

BAAN BREK STERS



rijdende
varende
vliegende
Trui vrouwen
Hanouille die de
wereld
veranderen



BORGERHOFF
& LAMBERIGTS

Baanbreeksters

Rijdende, varende, vliegende vrouwen die de wereld veranderen

Gent, België
info@borgerhoff-lamberigts.be
www.borgerhoff-lamberigts.be

ISBN 9789493508699
ISBN e-boek 9789493522053
NUR 320
Thema DN
D2026/11.089/134

© 2026, Borgerhoff & Lamberigts NV

Teksten: © Trui Hanouille (www.truihanouille.be)

Foto's: © Trui Hanouille, tenzij uit het archief van de persoon zelf of anders vermeld

De uitgever heeft geprobeerd bij de samenstelling van deze uitgave alle rechthebbenden op copyright te contacteren. Mocht er een opname zonder voorkennis van rechthebbenden zijn gebeurd, dan verzoeken wij dezen alsnog contact op te nemen.

Coördinatie: Sam De Graeve, Nils De Malsche & Joni Verhulst

Eindredactie: Pauline Van Houtte

Ontwerp voorplat: Dooreman

Ontwerp achterplat en binnenwerk: Trui Hanouille  let's fly

Coverbeeld: © Trui Hanouille – Alex Reynolds in Pakistan, 2025

Auteursportret: © Trui Hanouille

Gedrukt in Europa

Eerste druk: mei 2026

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronische drager of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Ook tekst- en datamining van deze uitgave is niet toegestaan zonder schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

B A A N B R E E K S T E R S

Trui
Hanouille

rijdende
varende
vliegende
vrouwen
die de
wereld
veranderen



Voor Iris en Gaea.

En voor de Iraniërs die ik ken en niet ken. Moge hun
eeuwenoude, multi-culti, prachtige land ein-de-lijk
bewoonbaar worden. Geweldloos. Dansend. Zingend. Vrij.

Susan B. Anthony speelde vijftig jaar lang een cruciale rol in de strijd voor vrouwenkiesrecht. Ze was 76 toen ze de jonge journaliste sprak. Het kiesrecht voor witte vrouwen in Amerika maakte ze niet meer mee; dat kwam in 1920, veertien jaar na haar dood. Pas in 1965 kwam er algemeen kiesrecht, zonder raciale beperkingen.

Nellie Bly zelf was een pionier in de undercover-journalistiek, en versloeg Jules Vernes fictieve personage in een reis om de wereld in 72 dagen, een wereldrecord in 1890. Later werd ze uitvindster en zakenvrouw.

'Ik denk dat fietsen meer heeft bijgedragen aan de emancipatie van vrouwen dan wat ook ter wereld. Zodra een vrouw op het zadel gaat zitten en wegrijdt, wordt ze het toonbeeld van vrij, ongeremd vrouw-zijn.'

Amerikaanse burgerrechtenactiviste Susan B. Anthony in een interview met Nellie Bly in 1896

Waar zijn de vrouwen?	10		
1 PIONIERS	18		
Feministische motorrijdster en autorallyracer die weigerde oud te worden	20		
Elke Maria Löhnerz (Duitsland)			
Legendarisch vrachtwagenchauffeur uit een nomadenvolk	28		
Mahnaz Bahrami (Iran)			
Jolige honderdjarige, chauffeur en mecaniciens in de Tweede Wereldoorlog	36		
Barbara Weatherill-Crooken (Engeland)			
Vrouwen in oorlog	43		
Een van de eerste pilotes van het land, vliegt altijd in sari	46		
Rabia Futehally (India)			
Racende pionier met motorrijdschool voor vrouwen	54		
Tomo Igata (Japan)			
2 AVONTURIERS	60		
Ontdekkingsreiziger pur sang en schrijfster	64		
Christina Dodwell (Engeland)			
Snelheidsduivel, verdwaald in afgelegen oorden	76		
Alex Reynolds (Engeland-Filipijnen-VS-Pakistan)			
Stuntvrouw voor de beroemdste Bollywoodsterren	86		
Geeta Tandon (India)			
3 OVERLEVERS	94		
Vijf dappere vrouwen op taximotoren	96		
MJ Piki / Anastazia Kwilasa, Catherine Mille, Jackline Mwizarubi, Mecktrida Luehali en Milembe Rwelamula (Tanzania)			
Taaie tante met vette Harley	108		
Satomi Oba (Japan)			
Rider houses	112		
4 DENKERS	114		
Baanbrekende organisatie met een visionaire motorrijdster aan het stuur	118		
Moving Women / Jai Bharathi (India)			
Bevlogen armoedebestrijdster op uitvaartmotoren	128		
Lucy Coulburt (Engeland)			
Visionair die wereldwijd duizenden motorvrouwen verbindt	138		
Hayley Bell (Wales)			
5 SPRINGERS	148		
Twaalf en vastberaden: surfkampioene of dokter worden	152		
Venous Balouch (Iran)			
Skateboardcrew voor meisjes en vrouwen, opgericht en gerund door een stelletje vrijbuiters uit alle hoeken van de wereld	160		
BX'elles / Annelien Snyers, Emma Pevernagie, Fatima Chakri, Lenka Honesová, Daniela Legrain Sanabria en Una Kreso (België)			
Pittige skatester uit een inheems volk, baanbreekster-in-de-dop	170		
Nisha 'Golu' Gond (India)			
6 VOORLOPERS	178		
Pilote met lef vliegt voor antistroperijpatrouilles en onderzoek over wildreservaten	180		
Anna Titus Laroya (Tanzania)			
Zeeloods die vecht tegen de bierkaai	186		
Kim Ossieur (België)			
De coolste taxichauffeur van Mumbai	196		
Poonam Kamble (India)			
Chauffeur van hightech luxebussen met idolate fans	202		
Soudabeh Baharloo (Iran)			
Eigenzinnige ondernemster rijdt en gidst door de wildparken	206		
Glory Thobias Salema (Tanzania)			
Eerste vrouw in het dorp met een motor en tatoeages	216		
Hajar Cheraghsahar (Iran)			
7 KRACHTPATERS	224		
Populaire YouTuber trekt riksja's van 250 kg	226		
Misa Otoshi (Japan)			
De gondoliera en de roeikampioene, dochter en moeder	232		
Lara Vignotto en Luisella Schiavon (Italië)			
Vrouwen op zee	240		
De zeldzame visser	242		
Momoko Kuwabara (Japan)			
8 DURVERS	246		
Partizaan die voorbij wachtposten van nazi's en fascistten fietste, nu 102 jaar	250		
Lina Tridenti (Italië)			
Repubblica di Salò	258		
De ideale staffetta	259		
Fietskoerier met geheime brieven in de Tweede Wereldoorlog, werd 105	260		
Margriet Boonefaes (België)			
9 STRIJDERS	268		
De zanderige paden van fietsende vrouwen in Iran	272		
Mahtab Ghiasi en haar vrouwenfietsgroep Yazd Banoo Cycling (Iran)			
Motorcrosskampioene, stuntrijdster, rebelse bon vivant	284		
Noora Naraghi (Iran)			
Dank	292		
Hekkensluiter	294		





Waar zijn de vrouwen?

'Do not walk outside this area,' staat er op de vleugel van het vliegtuig waarmee ik onderweg ben. Nochtans deed Gladys Ingle precies dat: op vleugels van vliegende vliegtuigen rondwandelen. In de jaren 20 van de vorige eeuw deed ze alle mogelijke stunts op vliegtuigen. Een keer redde ze een piloot in hoge nood. Haar actie is gefilmd en vertoond in cinemazalen over de hele wereld. 'VLIEGTUIGONGELUK AFGEWEND door moed en lef van vrouw! Pilote wisselt van vliegtuig en monteert nieuw landingswiel op defect vliegtuig in de lucht.'

Wingwalkers werden deze Amerikaanse waaghalzen genoemd. Onder hen opvallend veel vrouwen zoals parachutiste 'Tiny' Broadwick, Lillian Boyer, die vanuit rijdende auto's op vliegtuigen sprong, en Mabel Cody met haar eigen Flying Circus.

Gladys Ingle was ook een *aviatrix*, de toenmalige term voor een vrouwelijke pilote. De luchtvaart was een volkomen nieuw domein, en vrouwen waren er al vanaf het prille begin bij. De jaren 20 en 30 van de vorige eeuw waren een gouden tijd voor vrouwelijke pilotes. Discriminatie was er amper, iedereen was pionier. Meer nog: vrouwen doorkliefden het luchtruim lang voor ze mochten stemmen. Maar na de Tweede Wereldoorlog werden vrouwen weggedrumd uit de volgende ontwikkelingsfase: die van de commerciële luchtvaart. De achterstand die ze toen opliepen, zijn ze nog steeds aan het wegwerken. Wereldwijd zijn er op dit moment 4 à 6% vrouwelijke pilotes, en die cijfers zijn al een decennium onveranderd gebleven.

