

naar het Filmfestival in Cannes

met de 2cv van

Jan Blokker



Een avondjurk op de achterbank...



Een avondjurk op de achterbank...

naar het Filmfestival in Cannes

met de 2cv van

Jan Blokker

Half april begonnen we te rekenen — want daar zijn we goed in, en we doen het graag. Meestal rekenen we in de hoek van „hoeveel denk je nog voor de kruidenier nodig te hebben? O, tòch nog. Neu — maar de belasting. Je vergeet de belasting. Goed, dan koop ik dat pak niét”, en dan besluiten we later de belasting inderdaad even te vergeten, want een aanmaning kost maar een kwartje en een dwangbevel zelden meer dan een gulden. Die keer echter begonnen we half april te rekenen over naar Cannes gaan met de auto, dat wil zeggen: met de deux chevaux (want we hadden toen nog een tante, die was destijds in een Spijker verloofd geraakt, en als ze boven was keek ze altijd even uit het raam op onze Eend neer en vroeg dan: Wanneer kopen jullie nou een auto?; kort daarna is ze op een ochtend niet meer wakker geworden). Naar Cannes ga ik al sinds 1954 elk jaar, vanwege het filmfestival, maar toen mijn vrouw een paar jaar achtermekeer mijn verslagen had gelezen (en ik spreek nu van de jaren waarin Bardot zich op het strand liet ont-dekken, en Sophia Loren nog niet met Carlo Ponti was getrouwd), begon zich van haar een zekere onrust meester te maken, en toen is er al gauw een jaar gekomen waarin de kruidenier genoeg nam met een kwartaalrekening, de belasting veel aan de deur kwam, terwijl ik in een kamerjas binnenbleef, want ik kon de straat niet meer op met dat pak van me. Maar mijn vrouw vond het verrukkelijk in Cannes; een graaggeziene gast dat jaar was die man die in films van Arthur Rank altijd met een bronzen bovenlijf op zo'n gong slaat.

In het jaar waar ik nu even van spreek hadden we net die deux chevaux gekocht, mijn vrouw zei: „Dan kan ik nu zeker mee, dat spaart de trein, reken maar uit.” En zo kwamen we half april tot dat rekenen. „Neem nu eerst even wat het ons met de auto gaat kosten”, riep ik om te beginnen uit, want ik wéét hoe onze begrotingsvergaderingen verlopen. Eerst zitten we somber tegen een rekeningenachterstand van tweehonderd gulden aan te kijken, vervolgens bestuderen we de mogelijkheden om ergens op te bezuinigen, en als dan tenslotte is gebleken dat we f 35,— kunnen besparen op de wijnboer, springen we een gat in de lucht en kopen twee grammofoonplaten voor f 40,—. Cannes is 1400 kilometer, en als je er van uitgaat dat je ver genoeg vermaatschappelijkt bent om na twee en een halve week weer terug te gaan óók, kom je op 2800. „Laten we zeggen dat we dan 3500 rijden”, zei ik, en schreef dat op. „Waarom 3500?”, vroeg mijn vrouw. „Je weet hoe dat gaat”, zei ik, „je wil een keertje naar Antibes en een keertje naar Monaco — dat loopt geweldig op.” „Maar je rijdt daarginds toch zeker niet nog eens zevenhonderd kilometer bij elkaar?”, zei ze. „Twéé en dertig dan?”, dong ik af. Vervolgens zette ik 3200 tussen de deelstrepen, en 16 er voor, want daar komt vrij gemakkelijk nul uit. „Zestien?”, begon mijn vrouw onmiddellijk te protesteren. „En je rijdt makkelijk één op twintig!” „Acht-tien?”, bood ik met tegenzin, want achttien gaat niet op de 3200. Het werd inderdaad honderdzevenenzeventig komma zeven komma zeven komma zeven komma zeven kom-

ma zeven komma zeven. „Honderd zes en zeventig”, hakte mijn vrouw de knoop door. „Honderd acht en zeventig”, zei ik autoritair, want ik had eigenlijk tot honderdtachtig willen gaan. Ze zweeg, dus stemde toe. „Nou, zeg dan maar eh... tachtig gulden benzine, laten we maar zeggen f 100,—”. Ik wist wat er komen zou. Het kwam. „Honderd? Waarom honderd?” „Je kunt altijd beter ruim rekenen”, verdedigde ik me, „en de olie nog.” „Onzin, je gebruikt haast geen olie”. „En eventuele reparaties dan?”, voerde ik zwakjes aan. „Ja ja”, viel ze nu uit. „Ga d'r maar van uit dat je 'm helemaal kapot maakt, dan kun je opschrijven dat de reis naar Cannes nog géén vierduizend gulden kost. Waarom zeg je dan niet meteen dat je me niet mee wilt hebben?” Toen ik m'n excuses had aangeboden en zij weer goed wilde worden, besloten we f 95,— uit te trekken voor Amsterdam-Cannes retour. Daarop belde mijn vrouw de spoorwegen op, hoorde dat een retour met de trein plus couchette op f 240,— neerkwam, en riep uit: „Voor ons tweeën zou het met de trein dus minstens f 550,— worden”, waarna we snel uitrekenden, dat de deux chevaux ons f 455,— bespaarde en we dus een autoradio konden kopen en dan nóg in het geld zouden zwemmen. De avond tevoren hebben we de koffers er in gedaan toen de kinderen in bed lagen, want we vreesden hun toorn. Halverwege de operatie hoorden we ineens van boven roepen: „Ik vind 't tóch een rotstreek”, en dat was mijn zoon die, geflankeerd en in zijn verontwaardiging moreel gesteund door zijn twee

