

Brieven uit den vreemde van Drenthe, Thalé Hulst, 2 aug. 1937

(noot @10: ze reisde samen met haar dochter Bobby van 16 jaar)

Op weg naar De Oost

Wat er veranderde sinds vijftien jaar a. b. "Sibajak", Juli '37.
Voor de eerste maal hebben wij, gaande naar Indië, gebruik gemaakt van de boottrein naar Marseille. Hoe die lange rit van 23 uren ons bekomen is?

Na alles, wat er van verteld werd, is het ons geweldig meegevallen; de lange zeereis wordt op gemakkelijke wijze aanmerkelijk (liefst 9 dagen) verkort. Wij hadden een 2-persoons coupeetje, z.g. „wagon-lits", waarin wij ook de nacht konden doorbrengen, zodat gesleep met koffers naar een slaaprijtuig voorkomen werd. De Belgische en de Franse douane (vooral de laatste kan bij gewone treinen wel eens ongemakkelijk zijn!) werden nu zonder enige moeilijkheid gepasseerd. De boottrein deed denken aan een rijdende boot: veel kleine coupés als hutten naast elkaar gelegen, en een smalle, lange, gemeenschappelijke gang hierlangs. Om half één 's nachts werd Parijs gepasseerd; het station scheen vrijwel verlaten; de stad, waar slechts enkele verlichte contouren, en gebouwen in floodlight zichtbaar waren, leek donker. Gedurende de maaltijd in het restauratie-rijtuig waren de meeste bedden voor den nacht gereed gemaakt; twee couchettes boven elkaar, en bovendien in een der hoeken een wastafeltje. De bedden waren goed, de verdere ruimte echter benauwend klein!

's Morgens om half zeven konden wij genieten van de prachtige omstreken van Lyon; vooral de bergen bij Villefranche, als het ware bestrooid met door felle zon beschenen speelgoedhuisjes, vormden een prachtig panorama. In de buurt van Marseille troffen de schitterende vergezichten, de zonnige blauwe luchten en het helderblauwe water des te meer na de vele lange tunnels, die gepasseerd waren. Na door Marseille gereden te hebben, waren de boten in de verte zichtbaar, en nadat wij in een zeer langzaam tempo over wissels en verschillende rails tot aan de boot waren getrokken, zagen wij de „Sibajak" voor ons liggen, 'onze' boot met onze vlag in top!

De hutjongens bestormden de coupés en namen alle bagage mee, zodat het zeer aan te bevelen is alle colli van hutnummer-etiketten te voorzien. Eerst nu beseften wij volkomen, hoeveel passagiers

en hoeveel bagage door de lange boottrein vervoerd waren! Het inladen van kisten en vaten door middel van grote kranen is al in volle gang; de kisten worden opgestapeld, een dik koord er omgeslingerd, terwijl de vaten in grote netten worden gerold en zó omhooggehaald. Een aardig gezicht is het ophijsen van enige auto's. De wagens worden met de vóór- en achterwielen op uitgespreide netten geduwd, verbonden met twee latten op het dak van de auto, en keurig horizontaal wordt zo'n vrachtje door de lucht getrokken en op het dek gedeponneerd. Op de kade is het, als altijd, een aardig bedrijvig gezicht, waarbij de koelies hun onverstaanbaar, opgewonden taaltje, vermengd met schrille kreten, uitstoten. Een Italiaanse schone met een harmonica, speelt en zingt, en bedelt de passagiers op de dekken om geldstukjes. Brutaal, knap, donker type, dat met een nonchalant gebaar het geld van de kade opraapt, in haar zak steekt, en „merci" zegt, als ze het de moeite waard vindt. Het valt mij op, dat de koelies haar helpen zoeken als een muntje tussen de rails verdwaalt, en dit dan eerlijk aan haar afdragen !

Nu zijn we aan boord en reeds aan het varen! Wat een verschil in grootte tussen deze boot en die van een 15 jaren geleden! En dit is nog slechts een kleine schuit! Wij zijn waarlijk de eersten dag verdwaald in de verschillende gangen, en als dadelijk na Marseille de gebruikelijke oefening gehouden wordt, waarbij de zwemvesten bevestigd worden en de verzamelplaatsen voor de bestemde sloepen gezocht en gevonden, is hiervan helaas bij velen niet veel terecht gekomen! Behalve de grootte van de boot en daardoor vanzelfsprekend het meerder gerief, vallen mij, vergeleken bij 15 jaren geleden, de volgende veranderingen op : Een trio zorgt voor muzikale afwisseling gedurende het diner en op het dek. Tot Port-Saïd waren er zelfs twee strijkjes, waarvan één met de thuis varende boot van Port-Saïd naar Rotterdam terug voer, speciaal als extra amusement voor de vele toeristen.

Aan tafel wordt niet meer, zoals vroeger, een vastgesteld menu afgewerkt, maar ieder kan uit een zeer uitgebreide spijzenlijst een eigen menu samenstellen. Er liggen op tafel bonnen klaar, en men schrijft hierop het nummer van elk gerecht, dat men wil gebruiken, telkens één nummer op één bon! Zowel aan de lunch als aan het diner wordt deze manier gevolgd.

