

Marcel Rijs

Parijs – Roubaix en de buizerd van Frasselt

Met een voorwoord van
Servais Knaven

Uitgeverij U2pi / Den Haag

Colofon

Copyright © 2015 Uitgeverij U2pi BV, Den Haag

Auteur:

Marcel Rijs

Omslagontwerp:

Paul Kroes, Even Zen – design & communicatie

Vormgeving binnenwerk:

Bert Kroes

ISBN 978 90 8759 55 31

NUR 489

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopieën, elektronische media, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor Jan

Inhoud

	Pagina
Voorwoord van Servais Knaven	2
1. Proloog	5
2. Oost-Duitse kasseien	11
3. Helden	22
4. Jan en 'Hebben we het goed of niet'	36
5. Formule nouveau	44
6. Vrouw en wielrennen	49
7. De buizerd van Frasselt	55
8. Roadmovie	62
9. De Hel van het Noorden	66
10. De kobold	77
11. Vrouwenwielrennen	81
12. Sempre con noi	90
13. Mindfulness en metertjes	101
14. Van moedermelk naar de strook van Hem	112
15. Kamperen in het Campanile	121
16. Parijs-Roubaix	127
17. De douches van het Velodrome	164
18. Pavé de Klinkerstraat	168
19. Epiloog	172
Dankwoord	175

Voorwoord

Het nerveuze gevoel begint al ruim voor die zondag. De zondag dat 'La Reine des Classiques' moet worden verreden. Voor sommigen de Hel, maar voor mij de Hemel...

Rustig probeer ik mijn voorbereiding te doen, op de dagen voorafgaand aan de waarschijnlijk heroïsche strijd op de Noord-Franse wegen. De weersvoorspellingen zijn slecht, tenminste voor de renners die niet van Parijs-Roubaix houden en noodgedwongen moeten starten om hun ploeg vol te krijgen.

Gemakkelijk pedaleer ik over de Vlaamse wegen vlakbij huis.

Morgen vertrek ik naar Gent om samen met mijn ploegmaten, de moeilijkste stroken van de finale te gaan verkennen. Ik denk aan mijn taak om, als een van de laatste mannen, onze kopman bij te staan in de finale. Hoe mooi zou het zijn als Johan Museeuw of Romans Vainsteins zou winnen en dat ik daar aan mee heb geholpen? Tuurlijk, er is wel vaker gewonnen in grote wedstrijden, maar de wedstrijd die op die zondag wordt verreden blijft toch heel speciaal. De smalle wegen waar de kasseien lukraak lijken te zijn neergegoot, modder of stof, publiek wat al langere tijd bivakkeert om zijn helden vlak voor de neus te zien afzien, dokkerend over de stenen, met gezichten verbeterd van pijn na eerdere valpartijen...

En dan, dan valt op die ene zondag in april 2001, alles in de plooi. Alle jaren dat ik vanaf 'Foret d'Arenberg' de stroken aftelde tot aan de finish, laat ik die gewoonte dat jaar varen. Ik blijf bij Johan en Romans, terwijl wij Wilfried Peeters voorop hebben rijden. Ik controleer, kijk rond. Léon van Bon en ik kijken elkaar aan als concurrenten. Ineens zegt hij: 'Jij kunt vandaag winnen' en wordt zelf, kort daarna gelost. Ik probeer niet teveel te denken want deze opmerking maakt mij in de war: ik ben tenslotte een helper.

We rijden met zeven man de diepe finale in. Wilfried wordt door het werk van George Hincapie en Ludo Dierckxsens teruggepakt en Johan en ik krijgen opdracht om om de beurt te demarrereren. Tien kilometer voor de finish is het weer mijn beurt. Mijn benen doen zeer, ik zit totaal kapot, maar ik weet dat de rest dat ook zit, dus misschien... Ik blijf rijden. Onbewust weet ik dat ik een gat heb. Ik hoor ze niet komen. Nog acht kilometer: de laatste kasseien, de kasseien van 'Hem'. Daar waar Hennie Kuiper lek reed, in het jaar dat hij won. Ik zal toch niet...? Ik hoor ze nog steeds niet. Ik krijg in mijn oortje te horen dat het gat groter wordt. Vijf kilometer, de ploegleiderswagen rijdt achter mij: één minuut voorsprong. Ik concentreer me op het laatste stuk vals plat omhoog, dat na 250 kilometer aanvoelt als een col. Ik weet dat als ik dáár overheen ben en mijn voorsprong behoud, dat ik ga winnen. Achter mij wordt gejaagd en ik heb het gevoel dat ik stil sta terwijl ik met een gemiddelde van 45 km/u rijd. Klimmetje over, nog steeds een minuut... Jezus, ik ga winnen...

