



Verhaal Ger van Rens

Reis van Rotterdam naar Riyadh, een verhaal door Ger van Rens.

Een van mijn reizen naar een land in het Midden-Oosten.

In dit geval naar Saoedi Arabië.

Vrij lang verhaal van 46 A4tjes, maar ik zal proberen dit in een dagboek vorm te schrijven.

Iedere dag (indien mogelijk) een dag erbij in de rubriek "MIJN VERHAAL".



Vertrek 10-5-1978.

Vroeg vanaf Eindhoven met de losse trekker naar ons kantoor in Rotterdam gereden om de benodigde documenten e.d. op te halen en natuurlijk voldoende contant geld om tijdens deze reis alle onkosten te kunnen betalen. Er zijn genoeg firma's in Holland waar de chauffeur niet genoeg mee kreeg en daardoor onderweg nog wel eens in de problemen kwam. Misschien ook wel omdat er chauffeurs bij waren die van het geld van de firma, hun eigen onkosten betaalden.

Dat werd naderhand wel weer verrekend met het salaris als ze terug kwamen in Nederland. Wat het ook mag zijn, problemen kwamen regelmatig voor. Vooral tekort aan geld. Nadat op kantoor alles geregeld was kon ik op weg naar Europort waarde trailer stond voor aangekoppeld te worden.

Ik heb de huiftrailer HL-8 aangekoppeld en alles gecontroleerd. Banden, verlichting, eventuele schade rondom en zeil. De trailer was geladen in Loughborough, Engeland bij Hawker Siddeley met 5 kratten transformatoren met als bestemming Riyadh Electric in Riyadh. Daarna de lading documenten in ontvangst genomen.

De lading was nog niet verzegeld. Dat moest op een andere plaats gebeuren. Het had ook zijn voordelen dat dit ergens anders gebeurde. Daar hoeft ik de doorgewinterde Midden Oosten chauffeurs niet over te vertellen.

Nadat ik alles gecontroleerd had ben ik op weg gegaan naar de chauffeurscafé op de hoek om aan mijn middagmaal. Ik moest even bellen met de zaak. Alles goed en wel maar ik besloot dat pas na het middagmaal te doen.

Ik verreekte van de honger zeg! Tegen 3 uur heb ik gebeld en kreeg te horen dat ik een andere trailer moest aankoppelen. En die kwam pas met de avondboot aan. Dus wachten. Het begint al goed. Mijn tijd in Europort heb ik met lezen en een kaartje leggen en doorgebracht.

Toen het tijd was ben ik weer terug gegaan naar de plaats waar ik deze trailer moest afkoppelen. Lading documenten weer terug gegeven en de nieuwe lading documenten mee gekregen. Ik moest nu i.p.v. een trailer met 5 kratten transformatoren een trailer met 7 kratten transformatoren aankoppelen. Het was de trailer HL-7. Deze transformatoren moesten eerder in Riyadh zijn dan die vorige aangekoppelde trailer. Maakt mij niet uit, maar ik heb wel een hoop tijd verspeeld met die flauwe kul.

Dus na al het gedonder ben ik eindelijk kunnen gaan rijden. Thuis aangekomen was mijn vrouw allemaal mijn spullen aan het klaarzetten en konden we het eten en kleding zo naar mijn cabine brengen.

Eenmaal ingeladen heb ik afscheid genomen van mijn kleine meid en vrouw en naar wat geknuffeld te hebben met mijn dochter ben ik op weg gegaan. Na nog even de grote luchthoorn te hebben laten klinken was het zover. Ik vertrok en zou mijn vrouw en kleine meid een maand niet meer zien.

Je bent Internationaal chauffeur en dan moet je niet klagen. Je kiest ervoor om dit soort werk te doen. Ik ging op weg naar Heerlen Autoweg grens. Alles moest nog verzegeld worden. Het TIR koord en de TIR platen op de trailer werden voorzien van douanezegels. Het Carnet TIR werd afgewerkt door de expediteur en ik was gereed om te vertrekken. Maar ondertussen was het alweer behoorlijk laat geworden (bijna middernacht) daarom besloot ik om mijn vrachtwagen even lekker achter in een hoek te zetten voor de nachtrust.

Krijg ik ook geen last met de BAG als ze me aanhouden. Een nieuw schijf in de tachograaf gedaan. Dan kan daar de rusttijd opgekrast worden. Krijg ik ook geen probleem met de Bundes Autobahn Gestapo. Zo werden de mannen van de controlerende instantie genoemd. Maar ik had ook nog honger. Dus even kijken wat er nog open was en even lekker gegeten. Het is wel iets anders als je thuis je avondeten om 6 uur 's avonds opgediend krijgt. Terug naar mijn cabine. Even mezelf een beetje wassen en tanden poetsen. Mijn dagboek bijhouden. Gordijnen dicht. Wekker zetten in geval dat ik te lang blijf liggen. SLAPEN.

Donderdag 10-5-1978

Ik hoefde niet gewekt te worden door de wekker vanmorgen. Er was al herrie genoeg en nadat ik de gebruikelijke ochtend rituelen zoals wassen etc. had doorstaan, heb ik nog even een ontbijt gebruikt. Terug bij mijn wagen aangekomen zag ik de mannen van de BAG staan. Tuurlijk moeten die mij hebben dacht ik. Maar wat kon mij gebeuren? Niets dus. Daarom heb ik na de olie gepeild te hebben de motor gestart en kon mijn 2de dag beginnen. Niet ver in ieder geval. Want de BAG moest mij inderdaad hebben.

Stoppen en na een vriendelijke Guten Morgen, viel het echt wel mee. Ze wilden alleen maar even nieuwsgierig zijn en vroegen waar de reis naar toe ging. En er was belangstelling voor de biervaten en de alle extra's op mijn vrachtwagen. Ze hoefden helemaal geen enkel document te zien. Na een kwartier kon ik weer doorrijden. Ben door gereden naar Weiskirchen en daar heb ik mijn pauze genomen. Onderweg nog contact via het "bakje" met enkele jongens die ik kende en op bijvoorbeeld Griekenland reden. Henk en "Rooie Toon" van Jan de Lely. Goede collega's zijn dat. Het was na een uurtje weer tijd om nog wat te doen en zo ben ik richting Tennenlohe bij Neurenberg gaan rijden.

Maar bij Wurzburg begon zich een probleem voor te doen.

Ik had geen druk meer op de koppeling. Het schakelen werd een klein probleem. Maar als je schakelt op toeren en goed luistert naar je motor dan is dat voor een chauffeur een peulen! schil. En het is niet zo erg zolang je in de bewoonde wereld rijdt, maar toch zeker niet tot aan tot de eindbestemming.

Bij de chauffeurscafé in Tennenlohe heb ik even met de zaak gebeld en verteld wat het probleem was. Een van de mannen op kantoor heeft contact opgenomen met Volvo Nederland en die vertelden dat ik naar de Volvo in Neurenberg moest gaan voor reparatie. Maar dat kon pas morgen. Er werd nog een adres opgegeven en ik was klaar voor vandaag.

Het zit eigenlijk niet mee geloof ik. Moet niet teveel trammelant krijgen want daar word je niet vrolijk van. Ik heb gebeld met de desbetreffende Volvo garage om even door te geven waar ik stond.

Geen probleem vertelde de man aan de andere kant van de lijn. Morgenvroeg komt er iemand mij en de Volvo ophalen. Okay dan maar. Ik ging eerst maar avondeten, en omdat ik toch niet meer hoefde te rijden heb ik een lekkere pils besteld.

Toen een goede douche genomen. Zolang het nog kan in de bewoonde wereld moet je dat doen. Er komen nog dagen dat dit minder wordt. Daarna nog wat gepraat met collega's, Het werd alweer wat later en ik ben naar mijn cabine gegaan om nog wat te lezen en te schrijven.

Nieuwe schijf in de tachograaf gedaan en gaan slapen. Welterusten.

Vrijdag 12-5-1978.

Zo, het is 07.00 uur en ik zeg een goede morgen. Nou dat hoop ik dan maar. Uit de klamme lap gekropen en naar binnen gegaan voor een wasbeurt. Na dit ge-sop heb ik een ontbijt genomen en er melde zich een persoon van de Volvo uit het naburige Neurenberg. Ik mocht met de personenauto van de zaak achter hem aanrijden. Hij met de Volvo. Heel netjes was dat.

In de garage kwamen ze al snel erachter wat het probleem was. De koppeling cilinder had het begeven. En er bleek ook nog een koelvloeistof lekkage te zijn tussen de 3de en 4de cilinder. Er moest behoorlijk gedemonteerd worden. Met 3 monteurs zijn ze aan de



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

Mede, de monteurs hebben hard gewerkt en tegen 4 uur in de middag was mijn wagen gereed en ik kon mijn weg vervolgen. Het was dit het laatste probleem van mijn reis. Het schiet niet op als er iedere keer iets kapot gaat. Krijg je een slecht humeur van op den duur. Okay dan, ik ben weer op weg naar München. Geen abnormale drukte op de ring in München. Goed dan, ik heb redelijk door kunnen rijden naar grens Schwarzbach. Hier was het wel goed druk. Verdomd veel Turkse en Bulgaarse vrachtwagens. Ben niet echt kapot van dit soort chauffeurs. Af en toe zou ik best een vuurtje willen leggen onder de vrachtwagens van hun. Geen collegialiteit komt van deze chauffeurs af. Ik ben er nog geen tegen gekomen die ooit ook maar iets geholpen heeft. Het kan natuurlijk zijn dat niet iedereen dezelfde gedachte heeft al ik. Zetten de vrachtwagens zodanig neer dat er niemand meer fatsoenlijk voorbij kunt rijden. Gaan rustig ergens naar toe en ieder fatsoenlijk chauffeur ergert zich dood aan zulke mentaliteit.

Maar goed, dan doe ik het op mijn manier. Ik ben het hele spul voorbij gereden en zo kwam ik vooraan bij de controle te staan. Hier stond dus helemaal niemand. Eerst over de weegbrug. Geen probleem. De transformatoren wegen tezamen ongeveer 18,5 ton. Plus als je het ledig gewicht van de vrachtwagen erbij optelt kom je onder de 40 ton uit. Vrachtwagen een stuk verder neergezet. Plaats genoeg. Mijn documenten meegenomen en het loopbriefje ingevuld. Het is net een rally. Stempels en nog meer stempels. In ieder geval het Carnet Tir, de vergunningen etc. zijn afgestempeld. Dus dat zogenaamde voordringen was een groot voordeel geweest. Ik was amper 15 minuten bezig geweest bij de Duitse en Oostenrijkse douane. Verder door gereden naar Weissenbach (Liezen) waar ik regelmatig kom om te eten en te douchen. Bij de meisjes Elizabeth en Birgit is het goed toeven. Maar bij de afslag Radtstadt begon het te sneeuwen. Je zou zeggen.....het is Mei!!!!!! Maar toch het sneeuwde. Gelukkig bleven de wegen goed berijdbaar ook al waren de vlokken behoorlijk groot. Soms was het wat snelheid aanpassen, maar over het algemeen ging het best wel goed. Het was alweer ruim na middernacht toen ik in Weissenbach aankwam. Het café was nog open en ik ben naar binnen gegaan waar ik welkom werd geheten door Lizzy. Nog een paar broodjes met kaas en een kopje soep gegeten. Heerlijk was dat weer na die uurtjes rijden. Na de snelle douche was het tijd om te gaan slapen. De rust dan maar.



Zaterdag 13-5-78

Opgestaan om 06.30 uur, mijn douchespullen gepakt en naar binnen gegaan voor eerst een lekkere bak koffie. Eerst nog beter wakker worden en dan de rest. Birgit was er alweer na ik denk een heel korte nachtrust. En omdat je elkaar goed kent wordt er goedendag gekust. De bekende vragen zoals altijd. Hoe gaat het enzovoorts.

Nog even gelachen over de trip naar de Alm van een maand geleden. Iedereen die daar in het café komt en nog nooit op de top van de Alm geweest is die een eind achter het café ligt, moet daar verplicht naar toe. Nou dat heb ik geweten.

Als je daar boven bent aangekomen dan wordt er van je verwacht dat je een borreltje of 3 drinkt met weet ik wat voor spul. En gek hé, hoe meer je drinkt, hoe lekkerder het wordt.

Maar dan komt de bekende klap met de hamer. Jonge, jonge, wat ben ik ziek geweest. Gelukkig dat het toen weekend was en dat er een weekend rijverbod bestond. Maar goed ik zal dat ook niet meer doen. Naderhand hebben we er flink om kunnen lachen.

Okay, ik had mijn douche gehad en was klaar voor het ontbijt. Nou ik heb eieren met spek en koffie gehad om de dag mee te beginnen. Nog even tijd voor een praatje en dan wordt het toch weer tijd om iets te gaan doen. De meisjes Birgit en Elke en de collega's "Tschuss" gezegd en naar mijn wagen. Het was ondertussen alweer 09.30 uur en ik wilde vandaag nog een heel eind Joegoslavië inkomen. Okay dan, richting Spielfeld – Sentilj. Dan heb je nog even het plaatsje Lebring. Daar wordt vaak gestopt bij Rudy. Voor mij kwam er ook een verplichte stop. Een stuk verderop was er een ongeluk gebeurd en we werden door de politie van de weg gehaald.

Het opruimen zou zeker 2 uren gaan duren. Maar wat kan er mooier zijn als je daar kunt stoppen waar je ook iets kunt eten en drinken. In ieder geval was het alweer 13.00 uur s'middags en na ongeveer 1.5 uur werd er verteld dat de weg vrij was. Dus snel weg voordat al het vrachtwagen verkeer wat achter me stond hetzelfde doet.

Uitgewuifd door Maria en Trudy maakte ik mijn laatste kilometers naar de grens. Inderdaad was er een flink ongeluk gebeurd. Een Turkse vrachtwagen had een Roemeense vrachtwagen geramd of andersom, maar het was een behoorlijke puinhoop. Doorrijden en hopen dat je zoiets nooit overkomt.

