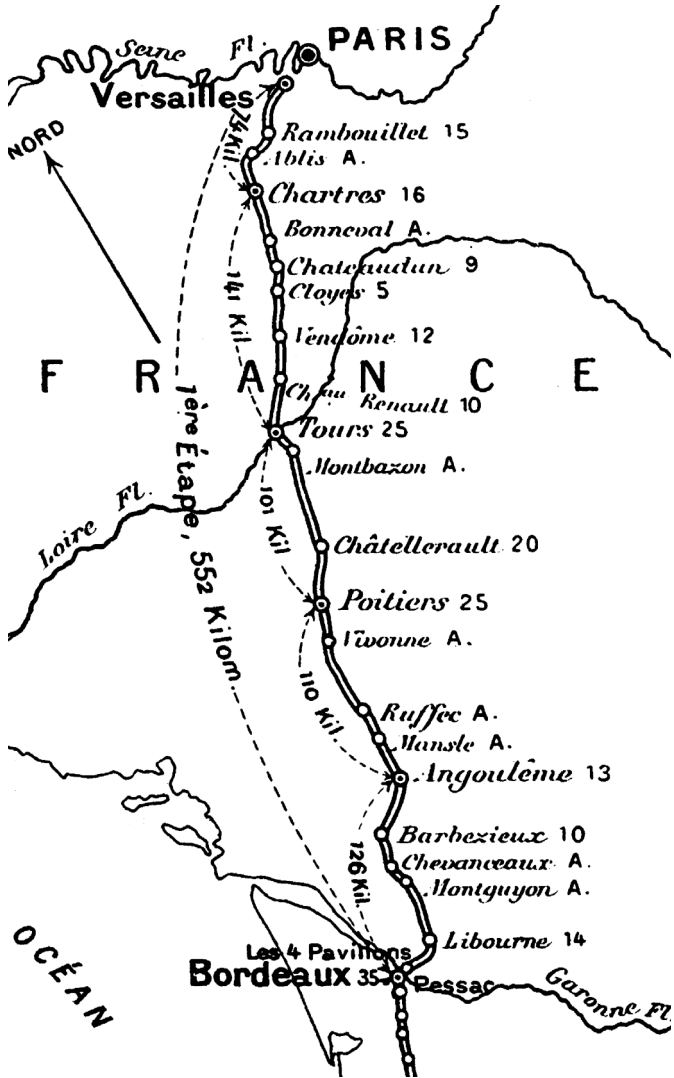


De hemel is goud

INHOUD

- Proloog 7
- Een verschrikkelijk verlangen 11
 - Plicht 19
- Nummer 1 27
 - Beat it 34
- Opgejaagd 39
- De 3-secondenmethode* 44
- Geluk in het hoofd 49
 - Fase oranje 54
 - Ontaard 58
- Russisch roulette 63
- Arrestanten 70



Proloog

De meest radicale aanzegger van de nieuwe tijd zag het licht op | 7
de dag dat hij met zijn automobiel in een greppel belandde, zijn
gezicht vol modder, zijn armen gekneusd. De Italiaanse dichter
was gegrepen door de belofte van grote veranderingen in de
eeuw die net was aangebroken. Daar in de greppel werd het idee
waar hij al langer op broedde ineens concreet: de nieuwe eeuw,
deze glorieuze tijd van mechanisatie, eiste compleet nieuwe
vormen. In de literatuur, in de beeldende kunst, in de hele sa-
menleving. Om die vrij baan te geven, moest er afgerekend wor-
den met alles wat was geweest, de stoffige, vertragende, verstik-
kende traditie moest vernietigd – desnoods met geweld.

De dichter schreef een manifest dat in 1909 op de voorpagina
van *Le Figaro* werd afgedrukt en opende met: ‘Wij willen de
liefde voor het gevaar bezingen.’ Beweging en snelheid waren
volgens de aanhangers van dit Futuristisch Manifest een doel
op zich. Een stalen beeld, een gebouw, een roman – voortaan
diende alles beweging uit te drukken, of beter nog: beweging
op te wekken. Techniek werd verheven tot de hoogste schoon-
heid – mooier dan welke kunst ook.

