

VAN PEEL TOT EVENAAR

MICHAEL VAN PEEL

**VAN PEEL
TOT
EVENAAR**
ANTWERPEN-DAKAR PER VESPA

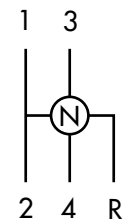
Uitgeverij
**VRJ
DAG**

© 2016 – Michael Van Peel & Uitgeverij Vrijdag
Jodenstraat 16, 2000 Antwerpen
www.uitgeverijvrijdag.be

Vormgeving: Jurgen Walschot
Foto auteur: Johannes Vande Voorde
Foto p149, 288: 'The Pale Blue Dot': NASA JP

nur 508
isbn 978 94 6001 491 8
D/2016/11.676/307
e-boek isbn 978 94 6001 492 5

Niets van deze uitgave mag door middel van elektronische of andere middelen, met inbegrip van automatische informatiesystemen, worden gereproduceerd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



p 9		
p 25	N	
p 33	1	EUROPA
p 89	2	NOORD-AFRIKA
p 127	3	SAHARA
p 233	4	SAHEL
p 285	R	RETOUR

I saw for the first time the earth's shape. I could easily see the shores of continents, islands, great rivers, folds of the terrain, large bodies of water. The horizon is dark blue, smoothly turning to black ... The feelings which filled me I can express with one word — joy.

Yuri A. Gagarin,
Life magazine,
21 April 1961





Gelukkig zijn.
Daarvoor wil ik alles geven.

Raymond van het Groenewoud

Geluk. Ik had eerder de vergissing gemaakt ernaar te zoeken. Tegen beter weten in. Geluk is als Liefde. Of verloren legoblokjes. Je vindt het pas wanneer je stopt met zoeken. Dan trap je er los in.

Ik was al weleens intens gelukkig geweest. Op 15 juli 2003 tegen valavond, rijdend op een Vespa ergens op de D62, een kleine *route départementale* langs de Côte d'Azur ten Zuiden van Montpellier. Secondenlang duurde het. Ik dacht toen dat het aan de omstandigheden lag. De verlaten weg die kaarsrecht door het water sneed, met links de Middellandse Zee en rechts een spiegelglad *étang*. De grote, laaiende zonnenschijf die toevallig net door de wolken brak vlak voor het ondergaan, een tijdstip dat fotografen 'the magic hour' noemen. Een perfecte benaming voor dat ongedefinieerde, tijdloze moment wanneer het licht (en de ziel) heel even zachter wordt. Zalig zij die naar een zonsondergang kijken. Die een moment drijven in dat schemerige niemandsland, terwijl de belofte van de nacht al met ingehouden adem in de lucht hangt, vol verlangen als een gebed voor het avondeten. In de kille avondlucht verwarmde die schijf mijn tronie als een laai-

end kampvuur en door de westwaartse oriëntatie van de D62 leek ze wel aan het einde van de weg te liggen. Tastbaar nabij. Al het water om mij heen veranderde in klaterend, vloeibaar goud. Ik voelde me alsof ik over de ophaalbrug van een gigantische, mythische slotgracht mijn Camelot tegemoet reed. Mijn MP3-speler shufflede naar Marc Cohn's *Walk on Water*. Start aftiteling.

Dat was het paradijs. Ik had het per ongeluk ontdekt. 'Wat een geweldige samenloop van omstandigheden,' dacht ik toen.

Veel later pas leerde ik op hoogst ontluiserende wijze dat het geen hol met omstandigheden te maken had gehad. Integendeel. Het kwam door de *instandigheden*. Het kwam doordat ik al een paar weken onderweg was.

Onderweg. De mooiste manier van zijn.