Ik heb het gevoel dat ik droom. Gisteravond nog nagedacht over de laatste kilometer en de beelden bekeken van het jaar daarvoor. Toen won Johan, met nummer drie. Ik rijd nu met nummer drie...

Het ererondje op de wielervedbaan, wat een gevoel.

Die ene zondag in april in het jaar 2001 heb ik voor het eerst de Hemel op Aarde gezien.

Voor mij is Parijs Roubaix al jaren dé koers van het jaar en ik weet dat dat voor vele wielervedhebbers ook zo is.

Ik wens jullie allen heel veel leesplezier met dit boek van Marcel Rijs!

Servais Knaven

Servais Knaven (Lobith, 1971)

Servais Knaven was profwielrenner van 1994 tot en met 2010. Hij won Parijs-Roubaix in 2001. In zijn laatste profjaar nam Servais voor de zestiende keer deel aan de klassieker, een record dat hij deelt met de Belg Raymond Impanis.

In 2008 werd Servais Knaven benoemd tot Lid in de Orde van Oranje Nassau. De onderscheiding ontving hij voor zijn inzet en verdienste als Nederlandse topsporter.

Sinds 2011 is hij 'sports director' bij de Britse profploeg Team Sky.

1 Proloog

‘Hé Lange, wat zijn de plannen voor volgend jaar?’

Het is de vraag die Igy ieder jaar stelt. Zijn vraag klinkt tussen oktober en december en altijd als we aan het trainen zijn. Op een dood moment in de afbouwfase. Na het wielerseizoen, in de late herfst en op een windstille dag. Zo’n herfstdag waarvan het ochtendgrijs ongehinderd overvloedt in de schemer van de avond. Een dag waarop je met weemoed terugdenkt aan de voorbije sportzomer en hunkert naar het nieuwe voorjaar.

Igy’s vraag doet dromen over een vers wielersjaar vol levenslust en nieuwe avonturen. Maar zijn vraag valt in het heden, op een klootloze dag van het oude seizoen dat mors- en morsdood is.

Ik heb Igy een jaar of vijf geleden leren kennen. We werden aan elkaar gekoppeld door mijn buurman, een vrachtwagenchauffeur en fervent mountainbiker: ‘Ik heb in Wijchen zo’n collega. Die is net zo gek als jij. Zat eerst op de mountainbike, maar rijdt eigenlijk liever op de weg.’

Later hoorde ik dat mijn buurman aan Igy een zelfde verhaal had verteld, maar dan over een fietsgek uit Grave: ‘Weer of geen weer, die vent traint het hele jaar door.’ Om elkaar wat beter te leren kennen zijn we één keer met zijn drieën gaan fietsen.

Vanaf die dag fietsen Igy en ik meermaals per week samen. Igy is pas op latere leeftijd met sporten begonnen. Op jonge leeftijd werd hij internationaal vrachtwagenchauffeur en de laatste jaren rijdt hij ‘op Engeland’. Zondagmiddag moet hij weg en woensdagavond laat komt hij meestal thuis. Zijn grootste droom is om ooit een ploegbus in de Tour door Frankrijk te mogen chaufferen. Op televisie mist Igy altijd de finale van de wielerklassiekers. Hij weet niet hoe het vod van de laatste kilometer eruitziet.

Igy is mijn grote held. Op zijn 27ste had het chauffeursvak hem al zwaarlijvig gemaakt en leed hij onder rugproblemen. Aan een leven als wielersfanaat was niet te denken. Tot die ene dag waarop hij zijn

vadsigheid spuugzat was. In zijn eenzame, zittende beroepsbiotoop, waarin fastfood en nul-beweging de standaard waren geworden, draaide hij abrupt de knop om.

