

OVER OUDE WEGEN

MATHIJS DEEN BIJ UITGEVERIJ THOMAS RAP

Brutus heeft honger

De Wadden

Onder de mensen

Mathijs Deen

Over oude wegen

Een reis door de geschiedenis van Europa



2018

THOMAS RAP

AMSTERDAM

De auteur ontving voor het schrijven van dit boek zowel een werkbeurs als
een reisbeurs van het Nederlands Letterenfonds.

Copyright © 2018 Mathijs Deen

Omslagontwerp bij Barbara

Omslagillustratie © Richard Nixon/Archangel Images

Foto auteur Merlijn Doomernik

Vormgeving binnenwerk Aard Bakker

Druk Bariet Ten Brink, Meppel

ISBN 978 94 004 0515 8

NUR 320

thomasrap.nl

**Voor Willem Deen III. Mijn vader.
De man achter het stuur.**

(1927 – 2010)

‘Dit is de E8. Die loopt van Londen naar Moskou.’
(Willem Deen III, onderweg van Boekelo naar Leersum)

‘Mooie brede wegen.’
(Willem Deen II, op onverschillig welke snelweg)

INHOUD

De verbeelding	11
BOEKELO – LEERSUM (1968)	
Het ideaal	16
GENÈVE, HOOFDKANTOOR (2015)	
De wegbereider	31
<i>De eerste Europeaan</i>	
DMANISI – ATAPUERCA – HAPPISBURGH (800.000 V.CHR.)	
De ontheemde	63
<i>De ketel van Obelix</i>	
ELBE – DONAU (101 V.CHR.)	
De struikrover	112
<i>Bulla de Gelukkige</i>	
BYZANTIUM – ROME (207)	
De pelgrim	143
<i>De zielenrust van Guðríður Þorbjarnardóttir</i>	
LAUGARBREKKA – ROME (1025)	

De gelukszoeker	205
<i>De vermommingen van Esther</i>	
PORTUGAL – AMSTERDAM – STOCKHOLM (1653)	
De veroveraar	275
<i>Loteling Coenraad Nell</i>	
WASSENAAR – SMOLENSK (1812)	
De racer	340
<i>De laatste finish van Charles Farrott</i>	
PARIJS – WENEN (1902)	
De verloren zoon	381
<i>Mohamed Sayem gaat terug naar Afrika</i>	
LEIDEN – AOUNOUT (2016)	
De werkelijkheid	402
BOEKELO – LEERSUM (2017)	
Dank	408

DE VERBEELDING

BOEKELO – LEERSUM (1968)

‘Dit is de E8,’ zei mijn vader. ‘Die loopt van Londen naar Moskou.’

We naderden een afslag. Op het asfalt stond een pijl met daaronder: E8. Ik zag het vanaf de achterbank. We waren onderweg van Twente naar de Utrechtse Heuvelrug, van mijn ouderlijk huis naar mijn grootouders. Een afstand van ruim honderd kilometer. Maar door die ene opmerking van mijn vader werd onze onderneming opgenomen in iets wat veel groter was. We reden eigenlijk een etappe van een lange, grensoverschrijdende reis tussen namen die ik kende uit de atlas, van het achtuurjournaal, van de koppen in de krant waarachter mijn vader zich vaak aan het gezelschap onttrok.

De weg was grillig, vertakte zich langs talloze afslagen en zag er bedrieglijk gewoon uit; een kruispunt, een brug, doorgaand asfalt, klinkers. Maar de pijlen en aanduidingen op het wegdek spraken duidelijke taal. Dit was wel degelijk de E8, de weg van Londen naar Moskou.

Mijn grootouders woonden in een huis in een bos op de Utrechtse heuvelrug. De tuinbaaswoning was tegen een koetshuis aan gebouwd, en hoorde bij kasteel Broekhuizen; een achttiende-eeuwse buitenplaats omringd door bos en vijverpartijen.

Maar de kasteelvrouwe was dood en het kasteel was verlaten. Mijn opa, die verantwoordelijk was geweest voor het onderhoud van de tuin en het bos, woonde er nog steeds, samen met mijn oma. Mijn opa werkte niet meer. De tuinen waren verwilderd, de kassen waren ingezakt, het grind bemost, de ramen van het kasteel dichtgetimmerd en het gras van het enorme gazon voor het kasteel stond hoog.

