets, op een skateboard of een autoped. Een enkeling in een konijnenpak. Liefdevol gerestaureerde oldtimers. Motards in versleten jassen op grote offroad machines vol stof, slijk en stickers 'From South Africa to North Cape', maar evengoed een Honda Goldwing kermisbak met teddybeer en aanhangwagen (en één kleine Vespa met veel te veel bagage, druk bezig met verward kijkende rendieren te ontwijken).

Je proefde de vreugde en de emotie van elke persoon op die weg die 'er bijna was'. Weken, maanden, soms langer waren ze al onderweg langs eindeloze wegen. Duizenden kilometers later waren ze hier geraakt, bijna aangekomen aan de finish in een roes van overwinning. De laatste loodjes, als de laatste bladzijden van een boek. Telkens als er weer een overduidelijke avonturier passeerde, werd die aangemoedigd, opgejut zelfs, door de omstaanders en tegenliggers op de terugtocht (die hun eigen hoogtepunt dus net achter de rug hadden). *We made it!* Wat een geweldige sfeer.

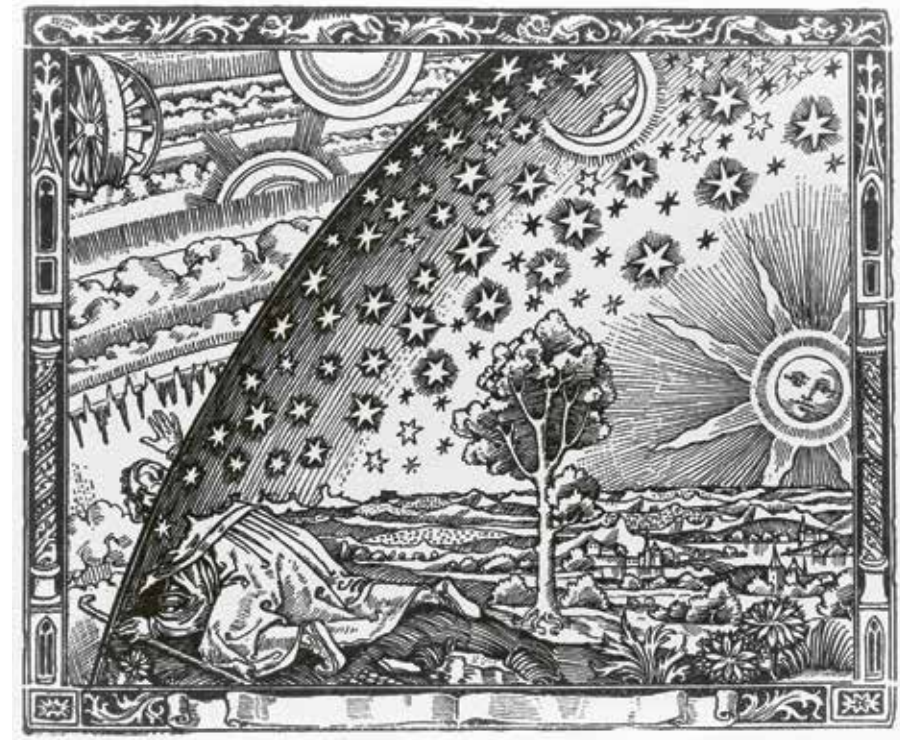
Al die aparte verhaallijnen van over de hele wereld komen samen op die laatste kilometers naar de Kaap. Een netwerk van gelijkgestemde zonderlingen wier paden elkaar heel even kruisen, alvorens elk weer zijn eigen weg gaat.

Die groep mensen onderweg vormt een parallel universum met een eigen ritme. Arm in dagbudget, maar de koning te rijk in tijd en dromen. Ze zijn schaars, mensen met tijd. Ze lijken te zijn ontsnapt aan de sleur, de rigide ritmische realiteit van het dagelijkse leven, al is het maar voor even. Het zijn reizigers. Iedereen kan het worden. En sommigen verheffen het tot een kunstvorm.

Vijf jaar later trok ik opnieuw naar de Noordkaap, samen met vriend en fotograaf Rafaël Balrak, om een paar van die verhalen bij elkaar te sprokkelen. *Nordkapp Stories* is een inleiding tot die wereld, een kleine anthologie van die figuren en hun vehikels. Verzameld door een week te kamperen onder de middernachtzon van 2019 nabij die asfalten boekenplank, dat laatste stukje weg naar het einde van de wereld.



ULTIMA THULE



Waarom de Noordkaap?

Als je de wielrenners in de Tour de France zou vragen: ‘Waarom de Champs-Élysées?’, zouden ze zeggen: ‘Omdat daar de streep ligt.’ Zowel het uitzicht als de geschiedenis van de bekende Parijse dreef zal hen worst wezen. ‘Waarom de Noordkaap?’ is een vraag waarop ik zelf ook geen beter antwoord heb gevonden dan het standaardantwoord van de vele avonturiers die ik interviewde: ‘Waarom niet?’ Waarom eender welke bestemming, eigenlijk? De Noordkaap is als Compostela: het is een seculaire bedevaart. Je vertrekt om de plek te zien, onderweg denk je dat het je om het aankomen te doen is maar achteraf blijkt het de weg ernaartoe te zijn waar alles om draaide.

Een bestemming is feitelijk niet meer dan een excuus om onderweg te zijn. Toch is het onontbeerlijk voor een reis. Reizen zonder bestemming is slechts zwerven. Je hebt een punt nodig om je op te richten, om een route te plannen. Iets wat dienst doet als finishlijn en bepaalt waar de reis eindigt. Wat overigens meteen het verschil is tussen een reis en een vakantie: een vakantie begint pas wanneer je op je bestemming aankomt, een reis eindigt er.

Er is ook een praktisch aspect aan een bestemming: een bondig antwoord gereed hebben op de vraag die sowieso gesteld gaat worden wanneer je met je exotische nummerplaat ergens in den vreemde halt houdt: ‘Waar ga je heen?’ Meer nog, een verre bestemming opent deuren. Over de hele wereld zijn mensen namelijk erg gastvrij, zolang ze maar weten dat je straks ook weer weg bent. Doorgaans reageren lokale bewoners nogal

gealarmeerd als blijkt dat je geen duidelijke ambitie hebt om weer te vertrekken, vraag maar aan eender welke zigeuner. Hou dus altijd een bestemming achter de hand.

Rand

De Noordkaap is een plek die al eeuwen tot de verbeelding spreekt. Verhalen over mensen die deze uithoek bezoeken, gaan terug tot 1664, toen de Italiaanse priester Francesco Negri hier naar de weerbarstige golven in de diepte stond te staren. De enige manier om de Kaap toen te bereiken was per boot, gevolgd door een gevaarlijke beklimming van de ijzige kliffen. Vandaag is er een handige tunnel, een goed onderhouden asfaltweg en de onvermijdelijke giftshop. Objectief gezien is het niet meer dan een simpele parking, een hoop rotsen en een cafetaria. Desalniettemin oefent het nog altijd een magnetische aantrekkingskracht uit op de vele duizenden mensen die er jaarlijks naartoe trekken. Er zijn bussen gevuld met dagtoeristen van de Hurtigruten cruiseschepen, modderige motorrijders uit de vier windstreken, gedeukte kampeerwagens vol stickers, wereldreizigers die de uithoeken opzoeken en stoffige spandexhelden op hun fietsen.

Al heeft de Noordkaap wel iets wat de Champs-Élysées niet heeft: een Rand. Veel meer dan een geografisch gegeven, is de Rand een idee. Aardrijkskundig is de Noordkaap niet eens het noordelijkste punt van vasteland Europa, zelfs niet van de streek. Het tipje van het schiereiland er vlak naast, het amper uitsprekbare Knivskjelodden, ligt anderhalve kilometer noordelijker, zo ontdekte men later. Maar wellicht bekte dat niet goed genoeg of waren de parking en de giftshop toen

al aangelegd. Helaas pindakaas. Wie dat echt wil, kan het ware noordelijkste uiteinde bereiken via een negen kilometer lange *hike* over de rotsen. Weinigen voelen zich geroepen. De dramatische Noordkaap met haar steile, loodgrijze kliffen die driehonderd meter lager de ijzige Barentssee in donderen, geeft je veel meer een ‘rand van de wereld’-gevoel dan de zachtjes glooiende rotsheuvels van Knivskjelodden. Het is vooral dat tot de verbeelding sprekende idee dat al eeuwenlang reizigers met eenzelfde gevoel naar deze specifieke plek doet komen en waaraan de Noordkaap haar aantrekkingskracht ontleent.

Haar desolate kustlijnen voeren je terug naar een tijd waarin men nog dacht dat daar de wereld eindigde. Het hoort zo thuis in het rijtje befaamde extremiteten als Kaap Hoorn in Vuurland, Kaap de Goede Hoop in Zuid-Afrika of Dakar in Senegal. Namen die geuren naar een lang verloren tijdperk van avonturiers toen landkaarten nog vol lege vlekken zaten. Nog voordat intercontinentale vluchten de wereld klein maakten, en gps het onmogelijk maakte om erin te verdwalen. Misschien is het dat oude parfum van mysterie en avontuur dat tot op de dag van vandaag mensen naar de Noordkaap voert.

