

Reizen met Endeavour II

Patrick Pereira

Schrijver: Patrick Pereira

Coverontwerp & foto: Patrick Pereira

Coverfoto: Wegwijzer op het strand van Cape Kolka in
Letland

ISBN:

© <Patrick Pereira>

Voor Evita en Jonathan, mijn kinderen. Veelal een verrassing,
steeds een inspiratie.

Om de privacy van iedereen te garanderen heb ik veel namen
en tijdstippen veranderd. Voor muziek en
inspiratie/bronvermelding gelieve de laatste bladzijden te
bekijken.



VOORWOORD

Beste vriend, motard, lezer, reiziger of wie dan ook: welkom in mijn wereld.

Wie denkt dat dit een boek is over motoren is verkeerd. Het is een reisboek over mensen. Ik filosofer een beetje links en rechts over de dingen. En dit dan toevallig regelmatig vanuit het zadel van de motor. Er is dus even veel om van te genieten als om te verachten, er is voor elk wat wils. Je houdt ervan of je vindt het maar niks. Politiek correct? Wat is dat? Voor wie?

Ik heb eigenlijk al helemaal geen boek geschreven voor de lezer, maar eerder voor mezelf. Een boek waar ik dan uiteindelijk wel van hoop dat ook de toevallige lezer er wat plezier aan beleeft. Plezier heb ik er alvast wel aan beleefd. Eerst aan het reizen zelf, dan aan het schrijven en napluizen van wat ik allemaal gezien en gehoord had. En dan daarna aan het samenstellen en uitgeven van het verhaal in boekvorm.

Het ganze boek beslaat zo ongeveer een 12600 kilometer en ettelijke bijkomende uren ferry. Veel gelegenheid dus om mensen bezig te zien, hun verhalen te horen en up-to-date te geraken over de geschiedenis van de landen en de plaatsen die ik bezoek. Napoleon, wiens geschiedenis een ongelooflijk belangrijke rol gespeeld heeft in hoe het moderne Europa er nu uit ziet werd voor mij steeds intrigerender en verrassend genoeg kwam ik hem tegen op plaatsen waar ik hem niet verwacht had. Het bleek ook niet zo'n aangename kerel te zijn als je wel zou denken.

Neen, dit keer ben ik het niet aan de andere kant van de wereld gaan zoeken. En dit keer heb ik ook van geluk mogen spreken dat ik weinig hoofdpijn gehad heb. Alhoewel de reis naar de Baltische Staten net tussen twee clusterhoofdpijn periodes viel. Alles bij mekaar heb ik in 2018 een goede zes maanden geclusterd. In clusters welteverstaan.

Ik heb de opmerkingen van mijn familieleden en vrienden ter harte genomen bij het samenstellen van het tweede boek. Kaartjes erin, alhoewel de lezer het voor een stuk met mijn eigen tekenkunsten zal moeten doen, gezien de copyright die op de meeste kaarten rust. En ook een aantal foto's. Ik heb geen toegevingen gedaan aan mijn schrijfstijl. Ik ben ik en zo schrijf ik. Zoals bij het vorige boek hoop ik dat ik af en toe eens een glimlach op de lezer zijn gezicht kan laten verschijnen.

Ik dank alvast mijn echtgenote Rosemary voor haar hulp bij het navlooiën van de teksten en haar niet aflatende druk om mij tekst te laten herschrijven, kaartjes te laten hertekenen en andere foto's op te nemen met slechts één doel: de kwaliteit van het boek te verhogen voor de lezer. Ik moet eerlijk toegeven dat ze – alweer - gelijk heeft gehad!

Mijn eigen dochter Evita en plusdochters Jane, Eileen en Gail voor hun opmerkingen en tips over mijn vorige boek 'Hoofdpijn en Schone Sokken' en hun echtgenoten Jan, Koen en Stefaan en mijn zoon Jonathan voor de glazen die we samen dronken op menige clan gathering en die, zoals bij Ernest Hemmingway, allicht mijn inspiratie aanscherpten.