Mijn oma stookte een houtkachel om de eetkamer warm te houden, gaf me beschuitjes met suiker, zelfgemaakt bramen-sap op zelfgemaakte vla en een harkje om eindeloos door het grind te halen. In de schemer joegen ringslangen in de slotvijver, 's nachts huilden uilen in het bos. Ik was daar gelukkig en verlangde er altijd naar om daar te zijn.

Ik kan niet veel ouder zijn geweest dan acht jaar toen ik me thuis, vroeg naar bed gestuurd en nog erg wakker, in het donker probeerde voor te stellen dat ik zelf een auto kon besturen en dan naar mijn grootouders zou rijden. Ik kende de weg, toch? Als ik in de auto op de achterbank, ingeklemd door benen en armen van mijn twee oudere broers, door de voorruit op de weg keek, dan wist ik altijd: hier gaan we rechtsaf, daar gaan we links. Ik herkende alle wegen, kruispunten en afslagen die zich aandienen.

Dat was wat ik probeerde in bed op te roepen; de hele route, met alle afslagen, kruispunten en bochtige beboste stukken, de opeenvolging van witte strepen die op de stammen van de bomen waren geschilderd om de berm te markeren. Ik stelde me voor dat ik zelf zou rijden, alleen, zelfstandig, naar opa en oma.

De straat uit, rechtsaf, linksaf, de kom van het dorp door, de klinkerweg het dorp uit, de bomen links en rechts, de beek, het domein van de katholieken aan gene zijde van de beek, het

andere dorp met dezelfde naam, daardoorheen, het pokdalige voetbalveld van sv Boekelo, hun kleedhok, het bos daarachter, dan los van alles, onderweg. Ik spande me in, probeerde in mijn geest de weg op te roepen, vast te houden en te volgen, de bochten te nemen, de kruispunten over te steken, Beckum, Delden, het kanaal... en al gauw wist ik het allemaal niet meer zo zeker. Zat ik wel op de goede weg? Waar kwam hij op uit? Dan drongen zich beelden op van andere wegen, andere kruispunten, losstaande gebeurtenissen; een beklimming in de bergen, de snelweg waar mijn vader maar liefst 120 had gereden, net zo hard als de trein daarnaast, of de plek waar Grimbold, onze eigenzinnige boxer, toen de auto op een warme zomerdag onderweg naar opa en oma afremde voor dat ene grote kruispunt, vanuit de achterbak op de achterbank klom, door het opengedraaide raampje naar buiten sprong en het bos in rende. En mijn vader die uitstapte en de hond riep en aan de riem vastmaakte en de auto in trok.

Ik raakte verstrikt in herinneringen aan gebeurtenissen, en in allerhande scenario's waarin de verschillende losse beelden van de weg naar oma als puzzelstukken in mijn verbeelding rondzweefden, zonder dat ik ze in elkaar kon passen tot een weg, een route, die ik zelf zou kunnen volgen. Ik verdwaalde in mijn onvermogen en dat maakte me verdrietig. En dan kwam stevast de fantasie van de Rechte Weg, die van ons huis zonder kruispunten of bochten naar het bos van opa en oma voerde, links en rechts de rest van de wereld, maar recht vooruit die ene plek van geluk.

En ik stelde me heldere dagen voor, waarop ik na school die weg een eindje met mijn crossfiets kon in rijden en dat ik dan staande op de trappers heel in de verte het bos van opa en oma kon zien liggen.

Zo probeerde ik toegang te krijgen tot de wereld buiten het dorp; door me de wegen voor te stellen die ik in mijn verbeelding zou volgen naar de paradijselijke bestemming van het huis van mijn grootouders in het bos. Het was een eerste oefening mijn weg te vinden in de grote wereld, een eerste fantasie van zelfstandigheid. En ook al lukte het niet, ik herken het verlangen vandaag nog. En ik ben het jongetje dat het probeerde goed gezind.

Maar mijn grootouders werden lang voordat ik de rijbevoegde leeftijd had bereikt het boshuis uit gejaagd en weggeborgen in een bejaardenwoning in de kom van het nabijgelegen dorp Leersum.

Daar was het doodgaan geblazen.

Mijn vader is er ook niet meer. Niemand onderneemt nu nog de autorit die ooit zo belangrijk, beloftevol en beladen was. En als ik nu probeer om met mijn ogen dicht, 45 jaar nadat ik slapeloos in bed lag, me voor te stellen hoe vanuit het dorp van mijn jeugd naar het verlaten huis in het bos te rijden, dan blijkt ook de herinnering aan de grillige E8 te zijn opgelost in de tijd.