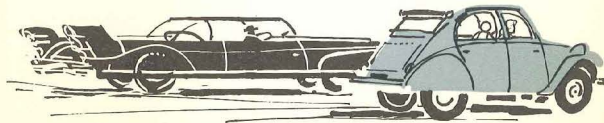
zusjes, in pyjama van het balkon af toch bleek toe te kijken. „Kom, jongens, het is maar voor een paar weken”, riepen we omhoog — „dat is zó voorbij. En nu naar bed!” „Maar dan moeten wij twee weken naar school lopen”, riepen ze terug, waarna we op klassieke wijze onze eigen jeugd er bij haalden, en in schrille beelden de armoede schetsten van opa die nooit aan een auto was toegekomen. Toen we ze eindelijk in bed ge-dóórveegd hadden, hebben we als dieven in de nacht de avondjurk van mijn vrouw op de achterbank gelegd, want dat is hún bank, en ze waren er van uitgegaan dat we die niet met bagage zouden ontsieren. „Laten we gaan slapen”, spraken we tot elkaar zodra we vier koffers, drie tassen, een schrijfmachine en een busje stroopwafels in de laadruimte hadden weg-



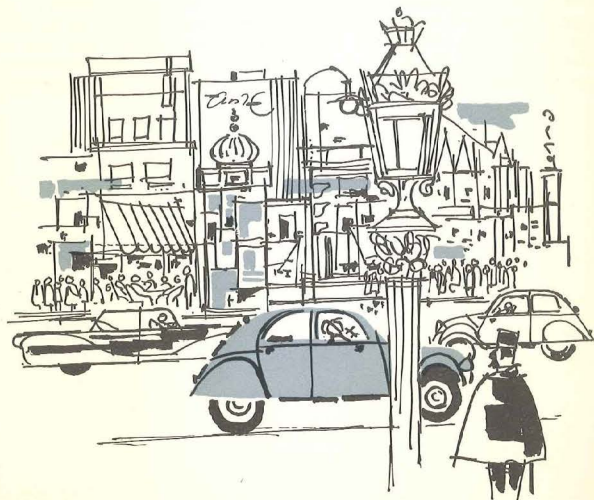
gewerkt. „Als we om zeven uur willen starten, moeten we toch zeker om half zes opstaan.” Zulke dingen reken je altijd te ruim. We werden half elf wakker, en om elf uur zaten we al in de wagen! — Ik draaide het sleuteltje om met de waardigheid waarmee ministers het lint voor een nieuwe brug doorknippen en keek, dwars door het open dak heen, stralend naar boven, waar mijn buurman grimmig uit het kozijn leunde en zei: „Jullie zijn wel laat, hè? Maar er zijn keurige hotels in Breda.” We negeerden zijn nijd, ik startte, gaf gas en moest even denken aan de cartoonstrip van een motorrijder die met tientallen kilo's pakgoed op zijn fiets op het punt staat een reis om de wereld te beginnen, zijn vrouw en zijn acht kinderen kust, de toegestroomde vriendschaar groet, pathetisch wegschiet en twintig meter verderop tegen een hekje rijdt. Maar wij kwamen goed de hoek om. Tien minuten later zaten we op de Haagse weg, die er ineens anders uitzag dan een week geleden, toen we met de kinderen nog gewoon een middag naar Schiphol waren geweest. Er heerst in brede kring een Nederlands misverstand over het voordeel van een open dak — dat had ik al ervaren van het moment af dat we die Eend voor de deur hadden. Menig-een zei: „Ze maken nou wel veel drukte over dat rol-luik, maar wat heb je d'r an in een land waar het altijd regent?” Dit nu is typerend voor een algemeen verbreide zwartgalligheid, die ook buiten onze grenzen voor een Hollandse volkseigenschap geldt. Goed — het régent veel bij ons, maar daarom juist. Daarom is het uitstekend, dat je geen stalen

dak boven je hoofd hebt gedurende die weinige ogenblikken dat de zon schijnt. Wij reden die ochtend vijftien kilometer met een open dak en toen pas begon het te regenen, zodat het raadzaam leek, de boel af te sluiten. Daartoe moet je, als berijder van een deux-chevaux, eerst stoppen, vervolgens uitstappen en dan — met een behendigheid overigens, die na een paar keer in je bloed komt te zitten — in de *regen* het kapje dichtdoen. Toevallig was het die eerste morgen van onze reis aanvankelijk niet meer dan een klein buitje — reeds na nóg eens vijftien à twintig kilometer, brak de zon weer door en brachten we de wagen andermaal tot stilstand, nu om de zaak weer te openen. Dat dit gedurende de rest van de dag nog eens vier keer af-en-aan-werk is geweest heeft mij niet gestoord, maar het kan wezen, dat iemand die dit leest erover vält en zich op grond van deze wetenschap voorneemt, nóóit een deux-chevaux te kopen. Kijk — zo iemand moet dat dan ook nooit dóén, tenzij hij bereid is, zich mentaal te laten her-scholen, hetgeen niet alleen betekent dat hij de status moet bereiken van iemand die zingend in de regen loopt, maar zelfs, dat hem op de grote weg van tijd tot tijd de lust moet bekruipen, zo-maar eens te stoppen om zijn dak op te rollen. En wie het zo ver niet kan schoppen, die moet maar meteen een Cadillac of een Alfa Romeo kopen. Ik weet dat dit hard klinkt, maar ik zie geen andere oplossing. Iemand die in een Eend zit, kan er uitsluitend ontspannen in zitten — je doet eens een dak open, je remt een keertje af, je schakelt wat terug — het is net als een borrel drinken

