

VAN
Peking
NAAR
Parijs

Kassia St Clair bij Meulenhoff:

Het geheime leven van kleuren

De gouden draad

Van Peking naar Parijs

Kassia St Clair

Peking
VAN
Parijs
NAAR

De autorace die de twintigste eeuw
in de hoogste versnelling zette

Vertaald door Annemie de Vries

MEULENHOF

ISBN 978-90-290-9957-8

ISBN 978-94-023-2300-9 (e-book)

NUR 680

Oorspronkelijke titel: *The Race to the Future*

Omslagontwerp: Ingrid Bockting

Omslagbeeld: Popperfoto / Getty

Auteursfoto: © Colin Thomas

Zetwerk: Pier Post

© 2023 Kassia St Clair

© 2024 Nederlandse vertaling Annemie de Vries en Meulenhoff Boekerij bv,
Amsterdam

De uitgever heeft ernaar gestreefd alle rechten van derden te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen contact opnemen met Meulenhoff Boekerij bv, Amsterdam.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, internet of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor O & P

Inhoud

	Voorwoord	15
	Proloog	27
1	Op weg: geboorte van de automobiel	31
2	Parijs-Peking: 30 januari-9 juni	43
3	Hart en vernedering: de problematische buitenlandse betrekkingen van China	65
4	Peking-Kalgan: 10-14 juni	75
5	De eeuw van de uitvindingen: een nieuw communicatietijdperk	87
6	Kalgan-Urga: 14-24 juni	99
7	Het verdeelde rijk: Rusland tussen revoluties in	117
8	Urga-Irkoetsk: 23 juni-1 juli	131
9	Gescheiden werelden: vrouwen en de automobiel	143
10	Irkoetsk-Tomsk: 1-11 juli	151
11	Paardenkracht: vóór de automobiel	163
12	Tomsk-Tjoemen: 11-19 juli	173
13	Ruimte innemen: de strijd om de straten	185
14	Tjoemen-Kazan: 19-24 juli	197
15	Machtsspel: autobrandstof	207
16	Kazan-Moskou: 24-27 juli	219
17	Naar een nieuwe wereld: auto's, kapitalisme en verandering	231
18	Moskou-Kaunas: 27 juli-4 augustus	245
19	De tol: automobielen en veiligheid	259

20	Kaunas-Luik: 4-8 augustus	271
21	In het offensief: automobielen in de Eerste Wereldoorlog	281
22	Luik-Parijs: 8-10 augustus	291
23	Hoe het verderging	305
	Epiloog	313
	Dankwoord	317
	Beeldcredits	319
	Noten	321
	Bibliografie	353

AUTO'S EN TEAMS

CONTAL MOTOTRI

(6 pk)



Auguste Pons bestuurder

Octave Foucault navigator

DE DION-BOUTON

(10 pk)



Georges Cormier bestuurder en
correspondent (*l'Auto*)

Jean Bizac monteur

DE DION-BOUTON

(10 pk)



Victor Collignon bestuurder

Edgardo Longoni* journalist (*Il Secolo*)

SPYKER

(15 pk)



Charles Godard bestuurder

Jean du Taillis* journalist (*Le Matin*)

Bruno Stephan* monteur

ITALA

(40 pk)[†]



Prins Scipione

Borghese bestuurder

Ettore Guizzardi co-chauffeur/monteur

Luigi Barzini Journalist (*Corriere della
Sera* en *The Daily Telegraph*)

*In deze tabel staan de bemanningen zoals ze bij de start in Peking waren. Tijdens de reis zou Jean du Taillis de plaats van Edgardo Longoni innemen. Bruno Stephan, een Spyker-monteur, zou zich in Omsk bij Godard voegen.

†Het model van de prins had officieel 35/45 pk, maar tijdgenoten spraken van 40 pk, dus dat heb ik ook gedaan om verwarring te vermijden.

