



Verhaal Hans Anthonise

Even voorstellen. Ik ben Hans Anthonise.

Hoe het midden-oosten rijden voor mij begon:



Ik reed in 1974/1975 bij Faber Transport in Best.

Een bedrijfje met 5-6 auto's en een zand en grindhandel en puincontainers. Ook in die tijd was er een recessie en ging het eeffe wat minder goed. Er stond regelmatig een advertentie in sommige vakbladen waarin men transporteurs vroeg met een trekker om een (voor)geladen oplegger naar het midden-oosten te brengen. Meestal naar Baghhdad in Irak of naar Teheran in Iran.

We zaten met zijn allen in de keuken aan de koffie, toen "baas" Gerard vroeg wie daar eventueel zin in had. (in die tijd was je een grote familie en zaten we samen aan de boterham)

Een andere collega, Jan de Breijder en ik (amper 20) hadden er wel zin in.

In die tijd stonden er al verhalen in de krant waarin een transport van DAF Trucks naar Teheran werd beschreven. Dat deed Jan de Rooij. Er werd contact opgenomen met Colsters Transport uit Middelbeers. Die hadden al enige ervaring met dit soort ritten. De truck werd geprepareerd en er werd nog snel een bedje ingebouwd bij garage de Burgh in Eindhoven. Dat bed zat er niet in want wij deden alleen maar dagritten. Collega Jan B. had de primeur! Aangemeld bij de bevrachter in Rotterdam, alle mogelijke info verzameld en daar ging Jan, naar Baghhdad! Hij had een goede rit gehad met de DAF 2600.

Een drie-assige truck met wel 230 PK! Mooie verhalen van de reis en mooie foto's. Ik werd best wel nieuwsgierig! De mannen van Colsters en d'n gele Huyb(Huybregts uit Oosterhout) hadden Jan wel verteld dat je beter uit Teheran weg kon blijven.

Dus Jan had gezegd: overal naar toe, maar niet naar Teheran! Wat denk je? De volgende rit was naar Teheran! Jan diep ongelukkig maar hij moest wel gaan. Deze rit was niet zo'n succes wat betreft de auto. Heel veel stukken gehad, warm gelopen en nog veel meer shit. Er werd een nieuwe gekocht, een DAF 2800 260 PK. Heel wat beter dan de 2600 maar achteraf gezien hadden er best een paar dingen meer op en aan mogen zitten zoals een sper, aircó en een standkachel..... En 60 PK meer was ook niet slecht geweest.

Afijn, Jan ging de eerste rit met de nieuwe truck naar Baghhdad en die rit is in alle opzichten goed verlopen. In een normale tijd op en neer. We kwamen in die tijd leeg terug want met de vergunningen die wij bij ons hadden mocht je toen niet terugladen. Na enkele verhalen en tips van Jan kreeg ik er steeds meer zin in om dat zelf ook eens mee te maken!

Die kans kwam sneller dan ik dacht! Gerard vroeg of ik zin had om in de bouwvak-vakantie samen met hem een rit te doen. Nou, daar had ik wel oren naar! We gingen in Rotterdam een oplegger halen met Basra als bestemming. Ik weet geen dagtrajecten meer van die rit, maar na een dag of vier waren we in Istanbul op de Londra camping. Het was al behoorlijk warm en ik was erachter gekomen dat ik geen korte broek had meegenomen. Dus met een taxi het "dorp" in en een kleermakertje gezocht (en gevonden).

Wij probeerden ons probleem uit te leggen en jawel hoor, men begreep! Ver weg achter de toonbank werden de maten genomen. Die Turken hadden volgens mij nog nooit een korte broek gemaakt want een Turk geeft zich niet zo gauw bloot!...

Want men zou toch eens de blote kuit zien!

Maar aan het eind van de middag was mijn korte broek klaar! Mooi beige met knopen in de gulp.

