

PROLOOG

De vierbaansweg snijdt futuristisch door het Marokkaanse landschap. Gloednieuwe auto's zoeven over het asfalt, terwijl in de verte boeren met ezelkarren over hobbelige paden rijden. Aan beide kanten van de snelweg staan hekken, zodat herders niet op het onzalige idee komen met hun schapen over te steken. Ontspannen rijd ik in mijn dertig jaar oude Toyota Land Cruiser naar het zuiden. Veel verkeer is er niet op de snelweg, waarvoor tol moet worden betaald. De meeste Marokkanen rijden liever gratis over de oude weg.

Ik schrik op door een brandend lampje op mijn dashboard. Turend naar de meters probeer ik te ontdekken wat er aan de hand is. En dan gaat er ineens van alles mis. Als ik weer voor me kijk, zie ik met hoge snelheid de achterkant van een auto dichterbij komen. Tussen de moderne bolides die met 120 kilometer over het asfalt razen, rijden ook oude wrakken die niet sneller gaan dan zestig. In een ultieme poging een botsing te vermijden gooi ik het stuur naar links. Ik ben net te laat en schamp hard de auto. Metaal frommelt in elkaar, glas valt rinkelend op de grond. Terwijl ik de Land Cruiser op de vluchstrook tot stilstand laat komen, haal ik diep adem. Hoe gaat dit aflopen?

Ik ben onderweg naar Timboektoe, de oude karavaanstad in de woestijn van Mali. Ongeveer een week geleden ben ik vertrokken uit Nederland. In het zuiden van Spanje nam ik de

veerboot naar de Marokkaanse havenstad Tanger, om van daaruit koers te zetten naar het zuiden. Via de Westelijke Sahara en Mauritanië hoop ik uiteindelijk te arriveren in Mali. Vanuit Nederland is het alles bij elkaar ongeveer tienduizend kilometer rijden.

Timboektoe werd rond het jaar 1000 gesticht door de Toearegs, het volk uit de Sahara bij wie niet de vrouwen maar de mannen zich sluiëren. Van oudsher zijn de Toearegs veehoudende nomaden, maar de afgelopen decennia is er veel veranderd. Een aanzienlijk aantal Toearegs knoopte banden aan met al-Qaida. Begin 2012 veroverden ze grote delen van Noord-Mali. In Timboektoe en andere noordelijke steden voerden de extremisten de sharia in. Ze verboden voetbal en alcohol, en hakten handen af van dieven. Toen de extremisten oprukten naar de hoofdstad Bamako, grepen Franse militairen in. Het noorden van Mali is nu bevrijd, maar de extremisten zijn niet verdwenen. Ze houden zich schuil in de woestijn. Een vredesmissie van de Verenigde Naties, met ruim vierhonderd Nederlandse soldaten en onder leiding van Bert Koenders, helpt het Malinese leger om al-Qaida buiten de deur te houden.

Er wonen meer dan duizend verschillende etnische groepen in Afrika, maar samen met de Masai en de Bosjesmannen zijn de Toearegs misschien wel het bekendst. Alleen de Hutu's en de Tutsi's komen qua bekendheid enigszins in de buurt, maar zij roepen vanwege de massaslachtingen van 1994 in Rwanda niet zulke fijne associaties op. De Toearegs oogsten van oudsher ontzag en bewondering. Volkswagen vernoemde zelfs een autotype naar hen. Toeareg-muzikanten, zoals Bombino en Tinariwen, treden overal ter wereld op.

Tegenover de bewondering in Europa staat afkeer in Afrika. In alle vijf landen waar Toearegs wonen – Mali, Niger, Algerije, Libië en Burkina Faso – staan ze onder andere bevolkingsgroepen bekend als arrogante vechtersbazen. Voor een

volk van maar 1,5 miljoen mensen, valt in Afrika te horen, hebben ze een veel te grote mond. Waarom is de mening over de Toearegs in Europa zo anders dan in Afrika? Verschillen ze op belangrijke punten van de overige Afrikaanse volkeren? Hebben ze hun pr goed voor elkaar? Of zijn er andere redenen?

1 Overval in de woestijn

MALI 1992

De auto's voor ons hadden tientallen strepen getrokken door het zand. Soms liepen de bandensporen netjes in dezelfde richting, om dan plotseling uiteen te waaieren. In het kale heuvelachtige landschap van Noord-Mali groeiden alleen wat laag struikgewas en af en toe een paar acacia's. We passeerden een tentenkamp van een groep nomaden met kamelen. Bij een kapotte brug moesten we afdalen in een droge rivierbedding, waarna we aan de andere kant weer omhoog hoopten te rijden. Midden in de bedding kwam een van de auto's vast te zitten. Door zand weg te scheppen en plankjes onder de wielen te schuiven kwamen we weer los.