voor het eten: je doet niks, maar je bent toch met iets bezig. En dat werkt geweldig kalmerend, het geeft je als berijder bovendien een superieur gevoel tegenover een groot deel van de medeweggebruikers. Neem mensen die een auto hebben met een topsnelheid die net tien of vijftien kilometer boven die van de deux-chevaux ligt. Tussen Rotterdam en Antwerpen („halverwege een kaart kopen voor de buurman!”) hebben we er die dag twaalf geteld — wij reden vijf en tachtig, want de wind kwam uit noordelijke richtingen, en passeerden van tijd tot tijd een heer die honderd kon, maar net probeerde op tachtig een beetje tot rust te komen. Dat is dan zelig. Want zo’n man schrikt ineens op uit zijn kalmte en wil z’n honderd bewijzen, en hij bewijst ’t door een minuut later met een rooie



kop van opwinding geweldig voorbij te komen. Ik heb in een Eend nooit het gevoel gehad dat ik iets moest bewijzen — ik heb me altijd veilig gevoeld bij de gedachte dat het allemaal al bewezen wás. Die avond stonden we om acht uur uitgeslapen op de Champs Elysées. Heeft u wel eens met een deux-chevaux door Parijs gereden? Dan moet u dat onmiddellijk een keertje gaan doen, want het is verrukkelijk. 's Avonds heb ik er achter gezeten — eerst nog van café naar ander café (*niet* om te drinken: in Parijs frequenteren we uitsluitend café's met een pin-ball-machine waaraan je kunt flippen), maar later alleen maar om rechts te passeren, want daar reageer je een jaar onlust jegens het Hollandse stadsverkeer op af; zo heerlijk moet het voor kinderen zijn, in een land te komen waar snoepen uit de



suikerpot van overheidswege is toegestaan. De volgende ochtend heeft mijn vrouw ons Parijs weer uitgestuurd — ze deed dat waardig, want vrouwen zijn in die dingen minder kinderlijk dan mannen. „Welke kant moeten we nu op?“, vroeg ze wel telkens, omdat ze geen idee heeft van aardrijkskunde. „Ach, je rijdt maar wat“, sprak ik royaal, want op advies van een paar vrienden, die bij het horen van ons reisplan tóch al hadden gekeken alsof we een stier wilden slachten met een aardappelmesje, hadden we vier en een halve dag uitgetrokken om de Riviéra te bereiken, en als je eenmaal in Parijs bent, heb je het idee dat Nice net zo ver is als Maastricht van Amsterdam. Ik had dus het gevoel dat we desnoods over Wenen konden. Het werd de Loire. Een tankvol bonnen-benzine, géén olie

en één natte doek voor de voorruit die er nog wat mazelig uitzag van de buien van gisteren — en een dak vol zon. Frankrijk is een mooi land. Ik geef toe dat ze ons in 1672, samen met Engeland en de bisschoppen van Munster en Keulen een lelijke loer hebben gedraaid; ik erken dat Napoleon streken had en dat er politiek nóg steeds van alles op ze is aan te merken, maar ze hebben een mooi land, en in elk dorp een Citroën-man, waardoor de indruk wordt gewekt, dat ze op je komst gerekend hebben. Kent u bijvoorbeeld Decize? Een tros van knoflookgeuren — en wij reden er in een stuk glas, vlak voor een garage, zonder nochtans ook maar één moment het soort wantrouwen te koesteren dat Hollanders altijd hebben als ze denken dat er op hun portemonnaie geloerd wordt. De garageman

stond in de deur met een blik alsof hij de deux-chevaux persoonlijk had uitgevonden, en kwam op onze smekende wenk welwillend aanlopen, vroeg het contactsleuteltje, opende de kofferruimte, scharrelde onder onze valiezen en kwam na enig zoeken terug met de handcrick, die hij uitnodigend naast het portier zette. Een opvoeder. Hij heeft al die tijd met een paar vrienden staan toekijken, hoe wij zélf van wiel wisselden, en toen we met smerige handen de boel weer voor mekaar hadden, heeft hij ons terstond gewezen waar de kraan was. Kijk, dit is nu wat wij van service verwachtten. Ik haat garagisten die uit hun werkplaats komen alsof ze in Delft hebben gestudeerd en dan met een schroevendraaier één ingreep verrichten waarvoor ze een tientje rekenen. Die man in Decize had het inzicht