Een half jaar eerder hadden we elkaar voor het eerst ontmoet, Vera en ik, in de Via di Fontebranda, een steil straatje in het dromerige Toscaanse Siena. Ik, een verloren gelopen Erasmusstudent, overdonderd door het onbekende, die in steenkolenitaliaans schuifelend zijn weg zocht door de nagelnieuwe, eeuwenoude stad. Zij, een volbloed Italiaanse van 21, geboren, getogen en thuis in de streek. Met die gulzige blik van iemand die al geproefd heeft van het voorgerecht van het leven, en honger heeft naar meer. Getekend, gepokt en gemazeld maar nog altijd bloedmooi, zelfbewust van haar eigen schoonheid. Voorzien van vloeiende, vrouwelijke lijnen die rechtstreeks naar het oerbrein van de man graaien, zodat je niet anders kan dan (te lang) staren terwijl je driften overleggen met je geweten of je er niet 'per ongeluk' even met je hand langs zou strelen, heel even maar. Ze keek me aan. Haar naam klonk als de lente. Ze had alles. En ze was blauw. Donkerblauw. Een Vespa Primavera ET3 uit 1982. Ik wist het toen nog niet, maar zij zou mijn eerste worden. *La mia prima Vera*.

Onze allereerste date liep niet vlekkeloos. Dat lag vooral aan

mij. (Alleen maar aan mij, als je het haar zou vragen.) Ik begreep het concept 'fietsen zonder te moeten trappen' wel van horen zeggen, maar ik had geen enkele ervaring met scooters of moto's. Laat staan met een oude tweetakt-Vespa met vier manuele versnellingen.



Trillend van opwinding, maar met geveinsde kalmte start ik haar voor de allereerste keer, mijn eigen Vespa ET3. Knetterend komt ze tot leven. Het heeft net geregend en de typisch scherpe uitlaatgassen mengen zich met de geur van nat asfalt. Met een besliste klik schakel ik naar eerste versnelling en laat voorzichtig de koppeling los. De Via Fontebranda loopt steil bergaf. Het wegrijden van de parkeerplaats helemaal bovenaan de straat voelt dan ook echt als een sprong in het diepe. Het toerental loopt op en ik schakel naar tweede. *So far, so good*. Ik stuntel de stad uit en besluit bij wijze van richting een blauw bordje met daarop 'Firenze' te volgen. Hopend op een rustige, provinciale baan die me wegvoert van het drukker stadscentrum naar waar mijn geknoei onopgemerkt zal blijven (en ook wel een beetje vanuit poëtisch standpunt; sommige plaatsnamen klinken als veelbelovende avonturenromans: Timboektoe, Rome, Parijs, Dakar ...) Ik volg het bord, sla linksaf en kom hardhandig tot de ontdekking dat de Italiaanse wegenbouwers, wellicht ooit als gemene practical joke, met hun blauwe wegwijzers niet enkel kleine baantjes maar evengoed een *superstrada* aanduiden. Ik ben zonet de oprit van de snelweg naar Firenze opgereden! *Aaaaaaah!*

De weg is aan beide zijden afgeboord door vangrails. Er is geen pechstrook, geen berm en geen weg terug. De bel rinkelt, deze rollercoaster is vertrokken, er zit niets anders op dan hem uit te rijden. Luid gillend, met de ogen wijd open en de anus stijf dicht geef ik vol gas tot de vangrail aan het einde me intussen tegen amper 80 kilometer per uur het rechtse snelwegvak op duwt. Het is al redelijk donker en de weg is naar goede Italiaanse traditie onver-

licht. Het kleine voorlicht van de Vespa, helderder dan gewoonlijk door het abnormaal hoog gierende toerental, verlicht enkel een paar meters asfalt voor mij. Volhouden nu, tot ik er terug af kan. Evenwicht bewaren, vooral niet vallen! In mijn spiegel zie ik kleine lichtjes van laag vliegende Alfa Romeo's die bruusk uitwijken en flikkerend en toeterend (en vermoedelijk luid vloekend) mijn scootertje voorbijrazen. Ik hoor Vera boven het windgeruis met schelle stem zeuren 'Che cazzo fai? Cretino! Ma sei deficiente?' Ik onderbreek mijn gegil om even adem te halen en herneem: Aaaaaaaaah! Shitshitshit!

Ingesloten tussen de vangrail en het verkeer, blij ik aan één stuk doorschreeuwen tot de eerstvolgende afrit. Daar is hij! Eindelijk! 1000 meter ... 400 meter ... Eraf! *We made it!* Ik rij een omhoog hellende weg op, het gierende toerental van het motortje valt terug tot een mopperend gebrom. Vera zwijgt. Ik ben lichtjes misselijk van de adrenaline, alsof ik echt net uit een achtbaan stap. Ik rij een akkerweg op, hou halt onder een boom op een heuvel, plof neer in het gras en open met nog natrillende handen het flesje dooreengeschudde Stella dat ik in het handschoenenvakje had bewaard als 'champagnedoop' voor deze *maiden voyage*. Gretig drink ik het lauwe bier. We hebben het overleefd. Het scheelde niet veel of we hadden het doopsel kunnen combineren met een koffietafel.