Afvallen? Igy deed het helemaal alleen. In een wereld waarin de televisie schreeuwt over afvalproducten en Sonja Bakkers, begon Igy in zijn truck aan een zelf opgelegd dieet. Hij at salades uit Tupperware en ging van woensdag tot en met zondag sporten. Het was een moeizame weg, maar Igy viel in korte tijd 35 kilo af. Omgerekend in mensenvet zijn dat drie-hon-derd-vijf-tien-dui-zend kilocalorieën. Op zoveel brandstof kun je 80 keer 'de Marmotte'¹ rijden. Ga er maar aanstaan.

Toen ik hem leerde kennen was Igy al behoorlijk gesoigneerd. Mijn trainingsadviezen en schema's zoog hij in zich op. De vette hap liet hij staan en over een frietje voelde hij zich dagenlang schuldig. 'Vreet ik weer van die verkeerde dingen!' klonk het dan boos. Er volgden dan dagen van sla, yoghurt en zelfkastijding. Soms moest ik hem na een lange duurtraining, ondersuikerd en als een dood vogeltje naar huis duwen. Thuis, waar even later de truck naar Engeland wachtte.

Igy's trainingsethos bleef ongebroken. Als ik een keer in het buitenland ben vraagt hij wat de beste training is. Adviseer ik hem een duurtraining van 160 kilometer, dan worden het er 180... Ook in de regen. Met twee dingen heeft Igy moeten leren leven. Foute dingen vindt hij lekker en dus komt hij in de winter steevast acht kilo aan. En, terwijl hij op zijn truck over een enorme motor beschikt, is zijn sportieve motor beperkt. Omdat hij pas laat begon met sporten, prompt zijn hart in rust twintig keer vaker dan dat van mij.

Trainen in het najaar is klotloos. Op de fiets draai je je kilometers maar je beweegt je buiten elk trainingsschema. Er wordt niet langer opgebouwd maar afgebroken. De conditie holt achteruit en het sap stroomt weg uit de benen. Het hoofd weet dat het tijd is voor herstel, maar het lijf accepteert dat niet.

¹ La Marmotte, jaarlijkse wielertocht (zogenaamde cycloportieve of cyclo) met 5.000 hoogtemeters en 174 kilometer. De tocht start in het Franse Le Bourg d'Oisans en finisht op de Alpe d'Huez.

Als we met de handjes op het stuur rijden en er niet wordt gesproken is de kans het grootst dat Igy zijn vraag stelt: 'Wat zijn de plannen voor volgend jaar?' Vaak weet ik het antwoord nog niet en dan gaat het vragen nog weken door.

Er zijn immers zoveel mooie tochten. Doe je de ene, dan kan de andere niet. En sommige tochten worden maar om de paar jaar georganiseerd. Doe je die niet, dan ben je zo weer een paar jaar ouder. Confronterend. Dus draai ik om het antwoord heen en vertel een warrig verhaal. We zouden zus, of we kunnen zo... Ik klets er maar op los om mijn eigen gedachten te scherpen.

Igy, geduldig als altijd, zwijgt er de rest van die dag over. Misschien ziet hij mij als een orakel. Je kunt er tien keer iets aan vragen, maar er komt geen zinnig woord uit. Of iets waar je niets aan hebt. Maar ooit, in oktober of november, klinkt dat ene antwoord: Het Juiste. Het valt als een glimmende stalen knikker uit de flipperkast van mijn achterhoofd. Het is altijd Het Juiste, want Igy gaat er altijd in mee. De vragen die daarna komen gaan nooit over een ander hoofddoel, maar over de organisatie van De Keuze.

Op die bewuste, grijze dag rijden we met de handjes op het stuur van Ottersum naar Ven-Zelderheide, als Igy vraagt: 'Hee Lange, wat zijn de plannen voor volgend jaar?' 'Nu al,' denk ik verrast: 'het is verdomme nog maar september.'

'Op 10 juni volgend jaar rijden we Parijs-Roubaix', hoor ik mezelf antwoorden. Ik schrik er zelf van. De flipperkast werkt vroeg dit jaar. 'Dan ga ik mee en rij met de auto wel achter je aan', is zijn antwoord. Zijn woorden klinken weloverwogen en bijzonder sarcastisch. Ik weet niet wat ik hoor. Wat hebben we niet al samen gedaan? De Ronde van Vlaanderen, de Transalp, Amstel Gold Race, Milaan-San Remo en de hele verdere santenkraam. Of een week lang zoveel mogelijk kilometers maken en bergen pakken in de Alpen en de Dolomieten. Teveel om op te noemen.