Plekken aan de rand van de (toen) gekende wereld, hebben altijd al fascinatie opgeroepen. Men gaf ze namen als Land’s End in Cornwall, Cape Finisterre in Galicië of Finistère in Bretagne (van het Latijn ‘finis terre’ – einde der wereld). Het gebied er voorbij noemde men Terra Incognita (de ongekende wereld) en werd op kaarten versierd met tekeningen van fabelachtige wezens en vermeldingen als *hic sunt dracones* (hier zijn draken). Ik vraag me af of men dit deed om avonturiers af te schrikken of net om het verlangen naar exploratie aan te

wakkeren. Want de vraag ‘Wat ligt er voorbij de rand?’ trekt al sinds het begin van de mensheid kandidaat-verkenners aan.

Ontdekkingsreizigers

Al sinds ik in de lagere school verhalen hoorde over Vasco da Gama en Marco Polo ben ik gefascineerd door en jaloers op de ontdekkingsreizigers, die leefden in een tijd toen er nog wat te ontdekken viel. Al heb ik in de jaren die volgden het beeld van de moedige ontdekkingsreiziger wel wat moeten bijstellen. Immers, hoe kan je een gebied ‘ontdekken’ dat bewoond wordt door mensen die het eeuwen (of millennia) daarvoor al hadden ontdekt? Toen Europa Australië ‘vond’, woonden er niet enkel Aboriginals die het zo’n zestigduizend jaar ervoor al hadden ontdekt, maar liepen er ook (wilde) honden rond. Die dingo’s stammen af van gedomesticeerde exemplaren die duizenden jaren ervoor meegebracht moeten zijn door zeevaarders uit Azië en Indonesië. Die waren er dus ook al geweest. Het vereist toch een behoorlijk succesvolle graad van selectieve blindheid om je eigen narratief als eerste ontdekker te blijven doordrukken in het aangezicht van zoveel tegenbewijs.

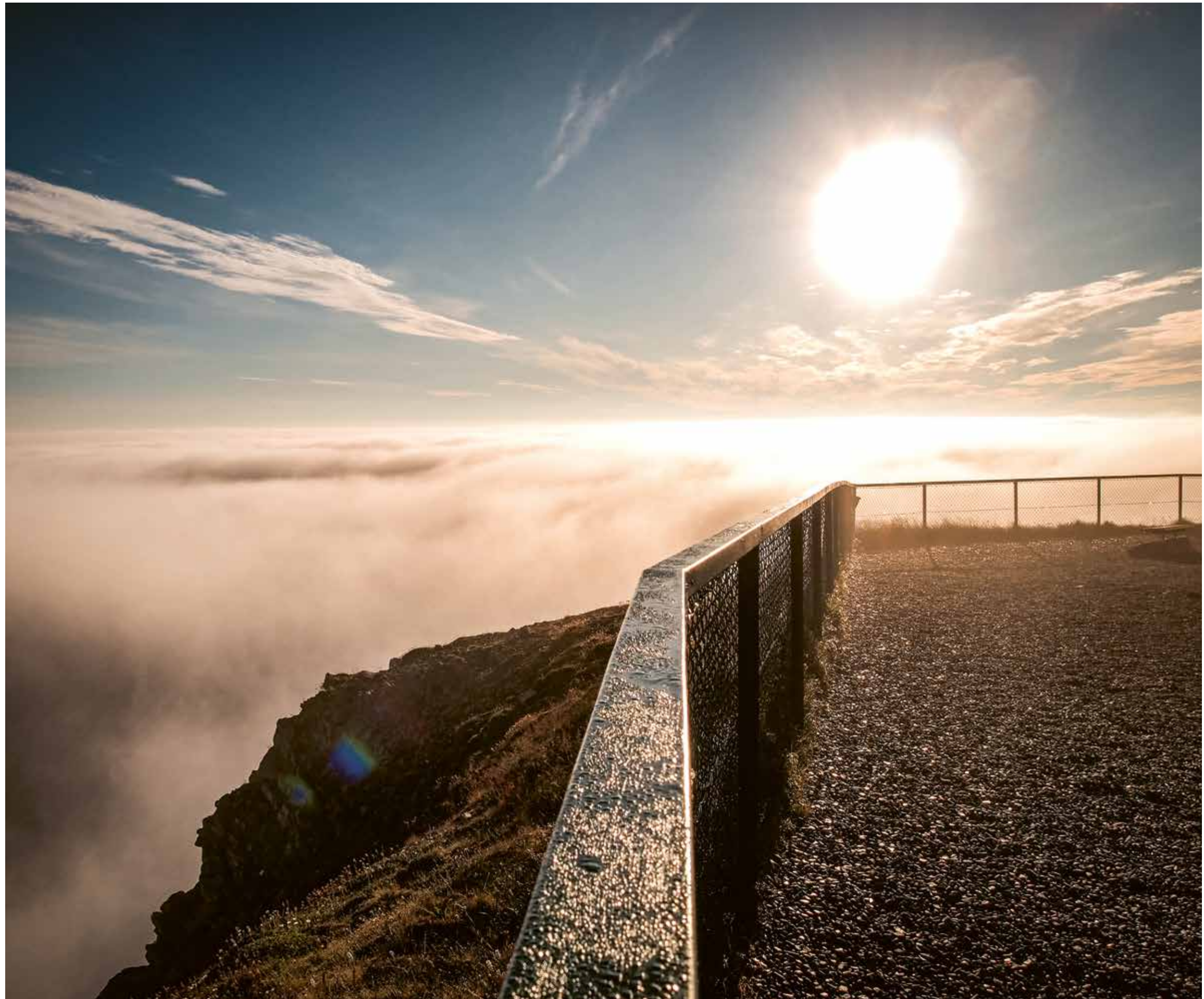
Later leerde ik de heldendaden van de protagonisten scheiden van de politieke, eerder eurocentrische manier waarop het verhaal verteld werd. Al kregen ook die helden zelf hier en daar een deuk. Neem nu het verhaal van Columbus, de koppige zeevaarder uit Genua ‘die door iedereen werd uitgelachen omdat hij geloofde dat de aarde rond was, Amerika ontdekte en zo zijn stelling bewees’. Zo werd het ons op school geleerd en zo staat het nog altijd verkeerdelijk in sommige schoolboeken.

Onzin dus. In werkelijkheid dacht geen enkele zichzelf respecterende geleerde in Columbus' tijd dat de aarde plat was. Al sinds de oude Grieken leefde de opvatting dat de aarde rond was en die overtuiging is nooit veranderd. Pythagoras lanceerde het idee in de zesde eeuw v.Chr., Aristoteles bewees het in de vierde eeuw v.Chr. en Eratosthenes berekende zelfs verbluffend nauwkeurig de omtrek ervan in de derde eeuw v.Chr. Columbus zocht gewoon een nieuwe westelijke handelsroute naar Azië en botste per abuis op Zuid-Amerika (meer specifiek de Bahamas en Cuba), dat hij voor Azië hield. *That's it*. Het verhaal over het ronde tegenover het platte wereldbeeld is een sterk staaltje politieke geschiedvervalsing.

De mythe van het middeleeuwse denkbeeld van een platte aarde staat bekend als de *Flat Earth Myth* (ongelateerd aan het samenzweeterscircus van de hedendaagse *Flat Earth Society*) en vindt haar oorsprong in foutieve, neerbuigende denkbeelden over de middeleeuwse mens. Ze is het gevolg van een politieke campagne aangevoerd door zeventiende-eeuwse protestanten tegen de Rooms-Katholieke Kerk en later door denkers uit de Verlichting die hun eigen superioriteit in de verf wilden zetten door zich af te zetten tegen de 'donkere' middeleeuwen. Daarbij schilderden ze de middeleeuwse mens maar al te graag af als achterlijk. In de negentiende eeuw waren het dan weer invloedrijke Amerikaanse geschiedschrijvers die een sterk overdreven beeld ophingen van een eeuwige strijd tussen wetenschap en religie (bekend als de Conflictthese). De Katholieke Kerk is allesbehalve vrij van zonde, maar ook daar was er geen tegenstand tegen het idee van een ronde aarde. (Wél tegen de zon als centrum van het zonnestelsel, zoals Galileo Galilei aan den lijve mocht ondervinden.)

In Columbus' tijd waren geschoolde mensen het dus al zo'n tweeduizend jaar eens dat de wereld rond was. In werkelijkheid ging de discussie niet over de vorm van de aarde noch of westwaarts blijven varen je uiteindelijk tot in Azië zou brengen, maar eenvoudigweg over *hoe ver* je daarvoor moest varen. Volgens Columbus' critici was dat namelijk onbereikbaar voor de kleine schepen van die tijd. Ze konden onmogelijk voldoende water en voedsel meenemen voor de reis. Columbus zelf was er echter van overtuigd dat Azië dichterbij lag. Volgens hem lag Japan slechts op 5000 kilometer van Spanje. (In werkelijkheid is het 20.000 kilometer, vier keer verder.) Zijn berekeningen waren een grove onderschatting, veroorzaakt door verwarring tussen Arabische en Italiaanse mijlen en een duizend jaar oude rekenfout.

Eratosthenes had rond 240 v.Chr. op even simpele als ingenieuze wijze met een stok, een schaduw en wat denkwerk de omtrek van de aarde berekend op 250.000 Griekse stadiën, een afstand die ruwweg overeenkomt met 39.690 kilometer (wat werkelijk



buitengewoon nauwkeurig is; de ware omtrek is ongeveer 40.075 kilometer, een foutmarge van minder dan één procent). Helaas bestond er in die tijd nog geen geijkte meter, laat staan een gestandaardiseerd systeem van afstanden. De lengtemaat van één stadie was weliswaar gedefinieerd als zijnde zeshonderd Griekse voeten, maar de ene Griekse voet was al wat groter dan de andere, zeg maar. De exacte lengte ervan varieerde bijgevolg van regio tot regio. En dan waren er ook nog eens de Egyptische, Perzische en Romeinse voeten, elk met hun eigen afmetingen. Zo trad door de geschiedenis heen verwarring op omtrent de precieze lengte van één stadie. De beroemde wiskundige en geograaf Ptolemaeus hanteerde vier eeuwen na Eratosthenes het cijfer van 180.000 stadiën voor de omtrek van de aarde. Het is niet zeker welke stadielengte hij exact bedoelde, maar de interpretatie leidde destijds tot een schatting van 29.000 kilometer (11.000 kilometer te kort dus). Columbus baseerde zich uiteindelijk op dat foutieve cijfer.