Doordat er geen vrachtwagen verkeer was bijgekomen vanwege dat ongeluk was het vrij rustig aan de grens. Had ik niet verwacht. Het kon er af en toe behoorlijk spoken. Maar goed nadelen kunnen ook voordelen hebben. Toch heeft het nog tot s'avonds 23.00 uur geduurd voordat alles gedaan was.

Terug naar de vrachtwagen en ik wilde naar de parkeerplaats voorbij Maribor in Joegoslavië rijden. Jammer dan. Mijn wagen wilde niet starten.

Verdomd, had ik alweer gekloot met dat ding. Improviseren dan maar. Kan hier niet blijven staan. De trekstang erbij gehaald en een Nederlandse collega van de firma Besemer heeft mijn Volvo heel even op sleep genomen.

Binnen een paar meter sloeg de motor aan. Dit probleem was voorlopig even opgelost. Waarschijnlijk was de dynamo stuk. Okay ik heb mijn vrachtwagen een stukje verder neergezet. Motor laten lopen en terug gegaan om met mijn Nederlandse collega even een kopje koffie te drinken.

Ik hoorde dat er nog een collega van Hermann Ludwig achter me zat en bij de douane bezig was. Dus even zoeken en ja hoor, ik had hem gevonden. Jan Koster was er met zijn Mercedes. Maar ja, als je richting Griekenland rijdt moet je toch 1100 kilometer door dat land. De Joegoslavische Autoput. Wat een galbakken weg is dat.

In ieder geval is Jan weg bij de douane en hij heeft zijn wagen langs mijn Volvo gezet. Kan ik mijn motor stoppen. Jan trekt hem morgenvroeg aan en dan kunnen we verder. Ik zal hem de komende dagen goed kunnen gebruiken. Maar van mijn plan om door te rijden tot voorbij Maribor is niets meer terecht gekomen. En hier een monteur laten komen is ook geen goed plan. Ik rij samen met Jan naar Thessaloniki in Griekenland en daar kunnen we de Volvo van een nieuwe dynamo laten voorzien. Hij zet zijn Mercedes ervoor iedere morgen of we gebruiken de startkabels. We zullen zien.

Vandaag is het weer een nieuwe dag want het was ondertussen alweer 02.00 uur geworden.

Tijd om gaan te slapen. Ik ben moe van al dat gedonder.



Zondag 14-5

Om 6 uur opgestaan. Wassen en de nodige dingen van de morgen.

Daarna de Mercedes van Jan ervoor gezet en na een klein rukje aan mijn Volvo motor sloeg al aan. We zijn richting Zagreb gereden. Maar we moesten nog ontbijten. Dat lukte niet bij het nieuwe restaurant voorbij Maribor. Verder door gereden en toen hebben we zelf maar wat gedaan.

Koffie en brood met een eitje. We kunnen genoeg meenemen. Koelkast en alles bij ons. Heel handig is zo'n koelkast en zeker in de woestijn. Zagreb was redelijk om te doen. Niet teveel verkeer. En dubbelbaanse wegen. D.w.z. rondom Zagreb.

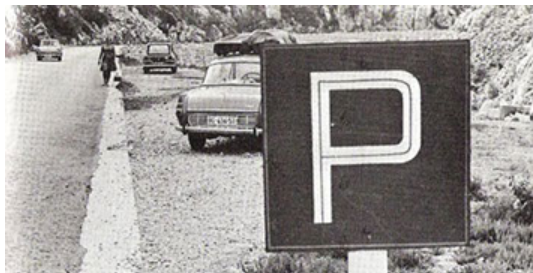
Daarna krijg je 430 kilometer naar Belgrado. En dat is net als altijd een klotenstuk. Wat zich op deze weg allemaal voort beweegt is niet te beschrijven. Maar goed je moet erover. Veel ongelukken en de meeste met een slechte afloop.

Ongeveer 60 kilometer voor Belgrado begon het hard te regenen. Om de accu's te sparen zijn Jan en ik gestopt en een pauze ingelast. Onze parkeerplaats is bij Srem. Bekende plaats voor veel oud collega's. Fabrieksblonde hulpvaardige dames sieren hier regelmatig de parkeerplaats op. Het duurde daarom niet lang of er werd al driftig op de deur geklopt. Raampje open en een huppel Truus bood al snel haar diensten aan. Voor het luttele bedrag van 300 Dinars (35 FI) kon je het wagen. Nee dank je. Ik was nog gezond en wilde dat ook graag blijven.

Jan en ik zijn naar het restaurant gegaan en hebben wat gegeten.

Het eten was te doen. Niet geweldig maar het is beter om hier even wat te eten dan buiten in de regen te moeten koken.

Laat staan in de cabine. We waren bijna klaar met eten toen de regen ophield. Okay op weg dan maar weer. Het was nog licht en dan konden we nog wat kilometers doen voordat het donker werd. Ik kan mijn verlichting wel gebruiken maar niet voor een lange tijd. Toen het al even donker was hebben we een parkeerplaats opgezocht en het was gedaan voor vandaag. Accu's hadden al veel geleden. Het was droog en we hebben buiten wat soep gemaakt. Toch weer even lekker. Ondertussen was het 22.00 uur en we zijn gaan slapen. Genoeg gedaan voor vandaag.



Maandag 15-5.

Opgestaan om 04.30 uur. Motor gestart en direct weg gereden. Wasbeurt kwam later wel.

We reden eerst zo'n 150 kilometer en dan gaan we ontbijten. Dat hebben we ook gedaan. Gebakken eitjes met spek. Mocht je nu gaan denken, eten die niets Andes dan eieren met spek? Jawel dat doen we ook wel.

Na het ontbijt gingen we weer verder richting Nis. Het meest waardeloze stuk van deze autoput ligt tussen Belgrado en Nis.

Gewoon 2 strooks en een met zeer grote regelmaat zeer slecht wegdek.

En het verbaast mij iedere keer weer dat er van die Kamikaze chauffeurs bij zijn die op het laatste moment willen inhalen. Het ging allemaal goed, al waren er af en toe van die klotzakken bij die echt aan een nieuw leven toe waren. Mijn verlichting deed het nog redelijk.

Indien nodig en mogelijk kunnen we nog de accu's wisselen. Het was alweer daglicht en geen regen. Dus de accu's konden gespaard worden. Na nog behoorlijk wat kilometers te hebben afgelegd, zijn we tegen 12.00 uur gestopt. Eten! stijd. Jan heeft altijd van alles bij zich. Ikzelf trouwens ook hoor. We hebben onze "Ritselkisten" open getrokken en gekeken wat we zouden eten. Ik heb de uien schoongemaakt en gesneden. Jan de aardappeltjes geschild en schijfjes van gemaakt. Uien met champignons gebakken en een blik met verse gehaktballen open gemaakt. Fruitcocktail als nagerecht. Ikzelf ook nog een halve liter melk weg gewerkt. De rest gebruik ik onderweg nog wel. Sigaretje gerookt en we waren weer klaar om onze reis te vervolgen richting Gevgelja.

We waren alweer een klein half uur onderweg toen we werden aan gehouden door een Joegoslavische motormuis. We kregen een bekeuring van 100 Dinar. Waarvoor eigenlijk? Wij wisten het allebei niet. Niet protesteren. Voor die paar gulden. Betalen en verder trappen. Om 16.30 uur waren we bij de grens Gradsko - Gevgelja. Het ging best wel snel.

Alleen die stomme controle van de trailer. Of we alcohol verstopt hadden in onze lading? Hallo, wat denken jullie wel? Wij toch niet. Alle papieren waren afgewerkt en we konden door naar de Griekse grens Evzoni. Hoe laks het ging bij de vorige grens des te sneller het gaat bij deze grens.

Veel vriendelijker en dat is gewoon een reuze verschil met de Joegoslaaf.

Even gestopt bij de Shell net over de grens en geprobeerd te bellen met het thuisfront. Niemand thuis denk ik. Verder naar Thessaloniki. Maar het begon te regenen en ik hoopte dat we vandaag daar zouden aankomen met werkende ruitenwissers. Dat lukte maar gedeeltelijk.

Het laatste stuk hielden ze op en we reden verder zonder werkende ruitenwissers. Alarm verlichting aangezet die nog iets licht gaven en door gereden naar de parkeerplaats achter het Astor Hotel. Hier geparkeerd en ons omgekleed om even de stad in te gaan. Allereerst naar het Capsis Hotel. Hier kende ik iemand die van Duitse afkomst was en Carmen heette.



...st maar liefst 1500 Drachmen! .
...op ongeveer 100 FL. Daar kun je heel wat pilsjes voor wegdrinken. Nee, Jan en ik besloten maar gewoon te blijven doen en nog een paar pilsjes te drinken, om daarna terug te gaan naar onze vrachtwagen.
Daar aangekomen hebben we nog een kan koffie gezet en een sigaretje gerookt. Wat gepraat over de gebeurtenissen van de laatste uren.

Het was een lange dag geweest dus het was tijd om te slapen. Morgenvroeg naar de expediteur.



Dinsdag 16-5

Zo vandaag begonnen om 07.00 uur met wakker te worden. Ontbijt genomen en daarna even een beetje opgefrist. De ferryboot uit Tartous (Syrië) zou vandaag afmeren. Je kunt nooit zeggen welke tijd. Hij wordt in de late morgen verwacht. Eerst met onze expediteur "Skiadas" gebeld en onze namen en kenteken nummers doorgegeven voor de overtocht naar Tartous. Verteld dat we later waren vanwege de problemen met mijn vrachtwagen. Maakte niet uit vertelde hij.

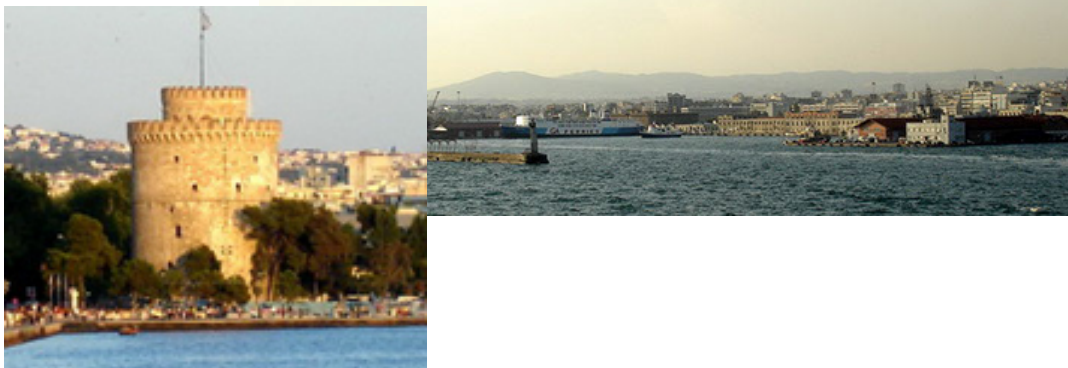
Er was toch geen plaats geweest op de vorige ferryboot. Jan heeft mijn motor van mijn Volvo gestart door even een rukje te geven en daarna hebben we de trailer afgekoppeld. Op naar de garage. Daar de Volvo achter gelaten en terug naar de haven. Ondertussen was de boot gearriveerd. De vrachtwagens werden van boord gereden en er waren er een paar van Hermann Ludwig bij. Maar er was nog iets.

De meisjes die aan boord in de bediening werkten hadden ze meegenomen. Die namen ontslag en nu was er geen vrolijke bediening meer aan boord. Dus wij moesten het zonder Theresa, Jackie, Anne en Kathleen stellen. Dat was dikke pech voor ons en de andere collega's. Maar goed, het was en bleef zo al heeft de Zweedse kapitein nog geprobeerd de meiden aan boord te houden. We zien om even wat interessants over Thessaloniki aan te halen de Witte Toren. Dit is een monument en museum aan de waterkant van de Griekse stad Thessaloniki. Het is één van de bekendste bezienswaardigheden van de stad en wordt vaak als symbool voor de stad gebruikt. De toren werd in de 15e eeuw gebouwd door de Ottomanen als verdedigingstoren in de haven.

Later werd het een gevangenis en een plek waar massa-executies werden uitgevoerd. Nadat de Grieken de stad in 1912 overnamen werd de toren witgekalkt. De toren is 27 meter hoog en op de top staat nog een torentje van 6 meter hoog, samen is de toren dus 33 meter hoog. De diameter op de grond is 23 meter.

Jan en ik hebben nog wat geshopt (Fotorolletje was op) en daarna zijn we weer naar de garage gegaan om te kijken hoe het was met de reparatie. Bijna gebeurt. De dynamo had veel te lijden gehad en ze hadden hem niet geruild maar wel gereviseerd. En dat voor een bedrag van 1680 Drachmen. Oftewel 118 gulden. Krijg je bij ons in Holland niet voor elkaar voor dat bedrag. De Volvo startte opperbest. Ze hadden ondertussen de accu's ook nog op peil gebracht. Goed service. Terug naar de trailer en aangekoppeld. Daarna nog even naar de haven gelopen om een pintje te pakken. Natuurlijk waren we niet de enigste in de kroeg. We kregen het voorstel om met hun een plezierige avond te gaan houden. Jan en ik besloten dit maar niet te doen. Die meiden boos. Lekker dan. Na een paar pilsjes zijn we de stad in gegaan en Jan zag een paarden hoofdstel. Daar had hij interesse in. Ik weet niet of hij hem op de terug weg nog gekocht heeft. Weer terug naar de haven en weer een paar pilsjes gekocht. Wat een leven toch.

Een zekere Anita en Maria waren al snel in de buurt en wilden wel met ons mee. Helaas en jammer, maar deze keer niet. Het was toch alweer wat later geworden en we zijn terug bij de vrachtwagen. Nog wat gekletst en koffie gedronken. Morgen is het tijd om te vertrekken.