Johan Vandewiele, Louis Haeck, Julien Haeck en Johan Haeck, mijn vrienden waar ik al vele jaren van mijn leven mee gedeeld heb, niet in het

minst door samen op reis te gaan en inspiratie op te doen voor nog meer reizen. Mijn Engelse biker buddies Gary, Sean, Dave, David en Graham om samen op pad te gaan met onze motoren. Tom en Mario om mij te blijven aanmoedigen, ook op momenten dat het professioneel wat minder ging. Al mijn facebookvrienden om mij regelmatig inspiratie te geven. Eugene in Letland om mij Belgische worst te leren kennen waar ik in België nog nooit van gehoord had, en verder mijn uitgebreide netwerk in het maritieme en transportwereldje. Zonder hen zou het professionele leven de laatste veertig jaar maar saai geweest zijn.

1. The stuff that dreams are made of.
2. Eén Corniche? Niet genoeg?
3. Vallen en opstaan aan de Côte d'Azur.
4. Van Côte d'Azur naar de Pyreneeën.
5. Broodje gier iemand?
6. Souveniertje?
7. De poepers van de Lutsberg.
8. De geriatrische ferry naar Engeland.
9. Het Lake district met de motor: de voorkamer van de hemel!
10. Ciao Raggazzi! Opnieuw pauze in Italië.
11. Go East Young Man!
12. Herinneringen vanuit een recent verleden.
13. Rollen door het weidse landschap.
14. Polen? Van de eerste Germanen tot het lidmaatschap van de Europese Gemeenschap (alleen voor de die-hards).
15. Negenhonderd kilometer Polonaise van de ene tot de andere grens.
16. Voor Wit-Rusland afslaan a.u.b.
17. Nieuw en oud in ... Litouwen.
18. Hoe zit dat nu weer met die Baltische Staten.
19. Bomen, stranden, viskramen, oude Sovjet rommel...
20. De ferry van Klaipeda naar Kiel.
21. We reizen om te begrijpen... maar niet allemaal FOTO's.
22. Uitleg bij de foto's.
23. Muziek lijst.
24. Inspiratie/bronvermelding.
25. Endeavour II - AKA - E II.

1 The stuff that dreams are made of.

The Human League: The things that dreams are made of (electro-pop uit 1981)

Ik stuur de bus voorzichtig de bocht in, erop lettend dat ik niet te ver uitwijk naar het tegemoetkomend verkeer. Het is een rode dubbeldekker zoals je ze in London en vele andere Britse steden ziet rijden maar vreemd genoeg heeft deze het stuur aan de linkerkant. In de spiegel zie ik wat mensen die zich onledig houden met smartphones, een magazine lezen of zich gewoon vasthouden aan de lussen die van het plafond naar beneden bengelen. Er staat een grote Afrikaan die er een beetje als Vincent Kompany uitziet in het midden. Hij staart voor zich heen alsof hij de muziek uit zijn oortjes niet hoort en zet zicht schrap wanneer ik de bocht aansnijd. Op het moment dat ik een beetje ruimte laat aan de achterkant van de bus wurmt zich een vrachtwagen aan de rechterkant voorbij mijn achterste. Het zweet breekt me uit want als die zo blijft rijden kan ik niet meer naar rechts en kom ik bijna zeker in aanrijding met een tegenligger. De vrachtwagen blijft komen en wanneer de cabine van de trekker ongeveer op mijn ooghoogte is zie ik vluchtig een grijnzende, duistere figuur met oplichtende rode ogen naar mij kijken. Het volgende moment is hij al voorbij en komt zo dicht bij mijn bus dat zijn oplegger mijn zijkant raakt. Op het moment dat we allebei door de bocht gaan geeft de achterkant van zijn aanhangwagen mij een zetje en door de middelpuntvliedende kracht krijgt mijn bus een duw en gaat plots overhellen naar links. Ik hoor gegil achter mij en zie nog in een flits hoe de Kompany kloont naar een houvast grijpt. Het volgende moment voel ik dat we het zwaartepunt voorbij zijn en de bus komt met een daverende klap op zijn linker zijkant terecht en schuift een heel eind in een zee van gensters over de weg en dan aan de overkant het veld in. Door een toeval zijn er net geen tegenliggers. Wanneer we tot stilstand komen blijf ik nog steeds achter mijn stuur te zitten. Ik stap uit en sluit met de afstandsbediening de deur. Ik wandel naar huis en dat is niet ver want als bij wonder ben ik in het veld achter mijn huis terecht gekomen. Ik kruip onmiddellijk in bed. 's Morgens word ik wakker en ik moet plots denken aan het feit dat ik niet eens de moeite genomen heb om de passagiers te checken na het ongeval. Ik zie door mijn venster achter de haag een hoop blauwe zwaailichten. Politie, brandweer, ambulances... de hele zwik is uitgerukt voor dit ongeval. Ik hoor de sirene van de ziekenwagen. Beep-beep-beep... en ik ben er mij plots van bewust dat mijn alarm als gek aan het afgaan is op mijn nachtkastje. Ik zwaai mijn arm vanonder het donsdeken en zoek de 'off'

