

Inhoud

Kaarten 7

Proloog 11

1. Bagdad Centraal 15
2. De gesluierde godin 18
3. Dream City 30
4. Het Woestijnkasteel 35
5. Hotel Baron, Aleppo 43
6. Hotel Bagdadbahn 52
7. Het Kerkhof van de Opgeblazen Treinen 57
8. Tauentzienstrasse, Berlijn 62
9. Rondom het Woestijnkasteel 78
10. De tweedehands rails 82
11. Majoor Bell 85
12. Basra 94
13. Nachttrein naar Bagdad 100
14. De verborgen staat 109
15. Zone A, zone B 117
16. Het familielandgoed 128
17. De koninklijke trein 134
18. De erfenis 150
19. De Taurus Express 157
20. Brokstukken 169
21. De gouden jaren 183
22. Het familielandgoed 191
23. De zachtaardige sterke man 196

24. Smurfen en krokodillen	208
25. De pelgrimstrein naar Samarra	216
26. De olietrein naar Baiji	224
27. Het familielandgoed	232
28. Naar het noorden	242
29. De gespleten stad	256
30. Bagdad Centraal	272
Bronvermelding citaten	275
Bronnen en literatuur	287
Verantwoording	301
Dankwoord	303





Berlijn

Wenen

Boedapest

Boekarest

Istanboel

MIDDELLANDSE ZEE

500 km



Proloog

De intercitytrein richting het voormalige kalifaat heeft vertrokken. Om middernacht, zo was mij verteld, zou de trein vertrekken vanaf een perron in de Iraakse hoofdstad Bagdad.

Op het donkere perron zie ik de tijd verstrijken. Twaalf uur. Eén uur. Halftwee. De hitte die in Irak in de zomer altijd overal is, verdwijnt uit de lucht. Niet langer druipt het zweet van me af.

Ik zit op een bankje. Voor mij, op de rails, patrouilleren militairen. Bundels groen neonlicht, blijkbaar afkomstig van hun wapens, dansen over het spoor. De militairen controleren de rails zorgvuldig, alsof ze daar ergens een probleem verwachten.

De spoorlijn is pas net heropend. Dit wordt de eerste passagierstrein die vanaf Bagdad noordwaarts rijdt sinds de val van Islamitische Staat (IS), de terreurgroep die jarenlang grote delen van Irak en Syrië controleerde. Tot nu toe waagden alleen olietreinen en goederentreinen zich weer op dit tracé. Als op zo'n trein een aanslag wordt gepleegd, verliezen hooguit de machinisten het leven. Dat geldt in Irak als beroepsrisico.

‘Met passagiers is het anders,’ zegt de man die ’s nachts het station beheert. ‘Door passagiers te vervoeren, nemen de spoorwegen een verantwoordelijkheid op zich.’

Naast mij op het perron hoort Nadia, mijn Iraakse tolk, hem fronsend aan. Nadia, opgestoken haar, T-shirt en spijkerbroek, is moeder van drie kinderen. Sinds haar scheiding (‘de beste beslissing van mijn leven’) is zij kostwinner. Vannacht

past haar moeder op de kinderen. Ze heeft niet verteld dat ze met deze trein meegaat, want anders doet haar moeder geen oog dicht.

Sami is er ook bij. Uren eerder heeft hij ons hier afgezet. Ik heb hem gezegd dat hij naar huis kan gaan. We zullen hem bellen als er iets is. Hij wil daar niets van weten. Als wij wachten, dan hij ook. Sami, een kleine man met een grijzend baardje, is mijn chauffeur en meer dan dat.

Buitenlandse journalisten noemen Sami een *fixer*, iemand die onderweg alles regelt. Gedoe met visa, interviews en toegang tot treinstations. Hij heeft een dik adresboekje met telefoonnummers van ongeveer iedereen die er in Irak toe doet. Lang voordat ik hem kende, viel Sami in handen van jihadisten. Ze dreigden hem te doden, maar deden dat niet. Ik denk dat het komt omdat iedereen, zelfs een gewapende extremist, Sami aardig vindt.

Sami loopt moeilijk. Begin jaren tachtig, tijdens de Irak-Iranoorlog, werd hij als dienstplichtig soldaat naar het front gestuurd. Van de vierhonderd jonge mannen in zijn eenheid keerden de meesten niet levend terug. Sami zelf raakte zwaargewond.

Dat heette geluk hebben, in die tijd. Hij kon niet terug naar het front. En dus overleefde hij een oorlog die honderdduizenden mannen van zijn generatie heeft getekend, maar in het Irak van nu alleen maar een van de zovele oorlogen is van de afgelopen vier decennia.