‘Wij zullen de nachtelijke trillende gloed bezingen van ar-

senalen en werkplaatsen, in vlam gezet door felle elektrische manen; fabrieken, opgehangen aan de wolken met hun kringelende rooksluizen; bruggen als gigantische gymnasten die over de rivieren springen, glinsterend in de zon als blikkerende messen; locomotieven met brede borst die op de rails stampen als met buizen bespannen paarden, en de glijdende vlucht der vliegtuigen waarvan de propeller als een vlag in de wind klap-
8 | pert, en lijkt te applaudisseren als een enthousiaste menigte.’

Vooruitstrevende kringen in Europa ontvingen het manifest als een weldaad: eindelijk werd er afgerekend met de oude garde. De techniek, de mechanische drijfveer van het leven, was het tegengif tegen de decadentie van het fin de siècle die in veler ogen de maatschappij verzwakte en vertraagde. Binnen hun nieuwe moraal hadden de futuristen een ereplaats ingeruimd voor de automobielen: ‘briesende beesten’ die ‘brulden’ alsof ze ‘uitgehongerd’ waren.

‘Wij verklaren dat de grootsheid van de wereld verrijkt is met een nieuwe schoonheid: die van de snelheid. Een raceauto, zijn motorkap versierd met dikke buizen als slangen met explosieve adem... een ronkende auto die als hij rijdt op een mitrailleur lijkt.’

De jonge kunstenaars hadden het over de rauwe racewagens, gestript van alles wat snelheid in de weg kon staan. De harde, bulderende, niets ontziende machines, met op de harde stoelen mannen met door olie en stof besmeurde gezichten, voortrazend door de hitte van de zon en de kou van de striemende regen. Het denken moest zich verplaatsen met precies zo’n

woeste snelheid. Wie de dynamiek als levenshouding koos en die tot het uiterste doorvoerde, kwam onvermijdelijk uit bij een compromisloze revolte, een gewelddadige omwenteling van alle waarden die tot dan toe hadden gegolden.

‘Waarom zouden we achterom moeten kijken als we de mysterieuze deuren van het Onmogelijke willen openrammen?’

Een verschrikkelijk verlangen

In de Jardin des Tuileries staat Charles Jarrott zich te verbijten. | 11
De boomlange Engelsman, stijlvol gekleed in wit, kijkt van onder zijn gleufhoed om zich heen. Zijn blik staat terughoudend, verlegen bijna, maar over zijn doel heeft hij geen twijfel. Boven de platanen steekt meer dan driehonderd meter hoog de toren van Gustav Eiffel die kort geleden als symbool van de vooruitgang is verrezen. Vandaag concentreert de vooruitgang zich op de andere oever van de Seine, alleen heeft de jonge coureur niet het idee dat het opschiet. Buiten de poorten ziet hij overal paarden die de koetsen, vrachtkarren en omnibussen voorttrekken. Hier in de tuinen staan de mensen zich te vergapen aan de rijtuigen zonder paard, die volgens sommigen de toekomst vertegenwoordigen. Honderden wonderlijke machines zijn er verzameld. Maar Charles is alleen geïnteresseerd in zijn eigen automobiel, een zwaargewicht die meedingt in het duizendkiloklassement. De motor die zijn machine aandrijft heeft evenveel kracht als een span van zestig paarden. Nooit eerder heeft de 26-jarige sportman in zo'n krachtig voertuig gereden. Waarschijnlijk heeft niemand nog zo'n machine bestuurd. Het model met de glanzend witte motorkap op hoge

wielen komt net van de werkplaats. Voorop zigzagt een radiator die met de hand is opgebouwd uit meer dan duizend stukjes metaal.

Het is zaterdag 23 mei 1903, een dag voor de grote race. Morgen moet Charles met dit gevaarte in drie dagen naar Madrid rijden, 1307 kilometer zo hard hij kan over onmogelijke wegen van zand en grind. Hij kan niet wachten tot het zover is. Alleen:

12 | de technische jury heeft zijn machine afgekeurd omdat ze te zwaar is, en nu zijn de monteurs van de firma De Dietrich et Cie – de Franse tak van het bedrijf – al dagen bezig de overbodige onderdelen te slopen.