Woensdag 17-5

Vandaag even wat langer blijven liggen. Nou ja langer? Er was genoeg herrie op straat en dat is niet zo plezierig. Eruit en na een wasbeurt zijn we naar Skiadas onze expediteur gegaan. Onze documenten zoals: Paspoorten, Carnet en Triptiek voor de vrachtwagen en lading inleveren. We kregen te horen dat we om 17.00 uur moesten klaar staan voor in te schepen. Maar eerst nog een 10 meter lange brandstofslang kopen voor mijn bellytank die onder de trailer hangt. Van Beek had daarvoor opdracht gegeven.

Dus opzoek. En we hadden de slang snel gevonden. Een paar koppelingen erbij en wij terug naar de vrachtwagens. Aangezien we toch niets te doen hadden hebben Jan en ik de slang maar direct gemonteerd. Daarna even iets gegeten en terug in de cabine voor de nodige middagrust. Om 16.00 uur hebben we de motor gestart en zijn het haven terrein op gereden. Het was vrij rustig voor de boot. Er moesten 3 trailers aan boord gereden worden.

Er was een Schot die voor GT International reed. En dan was Jan en ik er. Later bleken er ook nog 7 Arabieren te zijn met personenauto's en een klein vrachtwagentje. Okay dan, want om 20.00 uur werden de trossen los gegooid en konden we onderweg richting de haven Tartous in Syrië.

We hadden de cabines al toegewezen gekregen van de purser en die was goed pissig omdat de meiden van boord waren en hij nu alles zelf moest doen. Maakt niet uit, we hadden de beste cabines. Lekker rustig. En die Arabs? Die kregen een hut beneden. Er was voldoende aan boord. Dat wil zeggen drank. Dus we hebben een paar pilsjes gedronken en wat gekletst met George onze Scotsman. Goeie vent. Om 22.30 uur ben ik naar mijn cabine gegaan na eerst nog even de vrachtwagen te hebben gecheckt. Alles was in orde. De zee was kalm. Bijna vlak.



... wat een wakker worden. Even door mijn cabinaam naar buiten gekeken en ik zag een gladde zeespiegel. Op naar de douche en even later was ik op weg naar de ontbijt ruimte. Korte broek en T-shirt. Het was heerlijk weer. Georg, Jan en ik hadden ieder een mooie luie stoel voor op het dek te gaan zonnen. Hebben we gedaan. Tja, zo'n dagindeling bestaat op zee uit: eten, zonnen, eten, pilsje en een kaartje leggen. Daarom is over deze dag niet veel te schrijven. Het was alweer 22.30 en na alle inspanningen van deze dag ben ik maar gaan slapen. Vrijdag 19-5. Wat moet er gezegd worden over deze dag? Ik zou zeggen, kijk even naar de vorige dag en dan zie je het resultaat. Even naar beneden in het ruim om de vrachtwagen te controleren. Veel zon. Lekker warm. Goed eten. Lekker pils en Arabs die niet al te fris roken. Waarschijnlijk waterschuwe jongens. Morgenvroeg komen we aan in Tartous.



Zaterdag 20-5.

Vanmorgen om 07.00 uur wakker geworden en nog steeds op weg naar Tartous. Lang zou het echter niet meer duren want deze morgen zouden we in Syrië aankomen. Voor de laatste keer op de boot een douche nemen. Ontbijt in het restaurant genomen. Daarna de spullen halen uit de hut en alvast naar beneden gegaan om mijn vrachtwagen te controleren. Hij stond er nog en nadat ik de spullen in mijn cabine had gezet de voorbereidingen getroffen zodat ik startklaar was.

Maar het duurde nog even en er was nog tijd voor koffie. Jan en George waren ook al bezig met het ontbijt. Hun hebben de spullen ook naar beneden gebracht en ik ben gaan kijken aan dek. Heerlijk mooi weer was het. In de verte zag ik Tartous en heb nog even genoten van de ligstoelen. We waren aangekomen in de haven en het was weer een rennen van de mensen om de boot aan te meren.

Het is en blijft een ongeorganiseerde puinhoop. In de haven liggen een paar boten van de Syrische marine die lek geschoten en gebombardeerd zijn door de Israëliëse luchtmacht tijdens de laatste oorlog. Half onder water kunnen deze halfverroeste schepen niet veel meer uithalen. Ik zag dat ze ook bezoek hadden van een paar Russische marineschepen. Zelfs 2 onderzeeboten en wat spionageboten.

Niet teveel over praten want voor hetzelfde geld zien ze je als spion en dan ben je verder van huis. Het was tijd om van boord te rijden. Jan en George waren er al vanaf en Jan maakte nog even foto dat ik van boord reed. Okay allemaal naar de douane parkeerplaats. Hier aangekomen de gebruikelijke controle. De bedoeling is dat er gezocht wordt naar pornomateriaal en alcohol. Althans pogingen daartoe. Maar je kunt ze tevreden stellen met allerlei kleine dingen. Alles was goed bevonden en aangezien de documenten zoals Carnet TIR etc. al aan boord waren omgetoverd in manifesten en bijbehorende papierkraam zouden we niet lang hoeven te wachten in de haven.

Wat kun je allemaal doen in de tussentijd dat je wacht. Naar de kapper voor omgerekend 2 gulden. Het wisselen van geld was ook goed te doen.

Iedereen doet hieraan mee. En nadat je weet wat de koersen zijn kun je hieraan goed geld verdienen. Het kantoor in Holland rekent een vaste prijs en dan ben je vindingrijk om zodanig te wisselen dat je eraan verdient. Ik had 2100 gulden gewisseld voor het volgende: 327 US\$: zaak 900 FI - haven FI 780,- winst FI 120,-
110 Jordaanse Dinar: zaak 880 FI - haven FI 827,- winst FI 53,-
465 Saoedi Rials: zaak 325 FI - haven FI 300,- winst FI 25,-
320 Syrische ponden: zaak 206 FI - haven FI 200,- winst FI 6,-

Dat is toch 204 gulden verdient in een korte tijd. En niets illegaals dacht ik. Maar goed je bent tenslotte bezig om geld te verdienen.

In de tussentijd ook nog even met jongens gesproken die weer met de boot terug gingen naar Griekenland. Zoals Arie Dikken uit Hilversum. Een goede collega is dat altijd geweest. Het was alweer 3 jaar geleden dat we met elkaar gepraat hadden. Ja, onderweg over de CB hadden we nog wel eens contact gehad.

Ik geloof dat het in Oktober 1975 was dat we samen opgereden zijn tot bij de kruising in Turkije waar we splitsten. Hij ging naar Bagdad en ik naar Saoedi Arabië. Om 11.30 zijn Jan en ik naar onze expediteur gegaan om onze documenten op te halen en toen dat eenmaal gebeurt was konden we gaan rijden. Eerst nog even gebabbeld met Samar. Een grandioos mooie meid is dat. En helemaal niet gekleed in moslim stijl maar puur westers. Die zien we wel weer op de terugweg.

Tenminste als we hier weer op de terugweg langs komen. We gingen rijden. Richting Homs. Zoals verwacht was de weg slecht. Kuilen en brokken steen op de weg om gestrande voertuigen te markeren. Levens gevaarlijk is dat.

Want als die onnozelen wegrijden dan laten ze die brokken steen liggen met gevolg dat je er tegenaan kunt rijden met de nodige gevolgen natuurlijk. Daarom is het best wel gevaarlijk om in het donker te rijden in deze landen. Ook zitten er enkele flinke stijgingen in de rit naar Homs. Wat die Arabieren ook denken te doen is inhalen op het verkeerde moment. Maar dan hebben ze de verkeerde persoon uit gekozen. Als ik dacht dat het verkeerd af zou kunnen lopen dan gaf ik ze de kans niet om in te halen. Gewoon dringen naar links of rechts.

Maar ze begrijpen dat niet. Blijven toch gewoon proberen. Ik denk dat iedere Midden-Oosten chauffeur hetzelfde doet als ik. Eerst eigen veiligheid en dan die Kamikaze chauffeurs.

Op naar Damascus. Een bijzondere stad met nog veel meer dommere chauffeurs zowel in de personenwagen als ook in de vrachtwagens. Rijbewijs was door velen niet nodig. Gewoon rijden en dan op zo'n manier wat voor hun het beste uitkwam. De woorden "IK EERST" en dan pas de rest was hun motto. Dat (IK EERST) hebben wij als chauffeurs ook snel overgenomen. Aanpassen heet dat. Damascus is een heksenketel wat betreft het verkeer. Inhalen wanneer je ziet dat het niet kan heeft hier eigenlijk geen betekenis. Gewoon gaan. Kan het niet links, dan maar rechts. Als het mogelijk was geweest dan gingen ze ook nog onder je door. Er is daar een splitsing waar je links af moest voor je route naar Jordanië. Volgens het bord mocht je hier niet links en vaak stond er politie het verkeer te regelen. Je moest eerst een behoorlijk eind rechtdoor rijden en dan draaien om weer dezelfde weg terug te rijden.

Wat een gedoe. Wat deden veel chauffeurs? Die hadden een scheidsrechter fluit gekocht. Dat hielp. Flink op blazen en dan links af. Voordat die snuggere had begrepen waar dat geluid vandaan kwam waren we al links af geslagen en konden we onze weg vervolgen. Damascus is een stad dat wanneer je daar voor de eerste keer doorheen moet rijden, je de weg wel eens zou kunnen kwijt raken. Dus ik ben de eerste keren achter een Engelse collega aangereden die deze stad goed kende. Na een paar keer weet je de punten waar je langs moet rijden om zo door de stad te komen. Damascus een buitengewone hectische stad om door te rijden. Maar ik had het nooit willen missen. In ieder geval zijn Jan, George (die voor Damascus alweer was aangehaakt) en ikzelf goed door al dat stads geweld gekomen en ongeveer zo'n 40 km verderop zijn we gestopt op een riante parkeerplaats. We besloten hier de nacht door te brengen. Het was donker geworden en we zijn er eens even lekker voor gaan zitten nadat we ons maaltje naar binnen hadden gewerkt. We hadden even gezamenlijk gekookt en het had ons best gesmaakt. Daarna een bakje koffie gedronken en nog wat nagepraat over onze dag. Het was alweer bedtijd en gingen naar onze cabine of even lekker te slapen. Eerst even schrijven in het boek zodat ik later als ik eens heel oud ben nog kan lezen wat ik allemaal uitgehaald heb. Morgen de laatste 80 kilometers naar de Jordaanse grens. Niet te vroeg vertrekken. Tot morgen dan maar weer.



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

Name	الاسم الكامل
Age and ages of dependants travelling on same passport	أعمار وأعمار الزوارق بنفس جواز السفر
place of birth	مكان الميلاد
date of birth	تاريخ الميلاد
Sex	الجنس
Religion	الديانة
Nationality	الجنسية
Occupation	المهنة
Passport Number	جواز السفر
Place and date of issue	مكان وتاريخ الإصدار
Address in Saudi Arabia	العنوان بالمملكة العربية السعودية
City of residence	المدينة التي يسكن بها
Signature	التوقيع

Zondag 21-5.

Zo dat was een goede nachtrust. Om maar liefst 08.30 uur opgestaan. Wassen, ontbijt met gebakken eitjes en spek en koffie. Weer smullen dus.

Daarna om 09.30 uur op pad richting grens. Waarom zo laat? Kijk, als je te vroeg vertrekt sta je daar aan de grens aan te schuiven en de ene wil graag eerder als de andere door dat poortje en dan ga je ergeren. Niet goed. Beter is het om te blijven staan ruim voor de grens. In ieder geval toen wij in Dee'ra bij de Syrische grens arriveerden was het niet meer zo druk.

Nadat we onze documenten in orde hadden laten maken gingen we door naar de Jordaanse grenspost die Ramtha heet. Nou, daar was iets meer te doen. Ze stonden 5 rijen dik te wachten om door de poort te mogen en het is weer net een vlooienstal. Iedere Arab wil als eerste door dat gat. Laat ze toch lekker ontploffen dacht. Ik duw wel mee hoor. Die opgesmukte Tonka's van hun tegen mijn Volvo. Zal een probleem worden. Gewoon door douwen. Brutaal zijn dat is hier broodnodig. En na een uurtje stonden Jan, Georg en ik voor dat gat waar we door moesten. En toch probeerden die ratjes er nog voor te komen.

Helaas voor hen gingen die plannen niet door. We hadden ons zo opgesteld dat ze in een fuik reden met als gevolg dat er een Syriër met zijn bakwagentje schade kreeg toen hij door wilde zetten. Onze trailers maalden zijn spiegels en wielkast iets te hard. We waren door het gat en hij moes! t nog maar kijken of hij er door kwam. Eenmaal door de pascontrole en de controle was betreft de cabine konden we de vrachtwagens ergens parkeren. De documenten waren al opgehaald door Mohamed El Khatib zijn personeel. Dat was onze expediteur hier in Ramtha.

Er moesten diverse betalingen gedaan worden zoals belasting Jordanië in. Dat was 102 Dinar. Visum was 1.50 Dinar, Triptiek van de vrachtwagen en trailer in orde maken 2 Dinar, loodjes 1 Dinar enz. Waarom dat loodje? Ik werd geroepen om in bijzijn van de douane mijn trailer te openen om de lading te controleren. Dus moet het ook weer verzegeld worden. Controle van de ladingen gebeurde als ze dachten dat er wel eens Whisky tussen de lading verstopt kon zitten.

Maar wat valt er nu te verstoppelen in de transformatoren. Wie het weet mag het zeggen. Maar er zijn heel wat vindingrijke chauffeurs. Het was alweer 17.00 uur en de onze documenten waren klaar. We konden vertrekken. Richting Amman de hoofdstad van Jordanië.

Ongeveer 80 kilometer over de grens heeft Jan kennissen en die zijn we gaan opzoeken. Roel, Coby en hun kleine dochter wonen daar. Roel is supervisor van een behoorlijk grote kippenfarm met een Jordaanse eigenaar. Hier hebben we gedoucht, gegeten geklets en koffie gedronken. Wat kilometers betreft hebben we niet veel gedaan. Veel tijd ging zitten in het passeren van de twee grenzen en de papierkraam die daarmee gepaard ging. Al met al was het alweer 23.30 uur en tijd om te slapen.



