

Frans Kremers

AFRIKA, NOOIT VERGETEN!

Frans Kremers

AFRIKA, NOOIT VERGETEN !

**Een verhaal over zeven autoreizen
door Algerije, Marokko, Niger en Mali.**

Auteur en foto's: Frans Kremers
Omslag: Martijn Kremers, XpressZo.nl
@2009, Pamac, Groningen,
@2025, Heijink Hardenberg (herbewerking)
ISBN: 9789403775319

Inhoud

Voorwoord	6
Routekaart	8
De lange weg naar Afrika	9
Van harte welkom	18
Zand, stenen en sterren	36
Aan de goden overgeleverd	73
Eindelijk naar Niger	89
Hutten, bedelaars en beesten	98
Door de poort van de hel	126
Terug naar Aguelhok	165
De lange weg naar huis	179

Voorwoord

Voor u ligt de 2^e versie van mijn boek 'Afrika nooit vergeten', waarin ik enige taalkundige en feitelijke verbeteringen heb aangebracht.

Het is inmiddels 34 jaar geleden dat ik daar was en 14 jaar sinds het schrijven van de 1^e versie van mijn boek. Maar ik ben Afrika niet vergeten! Nog steeds kan ik met groot enthousiasme vertellen over dat prachtige continent, al zag ik er slechts een fractie van. Maar ik zag en beleefde er ook veel en dat is niet weggezakt; ik kan het nog voelen, proeven, ruiken en op mijn netvlies projecteren.

Al op jeugdige leeftijd sprak Afrika tot mijn verbeelding. Het stripverhaal 'Kuifje in Afrika', beschouw ik als de inspiratiebron voor mijn zoektocht naar de geheimen van dit werelddeel. Maar ook andere boeken en reisverhalen wakkerden mijn nieuwsgierigheid naar de mystieke cultuur, de geheimzinnige woestijnen en oerwouden verder aan. In 1980 besloot ik dan ook om er zelf maar eens te gaan kijken.

In de daarop volgende jaren tot 1997, heb ik zeven keer door Noordwest Afrika gereisd, met name door de Sahara gebieden van Marokko, Algerije, Niger en Mali. En daar, in die gigantische woestijn, ben ik in zekere zin blijven steken. Want tot een echte ontdekking van tropisch Afrika is het niet gekomen. Wel heb ik in het subtropische zuiden van Niger en Mali de sfeer van zwart Afrika geproefd.

Maar de Sahara bleef uiteindelijk steeds de centrale rol spelen tijdens mijn reizen. Mijn omzwervingen daar, maakten mijn jeugdige fantasieën over deze 'moeder der woestijnen' deels tot werkelijkheid, deels tot een illusie. Want dit deel van Afrika is inderdaad mystiek en romantisch, maar ook primitief en meedogenloos. Redenen genoeg om een reis zorgvuldig voor te bereiden en ter plekke je verstand goed te gebruiken. Want voor je het weet, raak je verzeild in een angstig avontuur waarvan de afloop onzeker is.

In het hiernavolgende verhaal, opgetekend aan de hand van de vele dagboeknotities en herinneringen, hoop ik de lezer deelgenoot te laten zijn van mijn belevenissen gedurende die zeven reizen. Informatief en illustratief voor degenen die ook dit soort reizen willen gaan maken, herkenbaar voor hen die ze al gemaakt hebben.

Jammer is dat Algerije en het noorden van Niger en Mali, sinds 1992 geteisterd worden door politiek en crimineel geweld, wat vrij reizen door deze gebieden vrijwel onmogelijk maakt. Hoewel de situatie in Algerije op politiek gebied inmiddels stabiel is, wordt de grensstreek van dit land met Niger en Mali nog steeds onveilig gemaakt door criminele en fundamentalistische groeperingen.

Mijn vijfde reis naar Afrika in 1989, die ik samen met mijn broer Tiny heb gemaakt, loopt als een rode draad door dit verhaal, dat een aaneenrijging is van episodes uit de andere zes reizen. Een enerverende en bewogen reis, die ik begon met mijn broer, maar die ik alleen af moest maken.