Ik ben Trui. Vrouw. Fotografe. Verhalenvertelster. Feministe. Motorreiziger. Ik groeide op in de tijd van de race naar de ruimte. Als negenjarige mocht ik 's nachts live kijken naar de eerste mens op de maan, een Amerikaanse man. Daarna wou ik maar een ding: astronoute worden, of eigenlijk vooral een bekende heldin. Wist ik veel dat de hele ruimtevaart een geopolitiek machtsspel is, toen nog van de Koude Oorlog. Ik maakte ook geen onderscheid tussen de naties, ik vond ze allemaal even tof. Ik ontdekte de eerste vrouw in de ruimte, de Russische Valentina Teresjkova. Plots had ik een rolmodel, voor het eerst.

Toen me werd meegedeeld dat een astronoute erg goed moest zijn in wiskunde, besloot ik kunstenaars te worden, dat leek me ook glamoureuus. In 2020 stelde Teresjkova als politica voor om de beperking op de ambtstermijn van Poetin op te heffen. Wat goedgekeurd werd. Weg rolmodel.

Als kind had ik verder geen rolmodellen die toonden wat mogelijk was. De zichtbare, publieke wereld bestond uit (witte) mannen die de lakens uitdeelden. Ik wist het niet, ik zag het niet, het was geen probleem, het

was een gegeven, in schoolboeken, op tv, in de politiek, overal. Maar waar waren al de vrouwen dan?

Vijftig procent van de wereldbevolking is vertegenwoordigd in – ik verzin dit niet – 0,5% van de geschiedschrijving. In de woorden van de Britse professor Bettany Hughes die Oude en Middeleeuwse geschiedenis en Cultuur doceert in Cambridge en Londen: ‘De ongemakkelijke waarheid is dat vrouwen altijd al 50% van de bevolking hebben uitgemaakt, maar nauwelijks 0,5% van de opgetekende geschiedenis in beslag nemen. [...] Het is al minstens 3.500 jaar een probleem, dus is het geen verrassing dat we iets in te halen hebben!’

Een ontluisterend inzicht hierover biedt het boek *Geschrapt, uitgegomd, gewist: hoe vrouwen uit de geschiedenis zijn geschreven* (*Les grandes oubliées : pourquoi l'histoire a effacé les femmes*, 2021) van Titiou Lecoq. De Franse journaliste analyseerde de plaats van vrouwen in de (Europese) geschiedenis in twee betekenissen, namelijk wat er effectief gebeurd is, en het verhaal dat erover verteld wordt. ‘Men heeft ons aangeprept dat er over vrouwen niets te vertellen viel omdat vrouwen te zeer bezig waren met kinderen en stoofpotjes, en ze dus niets van betekenis konden doen. De mythe van *la femme empêchée*, de verhinderde vrouw,’ schrijft Lecoq. Ten dele waren ze natuurlijk wel ‘verhinderd’, heel erg zelfs, maar desondanks wemelt het in de hele geschiedenis van machtige koninginnen, succesvolle schrijfsters, actieve handelaarsters, gevreesde strijdsters, gevierde kunstenaressen, baanbrekende wetenschapsters. Waarom leren we er dan niet over?

Geschiedschrijving is geen objectieve waarheid, men vindt wat men zoekt. ‘Zolang we niet zoeken naar de vrouwen in de geschiedenis, zullen we hen niet vinden.’ Aan de hand van de recentste wetenschappelijke onderzoeken neemt Lecoq de grote tijdsblokken onder de loep. Van elke periode legt ze de vooroordelen, de aannames, het uitkommen, de vertekende hypothesen en de soms flagrante vrouwenhaat bloot. Onze op gender gebaseerde blik op het verleden is een weerspiegeling van de westerse samenleving in de 19e eeuw. Toen werden de eerste geschiedenisboeken geschreven. Vrouw aan de haard met de kinderen; man in het publieke, economische, culturele en politieke leven – dat waren hun ‘natuurlijke’ plaatsen. Eierstokken tegenover ballen. Het zijn die verhalen die nog steeds hardnekkig onze collectieve kennis domineren, al is er zeker verbetering.

Alhoewel... Op Wikipedia, 's werelds grootste en meest geraadpleegde encyclopedie, gaan 19% van de biografieën over vrouwen en 10-15% van de Wiki-redacteuren is vrouw, cijfers van 2024. Niet alleen in aantallen en lengtes is er een groot verschil, maar ook inhoudelijk: er zijn veel meer

referenties naar familierelaties en veel minder kruisreferenties dan bij biografieën over mannen. Ook worden alle systemische ongelijkheden verankerd en versterkt in de AI-systemen. Maar er is tegenwind: Wiki-Gap en andere vrijwilligersgroepen werken eraan.

Hoe ver staan we? Vrouwen mogen (sic) in elk geval met alles rijden, varen en vliegen. Vrouwen mogen eigenlijk alles. Toch in het Westen.

Wel... Rechten die decennia geleden verworven waren, verkruimelen waar we op staan te kijken. ‘Wat elders gebeurt, kan ook hier gebeuren. Ik denk dat we ons allemaal samen zorgen moeten maken over mensenrechten, vrouwenrechten en de toekomst van onze democratieën,’ zei Elif Shafak, Turks schrijfster en feministe, onlangs op een groot evenement in Londen. Schaamteloze slogans als ‘*your body, my choice*’ floreren. Appelcakes en bruisballen verbergen ultraconservatief gedachtegoed van *trad wives*, nauw gelinkt aan extreemrechtse groepen. Misogyne politici verspreiden zich als afgedraaide olie. Algoritmes leiden jongens in minder dan 30 minuten naar de grofste toxische mannelijkheid. Meisjes verlinksen, jongens verrechtsten. Algemeen in politieke voorkeur, en in ideeën over lgbtqia+ en migranten.

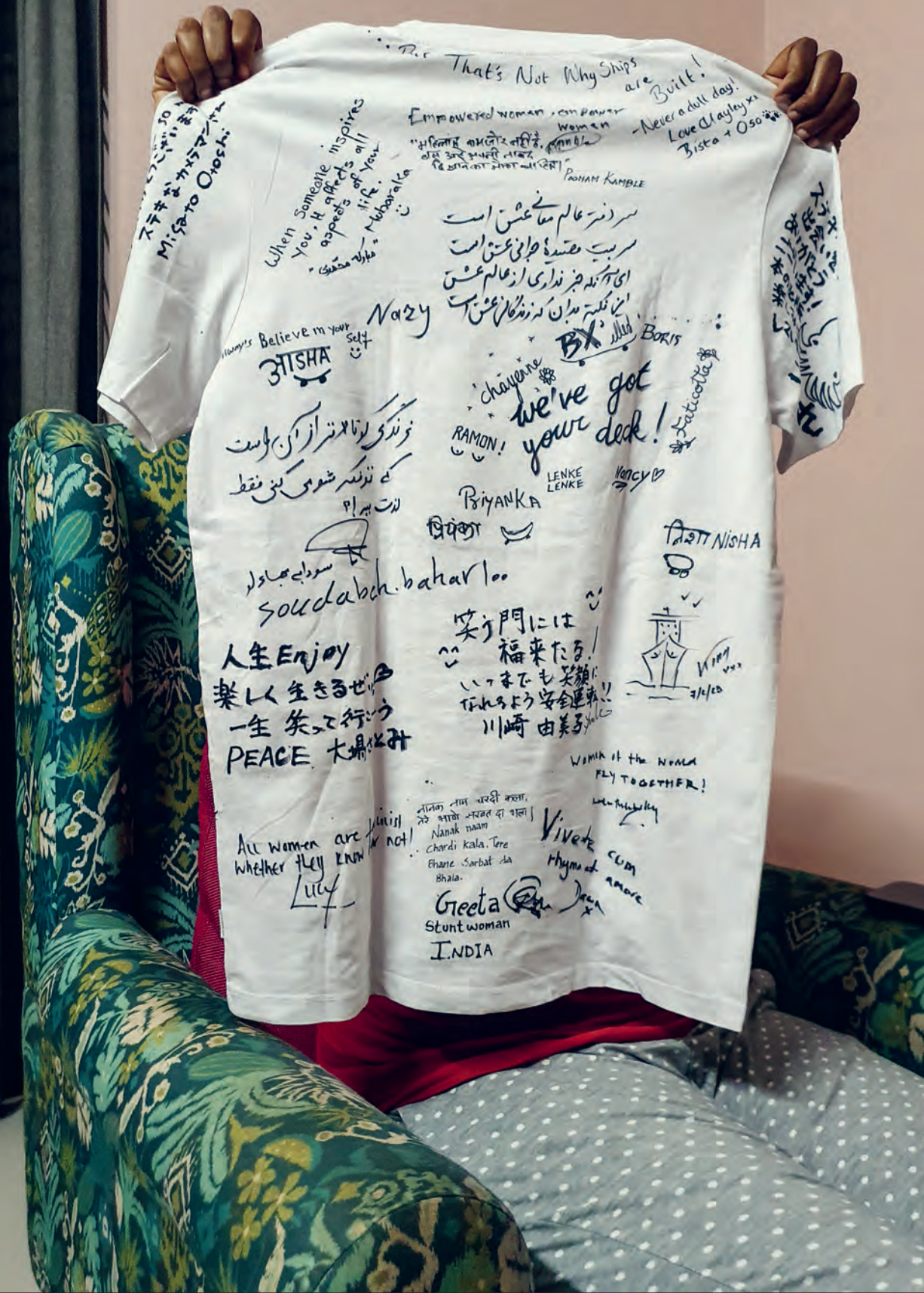
Gezellig allemaal. Het zal niet helpen, maar ik wil het toch, zo’n T-shirt met ‘Wij zijn de kleindochters van de heksen die je niet kon verbranden’.