van een moderne vader die zijn kinderen met verantwoord speelgoed laat omgaan — toen we hem vroegen hoeveel we hem schuldig waren, sprak hij: „Dat blijft in de familie”, en daarna heeft hij, toen we merkten dat we niet gemakkelijk wegwamen, ook nog de houten wig weggehaald, die we per ongeluk voor de achterband hadden laten liggen. Een heerlijk land, Frankrijk — ik zei het reeds. Niet ver van Decize zaten we even een kopje koffie te drinken, toen kwam er een verrukkelijk mens voorbij, een vrouw dus, die een stapel reclame-folders voor de zcv met zich meedroeg. Daar hebben ze dus vrouwen voor dat werk! Ook de folders overigens waren niet mis, hoewel ze gebukt gingen onder de klassieke vergissing van de reclame-branche, te weten overdaad. Omdat de Fransen



een praktisch volk vormen voor wie een auto een *gebruiksartikel* is en geen sierkast, toonde de folder voornamelijk, wat men niet allemaal in een Eend kan meesjouwen. Men ziet op de prent dat het wagentje reeds is beladen met een antiek kastje, een paar losse planken, een kinderledikant, een tuinstruik en een driewieler, maar dat schijnt nog slechts het begin te wezen: uit een nabijgelegen huis draagt een opgewekte man een staande schemerlamp aan en een ligstoel, terwijl zijn vrouw hem, niet minder dartel, op de voet volgt met een klerenrek en een keukenkruk — voorwerpen die met zoveel overleg in het voertuigje moeten kunnen worden gerangschikt, dat er nog plaats overblijft voor de goederen van het kleine jongetje dat immers uit het bovenraam kenbaar maakt dat hij nog met z'n sjoelbak en z'n garage komt. Een indrukwekkend plaatje, met andere woorden. Maar persoonlijk heeft op mij meer indruk gemaakt het simpele feit dat wij op onze *étappe* door de Alpen (dat komt straks) een doos verse (dat wil dus zeggen: ongekookte) eieren bij ons hadden — gewoon, achterin op de vloer — die door alle kuilen, bochten en wegoneffenheden heen op d'r plek is gebleven, zonder dat we later ook maar één kneusje hebben hoeven uitladen. Waarom wij ongekookte eieren vervoeren is een tweede. U mag het weten: ze waren bestemd voor een ziek oud wijfje, dat zich al jarenlang verheugt in mijn komst met eieren. Maar hoe konden ze heel blijven? Kijk — om dat te begrijpen zou u een ingewikkeld boekje over de veren van uw Eend moeten lezen, maar wat kan het u schelen? Die Eend veert,

hij veert als een beest en u zit er in als een ei. Wie een *deux-chevaux* berijdt wordt nooit een kneusje. Nog een aardig gerief van de Eend betreft het onderweg-rusten. Elke keer als we d'r even uit wilden, gingen we er ook goed uit. Met veel zorg legden wij eerst de avondjurk van mijn vrouw van de achterbank op de voorbank, vervolgens draaiden we even de vleugelmoer los waarmee de achterfauteuils in de bodem bevestigd zijn en tenslotte droegen we de stoel een eindje het bos in — een huiselijk taferel dat ons weliswaar iets kneuterigs, maar ook iets sjeiks verschafte. Eén keer droegen we de zetel als een wieg tussen ons in van de weg af, toen we halverwege in onze ruggen de blik voelden van een toeschouwer. Het was een zorgelijk uitziende man, die zojuist een immense limousine had verlaten en ons han-



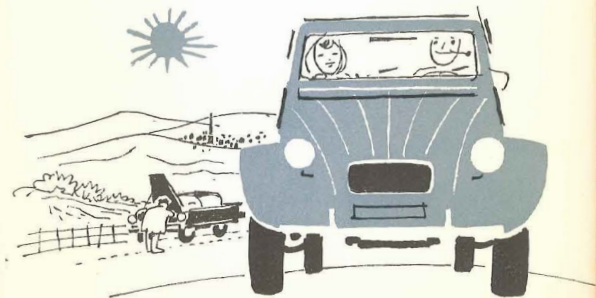
delen gadesloeg als een minister die op een warme dag in een hooggesloten galapak naar de honderd meter rugslag dames moet kijken. Ook sloeg hij nog een verdrietige blik in zijn eigen wagen, die over een achterbankstel beschikte waarin men enige crapauds herkende; maar daar zat geen vleugelmoer aan. Later hebben we die man, die tenslotte op tragische wijze zijn keurige zakdoek op de dennenaalden uitspreidde, en daàr op plaatsnam, tussen ons in op de eendebank genomen — het minste plekje, dat wèl, want daar zit dat scheid-stangetje; maar het was altijd beter dan priknalden door die zakdoek heen. Hij heeft ook nog een bod gedaan op onze tuinstoelen — wij echter hebben dat moeten afwijzen, omdat anders de avondjurk van mijn vrouw op de grond had moeten liggen, en die was vies. Hoe komt zo'n grond vies? Of — een andere vraag: kan men het vies worden van zo'n grond voorkomen? Deze laatste vraag moet ik voor mij persoonlijk ontkennend beantwoorden. Ik kan dat niet voorkomen. Ook (of juist) als we met z'n tweeën in de deux-chevaux op reis waren, is-ie van binnen nog altijd smerig en rommelig geworden hetgeen, geloof ik, hieraan te wijten is, dat men deze auto niet slechts *berijdt*, doch ook *bewoont*. Als ik ooit financieel gesproken aan een zogenaamde slee zou toekomen, zou ik de Eend er, bij wijze van caravan, aan vast willen koppelen, ik zou tegen mijn vrouw zeggen dat zij de grote moest sturen, en ik zou in de Eend willen huizen. Samen hebben we er op die reis naar Cannes, maar ook op andere, in geleefd als in een heldere kombof, als in een



