

# ROLLEN MET STAAL



Onze bestemming is Crottendorf in Oost-Duitsland.

Met 25 ton staaldraad naar Glachau, diep in het vroegere Oost-Duitsland. Dat is de missie van Bauke van der Velde, chauffeur bij Feenstra Transport. Truckstar rolt met hem mee.

**H**et is maandag nog vroeg als Bauke met zijn Mercedes-Benz Actros Megaspacer 1844 bij de Noord Nederlandse Draad Industrie in Dokkum voorrijdt. „De mensen hier kennen dit bedrijf als ‘de spijkerfabriek’, maar ze produceren veel meer dan alleen maar spijkers. IJzerdraad, bijvoorbeeld, leveren ze in iedere gewenste dikte en wij vervoeren het naar klanten in binnen- en buitenland. Er worden onder andere winkelwagentjes van gemaakt,

maar de lading die wij nu krijgen is voor de auto-industrie. Die gebruikt staaldraad voor stoelen en banken voor merken zoals Volkswagen. Helaas lossen we nu niet bij de fabriek, maar bij een expeditiebedrijf.” Intussen heeft Bauke de zeilen van de oplegger opengeschoven. Er komen rubberen matjes op de vloer en lege kleine pallets in twee rijen. „De heftruckchauffeur legt de rollen draad op de pallets. Voor twee rollen breng ik telkens een spanband aan. In Duitsland kijken ze daar heel

streng naar. Vandaar ook de rubberen antislipmatjes onder de pallets.” Het laden gaat lekker vlot en terwijl Bauke de rollen stevig vastzet, verklaart hij: „Deze oplegger heeft een TÜV-certificaat voor ladingzekering. Er zitten dan ook gaten voor spanbanden in de hele zijkant. Zo past het altijd. Bij de wat oudere opleggers kom je soms niet lekker uit.” Bauke sluit de oplegger af, maar houdt drie spanbanden bij zich. Die worden met een grote zwaai over de oplegger heen gegooid.

Vervolgens maakt hij ze daar vast. „Een voorzorgsmaatregel tegen de wind. Het waait de laatste dagen zo belachelijk hard dat er soms schade optreedt aan de schuifkap. Met een paar spanbandjes voorkom ik een hoop ellende. Het staat misschien een beetje een vreemd, maar zo blijft de boel wel heel.”

### Ster

Zodra we de papieren hebben, kunnen we op pad. „Onze bestemming, Glachau, ligt vlakbij ▶



Feenstra rijdt ook met Scania, MAN en DAF.



Zeitje dicht en rijden maar!



Reuze handig, al die kastjes in de Actros.



In het gelid en per twee een spanbandje er overheen.

Chemnitz, in het oosten van Duitsland. Wij komen daar gemiddeld twee keer per week. Daarna laden we in de buurt terug voor Noord-Holland. Het laadadres ligt in de bergen, dicht bij de Tsjechische grens." Bauke zet de cruise-control van de dikke Benz op 85 en via Groningen en Nieuweschans rijden we Duitsland binnen. Vlak voor Delmenhorst, waar we de A1 richting Bremen pakken, neem ik het stuur over. Het is rustig en afgezien van een kleine opstopping vlak voor Hannover loopt het gesmeerd. Rond 18.30 uur draai ik het terrein op van Autohof Uhrsleben aan de A2. Een prima stek om even een biefstuk binnen te laten. „Normaal gesproken halen we dit net niet vanuit Damwoude, maar met twee man kun je lekker doorhalen. Als we na het eten doorrijden naar de klant, dan zijn we morgen mooi op tijd." Het eten smaakt prima en tot mijn verbazing mag je in het restaurant gewoon roken! Als we klaar zijn en teruglopen naar de parking, zien we hoe de Actros eruit springt met zijn mooi verlichte ster in de grille. Normaal gesproken kan dat alleen als de auto stilstaat, maar bij deze auto straalt de ster altijd. Onderweg zien we trouwens verschillende andere verlichte sterren voorbij komen. Toch een leuke gimmick van Mercedes, vindt Bauke. „Ik werk sinds twaalf jaar voor

## DIT IS EEN PRIMA STEK OM EVEN EEN BIEFSTUK BINNEN TE LATEN

Feenstra in Damwoude. We rijden met twintig combinaties door Europa. De meeste tijd zat ik op een Volvo, later ook Scania. Vorig jaar kregen we deze Actros. Het is de eerste in de vloot. Hij rijdt echt super en de cabine is mooi ruim. In deze auto houd ik voor het eerst kastruimte over. Zuinig is hij ook. De tweede Actros is al besteld, dus dat zegt genoeg – denk ik."