PVANeking PNAARarijs

ROUTEKAART

11 juni-10 augustus 1907

(Deze kaart volgt de
richting van de race:
van oost naar west.)



BON VOYAGE

PEKING

URGA

GOBIWOESTIJN

2

3

KALGAN

1

DELAN-OEDE

BAIKALMEER

IRKOETSK

4

TANKHOY

TSJEREMICHOVO

KANSK

NIZJNEODINSK

KRASNOJARSK

C H I N E S E
R I J K

1**CONTAL MOTOTRI**

Officieel al een paar kilometer ten noorden van Peking gediskwalificeerd, maar neemt trein over de bergen en gaat door.

2**CONTAL MOTOTRI**

Gestrand in Gobi tussen kamp en Pong-Hong. Uit de race.

3**SPYKER**

Gestrand in Gobi, 225 kilometer van Oede.

R U S S I S C H E
R I J K

S I B E R I Ë

**4****ITALA**

Zakt iets voor Tankhoy door brug.

5**ITALA**

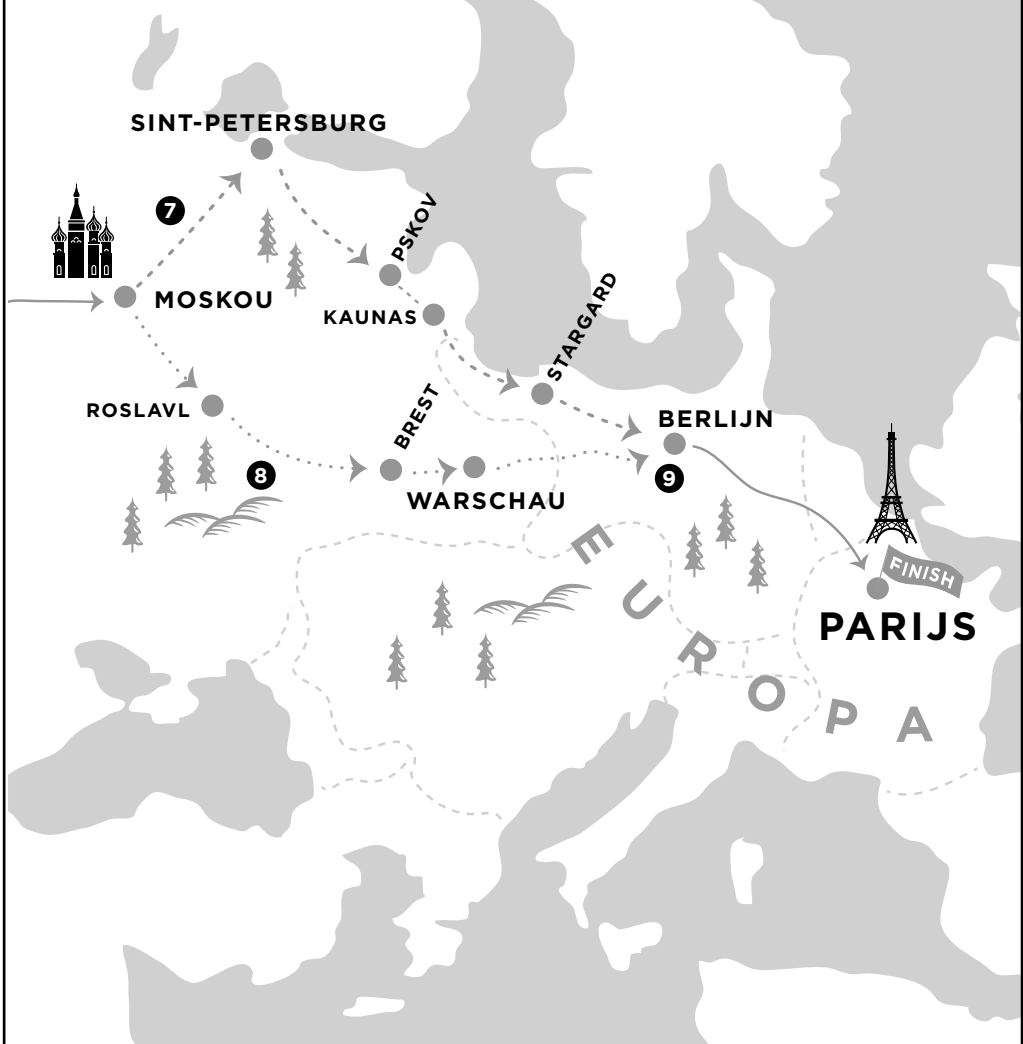
Neemt door Russisch organisatiecomité aanbevolen route.