Als we alles door een mannelijke bril bekijken, dan missen we het perspectief van de helft van de bevolking. In een tijd van ‘alle hens aan dek’ moeten we alle mogelijke ervaringen, waarden en inzichten kennen, van vrouwen, meisjes, drag kings, kunstenaressen. Als we veel te weinig vrouwen zien, dan hebben we geen voorbeelden van wat kan. Als meisjes blijven opgroeien met een uitgegomd beeld van hun eigen gender, of in elk geval een ondergeschikt en vertekend beeld, dan gebeurt er iets in hun hoofd. Ook in dat van de jongens en de x’en natuurlijk. En dan hebben we het nog niet over kleur, cultuur en klasse.

De geschiedenisboeken aanvullen en herschrijven, is een taak die niet voor mij is weggelegd, maar voor expertes. Wat ik wel kan, is nieuwe kronieken schrijven van straffe, dappere, wijze, energieke vrouwen en meisjes die buiten de gebaande paden rijden, varen en vliegen, overal ter wereld. Nieuwe rolmodellen. Baanbrekers.

Ruim baan

Ik ben van de beweeglijke soort. Bloed stroomt, hersenen suizen, ik leef. Stilzitten is niet voor mij, ik moet geregeld de wijde wereld in, vlakbij, verder, heel ver weg. En met het geluk van een ‘goed’ paspoort (en wat centen) kan dat ook.



Toen de dieren nog spraken, vertrok ik naar Finland voor een uitwisselingsjaar. Ik was achttien. Zonder telefoon, computer of internet, dat spreekt. Brieven en ingesproken cassettebandjes gingen over en weer. Het werd dé mijlpaal voor mijn reishonger. Daarna viel ik ook nog uit de kast, probleemloos, ook een mijlpaal. Ik ging op barricades staan, werd deel van de vrouwenbeweging.

Jaren later stapte ik op een motor, mijn ijzeren paard, en begon lange overlandreizen te maken. Ik kreeg bewonderende reacties van andere vrouwen, hier en in de landen waar ik rondreed. 'Hoe doe je dit? Ben je niet bang?' Ik kreeg ontelbare vragen, uitnodigingen en zelfs een keer een staande ovatie. Wat ik uit *wanderlust* en nieuwsgierigheid deed, bleek ongewoon. Ik realiseerde me hoe emanciperend het is om als vrouw zelf te kunnen bepalen hoe groot je wereld is, en hoe inspirerend het is voor jezelf én voor de mensen die je ontmoet.

Ik ging op zoek naar vrouwen die grenzen verleggen met hun voertuigen, naar mobiliteit als middel tot emancipatie. Naar vrouwen bij ons en in andere landen, van uiteenlopende leeftijden, culturen en klassen. Vrouwen die, net als de fietsende vrouwenrechtenactivistes van weleer, vooroordelen, stugge tradities en absurde wetten aan hun laars lappen. Die rolpatronen uitdagen, hun omgeving veranderen en onafhankelijk worden. Die op pad gaan en eigenzinnig hun ding doen. Vrouwen die zich 'mannelijke' voertuigen toe-eigenen en er hun 'vrijheidsmachines' van maken. Fietsen, zeer zeker, maar ook motoren, paarden, vliegtuigen, riksja's, containerschepen, skateboards en vrachtwagens. In India, Iran, Japan, Tanzania, en ook dicht bij huis, in Europa en België.

Gewone vrouwen die iets buitengewoons doen met hun voertuig. Het zijn er 29 geworden. Het is mijn hoogstpersoonlijke selectie van hoogst eigenzinnige vrouwen en meisjes die mij fascineren, wereldwijd opgesnord, gesproken en gefotografeerd.

Door ze in dit boek samen te brengen, kunnen hun inspirerende verhalen verder reizen. Noem het een eigentijdse kroniek, een kleine geschiedschrijving, met het boek als voertuig.

Ruim baan – de straat, de zee, de lucht zijn ook van ons.

BELGIË

- BX'elles / Annelien Snyers, Emma Pevernagie, Fatima Chakri, Lenka Honesová, Daniela Legrain Sanabria en Una Kreso** (Brussel) • Skateboardcrew voor meisjes en vrouwen, opgericht en gerund door een stelletje vrijbuiters uit alle hoeken van de wereld
- Kim Ossieur** (Oostende) • Zeeloods die vecht tegen de bierkaai
- Margriet Boonefaes** (Sint-Niklaas) • Fietskoerier met geheime brieven in de Tweede Wereldoorlog, werd 105

DUITSLAND

- Elke Maria Löhnerz** (Mönkebude) • Feministische motorrijdster en autorallyracer die weigerde oud te worden

ENGELAND en WALES

- Barbara Weatherill-Crorken** (Barlby) • Jolige honderdjarige, chauffeur en mecanicien in de Tweede Wereldoorlog
- Christina Dodwell** (Nailsworth) • Ontdekkingsreizigster pur sang en schrijfster
- Hayley Bell** (Wrexham, Wales) • Visionair die wereldwijd duizenden motorvrouwen verbindt
- Lucy Coulburt** (Oxford) • Bevlogen armoedebestrijdster op uitvaartmotoren

INDIA

- Geeta Tandon** (Mumbai) • Stuntvrouw voor de beroemdste Bollywoodsterren
- Moving Women / Jai Bharathi** (Hyderabad) • Baanbrekende organisatie met een visionaire motorrijdster aan het stuur
- Nisha 'Golu' Gond** (Janwaar) • Pittige skatester uit een inheems volk, baanbreekster-in-de-dop
- Poonam Manohar Kamble** (Mumbai) • De coolste taxichauffeur van Mumbai
- Rabia Futehally** (Mumbai) • Een van de eerste pilotes van het land, vliegt altijd in sari

IRAN

- Hajar Cheraghsahar** (Anarestan) • Eerste vrouw in het dorp met een motor en tatoeages
- Mahnaz Bahrami** (Aligudarz) • Legendarisch vrachtwagenchauffeur uit een nomadenvolk
- Mahtab Ghiasi** en haar vrouwenfietsgroep **Yazd Banoo Cycling** (Yazd) • De zanderige paden van fietsende vrouwen in Iran
- Noora Naraghi** (Tehran) • Motorcrosskampioene, stunrijdster, rebelse bon vivant
- Soudabeh Baharloo** (Najafabad) • Chauffeur van hightech luxebussen met idolate fans
- Venous Balouch** (Chababar) • Twaalf en vastberaden: surfkampioene of dokter worden

ITALIË

- Lara Vignotto en Luisella Schiavon** (Murano-Venice) • De gondoliera en de roeikampioene, dochter en moeder
- Lina Tridenti** (Brescia) • Partizaan die voorbij wachtposten van nazi's en fascistien fietste, nu 102 jaar

JAPAN



- Misa Otoshi** (Tokio) • Populaire YouTuber trekt riksja's van 250 kg
- Momoko Kuwabara** (Kamakura) • De zeldzame visser
- Satomi Oba** (Noto) • Taaie tante met vette Harley
- Tomo Igata** (Tokio) • Racende pionier met motorrijdschool voor vrouwen

PAKISTAN (Filipijnen, Engeland, VS)

- Alex Reynolds** (Chatorkhand) • Snelheidsduivel, verdwaald in afgelegen oorden

TANZANIA

- Anna Titus Laroya** (Dar es Salaam) • Pilote met lef vliegt voor antistropierijpatrouilles en onderzoek over wildreservaten
- Glory Thobias Salema** (Arusha) • Eigenzinnige onderneemster rijdt en gidst door de wildparken
- MJ Piki** (Mwanza) • Vijf dappere vrouwen op taximotoren: **Anastazia Juma Kwilasa, Catherine Salehe Mille, Jackline Fitina Mwizarubi, Mecktrida Paul Luehali** en **Milembe Jelemiah Rwelamula**

Over deze wereldkaart: de Hobo-Dyer Equal Area Projection (projectie van de wereld met gelijke oppervlaktes) is een van de pogingen om een sociaal en geografisch rechtvaardigere weergave van de wereld te creëren.