De naderende treinreis? Sami vindt het maar niets. Liever zou hij ons brengen met de auto. 'Veel sneller en veiliger.'

Ratten zo groot als katten, 'een soort kruising', zegt Nadia, schieten weg onder stilstaande treinen. Verroeste goederentreinen. Oude olietreinen. Als je tussen het roest zou zoeken, dan vind je op deze treinstellen inscripties uit Europa. Jaartallen van lang geleden, uit de eerste helft van de twintigste eeuw.

Gekraak over de radio. Als eerste komt de loodstrein. Op de route naar het noorden worden alle treinen geëscorteerd door een loods. De loodsen, ervaren machinisten, verkennen

het tracé. Als er een mijn op de rails ligt, vangen zij de eerste klap op.

Hij bestuurt een huffende en puffende diesel-elektrische locomotief. Een afdankertje uit de tijd dat dictator Saddam Hoessein nog de dienst uitmaakte in Irak. Mocht er onderweg iets misgaan, dan valt er alleen een leven te betreuren, maar maakt het voor de trein niet uit, die is immers al afgeschreven. Bij de spoorwegen in Irak zit men krap bij kas, daarom wordt over zulke dingen nagedacht.

De loods toetert in een vast ritme, schrill en doordringend. Eh. Eh. Eeh. Hij knippert met zijn lichten. Aan. Uit. Aan. Uit. Op het perron weet een spoorwegwerker dat het tijd is. Hij loopt de rails op met een apparaat dat lijkt op een reuzenschroevendraaier, rijdt een stukje mee met de loods en zet een wissel om.

Voor de laatste keer controleren de militairen de rails. Hun commandant haast zich het perron op, een kopje thee aan de lippen. Zeven militairen stellen zich op langs het perron.

Nu mag de trein komen.

Het is geen oud boemeltje, zoals je in Irak misschien zou verwachten, maar een hypermoderne intercitytrein, nog geen tien jaar oud, gebouwd in China. Parelgrijs afgelakt met een rode streep. Aerodynamisch vormgegeven. Voorzien van talloze technische snufjes. Topsnelheid: 160 kilometer per uur.

De opwinding van het vertrek, toch nog plotseling na het urenlange wachten. Sami zwaait ons uit. Nadia en ik stappen in. De trein is helverlicht en schoon, met zachte rode stoelen. Even zie ik het voor me, zovend over het Iraakse spoor richting het voormalige kalifaat van IS.

Boem.

We remmen met een dreun.

In de cabine voor in de trein hangen vier machinisten over de boordcomputer. Ze zitten zowat tegen het glas geplakt om te zien wat er buiten gebeurt. De machinisten dragen witte overhemden met goudgestreepte epauletten. Op hun donkerblauwe stropdas staat *IRR* geborduurd, van *Iraqi Republican*

Railways. De oudste machinist heeft er veertig dienstjaren op zitten.

Hij wijst naar buiten. 'Kijk nou toch!'

De trein, gemaakt voor hoge snelheden, kan in de buitenwijken van Bagdad niet harder dan stapvoets. We passeren kapotgeschoten seinlichten, gekantelde vrachtwagens, roestende treinwagens. Bergen vuilnis liggen op de rails. De trein ploegt door het afval. Bomen en struiken groeien tot bijna op de spoorlijn. Regelmatig raakt de trein een tak.

We passeren een overweg. Nog niet lang geleden was hier een slagboom, maar die ligt nu afgeknapt in de berm. Blijkbaar is er een auto tegenaan gereden. 'Het spoor is oud en soms liggen er bommen,' zegt een machinist. 'Maar die twee problemen kunnen we aan. Het échte probleem zijn de mensen in dit land.'

Zijn oudste collega, hij doet dit werk al meer dan veertig jaar, begint over Saddam Hoessein, de dictator die in Irak lang regeerde. Leefde hij nog maar. 'Onder Saddam was het anders. Toen werd de wet nageleefd.'

IS-strijders bezitten weliswaar geen grondgebied meer, maar achtergebleven jihadisten kunnen zich toch nog heren der schuilhouden. Opnieuw zie ik groene laserstralen, net als eerder op de rails in Bagdad. De lichtbundels trekken sporen in het hoog opgeschoten gras naast de spoordijk.

Ik kijk naar buiten en geloof mijn ogen niet. Naast de trein rennen militairen mee, hun wapens in de aanslag. Ze wringen zich door de begroeiing. Die rijdt zo langzaam dat ze die hardlopend bij kunnen houden.