De lange weg naar Afrika

Zeven keer was ik er, in die immens grote woestijn. Woest en ledig, verzadigd van ontelbare zandduinen, goudgeel van kleur, zacht als fluweel en sierlijk gevormd door de wind. Maar ook met indrukwekkende rotspartijen, rood, zwart en purper gekleurd, scherp geslepen of rond gepolijst. De Sahara, vriendelijk, warm, maar ook koud en vervuld van eenzaamheid. Van de zeven keer dat ik er was, lukte het me maar één keer om haar helemaal te doorkruisen. De oude auto's waarmee ik aan deze avonturen was begonnen, een VW Kever, een Opel Ascona en een Lada 1200, bleken niet opgewassen tegen haar ruigheid. Te weinig motorvermogen, verouderd materiaal en mijn eigen onervarenheid verhinderden telkens weer mijn lang gekoesterde wens om op eigen kracht door te kunnen stoten naar Centraal Afrika. Defecte startmotoren, lekkende waterpompen, radiateurs en banden, oliefilters vol zand en afgerukte uitlaten, zijn maar enkele voorbeelden van ongemakken waar je op zo'n rit door woestijngebied mee te maken krijgt. En dan heb ik het nog niet gehad over het rijden op onverharde trajecten, wat zonder terreinauto voor behoorlijk wat problemen kan zorgen. Maar het was alles behalve frustrerend. De Sahara dwong mijn diepste respect af voor haar majesteitlijke grootheid en oogverblindende schoonheid. Ze bracht mij vooral het besef bij van mijn nietigheid en kwetsbaarheid.

Het is 14 maart 1989, de vertrekdatum van mijn 5^e reis naar Afrika. Ik heb eindelijk de beschikking over een geschikte terreinauto, met lage gearing en sperddifferentieel ¹ op de versnellingsbak; attributen die onmisbaar zijn voor tochten door zwaar terrein. Een onvervalste Lada Niva, financieel mede mogelijk gemaakt door mijn oudere broer Tiny, mijn reisgenoot

¹ De lage gearing heeft een kleiner verzet dan de 1^e versnelling, waardoor meer trekkracht ontstaat. Het sperddifferentieel koppelt alle wielen waardoor doorslippen van een wiel wordt voorkomen.

deze keer. Het moet de grootste en zwaarste tocht ooit door Afrika worden, dwars door de Algerijnse Sahara naar Niger en Mali. We rijden via Spanje naar Marokko, om via de mooie koningssteden van dit land verder te rijden naar Algerije en Niger. Via Mali gaat het dan weer terug naar Algerije, waar we via een andere route naar de hoofdstad Algiers rijden om daar te worden ingescheept naar Frankrijk. We zouden op de heenreis ook meteen de boot naar Algerije kunnen nemen, maar dan missen we het mooie Marokko. Bovendien moet je de Sahara 'verdienen' vind ik. Daar ga je niet via de gemakkelijkste weg even naar toe. Deze ongenaakbare moeder der woestijnen verdient, vechtlust, ontbering en het slechten van barrières, voordat je het recht hebt om er ook maar één voet neer te mogen zetten. Het is als een zoektocht naar een verborgen schat, die zich ook nimmer moeiteloos laat vinden.

Zo wil ik het ook op mijn eerste reis in 1980. Een ontdekkingstocht ga ik maken naar een vreemde, verre wereld. Ik ben jong, weinig bereisd en wil iedere afgelegde meter naar en in Afrika bewust meemaken. Ik heb dan ook nog veel indrukken van die reis op mijn netvlies staan, zoals de prachtige vergezichten op de Middellandse Zee, vanaf de Spaanse bergwegjes. Ze bieden me een mooi uitzicht op die prachtige blauw-groene zee, blikkerend in de heldere januari zon, met in de branding haar talloze witte schuimkragen. Ook het zicht op de grote toeristencentra zoals Benidorm, Malaga en Marbella is prachtig vanuit de hoogte en tonen mij het kosmopolitische karakter dat ze willen uitstralen. Ze vormen een machtige toeristenindustrie met kilometers lange rijen torenhoge hotels en appartementen, die keurig op linie halt houden voor de wit-gele strook strand, die deze steden nog scheidt van het mediterrane water. Maar ook de herinnering aan de massieve, fantasieloze flatgebouwen in de grauwe buitenwijken van Barcelona en Valencia, staat in mijn geheugen gegrift. Betonnen woonkazernes, behangen met wasgoed en getooid met ontelbare TV antennes zijn het, meer niet. Immense "kippenhokken" met duizenden kleine raampjes,