Columbus onderschatte zodoende de westelijke afstand tussen Europa en Azië. Toen hij zijn plan voorstelde aan de koningen van Portugal en Spanje lieten die het berekenen door hun astronomen en geografen. Die kwamen tot de conclusie dat Azië veel te ver lag en het plan onhaalbaar was. Pas toen hij ermee dreigde zijn plan aan de Franse koning voor te leggen, stemden de Spanjaarden ermee in wegens 'toch weinig te verliezen'.

Columbus heeft zeker zijn verdiensten gehad, maar hij was geen geniale visionair. Hij was gewoon slecht in aardrijkskunde. Mensen lachten hem uit, niet omdat ze dachten dat de wereld plat was, maar omdat ze dachten dat Azië veel te ver lag. En ze hadden gelijk. Alleen wist niemand in Europa toen dat Amerika daar nog tussen lag. Columbus heeft dat zelf ook nooit geweten. Hij bleef tot aan zijn dood in 1506 volhouden dat hij een route naar Azië gevonden had, ook al had die andere Italiaan, Amerigo Vespucci, in 1502 aangetoond dat de Nieuwe Wereld daadwerkelijk een nieuw, nog onbekend continent was en niet Azië. (Wat een van de redenen is waarom het uiteindelijk naar Amerigo vernoemd werd, en niet naar Columbus.)

Timing

Zo'n zeilreis is op zich al een geweldige prestatie natuurlijk, en het onbekende tegemoet gaan vereist een behoorlijk koppige koelbloedigheid. Maar het beeld uit mijn schoolboeken dient toch een beetje te worden bijgesteld. Columbus had geen gelijk, maar geluk. Het was een rekenfout die hem deed vertrekken en het was stom toeval, geen visie, dat Amerika daar nog tussen lag. Hij had simpelweg hoerenchance.

De eerste was hij ook al niet. Toen Columbus in 1492 Cuba 'ontdekte' (hij is nooit in Noord-Amerika geweest), was Amerika al duizenden jaren daarvoor ontdekt door de eerste Aziaat die de Beringstraat overstak en het continent bevolkte (met

'Indianen'). Hij was zelfs niet de eerste Europeaan. De Viking Leif Eriksson was hem een half millennium voor toen die rond het jaar duizend via IJsland en Groenland naar Noord-Amerika voer en voet aan wal zette in Newfoundland. Zoals Russell Freedman schrijft in *Who Was First?:* 'Columbus was niet de eerste ontdekkingsreiziger die Amerika bereikte, maar de laatste.'

We weten zelfs niet met zekerheid hoe Columbus eruitzag. Er bestaat geen portret van hem tijdens zijn leven. De mythe rond zijn figuur is pas veel later gegroeid. Ze werd vooral vanuit het nieuwe Amerika zelf gepromoot, om politieke redenen dus, niet het minst door de eerste Italiaanse migranten die er stevig gediscrimineerd werden en via hun landgenoot hun claim op het Amerikaans burgerschap wilden verstevigen.

Het grote verschil tussen Columbus en de andere ontdekkers was de timing. Zijn reis heeft de grootste impact en gevolgen gehad voor de wereldgeschiedenis omdat ze gebeurde op een moment dat Europa de grootste expansiemacht ter wereld was. Ze was het startschot van de globalisering van de wereld die tot op vandaag de meest ingrijpende veranderingen op vlak van economie, migratie en politieke machtsverhoudingen veroorzaakten in de hele wereldgeschiedenis. De politieke rivaliteit, koloniale hebzucht en goudkoorts van Spanje en andere Europese landen openden de poort voor de verovering van de wereld door het Westen, de slavenhandel die daarmee gepaard ging en het massale uitsterven van negentig procent van de Amerikaanse bevolking door nieuwe ziektes en kolonisatie. Columbus was dodelijker dan corona. En het enige wat hij wilde, was een route vinden naar Azië.

Exploornoren

De eerste Europeaan die Amerika bereikte was zoals gezegd geen Italiaan, maar de Noorse Viking Leif Eriksson. Het exploreren zit de Noren schijnbaar in het bloed. Erikssons vader, Erik de Rode, had al de eerste Europese nederzettingen gesticht in Groenland. Het lege IJsland werd als eerste gekoloniseerd door de Viking Ingólfur Arnarson. Een millennium later was de exploornoor Roald Amundsen de eerste die de Noordpool overvloog met een luchtschip en de eerste die de Zuidpool bereikte per slee. En de Noorse avonturier Thor Heyerdahl is dan weer bekend om zijn romantische Kon-Tiki-expeditie, waarbij hij met vijf makkers in 1947 op een balsahouten vlot in 101 dagen 7000 kilometer over de Stille Oceaan van Peru naar Polynesië voer.

Toepasselijk dus dat de Noordkaap in Noorwegen ligt. Het is een betoverende plek die doet dromen over wat erachter ligt. Ik kan me geen mooier monument aan de ontdekkingsreizigers bedenken.

Daarom, de Noordkaap.





N71°10'21"

‘There! Look!’

Een brandende zon scheurt de grijze hemel open langs rafelige wolken. Kolkende mist vult de kom van kliffen van aan het zeeniveau tot aan de reling van de afgrond hier, driehonderd meter boven de golven. Ik pak de Tsjech naast mij eens goed vast en zet de blanco fles met doorzichtige, ethanolachtige vloeistof aan mijn lippen voor een geut brandende genoegdoening. Het voelt alsof we vanaf de boeg van ons schip uitkijken over een zonovergoten wolkenzee. Kapiteins aan het einde van de wereld. *‘Beautiful, man. Just beautiful.’*

Er was haast niemand meer op dit late uur, alleen mijn nieuwe gulle maat Luboš met zijn fles Tsjechische moonshine – *‘made by my uncle in the woods’* –, de vrienden met wie hij in een oude Mercedes hierheen was gereden en een liftster uit Madrid. Veel langer dan gepland zijn we hier blijven hangen aan onze privétoog in de mist. Op een glimp van de middernachtzon waren we allang niet meer aan het wachten of hopen. We genoten gewoon van het gezelschap en de nachtelijke stilte. Ideale omstandigheden, achteraf bekeken: de memorabelste momenten gebeuren altijd onverhoopt en onverwacht.

Enkele uren voordien was ik op mijn trouwe, oude Vespa eindelijk de Noordkaap op gerold, drie weken en vierduizend kilometer nadat ik in België was vertrokken. Dat had wat voeten in de aarde gehad. In de late namiddag was ik enkele kilometers ervoor gestopt op de laatste stopplaats, waar ik uren had staan treuzelen voor de finish. Ik wilde een perfecte aankomst, maar het weer was niet ideaal; een beetje bewolkt. Dat verslechterde naar zeer bewolkt en tegen de avond naar dichte mist. Nu ja, mist. Eerder een soort niet-aflatende, horizontale motregen die je als een ninja vanuit de meest ondenkbare hoeken in je gezicht trapt. Aangezien het weer niet verbeterde, besloot ik in het holst van de nacht om de handdoek in de ring te gooien en alsnog gewoon te vertrekken. Het is wat het is, dacht ik. Maar door te blijven plakken bij dit bonte gezelschap, werd 'het' veel meer dan het was. Het werd simpelweg perfect. Schitterend. Onovertreffbaar. Onvergetelijk.

Momenten waar je al zo lang naar uitgekeken hebt, waarbij de verwachtingen zo hooggespannen zijn, kunnen alleen maar teleurstellen. Enkel de alles ondermijnende onvoorzienigheid kan het nog redden. Het weer dat totaal niet meezit waardoor je alles loslaat en de emoties het overnemen van de berekende planning. Zoals aan de praat raken met een kerel met een fles met daarin iets ongedefinieerds en daardoor veel langer blijven rondhangen dan gepland. Zoals een perfect getimede opklaring in goed gezelschap. Hoerenchance, tegen alle verwachtingen in.

Zeiknat zijn we intussen, maar diep dankbaar. Dit is zo'n moment dat ze me nooit meer kunnen afpakken, realiseer ik me terwijl ik het sta te beleven. Met fijngeknepen ogen staren we samen over de noordelijke rand van het continent naar de middernachtzon. Het is drie uur 's nachts.





FALSE START

Eigenlijk was ik het jaar voordien al eens vertrokken op Giorgia, mijn trouwe, taaie Vespa T5 uit 1996 waarmee ik vroeger al eens naar Dakar was gereden. Met veel bombarie en trompetgeschal had ik het toen aangekondigd bij vrienden en op Facebook. 'Ervaren Vespareiziger trekt nu naar de Noordkaap, Van Peel tot Pool!' Nu ja, op zijn minst toch al 'tot Poolcirkel'. Het avontuur stopt nooit!