Een tijdje rijden we zwiingend verder. Dan vraagt Igy: 'Zeg Lange, even serieus. Waarom zou je dat ding nou willen rijden?' Even denk ik na. 'Omdat Parijs-Roubaix de enige tocht op de wereld is waarin alles

samenkomt wat met wielrennen te maken heeft.’ ‘Zoals...’, vraagt Igy, weinig overtuigd. Ik licht mijn stelling toe: ‘In de kasseien naar Roubaix ligt de geschiedenis besloten van honderdtwintig jaar wielrennen! Je fietst nog over de wegen van toen. Je rijdt door het slagveld van de Grote Oorlog. Alleen daar kun je nog de wielrenners van het eerste uur naast je voelen rijden, de mannen van staal, de flandriens². Kerels die de grootste avonturen beleefden in tijden dat er nog geen gelikt-gladde wegen en ook nog geen radio en televisie waren.’ ‘Misschien viel het wel mee met die verhalen’, stelt Igy. Hij lijkt aan de historie te twijfelen. ‘Om de dooie dood niet!’ ga ik verder. ‘Gelukkig zijn er nog foto’s en was er de schrijvende pers om van hun inspanning te getuigen. Alles werd opgetekend. Overigens nog in prachtige verslagen waarvoor mensen zich de volgende dag bij de krantenjongens verdrongen.’ ‘Kijk ik toch liever vanaf de bank’, stelt Igy droog: ‘beentjes omhoog, alcoholvrije Hefeweizen erbij.’ Ik kom nu op stoom en pareer zijn opmerking: ‘We worden vadsig Igy. We zijn allemaal strontverwend, de renners, de volgers en ook wij, de wielierliefhebbers!’ ‘De patatgeneratie, Lange’, stemt Igy in. Ik negeer zijn sarcasme. ‘In het wielrennen van toen gebeurden de meest fantastische dingen’, vervolg ik: ‘De overwinningen werden toen nog op heroïsche wijze binnengehaald. En onderweg waren er vechtpartijen, ontvoeringen en zware koersvervalsing. In de koers werd gewoon wijn gezopen en in de Pyreneeën dreigden de beren!’ ‘Als er beren op het parcours van Roubaix lopen, ga ik zeker niet mee’, zegt Igy beslist. Hij kijkt me vuil aan: ‘Heb je nog meer redenen om die snertkoers te gaan rijden, lange?’ Even denk ik na. ‘Voor de versterving. Je kunt je er lekker finaal naar de klote rijden’, fluister ik zacht, maar zeer beslist. ‘Weet je Igy, Parijs-Roubaix moet je gewoon eens in je leven gereden hebben.’ ‘Ben jij verliefd of zo?’ vraagt hij spottend. Ik voel een lichte irritatie opkomen: ‘Ga je nou mee of niet?’ ‘Jahaa’, antwoordt mijn maat honingzoet: ‘ik rij wel met de auto achter je aan. Kan ik mooi zien hoe

² flandrien – Vlaamse wielierterm uit de jaren voor de Tweede Wereldoorlog. Geharde (Vlaamse) wielrenner die, ondanks slechte wegen en onheil, steeds weer aanvalt en de koers naar zijn hand zet.

jij je kont kapot fietst.’ Zo komen we niet verder. ‘Man, dat ding is alleen maar vlak!’ probeer ik nog. Sinds de Oude Kwaremont haat Igy de kasseien. ‘Parijs-Roubaix heeft niks meer met fietsen te maken’, pareert hij mijn opmerking. ‘Tja, de Kronplatz en de Zoncolan hebben ook niets met klimmen te maken’, probeer ik nog. En daar blijft het die dag bij. Het heeft geen zin. Igy neemt voor het eerst in jaren mijn besluit niet over. Er is zand in de machine van het orakel gekomen. Die namiddag rijden we nog lang met de handjes op het stuur zwijgend voort. Ongemerkt gaat de grijze dag over in de schemer van de avond.

