

'Sunny boy': chauffeurs, auto's en Highlife in Ghana

De Nuer, schreef Evans-Pritchard, zijn bezeten van koeien. Waar je ook met ze over praat, binnen de kortste keren gaat het gesprek over koeien. Zelfs als hij met de jongelui over meisjes begon, dwaalden ze onvermijdelijk af en kwamen weer bij de koeien terecht. Zo heeft iedere maatschappij wel iets. De Bedoeïnen in de Sahara worden door de kameel geobsedeerd, de Maring, bergbewoners in Papua New Guinea, hebben iets met varkens, en eilandbewoners in de Stille Zuidzee zijn gek van kano's. Malinowski werd zo getroffen door hun liefde voor het zeezeilen dat hij hun de mythische naam 'Argonauts of the Western Pacific' gaf.

Binnen de antropologische traditie van literaire overdrijving mag ik misschien zeggen dat mensen in Ghana bezeten zijn van auto's.¹ Er is echter een belangrijk verschil met de voorafgaande voorbeelden. Iedere - mannelijke - jonge Nuer heeft zijn eigen koe; koeien, varkens, kamelen en kano's liggen binnen het bereik van de mensen die ik net heb opgesomd, maar het bezit van een auto blijft voor de meeste Ghanezen slechts een droom. Die onbereikbaarheid vergroot echter het verlangen. Degenen die in een auto rijden worden bewonderd en benijd. De chauffeurs, 'lorry drivers' en 'taxi drivers', hebben - net als Malinowski's kanovaarders uit Melanesië - iets mythisch. Elke jongen in het dorp waar ik woonde zou wel 'driver' willen worden.

De mobiliteit van de 'driver', die vijf maal per week in de hoofdstad komt, symboliseert de begeerde vrijheid. Hij ontsnapt met groot gemak aan de banden van het dorp, iets waar praktisch de gehele jonge generatie in 'mijn' dorp naar verlangt. Hij heeft een imposante flitsende levensstijl. Knechtjes wassen zijn auto, wijzen de passagiers hun plaats, sjorren de bagage vast en innen het geld. Pas als het moment van vertrek is aangebroken verschijnt de chauffeur, smetteloos en stijlvol gekleed, en neemt met schwing plaats achter het stuur.

Het geheim van zijn succes ligt in zijn pendelen tussen dorp en stad. Als hij thuis is in zijn dorp hangt er een sfeer van het bruisende stadse leven om hem heen. Zijn vertrouwdheid met de stad blijkt uit zijn manieren en uit de dingen die hij heeft, uit zijn kleding en uit zijn sigaretten. Als hij in de stad is, vertegenwoordigt hij daar het goeie leven in het dorp, waar alle stedelingen over blijven mijmeren al zouden zij er nooit meer willen wonen. Hij brengt het goede voedsel van het dorp naar de stad: de onversneden en - bijna - verse palmwijn, de geschenken van de dorpelingen aan hun dierbaren in de stad en, het allerbelangrijkste, de verhalen en het laatste nieuws. En op zijn weg terug wordt hij de drager van hetzelfde in omgekeerde richting. De auto is tegelijkertijd het middel waarmee men zijn geluk bereikt en het tastbare bewijs dat men dat geluk reeds bereikt heeft.

Opschriften

Dat Ghanezen 'iets' met auto's 'hebben' is niet een ontdekking die is voorbehouden aan een naarstig speurende antropoloog; elke toevallige voorbijganger² ziet het in één oogopslag, want de chauffeurs en autobezitters hebben hun geluk en obsessie op de auto geschreven.³ Ieder die in Ghana, of elders in West-Afrika gereisd heeft, weet wat ik bedoel: de geschilderde teksten op busjes en 'lorries'. Het schilderen van de letters is een speciale kunst. 'Sign-painting' is niet meer weg te denken uit het stads- en dorpsbeeld van Ghana. De spreuken op de voertuigen, omlijst met bloemen, figuurtjes of andere toepasselijke decoraties, vormen één categorie. 'Sign-painting' wordt ook gebruikt voor bier- en eetbars, schoonheidssalons, kapperswinkeltjes, kiosken, enzovoorts (cf. Kirsten 1980).

De teksten op voertuigen zijn openlijk zichtbaar maar raadselachtig, ze spreken en ze zwijgen. De toerist leest ze maar weet niet wat er staat, ook niet als ze in het Engels gesteld zijn.⁴ De teksten zijn zelden origineel, het zijn cliché's die ontleend zijn aan en verwijzen naar een wereld die de Ghanese voorbijgangers kennen. Zij begrijpen waar de tekst over gaat al kennen zij de details niet en weten zij ook niet waarop de spreuk of woordspeling van toepassing is. De opschriften vertellen immers een persoonlijk verhaal dat alleen aan de eigenaar of chauffeur, en misschien aan enkele ingewijden, bekend is.