Maandag 22-5.

Een goede morgen dan maar weer. Heerlijk geslapen. Lekker fris wassen buiten onder de kraan. Daarna naar binnen waar Coby bezig was om voor ons de bekende eitjes voor ons te bakken. Als ik het zo bekijk dan heb ik heel wat eitjes naar binnen gewerkt deze reis. Tja, hoe moet ik het noemen. Zal het maar op z'n Frans zeggen? "Pour recharger tes batteries quand je rentre du notre maison après un mois".

En nu niet direct zeggen als dit later gelezen wordt dat het niet goed vertaald was. Ik heb het geprobeerd om het goed te doen. We zijn om 10.00 uur gaan rijden naar de Jordaanse – Saoedi Arabië grens. Bij de splitsing Al Mafraq kun je rechtdoor naar Saoedi maar wij kozen voor links af richting H-4 Turayf grens.

Bij de Jordanees grens was het redelijk druk. Maar de grenswachten riepen ons naar voren en we mochten direct binnen rijden naar de expediteur. Ik vroeg me af wat dat voor een reden had. Al snel kwam ik daar achter.

Een van de heren kwam naar me toe. Of ik niets te lezen had? Jawel, ik had nog enkele western boekjes die ik al een paar keer gelezen had. Maar nee dat was niet de bedoeling. Ander materiaal waar veel plaatjes en foto's instonden. Hij bedoelde niet de droge lectuur die ik hem voorhield. Maar ik kon hem een plezier doen met enkele leuke boekjes die in dit land verboden waren. Maar eerst de documenten van ons in orde maken. Nou dat was binnen een mum van tijd gebeurd.

Nadat hij met ons naar de diverse bureaus was gegaan om de papierkraam van de nodige stempels te voorzien konden! we terug naar de vrachtwagen en deze grenswacht of douaneman kwam al snel mee om het kijkvoer in ontvangst te nemen. In ieder geval wij konden naar de uitgang rijden maar ik was nieuwsgierig wat die Jordanees met die boekjes deed.

Wij waren erdoor en Jan en ik konden naar de volgende grens. Saoedi Arabië is een land waar sterke drank verboden is. Voordat we konden binnen rijden moest er eerst gecontroleerd worden. D.w.z. de cabine en buiten in mijn kisten. En dan verleen je medewerking anders halen die ratjes de hele cabine omver. Dus dan heb je nog ergens wat droge lectuur liggen. Daarna is de controle al snel afgelopen. Diegene die controleren zijn Pakistani's, of van een andere nationaliteit. Een Saoedi zul je niet gauw zien controleren. Die zijn heel erg snel moe.

Wat wel gecontroleerd wordt door zo'n Saoedi zijn de verstralers die je op je vrachtwagen hebt. Dat schijnt niet te mogen. Dus hebben ze daar een ettertje rondlopen die een hamer met een heel lange steel hanteert. En dan kan het wel eens zijn dat je gerinkel hoort en je verstralers aan gort zijn geslagen.

Nu zal ik je vertellen dat ik dat eens gezien heb dat dit stond te gebeuren bij een Engelsman. Zijn naam was BIG John van P.I.E. ! Ik koos John erop dat er iemand naar zijn verstralers wilde slopen. John liep naar dat manneke die met de rug naar hem toestond. Hij had niets in de gaten en op het moment dat hij met zijn hamertje de eerste lamp wilde bewerken, tilde John hem op en plakte hem tegen de grill van zijn vrachtwagen. En ik denk dat hij ook nog iets tegen hem fluisterde. Het arme manneke was daarna zeer onder de indruk van het optreden van John.

Tja, sommige Midden-Oosten chauffeurs die voor de eerste keer in het Midden-Oosten kwamen, hadden wel eens een of twee palmtakken aan de grill hangen als een soort van: KIJK ik ben er geweest, maar John had een ratje er aan geplakt. Nou was John ook echt een grote brede kerel.

Maar ook een echte goede vent zoals de meeste Engelsen die op het Midden-Oosten reden. In ieder geval is dat manneke van de grill afgekomen en snel vertrokken. We hebben hem ook niet meer terug gezien.



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

ten voor controle op de goederen en of er geen whisky verstopt was tussen de lading. Hoezo? Wie doet dat nou? Wij toch zeker Pakistani werden ingezet om dit werkje te doen. Een Saoedi zal zijn handen niet vuil maken. Maar die Pakistani zijn niet zo slim. Het zijn eigenlijk alleen maar slaven van die olieboeren. Dus je doet als chauffeur mee.

Nu is het gemakkelijk met transformatoren. Daar kun je tussendoor kruipen. En dat werd dan ook gedaan door zo'n Pakistani. Alles werd in orde bevonden en ik kon het zeil weer sluiten. Jan had allemaal hetzelfde doorstaan en George was ook al gereed om te vertrekken. We zijn gaan rijden naar Turayf. Dat ligt 175 kilometer verder de woestijn in. De weg is goed. Asphalt met af en toe verraderlijke hoge randen aan de zijkant. Kom je hierover heen dat heb je een probleem. Zacht zand zorgt ervoor dat je weleens zijwaarts zou kunnen kantelen. Maar goed, we zijn bij Turayf aangekomen en hebben daar getankt. De tank onder mijn trailer die gooi ik op de terugweg wel vol. Ik had 475 liter diesel getankt voor 25 Saoedi Rial. Een Rial is FI 0,62. Een korte telsom. 25 SR is FI 15,50. Een liter kost 15,50 SR : 475 = 3,2 Nederlandse cent. Dat is nog eens leuk tanken. Je zou bijna zeggen; Gooi maar vol die tank. Dat deden we dus ook. We hebben nog drinkwater gekocht. Is stukken duurder dan diesel hier in dit land. Jan George en ik zijn door gereden naar Ar' Ar.

Het was alweer donker en we besloten onze nacht in de woestijn door te brengen. Eerst eten. Dus de ritselfkisten open gemaakt en we hebben er een heerlijk maaltje van gemaakt. Soep, gebakken aardappeltjes, ingeblikt vlees van de echte slager en een toetje na uit de koelkast. Het is alweer bijna 23.00 uur en tijd om te gaan slapen. Dus dat doen we. Op tijd eruit 'morgenvroeg, want we willen al een heel eind door de woestijn gereden hebben voordat het bloedheet is. Maar eerst slapen. Als dat kan natuurlijk. Want ze hebben hier ook verschrikkelijk grote muggen en die beesten gaan tekeer als een "STUKA". En ze zuigen je helemaal leeg die krennen. Dan maar een ant muggen lint laten branden. En goed in de slaapzak blijven. Als dat kan in die hitte. Hoewel het s' nachts kan het behoorlijk afkoelen in de woestijn.

Tot zelfs gladheid op de wegen in de vroege morgen door de vorst.
Welterusten



Dinsdag 23-5.

Zo dan, we hebben de nacht doorstaan. Inderdaad waren er weer muggen die alle bestrijding- middelen hebben doorstaan. Die beesten komen binnen met een gasmasker op als die denken dat je ze probeert te vergassen.

Maar ik heb mazzel gehad. Om 05.00 uur ben ik de dag begonnen en na een zeer snel kattenwasje zijn we vertrokken. Verder via de Trans Arabian Pipeline. Een Pipeline van ruim 1200 kilometer lengte. Het ontbijt zouden we later nemen. Eerst kilometers maken i.v.m. de hitte die deze dag zou komen. Ik heb gelukkig airco in mijn cabine. Maar daar moet je toch me oppassen.

Ruim voordat je gaat stoppen moet je de temperatuur aan gaan passen aan de buiten temperatuur. Die temperatuur is ongeveer tussen de 40 en 48 graden Celsius. Soms nog wel heter. Doe je dat niet en je stapt uit dan krijg je lichaam even heel wat te verwerken. Is niet zo gezond.

En je kunt ook behoorlijk verkouden worden. Maar goed, we zijn met ons 3tjes om 09.00 gestopt in de woestijn om ons ontbijt te nuttigen. Na ons uitgebreid ontbijt zijn we om 10.00 uur weer verder gereden. Veel is er niet te zien langs deze weg. Soms zijn er nomaden stammen met een behoorlijk aantal kamelen.

En de leiders van deze karavananen gaan natuurlijk net de weg oversteken als wij eraan komen. Dus dat werd even wachten voor ons.

Je moet trouwens heel goed oppassen want het wil nog wel eens gebeuren dat er s'avonds wilde ezels maar ook kamelen op de weg liggen. Je rijdt je eigen finaal te barsten op zo'n beest. En als ze niet meer kunnen lopen of zijn poten zijn gedeeltelijk aan gort dan liggen ze naast de weg en dan sterven ze daar. Als ze nog niet dood zijn althans. Het is oppassen geblazen als je in de verte een beest ziet liggen. Door de hoge temperatuur wil het nog wel eens voorkomen dat het dode beest zo gaat opzwellen dat dit beest uit elkaar klappt. Nou ik vertel je dat je dit niet van nabij wilt meemaken. En alleen de stank al maakt je dat je zeer snel weg rijdt. Wat een puinhoop is dat zeg.

We zijn gereden tot bij de "De Spiegels". De meeste chauffeurs weten wat ik daar mee bedoel. Het is een Arabisch restaurant dat volgens mij tussen Ash Shuba en Al Qaysumah ligt. Het is een gebouw dat uit golfplaten bestaat en bijna iedere vrije ruimte aan de wanden zijn voorzien van spiegels. Gro! te en kleine spiegels. Je voelt je er nooit alleen want er is vast wel ergens iemand die op je lijkt als je om je heen kijkt. Wat is dat een puinhoop daar binnen. Je hebt daar een soort stretchers bij elkaar gehouden met touw of iets dergelijks waar je op kunt zitten of liggen. Ondertussen kun je het menu bestellen dat behoorlijk gevarieerd is. (niet echt dus)
En dat bestaat uit kip – rijst. Een andere variatie is bijvoorbeeld rijst – kip of kip – rijst – kip. Vul het zelf maar in.

En ze hebben er thee maar ook frisdranken die uit een koelkast komen die weer draaiende gehouden wordt door enkele aggregaten die buiten het etablissement staan te ronken. En waar laten we de botten van de kip? Die mieteren we vrolijk ergens neer in het zand. Daar hebben ze een opruimingsploeg voor. Er zijn voldoende zwerfhonden die dit karwei klaren. Als het kippetje is weggewerkt is het voor de inheemsen tijd voor aan de waterpijp te lurken en daarna de nodige rust. Blijven die doodrijders tenminste even van de weg af. Voor ons is het tijd om gaan te tanken voordat we vertrekken. Nu zijn de tankstations niet zo uitgebreid als bij ons.

Eerst de onderlinge afstanden in de woestijn en daarnaast het assortiment wat ze hebben. Niets. Eigenlijk alleen maar brandstof. Ook ontbreekt er nog wel eens wat aan een tankzuil. Bij deze gaf hij niet aan wat de liter diesel koste. Waarom niet?

De kast was kaal. En dat doen ze om in die bloedhitte het pompje iets meer koeling te geven denken ze. Dus eerst naar binnen wat de diesel kost. Hij was ons aan het besodemeteren. Hij vroeg maar liefst 6,5 Nederlandse cent voor een liter.

Nu kan het wat uitmaken bij de ene of andere pomp. Ligt eraan waar je ergens in het land bent. Transportkosten zal ik maar zeggen. Maar niet zoveel. We kwamen uit op 5 cent voor een liter. Trouwens er wordt daar nogal behoorlijk wat diesel verknoeit.

Laat maar lopen in het woestijnzand. Dit zand had allang niet meer de kleur van zand maar was vies bruin van al dat geknoei. Je moet er rekening mee houden dat je eigen schoeisel niet vettig word. ! Je blijft het ruiken en lekker is dat niet in de cabine.

We zijn weer verder gereden en dan kom je bij Al Kahfah. Dit is de kruising waar je links kunt afslaan naar Koeweit. Rechtdoor naar Ad Dammam en wij moesten naar Riyadh. Dus nog een stukje doorrijden. Dat we vandaag in Riyadh aan zouden komen kon je vergeten. Vlak bij Al Hufuf om 20.30 uur was het genoeg geweest voor vandaag en wij besloten de woestijn in te duiken voor een paar honderd meter.

Rustig ver van de weg en pottenkijkers. Ons kookgerei tevoorschijn gehaald en heerlijk gegeten. Na het eten het spul schoon maken en afwassen. George en ik hebben nog wat gedronken. Jan was al bezig het bedje te maken voor de nodige nachtrust. Morgen het laatste stuk naar Riyadh.

Nog maar 450 kilometer dan zijn we op plaats van lossing. Ik ga slapen.



Woensdag 24-5.

Zo het was alweer 06.00 uur toen de wekker rammelde. Even de dagelijkse rituelen en even thee gezet en gedronken. We zijn eerst gaan rijden. Na 250 kilometer begon mijn maag ook al te rammelen en we hebben de wagens aan de kant in de woestijn gezet. Tijd voor het ontbijt. We hebben er een behoorlijke tijd over gedaan om het ontbijt weg te krijgen. Ruim een uur later zijn we weer gaan rijden. Niet veel verkeer gezien tot aan Riyadh. Bij de stad zelf was het weer de vanzelf sprekende puinhoop. Autorijden zullen deze Arabs ook nooit leren. Dus je moet je als westerling daar niet zo druk over maken. Dus meedouwen met het verkeer mee.

Tegen 14.00 uur waren we op de losplaats. We hebben ons gemeld in een kantoor. Nou ja, kantoor? Laten we heel voorzichtig zijn met dat woord. Het was een echt bouwval. Wat een zootje. De vrachtwagens hebben we in een open ruimte geparkeerd en zijn begonnen met het trailerzeil open te maken. Beide zijden moesten open om fatsoenlijk bij de transformatie oren te kunnen. Nu alleen nog een apparaat om deze dingen te kunnen lossen. Die kwam na ongeveer een uurtje. Een heftruck uit de tijd toen Mozes met het volk door de woestijn trok. Maar het lukte hem om onze trailers te lossen. Dat was heel wat anders dan de heftruck die ik de vorige keer hier had. Een moderne grote stabiele heftruck en niet zo'n meccano doos apparaat wat mijn trailer nu leeg lepelde. Jan was al gelost en die ging alvast tanken.