waarachter een veelvoud aan mensen schuil gaat, zie ik vanaf de snelweg aan me voorbij trekken. Mensen in een ver land maar nu even dichtbij, met hun vreugde en verdriet, maar die ik nooit zal kennen en zij mij niet. Op de radio hoor ik Jo Cocker het nummer 'The man in me' zingen. Zijn rauwe stemgeluid past perfect bij de sfeer die de grauwe anonieme wereld buiten, bij me oproept. Een wereld, die mij via deze zanger de hardheid van het bestaan lijkt toe te schreeuwen, maar die ik alweer snel achter me mag laten. Een lied dat bovendien appelleert aan 'de man' in mij; immers..., het is toch stoer mannenwerk waar ik mee bezig ben!?

Rijdend over een van de vele bergwegen, zie ik op een tiental kilometers voor me, het uitgestrekte Malaga opdoemen. De stad speelt zo nu en dan verstoppertje achter de vele berghellingen, waartegen de bochtige kustweg zich heeft genesteld. Het asfalt zoek zich nerveus een weg naar beneden, naar het labyrint van wegen in het drukke stadscentrum, om mij daar vervolgens aan mijn lot over te laten. Met het klamme zweet in mijn handen, raak ik volledig ondergedompeld in de chaos van het drukke verkeer, waar een kakofonie van getoeter de voorbode lijkt van een onafwendbaar onheil. Een chaos die we toch alleen maar kennen van derdewereldsteden?

Een half uurtje later kan ik opgelucht de stad achter me laten en maakt mijn benauwdheid snel plaats voor euforie. 'Dat heb je toch maar mooi voor mekaar' roept 'de man' in mij en ik voel me op deze eerste reis zo ver van huis nu al een ware globetrotter! Alsof niets mij nog kan deren, koester ik slechts één gedachte: 'ik ga doen wat de doorsnee toerist nooit zal wagen; een soloreis door de Sahara!'

Het oude Kevertje dat ik voor slechts 950 gulden heb gekocht, zal volstrekt niet geschikt blijken voor dit doel en ik heb dan ook nog geen flauwe notie wat me te wachten staat in die woestijn. Het naïeve beeld dat ik thuis op de bank van die omgeving had, was niet veel imposanter dan dat van de Drunense Duinen in het kwadraat, doorkruist met keurig aangelegde wegen. Dan lijken de problemen die je kunnen overkomen

nog te overzien. De kevermotor echter, telt slechts 34 pk en de auto ligt, naar later zal blijken, ook te laag boven de weg om straks door diepe rijsporen in het zand en op rotsachtige trajecten de gang erin te kunnen houden. Ook heb ik onvoldoende stilgestaan bij wat het voor dit voertuig betekent om ruig rotsachtig gebied te moeten doorkruisen. Op de snelweg kan het bij lichte hellingen of stevige tegenwind de kruissnelheid van 115 km/u niet vast houden en zelfs de frontwind van vrachtwagens die ik in wil halen, is al een moeilijk te nemen barrière. De grote jongens onder hen, die dik 100 km/u rijden (in die tijd waren vrachtauto's nog niet begrensd) kom ik niet eens voorbij. Als een grote onzichtbare hand houdt hun frontwind de Kever tegen, zodra ik de voorkant nader. Wellicht bestond dit probleem niet als ik minder rommel op de imperiaal had bevestigd, die nu een ware windvanger is.