Ambigu en indirect spreken is een geliefde bezigheid. Zowel in officiële onderhandelingen en rechtspraak als in de dagelijkse con-

versatie maakt men graag gebruik van spreekwoorden maar laat dan behendig in het midden op wie of wat, in welke zin, de uitspraak slaat. Het geeft zowel intellectueel genoeg als maatschappelijke veiligheid op een dergelijke wijze over zijn omgeving te kunnen spreken (cf. McLeod 1981). Diezelfde ambiguïteit is terug te vinden in de spreuken en namen op voertuigen. De Ghanees begrijpt ze gedeeltelijk en heeft zijn vermoedens, maar de buitenlandse bezoeker tast volkomen in het duister. Hij kent hun connotatie en hun oorsprong niet. De tekst kan voortkomen uit een oud spreekwoord, een nieuw gezegde, een christelijk gebed; hij kan ontleend zijn aan een Highlife-lied, een krantenbericht, een gerucht, een sportevenement, een politieke gebeurtenis. Terwijl de vreemdeling gecharmeerd wordt door zoveel 'schilderachtigheid', wordt hij tegelijkertijd op de realiteit gedrukt: hij is een buitenstaander, hij hoort er niet bij.

Chauffeurs

Antropologen zijn chauffeurs die tussen twee culturen pendelen. Zij trachten de betekenis van dergelijke teksten voor anderen te verklaren. Een eerste poging daartoe is door de Britse psychiater en antropologe Margaret Field ondernomen in haar studie *Search for security: an ethno-psychiatric study of rural Ghana*, die in 1960 verscheen en gebaseerd was op veldwerk van 1956. Het grootste deel van het boek wordt ingenomen door gedetailleerde beschrijvingen van 146 hulpzoekers die door Asante priestergenezers behandeld worden. De problemen en verzoeken die werden voorgelegd varieerden van zakelijke tegenslag tot onvruchtbaarheid en huwelijksproblemen. In veel gevallen werd de oorzaak daarvan in heksery gezocht. Field werd getroffen door de aanwezigheid van zeer veel chauffeurs onder deze cliënten en begon zich te verdiepen in hun problemen en in de teksten die zij op hun voertuigen schreven. Zij verzamelde 144 opschriften en ondervroeg de chauffeurs onder deze cliënten over de betekenis ervan (Field 1960, pp. 134-145).

Field benadrukt dat het chauffeursbestaan een grote aantrekkingskracht uitoefent op de aankomende generatie:

...Drivers of fast vehicles experience an enjoyable 'inflation of the ego'. Among young men, particularly illiterates, there is no more widespread ambition nor one more often achieved, than to drive, and if possible to

own, one of the thousands of passenger lorries that raven about the roads (p. 134).

Maar als dat ideaal bereikt is beginnen ook de zorgen. Het kopen van een 'lorry' is een riskante investering. De nieuwe eigenaar moet zich diep in de schulden steken, bij een rijk familielid of een harde ondernemer. Het is onzeker of hij ooit uit die schuld geraakt. Tegenslag in business of pech met de auto kan zijn ondergang betekenen. Bovendien is hij zich ervan bewust dat zijn omgeving hem bekijkt met een mengeling van bewondering en afgunst. Hij loopt daarom een verhoogd risico door hekserij getroffen te worden. Hetzelfde geldt - in mindere mate - voor de chauffeur die géén eigenaar is. Ook zijn positie is het doelwit van afgunstige blikken en loopt gevaar als hij in commercieel opzicht niet voldoet.

Die zorgen en angsten, aldus Field, worden tot uitdrukking gebracht in de teksten die zij op hun voertuig zetten. Het overheersende probleem is dat van onzekerheid over de toekomst. Die toekomst is afhankelijk van het gedrag van anderen. Afgunst, die tot hekserij of andere destructieve praktijken kan leiden, vormt daarbij het grootste gevaar. Hekserij moet ofwel voorkomen ofwel overwonnen worden. De teksten weerspiegelen deze preoccupatie over hoe men aan deze gevaarlijke krachten kan ontkomen. Sommige teksten worden gekenmerkt door wat Field 'paranoïde angst of bluf' noemt, uit andere spreekt financiële bezorgdheid. In sommige worden vrijgevege familieleden gevleid, in andere wordt bovennatuurlijke bescherming gezocht tegen vijanden.