knop, die om onduidelijke reden zowat de kleinste knop is op de hele wekker.

In mijn halfslaap begin ik te beseffen dat ik gedroomd heb. Wanneer mijn geest een beetje normaal begint te werken zie ik dat de eerste zonnestralen mijn gordijnen al bereikt hebben. Niks blauwe zwaailichten.... het was allemaal een boze droom. Ik sta op en een oncomfortabel gevoel blijft me bij terwijl ik naar beneden loop, alsof ik verwacht dat er elk moment kan aangebeld worden door een slachtoffer van mijn gedroomde bus ongeval.

Ik worstel met het koffieapparaat en slaag erin om een sterke 'lungo' te zetten bestaande uit drie espresso's. Ééntje om een dood paard weer tot leven te brengen. Het nare gevoel duurt tot ik mijn koffie op heb. Een boze droom op de ochtend dat ik op vakantie vertrek met de motor is niet goed. Is het een teken van hierboven? Is het mijn in motorleder geklede bewaarengel die mij deze droom doen dromen heeft om mij extra voorzichtig te doen zijn wanneer ik straks gepakt en gezakt de Frascatilaan zal uitrijden?

Ik overschouw het strijdtoneel in de keuken. Gelukkig is mijn echtgenote er niet. Ze heeft niet graag dat ik mijn rommel overal laat rondslingeren en dat is nu net wat ik de voorbije dagen gedaan heb: ik heb langzaam alles dat ik moet meenemen bijeengebracht in de keuken.

Twee kofferzakken van Yamaha met het bedoeïen logo erop van de Ténére, gevuld met kledij, gaande van ondergoed tot jeans en T-shirts en met toiletgerief. Ja, ook een lekker Armani geurtje gaat mee. Ik ben geen aanhanger van een lekker leder-, benzine- en zweetgeurtje dat samenhangt met de perceptie van motorrijden. Harley Davidson bracht ooit een parfum uit dat een goede mix beloofde van zweet, leder, benzine en de verre horizonten. Het was een verkoopramp. Wie er ééntje staan heeft kan het misschien nog als curiosum ten gelde maken.

Mijn top case is gevuld met alles dat ik misschien zou kunnen nodig hebben tijdens de rit: gasbrandertje, Italiaans koffiekannetje, powerbank, een overzichtskaart van Frankrijk, een kaart van Spanje, bestek en een reismok waar ik zowel soep als een 'boil-in-the-bag' maaltijdje uit kan eten. Ik ben wel een snob: ik heb een porseleinen espresso kopje mee, netjes in een keukenhanddoek gewikkeld. Ik vind dat je espresso alleen deftig kunt drinken in een porseleinen kopje. Geen kartonnen bekers voor mij.