1 PIONIERS

In dit hoofdstuk lees je de verhalen van **Elke Maria Löhnerz** (Duitsland), **Mahnaz Bahrami** (Iran), **Barbara Weatherill-Crorken** (Engeland), **Rabia Futehally** (India) en **Tomo Igata** (Japan).

‘Met onze smalle banden leek rijden in zand op zwemmen in stroop. Om de haverklap zaten we vast. We waren te zwaar, alles moest uitgeladen worden. Dan, in de laagste versnelling en met gillend toerental konden we duwen, rennen, de koppeling laten schieten en weer aan boord springen. Vervolgens moest alle bagage weer ingeladen worden tot aan de volgende duin. Dan weer van voor af aan, opnieuw en opnieuw. Ik weet niet meer hoe vaak we dat gedaan hebben op die desolate vierhonderd kilometer tussen In-Salah en Arak. Blenk zei: “Je weet toch dat we dit uit eigen beweging doen?” – “Ja,” zei ik, “maar nu is het toch meer een wandeltocht dan een motorreis.”’

‘Stilaan begon de omvang en de onherbergzaamheid van de Sahara tot ons door te dringen. We waren meer dan 1.500 kilometer verwijderd van Algiers, nauwelijks halfweg. Misschien was er een reden waarom iedereen zei dat het ons niet zou lukken om er doorheen te komen.’

‘Die nacht was de volle maan helder genoeg om te lezen of te schrijven. Naast me stond een groot zwart ding dat plots bewoog en me liet schrikken – mijn eigen schaduw.’^[1]

Op 11 december 1934 werden Theresa Wallach en Florence ‘Blenk’ Blenkiron, twee succesvolle vrouwelijke motorracers, onder massale belangstelling uitgewuifd in Londen. Op 29 juli 1935, na zeven maanden en achttien dagen en zo’n 22.000 kilometer, kwamen ze aan in Kaapstad. De Britse twintigers hadden als allereersten de Sahara en het hele Afrikaanse continent doorkruist op een motor, een expeditie die niemand, vrouw of man, hen voordeed.

Het aplomb waarmee ze een schier onmogelijke tocht volbrachten, waarbij ze meer dan eens bijna het leven lieten, met een rudimentaire, zware motor met zijspan en aanhanger, én dan nog als vrouwen, was een opgestoken middelvinger naar iedereen die hen voor gek had verklaard. Het is een van de meest gedurfde motoravonturen aller tijden en spreekt nog steeds tot de verbeelding.



[1] Uit *The Rugged Road*, Theresa Wallach – Panther Publishing Ltd, United Kingdom, 2001. Het boek over hun expeditie is uiteindelijk pas twee jaar na haar dood verschenen. Het is enkel nog tweedehands te vinden aan idiote prijzen, maar er bestaat ook een (gratis) e-book.

Op de eerste rij

De eerste autorit (verder dan rond de kerktoren) vond plaats op 5 augustus 1888, van Mannheim tot Pforzheim in Duitsland, 106 kilometer in twaalf uur en 57 minuten, met een ‘paardloze koets met verbrandingsmotor’, pas uitgevonden door haar man. Pas toen Bertha Benz en haar tienerzonen al uren weg waren, zag hij dat ze de auto ‘gepikt’ hadden. Onderweg liet Bertha een schoenmaker leder kloppen op de versleten houten remblokken, gebruikte ze een hoedenspeld om de brandstofleiding te ontstoppen en haar kousenband om een uitgerafelde bougiekabel te isoleren. Haar exploit, breed uitgemeten in de pers, betekende de doorbraak van de auto.^[2]

Theresa en Florence wisten dat ze de eersten zouden zijn om door de Sahara en door Afrika te rijden met een motor. Bertha had niet rondgekeken om te zien of ze de eerste zou zijn; ze wilde dat het belang van de uitvinding van haar man zou gezien worden.

Mahnaz had ook niet rondgekeken. Zij wilde gewoon met een vrachtwagen rijden. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid is ze de eerste vrouw in Iran die in 2012 het vrachtwagenrijbewijs mocht behalen, en werd ze in 2020 de eerste die met sneeuwruimers en pletwalsen reed.

Voor zichtbaarheid, sponsors en geschiedenisboeken heeft het zin om ‘de eerste’ te zijn. Maar pioniers hoeven niet per se de allereersten te zijn. In hun omgeving, met hun voertuig, zijn de vrouwen in dit hoofdstuk wel degelijk de spoorzoekers en wegbereiders die het pad effenden voor alle vrouwen die na hen kwamen.

In de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw was **Elke Maria** een uitzondering als motorrijdende vrouw. Ze zette twee internationale vrouwenmotorkampen op poten en leerde autorally rijden. **Rabia** was een van de eerste vliegtuigpilotes in India, en richtte mee de Indiase vereniging van vrouwelijke piloten op. **Tomo** stond aan de wieg van het motorrijden voor vrouwen in Japan. **Barbara** hield de boel draaiende als chauffeur tijdens de Tweede Wereldoorlog, net als honderden andere jonge vrouwen. ‘Ik was niet zo bijzonder, maar misschien hebben wij toch een beetje de basis voor jullie gelegd, niet?’ zei ze met een knipoog.

Nog opvallender dan de andere vrouwen in dit boek, hebben deze vrouwen twee karaktertrekken gemeen: vastberadenheid en een onverzettelijk geloof in het eigen kunnen. Hoe groter de tegenstand die ze ondervonden, hoe koppiger ze werden. En allemaal slaagden ze in wat weinigen hen hadden voorgedaan.

[2] Het bedrijf Mercedes-Benz hangt zijn ‘*story of origin*’ aan het verhaal van Bertha Benz op, en terecht. Ze hielp mee bouwen aan de Benz Patent-Motorwagen van haar man Carl, ze bracht verbeteringen aan na haar rijervaring en haar aanzienlijke bruidsschat investeerde ze in de verlieslatende firma, overtuigd van zijn potentieel. Elders en op hetzelfde moment waren er nog mensen (lees: mannen) auto’s aan het uitvinden en testrijden aan het maken, weliswaar kortere. Onderzoekers zeggen het zo: ‘Er was geen eerste auto.’ Maar er was wel degelijk een eerste, echte autoreis.



Elke Maria Löhnerz (1944-2024)

Geboren in Dingelstädt, voormalig Oost-Duitsland, woonde in Mönkebude, **Duitsland**
Voertuigen: **motoren, motor met zijspan, rally-auto**

Feministische motorrijdster en autorallyracer die weigerde oud te worden

'Ik ben Elke Maria Löhnerz, 78 jaar, geboren in 1944 in Dingelstädt, in de deelstaat Thüringen. Ik ben moeder van drie kinderen, waarvan de jongste twee jaar geleden is overleden. Ik ben motorrijdster, ik was rallyrijdster, en ik scherm. Ik was lerares en daardoor had ik een beetje tijd om te reizen. Momenteel woon ik samen met mijn ex-man Gero en vier katten, in een heel klein huis van 65 vierkante meter, met een tuin van 100 vierkante meter en een gastenverblijf, waar ook een motorhok aan vastzit. Daar staat mijn MZ-zijspan geparkeerd op de dagen dat ik er niet mee rijd. Dat was het. Dat is mijn leven.'

Geen gemakker

2.000 km afleggen om alleen het verhaal van Elke Maria op te tekenen, het klinkt krankzinnig. Maar ik heb het hele eind gereden tot Mönkebude in het uiterste noordoosten van Duitsland, in het hoekje aan zee vlak bij de Poolse grens.

Ze klonk vriendelijk in haar e-mails, en het lettertype dat ze gebruikte, was een elegant script, alsof ze een brief schreef. Ik ben uitgenodigd om bij haar te logeren en om een tocht te maken in haar zijspan.

De ontvangst is hartelijk en warm. Elke Maria troont me meteen mee naar het gastenhuisje. En dan is er thee in haar propvolle living. De ex-man zit in de zetel, vriendelijk en stil; Elke Maria daarentegen praat honderduit. Dik twintig jaar geleden, in 2002, stond Gero terug op de stoep met de vraag of hij weer bij haar mocht wonen. Op haar voorwaarden – 'elk zijn eigen leven en geen gemakker' – is dat ook geschied.

De eerste verhalen stromen er meteen uit, alsof ze geoefend heeft. Van de ene episode vliedert ze naar de volgende. Ze vertelt begeistert, trots, zelfverzekerd, en haar geheugen is fenomenaal. Ze weet ook verdomd goed wat ze wel en niet wil, is koppig, no-nonsense, en een tikje bazig. En ze behoort tot de generatie *tough cookies* die niet maalt om extreme kou, honger, vermoeidheid of tegenslagen.