Het was juli 1992. Samen met Michiel, net als ik student, trok ik dwars door de Sahara. In twee oude personenauto's, een Peugeot 505 en een Honda Accord, waren we tien dagen eerder uit Nederland vertrokken. In Spanje namen we de veerboot naar Marokko. Na het passeren van de grens met Algerije hadden we koers gezet naar het zuiden, waar we al snel op de eerste zandduinen stuitten. Een paar honderd kilometer verder, na de Algerijnse stad Reggâne, hield het asfalt op en begon 1300 kilometer onverharde piste, die zou eindigen in de stad Gao in Mali. Van daaruit was het nog een dag rijden naar Timboektoe, de legendarische karavaanstad in de woestijn van Mali.

De vorige dag hadden we in de Algerijnse grensplaats Bordj

Mokhtar de uitreisformaliteiten geregeld. Het hoofd van de douane, een dikke norske man met een snor, had ons met een scheef oog aangekeken. 'Mali is gevaarlijk,' zei hij. 'Hier in Algerije is je veiligheid gegarandeerd. Maar daar zijn overal dieven.' Ik wist dat er in het noorden van Mali recent roofovervallen waren gepleegd op toeristen, maar ik probeerde me er geen zorgen over te maken. Je las wel vaker verhalen over berovingen; ik had de indruk dat de gevaren bijna altijd werden overdreven. Uit de berichten bleek dat de meeste beroofde toeristen geen haar was gekrenkt. Het ergste wat ons kon gebeuren, was het verlies van onze bezittingen. Dat risico wilde ik wel nemen.

In de weken voor vertrek las ik zo veel mogelijk over de actuele situatie in Mali. Internet bestond nog niet. Dagenlang had ik in bibliotheken knipselmappen uitgespit. In het voorjaar van 1990 waren guerrillagroepen van Toearegs een gewapende strijd begonnen voor onafhankelijkheid. Om hun kas te spekken beroofden ze toeristen en ontwikkelingswerkers. Het goede nieuws was een vredesakkoord, dat in april 1992 was getekend.

Op de ambassade van Mali in Brussel, waar we onze visa hadden gehaald, kreeg ik tot mijn geruststelling te horen dat de rust was teruggekeerd. 'De problemen zijn opgelost,' zei de dame van de receptie. 'U kunt weer veilig door Mali reizen.' Eenmaal in de Sahara was de twijfel toch weer toegeslagen. Drie jaar eerder, toen ik ook door de Sahara trok, had ik onderweg in Algerije heel veel toeristen ontmoet die met de auto op weg waren naar Mali of Niger. Nu kwamen we helemaal niemand tegen. Ook lokaal verkeer was er bijna niet. De hele vorige dag waren we maar twee andere auto's tegengekomen. Gingen we te lichtzinnig om met mogelijke gevaren?

Op het onverharde traject door de woestijn was slechts een handvol kleine nederzettingen. Werkende telefoons beston-

den hier niet. Elektriciteit was alleen beschikbaar voor mensen met genoeg geld om hun eigen generator te kopen. Benzine-stations waren er alleen aan het begin en het eind van de 1300 kilometer lange route. In Reggâne hadden we daarom ieder tweehonderd liter extra in jerrycans ingeslagen. Ook hadden we voor een week voedsel bij ons, en heel veel water. In de winter hoef je in de woestijn niet zoveel te drinken, maar nu, in de zomer, wel. Elke dag gebruikten we zeker vijf liter per persoon.

We navigeerden door de palen te volgen die om de paar kilometer in de woestijn waren neergezet: vijf meter lange metalen buizen op een betonnen sokkel. Helaas waren sommige palen in de loop der jaren verdwenen, waardoor we soms het spoor bijster raakten. In het gebied waren smokkelaars actief, die van de hoofdroute afweken om controleposten te omzeilen. Gelukkig vonden we door het meest bereden spoor te volgen telkens de juiste weg terug. Slechts een keer waren we te lang geen palen tegengekomen, waarna we besloten om te keren. Twintig kilometer eerder bleken we per ongeluk de verkeerde afslag te hebben genomen.

