

In de breedte vanuit Tsjechië



Lossen in Slowakije en een vracht van 3,5 meter breed terugladen in Tsjechië. Voor Lars Driessen van Van den Heuvel Speciaaltransport is het routine.

Onderweg tijdens de terugreis
vanuit Tsjechië naar Nederland.



1



5



6



7

De eerste dag van deze reis is wat je noemt een typische rijdag: met één chauffeur 745 km Autobahn in 9 uur en 15 minuten. Het grootste oponthoud is een Vollsperrung van de A61 vanwege een ongeluk bij Kreuz Meckenheim. Gelukkig staat het op tijd aangegeven en kunnen we uitwijken via de A4 onderlangs Keulen naar de A3. Die dag komen we gelukkig geen echte files meer tegen. Met af en toe een stop voor koffie, toilet en wat te eten, parkeren we voor de nacht bij Autohof Hengersberg aan de A3 voorbij Regensburg. Naar verluidd staat hier 's morgens een uitgebreid ontbijtbuffet klaar voor nog geen acht euro. Dat blijkt te kloppen.

Met begeleiding

Met een volle maag start Lars Driessen (20) de volgende morgen de motor van zijn twee jaar jonge Scania R450 4x2 met luchtgeveerde vooras. Het eerste losadres voor vandaag is een fabriek in Bratislava, de hoofdstad van Slowakije. Hier lossen we het eerste deel van de vracht die nu op de Meusburger semi-dieplader met huid staat. Het gaat om een lading pallets van 1 bij 2,4 meter. Zowel de heen- als de terugrit is in opdracht van de GEA-groep. De lading voor de heenweg is niet zo bijzonder, maar voor de terugweg laden we een machine voor het bakken en braden van vleesproducten. Aangezien deze 3,5 meter breed is, moet dat in Tsjechië onder begeleiding. In Duitsland en Nederland mag het zonder, maar een speciale vergunning is wel noodzakelijk.

Zicht op Wenen

We gaan de A3 af en steken bij Suben de grens over. Via de A21 naderen we Wenen; we hebben een prachtig uitzicht op de grootste stad van Oostenrijk. Het gaat voorspoedig en binnen enkele uren staan we op de grens van Oostenrijk en Slowakije. Hier moeten we even de wagen uit. Voor



2



3



4

Uit een kastje haalt hij een aktekoffer vol papieren

- 1. Bij zonsopgang naderen we de fabriek in Bohdalice, Tsjechië.**
- 2. Lars met z'n aktekoffer bij de grens van Slowakije.**
- 3. Bij het grenskantoor mogen geen wapens mee naar binnen.**
- 4. Tolkastjes met rechts de kast voor Slowakije.**
- 5. Collega Guus Manders staat al geladen klaar op het bedrijfsterrein.**
- 6. Pallets lossen die we uit Nederland hebben meegenomen.**
- 7. Lars manoeuvreert het span netjes de fabriekshal in.**

Oostenrijk en veel andere landen heeft Lars een automatisch tolkastje voor de ruit hangen maar de kast (want over kastje kun je niet spreken) voor Slowakije is prepaid. Lars weet dat er inmiddels andere kastjes worden uitgegeven en dus wil hij even informeren of deze nog geldig is en zo ja, hoeveel tegoed er nog op staat. Uit een bovenkast haalt hij een aktekoffer vol papieren. „Als we voor een rit vertrekken, staat op de zaak een koffertje voor ons klaar. Daarin zitten alle papieren voor de rit en de trailer. De benodigde vergunningen zitten er ook in. Die voor deze rit door Duitsland telt slechts zes kantjes, maar in Frankrijk is het soms een hele stapel papier. Dan zit het koffertje echt vol. Zo'n koffertje is heel handig omdat je direct alle papieren bij de hand hebt”, legt Lars uit.