'Sorry Vera.'

't Is al goed, *scemo* ... Held op sokken.'



De laatste warme herfstdagen vlogen voorbij. Samen verkenden we de glooiende heuvels van Toscane, wier lijnen wedijveren met die van Vera en al het andere Italiaanse schoon. Wat een vrijheid verschaft die kleine tweewieler. Nooit meer ergens vastzitten. Nooit meer afhankelijk zijn van treinen of bussen. Bevrijd van de ketens van vastgelegde tabellen en trajecten. Het gevoel op eender welk moment te kunnen vertrekken, waarheen en wan-

neer je maar wil. Echt vertrekken was zelfs niet nodig, het gevoel dat het kon, was al voldoende. De wereld werd plots veel kleiner. Rome lag tweehonderd kilometer verder voor het grijpen: een mooi weekend rijden langs de eeuwenoude verbindingswegen en heirbanen die nog steeds door Italië lopen. Die van de Via Cassia bijvoorbeeld, die het oude Rome verbond met Siena en Firenze en wiens originele traject nog altijd grotendeels gevolgd wordt door een magnifieke *strada statale* met de iets minder poëtische naam 'SS2'.

Het eerste semester liep ten einde, en daarmee ook mijn periode als uitwisselingsstudent. Vera en ik waren intussen onafscheidelijk geworden. Maar geld om haar naar België te transporteren, had ik niet. Ik had haar met mijn laatste spaarcenten gekocht. Gelukkig kon ik rekenen op goede vrienden die er zijn wanneer je ze nodig hebt. De mijne voerden mij dronken, lieten me een zatte weddenschap sluiten ('ik zrij zdie zvespa zzelf wel naar zBelgië dan!') en rekenden op mijn koppigheid om me aan mijn dronken grootspraak te houden. Mijn vrienden kennen me iets te goed wellicht.

Geld had ik niet, maar wel iets kostbaarders: tijd. Als student had ik drie maanden zomervakantie, een decadente luxe die men doorgaans pas veel te laat ten volle weet te appreciëren.

Met knikkende knieën vertrok ik in de prille zomer van 2003 vanop de Piazza il Campo in Siena, het legendarische schelpvormige plein waar net de eerste *Palio* van het jaar gereden was. Al sinds de dertiende eeuw bekampen de 17 wijken (*contrade*) van Siena mekaar in een zadelloze paardenrace rondom het plein. Twee maal per jaar, op 2 juli (de dag van de heilige *Madonna di Provenzano*) en op 16 augustus (Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart) wordt de hele stad compleet zot, type Aalst carnaval maar dan zonder *voil jeanetten*. Een ronde om het plein met de Vespa leek me dan ook het ideale vertrekpunt. Helaas stak een *carabiniere* daar halverwege een stokje, of liever: een fluitje voor. Na de obligate afscheidsfoto met wat vrienden (de laatste van mijn Erasmus, de eerste van de reis) stampte ik de tweetaktmotor in





TANK
CROSSING

SI-7
0893

gang en verliet het plein langs de Via del Porrione met een flinke twaalfhonderd kilometer voor de boeg. Vijftig meter verder reed ik door een put en viel mijn zijspiegel eraf. Dat belooft!

Veel had ik niet bij. Een vijftal T-shirts, evenveel onderbroeken, een Vespa en tijd. En, na afloop van die Erasmus-uitwisseling, een adressenboekje met vrienden in heel Europa. Dus besloot ik hier en daar een omweg te maken voor een bezoekje. Je bent dan toch onderweg, wat maken die paar extra kilometers uit. Haast en spoed, je weet wel.

Dat concept bleek een beetje uit de hand te lopen. 6.800 kilometer uit de hand om precies te zijn. Nog steeds van Siena naar Antwerpen, maar met een kleine omweg via Sardinië, Corsica, Zuid-Frankrijk, Bretagne, Ierland, Schotland en Engeland. Twee maanden vol avonturen en tegenslagen, ontmoetingen en eenzaamheid, *hoerenchance* en brute pech door heel West-Europa, tot in studentencafé De Salamander op de Antwerpse Ossenmarkt. Thuis.