Toch lukt het me om op deze eerste reis het legendarische stadje Tamanrasset in het zuiden van Algerije te bereiken. Ruim 2000 kilometer diep ben ik dan in de Sahara doorgedrongen en dat is zo'n beetje halverwege deze enorme woestijn richting Centraal Afrika. Dat klinkt ongeloofwaardig, maar bleek toch mogelijk te zijn dankzij de in 1978 gereed gekomen oostelijke transsahara weg. Die loopt van de hoofdstad Algiers, bijna loodrecht naar het zuiden, tot aan Tamanrasset. Het slechts 5 meter brede asfaltlint van 2000 kilometer, begint nu, in 1980, al de eerste sporen van verval te vertonen als gevolg van extreme temperaturen en zwaar vrachtverkeer. Gevaarlijk zijn de vele diepe putten met scherpe randen in het asfalt, die ontstaan op zwakke plekken. Op dit lange en eenzame traject worden die niet snel hersteld of gemarkeerd en kunnen fataal zijn voor banden, velgen of de wielophanging. Grote delen van het asfalt blijken een jaar na mijn eerste reis zelfs alweer verdwenen te zijn, als ik daar terug kom voor mijn tweede Afrikareis in 1981.

Mijn eerste 'strakke retourtje' Tamanrasset, zonder uitstapjes over onverharde trajecten naar bezienswaardigheden buiten de hoofdroute, is

het “magere”, maar niettemin indrukwekkende resultaat van die eerste Afrikareis. De resterende 400 km naar de grens van Niger stond wel op mijn reisschema, maar de overweldigende indruk die de woeste en eenzame Sahara op me maakt, zet me weer met beide voeten op de grond. Ik ben er mentaal nog niet aan toe, om nog eens 400 km verder te rijden door het mulle zand en diepe rijsporen. En dat om goede sier te maken bij anderen door te pochen ‘dat ik met een oude Kever dwars door de Sahara naar Niger ben gereden!’

Toch kan ik het de volgende dag, als die hoge mentale drempel wat is gezakt, niet laten om een stukje van de route naar Niger te verkennen. Misschien valt het allemaal best mee en blijkt het traject naar dat land een goed berijdbare geharde zandweg te zijn, die niet onder doet voor het asfalt. De drang om de grens van Niger te bereiken, is simpelweg te groot om weerstand te bieden aan dat avontuur. Na 150 km blijkt van die ‘geharde’ zandweg echter niets meer over. Uit angst om in de zandzee vast te lopen, toer ik vol gas door een kilometers breed terrein van diepe rijsporen, waar het zand vrijwel onophoudelijk tegen de bodem van de auto schuurt. Het angstzweet breekt me uit bij de gedachte hier te stranden, want ik ben sinds mijn vertrek uit Tamanrasset geen mens meer tegengekomen. Ik moet snel terug realiseer ik me, maar de diepe rijsporen dwingen me als het ware de koers naar Niger aan te houden. Keren is hier geen optie, want bij stoppen of snelheid minderen zal ik onherroepelijk wegzakken in het zand. Met een snelheid van minimaal 60 km/u moet ik uit de diepe rijsporen weg zien te komen door krachtig aan het stuur te trekken en via een enorme grote bocht proberen een draai van 180 graden te maken. Dat lukt wonderwel dankzij de nog vochtige atmosfeer van de vroege ochtend, waardoor het anders zo mulle zand nog een beetje draagkracht heeft. Na een zeer onrustige draai van enkele minuten, dwars over rijsporen en zandwallen, wijst de neus van de kever eindelijk weer in de richting van Tamanrasset.

Terug in dit stadje, blijkt dit avontuur mijn mentale draagkracht nu toch

echt duurzaam te hebben aangetast. Rap naar huis dus, is het advies, in de hoop dat de Kever me daarbij niet in de steek laat. Slechts enkele maag- en darmklachten, een lekke band, een kromme velg en enkele kleine olielekages zijn de ongemakken tijdens mijn eerste kennismaking met Afrika.