Geen wapens

Voordat we het grenskantoor binnen stappen, lezen we de voorschriften die op de deur van het gebouwtje hangen: niet roken, geen honden, verboden foto's te maken en geen wapens mee naar binnen. Blijkbaar is dat bordje nodig. Lars vertelt dat hij hier de vorige keer anderhalf uur in de rij heeft gestaan. Het hele kantoorje stond vol met chauffeurs. We hebben geluk: nu staan er maar drie voor ons. En hier blijkt het voordeel van het koffertje en de ervaring van Lars. Voor ons staat een chauffeur in gymbroek en op slippertjes de aanwijzingen boven het loket te lezen. Blijkbaar heeft hij niet alles bij zich. Zuchtend verlaat hij het gebouw. Wij schuiven een plaatsje naar voren. Ondertussen stempelt de lokettiste een enorme hoeveelheid papier van de chauffeur voor ons af. Als er

echt niets meer te stempelen valt, zijn wij aan de beurt. Weer hebben we geluk: de oude tolkast is nog geldig en er staat voldoende saldo op.

Vanuit Finland

Als we teruglopen, vertelt Lars dat hij van al deze grensformaliteiten niet meer raar opkijkt. Hij heeft in de twee jaar dat hij nu speciaal transport bij Van Den Heuvel rijdt, al heel wat vreemde grenzen bij de hand gehad. Het bijzonderste vond hij de reis van Nederland naar Finland en van Finland door naar Tsjechië. Landen zoals Estland, Letland, Litouwen, Polen: hij heeft ze allemaal doorkruist, maar ook Roemenië heeft hij al met zijn Scania bezocht. Hij laat een kaartje van Google Maps zien waarop hij alle bijzondere plaatsen bijhoudt waar hij heeft geladen of gelost. „Duitsland en België houd ik niet bij, daar kom ik zo vaak!” Vanaf de grens is het maar een paar minuten rijden naar Bratislava. We nemen de afslag naar het industrieterrein aan de rand van de stad aan de Donau. Daar ergens is ons losadres. Direct worden we eraan herinnerd dat we niet in Nederland zijn. De vervallen gebouwen, de naar zelfmoord neigende rijstijl van de chauffeurs en vooral de sporen in het asfalt zijn typisch voor deze hoek van Europa. Het is

1. In Bohdalice machines laden voor de vleesverwerkende industrie.
2. De ontmantelde vierassige Meusburger semi-dieplader.
3. De Scania R450 van Lars (rechts) en de R500 V8 van Guus staan klaar.
4. De Tsjechische begeleider Marek snelt vooruit om verkeer te waarschuwen.
5. Voordat we de snelweg op kunnen, moeten we nog door het plaatsje Vyškov.
6. Lars in contact met de begeleider. Als eerste wagen heeft hij extra verantwoordelijkheid.

allemaal in de overtreffende trap. De sporen in de weg zijn zo diep, dat een Toyota Aygo voor ons er bijna in verdwijnt. We stoppen voor een zebrapad en hopen dat de dame die oversteekt, haar enkels niet breekt over de afstap in het asfalt. Maar gelukkig, de Slowaakse Klimt zonder kleerscheuren weer uit het gat.

Bakken en braden

We lossen de pallets en binnen een uur sturen we de banden weer over het zwaar gehavende wegdek. De bestemming is Bohdalice, een klein dorpje vlakbij Brno - de tweede stad van Tsjechië. Daar staat een machine voor het bakken en braden van vleesproducten te wachten. Of eigenlijk: de overkapping, want het binnenwerk is al in Nederland. Als Lars de buitenkant in Nederland afgeleverd heeft, kunnen ze de boel in elkaar zetten. Dan wordt alles geïnstalleerd, aangesloten en in een mooi kleurtje gespoten. Daarna gaat de enorme machine naar de eindgebruiker. Onderweg krijgen we een telefoontje van Guus Manders. Guus, collega van Lars, is al op het fabrieksterrein in Bohdalice. Hij staat op het punt een andere machine met bestemming Nederland te laden. Morgen vroeg kan Lars laden en dan rijden we gezamenlijk bij de fabriek weg. „Guus en ik zijn de twee buitenlandchauffeurs binnen het