Die hoogmoed was gerekend buiten één piepkleine losse rondel aan de krukas, diep in het 125cc-motortje van mijn Vespa dat op het punt stond te breken en roet (of eigenlijk metaalschilfers) in het eten te strooien. Maar dat wist ik toen nog niet. Gepakt en gezakt vol goede moed, ducttape en noodrantsoenen begon ik eraan. Een uurtje snorren later, postte ik triomfantelijk al een foto van het eerste grensbord met Nederland op Facebook. 'We zijn onderweg! Eerste grens genomen!' Nog geen twee uur later stond ik langs de weg met terminale motorpech en was het avontuur alweer voorbij. Een gat in de piston. Alle ducttape van de wereld gaat dit niet kunnen verhelpen. Daar stond ik dan met mijn arctische noodrantsoenen, schuilend voor de motregen bij valavond in een verlaten bushokje. Niet in fucking Åmål maar in fucking Breda. Met lood in de schoenen belde ik mijn vader.

'Hey pap. Ik sta in panne. Zou je mij willen komen halen met het karretje?'
—'Ja maar jongen, waar in Europa zit je ergens?'
'Op drie kwartier van thuis...'
—'Ah... oei...'
'Yep...'
—'... Eet je met ons mee dan?'

Ik dacht aan het zakje gevriesdroogde spaghetti bolognese onderin mijn waterdichte tas en likte mijn wonden. Het kon altijd nog erger.

Met de staart tussen de benen en de Vespa op de aanhangwagen reed ik stilletjes mee terug naar huis. De rest van de zomer spendeerde ik in mijn garage aan het demonteren van het motorblokje. Superdegelijke mechaniek, zo'n Vespa, maar een gaatje van een millimeter groot op de verkeerde plek is voldoende om al je plannen in duigen te laten vallen. Dat is met veel dingen in het leven zo, vraag maar aan chirurgen, diepzeeduikers of astronauten. Lesje in nederigheid geleerd.

Het jaar erop vertrok ik opnieuw, deze keer onder de radar. *Back to Breda... and beyond!*





(FRANKRIJK)

MATHILDE

MAN Legertruck

Uit de mist doemt een gigantische legertruck op. De banden alleen al komen tot aan mijn kin. Dit lijkt het soort machine waarmee je vlotjes de Zuidpool zou kunnen verkennen op een of andere wetenschappelijke missie. Maar enkele voorwerpen in de verpakking verraden de familiale aard: een vlieger, een voetbal en een skateboard steken speels tussen de reservetanks.

Ik klop op de deur. Na wat gestommel doet een licht verstrooide vrouw open. Ze heet Mathilde en ze heeft haast.

Bonjour! Wat een beast!

Ja, hè. Wij vinden hem ook geweldig. Hij was ooit een Duitse legertruck. We hebben hem zelf helemaal omgebouwd. Het deel hier dat omhoog kan, was eigenlijk een schietkoepel. Nu is het onze slaapkamer.

Reis je met je gezin?

Ja, samen met onze twee kinderen. Het is eigenlijk zoals een boot op wielen. Maar we verplaatsen ons niet veel, want dat is heel duur. Deze truck verbruikt een liter diesel per drie kilometer.

Eén liter per drie kilometer?! Dat is wel 33 liter per honderd kilometer!

Ja, we verplaatsen ons dus niet veel. We rijden wat, we stoppen voor een paar dagen en dan rijden we weer door.

Waar wonen jullie?

Wij wonen hierin, dit is ons huis. We zijn seizoensarbeiders uit Frankrijk en moeten ons veel verplaatsen voor ons werk. Zes maanden per jaar wonen we in de Alpen in Frankrijk, omdat mijn partner skileraar is. *Voilà.*

En de rest van de tijd trekken jullie rond?

Ja, normaal wel, als we tijd hebben. Want we trekken ook veel te voet. We gingen net vertrekken trouwens, dus het spijt me heel erg, maar ik heb geen tijd meer. We moeten weer verder.

Dat begrijp ik helemaal. Bon voyage.





ONDŘEJ & RADIM (TSJECHIË)

Step / Fiets

Een frisse kerel van begin twintig komt op een hightech autoped de Noordkaap op gerold. Zijn broer volgt hem op de fiets. Ze zijn duidelijk goed voorbereid, tot aan de gepersonaliseerde T-shirts met daarop 'Bro-Bro trip' toe. Al snel wordt duidelijk dat we geen woorden mogen gebruiken als trottinette of autoped. In het Engels heet het ding officieel een scooter, beweert Ondřej. Maar als Vesparijder heb ik daar principieel bezwaar tegen. We houden het op kickbike dan. Of in het Nederlands: een step.

Een kickbike dan maar?

O: *(lacht)* Daar kan ik mee leven. Dat is trouwens ook de naam van het merk.

Grappig ding is dat. Wanneer zijn jullie aangekomen?

Gisterenavond rond acht uur.

Hoe voelden jullie je?

Geweldig! Na een hele maand... *phew!* We zijn 33 dagen geleden vertrokken uit het zuiden van Tsjechië. Ik op de scooter... euh... kickbike, en mijn jongere broer Radim op de fiets.

R: Ik ben dus niet zo krankzinnig als mijn broer. *(lacht)*

Wanneer hebben jullie dit beslist?

O: Twee jaar geleden zijn we voor het eerst op deze manier de Alpen overgestoken. We zijn toen samen naar Venetië gebold, ik met de kickbike en hij met de fiets. Vorig jaar zijn we naar Split in Kroatië gereisd. En dit jaar wilden we het ietsje grootser, verder en avontuurlijker aanpakken.

Veel avontuurlijker!

Ja. *(lacht)* Dit is onze derde grote reis samen.

... maar de eerste keer dat je er T-shirts voor hebt laten maken?

Ja! *(lacht)* Om iedereen thuis te laten weten dat we zijn aangekomen.

Wat was de beste reis tot nu toe?

Dit is de langste, maar ik denk dat iedere reis wel iets speciaals had. De reis naar Venetië was speciaal omdat het de eerste was en omdat we de Alpen zijn overgestoken, langs de Großglockner Hochalpenstraße. Dat is een beroemde Oostenrijkse bergpas die stijgt tot 2500 meter, wel een stukje bergop dus. Heel anders dan deze route. Dit was bijna helemaal vlak, met slechts

een paar hellingen.

Hoe ga je bergop met een step?

In principe is het mogelijk om te stappen, alleen bij hellingen van meer dan negen procent is het beter om te wandelen. Maar ik had besloten om vanaf Honningsvåg niet meer te wandelen, dus zelfs op de steilere heuvels ben ik niet meer afgestapt. Ik heb de laatste dertig kilometer helemaal met de kickbike afgelegd.

Hoe zijn jullie op het idee gekomen om met een step te gaan reizen?

Geen idee eigenlijk. Het moet ergens begonnen zijn met een kleine opvouwbare step. Toen ik ontdekte dat er grotere steps met grotere wielen bestonden, is het wat uit de hand gelopen. Ik gebruik het in de stad als vervoermiddel. Bovendien is er in Tsjechië een redelijk grote kickbikecommunity. Veel mensen rijden ermee. Er zijn zelfs snelheidswedstrijden. Vorig jaar vond er een wereldkampioenschap plaats in Nederland. En vorig weekend het EK in Tsjechië. Die twee landen hebben trouwens relatief de grootste kickbikecommunities ter wereld.

Pimpen mensen hun kickbikes zoals motorrijders dat doen?

Ja, we zetten er carbon wielen onder en zo. Het gaat ook om hoe ze eruitzien. Hoe meer je ze tunet hoe lichter ze worden en hoe sneller ze gaan.

Wat is jouw recordsnelheid?

Op vlakke grond zo'n 35 kilometer per uur, maar bergaf haal ik tot 85 kilometer per uur. Ik ken mensen die zelfs tot over de 100 kilometer per uur zijn gegaan.

R: Ze gaan sneller dan fietsers, want op een fiets vangen je benen veel wind, maar op een kickbike kun je je benen achter elkaar zetten en heb je dus minder luchtweerstand.

Dus je kunt hem niet volgen als het bergaf gaat?

Ik kan dan wel weer bijtrappen, dat kan hij niet. Al zou dat gestoord zijn bij die snelheden.

Zo'n step ziet er redelijk basic uit. Niet veel dat kapot kan gaan?

O: Dat klopt. Hij is makkelijker te herstellen dan een fiets. Er zijn geen versnellingen of pedalen, alleen een stuur en een paar remmen.

Geen materiaalproblemen gehad, dus?

De velg van mijn wiel was gescheurd, dus ik heb een nieuwe moeten kopen, maar grotere problemen hebben we niet gehad. Slechts één defect en één lekke band op 3500 kilometer, dat is opmerkelijk. Toen we die negenhonderd kilometer naar Split reden, hebben we drie banden lek gereden. Dit jaar hebben we echt geluk gehad.



Is die eenvoud een van de redenen waarom je liever met de step reist?

Het is een van de voordelen, maar wat me vooral aanspreekt is de complexe beweging die je maakt bij het kicken. Veel leuker dan het monotone fietsen.

Wat was het beste deel van je reis?

R: Voor mij was het beste deel de aankomst op de Noordkaap. Je hebt een hele maand uitgekeken naar dat ene moment en dan is het eindelijk daar. Dat voelt geweldig. In Finland hebben we ook een geweldige tijd beleefd. We waren echt verrast hoe vriendelijk de mensen er waren. Een Finse kerel had ons uitgenodigd om zijn sauna te gebruiken. Echt zalig, ook al was het helemaal niet zo koud. We hadden ons voorbereid op temperaturen rond de 9 graden, maar toen we de poolcirkel overstaken, was het 35 graden, dus zwommen we vier keer per dag in de rivier. Dat was vorige week, denk ik. Het was echt heel warm.

Heb je hulp nodig van mensen onderweg om een reis als deze te kunnen maken?