zonnige alkoof. Wij hebben daarbij de barbaarse gewoonte, in Franse dorpen een slager — goed, wat heet slager — te zoeken en bij hem wellustige stukken knoflookworst te kopen die we vervolgens met blote handen bewerken en, wat erger is, tenslotte ook opeten. Zulk brassen laat sporen na — gelijk onmatig roken sporen nalaat. Bovendien geraakt, wat aanvankelijk in een zindelijke reisnecessaire bijeen is gebleven, in de loop van de dagen, wanordelijk in de hele cabine verspreid, zodat je 's avonds vaak nog op je knieën moet om de zakkam en de tandenborstels terug te vinden. Maar juist op zulke momenten bewijst de deux-chevaux een loyaal vervoermiddel te wezen — men vindt er namelijk alles in terug, je kunt er volstrekt niets aan verliezen. Dat wij, op de derde dag van onze reis

naar Cannes, de route door de Alpen hebben genomen, is lange tijd onbekend gebleven, omdat wij het vrienden en familieleden niet durfden opbiechten. Zij hadden tevoren allemaal gezegd dat die route wel de laatste was die we konden nemen, en zij bedoelden daarmee ongeveer, dat het vermoedelijk ook meteen onze laatste rit zou worden. „Je doet toch ook niet in een vliegende hollander aan de Tour de France mee?“, had een neef gezegd, die mij verliefd met de vinger in de buurt van Grenoble over de kaart had zien wijzen. „Trouwens — dan mag je wel een wéék uittrekken“, had een ander gewaarschuwd, „want je komt er misschien redelijk mee naar Utrecht, maar in de Alpen wordt het duwen.“ Welnu — ik heb dat aanvankelijk nog geloofd ook. Niemand behoeft dat zonder meer

van mij aan te nemen, maar ik ben ter hoogte van La Mure, waar de eerste lange klim begint, nog uitgestapt om de wagen met handkracht over z'n eerste schrik heen te helpen, maar toen heb ik mijn vrouw, die zou sturen toegeroepen: „Je geeft gas, dat is flauw.” En nu twee dingen. In de eerste plaats hebben wij op dat traject van zo'n kleine 300 kilometer naar ruwe schatting een kwart van de auto's die ons met geweld inhaalden, een tijd later, blazend en stomend, met een open motorkap aan de kant van de weg teruggezien. En in de tweede plaats hebben we er zes uur over gedaan. Is dat veel? Dit is een vraag, die zich lastig laat beantwoorden. Als Napoleon uit Elba vandaan met een deux-chevaux in Golfe Juan geland was, hadden zijn Honderd Dagen er vermoedelijk maar



dertig geduurd, of nog minder; dan had hij bliksems vlug zijn Waterloo gevonden. Napoleon heeft dat stuk gelopen, en hij was toch waarachtig een heer die mocht zeggen dat hij haast had. Daarom. Wie waagt het zich te verbeelden méér haast te hebben dan de keizer van Frankrijk had? Goed — u. Dan moet u het vliegtuig nemen. De Sabena, om even een naam te noemen, heeft van Parijs tot Nice, langs de hele Route du Sud, om de zoveel kilometer een reclamebord langs de weg laten timmeren, en daar staat pesterig op: „Met de Sabena was u er al gewéést”, waarmee ze bedoelen: met de Sabena was u al op uw plaats van bestemming aangekomen. Ik heb dat zowel op de heen - als op de terugweg telkens weer een verrukkelijke manier van jen-adverteren gevonden, en ze hebben nog

gelijk ook. Nadelen evenwel van het vliegen: je kunt het dak niet openmaken; je kunt onderweg niet uitstappen; je hebt de stewardess niet in de hand, ik bedoel: je kunt haar niet uitkiezen; je mag niet zelf sturen; en tenslotte, wat mij betreft: je bént er te gauw. Wij waren in Cannes na drie (eigenlijk: twee en een halve) dagen, maar als je er aan komt zoals wij er aan kwamen — in een rommelige auto, een beetje verbaasd nog over het feit dat het op de kaart allemaal geklópt heeft en dat zo'n plaatsje er werkelijk ook ligt — dan heb je ook het gevoel dat je er iets voor gedaan hebt, en dat je er helemaal bent: ziel, zaligheid en deux-chevaux. Het bezwaar van Cannes in festivaltijd heb ik altijd gevonden, dat er teveel mooie vrouwen zijn. Dit klinkt hypocriet, maar het is niettemin een reële