Lekker onhandig want wij kenden de ritssluiting al!! Goed, wij weer verder. In Zakho de grens over en toen moesten we geloof ik nog naar Mosul voor het manifest of zoiets.

Het was laat voor we klaar waren met de formaliteiten. Gerard was ziek van de hitte. We werden door "moderne" Irakezen uitgenodigd om in hun tuin wat te eten en drinken en wat bij te komen. De man was leraar en hij en zijn zoon spraken goed Engels. In die tuin hebben we 's nachts op van die banken van meer dan 1 meter hoog mogen slapen. De volgende dag weer verder. In Basra ingeklaard en een "gids" geregeld. Die bracht ons naar het losadres plm. 60 kilometer de woestijn in. Gerard en ik dachten dat we dood gingen van de hitte. Nondeju, wat was het hier heet! Dus wij maar drinken en drinken.... Je weet wel, water, cola, limo, alles wat nat en koud was ging er in met liters!

En wat krijg je van al dat spuul? Ja hoor, dunne poep! Dagen ellende, maar op de terugweg in Istanbul ging het weer goed met ons. Op de terugweg hebben we Zagreb en Salzburg een beetje als toerist bekeken.

In Salzburg na een paar pinten teveel, uitgeslapen en van daar ging het op huis aan. Thuiskomen na zo'n rit en uit een heel andere wereld is toch wel heel fijn!! Goed, de auto werd geserviced en Jan zou de zelfde rit naar Basra gaan doen. De tweede dag na zijn vertrek werd Jan ziek en ging in Greding naar de dokter. Die vertrouwde het niet zo en toen Jan zei dat ie onderweg was naar Irak, zei die dokter dat Jan beter terug naar huis kon gaan en zich melden bij dokter of ziekenhuis. Nou, Jan dus terug naar huis.

Na onderzoek moest hij meteen aan zijn maag geopereerd worden, dus die was een paar weken "buitenspel". Ik kwam tussen de middag thuis om te tanken en Gerard riep mij binnen. Bakske koffie? Theo tankt jouw auto wel even af. Ik denk, hier is iets niet goed?!

Gerard vertelde van Jan en dat die onderweg was terug naar huis.

Of ik de rit van Jan over wou nemen en de auto naar Basra wou brengen? Na een zwak protest van mijn kant zoals: er zijn toch anderen en jij bent er ook geweest jij kent de weg ook, kwam de uitleg. Wim durft niet, Fijko mag niet Jan 2 idem, Theo is geen reclame voor de zaak en ik mag van de vrouw niet meer zo lang van huis want die kan er niet tegen.

Dus blijf jij over! Ik zei dat ik nog geen 21 was en dat ik eigenlijk niet met zo'n auto de weg op mocht. Gerard had get allemaal al "geregeld" en had toestemming en "ontheffingen" geregeld. Wil je het asjeblijf doen? Ok, ik doe het!!! Moeder gebeld, visum gehaald en wat boodschappen gedaan en de volgende dag bracht Gerard mij naar Greding, waar de vrachtauto stond.

Jan had de koelkast (zo'n stroomvreter) aangelaten en de accu's waren leeg.

De startkabels tussen de Benz en de DAF en jawel, hij liep! De grens over in Salzburg en Oostenrijk nog uit vanwege het rijverbod dat zaterdag om 15.00 uur begint en Joegoslavië nog ingereden. Een dag of drie later was ik in Istanbul op de Londra camping. Hier heb ik Jan Larmit voor het eerst ontmoet. Zijn vrouw Rien was er die rit ook bij."s Avonds een hoop gezelligheid in het restaurant en daarna kwamen er wat artiesten en een buikdanseres met wie je op de foto kon na haar nummertje.

De volgende dag samen verder met Jan en Rien met veel lolijt en vrolijkheid. Een Engelsman, Bill, had zich ook bij ons aangesloten. In de buurt van Baghhdad scheidde onze wegen. Jan, Rien en Bill gingen naar de douane in Baghhdad en ik moest nog plm. 600 km's verder naar Basra. Daar heb ik weer ingeklaard en de gids geregeld.