Een paar kilometer ten noorden van de oude E8 is in de jaren zeventig een snelweg aangelegd, niet in een rechte lijn van Twente naar het huis in het bos, maar toch een weg waarop je moeilijk kan verdwalen. Een weg ook die de reistijd van Twente naar zowel de Utrechtse Heuvelrug als Londen en Moskou aanmerkelijk bekort heeft. De aanduiding E8 verdween van het asfalt van wat door de aanleg van de nieuwe weg een soort ventweg was geworden, en de snelweg kreeg van het hoofdkantoor van de E-wegen in Genève een nieuwe naam: de E30.

Maar dat is nooit aangeslagen. In de nationale nummering heette de nieuwe weg de A1. Met de teloorgang van de E8 verdween de Europese weg uit het nationale bewustzijn.

De E30 loopt nu overigens niet meer van Londen naar Moskou. Zoals de weg naar opa en oma slechts onderdeel was van de Grote E8, zo is de oude E8 nu slechts onderdeel van de E30, die loopt van Cork naar Omsk. Ik weet zeker dat ik me daar als kind niets bij had kunnen voorstellen. En ook dat mijn vader dat nooit gememoreerd zou hebben. Want wat is een weg van Cork naar Omsk?

In Omsk sluit de E30 overigens direct aan op de M51, de weg die oostwaarts voert, die verandert in de M53 en dan de M55, om uiteindelijk in Vladivostok te eindigen. De E30 maakt dus de helft uit van een transcontinentale weg van de Atlantische naar de Stille Oceaan. De weg van het ene naar het andere uiteinde van de wereld.

De weg van niemand.

HET IDEAAL

GENÈVE, HOOFDKANTOOR (2015)

E8 London — Colchester — Harwich (ferry to Hook of Holland and to Antwerp, boat to Esbjerg) Hook of Holland — The Hague — Gouda — Utrecht — Amersfoort — Oldenzaal — Osnabrück — Oeynhausen — Hanover — Magdeburg — Berlin — Poznan — Krosniewice — Lowicz — Warsaw — (USSR).

Uit: *Declaration on the Construction of main international Traffic Arteries*, VN Genève 1950

Dat er een centraal gereguleerd, samenhangend netwerk van Europese wegen bestaat, wegen die over duizenden kilometers het hele Europese continent tot diep in Azië overspannen en de territoria van naburige clans, handelspartners, voorlopige vrienden, gezworen vijanden en taalfamilies met elkaar verbinden, maakt geen deel uit van een gedeeld Europees bewustzijn. Enkel zonderlingen zijn op de hoogte van wie er verantwoordelijk is voor het bestaan van dat netwerk. Wie een midlife-verlangen voelt om in afzondering een afstand te overbruggen, richt de ogen veel liever op Amerika om daar de Route 66 of de Pan-American Highway af te rijden. Een voornemen om ter loutering of karakterverbetering de E30 te bedwingen, hoeft op weinig meegevoel te rekenen. De Eu-

ropese wegen spelen geen rol in een nationaal verhaal, zoals in Amerika. Hier geen *Grapes of Wrath*, hier geen nationaalsluiting langs de routes die het continent hebben ontsloten, hier geen verovering van het landschap langs de ruggengraat van de doorgaande wegen.

Verklaringen genoeg. De routes van Europa liggen er al duizenden jaren, ze zijn uitgesleten door migraties, handel en verovering. Ze zijn van niemand in het bijzonder. Ze voeren over een verbrokken continent, traditioneel bewoond door clans die elkaar nogal eens naar het leven staan. Doorgaande wegen voeren over het erf van de burenen, en of die je gunstig gezind zijn is maar helemaal de vraag. De visionairen die meer of minder terecht hun naam wilden verbinden aan grensoverschrijdende wegen (de Romeinen, Napoleon, Hitler) deden dat om gebieden onder de knoet te krijgen, troepen te verplaatsen en te bevoorraden. Waar wegen kwamen, volgden legers. Doorgaande wegen brachten zelden iets goeds.