6**DE DION-BOUTONS**

Nemen officiële zuidelijkere, steilere maar meer rechtstreekse route over Oeral.

ROUTEKAART

(vervolg)



7



ITALA

Maakt lange omweg naar het noorden op verzoek van Russisch organisatie-comité.

8



DE DION-BOUTONS & SPYKER

Nemen meer rechtstreekse route.

9



SPYKER

Godard discreet door andere bestuurder vervangen.

Met fragmenten van het verleden vinden we de toekomst uit.

Erwin Panofsky, 1892-1968



Zo stelde de Franse illustrator Albert Robida zich aan het eind van de negentiende eeuw een bezoek aan de opera in het jaar 2000 voor.

Voorwoord

Alleen iemand die niet nadenkt zal ontkennen dat binnen een tiental jaren het gehele aanzien van de wereldbevolking door de onstuitbare motor veranderd is.

Comyns Beaumont, 1907¹

In januari 1907 stelde de Parijse krant *Le Matin* de wereld voor een uitdaging. De krant kwam met het idee voor een race over twee continenten, een groots experiment dat het uiterste van een ontluikende industrie zou vergen. De grensverleggende automobilisten zouden in Peking van start gaan en vandaar westwaarts naar Parijs rijden, een reis door vijf hoofdsteden en over zo'n 14.000 kilometer. Wat zich in de maanden daarna voltrok, was niet alleen een ongekend avontuur, maar ook een parabel over de geboorte van een nieuwe wereld: de onze.

Ook nu nog zouden de meeste mensen tegen zo'n tocht opzien, maar in 1907 vond men het idee om zo ver en door zulk afgelegen gebied te rijden krankzinnig. Maar zoals de bedoeling van *Le Matin* was geweest, trok de race in de hele wereld de aandacht. Een week nadat de krant met het voorstel voor de race was gekomen, noemde *The Sidney Morning Herald* het 'zo'n stoutmoedig en gigantisch plan dat het je bijna de adem beneemt' en 'genoeg om zelfs de dapperste en meest ondernemende sponsors af te schrikken'. Voor het *Evening Bulletin* in Honolulu was het 'een van de verbijsterendste automobieleraces ooit gehouden'. Volgens een schatting verdrongen zich tussen de 500.000 en 600.000 mensen op de kletsnatte Parijse straten om de winnaar de stad te zien binnenrijden. De deelnemers, van wie er verschillende hun poging bijna met de dood moesten bekopen, werden op één lijn gesteld met helden uit de tijd van de grote ontdekkingsreizigers, zoals Richard Francis Burton, Roald Amundsen en Ernest

Shackleton. De winnaar was ‘een pionier der beschaving wiens naam op de lippen van toekomstige generaties zal blijven’.²