Ook mijn hoofdpijnmedicatie heeft een plaatsje gevonden in de top case. Voor diegene die mijn eerste boek nog niet verslonden hebben: ik ben een episodische clusterhoofdpijn lijder en dat betekent kort gezegd dat ik periodes heb dat ik hoofdpijnvrij ben maar ook periodes dat ik onder zware medicatie zit om de specifieke hoofdpijn waarover het hier gaat te onderdrukken. Een medische zuurstoffles neem ik niet mee, dat is een beetje te moeilijk op de motor, maar bloeddrukverlagers en Sumatriptan

spruitjes nemen niet veel plaats in. Ik heb er nog wat in mijn zijkoffer zitten voor het geval dat. Toen ik in maart 2017 in Nieuw Zeeland rondreed kreeg ik op een dag een ferme hoofdpijnaanval. Net toen ik op het zuidoostelijk terug samenkwam met mijn vrienden die de week daarvoor in Paraparaumu getrouwd waren kreeg ik een oplawaai van het beest. 'Het Beest' is de bijnaam van het wezen dat in het hoofd van een clusterhoofdpijn patiënt huist en op zeer geregelde tijdstippen – bij mij altijd op hetzelfde moment van de dag - tevoorschijn komt en je met het gevoel van een brandende breipriem in één oog van pijn door de muur laat lopen.

Ik zal de lezer van dit boek niet te veel lastig vallen daarmee. Wie interesse heeft kan de details van mijn Nieuw-Zeeland avontuur in mijn eerste boek 'Hoofdpijn & Schone Sokken' lezen.

Medicatie voor de clusterhoofdpijn dus maar ook anti-scheisse en pro-scheisse pillen, want zowel constipatie als het vliegende schijt zijn twee extremen die je niet wilt als je op de motor kilometers aan het afmalen bent. Pleistertjes en een verbandje en een ontsmettingsmiddel vervolledigen mijn reisapothek.

Ik heb recent een grote gele fluorescerende waterdichte rolzak gekocht die ik achter mij op de buddy seat vastmaak met fietsrekkers. Daar gaan mijn slaapzak, mijn extra schoenen, een extra fleece en een extra vest in.

In mijn tankzak zitten de spulletjes die het dichtst bij mij horen tijdens de rit: mijn smartphone, waar mijn streaming abonnement op staat zodat ik in mijn helm naar mijn favoriete muziek kan luisteren, een extra powerbank om op te laden, zakdoekjes, natte doekjes voor allerlei gebruik, een flesje water, een energiereep of twee, een extra paar zomerhandschoenen en een zomerbuff.

Bovenop mijn rolzak maak ik een uitvouwbaar kampeerstoeltje vast. Ik heb gemerkt dat ik op veel momenten tijdens het reizen nood heb aan zo een 'vissersstoel' om even te zitten en van het landschap te genieten bijvoorbeeld of om niet op een camping met je kont op een harde rots of gewoon op de wakke grond te moeten zitten.

Een zak met een mini-tent maakt de bagage compleet. Jullie denken nu allicht dat ik een doorwinterde camping hardliner ben maar niets lijkt wat het is. Ik heb deze spullen vooral mee als 'reserve' want het komt vaak voor dat ik niet onmiddellijk iets vind om te slapen of dat ik uit budgettaire overweging even het tentje gebruik.

Meestal probeer ik een goedkoop hotelletje te vinden, een B&B of bij vrienden.

Deze keer is het allemaal wat anders: mijn echtgenote zal vanuit haar flatje in Italië richting Côte d'Azur rijden waar we in Villefranche-sur-Mer een Airbnb flat gehuurd hebben voor tien dagen. Ikzelf zal vanuit Kortrijk vertrekken en met een tussenstop of twee wil ik dit keer Napoleon

achterna. De 'Route Napoleon' wil ik een stuk volgen omdat elk motormagazine mij zegt dat het zo mooi en zo fantastisch is. Uiteindelijk ben ik dus toch gezwicht voor deze reclame want meestal vermijd ik de 'must-see' en 'must-ride' routes vanwege te veel hype, te druk en meestal niet zo mooi als de reclame het wel doet uitschijnen. Maar de geschiedenis roept mij. Napoleon speelde een heel speciale rol in de moderne geschiedenis en ik zou hem later in dit boek nog links en rechts tegenkomen. Zelfs Bob Dylan vond Nappie al een 'speciale' en zong in zijn 'Hero Blues' over hem: 'you need a special kind of man baby, you need Napoleon Bonaparte'.