Ik had dorst, dus ging ik naar het winkeltje van de vorige keer. Zie ik daar die winkelier op de grond liggen kermen en denk; die heeft pien in de buuk! Was de goede man met Allah aan het telexen (bidden). Wist ik veel!! Met de gids weer naar het losadres gereden en die dag nog gelost. Na het lossen de gids weer in Basra afgezet en op huis aan. Na zo'n 300 kms. hoorde ik een vreemd geluid uit het vooronder. Kling, klong en kleun! Daar was iets niet in orde! Na inspectie bleek de trillingsdemper van de krukas kapot te zijn.

Hoe kan da bij een nieuwe auto die net 32000km gelopen heeft? (later hoorden we dat dit vaker voorkwam bij een aantal auto's uit die serie maar die stonden in de bewoonde wereld) Hulp kwam van 2 Zwitsers. Die zeiden wat ik al wist. Daar kun je niet mee weiterfahren. Dus de aandrijfas losgekoppeld en de trekstang ertussen. Hing ik achter een motorwagen met aanhangen van 18 meter, dus totaal zo'n 35 meter lengte!!! Volgens het dealerboekje zou er een DAF garage in Baghhdad zitten. Wij ernaartoe.

Het bleek een hok van 5 bij 5 meter te zijn met een brandstofleiding en een v- snaar aan een spijker aande muur en ook nog een blotetietenkalender en dat was het zo'n beetje. Wij waren het er over eens dat het hem hier niet zou worden. Dus het boek weer geraadpleegd en op naar Gaziantep of Urfa, dat weet ik niet meer. Hier konden ze ook niets voor me betekenen en kreeg ik het advies om naar Ankara te gaan.

Kun je je voorstellen met zo'n span van plm. 35 meter lang over de Tarsus?? Maar goed, die Zwitsers zeiden dat het hun niet uitmaakte dus naar Ankara. Daar was een steunpunt van DAF in de buurt van het Telex- Motel. Ik heb me daar gemeld en mijn problemen uitgelegd. De zoon van de baas sprak goed



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

Wij naar het vliegveld. Gemeld bij de douane met mijn paspoort. Ik zag de doosjes met de vertrouwde DAF stickers al liggen. Met mijn naam erop omdat ik het Turkse "baksjies" systeem nog niet zo goed begreep, kreeg ik ze niet mee.....

De volgende dag weer terug. Nu met meer succes. Hebbes, dat spul!! Er was al wat gedemonteerd maar nu ging men serieus verder. Tot de volgende dag! Toen kwam er een Duitser met een kapotte waterpomp en die betaalde cash dus ging die voor. Balen dus. Op de tiende dag daar in Ankara was het zover. De reparatie was klaar. Eigenlijk hadden ze nog een nieuwe krukas willen laten overkomen omdat de schroefdraad waar de poelie op kwam te zitten, te ver heen was. Maar ondanks dat de monteurs heel vriendelijk waren en me elke avond mee uitnamen naar Ankara om iets van de stad te laten zien, wilde ik toch wel naar huis. Er werkte daar een vies Turkske maar ik had hem bezig gezien en vond dat ie goed werkte. Hij zei dat ie het kon maken maar mocht niet van zijn chef.

Hoe dan, vroeg ik hem. Hij maakte het gebaar van lassen!

Na veel discussie met de chef en op mijn eigen verantwoordelijkheid werd de poelie dus vastgelast!!! Proefrijden en wat denk je? Het bleef heel! Naar Faber gebeld en om 12.00 uur reed ik eindelijk naar huis.