Men zou de teksten op een continuüm kunnen plaatsen al naar gelang zij het gevaar van hekserij en ongeluk op *defensieve* of *offensieve* wijze trachten te beheersen. Vrome teksten die God of een rijk familielid bedanken of diens hulp inroepen zijn voorbeelden van een *defensieve benadering*. De eigenaar/chauffeur leidt de aandacht af van zijn eigen voortreffelijkheid en maakt zichzelf daardoor tot een minder waarschijnlijk doelwit van hekserij. Bovendien verzekert hij zich van hulp als het ongeluk hem toch zou treffen. Enkele voorbeelden van zulke teksten zijn: *Adom ne Nyame* (God is genade), *Wofa pa ye* (Er is een goede oom), *Agya pa ye* (Er is een goede vader), 'O God help me', *Aboa a onni dua* (Een dier zonder staart; een ellips voor: God jaagt de vliegen weg voor het dier dat geen staart heeft), *Abotare ye* (Geduld is goed), *Enam obi so* (Het komt van iemand; d.w.z. ik heb deze auto aan iemand anders te danken), *Din pa ye sen ahonya* (Een goede naam is beter dan rijkdom).



Opvallend genoeg zijn de offensieve teksten, zeker in Fields collectie, sterk in de meerderheid. Ze wijzen in tamelijk directe termen naar de afgunst die het bezit van de auto zal oproepen en lijken te zeggen: kom maar op, ik ben niet bang. Eerst enkele voorbeelden, ontleend aan Field: *Ebi resu na ebi resere* (Sommigen huilen en sommigen lachen), 'Mind your own (business)', *Obi mpe obi yiye* (Niemand wil dat het een ander goed gaat), 'Life is war', 'Kill me and fly', *Aduru ye* (Goed medicijn, d.w.z. ik heb me goed beschermd), *Suro nnipa* (Pas op voor mensen), *Otan nni aduru* (Er is geen medicijn tegen haat).

Opmerkelijk is dat verschillende spreuken zelfs zo ver gaan dat zij directe familieleden en naastbestaanden aanwijzen als heksen en ondermijners van succes. Met zoiets loop je immers niet te koop. Angst voor hekserij uit de eigen familiekring is een onderwerp waar men doorgaans slechts over praat op gedempte toon. Maar de chauffeur zegt het hardop: *Ofie asem* (letterlijk: een aangelegenheid van het huis; d.w.z. de afgunst komt van mijn eigen familie), *Suro nea oben wo* (Pas op voor wie vlakbij is); *Otan firi fie* (Haat komt van thuis).

De uitdagende toon van deze spreuken past bij de chauffeur als culturele held. De overheersende indruk is niet die van angstige bezorgdheid over een onzekere onderneming die soms overgaat in paranoïde uitspraken, zoals Field lijkt te beweren, maar van bravoure en zelfverzekerdheid, ondanks de gevaren die van alle kanten loeren. Dat onverwoestbaar optimisme vormt een bevestiging van de romantiek van het chauffeursbestaan waarin van alles mogelijk lijkt dat voor gewone mensen niet is weggelegd: geld, reizen, en romantiek, kortom het 'goede leven'. Sommige van de opschriften verwijzen hier uitdrukkelijk naar: 'Travel and see', 'Fine boy', 'Happiness', 'Sunny boy', 'Chicago boy', 'America boy on road', 'Sharp sharp', *Agoro ye de* (Het - amoureuze - spel is zoet), 'Kumasi Night Sports'. Dat deze laatste opschriften in overgrote meerderheid in het Engels gesteld zijn is geen toeval; deze taal voegt een extra dimensie toe aan het kosmopolitisch imago van de chauffeur.

Field is niet de enige die zich gebogen heeft over de teksten op voertuigen in Ghana. De Amerikaanse antropoloog Jordan reisde in 1971 bijna tweeënhalfduizend kilometer door West Afrika en raakte geïntregeerd door de chauffeurscultuur. Gegevens over Ghana verzamelde hij ondermeer door gedurende twaalf dagen met allerlei busjes uitstapjes te maken van Accra naar omliggende dorpen en steden. Hij sprak onderweg met chauffeurs en passagiers en noteerde

nauwkeurig wat hij zag. In een artikel schetst Jordan (1978) de chauffeur als iemand die in twee werelden leeft die hij aanduidt met Tönnies' termen *Gemeinschaft* en *Gesellschaft*. Tijdens de rit zijn de chauffeurs 'hard' en zakelijk, maar als ze niet in functie zijn blijken ze zich te houden aan de sociale regels van de meer persoon-gerichte traditionele *Gemeinschaft*. Die ambivalentie zou ook blijken uit de teksten op hun voertuigen, bijvoorbeeld 'Time is money' tegenover 'God's time is the good'.

Jordans observaties zijn zeer interessant, maar zijn interpretatie dat chauffeurs in een rol-conflict verwickeld zijn is mij te schematisch gedacht. Ik zou juist willen benadrukken dat binnen de traditionele dorpsgemeenschap die 'hardheid' en zakelijkheid als de charmes van het chauffeursvak gezien worden.

De Ghanese sociologe Date-Bah (1980) heeft gegevens verzameld over 384 chauffeurs en hen ondervraagd over de opschriften op hun voertuig. Zij brengt die teksten in negen - louter beschrijvende - categorieën onder (b.v. werk, uitdrukking van dankbaarheid, religie, politiek bewustzijn) maar komt nauwelijks tot interpretatie van de teksten.