Nauwelijks hadden mensen zich in Europa gevestigd of ze begonnen elkaar de hersenen in te slaan. Archeologische vindplaatsen zadelen vredelievende wetenschappers regelmatig op met de bewijsstukken dat de mens en zijn naaste verwanten de handen maar moeilijk thuis kunnen houden, zoals ingeslagen schedels of grondig afgekloven mensenbotten. ‘Oorlog blijkt van alle tijden’, kopt dan de krant, of: ‘Ook jager-verzamelaar trok ten strijde’. De vondsten maken korte metten met de gedachte dat oorlog pas is uitgevonden door mensen die zich permanent vestigden op toegeëigende grond, mensen dus die een plek te verliezen hadden. ‘Interessant is de mate van geweld’, wil de krant ook nog weleens een archeoloog citeren, verwijzend naar met kennelijke opzet gebroken of verbrijzelde botten die zijn opgegraven.

Europa is vanaf het moment dat mensen zich er vestigden

een continent met ruzie geweest, waarin het ook voor rondtrekkende jagers niet eenvoudig was elkaar blijvend te ontlopen. Het continent is een schiereiland, doorkruist door paden die doodlopen op zee, rivieren en gebergtes. Geïsoleerde of door klimaatverandering afgesloten clans trokken er als trage cyclonen op hun jachtgebieden rond. Op de laagvlaktes van het noorden lag de wereld op het oog eindeloos naar het oosten open, ware het niet dat noordwaarts stromende rivieren ook daar de onbekommerde doorgang hinderden.

Kwamen de Europeanen soortgenoten tegen, dan vielen er al gauw rake klappen. Massagraven vol met gruwelijk aan hun eind geholpen steentijdelingen, door Caesar eigenhandig uitgeroeide Germaanse stammen, of door Napoleon uit het dorpsleven geplukte en over besneeuwde wegen voortgejaagde boerenzonen; ze verbazen niemand. Het is daarom een bijna aandoenlijke gedachte dat het mogelijk moet zijn conflicten in Europa te verminderen of zelfs uit te sluiten door met goed begaanbare wegen de verschillende leefgebieden voor elkaar te ontsluiten.



Toch was het precies dat scenario dat in 1947, dus vlak na de veelomvattendste slachtpartij die zich tot dan toe op Europees grondgebied had afgespeeld, afgezanten van de verschillende Europese clans bij elkaar bracht om na te denken over een netwerk van wegen dat de territoria van voormalige vijanden met elkaar zou moeten verbinden. De plannen werden gesmeed in het Palais des Nations in Genève, het Europese hoofdkwartier van de kersverse Verenigde Naties. Op een speerworp afstand van de stad waar Caesar in 58 v.Chr. een brug over de Rhône aantrof die door de toenmalige inwoners, de Allobroges, met

hand en tand werd verdedigd tegen alle naburige stammen die er gebruik van wilden maken.

Tussen 1947 en 1950 zouden op verschillende vergadertafels van de Economische Commissie voor Europa in Genève landkaarten worden uitgerold. De afgevaardigden – diplomaten, ingenieurs, ambtenaren uit het regeringsapparaat – die rond de tafel op de vertrouwde kustlijnen, rivierlopen, bergketens en landsgrenzen neerkeken, werkten vanuit de gedachte dat er maar één manier was om vanuit de catastrofe in een bloeiende toekomst terecht te komen: onderlinge bereikbaarheid. Ze probeerden in de wirwar van wegen een groter patroon te zien, een web van doorlopende verbindingen tussen de windstreken, als een net dat in één worp het hele continent kon samepakken en binnenhalen.

Je moet ergens beginnen, maar willekeur bestaat in deze dingen niet. De eerste onder de voorgestelde trajecten voerde al gelijk voor een gedeelte door zee (Southampton – Le Havre), maar het kon, alle onpartijdige oogmerken ten spijt, nu eenmaal moeilijk anders dan dat deze eerste Europese weg van de toekomst, de E1, zou lopen tussen de geallieerde hoofdsteden Londen en Parijs. En met het oog op de Europese geschiedenis liet de commissie het daar niet bij. De mannen trokken het traject door naar het historische begin- en eindpunt van alle Europese wegen: Rome. En in het licht van de alomvattendheid van het ideaal dat de wegenplanners bond, liep de weg Rome zelfs voorbij, verder en verder, tot aan de natuurlijke grens van het continent: de Middellandse Zee. De keuze voor het eindpunt viel op Palermo, Sicilië, misschien wel omdat de eilanders de geallieerden bij hun opmars terzijde hadden gestaan. Het meer voor de hand liggende Brindisi, al tweeduizend jaar het eindpunt van de Via Appia, was voor

de E2, die ook in Londen begon, maar onderweg Reims aan-deed, en Milaan.