De race van Peking naar Parijs was een kantelpunt. Hij nam alle twijfels over het nut en de praktische betekenis van de automobiel weg. Na afloop konden zelfs de hardnekkigste sceptici het potentieel van de auto als concurrent van het spoor niet meer negeren, net zomin als de mogelijkheden van het motorvoertuig in het burgerlijke en militaire leven. Was de race niet de enige reden voor de triomf van de automobiel, hij effende zeker het pad voor dit nieuwe gemotoriseerde vervoermiddel. Praktisch gezien was de rit over twee continenten de zwaarste test waaraan de autotechnologie tot dan toe was onderworpen. Er waren wel eerder races en rally’s gehouden, maar die waren veel korter geweest. Iemand uit die tijd noemde dit ‘de grootste gebeurtenis in de automobielwereld, niet van het afgelopen jaar, maar in het hele bestaan van zichzelf voortbewegende voertuigen’. De onderneming werd van ‘wereldwijd economisch en maatschappelijk belang’ geacht. *The Sunday Times* waagde zich na afloop van Peking-Parijs aan de voorspelling dat ‘de automobiel gezien kan worden als een van de grootste bringers van beschaving in de toekomst, aangezien hij tot de verste uithoeken van de aarde zal doordringen, lang voordat die door reguliere handelsroutes worden bereikt’.³

Er ging ook een krachtige symboliek uit van de race als voorbode van een nieuw tijdperk van globalisering. De afstand tussen Oost en West had nooit eerder zo klein en overbrugbaar geleken. ‘De motorrace van Peking naar Parijs mag dan te maken hebben met de poëzie van de beweging,’ betoogde een auteur in de *South China Morning Post*, ‘maar is ook een bedreiging voor de poëzie van de afstand [...] Vervoer en communicatie maken de wereld kleiner.’ Delen van de zijderoutes die waren weggekwijsd sinds de voltooiing van de Trans-Siberiëspoorlijn, konden opeens in ere hersteld worden (zoals dat nu weer gebeurt, door het Nieuwe Zijderoute-initiatief van China). Automobielen konden vooruitgang, beschaving en vrede brengen. Een journalist scheef in een opinieartikel dat zulke rally’s – ‘universele pogingen om de beschaving verder over de wereld te verspreiden’ – op zichzelf een vorm van diplomatie waren. ‘Oorlogen zullen waarschijnlijk verdwijnen, want in de toekomst zullen de gemeenschappelijke belangen zo groot zijn dat ze gemakkelijk de afzonderlijke belangen van de verschillende naties opslokken.’⁴

Peking-Parijs weerspiegelt de ideeën die het Westen had over zichzelf en

zijn rol in de wereld, enkele jaren voordat ze door de Eerste Wereldoorlog en de afbraak van wereldrijken op hun kop werden gezet. De race is ook symbolisch voor de worsteling van de Oude Wereld om haar technologische en industriële superioriteit te behouden. En hij biedt een inkijkje in Rusland en China op sleutelmomenten in hun geschiedenis, momenten die steeds belangrijker lijken te worden voor het zelfbeeld en de buitenlandse politiek van die landen op dit moment.

Het is nu moeilijk te bevatten hoe groot de uitdaging was waarmee de Peking-Parijsdeelnemers zich geconfronteerd zagen. Om te beginnen stond de automobiel nog in de kinderschoenen. In 1886 was patent aangevraagd op de Motorwagen van Karl Benz, die meestal wordt genoemd als de allereerste automobiel. Het was een spichtig apparaat bestaand uit een motor, één stoel en drie wielen. Hij kon bogen op zo'n 0,6 pk* – als een te zwakke hotelhaardroger op wielen – en haalde maar net een topsnelheid van 15 kilometer per uur. In 1907 was de technologie wel verder gekomen, maar automobielen waren nog steeds zeldzaam en werden onbetrouwbaar gevonden. In een artikel in *The Economist* werden mensen die 'zich met zo veel onfortuinlijk enthousiasme hebben gehaast om in motorbusbedrijven te investeren' vermanend toegesproken: 'Het paard zal als overwinnaar uit deze strijd tevoorschijn komen.'⁵