Nette Indiaan

Als kind was ze altijd zeer netjes aangekleed, met kleren die haar moeder zelf genaaid had. Jurkjes, bloesjes, bijpassende schoenen – ze moest er goed uitzien. Het bracht niet veel zoden aan de dijk: ze klom in bomen, speelde indiaan met een zelfgemaakte boog en pijlen, kroop tussen prikkeldraad naar verboden gebied. 'Er lag permanent een stapel te herstellen kleren in ons huis,' grinnikt ze. Met een paar merken op zak fietste ze op een keer doodgewoon van huis weg, de wijde wereld in.

Ze was twaalf en niet te stuiten. 'Ik heb als kind veel vreemde dingen meegemaakt omdat ik altijd was waar ik niet hoorde te zijn.'

In navolging van haar naaiende moeder richt Elke Maria een paar decennia later een modebedrijf op. 'Maar ik kon mezelf niet verkopen en heb er uiteindelijk mijn huis bij ingeschoten.'

In 1965 wordt ze zwanger, trouwt met Gero (in die volgorde), en begint les te geven. Maar ze botst met directies en het kost jaren voor ze haar plek vindt. Ondertussen wordt haar dochter Silke geboren, twee jaar later haar zoon Ingo. Nog eens tien jaar later valt ze als een blok voor een motorrijder en trekt bij hem in. Door hem leert ze motorrijden. Niet meteen zoals ik het me voorstel: 'Die ene keer dat ik bij hem achterop zat, heb ik de lens van mijn fototoestel kapotgedrukt tussen ons in, van angst. Hij reed zó traag dat ik de hele tijd dacht dat we zouden omvallen. Diezelfde dag nog heb ik me ingeschreven voor het rijbewijs.'

Ze krijgt nog een zoon. Ei zo na sterven moeder en zoon bij de geboorte. Florian wordt haar oogappel. Vanaf zijn vier jaar doorkruisen ze samen heel Europa, de peuter op een kinderzitje achterop. De motor geeft haar vleugels. 'Ik reed elke ochtend naar mijn werk en gaf les in mijn lederen motoroverall.'

In 1979 rijden ze naar haar eerste motorvrouwenkamp in toenmalig Tsjechoslowakije, een internationale WIMA-rally (*Women's International Motorcycle Association*). Enkele jaren later en met dezelfde aplomb als waarmee ze haar leven leidt, organiseert ze zelf twee internationale WIMA-rally's, de ene in haar uppie en de tweede met een handvol andere vrouwen. 'Op een of andere manier was ik nooit echt close met vrouwen, ook niet met motorvrouwen. Er was toen zoveel nijd en strijd. Soms ook persoonlijke kwesties onder jaloerse lesbiennes. Door de jaren is dat beter geworden. Maar ik vond het wel tof om met motorvrouwen te praten en ervaringen uit te wisselen.' Nog een aantal jaar later wordt ze voorzitter van een gemengde club, ze regelt vergaderingen, ritten en reizen. Haar leden, die er warmpjes inzitten, logeren in chique hotels; zij kampeert op de parking.

Een keer gaat ze in de clinch met een garagist die beweert dat de herstelling van de gevallen motor van een vriendin veel geld zal kosten. 'Het gat in het carter zat er niet in voor de motor op de takelwagen werd gezet, dat wist ik zeker. Ik heb de motor zelf rechtgezet en grondig bekeken. Dan zou er olie uitgelopen zijn! *Das Loch war nicht drin!*' Ze houdt voet bij stuk tot de mecaniciens toegeeft dat de motor van de takelwagen is gevallen. 'Vrouwen kan je van alles op de mouw spelden, denken ze. Niet dus.'

Een paar jaar daarvoor had Elke Maria een Kawasaki ZX 750 E gekocht. Ze besloot er zelf aan te beginnen sleutelen, uit nieuwsgierigheid.



'Die lief, war nix dran. Ik wilde alleen weten hoe het er vanbinnen uitzag.' Met behulp van een werkplaatshandboek werkt ze een week lang in de garage bij een bevriende mecaniciens, geduldig, georganiseerd, overtuigd van haar kunnen. Ze krijgt wat advies en dat is het. Haar moest men voortaan niets meer wijsmaken. En dan haalt ze haar Kawa weer helemaal uit elkaar en laat alles roze spuiten.

In 2016 – ze is dan 72 – krijgt ze te horen dat osteoporose haar botten zo broos maakt dat een val met de motor wel eens het einde van haar mobiliteit zou kunnen betekenen. Geen stoppen aan Elke Maria: dan maar een motor met zijspan. De zoektocht leidt van het ene naar het volgende te dure exemplaar. Ze is ten einde raad. En dan zegt Florian: 'Mam, ik kan er niet tegen om je zo te zien lijden. Ik koop er een voor jou.' Samen vinden ze een Oost-Duitse MZ TS 250cc-motor uit 1980 en een zijspan uit 1963, in een soort zelfbouwpakket. Vier weken lang sleutelt ze, soms met Gero's hulp, maar meestal alleen, tot het span eindelijk naar de keuring kan.

Voor niets te oud

Behalve motorrijdster is Elke Maria ook een doorgewinterde rallyrijdster. 'Voor mijn vijftigste verjaardag wilde ik mezelf een cadeau geven. Al van jongs af aan, toen ik rallyrijders in mijn buurt voorbij zag sjezen en loeihard door de bochten zag gaan met opstuivend zand, wou ik de legendarische Rally van Monte Carlo rijden. Dus kocht ik een



Mini Cooper die nog voorzien moest worden van een rolkooi, brandblustoestellen, veiligheidsgordels, enzovoort. Een rallypak, schoenen en een helm had ik ook nodig. Allemaal pokkeduur, maar ik kreeg een lening van de bank en won met een loterijlotje. Op de Nürburgring volgde ik een cursus voor het rallyrijbewijs. Dat was natuurlijk geen theebransje, maar het ging goed. Tot ik plots te horen kreeg dat ik veel en veel sneller moest rijden, anders haalde ik het niet. *Wie der Teufel* heb ik toen voor dat rijbewijs gereden, en ik heb het gehaald. En toen was het geld echt op.'

' "Mam, je moet ook een ijstraining volgen. De Monte Carlo gaat altijd over sneeuw en ijs," zeiden mijn kinderen. Dat was hun cadeau. Ik ben ervoor naar Noorwegen gereden, midden in de winter. Het kostte me vier uur om door de bergen bij het hotel te geraken, met mijn handen zwetend aan het stuur geklemd. Maar op de terugweg reed ik datzelfde traject in de helft van de tijd. Ik had zoveel lol, ik drifte door elke bocht, heerlijk! De Noorse leraar vond het niet vreemd dat ik als vrouw die cursus volgde – als enige tussen vijf mannen trouwens – maar hij vond het

wel maf dat ik daar op die leeftijd nog aan begon. En ook bewonderenswaardig. Ter afsluiting reden we een korte rally, mijn allereerste. Het hele parcours was afgezet. Zalig! Mijn copilote wist niet dat ik al zo goed reed, zij had schrik in het begin. "Pas op, daar staan mensen!" zei ze als die nog heel ver weg waren.' Elke Maria proest het uit.

'Voor mij was het van meet af aan duidelijk: ik rijd alleen met een vrouw als copiloot. Ik piekerde er nog niet over om met een mannelijke copiloot te rijden. Mannen denken altijd alles beter te weten. Hoe en waar je moet rijden, daar of ginder, zus en zo. Die betweterigheid hebben vrouwen niet, omdat ze dat ook meegemaakt hebben.'

'Toen reed ik de beroemde Monte Carlo, in 1995. Daarna werd ik uitgenodigd in Zwitserland, twee keer na elkaar, voor de Rally des Balais. Dan de Steiermark Rally in Oostenrijk, drie of vier keer. En dan de Boucle de Spa in België, twee keer, telkens op uitnodiging. Daarna was het gedaan, ik kreeg geen uitnodigingen meer en kon het inschrijvingsgeld zelf niet betalen. Het stond hier vol met trofeeën. Ik heb ze allemaal weggegeven.'

'Op een keer wou een radioreporter mij in een bepaald daglicht zetten. Hij vroeg: "Hoe kan dat nu, een huisvrouw die de rally van Monte Carlo rijdt?" op zo'n minachtende toon, je weet wel. Heel kalm antwoordde ik hem: "Als de huisvrouw in kwestie de nodige vergunningen haalt dan kan ze de rally rijden, natuurlijk." Sommige vrouwen hadden de uitzending gehoord, kwamen ze me nadien vertellen. Ze vonden het geweldig. Maar ik maal er eigenlijk niet om wie ik mogelijkwerwijs inspireer. Ik doe wat ik wil en wat daaruit voortvloeit, weet ik niet. Mijn schoonzus is de enige van wie ik het weet, en mijn dochter en mijn zonen. Soms heb ik het gevoel dat mijn kinderen de draak met mij steken om wat ik doe. Ze vinden hun moeder in elk geval erg ongewoon. "*Sie ist was Außergewöhnliches.*" Maar ergens zijn ze trots, dat weet ik zeker.'