De jongste machinist zegt dat hij deze rit graag had geweigerd. Van hem mag de noordelijke spoorlijn gesloten blijven. 'Nog steeds is het hier niet echt veilig. We hebben hier eerder zoveel collega's verloren. Ook mensen die ik kende.'

Nadia kijkt mij aan. Ik voel twijfel opkomen. Waarom wilde ik eigenlijk mee met deze trein?

1. Bagdad Centraal

De hoofdstad van Irak heeft een treinstation dat oogt als een moderne tempel. Een kolossaal complex, uitgevoerd in lichtbruine baksteen. Het lichtgroene koepeldak wordt geflankeerd door twee klokkentorens. Eén klok staat stil op tien voor vijf. De andere klok loopt drie uur voor.

Op Bagdad Centraal is de tijd weggevaagd. Het gaat hier over het verleden en de toekomst, dit is geen station om te blijven hangen in het nu.

Op het station loopt een dame rond die stevast gekleed is in keurige blazerjasjes, ook als het buiten vijftig graden is. Zij is de woordvoerder van de Iraakse spoorwegen. Tijdens mijn allereerste bezoek nam ze me mee naar buiten. Ze wees omhoog, naar het lichtgroene koepeldak.

‘Zie je dat het de vorm heeft van een gevechtshelm?’

Om precies te zijn van een Britse gevechtshelm, vervolgde ze, op een toon alsof het vanzelf spreekt dat in hartje Bagdad een treinstation getooid is met een dak in de vorm van een Britse militaire helm.

De trap naar de ingang bevindt zich onder een metershoge zuilengalerij. Dan kom je in de ronde stationshal, een galmende ruimte van internationale grandeur, ingericht op de komst van duizenden reizigers per dag. De banken, trappen en loketten zijn uitgevoerd in zwart marmer. Aan het plafond hangt een kolossale kroonluchter. Toch is de hal vaak in het halfduister gehuld. In Irak valt de stroom vaak uit.

Ooit was Bagdad Centraal een van de belangrijkste spoor-

wegknooppunten in de Arabische wereld. Borden boven de marmeren kaartjesloketten tonen bestemmingen die als gevolg van oorlog en terreur onbereikbaar zijn geworden.

SYRIA

TURKEY

BOOKINGS FOR MOSUL TRAIN

Tegenwoordig is de stationshal vaak leeg. Reizigers komen hier nog maar weinig. Maar op de bankjes hangen altijd wel een paar machinisten rond. Ze hopen op een rit met de trein.

Als je naast hen gaat zitten, beginnen ze over vroeger. Vroeger, toen dit station bruiste van het leven. Toen de trein naar Syrië nog reed. Toen hier elk uur een trein kwam aanrijden. Toen hier Europese consultants rondliepen, hopend op een miljardenorder. Toen een spoorwegkapitein nog maatschappelijk aanzien genoot.

Bagdad Centraal heeft vier zijbeuken die zich uitstrekken vanuit de stationshal. In één zijbeuk bevinden zich de vertrekkers van de spoorwegdirecteur. Aan de muur hangt het goudkleurige logo van de Iraakse Republikeinse Spoorwegen.

De directeur zit aan een zwaar bureau. Hij draagt een zwart pak met daaronder een zwart overhemd, een favoriete dracht van hoge ambtenaren in Irak.

Naast het bureau staat zijn secretaresse, een nog jonge vrouw. Ze draagt naaldhakken, een kokerrok en een kanten blouse. In tegenstelling tot de directeur spreekt zij Engels. Ze draagt mappen aan met het opschrift `FUTURE FILE`.

De toekomst, dat is de trein naar Mosul.

De miljoenenstad Mosul was jarenlang de belangrijkste machtsbasis van IS in Irak. Voordat de terroristen hier de macht grepen, had de stad een imposant station. Nu ze verslagen zijn, gaat de trein naar Mosul weer rijden.

Meerdere testritten zijn succesvol verlopen. De stad liep uit toen de eerste trein binnenliep, na een reis van bijna een etmaal. De bewoners juichten. De premier van Irak heeft de spoorlijn feestelijk heropend.

Mosul is natuurlijk niet het einddoel. Dit gaat over iets gro-
ters: het herstel van de internationale verbinding.

‘Wij noemen deze lijn de B.B.B.’

De B.B.B.?

‘Basra. Bagdad. Berlijn.’

Ik verslik me bijna in mijn thee.

Zegt hij hier *Berlijn*?

De spoorwegdirecteur kijkt me veelbetekenend aan.

‘Kent u de geschiedenis van deze spoorlijn?’