Het is pas zeven jaar geleden dat Charles Jarrott voor het eerst een automobiel zag. Op een dag in 1896 waren er in Londen 52 machines uit binnen- en buitenland bijeengebracht voor een collectieve testrit van Londen naar Brighton, om te vieren dat gemotoriseerd verkeer in Engeland voortaan op de openbare weg werd getolereerd – met 19 kilometer per uur. Charles, nog geen twintig, werkte in die tijd op een advocatenkantoor, maar met zijn atletische bouw en gezonde dosis energie zag hij zichzelf eerder als sportman. Het liefst zat hij op een racefiets. Hij hield van het keiharde trappen, het gesuis van de banden, de weg die zich als een eindeloze, steeds veranderende loper voor hem uitstreckte – en hij hield van winnen. Zijn nieuwsgierigheid naar nog hogere snelheid had hem die dag naar Hôtel Métropole gedreven, waar de automobielentocht zou beginnen.

Als een ontdekkingsreiziger bewoog hij zich door die onbe-

kende wereld. Hij zag grote machines in alle vormen en maten met daartussen de silhouetten van mannen, half aan het oog onttrokken door stoom en rook, die koortsachtig probeerden die machines aan de praat te krijgen. Charles raakte gefascineerd door een paar voertuigen die niet op koetsen leken: een tandemfiets met motor, een driewieler die een enorm kabaal produceerde voor hij in beweging kwam, en een op het oog gewone fiets, maar dan met een motor hangend aan de stang | 13 tussen voor- en achterwiel. Een standaardvorm voor gemotoriseerde karren was nog niet gevonden, eigenlijk hielden alle modellen het midden tussen rijtuig, fiets en fantasia.

Met man en macht werd er gesleuteld om die knutselwerken in beweging te krijgen. Vlamme fakkels werden van voertuig naar voertuig doorgegeven om de motoren te doen ontbranden. Charles was gebleven tot duidelijk werd welke machines erin slaagden te starten en welke bewegingloos achterbleven. Terwijl hij de stoet in de richting van Westminster Bridge zag vertrekken, had hij zich afgevraagd of er wel iemand levend zou terugkeren. En dat maakte het allemaal nog aantrekkelijker. Vanaf die dag wilde hij niets anders dan betrokken zijn bij de pioniers van de moderne tijd die de beweging van het automobilisme aanhingen.

In 1903 rijdt Charles voor een van de grote merken. De Dietrich et Cie heeft voor deze race ingetekend met tien wagens: *voiturettes* van 400 kilo, lichte automobielen tot 650 kilo en vier zware machines. Alleen in het klassement van de motorfietsen is ze

niet vertegenwoordigd. Behalve Charles zijn er voor de zwaar-
gewichten nog twee Britten gevraagd, coureurs van het eerste
uur met wie hij tijdens eerdere races een onverbreekelijke band
heeft gesmeed. De stugge Phil Stead uit Yorkshire is een van de
oudste en meest ervaren renners. Zelfs als hij alleen in zijn auto-
mobiel zit om te poseren voor een foto kijkt hij al fanatiek.
Claude Lorraine Barrow, een heer met een villa in Biarritz en een
14 | snor met zwierige punten, is de gesoigneerdheid zelve. Ze ver-
heugen zich alle drie vooral op de competitie met elkaar.

Om de aandacht van het publiek te trekken te midden van de
negentig andere merken – Panhard-Levassor, Mors, Renault,
Mercédès – heeft De Dietrich voor de vierde duizendkilowagen
het risico genomen een vrouw te engageren, de eerste en enige
die zich in het internationale racecircuit durft te wagen: de
35-jarige madame Camille Crespin du Gast. Ze wuift naar het
publiek, laat haar hand kussen door de baronnen van de organi-
satie en wordt met bloemen overladen nog voor de wedstrijd is
begonnen.

Met haar struise postuur en hoog opgetaste kapsel stond ze
al in 1894 vooraan bij de allereerste automobielentocht in de
geschiedenis, van Parijs naar Rouen. Madame Crespin du Gast
hoort bij de *jeunesse dorée* van de Franse hoofdstad. Als een echte
societydame brengt ze haar tijd door met pianospelen, paard-
rijden en souperen bij Maxim's. Maar anders dan de meeste
dames heeft ze zich nooit gestoord aan de strikte gedragsregels
voor een vrouw in de belle époque. Voor ze trouwde met een
warenhuiseigenaar was ze eerst met hem gaan samenwonen.

Pas toen haar dochter drie was, accepteerde ze zijn aanzoek. Ze ging mee op een ballonvaart en werd zo de eerste vrouwelijke aeronaut. Na het overlijden van haar echtgenoot kocht ze voor zichzelf een 6 pk-automobiel van het merk Panhard-Levassor, en later een model met 20 pk. En nu staat ze klaar om zich te meten met de heldhaftigste renners van haar tijd.