Een zeer ongewone publikatie gewijd aan deze opschriften is van de hand van twee architecten, een Ghanese en een Duitse (Kyei & Schreckenbach 1975). Laatstgenoemde maakte foto's van busjes en vrachtwagens terwijl Kyei met de chauffeurs sprak over de betekenis van de inscriptie op hun wagen. Hij heeft niet getracht die gesprekken nauwkeurig weer te geven, maar zich erdoor laten inspireren tot het schrijven van gedichten die telkens een opschrift als titel hebben. Het resultaat is het best te omschrijven als poëtische etnografie. Twee voorbeelden (pp. 59 en 61):

Beware of friends

Beware of friends.
 Some can head you
 Into a marathon of plaba;⁵
 Some can fool you;
 Some can really disappoint you
 Some can corrupt you;
 Some can ruin you;
 Beware of friends.

Travel and see

You stay in
 your little village
 and make mouf mouf,⁶
 Thinking you are the boss
 you are wise
 you are rich
 you are this
 you are that:



Some are snake under grass;
Some are lions in sheep's clothing
Some are jealous behind
Their faces of praises;
Some are bunkums;
Some are just no good;
Beware of friends.

And that you are Mr. Know-all.
Travel and see
the kind of suffering
we are suffering.

De laatste 'studie' van Ghanese chauffeurs en hun opschriften is de merkwaardigste; het is een lied van de Highlife zanger Nana Ampadu die daarin lief en leed van de chauffeur bezingt. Highlife artiest en chauffeur hebben veel gemeen. Beiden worden bewonderd en benijd. Ook de Highlife musicus is er in geslaagd te ontsnappen aan de omknelling van dorp en familie en geniet van het 'goede leven'. Net als de chauffeur is hij altijd op stap en reist het hele land door. Hun beider bestaan is afhankelijk van hun voertuig. De auto is een belangrijk instrument voor de Highlife artiest.

Highlife⁷

Ampadu, met zijn African Brothers Band, is buiten Ghana nauwelijks bekend, maar wordt daarbinnen al ongeveer twintig jaar als een van de grootste vertolkers van Highlife beschouwd. Zijn nummers zijn gewoonlijk vrij lange Twi (Akan) teksten, gebaseerd op recente gebeurtenissen of op verhalen die hij van de 'elders' gehoord heeft. De belangrijke rol die de tekst in zijn Highlife speelt vormt een grote barrière voor niet- Akan sprekers.

Ampadu verstaat de kunst onderwerpen uit het dagelijks leven zo te presenteren dat zij door een breed publiek herkend worden. Voor een antropologisch onderzoeker bieden zijn teksten daarom een belangrijk insiders-perspectief op de Ghanese samenleving. Wie deze teksten kan plaatsen binnen zijn ervaringen en observaties van het dagelijks leven in Ghana komt tot verrassende ontdekkingen. In eerdere publikaties heb ik er bijvoorbeeld op gewezen dat het beeld van de dood dat uit Highlife-teksten naar voren komt op dramatische wijze afwijkt van het 'officiële' beeld (Van der Geest 1979), dat mannelijk chauvinisme door Highlife in stand wordt gehouden (Van der Geest & Asante-Darko 1981) en dat Highlife een verborgen code voor politiek protest biedt (idem 1982).

Een van Ampadu's nieuwste hits, en opnieuw een zeer populair nummer, gaat over chauffeurs. Het is een lange tekst die bijna op zichzelf kan staan als een antropologische schets van de Ghanese chauffeur. Het is op de eerste plaats een ode aan hem. Ampadu laat zowel de aangename als de frustrerende kanten van het chauffeursbestaan zien. Het gedrag van de passagiers, de rol van de politie en de onderlinge solidariteit tussen chauffeurs komen ter sprake. Ampadu besluit met een opsomming van een groot aantal opschriften en waagt zich zelfs aan een classificatie: teksten op oude en op nieuwe vervoermiddelen. Op nieuwe wagens, zegt hij, treft men een bravoure-toon aan; op oude wagens eerder bescheidenheid (al of niet in religieuze termen), zelfspot en angst voor kwaadwillenden.

Ik denk echter niet dat deze classificatie, hoe aardig ook bedacht, ons veel verder brengt. Als de voertuigen niet van eigenaar verwisselen houden zij gewoonlijk hun naam, van stralend begin tot ellendig einde. Met het verouderen van het vervoermiddel verschuift dan de betekenis van de spreuk die zelf niet veranderd is. De bescheidenheid van een tekst als *Nyame bekyere* (God zorgt) op een splinternieuwe wagen wordt een angstige bede op een oude rammelkast: Lieve God houd hem op de weg. De zelfverzekerdheid van 'Roadmaster', 'Travel and see' en *Eye woya* (Het doet je pijn) op de nieuwe bus verandert in zelfspot als het vervoermiddel oud wordt en gebreken gaat vertonen. En het agressieve *Efie mpo nie* (Zelfs in mijn eigen huis) gaat steeds angstiger klinken met het verstrijken der jaren. Betekenissen veranderen vanzelfsprekend ook radicaal bij spreuken als *Sika nti* (Vanwege het geld), *Enye sei ara na meye* (Ik zal niet altijd zo blijven) en 'Good father'.