De keizer was na de slag bij Leipzig in 1814 wel verslagen maar had in Frankrijk nog altijd een heel grote aanhang. Meer nog dan de royalisten die net koning Louis XVIII op de troon gezet hadden. Nappie werd door de overwinnaars verbannen naar het eiland Elba voor de kust van Toscane.

De overwinnaars in dit geval waren de gezamenlijke legers van Rusland, Oostenrijk, Pruisen en Zweden. Ja, Zweden is niet altijd zo een vredelievende natie geweest als nu. De Zweden waren een formidabele macht in het Noorden van Europa in de 17^{de} en 18^{de} eeuw. Hun grondgebied omvatte het huidige Zweden, een groot stuk van het huidige Finland, de Baltische Staten en zelfs stukjes aan de kust van wat vandaag Polen, Duitsland en Denemarken is. Nadat de Zweden in 1712 verpletterend verslagen werden door de legers van de Russische tsaar verloren ze wel Finland aan de Russen maar na de finale nederlaag van Napoleon in Waterloo kregen ze dan wel Noorwegen erbij. De Denen, die de Franse keizer hadden gesteund werden op die manier blijkbaar gestraft. Maar goed, de Zweden blijken sinds 1814 zeer vredelievende mensen te zijn en dat is niet moeilijk: als je maar met 9 miljoen mensen in een land woont dat bijna zo groot is als Frankrijk – nou ja, bijna toch - dan heb je al genoeg met je eigen grondgebied en heb je niet echt veel tijd en zin om je burens te gaan bevechten voor hun land.

Dat Zweedse verhaal doet me natuurlijk helemaal afwijken van de route Napoleon – misschien moet ik maar eens een aparte trip wijden aan Scandinavië.

Napoleon werd dus naar Elba, een eilandje voor de Toscaanse kust verbannen en dan denken wij onmiddellijk aan gevangenis, ijzeren ballen en kettingen en water en brood. Niets was minder waar. Nappie kreeg de titel van 'Koning van Elba', woonde in een leuk optrekje en kreeg 1000 soldaten mee als lijfwacht. Hij ontving ook van de Franse Staat 2 miljoen Franse Frank per jaar om in zijn onderhoud te voorzien. Nou nou... Nappie had het nog zo slecht niet gedaan. Maar in plaats van te genieten van de zon en het lekkere eten op Elba kreeg de kleine korporaal opnieuw last van keizerkoorts. Aangezien hij wist dat hij in Frankrijk nog zeer populair was ontsnapte hij op zekere dag van Elba, vaarde met schepen

naar een strand vlakbij Cannes en ging daar samen met meer en meer fans via een minder gekende bergroute naar Lyon. Via Grasse, de parfumstad en Sisteron naar Gap. En vandaaruit naar Grenoble en Lyon. Nappie reisde nog door naar Parijs waar hij opnieuw een leger op de been bracht en 100 dagen na zijn ontsnapping uit Elba uiteindelijk verslagen werd in Waterloo, vlakbij Brussel.

Tot daar la grande histoire. Ik zou vanuit Grenoble richting Grasse gaan, dus de tegenovergestelde richting van de baan die we nu kennen als de 'Route Napoleon', maar vroegtijdig afslaan om wat echt bergwerk te doen. Na alles op mijn trouwe Yamaha geladen te hebben stond ik wat te treuzelen. Ik had in Nieuw Zeeland mijn stalen ros een naam gegeven: Endeavour, naar het schip dat Captain Cook naar Nieuw Zeeland gebracht had. Maar dat was een BMW F800GS Adventure en ik kon moeilijk mijn Yamaha dezelfde naam geven. Ik was er echter aan gewoon geraakt dus doopte ik met nog een extra ochtendkoffie mijn Yamaha XT1200ZE 'Endeavour II', in de hoop dat hij mij even veel plezier zou verschaffen als Endeavour I in Nieuw Zeeland gedaan had. Voor het gemak kan ik er ook - Star Warsgewijs - E II van maken!