O: We hebben heel wat vriendelijke mensen ontmoet, maar alleen zou het ook zijn gegaan. Al heb je voor je bevoorrading natuurlijk wel een bewoonde wereld nodig met supermarkten en zo. Zonder winkels hadden we veel meer eten en water moeten meezeulen en eigenlijk kunnen we niet zoveel bagage dragen. Ik denk dat we eens twee dagen tweehonderd kilometer zonder supermarkt hebben afgelegd, maar dat was zowat het maximum.

Zou het je ook zonder je broer met zijn fiets gelukt zijn, Ondřej?

Hmmm... Technisch gezien misschien wel. Maar dan heb je niemand om de mooie ervaringen mee te delen. Geluk is beter wanneer je het kan delen. Hetzelfde geldt voor miserie.

Wat was het moeilijkste deel van de reis voor jou, Radim?

R: Voor mij waren het sowieso de vroege ochtenden. *(lacht)* Zeker als het regent. Dan wil ik die warme slaapzak niet uit. ... **terwijl je broer dan al lang ingepakt is en staat te roepen waar je blijft?** Precies! Altijd! *(lacht)* 'Ik heb mijn tent al afgebroken, dus kunnen we vertrekken? *Let's go!*', roept ie dan, terwijl ik nog in mijn nest lig.

Oudere broers slepen je altijd overal mee naartoe. Dat is hun taak. En zo raak je ook aan honderd kilometer per dag natuurlijk.

O: Gemiddeld zelfs nog iets meer. We hadden geen vaste planning, dus we reden zoveel we konden en wilden. Het verste was 171 kilometer op één dag. Volgens de weersvoorspelling zou het de volgende dag gaan regenen, dus hadden we beslist om zo ver mogelijk te gaan. Zodoende hebben we heel Estland in bijna één dag overgestoken.

Je hebt nooit een dag overgeslagen?

Er was één dag waarop we maar twintig kilometer hebben gedaan. Dat was echt de kortste.

Is er iets waarvan je wilde dat je het had meegebracht? Iets van thuis dat je mist?

Niet echt, nee.

R: We hadden het er gisteren nog over; we hebben niets nodig gehad dat we niet meehadden, maar omgekeerd hebben we ook alles wat we meenamen daadwerkelijk nodig gehad. We hadden niets kunnen missen.

Echt? Zelfs geen schroevendraaier te veel?

O: Behalve die nieuwe regenjassen die we in Helsinki hebben gekocht. We hadden heel slechte regenjassen bij, niet meer dan plastic zakken eigenlijk. Daarom hebben we er onderweg betere gekocht. Die hebben we dus niet nodig gehad.

Oké. Dus dat waren dus vijftig onnodige grammen.

Ik heb een rugzak van dertig liter die acht kilogram weegt en mijn broer heeft ongeveer evenveel spullen, dus we reizen licht.

Je kickbike weegt ook amper iets.

Klopt. Hij is van carbon. We kunnen echt niks kwijtraken, want als we een schroefje verliezen, voelen we het direct aan het gewicht. *(lacht)*

Wanneer vertrekken jullie terug naar huis?

Nu. We rijden rechtstreeks door naar Alta. Ons vliegtuig vertrekt op 7 augustus, dus we hebben nog een paar dagen tijd.

Wat is het eerste dat je gaat doen wanneer je thuis bent?

Hmm... Waarschijnlijk een douche nemen, want ik denk dat we een beetje stinken.

R: Ik denk meer dan een beetje. Ik zou zelfs de zegswijze 'uren in de wind' gebruiken.

Heb je nu genoeg gekickt voor een tijdje? Of ben je al aan het dromen van een volgende reis?

O: We zullen zien. Vorige keer kwamen we een maand na onze thuiskomst al op het idee om met de fiets naar de Noordkaap te trekken. Dus we zullen zien wat er deze keer gebeurt. Voorlopig is het nog even genieten van *mission accomplished*.

R: Ik vertrek deze herfst sowieso al naar Denemarken om er grafische vormgeving en IT te gaan studeren.

O: ... en ik naar Genève om te doctoreren in de fysica.

Two brothers with a plan. Veel succes!



OUD IJZER

Vhere to?
—North Cape.
On thzat zmall tzhing?
—Yes.

Stampend steekt de ferry de Elbe over. Een dikke Duitser op een al even dikke BMW Touring motor lacht mijn oude tweetakt Vespa vierkant uit. Om zijn spot kracht bij te zetten, begint hij zijn opties te etaleren. ‘De mijne heeft verwarming, kijk. Gps met touchscreen. En een cd-speler.’ Boven de scheepsmotoren en de meeliftende meeuwen uit krast een schelle Steppenwolf dat hij geboren is om wild te zijn. *Born to be wild*, maar dan wel mét zetelverwarming, denk ik bij mezelf, terwijl de man een koffiezet in zijn 12V-stekker plugt.

Gelukkig zijn ze in de minderheid, de vastgeroeste weekendcowboys die een korte piston trachten te compenseren met een grote cilinderinhoud en in de antithese van een scooter een gemakkelijke prooi denken te vinden. De meeste motards delen een liefde en nieuwsgierigheid voor alles met een motor en twee wielen. Je herkent ze aan hun veelal versleten leren vest, eikenhouten grijs en het vriendelijke voetje, wanneer ze vloeiend een veel te overladen oude Vespa inhalen.

Onderschat het naaimachientje niet. Het weinig dreigende uiterlijk van een Vespa is een fors understatement. In India en Vietnam doorkruisen ze al decennia bergen, jungles en woestijnen. Sommige zijn de wereld rondgegaan. Die van Giorgio Bettinelli bijvoorbeeld, die heerlijke mafketel van een Italiaan en mijn persoonlijke held, die amper wist hoe hij een lamp van zijn scooter moest vervangen maar die een paar exemplaren versleet op zijn reizen en 254.000 kilometer over deze planeet bolde op een Vespazadel. Of de twee dappere Vespa’s PX 200 die de Paris-Dakarrally van 1980 uitreden.

De Vespa is de koppige muilezel onder de lange afstandsreizigers. De schildpad uit de fabel. Ze komt altijd waar ze zijn moet en haar vastberadenheid is legendarisch. Met een minimum aan bewegende delen, geen ketting en de elektronische complexiteit van een broodrooster, is er dan ook veel minder dat kapot kan gaan. Het enige wat je nodig hebt is een beetje benzine (drie liter in ruil voor honderd kilometer) en tijd. Veel tijd.

Dat maakt het vehikel ook uiterst geschikt om te reizen.

Sneller dan de fiets (en veel minder hard trappen), rustiger dan de motor. De wereld voorbij laten trekken vanuit een zetel op een plankje, zoals Godfried Bomans het omschreef. Niet sportief maar contemplatief. Basic, lowtech. Simpel als pasta met pesto. Terrasje doen, pintje drinken, ijsje eten. Wie heeft er nu elektronica nodig? Kies gewoon een windrichting en volg de zon. Dagenlang naar het zuiden rijden met de zon in het gezicht is een warme aanrader. De beste gps werkt bovendien niet op batterijen maar op mankracht:

‘Excuseer, weet u een goede weg naar Huppeldepup?’
–‘Ha! Dan moet je langs hier rijden. Wondermooie baan! En dan kom je voorbij dit restaurant, daar hebben ze de lekkerste zeetong van het continent. Doe daar de groeten aan Dirk als je passeert. Hij kent me wel.’

Tijdens mijn studentenjaren begin dit millennium reed ik een oude Vespa Primavera uit ’82 van Siena naar Antwerpen. Via Schotland. Later kocht ik deze iets robuustere Vespa T5 en reed ermee naar Dakar. Lang verhaal. En dat is net de essentie: lang verhaal. Want hoezeer ik ook van motorrijden hou, reizen – echt reizen, lang onderweg zijn, tijd hebben – doe ik nog altijd het liefst per Vespa. Op een motor rijd je assertiever, concentreer je je op het asfalt, op vloeiende bochten maken, op het rijden zelf. Op de Vespa is dat allemaal van geen tel. De geest vertraagt samen met de snelheid, de wegen worden kleiner, de denkruimte groter. Ver reizen is ver-tragen. Het comfort wordt belangrijker dan het sportieve. Het gaat niet meer om zo snel mogelijk ergens aan te komen, maar om zo lang mogelijk onderweg te zijn. Op de motor kijk ik naar de weg, op de Vespa naar de horizon.

De ferry is intussen aangemeerd en laat de laadklep neer. Tijd om te gaan. De Duitser trekt zijn koffiezet uit het stopcontact en drukt op de startknop, maar er gebeurt niets. Verbaasd kijkt hij naar de lampjes op zijn dashboard. Die knipperen als een *Tannenbaum*.

‘Sheiße!’

Lege batterij. En geen kickstarter. Zijn blinkende oorlogsfregat is gereduceerd tot driehonderd kilo roestvrij oud ijzer.

Ik vouw mijn kaart op, stamp alle acht pony’s van mijn naaimachine wakker en laat hem fluitend achter in een wolkje blauwe tweetaktrook. Op naar het hoge Noorden.





JURE (SLOVENIË)

Toyota 4x4 Minivan (1993)

Een klein maar stoer Toyotabusje, het type dat wereldwijd koppig de Saharawoestijn doorkachelt of dapper een smalle bergpas in de Himalaya bedwingt, bolt de parking op. Een uit de kluiten gewassen Sloveen stapt uit, rekt zich uit in de ochtendmist en zet een drinkbak op de grond. Wanneer hij de deur openschuift, springt er een enorme zwarte hond uit die hem enthousiast begroet. De man neemt een analoge camera en maakt behoedzaam een foto.