Voor mijn tweede poging Afrika te veroveren, een jaar later, ben ik een stuk beter voorbereid. Met name de aerodynamica van de Kever is flink verbeterd omdat de meeste bagage nu van de imperiaal naar binnen is verhuisd. Om gewicht te besparen laat ik bovendien overbodig gereedschap en niet essentiële onderdelen thuis. De Kever deed het immers prima op de vorige reis en na een grondige onderhoudsbeurt zal dat nu ook wel het geval zijn. Na ruim 1000 kilometer blijken deze maatregelen me al een kwart tank aan benzine te hebben bespaard. Ook de topsnelheid is omhoog gevlogen van 115 naar maar liefst 120 km/u! Mijn optimisme kent geen grenzen. Zo neem ik me voor om bij aankomst in Tamanrasset, eerst het nabij gelegen Hoggar natuurpark te bezoeken en daarna, in konvooi toch te proberen om naar Niger te rijden. De Hoggar is een ruig en vulkanisch berggebied, met een oogverblindende schoonheid. Een 87 kilometer lang onverhard traject (piste) voert me daar naar een van de hoogste bergpassen, de ruim 2700 meter hoge Assekrem pas. De risico's en mentale vermoeienissen van mijn eerste reis zijn allang weer vergeten. Dit keer gaat de reis niet via Spanje en Marokko, maar via Italië, Sicilië en Tunesië. Voor de afwisseling!

Tot voorbij Rome verloopt de reis voorspoedig, al waren de Alpen een zware klus voor de kever. Daarna verslechtert het weer met de minuut. Het is immers januari en dan kan het ook in Midden Italië aardig spoken. Forse sneeuwbuien en veel wind beginnen de autostrada te teisteren. De snelheid gaat uit het verkeer, dat langzaam begint op te stropen, tot ik uiteindelijk deel uit maak van een lange, trage file. Stapvoets, met steeds langere perioden van stilstaan, gaat het verder. Ten zuiden van het stadje Frascatie loopt de 'Autostrada Del Sol' door een berggebied, waar tunnels

en 'talbrücken', zoals ze in Duitsland worden genoemd, elkaar afwisselen. Als een begeerlijke worst wordt de immense rij voertuigen langzaam door de gapende ingangen van de tunnels opgeslokt. Na enkele kilometers komt uitgerekend het deel van de file waar ik in zit, midden in een lange tunnel tot stilstand. Daar, in die bedompte ruimte, weet ik me omringd door Fiats, Alfa's, vrachtauto's enz., die onafgebroken benzine en dieseldampen de tunnel in pompen. Het spaarzame gele neonlicht, doet de lange rij auto's, bedekt met een dun laagje sneeuw, lijken op een okergele drol die de tunnel met een fors obstipatie probleem opscheept. Ik sta inmiddels meer dan een uur vast, zonder ook maar één centimeter te zijn opgeschoten en het ziet er naar uit dat daar nog wel enkele uurtjes bij komen. Ik begin me dan ook flinke zorgen te maken over de luchtkwaliteit in deze 'dwangbuis', want de Italianen hebben het koud en laten de motoren onafgebroken draaien. Zo pompen ze de tunnel vol met uitlaatgassen en maken er op die manier een complete gaskamer van. Als ik alweer een tijdje zit te tobben over de vraag of ik hier nog levend uitkom, zie ik enkele agenten van de Carabinieri aan komen lopen. Met zakdoeken voor mond en neus hopen ze wat gifstoffen buiten te kunnen houden, maar volgens mij heeft dat weinig zin. Met veel omhaal van woorden en gebaren, zoals een goed Italiaan betaamt, sommeren ze iedereen de motor van hun auto uit te zetten. Maar de Italianen hebben het koud en zodra de agenten hun hielen hebben gelicht, draaien de motoren weer volop. Ze zijn nu eenmaal wat minder gezagsgetrouw dan de doorsnee Nederlander. Bij terugkomst van de gezagsdienaren ontstaan hier en daar dan ook felle discussies over de juiste balans tussen luchtkwaliteit en lichamelijke comfort. Maar 'redelijkheid' wint het hier niet vaak van de emotie. Ik zie ook nergens ventilatoren in de tunnel hangen en gaandeweg ontwikkelt zich dan ook een penetrante smog, die tot in de auto doordringt. Mijn angst om hier de pijp uit te gaan motiveert me steeds sterker om de tunnel uit te lopen. Maar wat moet ik daarna, buiten in de vrieskou? Mijn angst lijkt besmettelijk want steeds