En ergens onderweg, in de buurt van Montpellier, was ik intens gelukkig geweest. Dankzij de perfecte *instandigheden*.

Die reis met Vera was mijn 'coming of age' reis. Die ene (of eerste) reis die je vormt. Die sporen nalaat. Waarvan je als een iets andere mens terugkeert. Denk je toch. Om enkele weken later vast te stellen dat je gewoon terug vervelt tot je oude zelf, met dezelfde routines en dezelfde onnozele, kleine ergernissen. (Is de buurman nu wéér zijn gazon aan het maaien? Het is zondag!)

Enkele jaren later waren de gensters van het heilige vuur uitgegloeid en liep ik wat verloren in de grijsheid van het volwassen bestaan (of het semi-volwassen bestaan, zou mijn lief beweren). Ik besloot mijn ontsnapping te plannen: een terugkeer naar mijn Paradijs. Naar die plek waar ik zo gelukkig was geweest op mijn eerste Vespa-reis door West-Europa. Een *trip down memory lane*. En om het een beetje uitdagend te maken; *and beyond!* Naar het mij onbekende Noord-Afrika! Het idee was om via Italië naar Tunesië te rijden, de noordkust van Afrika te volgen dwars door

Algerije en Marokko tot aan Gibraltar, en zo weer naar huis. Het leek ambitieus en (té) hoog gegrepen, maar dergelijke praktische bezwaren hadden me voorheen evenmin tegengehouden om mijn dromen om te zetten in daden. (Wat me uiteindelijk wél zou tegenhouden, waren een nukkige Algerijnse ambassadeur in Tunis die met een grommend '*il faut être Africain*' weigerde om een visum te geven aan een blanke Europeaan en, in het verlengde daarvan, de mitrailleurs van twee zenuwachtige grenswachters in de woestijn aan de Tunesisch-Algerijnse grens. Maar daar had ik toen nog geen idee van. Naïeve, vrij-verkerende Schengen-europeaan die ik was.)

Vera was intussen een beetje te fragiel en dierbaar geworden voor een volgende odyssee, dus kocht ik speciaal voor die reis een iets robuustere tweedehands Vespa PX T5 uit 1993 die ik wat oplapte, legergroen splot (wat later een niet zo intelligente kleurkeuze bleek te zijn in het nogal gemilitariseerde Afrika) en Giorgia doopte, vernoemd naar mijn grote held Giorgio Bettinelli, een geweldige Italiaan die een paar keer de aardbol rondreed op een Vespa. Maar Vespa's zijn vrouwelijk; ze vragen aandacht en onderhoud, hebben af en toe *kuren*, reizen altijd in stijl en brengen vreugde in je leven. Giorgia dus.

De Vespa PX is relatief modern, maar nog ouderwets genoeg om robuust te zijn: oerdegelijke tweetakt-techniek zonder moderne elektronicasnufjes. Als je naar Afrika reist, heb je een vervoermiddel nodig dat een mecanicien in de brousse kan repareren met een hamer en een schroevendraaier. En dus oud. Want alleen oude brol blijft vandaag de dag nog werken, moderne brol wordt ontworpen om duur onderhoud te vergen en vervolgens kapot te gaan zodat je iets nieuws moet kopen. Terwijl onze auto's het laten afweten na de zoveelste *software-update*, doorkruisen Noordafrikanen nog altijd de Sahara met oude Mercedessen en Peugeot-brommertjes uit de jaren 70. Toen men nog dingen bouwde uit ijzer zoals de Ford Mustang of de Voyager 1. Dat ruimtetuigje werd in elkaar gevezen in 1977 en bereikte na 36 jaar onaf-

gebroken vliegen de buitenste rand van ons zonnestelsel. Zonder updates of apps. De kilometer teller van Voyager 1 staat inmiddels op twintig miljard kilometer. Van kranige oldtimers gesproken. Nog zendt het radiosignalen uit, die achttien uren aan lichtsnelheid reizen alvorens ze hier opgevangen worden. Het plekje waar hij net langs vloog, ligt op 20.000 jaar autorijden van waar jij nu zit. Met technologie uit de tijd van de viewmaster en de vinylplaat. Sterker nog, het ding heeft zelfs een gouden vinylplaat aan boord met begroetingen, geluiden en foto's van de Aarde. Als er ooit aliens het tuigje onderscheppen, mogen we hopen dat het hipsters met platenspelers zijn.