Een eerste stop zou ik doen in Ambronay, in de Ain, waar ik een B&B op een boerderij gevonden had die me hopelijk zou verwelkomen. Ambronay ligt een beetje ten zuiden van Bourg-en-Bresse en alhoewel het een fikse rit van 825 kilometer was ik er klaar voor: mijn lamswolletje op mijn zadel zodat ik geen last zou hebben van 'numb bum' of 'dooie kont', mijn GPS als noodoplossing al geprogrammeerd met het adres - just in case - en een voorraad boterhammen en fruit voor onderweg.

Daar ga ik dan, de Frascatilaan uit, ik werp een laatste blik op ons huis en de huizen van de buren. Ik maak bij het vertrek altijd een mentale foto zodat ik bij terugkomst onmiddellijk zie wat er veranderd is. Meestal is er gewoon niets veranderd ! Het eerste nummer dat ik beluister is 'Have a nice day' van Stereophonics. Veel positiever kan het niet.

Er is veel Kortrijks verkeer aan het rond punt van Cowboy Henk en ik kan niet wachten om het verkeersinfarct genaamd België achter mij te laten.

Mijn gewone route leidt me zonder al te veel specialekes naar Dijon en dan naar Bourg-en-Bresse.

Daarna rijd ik via Pont d'Ain naar Ambronay, met de eerste heuvels van de Jura als prachtige achtergrond. Onderweg houden David Gates & Bread mij gezelschap. The Guitar Man, If... zonnige dromerige muziek voor een dag als deze.

Ambronay ligt te bakken in de zon en volgens Endeavour II is het 33°C. Ik weet dat de stiekemerd er een graad of drie-vier in zeurt omdat de sensor eigenlijk de inkomende lucht in de motor meet dus laat het ons op 30°C

houden. Warm genoeg. Van ver zie ik al de gebouwen van de Abdij van Ambronay. Deze Benedictijnse abdij werd blijkbaar in de VIII-ste eeuw gesticht op de overblijfselen van een door een Ierse monnik opgerichte vroegere abdij voor nonnekes. Ik leer hier dat Sint Bernard van Vienne voordat hij zijn carrière als monnik aansneed en later zelfs bisschop werd eigenlijk een officier in het leger van Keizer Karel was.

Keizer Karel is natuurlijk goed bekend in Vlaanderen en vooral in Gent, waar hij geboren werd in het Prinsenhof. Redenen genoeg om 's avonds te lezen in het boek 'Gent, de kracht van een stad' van mijn goede vriend en historicus Johan Vandewiele. Het boek zal mij de daaropvolgende twee weken heel wat nieuwe feiten over Vlaanderen en zijn relatie met de Nederlanden en Frankrijk leren.

Ik eet een stukje in één van de twee kleine restaurantjes die ik in dit 2400 zielen tellende dorp kan vinden. De gesprekken aan de tafeltjes rondom mij gaan niet over Fernandel, de oude Franse komiek en zijn koe zoals het uitzicht van het dorp hier doet vermoeden maar wel over Europa, Brexit, Trump en ook iets dat 'Permaculture' heet. Het dorpje is werkelijk prachtig gelegen en vanop mijn terrasje kijk ik naar een ongelooflijk kleurrijke zonsondergang die van geel naar paars overloopt met alle tinten rood en blauw ertussenin. Endeavour staat vlak achter de hoek in de zonsondergang te blinken. Ik leun met een zucht achteruit en nip van een glas wijn. Dit zijn de dingen waar dromen van gemaakt zijn, zingt de Human League. Ik weet niet of ze ooit in Ambronay geweest zijn.