'Natuurlijk noem ik mezelf een feministe. In de eerste plaats moet je onafhankelijk zijn als vrouw, vind ik. Stap uit de traditionele sleur, doe je ding. Dat heb ik zelf altijd gedaan en dat heb ik ook mijn kinderen meegegeven.'

Noodlot

In 2000 gaat Elke Maria met pensioen. Ze doet nog aan een paar autorally's mee en blijft motorrijden. Niet meer zo ver als in 1985, toen ze 10.000 km reed tot aan de Russische grens in Noorwegen. Wel kriskras door Europa en, nadat Florian zijn eigen weg is gegaan, altijd alleen.



‘Ik ben niet zo goed in compromissen. En als je alleen bent, heb je veel meer contact met de bevolking,’ zegt ze. ‘De mensheid is goed, en ik heb een goede engelbewaarder.’

Maar op 14 mei 2020, in volle covidtijd, slaat het noodlot toe. Haar lievelingszoon Florian sterft. Hij wordt pas twee dagen later gevonden, in zijn eigen huis, met de revolver nog in de hand. In zijn rechterhand, terwijl hij linkshandig is. De zaak wordt meteen geklasseerd als zelfdoding. Twee dagen later is hij gecremeerd en is geen onderzoek meer mogelijk. Ze vertelt het verhaal bondig en aangedaan. Het zijspan staat symbool voor haar zoon, en rijden zal ze, al moet ze erin gedragen worden.

Zijspandoop

De stormwind en felle regenvlagen houden dagenlang aan in Mönkebude, maar dan ineens piept de zon erdoor. In geen tijd maken Elke Maria en ik ons klaar voor de beloofde zijspanrit, de eerste in mijn leven. De poort van het garagehok wordt opengetrokken, en daar prijkt het blinkende, donkerblauwe kroonjuweel. Als ik te hulp schiet om het gevaarte uit het hok te trekken, krijg ik meteen lik op stuk: ‘Nee! Niet helpen! Dit is een oefening voor mij. Ik moet fit blijven.’ Langzaam en heel precies rolt ze het span achteruit. Trots kijkt ze me aan. ‘Dit is ’m.’

Met een compressor pompt ze de banden op. Haar ex-man Gero drapeert een dik wit schapenvel in het zijspan, ter comfort van de passagier. Op het pad tot aan de straat, toch al gauw vijftig meter, mag niet gereden worden en als rechtgeaarde Duitse doet ze dat ook niet. Ze duwt.

En dan komt het kickstarten. De 78-jarige pompt en trapt. Dat is maanden stilgestaan heeft, zegt ze verontschuldigend. Nog een paar ferme kicks later knettert het blok tot leven.

Ik klim onhandig in het zijspan, klap het deksel dicht, en grijps van oor tot oor. In haar oranje brandweerveroverall, de helm met haar

naam in grote gele letters, en haar dikke winterhandschoenen, scheurt Elke Maria de landwegen op. Mijn zijspandoop bij twee graden.

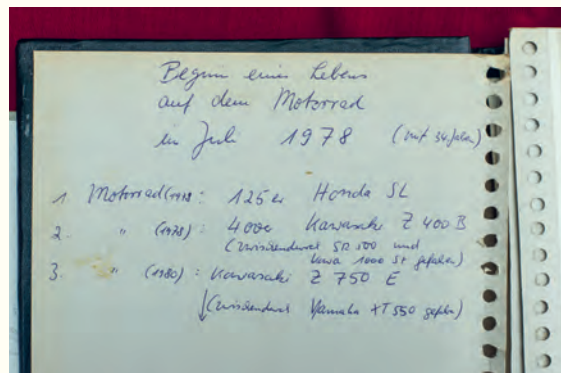
Bij valavond maken we de portretten. In haar oranje overall met zijspan, in een rode outfit en knalgroene zachtlederen rallyschoenen, en met haar degen uithalend naar een berkenboom. Ze is beginnen te schermen toen ze 54 was. ‘Ik zag een film en vond dat zo cool. Ik wou dat ook kunnen. Ik zocht een club maar werd geweigerd omdat ik “te oud” was! Ik vond uiteindelijk een andere club, maar ben nog steeds beledigd. Dachten ze dat ik een krakende oma was of zo?’ Ze straalt. ‘Ik wil weer gaan trainen, dit is zo tof om te doen!’ Even later voegt ze er nadenkend aan toe: ‘Ik vind 78 jaar wel echt oud. Ik voel me veel jonger. Erg vervelend.’



Ik maakte Elke Maria's verhaal eind januari 2022. Op 2 april 2024 is ze overleden aan pancreaskanker. Ze werd 79. Op haar overlijdensbericht stond: ‘Ein buntes Leben ist zu Ende gegangen.’ (Aan een kleurrijk leven is een einde gekomen.)



Hier vind je het audioverhaal van Elke Maria. (5:52 min)





Mahnaz Bahrami (°1982)

Bijnaam: **Marko Polo**

Geboren in Jahan Khosh, woont in Aligudarz, **Iran**

Voertuigen: **vrachtwagen, tankwagen, sneeuwruimer, bulldozer, pletwals, graafmachine, motor**

Legendarisch vrachtwagenchauffeur uit een nomadenvolk

In een oeverloze reeks foto's op een Instagramaccount van Iraanse vrouwelijke vrachtwagenchauffeurs – ja, ze bestaan en ze zijn met veel – sprong één beeld er plots uit: een lachende vrouw met strakke zwarte hoofddoek en knaloranje veiligheidsjas voor een sneeuwruimer. Er stond bij: 'Dit is een leeuwijn van Lorestan uit Aligudarz,'^[1] maar zonder naam of tag. Pas uren later vond ik een artikel in het Farsi met haar naam, Mahnaz Bahrami, en een foto waarop ze uit het raampje hangt van een truck. Maar hoe hard vrienden in Iran ook zochten, ze vonden geen contactgegevens. Maanden gingen voorbij. Ik vertrok naar Iran en had nog steeds geen aanknopingspunt voor Mahnaz. Iemand suggereerde om gewoon te bellen naar de stadsdienst waar ze werkte. Het telefoonnummer stond op de deur van haar vrachtwagen. Alleen... met welke reden zocht ik haar? Ik reisde met een toeristenvisum, en dit was Iran. Ik zou niet de eerste toerist zijn die in de gevangenis belandt omwille van journalistieke praktijken. En toen had mijn goede vriend Mohammed een geniale ingeving: hij contacteerde een hele reeks kappers van Aligudarz. Kappers kennen iedereen. En bingo!

Een goeie week later, als de deur openzwaait en ik haar brede smile in het echt zie, voel ik het meteen: ik heb me niet vergist, dit is een uitzonderlijke vrouw.

De knuffel die er geen was

We zijn onder vrouwen, dus hoofddoeken en *manteaus*^[2] worden meteen afgegooid. Mahnaz' witte T-shirt, zwarte jeans en kort, ravenzwart haar komen tevoorschijn. 'Je hebt kort haar,' zeg ik verrast, omdat het zo ongebruikelijk is voor een Iraanse. 'Al sinds ik klein ben,' lacht ze.

We gaan op het kamerbreed tapijt zitten, Mahnaz sommeert me meteen naast zich. Om ons heen zitten haar beste vriendin, drie zussen en een nichtje.

Mahnaz is 42, woont alleen en is – ook erg ongewoon voor een Iraanse – niet getrouwd. Ze groeide op in een gezin met tien kinderen en behoort tot de Bakhtiari, een nomadenvolk uit het Zagrosgebergte.

'Als kind moest ik onze koeien hoeden in de bergen, alleen, omzeggens elke dag, winter en zomer. Daarom heb ik zo'n donkere huid. En mijn vader wist dat ik dat kon omdat ik zo sterk, moedig en mannelijk ben. Ik was eigenlijk de bewaker van ons huis. Ik bestuurde ook de tractor, bemestte de velden, reed te paard, deed alles wat jongens deden. Ik geloof dat ik eigenlijk een man ben.'

[1] 'Leeuwijn' wordt in het Farsi gebruikt om 'sterke vrouw' aan te duiden.

[2] Volgens de wet in Iran moeten alle vrouwen en meisjes vanaf 12 jaar een losse, half lange jas met lange mouwen dragen, de zogenaamde *manteau*, en een hoofddoek.