Aan het eind van onze reis hoopten we onze auto's met winst te verkopen. Wie het handig aanpakte, had een gratis vakantie. We reisden met twee auto's om het risico op een verdorstingsdood te verkleinen. Als een van de auto's kapot zou gaan, hadden we altijd nog de andere om onszelf in veiligheid te brengen. Hoewel ook dat geen garantie was. In het Duitse weekblad *Stern* had ik vlak voor vertrek een verhaal gelezen over een groep Duitsers die niet ver hiervandaan van de dorst waren omgekomen. Ze waren verdwaald, waarna de benzine was opgebraakt. Vergeefs hadden ze gewacht op hulp, waarna ze een voor een doodgingen.

Ik had het gevoel dat ik de kans om te komen van de dorst kon beperken door weloverwogen beslissingen te nemen. Maar een overval was anders, die kon uit onverwachte hoek

komen. Om het risico te verkleinen hadden we besloten onderweg niet te lang op één plaats te blijven hangen, zodat lokale types geen tijd hadden om Toeareg-strijders te informeren over een nieuw doelwit in aantocht. 's Nachts kampeerden we wild, zo veel mogelijk verscholen in de woestijn. Tot nu toe werkte onze tactiek goed, zo had ik het idee. We reisden al een paar dagen zonder problemen door de woestijn.

Met zijn honderden meters hoge zandduinen en uitgestrekte vlaktes oefende de Sahara al een paar jaar een onweerstaanbare aantrekkingskracht op mij uit. Minstens zo gefascineerd was ik door de Toearegs, die met minimale middelen overleefden in dit barre landschap. Kamelen en geiten leverden vlees, leer en melk. In oases plukten ze dadels van de palmboomen. Veel meer hadden ze niet nodig, zo leek het. De tegenstelling met de westerse consumptiemaatschappij kon haast niet groter. De Toearegs waren voor mij de nobele wilden over wie de Franse filosoof Jean Jacques Rousseau in de achttiende eeuw had geschreven.

In mijn jeugd had ik weinig gereisd. Met mijn ouders was ik nooit verder gekomen dan Parijs. Pas tijdens de middelbareschooltijd zag ik voor het eerst de Middellandse Zee, toen ik liftend op weg was naar Monaco. Dat smaakte naar meer. Terug in Nederland maakte ik plannen voor een reis naar Afrika. Als ik in de zomer naar Marokko lifte, zou ik van daaruit de Sahara kunnen oversteken. Afrika kende ik alleen van de televisie. Ik wilde wel eens weten hoe het echt was. Nadat ik mijn propedeuse geschiedenis had gehaald aan de Universiteit van Amsterdam besloot ik het erop te wagen. De reis verliep boven verwachting. In tien weken lifte ik naar Nigeria, waarna ik met het vliegtuig terugkeerde naar huis.

Onderweg maakte ik al plannen voor een volgende reis. Liftend in de Algerijnse Sahara zag ik elke dag auto's met Europe-

se nummerplaten voorbijkomen. Achter het stuur zat telkens een blanke Europeaan. Voor een lifter hadden ze vaak wel plaats. Een oude auto die in Nederland of Frankrijk duizend gulden kostte, begreep ik, leverde in West-Afrika het drievoudige op. Wie het handig aanpakte had een gratis vakantie. Als arme student leek dat mij ook wel wat. Sommige Nederlandse vrienden vroegen zich af of het moreel wel verantwoord was om geld te verdienen over de rug van arme Afrikanen, maar die kritiek deed me niks. Het probleem zat juist bij ons in het Westen, vond ik. Wij leefden in een wegwerpcultuur, waar tweedehands spullen niet op waarde werden geschat.

Het gebeurde vroeg in de ochtend. Ik reed voorop, over een hobbelig spoor dat om een heuvel heen draaide. Na de bocht ontwaarde ik vier gesluierde mannen naast een donkerblauwe Peugeot 504. Eenmaal dichterbij schoot een van de mannen in de grond. Een ander maakte een gebaar dat we moesten stoppen. Hij rukte de portieren van mijn auto open en zei in het Frans dat ik moest uitstappen. Nadat we gefouilleerd waren, stapten twee van de mannen in mijn Peugeot. Michiel moest terug achter het stuur van zijn Honda. Ik kreeg de opdracht naast hem te gaan zitten. Een van de overvallers nam achter ons plaats met een kalasjnikov op zijn knieën.