Het personeel is geweldig uitgebreid; vroeger had men met een hofmeester, linnenjuffrouw, restaurateur en administrateur te maken, maar nu schijnt het aantal uniformen, of liever aan de verschillende epauletten geen einde te komen.

Voor al het aantal hofmeesters, en hun assistenten, in de eetzaal en op het dek ('dekhofmeester') is met het oog op de vele Franse en Engelse toeristen zeer uitgebreid; de buitenlanders schijnen moeilijk met het inlands personeel te kunnen omgaan. Deed vroeger de linnenjuffrouw ook dienst als kinderjuffrouw en eventueel verpleegster, nu zijn deze allen in ruime mate aanwezig en worden de zieken, zelfs de zeezieken door een gediplomeerd verpleegster op schitterende wijze verzorgd.

Er is verder een sportdek waar men tafeltennist, ringwerpt en sjoelbakt, terwijl zich vóór op het schip een zwembad bevindt met zeer fris, steeds ververs water. Op de grotere boten bevindt zich een zwembad onder in het schip, wat vanzelfsprekend minder primitief is. Men kan ook de nodige lichaamsbeweging nemen door aan de ochtendoefeningen mede te werken; deze worden onder leiding van den sportleider vanaf 7 u. 's morgens gehouden. Deze houdt 's middags de kinderen bezig met handenarbeid.

Verschillende bioscoop-voorstellingen, wedstrijden, dekspelen, enz. zorgen voor de nodige afleiding en afwisseling !

Een opvallend voordeel van deze boot is de goede ventilatie; vrijwel op elke boot, ook op de zeer grote, wordt men wege van de lucht, die in de gangen blijft hangen, en die bestaat uit een mengsel van luchtjes van eten, poetsgoed, olie, enz. Hier ontbreekt dit geheel!

Hiertegenover staat, dat deze boot niet erg vast ligt, en soms allures aanneemt van een jonge geit met onverwachte sprongen.

In Port-Saïd is 'n grote verbetering tot stand gekomen in de verbinding tussen de boot en de wal. In plaats van de beruchte roeiboortjes, waarmee men vroeger, liefst met 30 personen tegelijk, werd vervoerd, en waarbij altijd het zelfde „grapje" werd uitgehaald van „extra fooi of wij roeien niet verder!"; in plaats hiervan wordt een pontonbrug in zigzagvorm geslagen, zodat men rustig naar de stad kan lopen. De stad Port-Saïd maakt m.i. een iets minder vuilen indruk dan vroeger, maar hetzelfde Oosterse luchtje, als in een apenkooi, komt ons als steeds tegemoet! De kooplui, (de 'afzetters'), de goochelaars, de slangenbezweerders, zij allen, die ik mij van vorige reizen herinner, mogen niet meer aan boord komen. Zij blijven met hun bootjes langs het schip liggen en verkopen hun waren door middel van een mandje of tas langs een touw aan de passagiers op het dek.

Port-Saïd heeft, evenals de vele Europese plaatsen, een strand gekregen met badgelegenheid en permanente badhuisjes. Vroeger werden alle dames van een Hollandse boot door die schreeuwende kooplui 'Madame Wilhelmina' of 'Juliana' genoemd; nu is het steeds 'Madame Marie' of 'nonna Soerabaja', en de heren 'Monsieur le Comte', aangevuld met Hollandse woorden als 'toe maar', 'dat is sterk, zeg' enz.

In het Suezkanaal weinig verandering. Evenals vroeger: dorre woestijnen, Engelse nederzettingen, door gloeiende wind voortgedreven droog woestijnzand, Arabieren en Bedoeïenen op hun kamelen trekkend door het hete land, afgewisseld door oude Engelse vestingwerken (overgebleven uit de grote oorlog), oases en door den woestijnwind naar één kant gegroeide dadelpalmen. Wel hindert in de gloeiende hitte van het Suezkanaal en later in de Rode Zee het overvolle tweede klasse-dek. In verband met de vakanties, met het aansluiten van de nieuwe cursus zijn in de tweede klasse op deze boot 50 passagiers te veel geplaatst; deze zijn ondergebracht in eerste klas hutten, waarvan tot Marseille Franse toeristen gebruik hebben gemaakt. Het is echter geen ideale oplossing: op het tweede klas dek de passagiers als haringen in een ton naast elkaar, terwijl het 1e klas dek vrijwel verlaten ligt. Na de lange rek Port-Saïd-Colombo, volgen de plaatsen waar aangelegd wordt elkaar met een of twee tussendagen op; dit brengt een prettige afwisseling en verkort het laatste einde der reis aanmerkelijk. Dit is ook een verbetering ten goede, vergeleken bij vroeger jaren, toen na Colombo slechts Padang werd aangedaan, terwijl nu in Sabang, Singapore en Belawan wordt aangelegd. Colombo brengt als bij vorige bezoeken zwermen uitgehongerde krassende, magere kraaien om en boven het schip, terwijl als tegenstelling de stad zelf met tropische sterk geurende, soms bedwelmende bloemen herinneringen aan ons Indië opwekt.

THALÉ HULST. Belawan, 2 Aug. '37.