Hieronder volgt een gedeelte van de tekst van Ampadu's lied 'Chauffeurs' (*Driverfo*).⁸

Het chauffeursbestaan is prachtig;
elke chauffeur houdt van het leven
elke chauffeur houdt van show.
Je staat 's morgens op
en je kruipt achter het stuur.
Iemand ziet je en roept je gedag.
Je zwaait naar hem.
Je voelt je goed want je bent populair,
je bent iemand.

Het mooie van het chauffeursvak is
dat elke chauffeur een naam voor zijn wagen kiest
en die erop schrijft.
Soms noemt men een chauffeur
bij de naam die op zijn wagen staat.
De teksten op sommige wagens zijn prachtig.
Sommige zijn godsdienstig, andere romantisch,
sommige gaan over familieproblemen, andere zijn beledigend.
Je hebt twee soorten teksten,
een voor nieuwe en een voor oude wagens.
Als je een nieuwe wagen tegenkomt
kun je voorop lezen: I Love My Car.
Op nieuwe wagens vind je de volgende teksten:
Cool And Collected, Lover Boy,
Envy No Man,
Pe Woo Dee (Look For Yours),
Aho Yaa (Skin Pain),⁹ *Eye Wo Ya* (It Pains You),
Otan Nni Aduru (Hatred Has No Medicine),
Yaa Baby, Still Good Boy,
Odo Ye Owu (Love Is Blind),
Sweet Jesus, Jar Bless,¹⁰
Raster Man,¹¹ Asoscar,¹² Honest Labour,
Anyway, I Shall Return, Roadmaster,
Girl Bi Nti (Because Of A Girl),
Sea Never Dry,¹³ *Abele* (Corn),¹⁴
Akwei Alah (God Is Present),
Elemawusi (It Is With God),
Lolonyo (Love Is Good), *Kanfo Yehowa* (Praise God),
Two Friends, *Fa Ayonko Papa* (Have A Good Friend),
Agya Pa Ye (Good Father), *Ase Pa Ye* (Good In-Law),
God Is King, Halleluyah.

Als je een oude wagen tegenkomt
lees je voorop: Roddel Maar.
En als hij voorbij is
zie je op de achterkant staan:
Het Gaat Je Niets Aan.
Op oude wagens vind je de volgende teksten:
Slow But Sure, Poor No Friend,
Mokomoko Le Djen (Nobody Knows The World),
Djen Gbe Me (Mankind),
Ebaahi (It Will Be Allright),
Ebaa Kyake (There Will Be A Change),
Me Nyame Kae Me (My God Remember Me),
Onyame Bekyere (God Will Provide),



Obofo Ye Na (A Helper Is Difficult To Find),
Waye Me Nkooa (You Have Done It To Me Alone),
Waye Afere (You Have Ended In Disgrace),
Oserefo Nnim Awie (You Laugh At People's Downfall,
 But You Don't Know Your Own End),
Ohia Ye Ya (Poverty Is Painful),
Emma Mpe Ohia (Women Hate Poverty),
Sika Nti (Because Of Money),
Ofie Mmosia (House Pebbles),¹⁵
Se Asa (It Is Finished),
Se Mope Se A Ni (This Is How You Want Me To Be),
Aka Mani O (I Am In Trouble),
Akonam Bofo (Helper Of A Lonely Person),
Ebeto Da (A Day Will Come),
Bidee Aba (Somebody's Turn),
Dwen Wo Ho (Think Of Yourself),
Onyame Nnae (God Never Sleeps),
Abusua Ye Dom (Relatives Become Enemies),
Abusua Te Se Kwae (Family Is Like A Forest),
Efie Mpo Nie (Even In My Own House),
Nkum Me Fie (Don't Kill Me At Home),
Abuburo Nkosua (Pigeon Eggs),¹⁶
Enye Sei Ara Na Meye (I Will Not Remain Like This Forever),
Adom Wo Wim (Help From Above),
Medee Beba (My Turn Will Come),
Mese Hmm (I Keep Quiet),
Ehuru Huru A Ebetwo (No Situation Is Permanent),
 Psalm 91, Psalm 23,
 The Lord Is My Shepherd I Shall Never Want.