3



1



2

Na afloop is de trailer 4 m hoog en 3,50 m breed

bedrijf”, vertelt Lars. „We bellen elkaar regelmatig. Het is een heel goede collega. We hebben veel contact en wisselen veel informatie uit. Bijvoorbeeld als we naar een laad- of losadres moeten waar we nooit eerder zijn geweest. Maar ook tippen we elkaar over goede wegrestaurants en geschikte overnachtingsplekken. Dat is zo mooi aan dit bedrijf. Het is klein en we hebben onderling goed contact.”

Netjes maken

Van Den Heuvel Speciaaltransporten, gevestigd in Bakel, heeft vier vrachtwagens en vier chauffeurs in dienst, waaronder eigenaar Gido van den Heuvel. Het bedrijf heeft tien verschillende trailers en die waar Lars nu mee rijdt, is de enige gesloten trailer. „Ik vind het helemaal niet erg om met deze oplegger te rijden. Laden kost meer tijd, je bent zo twee uur bezig. Maar als chauffeur zit je toch al veel en zo kan ik even lekker actief bezig zijn. Daarbij vind ik het een kick als alles er na afloop weer keurig uitziet. Geen flapperende banden los aan het zeil, maar netjes opgevouwen. Het stoort me als ik trailers zie waarbij al die bandjes los hangen. Ik denk dat het ook uitmaakt bij controles. Ze zien van buiten al dat ik mijn zaakjes goed voor elkaar heb. Ik wet zeker dat een controlerende ambtenaar dat ook ziet en me daarom wellicht laat doorrijden. Alhoewel ik toch regelmatig aan de kant wordt gezet; dat hoort gewoon een beetje bij het speciaal transport. Alles is voor elkaar: vergunningen, rijtijden, papieren, maar als ze iets willen vinden, vinden ze dat altijd”, lacht Lars.



4



5

De communicatie over kanaal 1 is kort en zakelijk

Via een smalle weg naderen we de fabriek in Bohdalice. De hekken zijn gesloten, maar het duurt niet lang of een portier sloft naar buiten en opent ze. Omdat Guus en Lars vaak bij deze fabriek laden, mogen ze overnachten op het terrein. Lekker rustig, dag en nacht bewaking door een portier en prima sanitaire voorzieningen.

Licht maar breed

De volgende dag kunnen we tegen 08.00 uur de hal in waar de machine met een bovenloopkraan op de vierassige Meusburger semi wordt gezet. Voordat dit mogelijk is, hebben Guus en Lars al veel werk rond de trailer verzet. De zeilen moeten naar voren, het dak aan de kant, de zeilen aan de zijkant verlengd en de bandjes van de sluitriemen uitgerold. De achterkant kan aan weerskanten ongeveer 50 centimeter naar buiten worden gedraaid. Zo ontstaat er een oplegger waarop een lading van 15 m lang, 3,50 meter breed en 3,20 meter hoog netjes onder de zeilen past. Via de achterkant komt de kap van de bak- en braadmachine de trailer binnen. Als alles goed op de trailer staat, gaan de spanbanden erom en gespen ze de boel weer dicht. Na afloop is de trailer 4 meter hoog en 3,50 meter breed. De trailer achter de Scania R500 V8 van Guus is 3,90 meter hoog en 3,80 breed. Het gewicht stelt niet veel voor, want de lading van Lars weegt slechts 5 ton maar vanwege de breedte hebben beide combinaties in Tsjechië begeleiding nodig. Als ze samen op rijden, is één begeleider voldoende. Tegen 10.00 uur staan beide wagens gereed voor vertrek. Inmiddels is Marek, de begeleider, ook gearriveerd.

Kort en zakelijk

Op de binnenwegen rijdt Marek voorop om tegemoetkomend verkeer met een rood bordje te waarschuwen. Als het smaller is, dirigeert hij het verkeer aan de kant. De mensen werken opvallend goed mee en regelmatig krijgen



6



1



2

1. en 2. Pauze. Van links naar rechts: begeleider Marek, Guus Manders en Lars Driessen.