De andere coureurs snappen niet direct wat een dame in hun midden te zoeken heeft, maar ze zijn welopgevoed. Net als zijn | 15 collega's begroet Charles Jarrott deze madame-coureur elegant en beleefd, daarna richt hij zich weer op zijn machine. Hij begint zich af te vragen of hij voor de start nog wel achter het stuur zal kunnen zitten om uit te proberen hoe alles werkt.

Sinds de uitvinding van de automobiel was alles in een stroomversnelling geraakt. Gottlieb Daimler had in 1885 de eerste hogesnelheidsverbrandingsmotor gepatenteerd. In datzelfde jaar bouwde Karl Benz de eerste automobiel: een rijtuig met een motor van 0,9 pk onder de zitplank en een wiel op de plek van het paard. De eerste lange tocht was gemaakt door Bertha Benz, die in de automobiel van haar man een testrit van tachtig kilometer uitvoerde. Het verhaal ging dat ze de machine zonder medeweten van Karl had meegenomen om met de kinderen hun familie te bezoeken. Bij de apotheken onderweg moest ze steeds kleine flesjes benzine kopen om de motor aan de praat te houden.

Haar uitstapje markeerde een omwenteling, al had bijna niemand dat direct in de gaten. De technologische vernieuwingen

gaven een zweepslag aan het dagelijks leven: alles ging voortaan in een hoger tempo. Allereerst maakte de fiets alle afstanden in tijd gemeten vier keer zo kort. Op de kantoren raakten de secretaresses verward in een wedloop met de klok om het aantal aanslagen per minuut. En door de snellere productie van vestzakhorloges konden steeds meer mensen zelf de tijd in de gaten houden. Misschien was het geen toeval dat juist een automobielfabrikant, Henry Ford, in 1908 de lopende band introduceerde. Binnen 93 minuten reed er een kant-en-klare T-Ford uit de fabriek. Zelfs de kleur was gekozen vanuit het oogpunt van doelmatigheid: alle T-Fords waren zwart omdat zwarte verf het snelst droogde.

In 1900 tijdens de Wereldtentoonstelling had Parijs zich nog maar nauwelijks willen overgeven aan de nieuwe tijd. De linker-oever was bebouwd met nationale paviljoenen in de vorm van oude kastelen en andere versierselen die het verleden ophielden. Maar op de rechteroever, vlak bij de Tuilerieën, ging achter traditionele muren een onbekende wereld schuil. De Zaal van de Illusies en de Zaal van de Machines stonden vol glanzende apparaten met een overdonderende dynamiek. Het publiek zag een elektrische loopband met drie snelheden, een hijskraan, en dynamo's van twaalf meter hoog die door hun geruisloze omwentelingen een vermogen opwekten als dat van vijfduizend paarden. Om de Wereldtentoonstelling in stijl af te sluiten, was er een diner aangericht voor alle burgemeesters die Frankrijk telde, waarbij de obers, zo staat vermeld, langs de tafels werden gereden in automobielen.

Drie jaar later ziet Charles Jarrott in de Jardin des Tuileries de uren wegtikken. Het wordt steeds onzekerder of hij wel in die krachtige De Dietrich zal kunnen rijden en dat vreet aan zijn zenuwen. Een paar jaar geleden had de keurige jongeman tot zijn eigen schrik een voertuig gestolen. Het ging om een tandemdriewieler die er ‘snel’ uitzag. Hij wilde er gewoon even een rondje op rijden, maar in zijn enthousiasme had hij het rijwiel in de prak gereden. ‘Het was dat verschrikkelijke verlangen naar snelheid dat alle mannen op het ene of het andere moment overvalt,’ verklaarde hij zijn daad achteraf. | 17

En dat verschrikkelijke verlangen heeft ook in Parijs bezit van hem genomen – Charles wil onder geen beding deze race aan zich voorbij laten gaan. Maar een paar uur voor het duister invalt, zijn de monteurs er nog steeds niet in geslaagd het gewicht voldoende naar beneden te krijgen. Omdat er geen andere keuze is, doen ze een noodgreep: ze vervangen de zware motor door een lichter model, een van 45 pk. Charles zet zich snel over de teleurstelling heen, hij moet wel. Maar nu het gewicht eindelijk in orde is, kampt de machine met nog een manco: de koppeling slipt. De monteurs kunnen het niet verhelpen en installeren op het laatste moment een noodoplossing. Ze voorzien de koppeling van een drijfriem waaraan een metalen hendel is bevestigd. Telkens als het mis dreigt te gaan moet Charles aan die hendel hangen. Zijn ongenoegen is groot: ‘Hoe ik dat moet doen terwijl ik een raceauto van duizend kilo op de weg probeer te houden, dat wordt er niet bij verteld.’