'Mijn zus en ik wilden eens naar de stad, Aligudarz, op avontuur. Zij was dertien en ik zes. We namen de bus. Het was de allereerste keer dat ik in een gemotoriseerd voertuig zat, dat was heel vreemd voor mij. Toen de bus heel snel een elektriciteitsmast passeerde, dacht ik dat die omviel. Geschrokken zei ik dat tegen de chauffeur en werd vierkant uitgelachen. Toen we uiteindelijk midden in de nacht teruggehaald werden door een tante, dacht ik dat ik een dikke knuffel zou krijgen van mijn mama. Maar dat draaide heel anders uit. Ze sloeg me zo hard op mijn benen dat die zwart en blauw werden. Mijn zus werd door een oom bedreigd met een mes. Dan namen ze een hete metalen staaf en verschroeven onze handen. Maar hoe raar dat ook klinkt, het hele voorval maakte me nog moediger en vastberadener. Ik besloot daar en dan dat ik altijd zou doen wat ik wilde in mijn leven.'

Het dorpskind met de ijzeren schoenen

Het gezin verhuist van het bergdorp naar de stad Aligudarz. Zodra het kan, haalt Mahnaz haar autorijbewijs en besluit een taxibedrijf op poten te zetten, een primeur voor Iran, want nog nooit heeft een vrouw daar een vergunning voor gekregen. Bovendien wil ze alleen vrouwen als chauffeurs en als passagiers. Niemand neemt haar idee ernstig. Stadsambtenaren en zelfs vrienden en familie lachen haar uit. Maar ze legt hun spot naast zich neer. Alleen de gouverneur van Lorestan moedigt haar aan om door te zetten.

Vergunningen worden afgeleverd in de provinciehoofdstad, op 150 km van Aligudarz. Wekelijks gaat ze naar de betrokken dienst. De hete aardappel wordt doorgeschoven van de ene ambtenaar naar de andere. Telkens keert ze onverrichter zake terug naar huis, telkens verbijt ze de teleurstelling.

'Op een keer zei een ambtenaar dat arme mensen geen vergunning krijgen, dat ik minstens een paar hectare land en een auto moest hebben,' vertelt Mahnaz. Ten einde raad trekt ze naar het hoofdkantoor in Teheran. Ze geeft een brief af waarin ze schrijft dat ze geen lening of geld wil, alleen de vergunning. 'Ik draag ijzeren schoenen,' zegt ze, de Perzische uitdrukking voor 'een ijzeren wil hebben'.

Een hele week wacht ze in het kantoor tot een vrouw met haar te doen krijgt en de zaak in handen neemt. Mahnaz krijgt haar licentie, na anderhalf jaar. Met veel poeha wordt haar bedrijf geopend. In zijn toespraak noemt de gouverneur Mahnaz 'een soldaat, een *peshmerga*, voor de vrouwen'. Ze blinkt van trots. Haar aanpak effent ook het pad voor anderen. Nog geen week later wordt er een tweede vrouwentaxibedrijf in de provincie opgericht, en er volgen er nog.

Het is een overwinning, maar niet alles loopt van een leien dakje. Mahnaz wordt geïntimideerd en klanten wantrouwen haar chauffeurs. Ze houdt vol en de zaken gaan goed. 'Veel vrouwen kregen zo een eigen

inkomen,' zegt ze. Op haar dertigste doekt ze het taxibedrijf op om een nieuwe uitdaging aan te gaan.

Marko Polo met ambitie

'Van kinds af aan hield ik van alles met een motor: tractors, auto's, motoren, en vooral vrachtwagens. 's Nachts droomde ik dat ik met een zware vrachtwagen reed. Op een dag besloot ik ervoor te gaan. Het rijexamen was een peulschil. Ik reed een ronde, twee rondes, drie, vier, zonder probleem. "Rijd nog eens rond zodat iedereen ziet dat vrouwen beter kunnen rijden dan mannen," zei de examiner. Toen ik uitstapte, applausseerden ze voor mij. De examiner zei dat mij een mooie toekomst wachtte.' Ze neemt een lening en schaft een goedkope Chinese vrachtwagen aan. In 2012 wordt Mahnaz de eerste vrouwelijke vrachtwagenchauffeur in Iran, en tegelijk de eerste die voor eigen rekening rijdt.

Na twee jaar wil ze ook de speciale licentie voor gevaarlijk transport bemachtigen. Chemicaliën vervoeren wordt immers het beste betaald, bibbergeld, zeg maar. Opnieuw verloopt haar plan niet zonder slag of stoot. De autoriteiten zijn van mening dat die job enkel geschikt is voor mannen. Opnieuw geeft ze niet op en haalt ze haar slag thuis.

'Ik reed met mijn twintigtonner het hele land door, noord, zuid, oost, west, naar alle steden en raffinaderijen. Ik laadde vloeibaar gas, de gevaarlijkste stof die je kan vervoeren. Het was een fantastische ervaring. Alle mannen respecteerden me.'

Het is in die periode dat collega-truckers haar bedenken met de bijnaam 'Marko Polo', de legendarische reiziger, en dat is ook de naam van haar onvindbare Instagram-account; haar echte naam staat er niet bij. Ze wil toch een beetje uit de spotlights blijven.

Uitgehongerd en explosief

Een paar keer legt ze bijna het loodje met haar truck. 'Dankzij Gods gratie kan ik het navertellen,' zegt ze. 'In de woestijn, onderweg naar de stad Mashhad, viel mijn vrachtwagen in panne, een zware panne die ik niet zelf kon herstellen. Twaalf dagen bleef ik van hulp verstoken. Slechts één pak koekjes had ik bij. Ik was ten einde raad en kon bijna niet meer op mijn benen staan toen er een collega opdaagde en me redde.'

'Een andere keer stond ik geparkeerd voor een wegrestaurant. Plots knalde de afsluitklep van mijn tankwagen open en spoot het vloeibaar gas er onder hoge druk uit. Ik schreeuwde tegen de omstaanders: "Ga weg, ga weg! Geen sigaretten aansteken!" Ik klom op de tank, liet eerst nog een paar ton gas ontsnappen en slaagde er vervolgens in om de klep weer te sluiten. Het bedrijf waar ik voor reed, heeft me nadien

uitdrukkelijk bedankt voor mijn koelbloedigheid. Dat had heel anders kunnen aflopen.'

Acht jaar rijdt ze als vrachtwagenchauffeur, altijd met dezelfde vrachtwagen, altijd alleen. Dan sterft haar vader. Haar moeder voelt zich eenzaam, en smeekt haar dochter om meer thuis te zijn. De vrije vogel zoekt een oplossing, want het rijden kan ze niet laten en de inkomsten zijn broodnodig.

Buitenmens

Ze laat haar oog vallen op de Dienst Wegenwerken van Aligudarz. Daar zou ze met de werktrucks en sneeuwruimers kunnen rijden, en toch elke dag thuis zijn. Voorspelbaar: de dienst wil geen vrouwelijke chauffeur aanwerven.

'Zes maanden lang, elke dag, ging ik met de dienst praten. Eerst zeiden ze dat ik op het kantoor mocht werken, als klerk. Ik had werk nodig en heb het geprobeerd. Maar ik liep tegen de muren op. Ik ben een buitenmens, ik kan niet stilzitten. Ik ben blijven aandringen, blijven



smeken. Ten slotte hebben ze me testen laten afleggen met bulldozers, pletwalsen, graafmachines, kranen, betonmixers, sneeuwruimers, met alles wat ze hadden. Ze waren stomverbaasd om te zien hoe goed ik was met elk van die werktuigen, ook al had ik met sommige nog nooit gereden. Sindsdien werk ik voor de wegenwerkdienst van de stad. In de winter ruimen we sneeuw, de rest van het jaar doen we allerlei onderhoudswerken aan de wegen.'

'Ik heb al veel levens gered van mensen die met hun auto vastzaten in de sneeuw. Ik takel ze er niet alleen uit, maar zorg dat ze weer opwarmen, geef ze eten en thee. Pas als ze helemaal opgeknapt zijn, ga ik weg. Dat valt niet onder mijn verantwoordelijkheid, maar ik vind het heerlijk om mensen te helpen.'

Levende legende

'Ik heb veel afgezien in mijn leven. Ik kreeg onverdraagzaamheid, beledigingen, spot, pesterijen over me heen. Ik was de eerste vrouw met een taxibedrijf, de eerste vrouwelijke vrachtwagenchauffeur, de eerste – en nog steeds de enige – vrouw bij de wegenwerken. Ik heb bewezen dat je alles kunt doen wat je wilt als vrouw. Eerlijkheidshalve moet ik eraan toevoegen dat ik het gemakkelijker had doordat ik zo mannelijk ben. Vrouwelijke vrachtwagenchauffeurs met make-up en gelakte nagels hebben het zeker moeilijker.'

Door Mahnaz is de kijk van mensen op wat vrouwen kunnen, veranderd. Ze is geïnterviewd, gelauwerd, op regionale en nationale tv gekomen. Men looft haar moed, haar onafhankelijkheid, haar kracht, haar harde werk. En tal van vrouwen hebben inmiddels haar voorbeeld gevolgd als vrachtwagen- en taxichauffeur.