Wat een ouderwetse camera heb je daar.

Ja, ik vind het leuk om verschillende technieken te proberen zoals 35mm-films en Lomo. Dit is zo'n oude polaroidachtige camera. De foto's zien eruit alsof ze veertig jaar geleden gemaakt zijn. Instagram, maar dan in het echt. En elke foto kost één euro, dus je moet even nadenken en kiezen alvorens je op het knopje duwt.

Zowat het omgekeerde van de duizenden digitale foto's op onze smartphone dus.

Ja. Van mijn reis door India heb ik maar zestig dia's. Ze steken in een album op kantoor, ik blader graag door de herinneringen. Naar digitale foto's kijk ik nooit. Ik heb al mijn routes met de auto op de dashcam. Handig voor de verzekering én voor de herinneringen, dacht ik. Elke reis is twee terabyte aan bestanden. Maar nooit heb ik ernaar gekeken. Ik heb geen tijd om ze te editen. En kijken naar veertig, vijftig uur rijden... Je kunt je familie uitnodigen: 'Jongens, we hebben een laaange film vanavond!'

Hoe vind je het hier?

De Kaap? Ik weet het niet... Dertig euro voor wat rotsen, dat is vrij duur. Het is niet eens het meest noordelijke punt van Europa. Ik wil eigenlijk naar Moermansk. Maar als mensen vragen: 'Waar ga je heen?' en je zegt 'Moermansk' dan reageren ze 'Waar is dat?' 'Het is in Rusland.' 'Ooh, Siberië?' Niemand weet waar Moermansk ligt. De Noordkaap kennen ze allemaal. Nochtans ligt het hier maar vierhonderd kilometer vandaan op het schiereiland Kola, naast Finland. Op of liever dwars door dat schiereiland loopt ook het Kola Superdiep Borehole, het diepste boorgat ter wereld. Het is 12 kilometer diep, en maar 23 centimeter breed (toont met handen). Ze wilden 15 kilometer diep boren, maar ze hadden de temperatuur op die diepte onderschat. Hun machines konden het niet aan. Dat wil ik zien.

Wat ga je doen als aan het gat bent?

Gewoon een foto nemen en terugkeren. Er is verder niks daar. Het is één grote ruïne met alleen een vastgeschroefd dekseltje op een boorput. Maar het is fascinerend. En misschien ook even luisteren naar de monsters, want ze zeggen dat er uit het gat geluiden komen, dat de boor tot in de onderwereld is geraakt. Geluiden van de hell! (*lacht boosaardig*)

Dat klinkt gezellig. Hoe lang ben je nog onderweg?

Ik moet terug zijn in september, als de school begint. Ik coördi-

neer de bussen van een school in Ljubljana. Net als de kinderen heb ik dus elk jaar twee maanden vakantie. Heerlijk. Voorheen werkte ik op de marketingafdeling van het grootste telecommunicatiebedrijf in Slovenië, maar daar kreeg ik een afkeer van de corporate wereld. Nooit werk ik nog voor zo'n groot bedrijf. Ik heb jaren mijn hart en ziel erin gestoken, tot op een dag de politiek alles veranderde. Het bedrijf was in staatseigendom en fuseerde. Wie zoals ik niet het politieke spelletje meespeelde, raakte er niet. Nu zit ik in een familiebedrijf. Dat is beter én slechter. Ik hield echt van wat ik daarvoor deed. En het is altijd plezant om een half miljoen per jaar te spenderen, weet je. Datzelfde bedrag is nu zowat de jaaromzet van het ganse bedrijf. Dus ik mis *the high life* een beetje. Maar globaal genomen ben ik beter af dan vroeger.

Ben je blij met je trouwe Toyota 4x4?

Ik heb een andere auto om in Ljubljana te rijden, maar de Toyota is mijn reisauto. Hij was van het transportbedrijf waar ik nu zelf voor werk, een van de eerste busjes voor de kinderen die in de bergen wonen. Want tijdens Sloveense winters heb je daar wel eens vierwielaandrijving nodig. Toen ik net mijn rijbewijs had gehaald – ik zat toen nog op de middelbare school – zijn we met deze auto met wat vrienden naar Spanje gereden, de hele kustlijn rond en dan terug naar Slovenië. Vijfduizend kilometer met z'n zessen in deze Toyota. De aanleiding was een of ander festival in Portugal, maar eigenlijk draaide het om het onderweg zijn. We namen altijd de secundaire of primaire wegen, nooit autostrades. We waren achttien, negentien jaar oud en sliepen op het strand. *Good times!* Toen ben ik verliefd geworden op gewoon rondrijden. Je kan dagen zonder douche, want je hebt de zee. Oké, die is een beetje zout, maar dat maakt niet uit. Het is geweldig. Het is vrijheid. Toen die auto destijds buiten dienst werd gesteld, stond hij vier jaar stil op de parking, tot ik hem begon te repareren.

En sindsdien vertrek je elk jaar weer?

Ja, elk jaar. Ik stap gewoon in mijn busje en ik vertrek. De Balkan is heel dichtbij en het is altijd leuk voor ons, Slovenen. Goed eten. Goedkope alcohol. Goedkope alles. We begrijpen elkaar. En we vinden altijd wel een nieuwe plek waar we nog niet geweest zijn. Ik reis veel met Peter, mijn maat. Elk één man in één auto met één hond.



Je reist dus samen, maar toch apart?

Je hebt twee auto's nodig als je offroad wilt rijden. Of als je met *old shit* zoals deze reist. Als je in panne valt, is het altijd beter met z'n tweeën. En de hond is ook een reden. Als er iets kapotgaat – en dat gebeurt altijd – kan ik de hond niet achterlaten. En ik kan ook de auto niet achterlaten om hulp te zoeken met een grote hond. Het beest weegt vijftig kilo. Nu kan er iemand de problemen oplossen terwijl de andere bij de auto blijft als babysitter.

Wat is het ergste dat al kapotgegaan is?

Er is nooit een onoverkomelijk probleem voor een auto als deze. In Afrika bijvoorbeeld vinden ze gewoon een oplossing. Ze repareren daar alles. Hoe armer het land, hoe beter de monteurs. Dat is een feit. Kijk, momenteel zijn de achterste schokdempers kapot. Daardoor hangt mijn auto nu zo'n drie centimeter lager. Maar de monteur zei: 'Bah, rij maar gewoon. Dat drukt wat op de voorband, maar je zal die vijfduizend kilometer naar huis wel halen.' Hier in Noorwegen een monteur zoeken, ga ik zelfs niet proberen. Dat is onbetaalbaar. Alleen al een koffie kopen voor de kerel kost je een miljoen. Misschien zoek ik er wel een in Rusland. Dan kan er ineens een wodka van af.

Was dit jouw eerste auto?

Mijn eerste was een onverwoestbare VW Polo 1.0. Een minuscule motor, maar wel een legendarische auto. Ik heb er honderdduizend kilometer mee gereden. Hij ging nooit kapot.

Liet me nooit in de steek. *Top shit car*. Ik zat nog op de middelbare school toen ik hem kocht. Mijn vriend en ik reden toen van Ljubljana zeshonderd kilometer naar Split in Kroatië voor koffie via de Jadranska Magistrala, dat is een weg die de hele Adriatische kust van Kroatië afloopt. Er was toen nog geen snelweg. Gewoon een koffie drinken in Split en dan weer terug. *(lacht)*

Stel je jezelf altijd dat soort gekke doelen voor?

Er is geen doel. De bestemming is bijzaak. We zijn nu hier op de Noordkaap. Straks zijn we weer weg. Dit is gewoon iets om af te kloppen en weer te vertrekken. Een bestemming dient gewoon om ergens heen te gaan. Ik hou er echt van om naar het landschap te kijken. Meestal vergeet ik de radio aan te zetten. Ik ben gewoon altijd aan het kijken en aan het denken. Als ik rijd, heb ik niemand anders om dingen aan te vertellen.

Behalve aan je hond.

(lacht) Ja. Die luistert alleen maar, ze vertelt weinig. Kira is haar officiële naam, maar die gebruik ik enkel als ik boos ben. Ik noem haar altijd Misha; kleine muis.

Een muis van vijftig kilo wel.

Ja, maar ze denkt zelf dat ze heel klein is. En vijftig kilo is echt niet enorm. Haar vader woog tachtig kilo. Ze is een zwarte Russische terriër, een van de recentste hondenrassen, gefokt na de Tweede Wereldoorlog. In Rusland noemen ze het *Sobaka Stalina*; Stalins hond. Het waren werkhonden voor het Sovjet-leger. Vroeger gebruikten ze daarvoor Duitse herders, maar

na de Tweede Wereldoorlog, toen Rusland 35 miljoen mensen verloor door de Duitsers, wilden ze daar niets meer mee te maken hebben, dus creëerden ze gewoon zelf een kruising. De Moskouse waterhond en nog een ander ras werden hiervoor gemaakt, maar die zijn nu allemaal uitgestorven omdat ze niet goed genoeg waren. De zwarte Russische terriër heeft vliezen om goed te kunnen zwemmen. De zwarte kleur is *stealth*; camouflage voor 's nachts. Het haar voor de ogen zorgt ervoor dat ze niet oplichten in het donker als er met een zaklamp op de hond geschenen wordt. Hun vacht is voorzien op Russische winters, dus je moet haar knippen. De Russen zouden zeggen dat dit geen echte Russische terriër is, want ik heb haar vacht in de zomereditie gezet. *(lacht)* Dat was echt nodig. Het eerste jaar dacht ik: leuk, een Russische terriër met een vacht van twaalf centimeter lang. In de zomer kreeg ik haar verdomme het appartement niet uit! De hondentrimmer heeft het probleem opgelost. Nu draagt ze de zomercollectie. *(lacht)*

Zij is eigenlijk ook niet goed genoeg als werkhond, omdat ze te veel gehecht is aan een baasje. Als werkhond in het leger moet ze twee of drie keer van eigenaar kunnen wisselen. En deze honden zijn...