meer Italianen beginnen te beseffen dat ze nu toch echt de motor uit moeten zetten. Ik blijf dus toch maar op mijn post, om te waken over mijn spullen en me gerieflijk te nestelen onder mijn warme slaapzak. Het is inmiddels negen uur in de avond en ik sta nu zeven uur vast in deze klote tunnel. Piekerend over hoe dit gaat aflopen val ik uiteindelijk in slaap.

Om vier uur in de nacht schrik ik wakker van opgewonden geschreeuw en startende motoren. De auto's voor me beginnen zachtjes te rijden en het ziet er naar uit dat het eind van deze nachtmerrie in zicht is. Tergend langzaam kruipt de stoet verder, terwijl ik gespannen de remlichten van mijn voorgangers in de gaten houd. Zolang die maar niet oplichten komt het eind van de tunnel hoe dan ook dichterbij.

Eindelijk maakt het benauwde betonnen gewelf boven me, plaats voor de wijde inktzwarte sterrenhemel. Ik ben weer buiten! Samen met nog talloze andere Italianen, maak ik het legen van mijn blaas tot hoogste prioriteit en schaar me dus snel bij de lange rij mannen voor de vangrail. De dames geven de voorkeur aan een plekje er achter, wat verder van ons vandaan. Ons gemeenschappelijk lot, de plas- en andere primaire geluiden, creëren een familiair sfeertje dat een zekere nestgeur ademt. De vele uit de plooi hangende gezichten en uit model geraakte haardossen van mijn lotgenoten, tonen mij de mens in z'n minst gesocialiseerde verschijning. Het gunt me een blik achter de frivole en trotse façade die vooral de Italianen doorgaans hoog weten te houden, behalve nu dan!

Tot het middaguur gaat het stapvoets verder tussen de sneeuwschuivers die hun vracht moeizaam de berm in schuiven, waar het wordt opgestuwd tot metershoge bergen sneeuw. Op de rijbanen aan de andere kant begint het verkeer ook weer vaart te krijgen, maar mijn hoop dat het leed nu snel geleden is, blijkt een illusie. Na een kilometer stapvoets te hebben voortgesukkeld, kom ik aan bij een in de middengeleiding gemaakte noodopening, waar doorheen al het verkeer

in zuidelijke richting rechtsomkeer moet maken, terug naar het noorden. Zuid Italië zit namelijk nog potdicht door de hevige sneeuwval.

Mijn ongeduldige karakter staat niet toe af te wachten wanneer de wegen weer worden vrijgegeven en ik besluit daarom ook maar om terug te keren naar het noorden, om vandaar alsnog via Frankrijk, Spanje en Marokko naar mijn geliefde Sahara te reizen. Onderweg pak ik Monaco nog even mee, om ook dat decadente, potsierlijke stadsstaatje eens gezien te hebben. Daar wordt me nadrukkelijk mijn plaats gewezen als trotse eigenaar van een 11 jaar oude Kever. En dat is uitsluitend op de uiterst rechter rijstrook, om zo ruim baan te geven aan de voorbij flitsende Ferrari's, Maserati's, Porsches en zelfs een deftige Rolls Royce.

Van harte welkom!

Gibraltar is al op meer dan 30 kilometer afstand zichtbaar, als we deze Britse enclave via de zuidkust van Spanje naderen. Als een zwart hoorntje steekt het omhoog uit zee, want de smalle landverbinding met het vasteland van Spanje is nu nog niet zichtbaar. Het zien van de legendarische rots roept enthousiaste reacties op bij Tiny. Langzaam groeit het hoorntje uit tot een kolossale rots, zich majestueus verheffend uit het mediterrane water en omgeven door nevelsluiers, die het de mystiek verschaft zoals ik die ken uit de verhalen over Gibraltar. Achter die legende ligt de haven van Algeciras, waar de veerboot naar Afrika op ons wacht.