'Permaculture' is een term die uitgevonden is in 1978 door Bill Mollison en David Holmgren. Een professor en zijn student blijkbaar die hier een zeer ingewikkelde theorie opstelden over het aanleggen en kweken van landbouwgewassen volgens patronen die ze in natuurlijke ecosystemen waarnamen. Als ik de uitleg van de B&B uitbater en zijn vrouw hoor dan krijg ik de indruk dat het zoiets is als de combinatie van duurzame landbouw met de sociale aspecten van de samenleving alsook met een toefje 'zelf bedruipend watersysteem'. Allemaal nogal ingewikkeld en mevrouw de boerin vertelt me dat ze hier zelfs lessen voor volgt. Ik kan erin komen. In de lessen, niet in de boerin! Haar tuin ziet er alleszins prima uit. Er staan bloemen en landbouwgewassen door mekaar in groepjes en voor mij is het al een half wonder dat ik graan herken tussen de bloemen. Ik denk dat ik het een beetje van mijn vader meeheb, mijn plantenkennis. Ooit plantten we iets in onze tuin in Sint Amandsberg bij Gent wat mijn vader, toen hij later die week het gras kwam maaien, enthousiast mee afmaaide. Onkruid! Zo erg is het niet gesteld met mij. Rosemary, met wie ik in 2006 huwde, heeft me in de loop der jaren verrassend veel bijgebracht over tuinplanten alhoewel ik de namen nog altijd durf te vergeten!

De bedoeling van de vrouw des huizes in Ambronay is dat de tuin nog een heel stuk gaat uitgebreid worden, allemaal met het 'permaculture' idee in het achterhoofd. Ik bedank het koppel hartelijk en rijd even later het dorp uit, na een obligate foto voor de toren van de abdij. Geheel in de ban van de Socio-biologische land- en tuinbouw luister ik naar Earth Hymn part II van Manfred Mann.

Wanneer ik na de verkeersknoop van Grenoble uiteindelijk in Pont de Claix de N85 oprijd kan de lol beginnen: de Route Napoléon. Ik heb er nog even aan gedacht om mijn helm om te bouwen naar een Napoleontische hoed maar dat zou eigenlijk iets te gek geweest zijn.

In Frankrijk wilden de koningsgezinden (Louis XVIII) eigenlijk van Nappie af en de overwinnaars van de slag bij Leipzig waren zelfs al plannen aan het beramen om de dreigende aanwezigheid van Napoleon op Elba 'permanent' op te lossen, hem dus te vermoorden. Strychnine in zijn camembert of zo.

In Frankrijk was men niet zo happy dat het land Vlaanderen en de haven van Antwerpen door het Congres van Wenen toebedeeld werden aan Het Verenigd Koninkrijk Der Nederlanden onder koning Willem I. Napoleon wilde de onvrede in zijn voordeel gebruiken en met de teruggekeerde krijgsgevangenen van de slag bij Leipzig en de grote veldtochten in Rusland een nieuw leger oprichten. Dit waren ongetwijfeld allemaal echte oorlogsveteranen maar ik vroeg me af of ze nog wel geïnteresseerd waren in alweer een veldtocht, na net de vorige zonder succes afgewerkt te hebben.

Napoleon, voor de ene een held, voor de andere een ambetanterik, voor nog een andere een bron van inkomsten.

Dat geldt zeker voor de restaurants en café's langs deze route die allemaal wel de naam van Napoleon voor hun middenstandskar spannen om zo een Eurootje bij te verdienen.

Ik vind de baan wel mooi maar toch niet zo speciaal. Ja, er zijn stukken waar de baan langs mooie rotspartijen loopt maar het is me hier toch nog altijd iets te druk. Ik zie een standbeeld met een arend langs de kant en kom pas later tot de conclusie dat dit eigenlijk het embleem is van Napoleon dat overal langs deze route terug te vinden is.