In de stilte ga ik bij mezelf te rade. Hoe, in godsnaam, kom ik op het idee om Parijs-Roubaix te willen fietsen? Ik had deze koers toch opgegeven?

Ooit nam ik me voor om in dit leven alle wielerklassiekers te rijden. Elk jaar stelde ik hoofddoelen voor het volgende jaar. Altijd een zware week in de bergen en altijd minstens een klassieker. Ik haalde ze uit een ‘longlist’ die goed was voor een leven lang fietsen.

Parijs-Roubaix schoof als enige koers naar de kantlijn. Niet vanwege de afstand of de lengte, maar vanwege twee hernia’s. De eerste viel nog mee. Pijscheuten en een klapvoet overdag, maar op de fiets voelde ik niets. De geoliede reguliere zorg had er een half jaar voor nodig om me van de diagnose tot onder de MRI te krijgen en dus stapte ik over naar een privékliniek. Ik reed nog de Marmotte en lag een week later onder het mes.

Nog geen twee jaar later ontstond de volgende hernia en weer was opereren noodzakelijk. Nu had ik altijd pijn, vooral met fietsen. En dus was ik geestelijk een wrak. Want wat als ik nooit meer zou kunnen fietsen? Ik had een startbewijs voor de Transalp op zak en wilde zo snel mogelijk onder het mes. Mijn trainingsschema’s lagen al klaar voordat ik onder narcose ging. Daarna volgden vier weken revalidatie; zestien weken effectieve trainingsopbouw, twee weken relatieve rust en een onvergetelijke Transalp.

Alles lukte, maar ik had schrik gekregen voor Parijs-Roubaix. Het fietsen over kasseien is een geseling voor de rug. En zo schoof de Hel van het Noorden langzaam in de kantlijn van de longlist.

Op die grijze dag in september had ik intuïtief besloten Parijs-Roubaix te rijden. Maar mijn trouwste fietsmaat gaat niet mee. Daarom begin ik vanaf die dag lgy op andere gedachten te brengen. Maar elke keer zegt hij 'nee'.

Ik stook andere fietsers op: 'Weten jullie dat lgy en ik komend jaar Parijs-Roubaix gaan fietsen? Ja, eigenlijk wilde ik niet, maar het is zijn idee.' Beetje sarren.

Op een training in december slaat hij me breed lachend op de schouder: 'Lange, ik rij met je mee naar Roubaix!' Gelukzalige warmte in de winterkou maar als kerel laat je dat niet merken. Vrouwen zouden nu het naadje van de kous willen weten: 'Wat ontzettend lief van je! Hoe ben je toch tot deze beslissing gekomen? Je doet het toch niet voor mij hè? Nee, want dat wil ik écht niet hebben...' 'Mooi man', zeg ik zacht en voel een brok in mijn keel.

Was het de historie van de tocht? Had mijn vurige betoog toch gewerkt? Of wilde hij van mijn gezeur af zijn?

De reden van zijn besluit zal ik nooit weten.

2 Oost-Duitse kasseien

Het wielerseizoen begint dit jaar wel erg voorspoedig. Januari is pas een paar dagen oud, maar met twee-cijferige temperaturen lijkt het wel voorjaar. Ik ben een weekje op bezoek bij mijn schoonouders en de fiets is mee. Vroeg beginnen, kilometers maken.

Het gebied tussen Helmstedt en Magdeburg is al jaren mijn tweede 'Heimat'. Ooit was het glooiende landschap van de 'Börde' de graanschuur van de DDR. Vanuit het westen liep de saaie 'Transitstrecke' er dwars doorheen naar Berlijn. Inmiddels is de driedubbele 'Autobahn' de Oost-West slagader van de Europese economie geworden. Zes dagen per week bezetten vrachtwagens uit Letland, Hongarije en de Oekraïne de rechterbaan. Berlijn werd een metropool voor tussenhandel naar het noorden en het oosten.