Naarmate we dichterbij die havenstad komen, verdwijnt het heldere winterzonnetje steeds vaker achter de wolken en eenmaal daar aangekomen is het er grijs, kil en somber. Op een gegeven moment weet de zon door een kleine opening in het wolkendek een diffuse bundel licht op het zeewater te werpen, een zogeheten Jacobs ladder. Deze ladder creëert tegen de achtergrond van het donkere Marokkaanse kustgebergte, een schakering van grijstinten op en boven het water, die een sinistere, onheilspellende sfeer schept. Het roept een onbestemd voorgevoel bij me op!

Bij de ingang van het haventerrein kom ik een oude bekende tegen. Het is de “poortwachter” met wie ik in 1980 al kennis maakte. Toen dacht ik nog dat hij daar als ‘havenautoriteit’ de functie had om ongenode gasten buiten de deur te houden en reizigers wegwijs te maken hoe ze bij hun veerboot kunnen komen. Er vertrekken er daar meerdere naar verschillende bestemmingen en wie de weg niet weet belandt al gauw in een doolhof. Met heftige handgebaren dwingt hij ons tot stoppen en vraagt naar onze tickets. Na enige aarzeling geef ik ze hem maar weer,

hoewel ik er inmiddels aan twijfel of hij wel echt bevoegd is dit te doen. Hij draagt immers geen uniform of badge en het is alleen zijn verfromfaaide pet en dwingende ogen waarmee hij zichzelf voldoende autoriteit probeert te verschaffen om naïeve reizigers een aantal peseta's armer te maken. Na een 'zorgvuldige' bestudering van de tickets en ons de richting van de veerboot te hebben gewezen, houdt hij zijn hand op, zonder eerst onze reisdocumenten terug te geven. Ik heb geen zin in discussie, dus geef ik hem maar weer een kleine fooi.

Vier jaar later, toen ik met Dirk de Sahara ging ontdekken, stond hij er weer.

Hé joh....!, moet je niet stoppen voor die kerel...?' roept Dirk me toe als ik rakelings de man passeer en verder het haventerrein op rijd.

'Nee, dat hoeft ik niet..!', antwoord ik hem, terwijl hij verbaasd achterom kijkt naar de heftig gebarende, boze poortwachter.

Als ik hier in 1980 voor het eerst de oversteek naar Marokko maak, zie ik dat 'de Straat van Gibraltar' zoals de zee-engte tussen Spanje en Marokko heet, veel breder is dan de landkaart doet vermoeden. Op die kaart lijken twee olietankers elkaar nauwelijks te kunnen passeren, maar dat blijken er dus wel honderd tegelijk te kunnen. Zo had ik hier ook verwacht al iets van stadjes of dorpjes te kunnen ontwaren aan de overkant van het water, maar meer dan de vage contouren van het Marokkaanse kustgebergte valt er niet te zien. Het langgerekte Gibraltar steekt als een reusachtige pier enkele kilometers ver de zee in en het duurt even voordat de veerboot de rots achter zich kan laten. Daarna lijkt het pompeuze massief nog een stukje met de boot mee te varen. Het is dat typische gezichtsbedrog dat we ook ervaren als we in de auto of trein kort langs bebouwing razen, met op de achtergrond in de verte een hoog gebouw. Ook dat lijkt dan als het ware een tijdje mee te reizen. Als Gibraltar dan eindelijk kleiner begint te worden, besef ik dat het echte avontuur gaat beginnen.