...te trouw?

Ja, des te beter voor mij. Ik ben gek op het beest.

Hoe trouw ben jij aan je auto? Zou je hem ooit verkopen?

Nee. Ik kom veel mensen tegen die deze auto willen kopen. Ze denken dat hij duizend of tweeduizend euro kost. Ze hebben geen idee. Ik zeg altijd: '*I don't own Toyota, Toyota owns me.*' Je smijt er gewoon geld tegenaan. Het stopt nooit. Het is een oude auto, dus in het begin denk je: Oké, ik moet misschien nog twee of drie dingen repareren, dan is hij zo goed als nieuw. En dan: Hé, daaronder zit ook nog roest! Hé, en nog iets kapot! En hé...

(lacht) Je moet echt alles vervangen. Eerst was het de motor, toen de luchtfilter, dan at er een steentje de luchtinlaat op, *grrr*. Dus demonterden ze de motor en bleek er compressieverlies te zijn: tada. Oké, geen probleem, we doen een revisie van de hele motor. 'Yay, kom, we gaan rijden!' Het volgende ding: *klang!*



'*What the fuck was dat?*' De schokdempers... Die zijn natuurlijk niet standaard, maar speciaal gemaakt voor deze auto. 1.200 euro alleen al voor die twee dingen inclusief werkuren. Het stopt nooit. Nu moet ik de benzinetank weer vervangen. Een nieuwe kost zo'n 130 euro. Alleen, er is nergens een nieuwe te vinden natuurlijk. 'Geen probleem, meneer. We kunnen er een op maat maken. Kost je 400 euro.' Pfff... oké. 'Ho kijk, hier voor dezelfde prijs als een benzinetank; een vliegticket naar Brazilië!' *(lacht)* Ach, laat maar. Met de auto is makkelijker. Alles wat ik nodig heb voor een reis, ligt er al in. Ik moet dus niet meer nadenken over wat ik allemaal mee moet nemen. Ik start de auto en vertrek gewoon. Het is een reiskoffer met 4x4-aandrijving. **Hoeveel kilometer heb je er al mee gereden?** Tachtigduizend kilometer met deze. Het is geen snelle auto. Op autostrades haalt hij 93. Gewoon een klein beetje sneller dan de vrachtwagens, dat is álles wat je nodig hebt.

Is dat een CB-antenne op je dak?

Ja.

Gebruiken mensen nog altijd CB's dan?

Dat is makkelijk communiceren met mijn vriend in de andere auto. Snel en goedkoop. Met de telefoon moet je elkaar eerst bellen gewoon om te zeggen: 'Laten we stoppen om te plassen'.

En nu roep je gewoon: *Breaker, breaker, stop for pipi?*

Ja. *(lacht)* Ook truckers hebben er vaak nog één. In Polen kan je het niet aan laten staan. Iedereen gebruikt het. Constant *bla bla bla*. Hier ben ik de enige op het kanaal. Als je wilt reizen, moet je deze kleine hebben, 2,5 watt. Die heeft een bereik van twee, drie kilometer. Je kunt een versterker gebruiken, maar we gaan straks naar Rusland, dus dan willen we liever geen versterkers op dit soort dingen.

Snap ik, dan komt de KGB een intens gesprekje met je voeren...

(lacht) Vandaag is dat de FSB. *Putin's army*.

We snappen wat je bedoelt. Ssst, mondje dicht... Je wilt Rusland nog binnen raken. En vooral weer buiten.

(knipoogt) *Da!*





LANCE (NEDERLAND)

Kawasaki KLE 500 (1996)

Een oude touringmachine waakt vaderlijk over een stoere crossmotor. Hun berijders, een ervaren Kroaat en een jonge Nederlander, lijken elk evenveel kilometers te hebben gezien als hun respectievelijke motoren. De oude rot en het jonge geweld, als Obi-Wan Kenobi en Luke Skywalker.



MARKO (KROATIË)

BMW R80 RT politiemotor (1987)

Een Nederlander en een Kroaat. Kenden jullie elkaar al?

M: Nee, we hebben elkaar onderweg ontmoet. Lance had een leuke kampeerplek gevonden, dus heb ik me erbij gezet.

L: Dat was duizend kilometer geleden, denk ik. In de buurt van een hele mooie waterval.

M: Precies. Ik was langs Noorwegen omhooggereden.

L: ... en ik via Zweden.

Als ik het van jullie gezichten goed kan aflezen, hebben jullie al wel vaker dit soort reizen ondernomen.

M: Ik wel.

L: Dit is mijn eerste reis met de motor.

Echt? Hoe vind je het?

Nou, het was erg leuk en ontspannend. Sowieso leuker dan met de auto.

M: Ik bewonder hem. Hij is een taaie kerel. Zijn eerste reis en al meteen helemaal tot aan de Noordkaap.

Vanuit Nederland is het wel ietsje minder ver dan vanuit Kroatië.

Dat is wel zo, maar toen ik zelf begon, oefende ik toch met kleinere routes. Ik nam niet zoveel risico.

Wat voor motor is het?

L: Een Kawasaki KLE uit '96.

M: De mijne is een oude BMW R80 RT, gemaakt in 1987 in Berlijn. Oorspronkelijk was het een politiemotor, dus bedoeld om comfortabel en lang mee te rijden. Ik kocht hem tien jaar geleden en heb een paar dingen aangepast zodat hij als burgerlijk voertuig kon worden geregistreerd. Sindsdien ben ik er erg blij mee. Hij rijdt heel goed.

Vroeger joeg hij op criminelen en nu jaagt hij de horizon achterna?

Precies. *Chasing the good roads.*



Het is een prachtige machine.

Dat is hij echt. Ik vind hem heel mooi. Met dat typische, oude instrumentenpaneel van BMW. En in die koffers kan je wel wat kwijt.

Die dingen waren geniaal ontworpen.

Het lijkt van ver soms op wat in elkaar gezette rommel, maar het werkt geweldig. Dit paneel bijvoorbeeld beschermt me tijdens het rijden tegen de regen. Ik blijf mooi droog. Er zit zelfs een soort verwarming op die warme lucht van het motorblok over je handen blaast. Supercomfortabel.

Je hebt ook een beschermheilige, zie ik?

Dat medaillon zat al op de motor toen ik hem kocht: Moeder Maria van Trsat, een heiligdom in Kroatië. Moeder Maria is er erg populair.

Heb je er al veel mee gereisd?

Op zijn minst honderdduizend kilometer door heel Europa. De Europese natuur is heel divers, al zijn er ook wat onderlinge overeenkomsten. Kroatië en Noorwegen lijken soms wat op elkaar, al is Kroatië een stuk kleiner, natuurlijk. Onze fjorden zijn ook veel compacter. Ze hebben een radius van dertig meter terwijl ze hier minstens driehonderd tot soms zelfs duizend meter groot zijn. Maar ik vind het overal in Europa heerlijk rijden; Italië, Sicilië, Sardinië en Corsica, de Côte d’Azur... Man, dat waren mooie reizen.

Warmer ook.

Een stuk warmer! Gisteren was het erg koud. Toen we vijf dagen geleden de poolcirkel over reden, was het er nog 32 graden. We konden er gewoon in de rivier zwemmen. Dat zou ik hier niet

meer doen. Toen we Finland binnenreden, zakte de temperatuur ineens zonder waarschuwing met twintig graden. Het was dus nooit van dat mooi, aangenaam motorweer van een graad of twintig. Nee, het ging gewoon van te warm naar te koud. (lacht)

Blijf je in de wildernis of bezoek je ook steden?

Ik heb eerst nog een feestje gebouwd in Zagreb, de hoofdstad van Kroatië. Zelf ben ik van Osijek, iets meer naar het oosten. Daarna bleef ik even hangen in České Budějovice in Tsjechië, waar het beroemde Budweiserbier wordt gebrouwen, niet te verwarren met de Amerikaanse Budweiser. Tsjechië is een fantastisch land vol gezellige cafés, aardige mensen en prachtige architectuur.

En het bier is er even goed als goedkoop.

Klopt! Bijna zo goed als Duits bier! (lacht) Van origine ben ik eigenlijk Duits. In mijn jeugd woonde ik in Augsburg, waar mijn moeder vandaan komt. Op een gegeven moment zijn we naar het Kroatië van mijn vader verhuisd. Het is er anders, maar wel aangenaam. Ik ben al een beetje overal geweest en in Kroatië is het echt goed leven. Niet de makkelijkste manier van leven, maar wel comfortabel.

Niet de makkelijkste manier?

De levensstandaard is vrij laag. De burgeroorlog van twintig jaar geleden sloeg veel gaten in het systeem, dus het is niet eenvoudig om volledig legaal... euh... te functioneren. Alles volgens het boekje doen, is de moeilijkste manier. Die andere manier is makkelijker, als je begrijpt wat ik bedoel.

Ik denk het wel.