3. Lars houdt in Google Maps de bijzondere plekken bij waar hij laadt of lost.

4. Lars Driessen voor zijn Scania R450.



3

‘Ze zien toch zelf ook dat ik die ruimte nodig heb’

we de ruimte om als konvooi een kruising te passeren - ook als het andere verkeer voorrang heeft. Bij de oprit van de snelweg staat Marek op de vluchtstrook te wachten, want hier moet de begeleider achter het transport rijden. Lars gaat voorop; de communicatie over kanaal 1 is kort en zakelijk. „Marek is een goede begeleider. Hij overziet alles en heeft voor een wegversmalling de linkerbaan al geblokkeerd voordat ik het zeg.” Omdat Lars voorop rijdt, is het zijn taak om de drie voertuigen langs versmallingen, wegwerkzaamheden en obstakels op de vluchtstrook te dirigeren. Het vraagt iets meer van de eerste chauffeur dan normaal: hij moet nog verder vooruitkijken dan je als chauffeur al gewend bent. „Können Sie zu machen?“ klinkt het over de bak. Marek geeft vrijwel onmiddellijk door wat de laatste auto is, zodat beide Scania's de hele rijbaan kunnen innemen.

Deelstaat Beieren

Voor Praag maken we een pauze omdat we de grens niet

binnen 4,5 uur rijtijd halen. Op de ring van Praag nemen we de afslag naar de 5 en rijden langs Pilsen naar grensovergang Waidhaus/Rozvadov. Daar nemen we afscheid van Marek want nu mag Lars zelfstandig verder rijden. Met 3,50 meter breedte is in Duitsland geen begeleiding nodig maar hij moet zich wel aan de spertijden voor speciaal transport houden. Rijden tijdens de spits is niet toegestaan, maar in de eerste deelstaat waar we doorheen rijden - dat is Beieren - wordt het gedoogd. Guus mag nog even wachten op zijn begeleider want hij, met zijn 3,80 meter, moet wel begeleiding krijgen.

Lars vertrekt vast en we spreken af om bij Autohof Strohofer bij Geiselwind samen te eten. Zonder begeleiding moet Lars zelf twee rijstroken blokkeren als er bijvoorbeeld wegwerkzaamheden zijn. Dat valt niet altijd mee omdat door de brede lading het zicht in de spiegels naar achteren niet optimaal is. Onhandig met die Duitse laagvliegers op de linkerbaan en een speciaal transport dat twee rijstroken nodig heeft, daar is niet iedereen even blij mee. Dus als we na een Baustelle weer naar de rechterstrook teruggaan, scheert er regelmatig een auto vlak langs ons heen - hevig toeterend en de bekende gebaren makend. „Ach, ik heb liever dat ze toeteren dan dat ik hier de hele boel aan gort rijd. Ze zien toch zelf ook wel dat ik die ruimte nodig heb. Maar elkaar de ruimte geven, het blijft moeilijk”, verzucht Lars.

Vrij gaatje

Helemaal bont maakt een bloementransport het dat bij een invoegstrook besluit nog even aan de rechterkant voorbij te gaan. Het gaat maar net goed. Ook nog maar net goed gaat het als er op een onoverzichtelijke plek op de snelweg ineens een vrachtwagen met pech half op de rijbaan staat. Er is gelukkig nog net een gaatje vrij op de linker rijstrook om uit te kunnen wijken. Snel Guus informeren over dit obstakel.

Aan het begin van de avond bereiken we Geiselwind. We bestellen een maaltijd - de Fernfahrerteller is hier een aanrader! - en Guus geniet van een welverdiend biertje. Wij houden het bij fris, want Guus blijft hier overstaan maar wij vervolgen onze weg over de Autobahn terug naar Bakel in Nederland. ■

BAS BROESDER



4