Het konvooi zette zich in beweging, met de auto waarin wij zaten als laatste. Waar zouden we heen gaan? Op mijn vraag aan de gesluierde man op de achterbank kreeg ik een onduidelijk antwoord. 'Dat zul je wel zien,' zei hij. Dit was geen gewone beroving, schoot het door me heen. Anders hadden ze ons gewoon uit de auto kunnen zetten. Een paar kilometer eerder waren we nog een nomadenkamp gepasseerd, zodat we niet van de dorst zouden omkomen. Maar wat waren ze dan met ons van plan? Met een zorgelijk gezicht keek ik Michiel aan. Hij keek zorgelijk terug.

Na een minuut of vijftien stopten we. In de schaduw van een paar acacia's rolden de bandieten een kleed voor ons uit. Terwijl een van de mannen een vuur maakte om thee te zetten, begonnen de anderen onze bagage uit te laden. Al snel hadden ze mijn tas met geld en paspoort te pakken. Omdat er in de Sahara maar weinig banken zijn, reisden we ieder met meer dan duizend gulden contant geld op zak. Met pijn in het hart zag ik hoe ze het geld telden en onderling verdeelden. In de broek die ik droeg had ik achthonderd gulden verstoppt door het in te naaien. Die biljetten vonden ze gelukkig niet.

Zwijgend kregen we een glaasje thee aangereikt. Toen ik voor het eerst de sterke zoete thee dronk, die mensen overal in de Sahara maken, vond ik die niet zo lekker. Maar na verloop van tijd was ik er steeds meer van gaan genieten. De sterke zoete smaak gaf een opkikker en beviel me beter dan de slappe thee die Nederlanders meestal drinken. Sommige mensen in de Sahara noemen de lokale thee niet voor niks *whisky africain*.

Vanaf onze plek in de schaduw had ik alle tijd om de vier mannen goed in me op te nemen. Ik schatte hen rond de dertig. Allemaal droegen ze stevige legerschoenen. De man die bij ons in de auto had gezeten en de thee had gezet was de zwartste van de vier. Hij droeg een bril en was groot en sterk. De anderen hadden een lichtere huid en waren wat kleiner. Drie mannen droegen een militair uniform in camouflagekleuren. Nummer vier was gekleed in een lang blauw gewaad, net zoals de nomaden die hier rondtrokken.

Ik vroeg de man die thee voor ons had gezet of hij Toereg was. Bevestigend deed hij de mouw van zijn legerjack omhoog en wees op zijn huid. 'Wat dacht je dan?' antwoordde hij. 'Je ziet toch dat ik blank ben?'

Behalve geld verdeelden de vier mannen ook de rest van onze bezittingen. Alleen een oude spijkerbroek en een Duits-

talig boek over de Toearegs mocht ik houden. Nadat ze alles hadden uitgezocht deden ze die bezittingen in mijn rugzak, die ik ook mocht houden. Daarna namen de mannen afscheid van hun collega in burgerkleding. Maar vlak voordat hij zou vertrekken ontstond er ruzie over de radio-cassettespeler in mijn auto. De Toeareg in burgerkleding vond bij nader inzien dat hij daar ook recht op had. Na enig heen-en-weergepraat mocht hij hem eruit schroeven. In de donkerblauwe Peugeot 504, blijkbaar buitgemaakt bij een vorige overval, ging hij ervandoor.

Wat er met ons ging gebeuren was nog steeds niet duidelijk. Het was nu al zeker drie uur geleden dat we gevangen waren genomen, maar de mannen maakten nog geen aanstalten om ons vrij te laten. Nadat alle bagage was ingeladen, moesten we weer instappen in de Honda. Urenlang reden we door de woestijn. Op mijn vraag waar we heen gingen antwoordde de Toeareg op de achterbank dat we richting Gao reden. Ik geloofde er niks van, want te zien aan de stand van de zon reden we nog steeds naar het noorden. Precies de andere kant op. Toen ik daarop wees, bleef het stil op de achterbank. Onze bewaker haalde alleen maar zijn schouders op. 'Je zult het wel zien,' zei hij.

De auto's waarmee Michiel en ik vanuit Nederland naar Mali waren gereden, hadden we gekocht via advertenties in *De Telegraaf*. Op een zonnige dag in juni hadden we ze opgehaald, de ene bij een Nederlands gezin in Amersfoort, de andere bij een Turk in Vleuten. Beide auto's waren wat roestig, maar leken verder in goede staat. We hadden de lak bijgewerkt en de motor laten nakijken door de buurman van mijn ouders, een automonteur. Alleen een remleiding hadden we moeten vervangen. Na maanden achter de boeken vond ik het heerlijk in mijn vrije tijd te klussen aan auto's.