De lange opsomming van inscripties in Ampadu's lied is opvallend en heeft waarschijnlijk in belangrijke mate bijgedragen tot het succes van deze hit. De herkenning van een opschrift geeft de luisteraar een zekere voldoening. Tegelijkertijd blijven de spreuken en namen, zoals ik reeds gezegd heb, geheimzinnig. Het 'netto-effect' is een aangename spanning tussen (her)kennen en niet-kennen. Het lied intrigeert en leent zich voor allerlei vormen van communicatie, voor grapjes, protesten, verwijten, insinuaties en joviale begroetingen.

Tot besluit

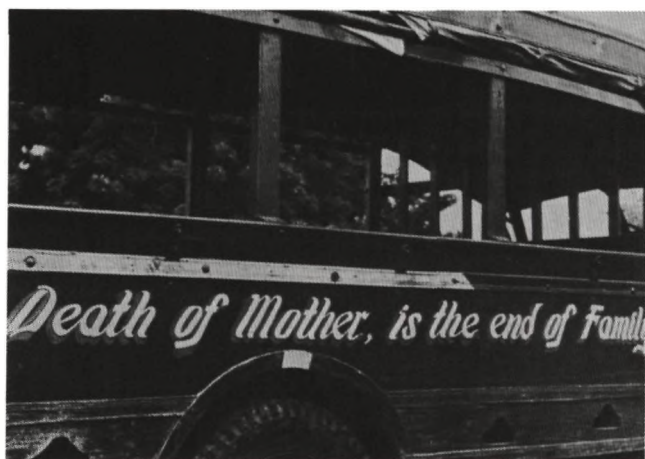
Ampadu's liederen gaan vaak over de dagelijkse problemen van het leven en hoe men die zou kunnen overwinnen. In zijn teksten worden oude wijsheden geactualiseerd en opnieuw verspreid. Zinsneden uit zijn liederen blijven 'hangen' en worden opgenomen in het dagelijks spraakgebruik, geschreven op huizen en voertuigen, als naam toegevoegd aan een nieuwe textiel-print en veelbetekenend toegepast op situaties die aanleiding geven tot -bedekt - commentaar.

Een beroemd voorbeeld is de regel *Ebi Te Yiye* (Sommigen zitten goed), vaak aangevuld met *Ebi Nte Yiye Koraa* (En sommigen zitten helemaal niet goed), uit een oud lied van Ampadu. Het lied is een fabel over een vergadering van de dieren in het bos. Een kleine antiloopt wordt tijdens de vergadering door het luipaard mishandeld en verzoekt de voorzitter de bijeenkomst te schorsen, want 'sommigen zitten wel goed, maar anderen helemaal niet'. Het lied werd onmiddellijk door iedereen (inclusief de toenmalige militaire leiders) opgevat als een verwijzing naar de groeiende ongelijkheid in de Ghanese samenleving en een - bedekte - kritiek op de corrupte politieke leiders. De regel werd geschreven op huizen en voertuigen en vrienden riepen het elkaar ironiserend toe als ze zich wilden beklagen over hun ellende (zie Van der Geest & Asante-Darko 1982).

In 1969 verschijnt van de Ghanese auteur Ayi Kwei Armah een roman waarin deze de corruptie in zijn land aan de kaak stelt. De titel van het boek, 'The beautiful ones are not yet born' (de spelfout is opzet), ontleent Armah aan een opschrift op een busje dat hij, op het eind van zijn boek, weg laat rijden. Het is de dag van de staatsgreep tegen Nkrumah. De spreuk is duidelijk genoeg: enerzijds een constatering dat - voorlopig - alles bij hetzelfde zal blijven, anderzijds een belofte dat alles ooit beter zou kunnen worden.

Deze twee voorbeelden illustreren de veelduidigheid van de opschriften. Voor ieder betekenen ze weer iets anders. Woorden die persoonlijke zorgen en verwachtingen van de chauffeur uitdrukken, verliezen dat privé-karakter en worden door voorbijgangers geïnterpreteerd op een wijze die hun van pas komt; als politieke aanklacht of filosofische verzuchting, als liefdesverklaring of belediging, als gebed of vervloeking.

Rijdend over de stoffige wegen zijn de chauffeurs letterlijk teken dragers geworden voor een bevolking die uitdrukking geeft aan haar frustraties en successen in de strijd om het bestaan.



Noten

* De foto's in: K.G. Kyei & H. Schreckenbach, *No time to die*. Accra: Catholic Press, 1975.