Toen ik gelost was en het zeil weer had gefatsoeneerd ben ik naar het kantoor gegaan en mijn vrachtbrief af laten tekenen en ben ik ook naar het tankstation gegaan voor te tanken. Als je een bellytank onder je trailer hebt hangen dan ben je wel even bezig. Bij mij was dat een behoorlijke tijd want ik heb in totaal 1750 liter getankt. Ik heb een totale tankinhoud van 2350 liter. Stel je voor, 1750 liter voor 85 SR. Dan kom je net boven de 3 Hollandse centjes per liter. Kunnen ze in ons landje nog iets van leren met al hun bijkomende kosten die onze regering in Den Haag allemaal uit de hoge hoed tovert. Okay! genoeg hierover. Jan en ik zijn naar het Attalah House gereden aan de rand van de stad. Hier hebben we een telex gemaakt naar de zaak en verteld dat we gelost waren. Daarna zijn we weer vertrokken. We staan inmiddels zo'n 60 kilometer buiten Riyadh in de richting van Ad Dammam. Tijd om te stoppen en voor onze maaltijd te zorgen. Had ondertussen behoorlijk honger gekregen. Na mijn douche buiten de vrachtwagen op een vlondertje heb ik mij ten ruste gelegd. Spreekop aan een slang met kraantje en dan kun je beginnen. Zo'n douche met warm water dat boven in de 2 biervaten zit is toch wel heerlijk. Morgen gaan we naar het kantoor in Ad Dammam en nog even enkele vrienden opzoeken. Misschien nog even naar de winkel in Al Khobar. Nu slapen.



Donderdag 25-5.

Om 07.00 uur waren we klaar om te vertrekken naar Ad Dammam. Ons even laten zien op het kantoor wat niet al teveel voorstelt. Daarna naar Al Khobar gereden om te winkelen. Hoe gek het ook was, alle winkels waren gesloten. Waarom? Weet ik niet. Een of andere heilige misschien jarig of alweer zolang geleden gestorven.

In ieder geval zijn we toen maar naar de Ogem gegaan waar Jan voor werkte. Niet Jan Koster mijn collega, maar een andere Jan. Hij en Truus uit Zoetermeer. Kijk en daar hadden ze een zwembad. Even wat gegeten en koffie gedronken om daarna even te gaan zwemmen. Jan mijn collega ging alvast rijden. Ik zou hem wel inhalen onderweg naar huis. Na het zwemmen ben ik begonnen aan een inspectie van mijn vrachtauto. De Volvo had het prima gedaan sinds de garage in Griekenland.

De cabine was ook toe aan een goede stofbeurt. Ramen gewassen en daarna ben ikzelf maar weer eens onder de douche gaan staan in het huis van Jan en Truus. Tevens mijn vuile kleding in de wasmachine en daarna buiten laten drogen. Was zo droog in die hitte. Het avondeten werd opgediend en tijd om aan te schuiven.

Truus had heerlijk gekookt. Ik had nog ergens wat bier verstopt die ik meegesmokkeld had. Waar verstopt? Doet er niet toe. Zoiets moest je nooit vertellen. Dus onder de Heineken Parasol was dat heerlijk te drinken nadat het gekoeld was.

Het was alweer wat later en ik besloot om hier te blijven slapen en de volgende morgen vroeg te beginnen.

Vrijdag 26-5.

Om 05.00 opgestaan. Even naar het zwembad om even een duik te nemen.

Truus kwam al roepen voor het ontbijt. Dat was weer over heerlijk. Om 06.30 uur heb ik afscheid genomen en ben gaan rijden het zijn nog maar 1235 kilometer van Ad Dammam naar Turayf. Vanaf Ar Riyad komen er nog 470 km bij. Dus nu zie ik de zelfde weg maar dan in de andere richting rijdend. Mijn Volvo deed z'n best. Ik had geen lading en dan willen die 350 PK wel werken. Andere vrachtwagens inhalen. Met een behoorlijk groot snelheid verschil stoof je die inlanders met hun Mercedesen voorbij. Alsof ze stilstonden. Toch goed op blijven letten want die idioten konden plotseling naar links komen om een andere Arab te bezoeken of om een pauze te gaan inlassen in de woestijn.

En wat zijn het mooie uitzichten.....Vergeet het maar. Zand, Zon en Pijpleiding met af en toe een tankstation of oase nederzetting. Bij Al Qaysumah in de buurt begon ik moe te worden en besloot hier te stoppen.

Etenstijd. Alles vers uit blik vandaag. Maar het smaakte me wel. En ik heb nog even een liter melk verslobberd. Heb ik altijd bij me. Iedere dag een liter melk. En dat gesteriliseerde spul blijft lang goed als je het maar donker wegzet. Het was alweer bijna donker geworden en besloot hier te overnachten. Een stuk verder de woestijn ingereden vanwege het lawaai en de nieuwsgierige neuzen van de Arabs. Ik stond goed en wel stil toen er 2 Engelsen mijn richting kwamen rijden. Altijd goed. Het waren Jack en Ken van Astran. We hadden elkaar al eens vaker ontmoet. Dus even wachten met slapen en thee drinken. Zij moesten naar Qatar. Tijd vloog voorbij en het was alweer bijna middernacht. Dus toch maar gaan slapen.

Zaterdag 27-5.

Om 08.00 uur ben ik weer uit mijn slaapzak gekropen. Ken was al wakker en bezig met ontbijt. Af en toe vraag ik me af, wat vreten die s' morgens toch allemaal weg? Eieren met spek, witte bonen in tomatensaus, bacon, worstje en ga zo maar door. Daarbij de Engelse thee waarvan het theezakje zo uitgeknepen wordt dat er echt geen leven meer inziet. Maar goed ik ben uitgenodigd om met hun mee te ontbijten.

Alleen de thee voor mij zonder melk Please. Het was allemaal lekker maar dat betekende voor mij dat ik vandaag geen lunch meer hoefde te hebben. Na een vriendelijk handen geschud te hebben met de 2 Engelse super collega's en see you next time zijn we ieders onze weg gegaan.

Ik had Jan Koster nog niet gezien dus die zat nog voor me. Iets harder rijden en alleen maar een snelle stop voor te tanken dacht ik. Ik zie hem wel voor me en anders aan de grens. Er stak een flinke zandstorm op. Dat zand komt overal door naar binnen. Echt poederzand. De airco afgezet want alles zat alweer onder het zand. Ieder kiertje van de cabine is goed voor een zand fonteintje.

En afplakken heeft geen zin. Natuurlijk moet je goed opletten en snelheid aanpassen want die onnozele Arabs zijn dan een gevaar op de weg. Ze gaan op de rem staan of komen zo ineens de weg op terwijl jij daar aan rijden. Ook kamelen of ezels kunnen zo ineens opdoemen en dan is het te laat. Dus het was oppassen. Maar ongeveer 40 kilometer verder was alles weer normaal. Nou ja normaal?

Een kuub zand in mijn cabine. Had ik voor niets gepoetst of zo?



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

en.
even gekeken of de woestijn naast de weg hard genoeg was voor een begroeting. Voor hetzelfde geld zak je tot aan je assen in het zand. Maar het was een harde ondergrond. Het waren Karel en Ben en na elkaar begroet te hebben vertelden ze me dat Jan Koster een stuk voor Turayf met pech stond. Nog even gepraat over de gang van zaken en we gingen weer onderweg. Okay, snel naar de ongeluksvogel rijden en kijken wat ik kon doen. Om ongeveer 23.00 uur kwam ik aan bij Jan. Het zag er voor zijn vrachtauto niet best uit. De krukas en drijfstang kwamen door de carterpan naar buiten. Een behoorlijke schadepost. We hebben even koffie gedronken en om ongeveer middernacht ben ik gaan slapen. Morgenvroeg eens kijken wat we kunnen doen. Een stuk meeslepen of wat dan ook.

مع تحيات : *With the Compliments of :*



Please Contact us any time
الرجاء الاتصال بنا في أي وقت
TEL EX / ZET 525 JO
RATHA AMMAN BEIRUT AGADIR H.L. NOCCA BARRAJ
427 8927 7336 28 70000

Zondag 28-5.

Nu ben ik vanmorgen eerst begonnen met het wegslepen van Jan en z'n vrachtwagen naar een betere plaats. We vonden een soort oprijp voor als er straks de trekker en trailer opgeladen moet worden door Ben en Karel. Met Jan heb ik afgesproken dat ik in Ramtha een telex zal sturen naar de zaak in Rotterdam, die mooie stad.

Dan kunnen hun weer aan Ben en Karel laten weten dat ze op de terugweg Jan zijn vrachtwagen moeten opladen. Het zal een heel geploeter zijn als ze in die hitte moeten werken om 3 trailers de rongen en het zeil af te breken. Maar het zal moeten. Ik heb Jan nog voorzien van thee, sinaasappels en water. Daarna ben ik snel verder gereden richting grens. Bij de Saoedi grens was het helemaal niet druk en ik kon al snel naar de Jordaanse grens.

Het duurde hier iets langer maar nog snel genoeg. De vrachtwagen geparkeerd en bij de douane de triptieks en paspoort laten afstempelen. Ik kon verder naar Roel en Coby. Onze Hollandse kippenboer.

Ik had hun beloofd diverse grutterswaren en brood mee te brengen uit Saoedi Arabië. Ik kwam daar tegen zonsoudergang aan en nadat ik de vrachtwagen geparkeerd had bij de kippenfarm ben ik naar binnen gegaan om de spullen af te geven.

Tevens weer even lekker gedoucht en daarna had Coby weer eens lekker gekookt. Er zat iemand binnen die een baard had. Nu hadden ze bij Roel en Coby een kanarie die als de deur dicht was vrij mocht rond vliegen. Dat beestje was knettergek.

De kooi werd open gemaakt en dat herrieschoppertje vloog als een razende naar de man met de baard en als een maniak met veel gekwetter ging me dat beestje te keer in die baard. D! at was iets nieuws voor me. Maar het was wel leuk om te zien.

Het was alweer tijd om gaan te slapen. Morgen alweer een dag. En ik moest naar Tartous om vandaar weer Griekenland te varen. Nou dan, welterusten.



Maandag 29-5.

Om 08.00 uur ben ik bij Roel en Coby vertrokken. Afscheid genomen en tot een volgende keer. Snel door naar de volgende grens om die telex voor Jan te maken. Gisteren kon dat niet meer bij de vorige grens. Alles was aan gort bij de expeditie bedrijven. Maar goed het was gebeurd en ik kon verder. Dat kon allemaal bij Mohamed El Khatib. Zelf doen afstempelen van de triptieks en paspoort bespaart je weer zo'n 20 gulden. En als je de weg weet waar je moet zijn is het nogal snel gebeurd. Als je de diverse kosten betaald hebt zoals de belasting etc. kun je verder.

Na dit allemaal kon ik naar mijn vrachtwagen gaan ophalen en vertrekken naar de Syrische grens. Hier was het zoals zo vaak een puinhoop. Het zijn net mieren die Arabies. Ze blijven altijd proberen om voor te dringen. Wat een ettertjes. Maar goed ik moet ook door die poort en dan dauw ik net zo hard mee.

En dat gaat er af en toe behoorlijk hard aan toe. Okay, dan maar, ik kan op weg richting Damascus ongeveer 140 kilometer verderop. Tja, en dan moet je weer door die mierenhoop die Damascus heet. Maar er was een verordening dat je niet met je vrachtwagen van 12.00 tot 15.00 uur door de stad mag rijden.

Daarom werd ik al ruim voor de stad naar een open vlakte gedirigeerd om daar gaan te staan en te wachten tot het rijverbod is opgeheven. Nou dan heb je de tijd om te eten en je siësta te houden. Enige tijd later kreeg ik gezelschap van een Duitser die aan mij vroeg of ik ervaring had met Damascus door te rijden. Ik was al diverse keren deze stad doorkruist en dat was eigenlijk geen probleem. Of hij achter me aan mocht rijden als de verplichte rusttijd voorbij was?

Heb ik ! geen probleem mee. Iedereen moet het leren. Het was zijn eerste reis naar Saoedi geweest en hij was behoorlijk nerveus. Zo tegen 15.00 uur was het al een behoorlijke drukte van vrachtwagens en er werd al behoorlijk zenuwachtig gedaan om vooraan komen te staan en als eerste weg te racen. Maar waarom eigenlijk. Helemaal niet nodig om als een stel mieren door Damascus te rijden. De Duitser was ook al behoorlijk zenuwachtig en hij had al een paar keer aan mij gevraagd wanneer ik vertrok. Ik heb hem gezegd dat ik pas tegen 15.30 uur zou vertrekken. Ik ga niet als een onnozele achter die hele meute aanrijden. En daarbij kon ik vandaag toch niet met de boot mee ook al zou die in de haven liggen. De Duitser kon niet langer wachten en die vertrok.

Als dat maar goed gaat met Heinrich. Hij vertrok achter een Jordaanse koelwagen aan. Het zou goed kunnen zijn dat die Jordanees helemaal niet daar naar toe rijdt waar Heinrich naar toe wil. Maar daar komt hij vanzelf achter. Eigenwijs zijn straft zich zelf. Ik ben gaan rijden om 15.30 uur en had totaal geen probleem.

Soms een halvegare die dacht dat hij alles kon doen en om mij een beetje te ergeren deed hij vreemde dingen. Het duurde me een beetje te lang met dat geklier en heb hem dan ook van de weg gereden. Hij had niet gedacht dat de kuil die we tegenkwamen gevuld was met water ook behoorlijk diep was. In ieder geval zag ik in mijn spiegel dat dit ratje met zijn auto een behoorlijke sprong maakte en daarna heb ik hem niet meer gezien. Waarschijnlijk heeft dat karretje de sprong niet overleefd. Damascus had ik achter me gelaten en was op weg naar Homs.