Er waren al wel races en rally's geweest vóór *Le Matin* met Peking-Parijs kwam, maar die waren veel korter en notoir gevaarlijk: meestal vielen er doden bij. Automobielen waren grillig, kampten geregeld met motorpech of lekke banden. (De meeste eigenaren vonden het noodzakelijk om een chauffeur in dienst te hebben die niet alleen kon rijden maar ook het apparaat kon onderhouden.) Handboeken voor motoren bevatten lange lijsten met de gereedschappen, smeermiddelen, reservebanden en -onderdelen die je maar het beste bij je kon hebben, ook voor korte ritten.** Automobielen

* Paardenkracht (pk) is een eenheid die wordt gebruikt als maat voor vermogen, met name van motoren. De berekening ging uit van de kracht van een sterk trekpaard dat een molenrad van 12 foot kon laten ronddraaien, en dan is 1 pk het vermogen van een paard om in één minuut 33.000 pound (zo'n 15.000 kg) één voet (30,48 centimeter) te verplaatsen. De pk werd aan het eind van de achttiende eeuw bedacht door ingenieur James Watt. Het vermogen van de voertuigen die aan Peking-Parijs deelnamen, liep uiteen van 40/45 pk tot slechts 6 pk. Ter vergelijking: een hedendaagse Toyota Corolla doet het met 120 pk, de nieuwste Ford F-serie begint bij 290 pk en een Vespa-scooter haalt rond de 11 pk.

** Vooral dit baarde de Peking-Parijsdeelnemers grote zorgen. Zij zouden niet in staat zijn om alles wat voor zo'n lange reis nodig was mee te nemen en zouden die de eerste 7500 kilometer ook niet kunnen aanschaffen.

waren ook zo duur om aan te schaffen, te laten rijden en te repareren dat ze alleen bereikbaar waren voor de hoogste klassen of rijke industriëlen.

Het jaar van de race, 1907, was een van de laatste jaren waarin de auto-mobiel nog als experimentele noviteit en niet als praktisch vervoermiddel werd beschouwd. Extreme sportevenementen zoals Peking-Parijs, waarin de nadruk op de mogelijkheden van het voertuig voor ontdekkingsstochten en lange afstandsritten lag, en niet op het gewonere, alledaagse gebruik, droegen er ook toe bij dat autofabrikanten zich helemaal op verbrandingsmotoren gingen richten. Het was ook het laatste jaar waarin Europa – en in het bijzonder Frankrijk – zich het centrum van de automobiellindustrie kon noemen. Veel Amerikanen importeerden nog steeds Europese auto's, maar hun eigen fabrikanten haalden de achterstand snel in. In oktober 1908 werd in de fabriek van Henry Ford in Detroit de laatste hand gelegd aan het allereerste Model T; de auto-mobiel vestigde zich al in een nieuw geestelijk vaderland.

Wat Peking-Parijs zo fascinerend maakte was dat het gemotoriseerde voertuig zelf nog maar de helft van de uitdaging vormde. Zelfs de meest optimistische racieliefhebbers keken vol ontzag naar de route. In heel West-Europa waren de wegen buiten de grote steden in het algemeen slecht; en in die steden waren ze vaak geplaveid met keien of lagen ze vol tramrails, wat een ritje niet bepaald aangenaam maakte. Elders bestonden wegen vaak alleen in naam. Tussen Peking en Moskou, het eerste vier vijfde deel van de route, zouden de automobilisten paden moeten gebruiken die waren uitgesleten door ezels, paarden, karren en mensen te voet. Die zouden bedekt zijn met een enkeldiepe laag stof of een kniediepe laag modder, afhankelijk van het weer, en ze zouden vol bomen, wortels, stenen en andere brokstukken liggen. Waar echt grote obstakels waren, bijvoorbeeld op de bergpassen ten noorden van Peking, zouden voertuigen met spierkracht over versperringen moeten worden getild. Bleek zelfs dat niet mogelijk, dan zouden de deelnemers met pikhouweel, bijl en spade zelf een weg moeten aanleggen.