De eerste tracés lagen er op papier logisch en visionair bij. Ze volgden bijna helemaal de oude Romeinse wegen. Onder elke voetstap op Europese grond ligt een vorige. Onder elke weg ligt een pad, een spoor dat ooit door voorouders, handelslieden of veroveraars is uitgesleten.



Natuurlijk was het initiatief om de boel weer op te bouwen niet uit de lucht komen vallen. Frank Schippers boek *Driving Europe* laat mooi zien dat er al in het heetst van de Tweede Wereldoorlog vooruitblikkende ambtenaren waren die voorzichtig de rekening waren begonnen op te maken. Er ging tijdens de oorlog zoveel kapot, dat kon natuurlijk na het uitbreken van de vrede niet zo blijven liggen. Dus waren de geallieerde regeringen aan het thuisfront volop bezig te bedenken wat er allemaal nodig zou zijn om na de oorlog alles wat hun legers op dat moment aan barrels aan het schieten waren, weer te fatsoeneren.

Na de capitulatie van Duitsland werd dat werk overgenomen door de European Central Inland Transport Organization (ECITO), en toen de VN zichzelf en al heel gauw daarna de regionale commissie voor Europa oprichtte, kreeg het ideaal zijn statig onderkomen in Genève.

Dat de voormalige vijanden samen voort moesten, niet alleen door alles wat kapot was weer op te bouwen maar ook door ruim baan te maken voor elkaars grensoverschrijdend verkeer, dat was natuurlijk wel wennen. Toch werden vanaf de eerst voorgestelde wegen van het naoorlogse Europa de aartsvijanden met elkaar verbonden. De E1 en E2 zouden vanaf

Londen en Frankrijk over Italiaans gebied voeren. De E3 (Lisabon – Parijs – Stockholm) was voorzien door het hart van platgegooid Duitsland. Zou je in 1947 die E3 hebben kunnen afreizen, dan was vooral het gedeelte door het Ruhrgebied, Hannover en Hamburg een weinig opwekkend ritje geweest, ook al waren er stukjes bij Oberhausen en Hamburg waar je redelijk door kon rijden omdat Hitler al het een en ander had laten aanleggen.

In 1950 was het plan klaar. Het werd opgetekend in de Declaration on the Construction of main international Traffic Arteries. Het was een voorstel voor zesentwintig grensoverschrijdende snelwegen en nog een aantal verbindingswegen over het Europese continent.

Van het uiterste noorden van Scandinavië tot aan de Middellandse Zee, en van Brest tot Lviv. De verdragstekst stelde op zakelijke toon dat: *it is essential, in order to establish closer relations between European countries, to lay down a co-ordinated plan for the construction or reconstruction of roads suitable for international traffic.*

Niet iedereen tekende meteen, niet iedereen deed al mee. Maar dat was een kwestie van tijd. Het was 16 september 1950. Europa begon weer eens opnieuw.

~

In 1975 hadden 27 landen de Declaration on the Construction of main international Traffic Arteries ondertekend, en het netwerk van Europese wegen had zich sinds 1950, op papier althans, uitgebreid tot in Ierland en over het hele grondgebied van Turkije tot aan de grens met Syrië. De deelnemende landen hadden zich door het verdrag te ondertekenen verplicht om de tracés van de E-wegen op eigen grondgebied aan te

leggen, wat er meestal op neerkwam dat bestaande wegen zouden worden opgeknapt en uitgebreid totdat ze voldeden aan de eisen die het verdrag aan een E-weg stelde. Er kwam een Trans Europe Motorway Plan dat fungeerde als investeringsplan voor de aanleg van de wegen; de Geneva Convention concerning the Unification of Road Signals stelde vast hoe de wegmarkeringen, stoplichten en verkeersborden langs de Europese wegen eruit mochten zien. Het World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations werkte hard aan internationale standaarden voor onder meer de vormgeving en werking van koplampen, dashboardmetertjes, kreukelzones, veiligheidsgordels, achteruitkijkspiegels, lichtbundels, gevaarendriehoeken, bumpers, onderlinge ordening van pedalen, en marges waarbinnen motoren mochten bulderen, banden mochten ruisen en uitlaten mochten uitstoten.

In Genève leidden de uitbreidingen tot drukte. De denkbeelden en voorschriften moesten in vergaderingen waarin de deelnemende landen elkaar ontmoetten, besproken en goedgekeurd worden. En alsof de rompslomp van alle lopende zaken nog niet voldoende was, diende zich een nieuw probleem aan. Het plan van 1950 was met zoveel enthousiasme uitgedijld, dat het aan zijn eigen succes ten onder dreigde te gaan. De aanvankelijke nummering van de wegen bleek niet opgewassen tegen de groei van het systeem. Het werd een onoverzichtelijke janboel.