overweging. Mooie vrouwen lopen niet voor de aardigheid rond, ze lopen zeker niet rond voor de aardigheid van ons, mannen. Het minste dat men als man aan een mooie vrouw verplicht is, bestaat uit de een of andere vorm van hommage — een glimlach, een bewonderende blik, een lichte trilling van de hand, of, voor overdreven types, een knieval, een buiging of het verzoek uit haar naam door het vuur te mogen gaan. Zolang nu de mooie vrouw in het straatbeeld een minderheid vertegenwoordigt — hetgeen het geval is in de meeste alledaagse samenlevingen — geeft men haar zulke erbewijzen met een zekere graagte, om niet te zeggen met een zekere gretigheid. Zij heeft het rijk alleen — men begent haar als een onderdaan. In Cannes evenwel krijgt men de indruk dat zij haar rijk

deelt met al haar sexegenoten — wie er als man aan begint, gaat er aan onderdoor, want je buigt, knielt, glimlacht en trilt je een ongeluk, de hele dag door, op elke hoek van elke straat, je bent erger dan een onderdaan, je bent een slaaf. En aangezien dit slavenbesef in flagrante tegenstelling staat tot het gevoel van souvereiniteit dat men zich na drie dagen in een Eend heeft eigen gemaakt, reed ik met gemengde gevoelens de Croisette op, de boulevard van de gemeente. „Wil je wel opletten?“, vroeg mijn vrouw. „Hoe bedoel je?“, luidde mijn huichelachtige wedervraag. Maar ze zei al niets meer, ze keek speurend rond om mijn blik vóór te wezen, en die dan te onderscheppen. Ik echter keek nauwelijks, d.w.z. nauwelijks opzij. Ik wist wat er de komende dagen zou gebeuren: we zouden ieder ons



weegs gaan, ik zou veel alleen in die auto over de boulevard rijden — van een film naar ons hotel, van het hotel naar een cocktailparty, van een party naar een interview met Claudia Cardinale. Met Claudia Cardinale? En waar moest ik m'n Eend dan parkeren? Tussen de Plymouth van haar verloofde en de Chrysler van haar producent? En dan natuurlijk scheef d'r tussen komen, tien minuten martelen om 'm recht te krijgen, Claudia Cardinale onderwijl met haar verloofde en haar producent op het balkon, met z'n drieën staan lachen, dat hele interview bedorven, ontslag, geen geregelde inkomsten meer, het eerst bezuinigen op de auto, de deux-chevaux verkopen... m'n deux-chevaux verkopen? Dat nooit! Voor Claudia Cardinale zeker. Wie is Claudia Cardinale nóg helemaal? Wat verbeeldt dat mens zich? Ben ik vader van enige kinderen geworden om m'n lot in handen te leggen van een mens als Claudia Cardinale? En wil de verloofde van Claudia Cardinale als de donder van dat balkon afkomen om z'n Plymouth een beetje fatsoenlijker te parkeren! Jij hoeft je excuses helemaal niet aan te bieden jongeman, als je in 't vervolg je auto maar zodanig neerzet, dat er voor de mijne nog behoorlijk plaats is... „Kijk uit!”, gilde mijn vrouw op dat ogenblik. Ik remde en stak onmiddellijk mijn hoofd buiten het raam teneinde een hartig woord te spreken tot een mevrouw'tje dat er bijna onder had gelegen. „Ssst!”, vermaande mijn vrouw — „dat kun je niet doen! Jij zat te suffen, je raakte d'r bijna, je moet je excuses aanbieden.” „Maar ik zag 'r niet”, verweerde ik mij.

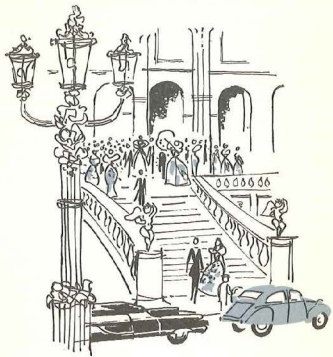
Mijn vrouw keek mij aan, en sprak: „Hoe bestaat 't!” Pas toen zag ik, dat het een beeld-schoon mevrouw'tje was — ze liep nu koninklijk naar het trottoir, ik stond al op het punt te glimlachen, te buigen of te knielen, maar ik bedacht me. „Je moet in 't vervolg beter uitkijken”, zei mijn vrouw, en ik knikte.

Dat jaar heb ik naar alle mooie vrouwen van het festival gekeken met het uitsluitende doel, hun levens te sparen, en waarschijnlijk is er van dat moment af iets essentieels veranderd in mijn houding jegens vrouwen — mooi of lelijk. Er kwam iets vaderlijks, iets beschermends over me — soms werd het me wel te veel, dan ging ik een dag te voet, en hervond iets van de oude onrust als ik er eentje zag passeren, maar de volgende dag kwam de vaderlijkheid onherroepelijk weer terug, dan reed ik over de boulevard, en ik zág wel dat ze mooi waren, maar dan dacht ik op een heel serene manier: „Kijk, wat loopt me daar nu een mooie vrouw, laat ik daar nu heel voorzichtig langs rijden, want zij mag niet van mij schrikken, omdat schrik een aangezicht ontsiert.” Ik ben er van overtuigd, dat ontrouw en overspel het minst voorkomen bij mannen en vrouwen die een deux-chevaux berijden.