Er zitten weer enkele flinke klimmetjes in maar dat was voor mijn Volvo geen probleem. Geen vracht en 350 PK. Dan kun je wel enkele inhaal pogingen wagen.

Als je tenminste de kans krijgt, want die super Arab chauffeurs die hier de weg teisteren gaan ook inhalen. En altijd als je daaraan komt rijden met zo'n kleine 100 kilometer snelheid komen ze naar links. Tja dan word ik nogal boos. Of mijn vrachtwagen niet groot genoeg is



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

land. Na alles te hebben geregeld kon ik de wagen op het parkeerterrein zetten. Vonden al een paar Engelse collega's die ik al eerder getroffen had tijdens mijn vorige ritten! William kwam al op me af om me welkom te heten en Derek Robertson had de theebeker al in zijn hand die voor mij bestemd was. Beste jongens zijn het en al veel plezier mee gehad destijds in Istanbul bij de West-Berlin. Was dat nu een theecafé of een kieteltent? Nou ja ik denk dat de heren chauffeurs dat wel weten wat er tegenover de Londra camping te vinden was. In ieder geval zijn we met z'n 3tjes gaan eten ergens in de stad. Kip kebab met wat er uit zag als friet. Nog wat gedronken en weer terug naar de haven. Slaaptijd.

PS: Die Duitser heb ik onderweg niet meer gezien. Misschien staat hij ergens in Damascus bij een koelhuis en/of hij is de weg kwijt geraakt. Ach ja, eigenwijs is ook wijs.



Dinsdag 30-5

He he, Tartous om 09.00 uur. Zo, vanmorgen is even wat langer blijven liggen. Maar niet te lang want de herrie begint hier al vroeg. En het werd al behoorlijk warm in de cabine. Eruit en na een wasbeurt de korte broek aan en naar het kantoor van de expediteur. Even te weten komen wanneer de boot komt. Samar, de plaatselijke schoonheid, was weer vriendelijk en ze vertelde ons dat de boot een vertraging had. Hoe laat hij zou aanleggen kon ze nog niet vertellen. Ik moest later op de dag maar weer even terug moeten komen. Dus dan ga je maar weer terug naar de vrachtwagen en heb je de tijd om een inspectie uit te voeren. Nadat ik dat gedaan had heb ik de cabine maar eens opgeruimd en uit gestoft.

Slaapzak e.d. uithangen over de deur en de ramen gelapt. Okay, toen ik hiermee klaar was zag ik dat de kapper verschenen was. Handig is dat zo'n kerel die je even kan knippen, scheren en schoenen poetsen.

En dat allemaal voor een prikje. En voor Fl 2.- zag je er weer netjes uit. Daarna nog maar weer eens thee gaan drinken met de Engelse collega's. Ieder zijn smaak vind ik maar voor mij toch maar thee zonder melk. Ik vind er geen smaak aan als er een hele sloot melk in gekieperd wordt.

Maar goed de thee met vers brood en de onafscheidelijke eitjes waren weer heerlijk.

En na de lunch heb ik me even op mijn cabine bedje ter ruste gelegd. Moe van al het niets doen. Ik werd gewekt door de toeter van een boot. Nadat ik een beetje bij positieven was gekomen en eens naar buiten keek zag ik dat het de boot was die ik moest hebben. En mijn Engelse vriend George was er ook alweer bijgekomen.

Okay dan maar. We moesten ons op de kade opstellen en wanneer de boot gelost was zouden we aan boord kunnen rijden.

Dat is gemakkelijk gezegd. Er zijn altijd wel weer van die zanikers die wel weer wat anders willen. Het aan boord rijden betekend wel eens dat je achteruit via een oprij brug naar het bovendek moet rijden. De boot zou behoorlijk bezet zijn met vrachtwagens en ander spul. Dan heb je die klagers. Zoals, ik kan niet achteruit rijden, of een andere smoes. In ieder geval noemt zich zo iemand ook "chauffeur". Ja, misschien wel op de harde weg. De Nederlandse chauffeurs deden niet zo moeilijk. Ook voor de Engelse en Scandinavische chauffeurs was dat geen probleem.

In ieder geval heb ik hem onder leiding van de laadmeester naar boven gereden.

Daarna volgde al snel de andere collega's. Toen ik eenmaal op het bovendek stond ben ik me gaan bezig houden met het vastzetten van mijn vrachtwagen. Ik ben daar liever bij dan weet ik zeker dat hij goed is vast gesjord. Ik stond mooi in de open lucht en kon eventueel ook in mijn cabine slapen als de hutten te vol waren.



Woord Alpenturken gebruik ik al heel wat jaren. In de normale bewoording zou dat moeten zijn: Oostenrijkers. Maar goed voor diegene die willen weten waarom ik dat woord gebruik, moeten de Oostenrijkse historie maar eens nalezen en dan vinden ergens ver terug in de tijd dat de Turken Oostenrijk hebben bezet.

Maar goed, laat ik verder gaan met onze bezigheden. De boot was geladen en nadat ik een douche had genomen zijn George, Jim Leman en ik naar de bar gegaan om iets te drinken. Het was al direct mis. Die Alpenturken stonden te jammeren dat ze een hut op het benedendek hadden gekregen. En een grote praatjes dat ze hadden.

De purser gaf niet toe. Of die hutten of ga maar aan dek of in de eigen cabine slapen. Het was tijd om te vertrekken. De boot kon vertrekken. We hebben aan dek gekeken hoe we steeds verder weggleeden van de rommelige havenplaats Tartous. Er lagen nog steeds Russische onderzeeërs en trawlers in de haven. Ondertussen was het tijd geworden voor het avondeten. De kok had zijn best gedaan hoewel zijn kookkunst niet bij iedereen in de smaak viel. Er zijn altijd klagers en in dit geval waren het weer die Alpenturken die een grote bek hadden. Het is altijd hetzelfde met die lui. Zaniken en niets anders dan klagen. Over het eten en hun onderkomen.

Maar niet het eerste aan boord willen gaan omdat ze niet achteruit naar boven kunnen de lift op kunnen rijden. Laat ze gaan toch gaan zwemmen. In ieder geval zijn we na het avondeten naar buiten op het dek gaan zitten. Dekstoel bemachtigd, want er zijn niet genoeg stoelen voor allemaal. En vanavond voordat we naar bed gaan dat ding opvouwen en mee naar de hut nemen. Voordat het zover was was er de verwachte herrie in de bar. De verhoudingen tussen de Scandinaviërs en de Alpenturken is niet zo geweldig. Hoe zou dat komen.

De Scandinaviërs zijn plezierige collega's om mee samen te werken.

In dit geval hadden de Alpenturken iets teveel gedronken en er ontstond een gespannen houding tussen die 2 groepen. Er werd gewaarschuwd door de purser dat er geen mat partij mocht plaats vinden. De sfeer bleef wel wat grimmig maar gelukkig kwam het niet tot een botsing. Al met al is het wel aangenamer geworden. Zeker toen die Alpenturken naar hun stekkie gingen om te slapen. Voor mij was het ook alweer tijd voor de nachtrust.

Jim en George dachten er net zo over. Morgen een dag op Middellandse Zee. Hopelijk blijft het lekker rustig en kunnen we lekker zonnen. Wat een leventje toch. Zonnen en betaald krijgen.



Woensdag 31-5.

Deze morgen geen wekker. Was ook niet nodig. De purser klopte op de deur.

Tijd voor het ontbijt. Eerst even oprispen en dan lekker eten. Er was voldoende en aangezien George en ik vroeg waren, was alles vers en warm. Daarna terug naar de hut en de dekstoel genomen om te gaan zonnen. Korte broek en handdoek. Puzzelboek erbij en de dag kon beginnen. Het was nog lekker weer. De zon deed haar best om ons te frituren. Na enkele uren werd de zee wat ruwer. Maar het ging nog steeds goed. Ik had mijn dekstoel even onder de hoede van Jim gelaten om even wat pilsjes in de bar te gaan halen. En Engelse drop.

Dat had ik nu beter niet kunnen doen. Engelse drop, bier en een steeds ruwer wordende Middellandse zee werkte niet goed samen met mijn maag. Ik werd na een poosje behoorlijk misselijk en besloot dan ook maar om mijn pas ingeladen Engelse drop samen met het bier te lossen.

Even kijken waar de wind vanaf komt en dan laten gaan die handel. Alles werd weer enigszins normaal. Tijd om gaan te verkassen naar mijn hut. Stoel mee gesleurd en ik op mijn bedje gaan liggen. Het wilde maar niet lukken om in slaap te vallen en na een bepaalde tijd voelde ik me weer slechter worden. De zee hielp ook een handje mee. Het werd een kleine storm.

Alles is toch weer goed gekomen en tegen de avond was ik weer opgeknappt en kon ik me weer aan dek begeven. Ik heb maar niet meer gegeten en al zeker geen bier meer gedronken. Tja, ik kwam erachter dat de zon ook niet altijd voor mij schijnt. We hebben nog even over mijn capriolen nagelachen met Jim en George. De zee was rustiger geworden en ook de temperatuur was goed. Ongeveer 23.00 uur ben ik maar eens terug gegaan om aan mijn nachtrust te voldoen. Morgen komen we aan in Thessaloniki.



Donderdag 1-6.

Om 09.00 uur ben ik opgestaan. De pillen hadden niets geholpen. Nog een barstende koppijn. Dat zal vandaag wel over gaan. Ik besloot om niet te gaan eten. Wel heb ik melk gedronken. Ik dacht dat ik zeker een hele koe heb op gedronken. Het helpt trouwens wel hoor. Melk neutraliseert en ik heb er baat bij gehad. Daarna ben ik maar weer eens in de zon gaan liggen. De zeewas als een spiegel zo glad. Maar het kon ook nog wel eens anders zijn. Een zeer ruwe zee. De vrachtauto's niet goed vast gezet of zelfs de hele ferryboot verkeerd geladen.

Dan had je kans dat er heel andere dingen gebeurden. Zoals met de ferryboot "Zenobia". Ik heb gelukkig niet op deze boot gezeten maar het was wel een ramp.

De passagiers zijn gelukkig op tijd van de boot in de reddingsloepen kunnen gaan, maar de boot en de gehele lading plus de tientallen vrachtwagens zijn mee naar de zeebodem gegaan.

Aan boord heb je de mogelijkheid om een telefoon gesprek aan naar Holland te vragen bij de telegrafist. Dat heb ik gedaan.

We waren in de buurt van Rhodos en ik had mijn gesprek met de zaak in Rotterdam. Er werd me verteld dat er bij aankomst een telex met het terug laad adres zou klaar liggen. Okay ik wacht maar af wat het zal zijn. Nu was het weer tijd om gaan te zonnen. Tijd voor de lunch. Niet teveel eten dacht ik.

Het is dan ook allemaal gelukt en het smaakte me ook alweer. Daarna ben ik even naar beneden gegaan om mijn spullen alvast in de cabine te leggen. Mijn vrachtwagen stond nog goed in de kettingen. Banden, motorolie, koelvloeistof e.d. gecontroleerd. Alles in orde. Terug naar mijn hut voor een douche. De komende dagen zal ik misschien weinig douche te zien krijgen. Pas in Oostenrijk weer als het mee zit.



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

op het dek stonden van de boot en toen die eraf waren werd de lift en helling naar beneden gelaten en eerst het bovendek

Ik geloof dat de laadmeester revanche wilde halen op de Alpenturken.

Tja, hoe noem je dat? Boontje komt om zijn loontje. Ze waren behoorlijk boos op de laadmeester. Okay van de boot en opstellen op de ontvangstplaats van de douane. Controle op smokkelwaar. Jawel, sigaretten uit Saoedi Arabië.

Bijvoorbeeld Marlboro. Die kosten per slof Fl 7.80.- En die kun je goed verstoppen op de juiste plaats. En iedere chauffeur heeft zijn geheimpjes. Wie nam er teveel sigaretten mee? Niemand toch? Of zag ik dat verkeerd? De expediteur kwam al aanlopen en had de telex voor mij. Na een begroeting kreeg ik mijn instructies en kon ik het haven gebied verlaten. Eerst nog goedendag zeggen tegen mijn Engelse vrienden Jim en George. Tot een volgende keer. Ik moest in de buurt van Drama 2 blokjes marmar laden. Zou een gewicht van 23 ton zijn. Voor België.

Dat betekent wel dat ik de huid helemaal moet afkappen.

Gelukkig is het niet nat en dat maakt veel uit. Ik ben richting Drama gereden. Vandaag heb ik het niet meer gehaald. De weg was prima. Toch moet je in Griekenland opletten. Je denkt een prima weg te hebben maar de weg kan af en toe spekglad zijn. Er ligt vaak geen stroeve toplaag op het asfalt.

Dus voordat je het weet kun je een flinke schuiver maken. Je moet dus alert blijven. Bij Drama in de buurt moest ik de bergen in en besloot dat morgen bij daglicht te doen. Kom je niet voor verrassingen te staan. Dus even wat eten, sigaretje roken en naar bed.



Vrijdag 2-6.

Zo, ik schrok me vanmorgen te pletter. Die opgedraaide ijzeren haan wekte me om 06.00 uur. En ik had geen pest zin om uit mijn slaapzak te komen. Ik ben nog even blijven liggen. Een half uurtje later had ik de moed om uit de veren te kruipen.

Er moest gewerkt worden. Ik heb snel een kattenwasje genomen. Straks was ik toch zo vuil als een mijnwerker en dan had ik mijn eigen douche om me op te frissen.

Maar ik moest de route naar de marmergroeve zien te vinden. Het binnenland in rijden waar geen wegbewijzing staat. Maar ik had mazzel. De eerste en beste die ik zag klampte ik aan en vroeg de route naar de laadplaats. De persoon in kwestie werkte daar zelf en ik heb zijn fiets in mijn trailer geladen en we gingen op weg. Na een half uurtje rijden kwamen we in de marmar groeve aan.