Na aankomst in de Spaanse enclave Ceuta, is het nog zo'n 5 km rijden

naar de Marokkaanse grens. Daar laten de Spaanse grensbeambten me zonder verdere vragen of formaliteiten passeren. Aan Marokkaanse zijde is dat een ander verhaal. Voordat ik de lang verwachte cultuurshock kan ondergaan, moet ik eerst aansluiten achter een lange rij voertuigen, bijna allemaal bemenst door Noord Afrikanen. Hun autoradio's produceren schelle Arabische klanken, die via de geopende raampjes de ether in fladderen en zich mengen met het geroezemoes van de vele grenspassanten die te voet of met een 2-wieler de grens willen passeren. Het doet allemaal chaotisch aan, niet in het minst door enkele schreeuwende douaneambtenaren, die vruchteloos proberen orde te scheppen in deze warboel. De meeste auto's zijn afgeladen met westerse goederen en zakken ver door hun achterveren. Uitpuilende kofferbakken die niet meer dicht kunnen en torenhoge bagage op imperiaals verraden de begeerlijkheid van onze westerse consumptiegoederen. Verveeld hangen veel reizigers, gekleed in lange groezelige gewaden met puntige capuchons, tegen hun auto's, wachtend op de komende controles en andere formaliteiten. Anderen lopen gehaast met allerlei formulieren in de hand heen en weer over het smerige en onverharde douaneterrein. Een grensbeambte probeert fanatiek blazend op een fluitje en ondersteund met heftige handgebaren, de grote stroom passanten in goede banen te leiden. Het vele zwerfvuil en achtergelaten autowrakken maken de chaos compleet. Op vervallen hokken staat geschreven in welke de douane en de politie gehuisvest zijn, zodat ik weet waar ik me zometeen moet melden. Europa lijkt inmiddels eindeloos ver weg. Aan een grote metalen boogconstructie over de weg hangt een roestig bord waarop nog net de tekst leesbaar is 'Bienvenue en Maroc'. Een hele geruststelling na die eerste schok.

Een Marokkaans jochie van een jaar of twaalf, heeft meteen in de gaten dat ik hier voor het eerst ben. Hij werpt zich dan ook direct op als mijn helper en grist, tijdens mijn aarzeling of ik wel op dat aanbod in moet gaan, het paspoort uit mijn handen, met de mededeling 'dat hij het

allemaal wel zal regelen voor mij'. Hij heeft er zagezegd zijn beroep van gemaakt om onervaren toeristen door de wirwar van bureaucratische procedures te leiden. Ik hoef alleen mijn gegevens in te vullen op het formulier, de rest doet hij. 'Vergeet niet de namen van uw vader en moeder op te schrijven' voegt hij er tot mijn verbazing nog aan toe.

Mannen in smerige overalls doorzoeken minutieus mijn auto. Alles moet eruit, waarna ze met lange ijzeren pennen tussen de bekleding en in de holle ruimten van mijn auto beginnen te wroeten. Hasj zullen ze niet zoeken, want dat exporteren ze zelf. Porno en alcohol is het wat ze hopen te vinden bij de decadente westerlingen. De knaap die de stempels in het paspoort voor me heeft geregeld, is niet gauw tevreden met de fooi die ik hem geef. Ik moet zeker drie keer aanvullen voordat de grimas op zijn gezicht plaats maakt voor een tevreden glimlach. Maar ik doe het met plezier, want zonder zijn hulp had ik hier vanavond waarschijnlijk nog gestaan.

Eindelijk krijg ik van een douaneambtenaar een vodge papier in mijn hand gedrukt, waarop een krabbel en stempel staan, die mij definitief de toegang verschaffen tot Marokko. Het is bestemd voor de man die de laatste slagboom bedient, welke mij nog scheidt van dit koninkrijk. Het systeem, hoe chaotisch ook, is dus waterdicht, want zonder dat papiertje kom je de grens niet over.

Het is inmiddels donker geworden als ik na vier politiecontroles onderweg, het stadje Tetouan binnenrijd. Het is ook in dit stadje donker, want straatverlichting is slechts spaarzaam aanwezig en opvallend veel auto's, voornamelijk de oudere, voeren geen verlichting. Nu zijn de straatjes smal en bovendien krioelt het van de mensen op straat, dus hard kan hier niet gereden worden. Waarom dan verlichting aan..?; het kost alleen maar lampjes! Veel handel vindt in stalletjes op straat plaats, waarvan de verlichting een goede compensatie vormt voor het gebrek aan straatlantaarns. Jammer van de vele stinkende tweetakt brommers en oude dieselauto's, die stapvoets hun weg zoeken in het gedrang en