Nog iets voor de mensen die vóór we naar Cannes gingen, waarschuwingen, adviezen, twijfels en schamperheden aanvoerden. Er was er één bij, die zei: „Maar kun je nou met

zo'n stofzuiger in die sjieke troep aan de Rivièra komen?" Een moeilijk punt. Iemand die zo'n vraag stelt, kan men namelijk nooit uitleggen waarom het voor iemand die in een deux-chevaux naar de Rivièra is gereden, helemaal geen punt is, en ook nooit een punt zal worden. Elk snobisme heeft z'n grenzen — wie eenmaal buiten de grens staat, is daarvoor ook meteen van de discussies uitgesloten. Ik ken, om een voorbeeld te noemen, een Hagenaar die zijn viool altijd in een aardappelzak meedraagt, en ik kan met die man over deze curieuse gewoonte geen verstandig woord wisselen. Dat kan ik ook niet met iemand die voor z'n sigaretten een kwartje meer neertelt dan nodig is, alleen maar om Gaulloises te roken. Iemand die niet in een Eend naar een cocktailparty durft is vermoedelijk een

snob, maar iemand die een DS heeft en tóch in een Eend naar de opening van de Staten-Generaal rijdt, is er waarschijnlijk óók een. Het gaat er maar om waar de grens ligt van je eigen gevoel voor gewone verhoudingen. Zolang u het niet „gewoon” vindt om in een deux-chevaux van de melkboer naar de directeur van de Unilever te rijden, moet u geen deux-chevaux kopen. Ik zou u dat zelfs ten stelligste willen ontraden, want u komt in de knoei met uw ziel, met uw onbewuste ambities, u krijgt een gefrustreerde bezitsdrang, u wordt het slachtoffer van uw eigen pogingen om uw minderwaardigheidsgevoel te compenseren, al spoedig begint u te stotteren, op feestjes gaan de dames u vermijden, u denkt eerst nog dat het aan uw slechte adem ligt, maar dan begint uw haar uit te vallen, u denkt



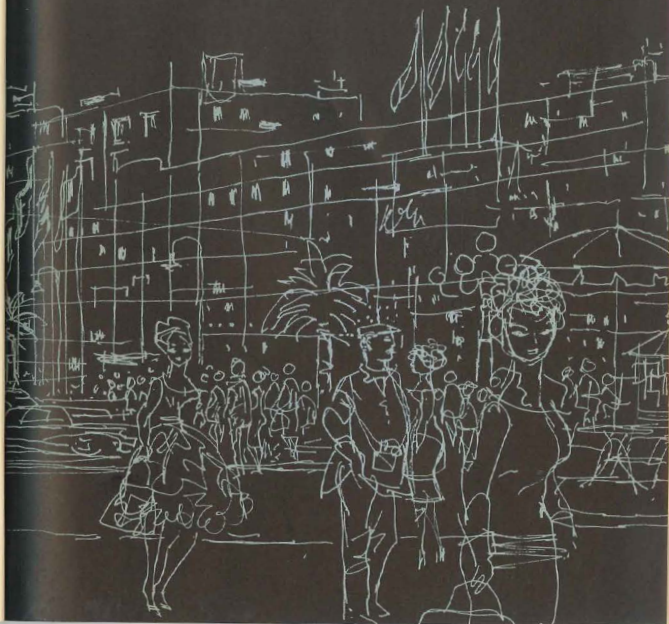
er iets van als uw collega op kantoor in de koffiepauze een beetje voor zich uit zit te kwaken — kortom: dat eindigt bij de psychiater, die u dan vermoedelijk de raad geeft onmiddellijk een Eend te kopen, maar dan wordt zo'n auto toch een soort ziekenkarretje, en daar zijn in Nederland andere merken voor verkrijgbaar. Ik zeg altijd maar weer: mens sana in corpore sano — een gezonde geest in een gezonde auto. Om gezondheidsredenen hebben mijn vrouw en ik dat jaar in Cannes vrijwel alles met de deux-chevaux afgedaan — van de persconferenties af tot de galavoorstellingen toe. Eén keer hebben we — uit snobisme, maar mogen we misschien óók een keertje? — de hele zaak in stijl gehouden door ons nummer te laten afroepen door zo'n man met een apparaatje dat in regelrechte verbinding staat met de politie. Een kennis deed de rol van chauffeur, ik stond in m'n smoking op het bordes van het festivalpaleis tussen de andere gasten, mijn vrouw in die avondjurk, en naast ons die man met dat spreekbuisje. Eerst werd de wagen afgeroepen van de Begum, vervolgens reed het rijtuig voor van het vorstelijk paar uit Monaco, daarna wat ongeregeld volk (ministers, hoofdcommissarissen van politie en zo), toen eerst nog een prins van een land, dat in 1810 al niet meer wist hoe een koning er uit zag, en daarachter, jawel: die Eend van ons. Een koninklijk gezicht, houdt u zich dat voor gezegd. Ik liet mijn vrouw voor- gaan, die paar treetjes van het bordes af, en hoorde achter ons, waar de fotografen stonden én voor ons, op de boulevard waar de bevolking van Cannes toekeek, een gemurmel ont-