Ik ben net Laffrey gepasseerd en misschien is dit wel de plaats waar Napoleon tegenover de haastig opgetrommelde 5^{de} Infanterie stond op 7 maart 1815 en waar, volgens de legende, de keizer (ja, hij had nog altijd salie blaadjes achter zijn oren) zijn jas openrukte en de gevleugelde woorden uitsprak: 'als er iemand is die mij wilt doden... hier ben ik'. Daarop zou de 5^{de} infanterie zich onder luid gejuich en veel schoudergeklop (zoals mannen onder mekaar plegen te doen) bij Nappie aangesloten hebben om vervolgens richting Grenoble te vertrekken. Monty Python zou hier alvast een leuke sketch van gemaakt hebben. 'And now for

something completely different', zou John Cleese gezegd hebben, waarna Nappie en makkers de N85 naar het noorden namen, terwijl hun knechten met kokosnoten het geluid van galopperende paarden voortbrachten.

Ik stop om te tanken. De pompuitbater heeft het zich gemakkelijk gemaakt. Er hangen allerlei handgeschreven briefjes aan de pomp: 'Nous n'acceptons pas les cheques', 'CB à partir de € 15', 'nous n'acceptons plus les cheques' (om zeker en duidelijk te zijn), 'prié de laisser les clefs de votre véhicule à la caisse avant de vous servir, merci, la direction' en 'pompe no 2 vide, servez-vous à la pompe no 1'. Een schrijver voorwaar!

Aangezien er niemand is en het kassakot op slot is vul ik met mijn Carte Bleue de tank. De CB werd in 1967 geïntroduceerd als een nationale betaalkaart. Vanaf begin jaren zeventig werden er ook internationale versies van gemaakt en uiteindelijk verdween de naam in 2010 volledig ten voordele van de merknaam Visa, alhoewel in Frankrijk CB nog altijd al dusdanig bekend is. De geschiedenis van de betaalkaart in een notendop! Hoe zou Napoleon zijn rekeningen betaald hebben? Hij had tenslotte in 1802 de eerste 'Napoleon' munten laten slaan en in die tijd zat daar nog echt goud in. Het was een stuk van 20 Franse Frank. Deze laatste was na de Franse Revolutie ingevoerd om het Franse Pond te vervangen dat al eeuwen in gebruik was. Het stuk van 20FF bevatte ook wat koper want anders zouden de munten te snel verslijten. Het stuk weegt 6.45 gram en tijdens het schrijven van dit boek haalt het vlot € 204 bij verzamelaars en beleggers.

Ik rijd in de richting van La Mure en de zon verwarmt niet alleen het asfalt maar ook mijn gemoed. Ik begin zowaar een echt reisgevoel te krijgen. Moeilijk te omschrijven maar een in je borstkast licht opborrelend geluksgevoel komt nog het dichtste bij mijn gevoel. 'More than a feeling' van Boston galmt door mijn helm. Goeie timing!

In deze streek zijn nog veel bossen en die steken donkergroen af tegen de helblauwe lucht. Ik stop voor een beetje calorieën in Le Mascaret, waar de ingang van deze Bar Restaurant door een levensgroot bord met de afbeelding van de keizer himself erop aangeduid wordt. Een grote cola en een spaghetti voor de koolhydraten gaan er vlot in. Nederlandse fietsers en een Belgisch lesbisch koppel volgen mijn voorbeeld, alhoewel het lesbo koppel duidelijk meer aandacht heeft voor mekaar dan voor de bezwete uitslover die hen komt bedienen. Na deze eetstop wordt het leuk. De baan begint te draaien en te keren en er zijn mooie uitzichten op naamloze bergen aan het Lac du Sautet en ik steek het riviertje Le Drac over en stop voor een foto.

Na Gap wijk ik af van de route Napoleon want ik wil naar de Cime de la Bonnette die zowat de hoogste geplaveide pas in Europa is. Ik zal later het zuidelijke stuk van de route Napoléon rijden en tot de conclusie komen dat die eigenlijk veel mooier is dan het noordelijke stuk. Ik luister (nog eens)