### Marokko

We rijden verder via de A2, waar ons hele colonnes Oost-Europese trucks tegemoet komen. Als we vervolgens de A14 pakken, wordt het al snel rustiger op de weg. Sterker nog, de parkeerplaatsen staan hier – ondanks het late uur – niet eens vol! In de rest van Duitsland hoeft je het rond dit tijdstip niet eens meer te proberen, maar hier is het geen enkel probleem om een plekje te vinden. In de donkere Oost-Duitse nacht vallen vooral de knipperende rode lichten aan de horizon op. Waar je maar kijkt zie je deze lampjes,

die de hoogte van de windturbines aangeven. Onderweg zien we een aantal Deense zwaartransporters, die nog meer van deze molens komen brengen. Booming business kennelijk, die windenergie. Terwijl de kilometers onder ons door schieten, vertelt Bauke over zijn werk bij Feenstra. „Toen ik hier begon, reden we nog regelmatig voor Heitrans met garnalen. In totaal ben ik zes keer naar Marokko geweest. Dat waren prachtige ritten. Ook reden we naar Noorwegen, bijvoorbeeld om zalm te laden in de fjorden. Jammer genoeg is het een beetje over met deze lange ritten. Ik ben blij dat ik het nog meegemaakt heb. We beperken ons nu meer tot wat kortere rondjes door Nederland, Duitsland en Noord-Frankrijk. Voor een standbouwer rijden we af en toe nog wel naar Italië of Spanje."

### Hightech

Al pratend hebben we onze bestemming bereikt. Het navigatiesysteem brengt ons met een rondje

over het industrieterrein bij Emons Spedition, een grote vervoerder waar we moeten lossen. Bauke besluit de auto voor de nacht bij de klant op het terrein te zetten. Het is keurig verhard en verlicht en, belangrijker nog, het hek staat open! Het is inmiddels 11.30 uur en na een biertje uit de koelbox trekken we de gordijnen dicht. Bauke slaapt onder, dus blijft het wat dun ogende bovenbedje voor mij over. Maar eerlijk is eerlijk, het ligt goed. De inderdaad flinterdunne matras wordt ondersteund door een slimme hightech lattenbodem, die perfecte ondersteuning biedt. Het bed is zelfs zó goed, dat ik in een paar minuten compleet van de wereld ben. Nu heb ik dat wel vaker, dus Mercedes in deze alle eer toe te dichten gaat wat ver – maar toch. De volgende ochtend worden we al vroeg wakker door allerlei geluiden van startende motoren, aan- en afkoppelende trucks en andere logistieke geluiden. Ze blijken daar bij Emons een prima kantine te hebben met echte koffie voor weinig geld. Dat zie je wel eens anders! Het blijkt dat we aan de overkant van de straat moeten lossen. Bauke zet de oplegger voor de ramp en begint met het losmaken van de spanbandjes. Die worden overigens hogelijk gewaardeerd door de chef van het magazijn. Hij complimenteert ons

met de 'ladungsicherung' en maakt er driftig foto's van. Ook de Actros met de Schmitz oplegger wordt op de foto gezet. „Voor mijn privéverzameling", vertrouwt hij ons toe. Het lossen gaat vlot en een half uurtje later zijn we leeg.