Op dit moment zijn we een respectabel land van de Europese

Unie. We hebben veel zaken die andere landen bewonderen; het land, de kust en de cultuur en zo, maar toch... die periode van veranderingen in de politiek heeft veel ruimte gemaakt voor mensen die buiten de wet om handelen. In Kroatië valt het nog mee, maar hoe meer je naar het oosten gaat, hoe erger dat aspect wordt. Servië, Bosnië, het zuidoosten... Kijk, Kroatië is een heel klein land. Het is voor niemand belangrijk. Het ligt gewoon in die buurt... die beruchte buurt... maar daar wil ik het nu niet over hebben. Er zijn veel mooiere verhalen om te vertellen. Kroatië is een van de mooiste landen ter wereld. Het is zo klein, maar het heeft diverse microklimaten. Je kunt in anderhalf uur van een skigebied naar de zee rijden. Het is er echt prachtig. Heel veelzijdig. En compact. Je rijdt er in één dag rond.

Wanneer besloot je om op deze manier de wereld te gaan verkennen?

Ik rijd al mijn hele leven op mijn motor. Sinds ik een klein kind was. Dus ik heb overal gereden. Achter elke hoek wil ik kijken wat er verder ligt.

Herinner je je nog de eerste keer op je motor?

Ja. Het was een 50cc-schakelmotor waar ik nauwelijks op kon klauteren. Ik ging helemaal alleen vissen en iemand moest me helpen de motor op te tillen als hij viel. Ik was toen negen.

Negen?! Toen andere kinderen net op hun fiets zaten, zat jij al op je motor?

Ik heb altijd al mijn eigen motor gehad. Mijn broer en ik kochten hem samen. Wij hebben ‘m helemaal zelf betaald. Mijn vader wilde waarschijnlijk niet de verantwoordelijkheid nemen tegenover mijn moeder, dus zei hij: ‘Als jullie hem willen, zullen jullie

hem zelf moeten kopen.’ ‘Oké dan!’, zeiden wij. Dus legden we al ons geld bijeen. Fiftyfifty.

Hij dacht waarschijnlijk niet dat je dat zou lukken.

Wie weet. Hij heeft er zelf nadien ook veel op gereden. (lacht)

Het gaat om dat gevoel van vrijheid. Ook al is het maar een 50cc.

Ik vind beide types even goed, groot en klein. Het maakt niet echt uit. Deze motor gaat wel veel sneller, dat is waar, maar het gevoel is precies hetzelfde: genieten. Snelheid is gewoon een andere manier van de tijd ervaren. Ik vind het fijner om vijftig dan honderdvijftig te rijden. En met mijn 50cc-motor kon ik net vijftig rijden, dus ik genoot er altijd van.

Wat waren je favoriete momenten op deze motor?

Rijden naar hooggelegen plekken, bergtoppen, panorama’s. Helemaal naar boven waar de windmolens zijn, op hoogtes waar niemand nog naartoe gaat omdat het er te winderig is. De uitzichten daar zijn prachtig. Daarvoor moet je naar Kroatië gaan. Er liggen zo’n anderhalf duizend eilanden aan die kleine kust, allemaal kleurrijke puntjes in de zee. Hoe hoger je klimt, hoe mooier het uitzicht.

Zoek je op die hoogtes de eenzaamheid op?

In de vrije natuur ben je nooit alleen, maar als je op de motor zit wel. Dat is een filosofische waarheid en het is ook de belangrijkste reden waarom ik rijd. Voor mij is dat mediteren. Acht uur zitten, niets doen en gewoon denken. Met alleen dat monotone geluid – brooeemmm. Dagenlang. Dat is een weelde aan tijd die maar weinig mensen zich in het normale leven kunnen veroorloven. Dat is waarom ik rijd. Al de rest; kou lijden, een knorrende



maag, slecht slapen, een pijnlijke kont, dat neem ik erbij. Ik doe het voor die geestestoestand onderweg. De dagelijkse routine breken en de automatische piloot uitzetten. Dingen veranderen en de hersenen laten werken. Daar gaat het om.

Wat is er anders aan rijden op de motor dan aan rijden met de auto?

Het uitzicht. Dat is niet afgebakend door de autoramen. Je kunt bijna 360 graden rondkijken. Vervolgens: controle. Ik heb mijn hele leven gesport, dus ik hou van de fysieke inspanning. En ten slotte het jongensgevoel van rijden met mijn oude BMW. Stel je voor dat je een wagenliefhebber een oude 300pk-sportwagen geeft: hij springt van geluk en rijdt de hele dag rond, zo blij als een kind. Zo voel ik me op mijn motor.

Waarom geen moderne BMW GS? Is het een vorm van nostalgie of een hang naar eenvoud?

Beide, denk ik. Rijden met een moderne motor is vaak als rijden met een computer. Deze is veel directer, geen ABS, zetelverwarming of elektronische schokdempers.

Waarom zou je die technologie vermijden?

Ik denk dat die zaken verdoven, de pure ervaring verdoezelen. Je raakt gemakkelijker tot aan het einde. Maar de weg wordt... saaier. Te veel opties, te veel mogelijkheden. Dat is een van de problemen van onze huidige samenleving, denk ik. Moderne technologie geeft te veel mogelijkheden en opties. Mensen gebruiken daar maar een heel klein percentage van. Uiteindelijk hebben ze zo minder plezier in het leven, ook al hebben ze meer mogelijkheden.

Je doet het dus niet zozeer om de uitdaging te vergroten, maar meer vanwege de eenvoud; het verminderen van complexiteit en chaos?

Kijk, ik wil het niet per se moeilijker maken voor mezelf. Ik wil het gewoon niet makkelijker maken. Als je iemand vindt om je huiswerk voor je te maken, bereik je hetzelfde resultaat, maar heb je het werk niet gedaan. Dan zal je er nooit voldoening uit halen. Als iemand anders de taart voor jou eet, zul je nooit weten hoe ze smaakt. Ik denk dat dat het is. Deze motoren waren ooit *state of the art*. De Bremboremmen die er nog op staan, zet BMW nu niet meer op zijn motoren omdat ze te duur zijn. Toen mijn motor werd gemaakt, was het waarschijnlijk een van de beste ter wereld. Als dat niet goed genoeg is voor mij, zou ik wel heel ondankbaar zijn. Dus zelfs als die nieuwe motoren selfies kunnen maken, betekent dat niet dat ik er een moet hebben. Ik zie trouwens dat mensen nog altijd analoge fotocamera's meenemen. Dat moet ook een reden hebben.

We hebben zonet een man ontmoet die nog analoge Lomofoto's maakte. Hij zei: 'Het is veel beter om 24 foto's te kunnen nemen dan duizend. Naar duizend foto's kijk je nooit meer om, maar die 24 koester je in een album omdat je ze zo zorgvuldig hebt moeten kiezen.'

Het gaat allemaal om focus.

Moeten we daarvoor onze luxe inperken?

Ik noem dat trainen, oefenen. Een sociaal geëvolueerde mens moet elke dag trainen om te kunnen blijven wie hij eigenlijk is. Dat vergt hard werken. Mensen worden voortdurend afgeleid en langzaam afgestompt door geweld, oorlogen of gewoon door wat ze op televisie zien. Ik heb al jaren geen televisie meer gekeken. Als ze niet regelmatig oefenen, als ze niet even pauzeren en afstand nemen, worden mensen gek. Je moet regelmatig even stoppen, tot rust komen, waarnemen. Niet alleen kijken maar ook zien.

Je klinkt een beetje als een zenboeddhist: terug naar de essentie.

Iedereen zou dat moeten doen. Ik doe dat vaak. En je zet geen stap vooruit als je niet afmaakt waar je eerder aan bent begonnen. Als je een beter mens wilt zijn, als je een betere motorrijder wilt zijn, als je je goed wilt voelen, als je gelukkig wilt zijn, moet je oefenen. Je krijgt het niet zomaar in je schoot geworpen. Dus ik noem dat oefenen en op het einde zeg ik: 'Dat waarvoor een mens veel oefent, dat lukt hem uiteindelijk wel.'

Vind je het al rijdend makkelijker om te oefenen?

Vanzelfsprekend. Zoals ik al zei: acht uur meditatie, dat helpt veel. Het is echt iets wat niet veel mensen zich kunnen veroorloven op dit moment. Als je een baan hebt, moet je werken en werken. Er is heel weinig tijd voor jezelf.

Mag ik vragen wat je voor de kost doet?

Ik ben ober in een bar.

Eentje met karakter?

Reken maar. Goed bier en een goede sfeer. En stamgasten die willen dat ik ze verhalen vertel. Ik hou enorm van cafés. Hoewel ik de laatste tijd op bierdieet ben geweest.

Ja, hier in Noorwegen is het hallucinant duur.

Het is crazy. Ik ben niet meer gestopt bij een café. Het laatste was in České Budějovice. Ik vond een hostel met daaronder een bar. De mensen waren zo aardig. Ik checkte in, ging de trap af en zette mij aan de toog.

Hoeveel dagen ben je daar gebleven?

(lacht) Eentje maar.

Dat is discipline.

Één dag in České Budějovice, één dag in Dresden, twee dagen in Berlijn, één dag kamperen in Denemarken en twee dagen in Göteborg. Eén avond in Oslo. Ik ging naar het operahuis, maar er was jammer genoeg geen voorstelling. Ik hou veel van theaters. Van kerken ook, dat zijn mooie ruimtes om te mediteren. De akoestiek maakt het makkelijker, ze motiveert. Alsof je je eigen gedachten hoort. Kerken zijn in feite een beetje als theaters. Mensen komen er om zich goed te voelen. Ze openen hun hart. Ze absorberen energie...

...en hopen uiteindelijk op verlossing. Misschien.



*'De kunst van te leven is
thuis te zijn, alsof men op reis is.'*
- **Godfried Bomans**