De zesentwintig hoofdwegen waarmee de commissie begonnen was, waren nog voortgekomen uit de gemeenschappelijk gevoelde logica van veelvuldig begaande paden tussen nederzettingen van belang, zoals Lissabon – Bern – Kopenhagen – Stockholm – Helsinki (E4) of Londen – Wenen – Boedapest – Belgrado (E5).

Maar de rap groeiende hoeveelheid wegen vroeg niet meer

om een gedeeld gevoel van wat Europees en vanzelfsprekend was, maar om een numeriek systeem met een logica die niet zozeer historisch, maar abstract van aard was. Zoals dat in Amerika geregeld was; een loodrechte matrix van noord-zuid- en oost-westverbindingen.

In 1975 ging het hele systeem van de Europese wegen op de schop. Een koele, rationele en uitbreidingbestendige logica kwam ervoor in de plaats. De parallelle hoofdverbindingen werden opeenvolgend genummerd van west naar oost en van noord naar zuid.

De noord-zuidverbindingen kregen vijftallen toegekend, en de west-oostverbindingen kregen de tientallen. Zo verliepen de noord-zuidverbindingen van de nieuwe E5 in het westen (van het Schotse havenplaatsje Greenock naar Algeciras, vlak bij Gibraltar) tot de E125 in het oosten (van de Siberische Kozakkennederzetting Isjim naar Torugart, een bergpas tussen Kirgizië en China).

De meest noordelijke west-oostverbinding, de E10, voerde van het kabeljauwhaventje Å op de Lofoten naar het Zweedse Luleå aan de Botnische Golf. De zuidelijkste, de E90, begon in Lissabon en voerde dan grotendeels over de Middellandse Zeebodem naar een slagboom aan de Turks-Iraakse grens.

Dit raster werd vergezeld en doorkruist door talloze parallel- en dwarswegen, waarvan de nummering losjes samenhang met die van de nabijgelegen hoofdverbindingen.

Zodoende zong het systeem zich los van de werkelijkheid. Was de E1 van 1950 nog verankerd in de Europese geschiedenis (van Londen door Parijs naar Rome), de nieuwe E1 van 1975 was geabstraheerd tot een van de werkelijkheid losgeweekte 'hoofdverbinding' van het Noord-Ierse Larne naar Sevilla in Spanje. Dat het overgrote gedeelte van het tracé door het duister van de diepzee over de bodem van de Golf

van Biskaje voerde, deed weliswaar aan de logica van de verbinding niets af, maar wel aan de mogelijkheid om je ermee te identificeren of er in de praktijk iets aan te hebben. Zo'n onzichtbare weg in het hart sluiten valt voor een doorsnee Europeaan niet mee. Ook de oostelijkste van de Europese wegen, de E127 tussen Omsk en de Oeigoerse grenspost Maikapşagai, ligt ver ten oosten van het voorstellingsvermogen van de doorsnee Europeaan.

De zevenentwintig deelnemende landen spraken af dat het nieuwe netwerk van Europese wegen pas in 1983 in werking zou treden. Europa, Rusland en Centraal Azië dachten acht jaar nodig te hebben om de bordjes te verhangen en aan het idee te wennen. Het is onderhand 2018 en het is nog steeds niet zover.



Om het administratieve hart van het E-wegennetwerk te bezoeken reisde ik in 2015 naar Genève, waar een bevriende werknemer van de Verenigde Naties een audiëntie had weten te regelen bij de Director van de Transport Division van de Economic Commission for Europe, de chef van de E-wegen.

‘De afspraak is morgen,’ zei mijn vriend, ‘maar misschien is het aardig om al wat rond te kijken in het Palais des Nations.’ En hij gaf me een kaartje waarop stond dat ik een paar dagen voor overleg bij de VN moest zijn. Er zat een kettinkje aan het kaartje, zodat ik het goed zichtbaar op mijn borst kon laten bungelen.

Zodoende bracht ik een dag door in de marmeren kilometers aan stille gangen van het paleis. En omdat die gangen sterk op elkaar lijken, raakte ik de weg kwijt. Vloeren en plafonds voeren in kaarsrechte symmetrie naar verdwijnpunten