Voor Voyager 1 het zonnestelsel verliet, op Valentijnsdag 1990, liet de NASA het tuigje op vraag van de samensteller van die gouden plaat, astronoom Carl Sagan, nog één keer omdraaien om een laatste foto van zijn thuisplaneet te nemen. Op die foto, die wereldberoemd werd als *'The Pale Blue Dot'*, is de verre aarde amper nog een pixel groot, een kleine, blauwe stip in een onmetelijk universum. De foto werd een symbool voor hoe onbeduidend wij zijn in het heelal, maar tegelijk hoe kwetsbaar en uitzonderlijk. 'Op die ene pixel', zo schreef Sagan later, 'leefde elke mens die er ooit was zijn hele leven. Elke grote liefde, elke oorlog, elke wereldbeschaving vond er plaats en ging ten onder — op een onooglijk stofje in een zonnestraal. Een pixel die wij *thuis* noemen.'

Net als de Voyager is ook de tweetakt Vespa *built to last*. Betrouwbaar in haar mechanische eenvoud, zonder ketting en met een minimum aan bewegende delen. *'Basta aria, benzina e candela'*, zeggen de Italianen; al wat je nodig hebt is lucht, benzine en een vonkje. En tijd, natuurlijk. Behoorlijk wat tijd.

Vervuld van verwachting doorkruiste ik Frankrijk op weg naar mijn Paradijs. Dat plekje aan de Côte d'Azur langs de D62, ergens in de buurt van Sète. Nostalgisch hunkerend als een verliefde volwassene die een date heeft met een vakantielief uit zijn jeugd. Na een week rijden, pal zuidwaarts, de zon voortdurend in mijn gezicht, kwam ik aan. Eindelijk! Helemaal klaar voor het

warme weerzien, vroeg ik me af of Sète me evenveel gemist had als ik haar ...

De natte dweil in mijn gezicht kon niet klammiger geweest zijn, alsof ze hem eerst even in een vol afvoerputje hadden gesopt.

Diezelfde D62, inmiddels voor mij totaal onherkenbaar, was dichtgeslibd met wegopstoppingen vol toeterende toeristen, de berm aan beide zijden met zwerfvuil vergeven. Kris kras caravans omringd met roepende Engelsen en Duitsers. Overal boerden luidspreekers boenke boenk-muziek uit. De verschraalde zee-lucht stonk naar kebab, urine en slijk. Het eenzame Eden van Sète was verdwenen, verzonken als Atlantis in een zee van verderf.

Tussen twee mobilhomes hield ik halt. Bedrukt ging ik zitten in de zandberm, nog net helder genoeg om eerst te checken op hondenkak en vuil. Mijn krent zakte weg in de duinen zoals de moeder zonk in mijn schoenen. Mijn paradijs was veranderd in de absolute hel.

Daar, diep in dat afvoerputje bij Sète, heb ik me gerealiseerd wat ik eigenlijk al lang had moeten weten. Dat het paradijs geen locatie is op de aardbol, maar een ogenblik in je leven wanneer alles klopt, al is het maar voor een paar seconden. Het is geen plaats maar een moment. Je kunt er bijgevolg nooit terug naar toe. *Paradise is lost, by definition*. Het beloofde land is maar een belofte zolang het niet verkregen is. Daarom mag je nooit met dat doel op reis vertrekken. De reis moet het doel zijn. De rest gebeurt vanzelf. Geluk is dus als een legoblokje: je moet stoppen met zoeken om het te vinden. Het klinkt als een kleffe keukentegelwijsheid, maar ik heb de diepe waarheid ervan aan den lijve ondervonden.

Uiteindelijk heb ik 'het' toch nog gevonden, die reis. Ergens in de noordelijke uitlopers van de Tunesische Sahara, enkele duizenden kilometers van Sète. Per ongeluk. Maar ik had mijn lesje wel geleerd.

Toen ik enkele jaren later opnieuw mijn reiszakken op mijn Vespa sjarde met bestemming Dakar, vertrok ik dan ook zonder doel. Behalve Dakar zelf. En onderweg zijn.