Kort na de Wende³, in de jaren '90, begon ik het gebied op de fiets te verkennen. Jarenlang was ik er de enige wielrenner. Op mijn tochten kwam ik nooit een racefietser of een mountainbiker tegen. Als ik voorbij reed bleven de mensen staan, vriendelijk groetend keken ze me na. Van automobilisten kreeg ik alle ruimte. In het weidse landschap leken de zachte heuvels op een oceaan van oneindige korenvelden die in de zomerwind okergeel golfd. In de blauwe lucht cirkelden de buizerd en de rode wouw. Kleine dorpjes lagen verscholen in een dal of achter een bosschage. Vaak bestonden ze uit niet meer dan een paar boerderijen rond een kleine Romaanse kerk. Hoe kleiner het dorpje, hoe ouder de kerk. Vele werden gebouwd rond het jaar duizend. Ze zijn opgetrokken uit natuurstenen, kasteeldikke muren met kleine ramen en een stompe vierkante toren.

Op mijn fietstochten nam ik de eerste jaren geplastificeerde routekaartjes mee. Daarop markeerde ik de wegen die ik verkende met watervaste stift. Zwart voor het maagdelijk nieuw gelegde asfalt. Rood voor de onbegaanbare wegen. Meestal waren het dan kasseistroken.

³ Die Wende - Duitse term voor de val van de Muur, november 1989.

Op mijn eerste kaartjes kleurden de meeste wegen rood. Overal lagen fietsvijandelijke stenen in allerlei soorten en maten. Rivierkeien met hun ronde buiken strak tegen elkaar gelegd. Of granieten dobbelstenen, dorp in en dorp uit. Vooral als het slecht weer was, keerde ik in dorpjes als Biere van pure ellende om. Op de kasseien begon mijn fiets vervaarlijk te slippen en verder fietsen werd gekkenwerk. Het zou nog jaren duren voordat een Duitse bandenboer het formidabele 'Black Chili Compound' zou gaan fabriceren. Met dat toverrubber kun je 'plat door de bocht' fietsen. Dat Black Chili nooit op de dopinglijst heeft gestaan is mij een raadsel.

De meest imposante kasseien trof ik meteen aan de overkant van de Elbe: cyclopische blokken in ruitformaat. Komend met de veerboot vanuit Rogätz, klap je er meteen bovenop. Moppen van vijftig kilo per stuk. Gehakt uit basalt, met de kleur van dubbelzoute drop. Gelegd door echte mannen uit de socialistische arbeidersstaat. Met zo'n kerels wilde je geen ruzie krijgen. En daarom legerde de NAVO tienduizenden manschappen aan de Elbe.

Fietsen over basalt is als rijden over een stormvloedkering. Het fietsen over de hoekige stenen en de brede, diepe voegen voelt als een omgekeerde valpartij. De weg lijkt over je heen te vallen terwijl jij overeind blijft. Het is bijzonder pijnlijk. Maar wist ik toen veel? Ik had nog niet leren houden van kasseien. En om te kunnen houden van de Oost-Duitse kassei was heel veel liefde nodig. Aan de overkant van de Muur werd kassei met de hoofdletter P geschreven. P voor Pflasterstein.

Waar Trabi's ooit ritmisch tweetakten over Pflastersteine, fiets ik nu als verwerende Wessie⁴ over glad en nieuw asfalt. Met de val van de Muur zijn de stenen uit het straatbeeld verdwenen. In het begin van de jaren '90 moest alles weg wat aan de DDR herinnerde.

Met de kasseistroken verdwenen ook de geplastificeerde kaartjes uit mijn achterzak. De stenen werden met geweld uit hun innige verband gerukt en als oud vuil weggekieperd.

⁴ Wessie - Na de hereniging van Oost- en West-Duitsland gingen de Duitsers elkaar 'Ossis und Wessis' noemen.