Het grootste deel van het land waardoor ze zouden rijden was afgelegen en dunbevolkt: ongelukken of misrekeningen met uitrusting, proviand of brandstofvoorraad konden fataal blijken. De deelnemers moesten bergketens passeren en een woestijn doorkruisen. De voertuigen in de race waren allemaal in faëtonstijl gebouwd – in die tijd het gebruikelijkst – wat bete-

kende dat ze, afgezien van een dunne canvas luifel (die al snel werd weggehaald om gewicht te besparen), blootgesteld waren aan de elementen. Er waren geen benzinstations, dus brandstof zou vooruitgestuurd moeten worden en op strategische plekken neergezet. Voor een deel van de route betekende dit dat brandstof per kameel werd vervoerd. Konden deelnemers zo'n opslagplaats niet vinden, of was die geplunderd voordat ze hem bereikten, dan zouden ze stranden.

Ondanks al die mogelijke gevaren bleek de verleiding om aan zo'n historisch evenement mee te doen groot: er verscheen een bont gezelschap van deelnemers aan de start. Onder hen een Italiaanse prins met zijn chauffeur, een voormalige Franse beroepsracer en een oplichter, naast journalisten die geregeld verslagen over hun vorderingen moesten schrijven en doorgeven.

Peking-Parijs was een fenomeen van het nieuwstijdperk en kreeg aandacht in kranten van Melbourne tot New York, van Manchester tot Sjanghai. Kranten verlekkerden zich aan de glamour en het drama van de race, en brachten die als een overwinning van het moderne op het oude, van snelheid op traagheid, van de westerse beschaving op het oosterse barbarisme. Er heerste ook een gevoel dat dit een triomf van de journalistiek was. Het idee voor de race was afkomstig van een door de wol geverfde Franse krant en het verhaal hield de nieuwslezende wereld maandenlang zo bezig dat de betrokken kranten en journalisten even bekend werden als de auto-mobiel zelf. En dan was er nog de telegraaf die onmisbaar zou blijken voor de hele onderneming. Met zijn materiële verschijningsvormen – kantoren, palen en kabels – bepaalde dat medium mede de route en tegelijkertijd bracht het aan lezers over de hele aardbol de laatste berichten over.

Natuurlijk richtten de Peking-Parijsdeelnemers hun aandacht vooral op de onmiddellijke problemen en gevaren van de race, maar ze waren ook getuige van wereldschokkende historische gebeurtenissen. Hoe groot China ook was en ook al was het de bron van veel luxeartikelen die andere landen graag wilden hebben, door het Westen werd het land voornamelijk met minachting bekeken. In de halve eeuw daarvoor had het een aantal vernederende en kostbare militaire nederlagen geleden, waaraan het enorme schulden en een bezoedelde reputatie had overgehouden. De betrekkingen met veel westerse mogendheden waren gespannen. Een sprekende tekening van de Franse cartoonist Henri Meyer uit

1898 laat haarscherp zien hoe het met de Chinese buitenlandse relaties gesteld was. In de cartoon zitten de Britse koningin Victoria, de Duitse keizer Wilhelm II, de Russische tsaar Nicolaas II en een Japanse samoerai rond een enorme taart waarop 'China' staat (zie pag. 68). Terwijl zij met hun messen in de hand over de lekkerste stukken ruziën, staat achter hen een Mantsjoerijse edelman met zijn handen in machteloze afschuw geheven. Tot overmaat van ramp struikelde de Qing-dynastie, die al 260 jaar over China regeerde, van de ene crisis naar de andere. De dynastie zou vier jaar na Peking-Parijs vallen en dat betekende het eind van twee millennia keizerlijk bestuur en het begin van een periode van beroering waarmee de weg werd geplaveid voor de opkomst van Mao Zedong en de Communistische Partij van China.