Rijden! Manneke, eindelijk naar huis. Onderweg heb ik Ad roest en Toontje Loomans van Centrum Transport ontmoet. Met hen ben ik een eind meegereden want die hadden ook haast om thuis te komen. Zij hadden in Griekenland conserven geladen en die moesten zaterdag nog ingeklaard worden omdat de invoervergunning die dag afliep. Vanwege het zaterdagverbod in Duitsland toch nog een stuk binnendoor moeten rijden, maar die jongens wisten de weg! En die hadden de stal ook geroken en hadden de gang er goed in.

Die zaterdag, om 15.00 uur, 75 uur na het vertrek uit Ankara, was ik weer in Best. Thuis, weer thuis. Prachtig!! Op maandag de DAF naar garage de Burgh in Eindhoven gebracht. Toen ik daar kwam werkte bijna niemand meer want iedereen moest zien hoe die krukas was gerepareerd. Dat ik daar mee thuis was kunnen komen vonden ze een mirakel. De mensen van de Burgh hadden erg meegeleefd met mij en Faber. Want ik was toch eigenlijk nog maar een snotneus en daar stond ik dan met al mijn ellende alleen en zo ver van huis.... Na wat heen en weer gesteggel kreeg Faber een nieuwe motor in de DAF. Ik ben op zondag een rondje Nederland gaan doen zodat de eerste olierversing gedaan kon worden. Het vlotte niet erg met de volgende rit.

De bevrachter in Rotterdam betaalde niet zo netjes, hoorde ik van Gerard.

De tweede helft van de ritprijs was altijd lang onderweg. Zogenaamd verkeerd overgemaakt of het hing nog in Luxemburg en van die flauwekul. Maar als u vast gaat laden, maak ik het morgen over..... We mochten kiezen. Laden voor Beiroet of Jeddah. Omdat het uitbreken van een hoop ellende in Libanon toen net begon, werd het dus Jeddah.

In Sint Nikolaas werd een vracht stereo viewwers geladen in een vaste kastenwagen, een grootvolume-ding. Bij een bedrijf in Limburg de instructies voor Syrië en Jordanië gekregen en op pad. Dit was een mooie rit zonder problemen en ik was in vier weken uit en thuis. Faber hield op met midden-oosten rijden en verkocht de DAF.

En ik? Ik had de smaak te pakken gekregen en vond zand en grind rijden niks meer. Ik wilde naar die "grote zandbak" en ben bij Het Centrum begonnen.

Dat was in juni 1976. Eerst mocht ik nog niet naar het midden oosten.

Jan Daris vond mij nog te jong, ondanks dat ik toch al enkele ritten gedaan had.

Ga eerst maar een tijdje containers rijden zei Jan. Ik dacht ok, dan ben ik toch vast binnen. Jan zei dat er nogal wat problemen waren geweest met enkele jonge broekies. Dachten dat ze rijk waren met al dat geld bij zich.

Dat was om de kosten onderweg te betalen en niet om te feesten in de kroeg of nachtclub. Want daar hielpen ze je ook van je geld af.... Afijn, uiteindelijk kwam het er toch van.

Eerst een paar keer naar Edirne in Turkije met plastic korrels van DSM en aan het eind van het jaar mocht ik naar Bagdad. Het zat er maar net in om voor kerstmis thuis te zijn. Dat is ook gelukt. Vanaf toen ben ik eigenlijk het grote werk blijven doen.

In december 1980 ben ik getrouwd met Ria. +/- 6 weken daarna vond Jan Daris dat het tijd werd dat ik "weer eens iets ging doen". Er stonden 2 geladen opleggers op het terrein. Ik mocht er een uitkiezen.

Nou heb ik exceptioneel vervoer altijd mooi gevonden dus koos ik de oplegger met naar achteren uitstekende lading. Van die keuze zou ik later spijt krijgen.....

Ik zou samen met Jos Nicolai naar Bagdad gaan. Jos is altijd een fijne collega geweest waar ik graag mee samen reed. Jos had elektrische huishoudelijke apparaten geladen voor Indola.