### Laptop

We vertrekken naar het laadadres, of eigenlijk twee adressen. Eerst rijden we naar Crottendorf, een dorpje in het Ertsgebergte dat Duitsland van Tsjechië scheidt. De route is prachtig. We rijden door kleine oude dorpjes en over smalle wegen. In de wat grotere plaatsten zien we min of meer dezelfde zaken als bij ons. McDonalds, Subway en de Media Markt hebben hun weg gevonden naar de consument in dit deel van Duitsland. Eigenlijk is het onvoorstelbaar dat hier twintig jaar geleden de Stasi nog met harde hand regeerde. Inmiddels is er een hele generatie Oost-Duitsers zonder communistische idealen opgegroeid en die vindt het volstrekt normaal dat iedereen een mobieltje op zak heeft. Aangekomen bij het laadadres blijkt de retourvracht helaas nog niet klaar te staan. Daarom besluiten we eerst maar ▶





We rijden door fraaie oude stadjes.



Lossen aan de ramp.



Overnachten op het terrein bij de klant.



Lossen in Zwaagdijk en dan terug naar Damwoude.



Zelfgezette koffie en echte Duitse Brötchen.

naar het tweede adres te rijden. Ook daar moeten we wachten, maar we hebben geen haast. Veel vertier is er niet in dit kleine dorp, dus we doden de tijd met wat lezen en wat rommelen op de laptop. Als de helft van de lading erin zit, rijden we weer naar het andere adres. Het is 13.00 uur als we horen dat we niet voor 18.00 uur weg kunnen. De plastic bakjes die onze lading vormen, moeten nog verpakt worden en dat kan nou eenmaal niet sneller. Wij besluiten een wandeling te maken en een bakker en een slager op te zoeken. In de auto zet Bauke een bakje stevige koffie en die smaakt prima bij de Brötchen mit Schinken.

### Controle

Tegen het einde van de middag mogen we toch voor de ramp en uiteindelijk rijden we rond 17.30 uur weg. Best jammer van al die verloren tijd, want dat bederft de planning een beetje. Doorrijden is nu geen optie en daarom nemen we ons voor tegen 22.00 uur te gaan rusten. Bauke neemt bij Eisennach de B7 om binnendoor richting Kassel te rijden. Deze route is officieel verboden voor vrachtwagens, maar daar merken we niks van. Hele colonnes komen we tegen en eerlijk is eerlijk, het past prima. „Dit scheelt echt een uur omrijden via de Autobahn, een heleboel

## 'JAMMER GENOEG IS HET EEN BEETJE OVER MET DEZE LANGE RITTEN'

bergen bij Kassel en de nodige Maut. Ik vind het wel de moeite waard om te proberen”, aldus Bauke. Zijn woorden zijn nog niet koud of we zien blauwe zwaailichten. De Polizei heeft een controlepost opgezet tegen illegaal vrachtverkeer over deze route, maar gelukkig zijn de heren al druk met het bekeuren van collega-chauffeurs. Wij kunnen dan ook zonder problemen doorrijden. We vinden een plekje bij het Aral SVG Autohof in Hessische Lichtenau. De keuken is nog open en na een schnitzel en een biertje besluiten we hier onze negen uur rust te pakken. De verloren dag halen we toch niet in met doorrijden, want daarmee draaien we alleen maar dag en nacht om. Kortom, na het eten zoeken we de comfortabele bedden van Hotel Actros weer op.

### Vlees

De volgende ochtend rijden we weer grotendeels binnendoor richting Osnabrück om daarna bij Oldenzaal Nederland weer binnen te gaan. We

moeten naar Zwaagdijk en de meest logische route is via de A1 en dan binnendoor via Ermelo en Harderwijk. Van daaruit schieten we de polder in om over de dijk van Lelystad naar Enkhuizen te rijden. De Actros loopt als een zonnetje en dankzij de lichte lading geeft de boordcomputer een verbruik van 24,8 liter op de honderd kilometer aan als gemiddelde op de terugreis. Dat is ruim één op vier! Om 13.00 uur draaien we het terrein van Action op, waar de oplegger vlot gelost wordt. Vervolgens gaan we terug naar Damwoude, waar alweer een geladen oplegger voor Bauke klaarstaat. Een koeler met vlees deze keer en de bestemming is Oost-Nederland. „Dat is het leuke van dit werk, er zit veel afwisseling in”, zegt Bauke terwijl hij de Actros aftankt. Wij houden het voor gezien, maar hij vertrekt alweer voor de volgende rit in oostelijke richting. Alleen blijft hij nu binnen de landsgrenzen. ★

IEP VAN DER MEER