Ook het Russische Rijk was in beroering. Aan het eind van de negentiende eeuw was dit het grootste rijk van Europa, dat zich uitstreckte van de Zwarte Zee in het westen tot de Beringstraat in het oosten, met een bevolking van zo'n 135 miljoen mensen. Alleen al die omvang, nog afgezien van de geografische, culturele en linguïstische diversiteit, maakte dat rijk lastig te besturen. Net als China werd het al sinds de zeventiende eeuw door dezelfde dynastie geregeerd en het systeem dat die gebruikte om haar territorium te beheersen kwam steeds meer onder druk te staan. Het rijk wankelde na de revolutie van 1905 en een verpletterende nederlaag in de Russisch-Japanse Oorlog (1904-1905). En al was de binnenlandse onrust theoretisch wel bedwongen en waren er concessies gedaan zoals de vorming van een gekozen parlement, de situatie was allesbehalve vredig. Brandstichting, moord en gewapende roofovervallen waren aan de orde van de dag, militairen patrouilleerden in de straten en op elke brug stonden soldaten geposteed. Aristocratische landhuizen werden geregeld door landarbeiders overvallen, geplunderd en in brand gestoken. Enkele dagen voordat de eerste ricedeelnemers de grens over kwamen hadden tsaar Nicolaas II en premier Stolypin met de zogenaamde junicoup de politieke macht op de Doema terugveroverd.

In het Westen was het nauwelijks minder onrustig. Wat betreft afmeting en reikwijdte wordt dit vaak gezien als de periode waarin de koloniale expansie haar maximum bereikte. Vanaf het eind van de negentiende eeuw hadden zowel de oudere koloniale machten, waaronder Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, als nieuwkomers op dit terrein, zoals

Japan, Italië en de Verenigde Staten, om invloed en territorium in Azië en Afrika gewedijverd. Dankzij technologische ontwikkelingen zoals de telegraaf en de spoorwegen hadden zij nog meer controle over veroverde landen en mensen kunnen krijgen en uitoefenen. Maar het beheersen van deze koloniale rijken begon steeds meer problemen op te leveren. Koloniale expansie en overheersing eisten een hoge prijs, zowel financieel als in termen van levens die verloren gingen aan opstanden en ziekten. Ook escaleerden conflicten tussen koloniale machten, doordat ze ieder voor zich grondstoffen, handelsroutes en vruchtbaar land waarop katoen, thee, indigo en andere waardevolle gewassen konden worden verbouwd, probeerden veilig te stellen. Aan het begin van de nieuwe eeuw waren koloniale overheersers verwickeld in diplomatiek geruzie en zo vormden zich de bondgenootschappen en vetes die zeven jaar later een sleutelrol zouden spelen in het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.

Mijn fascinatie voor het verhaal van Peking-Parijs begon met een vergissing. Bij mijn research naar de oorsprong van *rosso corsa*, het Italiaanse racerood voor mijn boek *Het geheime leven van kleuren*, stuitte ik vaak op verwijzingen naar prins Borghese en zijn pioniersrit van Peking naar Parijs. Het verhaal ging dat Italië als eerbetoon aan zijn succes de kleur van Borgheses auto als nationale racekleur had gekozen. Dat fascineerde me en ik schreef het verhaal op in mijn boek, nadat ik netjes een e-mail had gestuurd naar het museum waarin de auto tegenwoordig staat, om de bevestiging te krijgen dat de Itala, die nu een saai grijze kleur heeft, inderdaad ook felrood was geweest. (Volgens de legende was de auto haastig overgeschilderd om roest tegen te gaan nadat hij per ongeluk van een schip gevallen was.) Tot mijn schrik zou blijken dat dit niet klopte. Het museum onderzocht de lak helemaal tot op het metaal en er werd geen schilfertje rood gevonden. Erger nog: ik kreeg die informatie pas toen *Het geheime leven van kleuren* al naar de drukker was.