Ik had kisten en andere grote voorwerpen geladen en 2 buizen. Bestemd voor een brug die gebouwd werd buiten Bagdad door I.F.G.

Die waren al een hele tijd bij de klant blijven liggen omdat er telkens te weinig ruimte op de auto was. Nu konden ze eindelijk mee want op de bouwplaats had men die 2 dingen nu nodig. Op naar Bagdad dus. In een dag of 4 naar Volos gereden waar we met de boot naar Tartous zouden gaan. Geen problemen tot zover.

Toen ik achteruit de boot op moest rijden had ik hulp van het bootpersoneel. Die keken en gaven aanwijzingen met het achteruit rijden. Een zo'n kerel had er geen erg in dat mijn lading zo'n 2,5 meter uitstak naar achteren en riep te laat HO!

Dus parkeerde ik met een klap tegen een Ford van een Griekse eigenrijder.

Vette pech! Ik dacht dat die Grieken dat onder elkaar wel zouden regelen en zei dus niets tegen die Griekse chauffeur.

Maar na een dag varen kwam Papadopoulos bij mij en zei dat ik een deuk in zijn auto had gereden.

Waarom ik dat niet tegen hem gezegd had? Ik heb toen uitgelegd dat ik onder toezicht van het bootpersoneel ertegen gereden was, dus zijn die verantwoordelijk. Hij droop af en ik geloof dat die Zorba's het toch opgelost hebben.

Op de boot troffen wij 2 chauffeurs van Eric Vick die we al een hele tijd kenden en regelmatig getroffen hadden. Zij boden ons aan om in Syrië of Irak zoveel mogelijk diesel mee te nemen als ze konden. Want wij hadden geen bailey tanks onder de opleggers en we hadden al vernomen dat de diesolie schaars begon te worden in Irak. Dat kwam omdat Irak in oorlog was met Iran. In Bagdad aangekomen en de papieren afgegeven. Ditmaal duurde het inklaan langer dan we gewend waren. Zou dat door de oorlog komen? Na een dag of 7, 8 kon Jos gaan lossen op 2 plaatsen in Bagdad. 's Avonds kwam hij terug op de douaneparking.

De volgende dag bleef hij bij mijn auto zodat ik met een taxi naar de stad kon om onze agent op te zoeken. Vanwege de oorlog was er weinig diesel te krijgen dus er waren mensen die je diesel uit de tank haalden als er niemand bij je auto was. Eindelijk kwam er duidelijkheid! Als je naar Irak ging werd alvast een arabisch manifest per post opgestuurd zodat onze agent al wat voorwerk kon doen voor het inklaan. Als dan de chauffeur in Bagdad bij de douane komt met zijn manifest dat aan de grens van Irak is geldig gemaakt, komen die manifesten bij elkaar.

Wat bleek? Op het opgestuurde manifest waren 11 colli vermeld en op het manifest dat ik bij me had, 13!! Men was vergeten die 2 buizen te vermelden op het manifest, die dingen die zo vaak niet mee konden.

Dus moest er een nieuw manifest opgestuurd worden uit Nederland. Daarom duurde het zo lang! Toen het nieuwe manifest kwam ben ik eerst met onze agent mijn visum laten verlengen want anders zou ik te lang in Irak zijn. Zo'n visum was geldig voor een dag of 10, geloof ik.

Toen met die Arab mee om nog wat stempels te verzamelen op het manifest en het wachten begon opnieuw.

Eindelijk, op de 14e dag kon ik gaan lossen! Bij de bouwput aangekomen zei men dat ik achteruit de bouwput in moest rijden, zover als ik kon.

Ik was net van de harde pad af en ik zakte weg. Met een catterpillar verder getrokken tot onder de kraan die me zou lossen.

Het zeil naar voren geschoven en..... de jongens gingen naar huis!

Morgen is er weer een dag. Dat was balen.