De weg er naar toe was allesbehalve goed te berijden. Gaten en een smalle weg. Je moet hier geen tegenligger treffen, want dan had er eentje een probleem. Ik was er en er werd mij gezegd dat de huid afgebroken moest worden. Een hels karwei maar het was niet anders. Die blokken marmar kunnen er niet zomaar ingeschoven worden.

Maar ik kreeg al snel hulp van twee werknemers van het bedrijf. Toen was het snel gebeurd. Dat zul je in Nederland niet snel meemaken dat er meegeholpen wordt om de huid af te breken. Ik kreeg 2 leuke blokjes marmar op mijn trailer nadat eerst de nodige maatregelen getroffen waren wat betreft balken voor het vastzetten van het marmar. De kleinste blok voor op de trailer en de grote boven de achterassen.

Heb ik straks geen last met het te zwaar zijn van het hele spul. Toen alles erop stond heb ik de blokken vastgezet met spanbanden en kettingen. Vier sjorringen per blok. Dat moest voldoende zijn. Als de lading eenmaal aan het schuiven zou gaan was er niets meer aan te houden. En dat wilde ik voorkomen. Dus rekening houden met het bochtenwerk en niet te abrupt remmen. De huid moest ook weer opgebouwd worden. Dezelfde mannen hielpen me met deze klus. Maar goed ook want het was gaan regenen en werd het een vieze bedoeling. Okay, het was gebeurd. Ik kon gaan douchen. Daarna kon ik gaan rijden naar Thessaloniki.

Ik had mijn begeleidingdocument gekregen en de rest werd bij expediteur Skiadas in orde gemaakt. Ik kwam erachter dat ik nog niets gegeten had en besloot dat maar eens eerst te doen. Na een restaurant gevonden te hebben heb ik lekker van mijn avondeten genoten. Rundvleessoep, een onduidelijke herkomst van het vlees met aardappelen met salade en fruit na. Het was toch heerlijk.

Daarna ben ik naar Thessaloniki gereden om de vrachtwagen dicht bij de douane neer te zetten. Er waren tot zover geen bekenden te zien. Of ze lagen al te slapen, of zaten nog ergens in een kroeg in het haven gebied achter een pot bier. Nou, ik was in ieder geval goed moe. Het was tijd voor mij om gaan te slapen en morgen de documenten zoals het Carnet TIR en begeleidende papieren op te laten maken. Ik heb de ijzeren haan op 07.00 gezet. Welterusten.





MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

documenten afgegeven die ik nodig had voor in België te komen. Ik moest om 11.30 uur terug bij mijn vrachtauto zijn, want dan zou mijn auto verzegeld worden door de douane. Okay dan ben ik weer terug. Ondertussen kon ik nog heel wat andere dingen doen. Boodschappen en even rondstruinen door de winkelstraten van Thessaloniki. Eens kijken of ik nog een cadeau kon vinden voor het thuisfront. Dat is me gelukt. Ik was op tijd terug bij mijn vrachtauto en inderdaad de douane kwam op het afgesproken tijdstip samen met de expediteur. De TIR lijn en de platen werden verzegeld. Documenten waren al klaar. Alleen nog Skiadas betalen voor de bewezen diensten en ik was gereed om te vertrekken. Het is maar een klein stuk van Thessaloniki naar de Joegoslavische grens. Maar eerst nog even een bezoekje afleggen bij het tankstation Mobil. En tevens even een hapje eten. Okay toen verder onderweg naar de Griekse douane. Altijd weer plezierig om te zien hoe snel die werken.

Ik was dan ook binnen 10 minuten weer naar buiten. Carnet TIR, de beiden Carnet de Passage voor de vrachtwagen en trailer en andere documenten afgestempeld. Okay, een stukje richting verderop voor de Joegoslavische douane is een taxfree shop. Even naar binnen voor een paar flessen Ouzo in te slaan. Een goede kennis van me wilde graag enkele flessen van dat spul hebben. Het werden twee dozen a zes flessen en die moesten goed opgeborgen worden zodat ik bij de volgende grensovergangen geen problemen ga krijgen. Maar ik had een goede plaats waar niet snel iets gezocht gaat worden. Waar? Dat zal geen enkele chauffeur vertellen. Het ging weer verder richting de Joegoslaaf. Het was weer lang wachten, maar uiteindelijk was ik dan toch aan de beurt. Je kunt je eigen wel op zitten kloten maar dat helpt geen zak. De vergunning en andere documenten werden afgestempeld. Belasting moest ook nog betaald worden. En dat was 3975 Dinar. Toch weer een kleine FI 300.- voor zo'n 1100 kilometer naar Oostenrijk. Maar bij de paspoort controle krijg je ook nog regelmatig cabine controle. Mijn dozen Ouzo hadden een speciale plaats en die werden niet gevonden. Meestal is het te doen om iets van de chauffeur los te krijgen. Maar dat was ik was het niet van plan. Ik hoef zo'n big en z'n gezin niet te onderhouden! Alles werd goed bevonden en ik kon beginnen aan mijn reis naar Oostenrijk. Die zou via Niš, daarna richting Belgrado, Zagreb, naar de grensplaats Gora Radgona – Bad Radkersburg gaan.

Ik was benieuwd of ik door zou kunnen rijden over de Autoput. Het viel me reuze mee. Het was niet druk. Ondertussen was het alweer avond en donker geworden. Het eerste stuk rij je door veel tunnels langs de Monravi rivier die daar vlak langs de weg stroomt. Zoals gezegd was het goed te rijden en het was droog weer. Dat scheelt zeker hier op deze wegen. Het wil wel eens goed glad zijn. Ook in de zomer. En ik was nog niet moe. Dus doorgaan zover als het kan.

Het was ondertussen middernacht geworden en kwam in de buurt van de stad Niš.



Zondag 4-6.

Ik voelde me nog genoeg fit om door te rijden richting Belgrado.

Alles wat ik nu kon rijden op een zeer rustige Autoput was meegenomen. Vandaag zal het wel weer een drukte van belang worden als de Joego's op familie bezoek gaan of ergens langs de Autoput gaan picknicken. Doorgaan dus. De radio met de cassettespeler maakte overuren. Goede muziek uit de 60tiger jaren op de cassettebandjes. En dan iets harder dan bleef je ook goed wakker. Maar goed ik vorderde gestaag want er was bijna geen verkeer op de Autoput. Soms moet je even een kleine pauze inlassen om koffie te zetten en even sanitair bezigt te zijn. Maar daarna ging het alweer snel door richting Belgrado.

Vandaag was het zondag en dat betekende dat er een vrachtwagen rijverbod was van 15.00 tot 20.00 uur. Zogenaamd om het vakantie en recreatie verkeer een vrije doorgang te verlenen. Aan m'n hoela. Als er iemand een last is op deze wegen in Joegoslavië dan zijn het de Joegoslavische kamikaze chauffeurs zelf. Maar goed laat ik daar niet over gaan discussiëren, want dan krijg ik nog een lekkie hartklep. Dus voor mij betekende dat, doorrijden zover ik kon. Vergeet de toegestane rijtijden. Ik was Belgrado al goed genaderd toen er een auto van de politie voor me kwam rijden. Ik dacht, ik ben de pineut maar om een of andere reden gaf hij gas en verdween uit mijn zicht. Mazzel dus.

Ik wilde doorrijden tot bij het National hotel in Belgrado. Ik begon aan de laatste klim voor de hoofdstad en naderde de tussenstop. Nog even de brug over de Donau en dan de afslag voor het National hotel. Daar aan gekomen heb ik mijn vrachtwagen netjes geparkeerd. Al met al had ik een leuk aantal kilometers afgelegd. Maar moe was ik wel. Ik besloot om gaan te slapen. Vond dat ik zoiets wel verdiend had. Straks zien we wel verder.

Zo, het was alweer 16.00 uur en ik dacht eraan om maar eens naar het restaurant te gaan voor een hapje te eten. Het National hotel is altijd weer een plaats waar je bekende tegenkomt. Ook deze keer waren er weer voldoende goede collega's. Op de terug weg naar huis of onderweg naar het Midden-Oosten.

Jim Leman de sympathieke Engelsman, of laat ik liever zeggen: "Welshman" was er ook. Hij was achter me aan gereden vanaf Griekenland. Dat wil zeggen hij zat enkele uren achter me. Omdat ik nog verder wilde rijden na het rijverbod heb ik me maar gehouden aan niet alcoholische dranken. Zo ongeveer tegen 19.30 uur ben ik terug gegaan naar de vrachtauto om deze te controleren en weer gevechtssklaar te maken voor het laatste stuk Joegoslavië. Belgrado, Zagreb naar de grens. Nieuwe tachoschijf in de klok gedaan want bij het vliegveld staat een politie wachtpost en die mannen willen nog weleens controleren voor hun eigen salaris aan te vullen. Ze proberen altijd wel wat te vinden.

En om moeilijkheden te voorkomen werk je een beetje mee. Niet harder rijden dan 70 kilometer per uur. Okay, het rijverbod was voorbij en om 20.15 uur ben ik gaan rijden. En inderdaad bij de controlepost aangekomen moest ik stoppen en na controle kon ik doorrijden. Alles in orde. Geen zakgeld aan die politiemannen hoeven te geven. Ik viel bijna van mijn stoel af dat dit ook mogelijk was. Geen zakgeld voor die politiemannen? Waren er dan toch nog eerlijke politiemannen in Joegoslavië? Verder door dan maar. Rond 01.00 uur begon ik kleine oogjes te krijgen en om ongelukken te voorkomen dacht ik eraan om mijn vrachtwagen bij "De boompjes" te gaan parkeren en gaan te slapen. Dus nog even doorrijden.

Maandag 5-6.

En jawel tegen 02.00 uur kwam ik aan bij die fameuze parkeerplaats.

Ik had ruimte voor mijn vrachtwagen en na deze te hebben geparkeerd ben ik maar eens te bed gegaan. Nou het duurde niet lang voordat ik wakker geklopt werd. Verdomme, wat nu aan de hand. Je had de kans om een flinke klap tegen je kanis te krijgen en als je dan weer bij kwam, was alles pleite in je cabine. Je geld, kleding enfin.....alles. Dus kijk je eerst uit je raampje wie er is.

Het kan goed een collega zijn die je hulp of iets dergelijks nodig heeft. Maar nee het was geen collega. Het was "Gipsy" en deze dame verzorgde de behoeftes van menig chauffeur die over de Autoput rijdt van en naar verre oorden. Eigenlijk een soort thuiswerkster.

Het ene moment kom je ze vooraan in Joegoslavië tegen en de volgende keer in de buurt van Skopje. Maar Gipsy is niet de enige hoor. Misschien wel de enige die net zoveel mannen gehad heeft als er klinknagels in de Moerdijk brug of duikboot zitten. Dus het was heel wils om met haar niet de matras op te duiken voor een héél erg intiem gesprek want dan had je kans dan je jongheer er na verloop van tijd vanzelf afviel zoals de bladeren en de eikeltjes van een boom in de herfst.



MIDDE OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

Maria Artiesta". Ook zo'n sociaal werkster die overal langs de Autoput te vinden was.
Maria Artiesta is altijd zeer gekleurd gekleed (behalve bij een sociale sessie van haar). Je zou denken als je haar ziet dat er meer kleuren bestaan dan de kleuren die in een regenboog zitten. Maar goed, aan alles komt een einde.
Dus heb ik Maria laten weten dat ik wilde slapen en zij vertrok dan ook zonder enig probleem uit mijn cabine. Tot een volgende keer zei ze en bedankte voor de koffie en een hapje. Nou dan, ik probeerde verder te slapen. Dat is gelukt tot 10.00 uur.

Daarna eruit en me gewassen. Vrachtwagen gecontroleerd en gestart en even zodanig geparkeerd dat ik hem in de gaten kon houden terwijl ik binnen zat te eten. Cabine afgesloten om naar het restaurant te gaan. Het zal niet de eerste keer zijn dat je cabine leeg is als je terugkomt van je ontbijtje. Maar goed ik heb eieren besteld met brood. Het smaakte me niet. De eieren hadden in plaats van een normale bakbeurt in een pan, zwemles in olie gekregen. Wat een vetzooi was dat. Ik heb het dan ook niet opgegeten en ben na betaling ben ik in mijn cabine gestapt en de motor gestart voor het laatste stuk naar de grens af te leggen. Maar ja, de Autoput was heel wat drukker wat verkeer betreft dan s' nachts.

Veel afremmen en optrekken. En dan begin je zo'n beetje een hekel te krijgen aan die maffetels op de weg. Het zijn me toch een stuntels die Joeego's. De reis ging verder en mijn en verliet verder tot aan de grens zonder problemen.

De weg van Zagreb naar Gornja Radgona is wel een 150 kilometer kronkelige weg. Maar ik rij liever deze weg dan aan staan te sluiten aan de Sentilj – Spielfeld grens. Hier is het veel te druk op de maandag. Op de bladzijden in mijn Carnet TIR had ik Gornja Radgona als grensplaats laten vermelden. Dat moet en je loopt dan niet de kans om naar een andere grens gestuurd te worden die vermeld staat. Het was niet druk aan de grens en alles was dan ook binnen 2 uurtjes gebeurd. Zo ik kon naar mijn volgende stop gaan rijden. Dat was Rudy in Lebring. Maar er is wel een ander probleem. De Alpenturkse politie weet het maar al te goed dat deze weg gereden wordt door buitenlandse vrachtwagen.

En er heerst hier op deze weg een maximaal tonnage. En ik met mijn 2 blokjes marmer en een eigen gewicht kwam daar ver boven. Ik moest stoppen en na alles gecontroleerd te hebben kwam hij erachter dat het totaal gewicht tegen de 40 ton was. Maar wat er die dag met die man aan de hand was weet ik niet, maar na een praatje en een sigaretje gaf hij me alles terug en zei hij vriendelijk: Sie können weiterfahren. Zonder daarover na te denken was ik snel weer op weg.