Dit was bepaald niet het enige dwaalspoor dat ik zou tegenkomen. De deelnemers die later boeken over de Peking-Parijs hebben gepubliceerd, hadden allemaal de neiging de waarheid te verhullen, uit rivaliteit of loyaliteit, vanwege censuur, het verlangen naar een goed verhaal of uit patriottisch vuur, en een van hen bleek eenvoudigweg een aartsleugenaar. De hernieuwde belangstelling in de jaren vijftig en zestig voor vroege au-

tomobielen en races, vooral in Groot-Brittannië, heeft een aantal nieuwe boeken over de race opgeleverd. Maar hoe lezenswaardig ook, die boeken verpakten Peking-Parijs in nog wat extra laagjes mythologie.

De research voor dit boek was een oefening in het terugsnoeien van legendes en het opnieuw opdiepen van eerder over het hoofd geziene primaire bronnen. Door terug te gaan naar telegrammen en nieuwsverslagen uit die tijd en die met elkaar te vergelijken heb ik hopelijk wat hardnekkige Peking-Parijsfabels voorgoed kunnen ontzenuwen, ook die over *rosso corsa* waaraan ik zelf zonder het te weten heb bijgedragen.

Het verlangen om dieper in de race te duiken en de historische context ervan te onderzoeken heeft me op veel onwaarschijnlijke plekken gebracht: in een familiehuis op een eiland in het Gardameer, in het archief van Hongkong University en dat van Queen's University Belfast, bij automusea in Turijn en op Brooklands, een verder onopvallende heuvel in Camborne, Cornwall. Ik heb gesproken met familieleden van de oorspronkelijke coureurs, die zo vriendelijk waren me foto's, documenten en familieschatten te laten zien. Ik heb enthousiastelingen geïnterviewd die recente Peking-Parijsrally's hebben georganiseerd of gereden.* Een deel van de research en het merendeel van het schrijven aan het boek werd gedaan tijdens de Covid-19-pandemie en de eerste maanden van de Russische invasie in Oekraïne. Dit vrijdelde mijn plannen om samen met mijn echtgenoot in een vintage Toyota Landcruiser het spoor van de oorspronkelijke route terug te volgen. Ik hoop oprecht dat we die droom op een dag kunnen waarmaken, al zullen we dan waarschijnlijk onze dochter meenemen (ze werd een week na de 116e verjaardag van de start van de race geboren).

Recht doen aan het verhaal van Peking-Parijs betekende meer te weten komen over de ontwikkeling van automobielen, wat weer leidde tot het vinden van meer informatie over vervoer op paardenkracht, verkeersongelukken, telegrafie en het politieke spel rond olie. Om meer inzicht te krijgen in de mensen en plekken die de Peking-Parijsdeelnemers tegenkwamen, heb ik me verdiept in verhalen van anderen die in de jaren voor en na 1907 via dezelfde route hadden gereisd. In het boek wisselen deze en andere thema's het primaire verhaal over de race af, in de vorm van op-

* Veel Peking-Parijsliefhebbers zullen zich afvragen waarom ik in dit boek het woord 'race' gebruik en niet 'rally', dat tegenwoordig gebruikelijk is. De reden daarvoor is simpel: mensen in die tijd, ook de deelnemers, noemden het meestal zelf een race en ervoeren hem ook zo.

zichzelfstaande stukken die je kunt meepikken waar je ze tegenkomt, kunt overslaan of later kunt lezen, wat je maar wilt.

Wat ik van het schrijven van dit boek heb geleerd en wat ik je op de pagina's hierna zal laten zien, is dat de race van Peking naar Parijs een parabel is over een wereld op de rand van de belangrijkste eeuw in de geschiedenis van de mensheid. Wij hebben de wereld geërfd die mede door deze race is geschapen.

Kassia St Clair
Maart 2023
Vauxhall, Londen