staan, dat alras de allure van toejuichen kreeg en tenslotte uitmondde in een ovationeel applaus. Het gold Gina Lollobrigida, die nu pas haar loge had verlaten — maar daar gaat het niet om; ik talmde toch even alvorens in de auto te stappen, en knikte vriendelijk naar een oud wijfje. Want van menselijke warmte kan de wereld nooit genoeg hebben. Trouwens — wat reed de volgende ochtend over de Boulevard de la Croisette, geëscorteerd door vier motor-agenten? Een deux-chevaux. En wie zat er in? Vadim, hij was toen net van Bardot af, of Bardot van hem, dat is tenslotte mijn zaak niet. Vadim in ieder geval reed in die deux-chevaux in zijn functie van filmmaker — hij zat op z'n knieën naast de bestuurder en keek achterom, naar een lange man die een op een driepoot opgestelde film-



camera bediende, en gaf aanwijzingen. De cameraman stond op de plek waar bij normale mensen de achterbank zit, het dak was uiteraard open, de camera stak hoog boven de auto uit — uit alles bleek, dat hier een opname werd gemaakt. Nu weet u, hoe zo'n opname er later in de film uitziet. De held en de heldin zien we in een onhebbelijk-sjieke sportwagen langs de Riviéra gieren, we zien ze even van dichtbij, we horen hem tegen haar zeggen: „Bevalt het je?“, en zij antwoordt met grote, verrukte ogen: „Oh, wat is het hier beeldschoon“. En als ze dat zinnetje eindelijk goed gezegd heeft, volgt de camera haar blik en we zien, als het ware door haar heen, de boulevard, de zee, de haute couture, kortom de hele Côte d'Azur voorbijtrekken. Maar als u nu in het vervolg ooit nog zo'n stukje

film ziet, weet dan één ding zeker: dat hebben ze *niet* opgenomen vanuit die sjieke sport-auto, dat hebben ze altijd opgenomen vanuit een deux-chevaux. Want de deux-chevaux ligt als een liniaal op de weg — z'n vloer is een waterpas voor de filmcamera. U begrijpt hoe ik, na die ontmoeting met Vadim, achter het stuur heb gezeten. Onwillekeurig denk je dan toch: de auto heb ik al; dan zal het ook wel niet zo lang meer duren of ik maak een film met BB. We zijn dat jaar achttien dagen in Cannes geweest en hebben vandaar Antibes bezocht en Menton bezocht en Monte Carlo bezocht, en af en toe heb ik me verweerd tegen de opwelling, uit te breken naar Rome, want dat lijkt, als je eenmaal aan de boorden van de Middellandse Zee bent, nog maar zo'n klein eindje weg. Het is er niet



van gekomen. Er is evenmin sprake geweest van een gigantische winst in de Bank van het lieve prinsdom, want we zijn als zuinige Hollanders niet verder gekomen dan de entreehallen, waar de slot-machines staan. Eén jackpot — dat wel. Honderd stukken van twintig francs — hoewel we er dagen lang ijsjes van hebben gegeten, vonden we er later telkens nog een paar onder het zeil van de Eend. De laatste dag van de terugreis trouwens hebben we nog één keer op handen en voeten de bodem afgezocht, want toen hadden we nog 130 franken en het standaard stukje knoflookworst was beschikbaar voor 150. We hebben 't toen niet gevonden — dat kan ik nog altijd jammer vinden. Nog één ding, tenslotte, voor het geval u over een deux-chevaux zou denken. Je hoort wel eens

zeggen, dat Eenden uitsluitend bereden worden door aardige, warme hartelijke, sympathieke mensen. Dat is een sprookje. Ik kan u zo twee lamlendelingen noemen die een deux-chevaux hebben, en als we voor het gemak even aannemen, dat iederéén die in een deux-chevaux rijdt tenminste *twéé* lamlendelingen kent die óók in een deux-chevaux rijden, leert een eenvoudige rekensom, dat er altijd tweemaal zoveel lamlendelingen zijn als deux-chevaux-berijders. Wil het er voor een deux-chevaux een beetje flatteus komen uit te zien, zal men het vraagstuk derhalve van een andere kant moeten benaderen. Ik geloof dat het zo is: als u een auto wilt hebben, u heeft die kleine vierduizend gulden bij mekaar of in 't verschiet, en u bent óók nog wel een beetje aardig — dan is er nauwelijks meer twijfel. En ga in dát geval een keer naar Cannes, over Parijs, langs de Loire, over Lyon links aanhouden, naar Grenoble en door de Alpen, net zo lang tot de bergen afzakken en er in de verte vóór u iets blauws verschijnt. Als dat zo is, zit u goed, want dat is dan de Middellandse Zee. En als het even met hun vakanties kan, neem dan de kinderen mee — die zijn nooit te beroerd om de avondjurk van uw vrouw op hun schoot te houden.



PUBLICATIE VAN AUTOMOBILES CITROËN N.V. - STADIONPLEIN - AMSTERDAM

ontwerp en lay-out K. Suyling vri / illustraties N. van Schaffelaar / druk Boom-Ruygrok n.v. Haarlem