



# Bagage

*Gerard Ouweneel*

Er was een tijd dat luchtvaartmaatschappijen zichzelf aanprezen via stralende stewardessen. Zij verstonden meesterlijk de kunst veel te suggereren door een inviterende glimlach. Tegenwoordig blijven advertenties van deze maatschappijen beperkt tot een opsomming van namen van steden, waar de passagier heen kan voor een tarief waarvoor hij op de luchthaven nog niet eens zijn auto kwijt kan. Onderneemt men dan inderdaad een poging tegen een dergelijk lokprijstje aan boord te komen, dan lukt dat zelden. Wijselijk laten vliegbedrijven het woord 'service' uit hun reclame-uitingen weg. Terecht. Neem nu de bagage die bij het inchecken moet worden afgegeven. Wanneer de passagiers later bij aankomst op de plaats van bestemming óók de meegezonden koffers op de transportband ontwaren, klinken kreten van verrassing, gelijk deelnemers aan het bingospel ten beste geven wanneer zij in de prijzen vallen. Uit die blijken van opluchting valt op te maken dat de eigenaars eigenlijk niet op hun spullen hadden gerekend. De kans dat bij aankomst de bagage nog op Schiphol staat of nog immer onderweg is, levert voor de vogelaar extra complicaties op. Natuurlijk, de verrekijker hangt wel om de nek of zit veilig in zijn handbagage. Om het risico te vermijden straks in Verwegistan zonder camera-uitrusting, telescoop, statief en veldgidsen op excursie te moeten, prefereert hij ook die spullen bij zich te houden. Indien hij daarin al slaagt, resteert slechts weinig plaats voor andere zaken, zelfs niet meer voor de meest elementaire. Op weg naar India maakte Martin Mollets vliegtuig vanwege mist halverwege een niet geplande tussenlanding in zo'n land waar autoriteiten gewoon zijn direct alles nerveus te controleren. Toen al speurde

Martin tevergeefs naar zijn koffers. In Delhi was het ook geen bingo. Omdat de reis vanuit die stad direct doorging, dreigde voor Martin de bedelstaf. Een inventarisatie leverde op: geen statief en uitsluitend lijfgoed, dus ook geen reserve aan de allernoodzakelijkste herenlinterie. Vooral dit laatste gemis baarde Martin zorgen omdat in India het spijsverteringsproces qua omvang en snelheid gemakkelijk kan uitmonden in een wildwaterbaan. Gehaast kocht hij op een markt wat onderbroekjes die, toen hij de eerste in gebruik wilde nemen, bleken uit te pakken als damesslips. 'Noblesse oblige' dacht Martin en hij wendde zich tot Janus Verkerk, reisleider en bovendien voorzitter van zijn vogelwerkgroep. Deze stelde genereus zo'n hevig begeerde herenslip ter beschikking. Met iedere dag een wasje kwam Martin probleemloos de tien dagen door. Terug in Delhi stonden zijn koffers braaf te wachten op hun reistaak. Ze konden direct mee terug naar Schiphol, waar Martin weer tevergeefs wachtte bij de transportband. Sindsdien bekijkt hij met achterdocht de klatergoudadvertenties van luchtvaartondernemingen. Na zo'n ervaring gaat aan het inpakken thuis een zorgvuldig wikken en wegen vooraf. Met als resultaat dat de vogelaar ten minste al zijn optiek mee de cabine in sjouwt en het liefst nog meer... schrijver sinds kort ook zijn kampeeruitrusting. Dat komt zo. Met zijn viereen zouden wij een kampeertocht maken door Zambia. Tentjes mee in de koffers die, u voelt het al, bij aankomst in Lusaka daar niet tevoorschijn kwamen. Wél wist men ons er te vertellen dat deze eigendommen waren achtergebleven in Frankfurt, naar mijn beleving een luchthaven die een passagier beter kan vermijden wil hij zijn bagage terugzien. Achtenveertig uur later arriveerden

de koffers, waardoor onze Zambiaanse odyssee tweeëneenhalve dag korter uitpakte. Men zou verwachten dat de bewuste luchtvaartmaatschappij uit eigener beweging uit de bus zou komen met een verontschuldiging. Desgewenst licht ik u graag in hoe zoiets afloopt... maar klopt de verwachtingen niet op. De ingrijpende gevolgen van 'koffers foetsie' kreeg ik lang geleden ingeprent. In december ging het naar de Banc d'Arguin, voor de kust van Mauretanië. Met de Sabena naar Dakar en daarna met Air Afrique naar Nouadhibou, om daar scheep te gaan op de Sirius. In Dakar had iedereen zijn bagage, behalve ik. Geduldig, maar toch ook met iets van 'hij natuurlijk weer' wachtten mijn reisgenoten tot ik een trits formulieren had ingevuld. Daarna door. Bij mijn vrienden informeerde ik naar de omvang van hun reserves. Van Leen Wiersma kreeg ik de allernoodzakelijkste lingerie zodat ik, als Martin vijftien jaar later, genoopt was 's avonds aan dek trouw een wasje te doen. Onverstandig genoeg niet in afzondering, want zodra het donker werd verschenen stormvogeltjes rond de Sirius en om de Wilsons Stormvogeltjes, Madeirastormvogeltjes, Vale en gewone Stormvogeltjes uit elkaar te kunnen houden rende dan ons gezelschap van stuur- naar bakboord en

vice versa, daarbij struikelend over mijn over m'n wasje gebogen gestalte. Er kwam geen einde aan de reeks gevatte raadgevingen hoe ik de situatie het hoofd diende te bieden.

Terug in Dakar lag daar de bagage, die daarna wel degelijk tegelijkertijd met zijn eigenaar op Schiphol terugkwam. Van de Sabena geen woord, ook niet later, als reactie op een briefje. Na vier maanden schreef ik nog eens in, toegegeven, een wat scherpere toonzetting. Ja, een teken van leven. Ik kreeg de Sabenakalender toegezonden, maar wel de uitgave voor het jaar dat al drie maanden achter de rug was. Om af te komen van een vent die blijft zeuren over een afwezig koffertje, een meesterlijke zet, nietwaar? Een paar jaar kwam de term Such A Bloody Experience Never Again in zwang, een term waarmee doorwrochte reizigers de Belgische luchtvaartmaatschappij aanduiden. Omdat nadien de Sabena mij nog menigmaal keurig en op tijd op bestemmingen afleverde en ik bovendien gesteld ben op België en zijn inwoners, ging die aanduiding mij wat ver. Maar toen de Sabena een paar jaar geleden failliet ging, was ik niet erg verbaasd.