- 1 Kopytoff pleit voor antropologisch onderzoek naar de betekenis van de auto in Afrika. Het is inderdaad merkwaardig dat er, bij mijn weten, nog steeds geen poging is ondernomen tot een etnografie van de auto te komen terwijl de culturele betekenis van dit vervoermiddel toch mythische vormen heeft aangenomen in het gehele continent. Peace's (1988) interessante artikel over sociale aspecten van transport in Nigeria gaat bijvoorbeeld niet zozeer over auto's maar over de chauffeurs en de eigenaars. Het over het hoofd zien van de auto is een treffend voorbeeld van de 'ver-ziendheid' waar Westerse antropologen aan lijden: wat uit de eigen cultuur komt is te vertrouwd, te dichtbij om waargenomen te worden, of dat nu scholen, kerken, geneesmiddelen of auto's zijn. Men mag echter verwachten dat uit een antropologisch onderzoek zal blijken dat al deze verschijnselen in hun nieuwe context weinig van hun vertrouwde karakter bewaard hebben. Zij ondergaan immers een 'culturele herdefinitie': 'The biography of a car in Africa would reveal a wealth of cultural data: the way it was acquired, how and from whom the money was assembled to pay for it, the relationship of the seller to the buyer, the uses to which the car is regularly put, the identity of its most frequent passengers and of those who borrow it, the frequency of borrowing, the garages to which it is taken and the owner's relation to the mechanics, the movement of the car from hand to hand over the years, and in the end, when the car collapses, the final disposition of its remains. All of these details would reveal an entirely different biography from that of a middle-class American, or Navajo, or French peasant car' (Kopytoff 1986, p. 67).
- 2 Waarschijnlijk hebben zeer veel Ghana-reizigers een verzameling aangelegd van dergelijke opschriften. Birgit Meyer stuurde mij een selectie van veertig teksten die zij in september 1988 noteerde. Enkele van de meest in het oog springende zijn: *Amazing Love*, *When?*, *Enter-City*, *Stand Up For Jezus*, *Big Boy*, *Swiss Air*, en *Jackson*. Op twee regeringsbussen stond: 'Release Mandela' en 'Pay Your Taxes'. Het gebruik van bussen voor reclame komt ons trouwens bekend voor.
- 3 Opschriften op voertuigen, huizen of andere objecten vormen een voor de hand liggend aanknopingspunt voor antropologen. Lawuyi (1988) maakte gebruik van auto-opschriften bij zijn onderzoek naar het wereldbeeld van chauffeurs in Yorubaland, Nigeria. Een ander interessant voorbeeld is te vinden in een beschouwing van Verrips (1985) over namen van binnenschepen. Die namen, aldus Verrips, drukken de betekenis uit die schippers toekennen aan hun vaartuig. Het schip is niet slechts gebruiksvoorwerp of produktiemiddel, maar krijgt de trekken van een persoon, een vrouw. Het schip wordt een vrouwenlichaam waar de schipper één mee wordt. In mijn artikel staat niet de *naam*-geving centraal maar de 'filosofie' van het hebben (of besturen) van een auto in een maatschappij vol onzekerheid, zoals die

wordt uitgedrukt in geschilderde teksten. Toch is het onderscheid tussen naam en spreuk niet zo stringent. Een spreuk op een auto wordt vaak een naam, eerst van de auto, later ook van de chauffeur. Misschien kan men stellen dat de versmelting van lichamen die Verrips bij binnenschepen en -schippers constateert, ook opgaat voor de Ghanese auto's en hun chauffeurs, maar daar gaat dit stuk helaas niet over. Een dieper ingaan op deze thematiek zou een passende reactie op Kopytoffs oproep zijn (zie noot 1).

- 4 Die ervaring wordt ook beschreven in 'Fragments', een roman van de Ghanese auteur Armah (1974, p. 24); Juana is een vreemdelinge in Ghana: 'On every journey Juana had passed and been passed by many lorries and little Mercedes buses bearing the sign OBRA YE KO. One of the first things she had done, on beginning to learn Akan, was to ask what the signs meant. Oh, nothing, just life is war, she was told. There were other signs, cryptic to her until with time she asked and reached the realization that these were signs and words that had grown all too naturally from the place itself and the people here. She had learned the meaning of another sign... SMOG. Save Me Oh God. The explainer had laughed that time too, long enough to make her ask why. "Is funny, no?" The explainer was the driver of one such bus bearing the sign. "Poor man never get bank account. But he look far in the sky and he think in him he get some last chance. In heaven."'
- 5 Plaba (palaver): ellende, tegenslag.
- 6 Mouf mouf (mouth mouth): veel praat hebben.
- 7 Over Highlife is inmiddels veel geschreven (zie o.a. Collins 1976, 1984 en Gales 1983). Hier kan worden volstaan met de opmerking dat het een populaire muziekstijl is die in Ghana ongeveer aan het eind van de vorige eeuw 'ontstaan' is. Aanvankelijk ging het om Ghanese musici die zich conformeerden aan de Westerse waarden van de nieuwe Ghanese elite. De Britse levensstijl stond model voor deze elite die afhankelijk was van de koloniale bezetter. Deze muziek werd om begrijpelijke redenen met de term 'Highlife' aangeduid, een titel die aanvankelijk misschien enigszins spottend bedoeld was, maar in het huidige Ghana serieus en letterlijk genomen wordt. De Highlife muziek heeft zich ontwikkeld van een - enigszins koloniale - dansorkest-stijl tot een eigen vorm waarin Ghanese artiesten uitdrukking geven aan hun *eigen* gevoelens voor een *eigen* publiek.
- 8 De transcriptie en Engelse vertaling van Ampadu's lied werden verzorgd door Kwasi Asante-Darko en Gifty Anim. Iedere vertaling is een interpretatie. Daarom heb ik in de meeste gevallen hun Engelse vertaling van niet-Engelse opschriften onveranderd gelaten. De toelichting bij enkele van de meest raadselachtige teksten (zie noten 9 t/m 16) is grotendeels van Asante-Darko afkomstig. De meeste opschriften in Ampadu's lied zijn in Twi (Akan) of Engels; sommige zijn echter in Hausa, Ewe en Ga. De spelling van Afrikaanse