'Onderweg houden mensen me staande en vragen om selfies,' zegt Mahnaz. 'Vrouwen contacteren me om te weten hoe ze hun rijbewijs voor vrachtwagens kunnen halen en vragen om hen te begeleiden. Heel soms ga ik erop in, maar ik heb een zware job en weinig vrije tijd.'

Van achttien naar twee wielen

Op het dikke tapijt waar we zitten, staat een blinkende kleine motor, het zadel en andere onderdelen netjes afgedekt met plastic tegen stof en slijtage. Het is een Honda CG 125cc, een van de vele honderden lokaal geassembleerde merken. 'Maar hoe kom je ermee weg?' vraag ik. 'Als vrouw mag je wettelijk gezien toch niet op de openbare weg rijden met een motor?' Mahnaz grinnikt. 'Ik ben een gehoorzame burger, ik ben het gewoon gaan vragen. De politieagent van dienst keek me stomverbaasd aan en zei: "Maar Mahnaz, je rijdt met achttien wielen! Waarom zou je dan niet met twee wielen mogen rijden?" En dus rijd ik ongestoord rond, altijd in mijn herkenbare zwarte hijab.'

‘Een van mijn kinderdromen was om te reizen voorbij de grenzen,’ zegt Mahnaz. ‘Ik heb zelf niet de kans om naar het buitenland te gaan, maar nu jij naar Iran gekomen bent, werd die droom een beetje werkelijkheid.’ Ik ben ontroerd en tegelijk triest om de onrechtvaardigheid van mijn privileges.

De uren vliegen voorbij. Thee wordt met liters aangesleept. We lachen, eten, luisteren. Mahnaz heft een lied aan. Krachtig, langzaam, zuiver. Iemand knipt met de vingers, een ander klopt het ritme. Het is prachtig. Dan gaat een indrukwekkende muziekinstallatie aan. De vrouwen springen recht en dansen, elk in een eigen stijl. Mahnaz beweegt haar heupen als een buikdanseres, trilt met haar schouders, schudt haar borsten, zwaait haar armen op de stevige beat.

Opvolging verzekerd

Die avond ben ik te gast op het voorhuwelijksfeest van een familielid. Een brede straat is afgezet, rijen stoelen staan klaar, overal hangen blingblinglichtjes, de muziek blèrt uit gigantische luidsprekers. De bruidegom danst in het midden met een kleurrijke kwast in elke hand. Aangevuurd door de muziek en een opzweepende commentator met een micro, reidansen de mannen rond hem, op kop een leider die zwaait met een doek. Verschillende mannen komen Mahnaz onderdanig groeten. Als vanzelfsprekend neemt ze even later de leidersdoek over en danst met de mannen, lachend en zelfverzekerd. Een rij dansende vrouwen sluit achteraan aan. De bruid verschijnt op het toneel, met een gevolg van tientallen vrouwen in felgekleurde lange jurken met goudbordoursels. Mahnaz geeft haar leidersdoek door, maakt links en rechts een praatje, en sluit dan aan bij de dansende vrouwen. Een nichtje wijkt niet van haar zijde. Deze zomer mag ze een week meerijden in de vrachtwagen. Opvolging verzekerd.

Ik sta gebiologeerd toe te kijken. Met haar mannelijke attitude beweegt Mahnaz, de vreemde eend in de bijt, zich vlot tussen de twee werelden. Als ik later de filmpjes toon aan Iraanse vrienden, zeggen ze zonder uitzondering dat ze nog nooit zo iemand hebben gezien.

De revolver

Bij het binnenkomen in haar huis heb ik gezien dat er een revolver aan de muur hangt. Na de memorabele dag, na het voorhuwelijksfeest, na de overnachting op het tapijt bij haar thuis, terwijl we afscheid nemen, vraag ik terloops of het een echte revolver is. ‘Nee, hij is van plastic, maar het is wel een exacte kopie,’ zegt Mahnaz. In geen tel heeft ze hem van de muur geplukt en krijg ik hem aangeboden als cadeau. Ik sta perplex en schiet in de lach. ‘Juist, ja, ideaal om een vliegtuig mee op te stappen!’

We proesten het uit. ‘Nee, Mahnaz,’ zeg ik, ‘ik vind het een prachtig cadeau, ik ben vereerd, maar ik kan het niet aannemen.’ Mahnaz kijkt snel om zich heen en grist een hanger van de spiegel, met donkerhouten kralen en een rond schijfje. Ze duwt hem in mijn handen. ‘Deze is voor jou.’ Op de schijf staat een van de 99 namen van Allah. Ik neem het geschenk dankbaar aan.

Out of the blue

Twee foto’s heb ik van Mahnaz en haar motor: een met, en een zonder hijab, in precies dezelfde houding. Op haar verzoek mag ik de tweede niet tonen. In het witte T-shirt, met haar zwart kort haar en een opvallend polshorloge ziet ze er zonder hijab zo mogelijk nóg stoerder uit, de leeuwin van Lorestan.

Om de paar maanden krijg ik berichtjes van haar. Ze vraagt hoe het met me gaat of wanneer ik terugkom. Elk bericht moet door de vertaal-app. Een keer videobelde ze me. Naast haar stonden enkele vrouwen aan wie ze me wou voorstellen. We spreken elkaars taal niet, maar we zwaaiden en lachten en gibberden. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat Mahnaz soms eenzaam is. En dat ze droomt van een ander, vrijer leven.



Hier vind je het audioverhaal van Mahnaz. (6:04 min)



Barbara Weatherill-Crooken (°1925)

Geboren in Morley, Yorkshire, woont in Barlby, Yorkshire, **Engeland**
Voertuigen: **militaire vrachtwagens** en **ambulances**

Jolige honderdjarige, chauffeur en mecanicien in de Tweede Wereldoorlog

'Jaren geleden gleed ik uit en rolde ik onder een struik in de tuin. Ik wist meteen dat ik mijn heup gebroken had en dacht: "Bon, er is geen haast bij. Ik ga er niet van dood." Dus bleef ik rustig liggen tot ik hulp kreeg. Ik ging ervan uit dat ik enkele dagen later weer thuis zou zijn. Mooi niet. Het werden twee maanden. Daarna wou ik weer autorijden, maar mijn dochter zag dat echt niet zitten. Ik werd er kribbig van. "Ik ben altijd een steengoede chauffeur geweest, het was mijn job. Ik ben perfect in staat om te rijden!" Zeer tegen mijn zin ben ik dan toch gestopt. Ik was toen 88 en mis die auto nog steeds. Mijn onafhankelijkheid viel weg. Ik ben soms zo gefrustreerd dat "*I got to spit feathers*" ' fulmineert Barbara in haar radde Yorkshire-accent doorspekt met beeldspraak.

'This country is at war with Germany'

'Het was zondagochtend 3 september 1939, en we zaten samen rond de radio voor de toespraak van de eerste minister. We wisten dat er iets op til was. Dan kwam het: "Dit land is in oorlog met Duitsland." De blik die mijn ouders toen wisselden, zal ik nooit vergeten. De blik van twee mensen die een oorlog hadden meegemaakt, nog maar twintig jaar eerder, en die precies wisten wat dat betekende.'

'Ik wou mijn steentje bijdragen aan ons land in oorlog, ik wou in het leger. Maar ik was enig kind, dat zou lastig zijn. Ik haalde rekruteringsfolders en verspreidde die overal in huis. Ze werden verplaatst, maar er kwam geen reactie. De tijd begon te dringen. Ik werd zeventien en een half, de minimumleeftijd voor rekruten. Op een dag zette ik mijn ouders bij elkaar. Ik vroeg het eerst aan mijn vader. Die wees prompt naar mijn moeder, en die zei: "Vraag het aan je vader." Hopeloos! Maar ik had een troefkaart. "Pap, jij diende in het Schotse regiment tijdens de oorlog. En mam, jij was sergeant-majoor in het leger. Jullie kunnen toch moeilijk nee zeggen?" Er viel een lange stilte. Toen keek mijn vader naar mijn moeder en zei: "Ze heeft ons bij de lurven, Rosa." '

'De dag nadien, op 2 januari 1943, heb ik mij ingeschreven bij de hulplandmacht, de Auxiliary Territorial Service, de ATS. Mijn vader kwam me uitzwaaien. "Wel, lieverd, je zit nu in het leger. Als je het niet tof vindt, kunnen mam en ik niets doen om je er weer uit te halen." Waarop ik zei: "Pap, ik zal het geweldig vinden." En dat was ook zo.'

'Er was wat verwarring bij de inschrijving. Ze vroegen wat ik wilde doen. Ik wou chauffeur worden, dat klonk tegelijk nuttig en avontuurlijk, of bij het luchtafweercommando. Ik bleek niet oud genoeg om chauffeur te