Of ze werden dichtgeteerd met dikke lagen asfalt. Het verging de stenen van de DDR zoals het eens de stenen van Noord-Frankrijk verging. Hier is het oude nog fout en het nieuwe nog goed. Evenals de kasseien raakten ook de wielerkampioenen van het Oostblok in vergetelheid. In het westen hadden we maar weinig weet van mannen als Klaus en Uwe Ampler, maar vooral van Gustav-Adolf 'Täve'⁵ Schur. In populariteit was Täve de Merckx van het Oostblok, maar in West-Europa kwamen deze mannen alleen in het nieuws tijdens de Olympische Spelen. Bij winst in de ploegentijdrit werd met jaloezie gesproken over georganiseerde doping. Inmiddels weten we beter en moet ook in het westen het blazen gepoetst worden. Blijvend misschien: sommige vlekken krijg je er nooit meer af. De laatste lichting Oost-Duitsers werd ook bij ons bekend: Olaf Ludwig, Eric Zabel, Steffen Wesemann, Jan Ullrich en noem ze maar op. Zij werden ingelijfd door gesponsorde teams en plukten zowel het zoet als het zuur van het kapitalisme. De mannen uit het oosten maakten er de internationale wielrennerij een stuk spannender op. En, hoe oostelijker hun afkomst, hoe leuker het werd met renners als Jevgeni Berzin, Djamolidine Abdusjaparov en Zenon Jaskula.

Ik geef een ruk aan mijn stuur en rij via Körbelitz naar Zeddenick. Buiten het dorpje ligt een vergeten strook en ik móét er overheen. Instinctief schakel ik op het grote blad. Met panache⁶ knal ik over de stenen. Mijn lichaam wordt door elkaar gerammeld, maar met elke trap voel ik godzalig geluk in me opkomen. Het straalt uit de stenen, dringt in mijn voeten, stijgt in mijn benen en warmt mijn lichaam. Dit is het gevoel waar ik het voor doe: ooit zelf Parijs-Roubaix rijden. De 'Pavé de Zeddenick' is een zware, maar constante strook. Ik moet tussen verdwenen stenen laveren en fiets over het geschonden gebit van een oude man. De strook is gelukkig niet erg lang. Het zware verzet kan ik nog niet lang volhouden.

⁵ 'Täve' - bijnaam van Gustav-Adolf Schur, geboren op 23 februari 1931 in Heyrothsberge (Duitsland).

⁶ Panache – term voor een wielrenner die met durf en bravoure koerst

Er zal aan duurzaamheid nog heel wat gesleuteld moeten worden dit voorjaar. Ik hijg als een postpaard en mijn benen verzuren, maar het is de omweg meer dan waard. 'Hier in de buurt, in Kleinmühlingen, ligt sinds een paar jaar het Friedensfahrtmuseum', zei mijn schoonvader al vaker tegen me. Hij vervolgde: 'Je moet er maar eens naartoe gaan. Misschien kom je Täve nog tegen. Doe hem de groeten als je hem ziet.' Mijn schoonvader kende Täve persoonlijk. Een eeuwigheid geleden vierden hun gezinnen samen vakantie aan de Oostzee. Op een dag kwam de renner mijn schoonvader een emmer paling brengen. Hij had ze te over en kreeg ze niet meer weggegeten. In de DDR werden overwinningen op de fiets, in eer en in natura uitgekeerd.

Vandaag fiets ik naar het museum van de Vredeskoers. De tegenhanger van de Tour de France werd van 1948 tot en met 2006 georganiseerd. Aan haar ontstaan lagen ideële, propagandistische en sportieve uitgangspunten ten grondslag. In het kapotgeschoten Europa heerste het idee van 'nooit meer oorlog'. De Friedensfahrt moest in het Oostblok het gevoel van vrede onderstrepen en de Course de Paix⁷ was geboren. Het logo van de etappekoers is het silhouet van een witte vredesduif tegen een azuurblauwe achtergrond. Dat werden ook de kleuren voor het leiderstricot.

Uit het Noordwesten waait een straffe wind en ik zal moeten oppassen voor noodweer. Ik rijd langs het dal van de Elbe waar het uitzicht en de wind vrij spel hebben. Aan de horizon, ruim twintig kilometer verder, dreigt boven de Magdeburger Dom een donkere wolk. In die kerk, onder de twee machtige torens, ligt Otto de Grote begraven. Hij rust er in zijn eenvoudige stenen kist. Duizend jaar geleden heerste Otto over Midden-Europa, met Italië en Nederland er gewoon bij. Aan de natuurlijke grens van de Elbe beschermde hij Europa tegen de heidense wilden uit het Oosten. De grenzen tussen Oost en West zijn er altijd al geweest. Duizend jaar later voel ik me hier als wielrenner heel nietig.

⁷ Course de Paix - Internationale benaming van de Friedensfahrt of Vredeskoers