Pffffff, daar was ik goed vanaf gekomen. Zijn er dan ook nog goede mensen in dat land? Snel weer onderweg en alles verliep akelig goed. Tot ik een stuk verder een grote knal hoorde en ik zag in mijn spiegel dat een van mijn banden rechts achter geklapt was. Een heel klein stukje verder was een parkeerplaats en daar ben ik gaan staan om me eigen eens te gaan uitleven bij een bandenwissel.

Het was de eerste deze reis. Mocht dan ook nog niet klagen. Okay dan, overal aan, krik en toebehoren erbij en de band verwisselt. Alles werkte naar behoren. Moet ook wel en zeker met zo'n gewicht op je trailer. Geen collega gezien die me kon helpen. Die zijn er op dit weggetje ook maar weinig. Okay, de reis kon weer verder. Een klein uurtje later was ik alweer onderweg. In Lebring bij Rudy's restaurant ben ik gestopt. Mijn wasspullen gepakt en naar binnen voor een lekkere douche beurt.

Had ik wel nodig na zo'n bandenwissel. En je moet ook wel eens schone kleren aantrekken hé? Anders blijft de broek vanzelf rechtop in een hoek staan. Mijn spullen weer terug gebracht naar de cabine om daarna weer naar binnen te gaan voor de begroeting van de bekenden en natuurlijk even lekker te eten.

Veel bijgepraat met de serveersters en collega's onder het genot van een lekker etentje en een pils. Ik wilde toch niet meer rijden. Ik had genoeg gedaan vandaag. Het was alweer tegen middernacht en ik dacht, morgen ga ik weer wat doen.

Voor nu is het eten, pils, ouwehoeren en slapen.



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND



Dinsdag 6-6.

Om 08.00 uur. Het was tijd om op te staan. De daagse schrobbeurt gedaan en daarna een ontbijtje bij Rudy. Tegen 10.00 uur heb ik mijn rondje om de vrachtwagen gemaakt en alles goed gecontroleerd. De cabine in en een nieuwe schijf in de tachograaf gelegd. De volgende grens is de Duitse en daar wil de BAG nog weleens controleren. Maar mijn rij en rusttijden waren goed. (de laatste dag dan) Okay dan maar, starten die motor en op weg. De Volvo deed goed zijn best en ik kwam in de buurt van Weisenbach bij Liezen. Daar heb ik altijd een vaste stek om koffie te drinken en iets te eten. De meisjes Birgit en Elizabeth waren aanwezig en ze wilden natuurlijk weten hoe alles verlopen was. Even een late lunch gepakt en na 1 uur was ik alweer gereed om verder te gaan. En ik had voldoende rust op de tachoschijf. Uitgeleide gedaan door de 2 dames en met de woorden Auf wiedersehen en Bis nächten mal, ben ik naar de Duitse grens gereden.

Ik wilde niet over de grote grens en heb de grens Freilassing genomen. Onderweg naar deze grens waren er geen moeilijkheden dus ik kon lekker doortuffen. Bij Freilassing aangekomen was het al vrij laat en kwam er dan achter dat ik hier na 19.00 uur geen Carnet TIR kon laten afwerken. Verdomd, was ik nou maar niet zolang blijven hangen in Weisenbach. Maar goed ik moest het ermee doen en uiteindelijk was het zo slecht nog niet. Kreeg ik genoeg rust op mijn tachoschijf.

En geen gedonder onderweg als ze me aanhielden voor controle. Ik kon mijn vrachtauto vooraan parkeren en dat was alleen maar gunstig voor de volgende dag. Okay een "Wirtschaft" opgezocht om iets te drinken en later ook nog iets te eten. Geen probleem. Er waren nog enkele mannen die naar Irak gingen en we hebben gezellig met elkaar kunnen kletsen. Gegevens uitwisselen is altijd goed.

Het was tijd om mijn matras op te zoeken en ik verdween al snel naar mijn cabine.

Woensdag 7-6.

Vroeg uit de veren en nadat ik me aangekleed had ben ik naar de douane gestapt.

Bij de Alpenturk was het allemaal snel gebeurd. Bij de Duitser duurde het wat langer. De BAG was nieuwsgierig en hij wilde 2 tachoschijven zien. Okay. Geen moeite hoor. Ik had me toch aan de rijtijden gehouden en voldoende gerust.

Dat vonden zij ook. Stempel op de schijven voor een eventueel latere controle. Verder door naar de douane. Ik had geen stempel van de weegbrug. Terug gaan was een beetje moeilijk i.v.m. de hoeveelheid opkomend vrachtverkeer. Ik moest de kentekenbewijzen laten zien. Die man was aan het goochelen met deze voertuigdocumenten. Vrachtbrief erbij zou hem meer duidelijkheid geven dacht hij. De beste man bleef even halsstarrig doorrekenen en vroeg me, twee of drie assen? Ik antwoordde drie assen. Het was niet waar. Ik had maar 2 assen onder mijn trailer. Toch kon die beste man er niet wijs uit worden of hij geloofde me en hij nam genoeg ermee en stempelde de "Laufsettel I" af. Pffff kwam ik goed weg.

Je mocht maar maximaal 38 ton totaal gewicht zijn met 2 assen onder je trailer. Maar ik had toch een 3-assige trekker? Dus ik had eigenlijk niet gelogen, alleen iets verkeerd gehoord. Verder dan maar weer. Alles was afgewerkt en ik kon na dat ik het loopbriefje had ingeleverd bij de uitgang volop richting München gaan rijden. Er zitten een paar leuke klimmetjes in. De "Irschenberg" bijvoorbeeld. Een goed klimmetje. Maar de Volvo met zijn 350 PK klom als de beste. Er bestond wel het gevaar dat er een langzame vrachtauto voor je reed en dan had je een probleem.

Je moet afzakken naar een kruispunt. Want het waren vaak Bulgaren en Roemenen met hun Roman's en ander kruipend slakkenspuil die bijna niet boven kwamen.

Dus de snelheid van hun inschatten en voorbij met die handel. Het kon natuurlijk gebeuren dat er een "Streifenwagen von der Polizei" ergens verdukt stond opgesteld. Dan was je de pisang. Maar het ging goed. Geen problemen gehad en ik kon door naar München en dan richting Frankfurt. Maar ondertussen had ik alweer een maag die mij vertelde dat ze wilde eten. Ik ben bij Tennenlohe gestopt en heb hier mijn rust gehouden en een hapje gegeten. Daarna verder naar de volgende rustplaats.

Dat was Limburg Lahn. Ook hier weer even gestopt voor een koffie te drinken en de rij en rusttijden optimaal te houden zodat de BAG tevreden zou zijn als ze me aanhielden. Vanaf hier zijn het nog ongeveer 4 uurtjes rijden naar de grens Heerlen. Er waren geen problemen meer. Ik kwam rond middernacht aan bij de grens Heerlen en heb mijn documenten afgegeven bij de expediteur. Laat ze deze maar in orde maken. Anders vallen de declaranten van Gerlach in slaap. Er moest natuurlijk wel voor betaald worden. Nachtafwerking heet dat.

Donderdag 8-6.

Toen de documenten gereed waren ben ik verder gereden via Nederland naar België. De losplaats was in Soignies. De reis naar Soignies verliep zonder problemen en toen ik daar aankwam was het even zoeken. Maar met behulp van inwoners van het stadje kon ik het wel vinden. Zij waren zo vriendelijk mij in het Frans te vertellen waar ik moest zijn. Ik moest de 2eme rue a droit en dan de 3eme rue a gauche, trois kilometre tout droit en dan zag ik vanzelf wel de borden die mij naar de steengroeve zouden leiden. Okay dan maar. En verdomd, het klopte ook nog.

Aangekomen bij de groeve heb ik me gemeld op kantoor en na een vriendelijk welkom werd mij verteld dat ik maar achter die grote heftruck aan moest rijden.

Dat deed ik dan maar en die bracht me naar een portaal kraan waar ik onder moest rijden. Ik moest de bovenzijde van de huid vrijmaken.

Dus het zeil naar voren geschoven met behulp van de kraanmachinist. Touw bevestigd op de hoeken aan het zeil en hij trok het zeil netjes naar voren. Nou dat was zo gepiept. Bovenste liggers eruit, spanmateriaal verwijderd en het lossen kon beginnen. Dikke staalkabels aan de kraanhaak en deze kabels werden onder de marmer blokken geschoven. Voorzichtig werden de blokken omhoog gehesen en van de trailer gehaald. Het was allemaal in een uurtje bekeken. De liggers weer terug op de plaats en het zeil er weer op gelegd met behulp van de kraanmachinist.

Zo dat was het dan. Mijn vracht was afgeleverd en daarna heb ik de vrachtbrief laten aftekenen. Gebeld met de zaak en een der bazen vertelde me dat ik de wagen naar de garage moest brengen voor een grote onderhoudsbeurt en reparatie van alle punten die ik had opgeschreven en gemeld. Okay, dat doen we dan.

Eerst even een klein wasbeurtje voor mij zelf. Met de kap afbreken was ik vuil geworden en zo kun je niet de cabine in.

Goed dan, ik kon op weg naar de garage om mijn vrachtwagen achter te laten. Die garage lag wel in Barneveld. Dat zou ik vandaag niet meer halen. De reden daarvoor was dat ik eerst langs mijn huis in Eindhoven wilde rijden om mijn eigen spullen uit te laden. Veel kleding voor de wasmachine.

Koelkast en eten thuis laten. Maar het voornaamste was dat ik na een maand weg te zijn geweest, mijn dochtertje en mijn vrouw weer eens zag.

Na thuis te zijn gekomen werd ik weer hartelijk welkom geheten door de meisjes. Cadeaus voor de kleine meid en mijn vrouw afgeven.

Een blijk van waardering is op zijn plaats voor het gemis en het werk wat er gedaan is. Het was weer een vrolijk weerzien. Dus veel bijpraten. Mijn vrouw stond er wel alleen voor als ik op reis was. En als er iets geregeld moest worden kwam dat allemaal voor haar rekening. Problemen oplossen en de kleine meid flink aandacht geven.

Even een goed bad genomen. Dat is wel nodig. Lekker relaxen. Daarna kwamen de mensen uit de buurt om me weer welkom te heten. En natuurlijk wilden ze weten wat er allemaal gebeurd was tijdens deze rit. Na enkele uren was ik goed moe.



MIDDEN OOSTEN
CHAUFFEURS NEDERLAND



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

البيانات الشخصية للمركبة		البيانات الشخصية للسائق		البيانات الشخصية للمركبة	
رقم المركبة	نوع المركبة	اسم السائق	رقم الترخيص	رقم المركبة	نوع المركبة
64 2007	توكيو	محمد بن عبد الله	12345	64 2007	توكيو

Vrijdag 9-6.

Zo, het was alweer 06.00 uur en het was tijd voor een douche en een ontbijt.

De kleine meid was al wakker van alle spanning dat haar papa alweer thuis was. Nadat ik gereed was ben ik naar mijn vrachtwagen gelopen en na de olie en andere controles ben ik naar Barneveld gereden. Om 10.00 uur reed ik bij de Volvo het terrein op. Trailer heb ik in een hoek van hun terrein afgekoppeld. Naar binnen gegaan om mijn reparatie lijstje in te leveren. Ook de onderdelen die ik onderweg had verzameld tijdens de reparaties in Duitsland en Griekenland.

Er zou een van de heren van kantoor uit Rotterdam komen die dag. Dus ik kon al mijn bijgewerkte papierkraam meegeven. Konden die ook weer vooruit met mij afrekeningen. Ik heb gebeld met een der kantoorheren van Beek, en die vertelde me dat ik naar huis kon gaan. Over 5 dagen moest ik weer bellen wat er allemaal nog voor mij te doen was. Dat zou weer een ritje naar Saoedi Arabië worden. Laat maar komen. Toen dit allemaal voor elkaar was, ben ik naar het treinstation gegaan.

Enkeltje Eindhoven gekocht en op weg naar huis. Vier dagen weer genieten van de meiden thuis. Deze rit er weer op. Over het algemeen moet ik zeggen dat deze reis behoorlijk goed is verlopen. Op de eerste dagen na. Maar dat zijn dingen die de chauffeur zelf zal moeten oplossen. Voor mijzelf zouden er nog vele ritten volgen.

Van sommige ritten heb ik net als bij deze rit een dagboek bij gehouden. Maar voorlopig laat ik het hierbij. Het zijn 22 bladzijden schrijfwerk geweest. Maar wel met plezier. Het beroep chauffeur is een vreselijk mooi beroep. Het moet in je bloed zitten. En je moet soms door een zure appel heen bijten.

Niet alles gaat van een leien dakje. Iemand die dacht dat de ritten naar het Midden-Oosten alleen maar avontuur ritjes waren, zullen wel gemerkt hebben dat dit echt niet zo was. Tuurlijk waren er leuke momenten bij. Je moet soms de boog ontspannen. Anders lukt het je niet om deze ritten jaren vol te houden.

Er waren veel chauffeurs bij die na één rit al genoeg hadden van "het Midden-Oosten" rijden. Dat kon diverse redenen hebben. Spanning, en onwetendheid was vaak de reden dat een chauffeur het liet afweten en na een keer alweer dacht: Ik blijf mooi rond de kerk rijden. Je krijgt in de loop der jaren een behoorlijke ervaring erbij als je naar het Midden-Oosten rijdt. Dat heb ik nooit willen missen.

Egoïsme in dit vak is niet welkom. Je straft jezelf af. Je collega's kijken je met de nek aan als je egoïstisch bent en je bent bij niemand welkom. En zeker op ritten naar het Midden-Oosten of nog langere ritten. Eerst naar huis en genieten. Zal me wel bevallen, vast en zeker.

Bedankt voor het volgen van deze rit naar Riyad in Saoedi Arabië.

PS: Ik heb nog enkele verhalen zoals ritten naar Pakistan. Zal ik jullie niet mee gaan vermoeien. Of toch wel misschien. Ik zal zien hoe de reacties zijn van het afgelopen verhaal.