Ben je eindelijk bij je losplaats gaan die kl...zakken naar huis! Ik bleef die nacht in mijn auto slapen want ik was bang dat hij 's nachts leeggehaald zou worden want de plaatselijke bevolking begon een tekort te krijgen aan de gewoonste dingen.

Ook aan levensmiddelen en dergelijke zaken. 's Nachts hoorde ik een behoorlijk onweer, niet normaal! Maar er viel geen drup regen! Vreemd.

De volgende dag zeg ik dat tegen de mensen die me gingen lossen en vroeg of zij dat ook hadden gemerkt. Nee, zeiden die. Dat was geen onweer maar dat waren kanonschoten geweest! Ik zat maar een goede 25 kilometer van het front af waar de Irakezen met de Iranesezen met elkaar aan het stoeien waren!!! Als ik dat die avond van tevoren had geweten had ik misschien niet in de auto blijven slapen... Toen ik leeg was ben ik teruggereden naar de douane om mijn bewijs van lossing te halen. Zonder dit papiertje kom je het land niet uit.

Met goede zin naar Lattakia, naar de boot. Daar aangekomen zag ik Jos. Die had geweldig nieuws! Er was 1 van de 2 veerboten kapot.

Hij had een week moeten wachten voordat ie meekon. De boot die het nog wel deed moest 2 keer op en neer voordat ik mee kon. Vanwege de oorlog in Irak was er censuur, dus er was geen telefoon- of telexverkeer mogelijk. Jos zou vanaf de boot buiten de territoriale wateren naar Ria bellen om te zeggen hoe het met me was en dat ik nog leefde. Dat kostte Dm. 50,- voor een slechte verbinding van 3 minuten!



MIDDEN OOSTEN CHAUFFEURS NEDERLAND

...geladen en aan het eind van de dag heb ik ook nog T.I.R kunnen maken in Skopje. Eindelijk ging het op huis aan! 's Nachts was het slecht weer. Regen en door de gladheid die daar dan ontstaat waren er enkele ongelukken gebeurd waardoor het voor geen meter opschoot. Dan maar een paar uurtjes slapen.

Ik werd wakker omdat het verkeer weer op gang kwam. Dus, verder maar weer. Ben blijven zitten tot ik roze olifanten zag oversteken en ben toen maar aan de kant gegaan om nog een paar uurtjes te slapen.

Woensdag net na de middag was ik in Valkenswaard, weer thuis na 6 weken!

Daar kreeg ik van onze planner Peter C(!)ootjans te horen dat ik geen auto mee kreeg om naar huis te gaan. Ik moest maar wachten tot Ria afgewerkt was en mij kon komen ophalen. Ik was laaiend!! Kom je na 6 weken thuis, moet je godv.... hier nog een paar uur staan wachten. Omdat ik met enige stemverheffing had gesproken kwam Jan Daris naar ons toe en vroeg wat er aan de hand was.

Toen ik het uitgelegd had kwam hij met de oplossing. Ik kon met de trekker naar Eindhoven, waar mijn moeder woonde. Daar de auto uitgeladen en op Ria gewacht.

De trekker naar de spuiterij gebracht omdat die jeugdpuisten begon te krijgen van al het zoute water dat ie over zich heen kreeg als ie op het bovenste dek op de boot stond. In Eindhoven gegeten bij de Joegoslaaf.

Het eten was lekker maar er kwam een vent met een viool naast ons tafeltje staan janken en daar hadden we nou net geen behoefte aan.

We hadden alleen maar oog voor elkaar en toen zijn we maar naar huis gegaan. Ik had een week vrij gekregen.

Toen de spanning van Ria afviel kreeg ze een migraine aanval.

Volgende dag heb ik ze ziek moeten melden op haar werk en daar werd toch wel smakelijk om gelachen door haar collega's.

In al die tijd dat ik weg was had ik goed "gespaard".

Ria werd zwanger en we kregen een zoon die nu ook op de weg zit.

Wat je al niet kan overhouden van een ritje Baghdad.....