teksten is vereenvoudigd. Een vertaling van het gehele lied is gepubliceerd in *Culturen* 1 (2): pp. 26-27.

- 9 'Skin pain': jaloezie; 'It pains you' verwijst eveneens naar de afgunst van anderen.
- 10 'Jar bless' is een populaire versie van 'God bless' of 'Thanks to God'.
- 11 'Rastar Man' verwijst naar 'Rastafari', iemand die in de ogen van veel Ghanezen 'always happy is'.
- 12 'Asoscar': Happy man.
- 13 'Sea never dry': zoals de zee nooit droog raakt, zo zal mijn auto altijd in beweging blijven. Een ander goed voorbeeld van bluff die tot bede wordt bij het ouder worden van de auto.
- 14 'Abele' is een Ga woord voor 'corn'; de term drukt waardering uit voor iets dat 'goed' is.
- 15 De 'stenen in het huis' verwijzen naar de verwanten die zeer nabij zijn en daarom het meest gevaarlijk. Men gelooft dat hekserij altijd gepleegd wordt tussen verwanten, vaak huisgenoten. Aan de stenen op het erf kan men zich gemeen stoten. Verschillende andere spreuken in het lied die naar huis of familie verwijzen drukken deze zelfde gedachte uit. Asante-Darko maakte naar aanleiding van deze spreuk de volgende opmerking: 'Jesus Christ was betrayed by one of those most near to him'.
- 16 De eieren van de *abuburo*, beweert men (in een spreekwoord), bederven niet. De betekenis is dat wie voor het geluk geboren is, ook gelukkig zal worden.

Literatuur

- Armah, A.K., *The beautiful ones are not yet born*. London: Heinemann, 1969
- Armah, A.K., *Fragments*. London: Heinemann, 1974
- Collins, J., Ghanaian Highlife. *African Arts*, 10 (1976), 1, pp. 62-66, 100
- Collins, J., *Music makers of West Africa*. Washington: Three Continents Press, 1984
- Date-Bah, E., The inscriptions on the vehicles of Ghanaian commercial drivers: a sociological analysis. *Journal of Modern African Studies*, 18 (1980), 3, pp. 525-531
- Field, M.J., *Search for security*. London: Faber & Faber, 1960
- Gales, F., *Highlife*. Doctoraalscriptie, Universiteit van Amsterdam, 1983
- Geest, S. van der, Het beeld van de dood in Ghanese Highlife-liederen. In: Bremen, J. van, e.a. (red.), *Romantropologie*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, vakgroep CANSA, 1979, pp. 19-51
- Geest, S. van der & N.K. Asante-Darko, Mannelijk chauvinisme: man en vrouw in populaire Ghanese muziek. *Amsterdams Sociologisch Tijdschrift*,

- 8 (1981), 1, pp. 167-182
- Geest, S. van der & N.K. Asante-Darko, The political meaning of High-life songs in Ghana. *African Studies Review*, 25 (1982), 1, pp. 27-35
- Jordan, J.W., Role segregation for fun and profit: the daily behavior of the West African lorry driver. *Africa*, 48 (1978), 1, pp. 30-46
- Kirsten, Chr., Sign-painting in Ghana. *African Arts*, 13 (1980), March, pp. 38-41
- Kopytoff, I., The cultural biography of things: commoditization as process. In: Appadurai, A. (ed.), *The social life of things: Commodities in cultural perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986, pp. 64-91
- Kyei, K.G. & H. Schreckenbach, *No time to die*. Accra: Catholic Press, 1975
- Lawuyi, O.B., The world of the Yoruba taxi driver: an interpretive approach to vehicle slogans. *Africa*, 58 (1988), 1, pp. 1-13
- McLeod, M.D., *The Asante*. London: British Museum Publications, 1981
- Peace, A., The politics of transporting. *Africa*, 58 (1988), 1, pp. 14-28
- Verrips, J., Over de naamgeving van binnenschepen. *Sociologisch Tijdschrift*, 12 (1985), 3, pp. 478-494