Het is laat in de avond als de coureur eindelijk aankomt in

Versailles, het startpunt van de race. Zijn vrienden Phil Stead en Claude Lorraine Barrow zitten goedgehumeurd aan het diner. Camille eet apart, zij is nu eenmaal niet 'een van de jongens'. Wanneer de kameraden Charles in het vizier krijgen, barsten ze los in applaus. Luidruchtig en met de bravoure van winnaars begroeten ze hun derde man. 'Wat is er met jou aan de hand?' vraagt Claude Lorraine Barrow terwijl hij het glas heft. 'Zijn we hier niet met z'n allen? Laten we eten, drinken en vrolijk zijn, want morgen zullen we sterven!'

Plicht

De donkerblauwe Audi S6 Limousine zoekt de Korenlaan in, | 19
een rustige straat aan de rand van Hoogeveen. Voor nummer 15
houdt de chauffeur stil. Hij zet de motor af en pakt zijn krant.
Het is half zeven. In het nieuwbouwhuis van het type twee-
onder-een-kap zijn de meeste gordijnen nog gesloten. Exact
om vijf over half zeven gaat de voordeur open en komt een
onopvallende man met verende tred naar buiten. Trenchcoat,
documententassen. Zijn lok licht op bij elke stap. De chauffeur
springt uit de wagen, neemt de tassen over, duwt ze op de ach-
terbank, snelt om de auto heen en opent precies op tijd het por-
tier. Als in een ingestudeerde choreografie schuift de man naar
binnen.

‘Morgen,’ zegt hij met een knikje.

‘Goedemorgen meneer Merendonk.’

Als de motor start, vlijt Adri Merendonk zich met een be-
haaglijke zucht tegen het anilineleer. Hij controleert of hij bui-
ten beeld is van de binnenspiegel, de reden waarom hij altijd
rechtsachter wil zitten. Dan neemt hij de tijd om ongegeneerd
te gapen en zich uit te rekken. Even kijkt hij naar de tassen met
stukken die hij zou moeten lezen, vervolgens wendt hij zich af,

draait de knop voor stoelmassage naar stand twee, en zet vastberaden zijn blik op oneindig. Adri Merendonk, 53 jaar en premier van het land, is aan zijn werkdag begonnen.

In Den Haag straks een bijeenkomst met het campagne-team. Heel nuttig voor de nieuwkomers op de lijst, maar Merendonk heeft nog andere dingen te doen. Daarom is hij met Klaas de Man overeengekomen dat hij alleen bij de aftrap nodig is.

20 | Hij verheugt zich erop dat Klaas de komende periode weer zijn enige contact met de buitenwereld zal zijn, de man op wie hij blindvaart. Over een week begint de campagne. Drie keer op rij heeft Merendonk zijn partij naar de eerste plaats gevoerd, tegen ieders verwachting in. Hij weet wel zo'n beetje wat hem nu te doen staat. Tijdens de race zal Klaas de belangrijkste ontwikkelingen naar zijn blackberry sturen, te veel gepraat leidt alleen maar af. Klaas voelt dat precies aan. Net zoals hij begrijpt dat overleg in de auto er niet in zit: wat er ook gebeurt, Merendonk reist alleen.

Langzaam voelt Adri zijn spieren ontwaken. Hij zou het nooit aan iemand bekennen, maar dat hij zijn baan aan de universiteit in Groningen zo makkelijk had opgegeven voor de onzekerheid van de Haagse politiek, daarin speelde de afstand beslist een rol. Van huis naar werk was het voorheen dertig minuten rijden, nu krijgt hij bijna twee uur. Het is een geschenk, die afstand, een beloning misschien, voor de zware missie waarvoor hij geroepen is.

God beschikt, maar de mens – tenminste Adri Merendonk – wikt niet. Hij doet wat er van hem wordt verwacht. Hij heeft niet