



Verhaal H.F. v/d Kooi

Vanmorgen werd ik gebeld. Dat is niet zo heel vreemd, want daarvoor heb je tenslotte telefoon, nietwaar? Ik zat achter het huis van het mooie weer te genieten en ik hoorde mijn vrouw iets zeggen. Vervolgens hoorde ik "Momentje." en wist ik dat het gesprek voor mij was. Er was ene Peter Crommentuijn aan de lijn. Nooit van gehoord, maar hij kon zich mij nog wel herinneren. Gek is dat: jij kent iemand niet, maar die iemand kent jou wel. Voordat ik echter aan mijn geestelijke gezondheid kon gaan twifelen, had hij me al uit de droom geholpen. Hij was bezig met een paar anderen een reünie van Midden-Oostenchauffeurs te organiseren en had mijn telefoonnummer van één van hen gekregen.

Peter vertelde een en ander over de plannen, over de website en dat hij had gehoord – ik meen van Wim Alberts -, dat ik nog foto's uit die tijd had. Dat klopt, ik had en heb tientallen, zo niet een paar honderd dia's, en het toeval wilde dat ik die een paar maanden geleden net gedigitaliseerd had en ze allemaal in de computer had zitten. Helaas had ik daarbij moeten constateren dat de kwaliteit ervan redelijk tot slecht is. Dat lijkt me overigens na 28 jaar ook niet zo vreemd. Dus denk ik erover om alle dia's schoon te maken en ze opnieuw te digitaliseren. Ik hoop dat dat iets uithaalt, want in de huidige kwaliteit durf ik ze amper te versturen. Daar gaat echter nogal wat tijd in zitten, en omdat ik meer te doen heb, moet ik tijd zien vrij te maken.

Ik beloofde Peter echter dat ik mijn best zou doen, en terwijl we nog wat praatten kwamen heel veel herinneringen weer bij me boven en, zoals gewoonlijk, met veel plezier. Toen Peter me vertelde dat ik mijn verhaal ook op de website kwijt kon, zat ik al direct te denken hoe ik moest beginnen en wat ik allemaal zou moeten vermelden. Toen ik een deel van de verhalen op de website had gelezen, wist ik dat ik het niet kort en bondig hoefde te houden. En dat is maar goed ook, want als ik een keer op de praatstoel zit . . . Ik moet echter 28 jaar teruggaan in mijn herinnering, en dan willen de dingen nog wel eens wat vervagen. Dus, als er iets niet klopt, begin dan niet meteen te schieten.

Het begon allemaal met een telefoontje met de toenmalige hoofdredacteur van Truckstar, Dick van Zijl. Een paar jaar daarvoor had ik op de Bedrijfswagen-RAI een promo-filmpje van Iveco, toen nog Fiat, gezien over een paar vrachtwagens van Rijnart, die naar Pakistan gingen. Dat filmpje was voor mij de aanleiding om Dick van Zijl te vragen of zo'n reis niet iets was voor een verhaal in Truckstar. Hij vond het een goed idee, en zou eens om zich heen kijken. Een paar dagen later belde hij me en zei dat ik Henk van Rispen uit Appelscha maar even moest bellen. Die had een F88 en reed op het Midden-Oosten. Dus ik bel Henk, en ja, ik zou wel mee mogen, ware het niet dat hij maar één bed in de auto had. Dat zou dus wat lastig slapen worden.

Op mijn aanbod om een kussen voor hem mee te nemen, zodat hij met zijn hoofd op het stuur kon slapen, begon hij te lachen en ging er wijselijk maar niet op in. Maar hij zei dat ik Eric van Eyck in Weert maar moest bellen, van wie hij zeker meende te weten dat die twee bedden in de auto had. Toen ik naar Weert belde, kreeg ik Erics vader of moeder aan de lijn, die me vertelde dat hij onderweg was en dat hij over een week of twee weer thuis zou zijn. Dus belde ik tegen die tijd weer en kreeg toen hem zelf aan de lijn. Ik vroeg of hij twee bedden had en of ik in dat geval met hem mee kon naar Irak om een verhaal voor Truckstar te maken.

"Ja, natuurlijk kun je mee, en je treft het. Ik ga straks nog een keer heen en weer, en als ik weer terugkom, krijg ik mijn nieuwe auto, en dan kun je mee." Die nieuwe auto was een mooie Scania 112M. Nou, probleem opgelost en dat vertelde ik dus aan Dick van Zijl, die geld overmaakte om de reis te kunnen betalen.

Maar het probleem was nog niet opgelost. Een paar dagen voordat ik naar Weert zou gaan, kreeg ik een telefoontje van Erics ouders, dat hij een ernstig ongeluk in Duitsland had gehad en dat hij in Siegburg in het ziekenhuis lag. Wat was er gebeurd? Vanwege de vrieskou had hij zijn diesel vermengd met benzine om bevriezing te voorkomen. Toen hij in Duitsland bezig was om brandstof over te pompen van de bailey naar de tank van de auto, vroeg hij een collega even te kijken of de tank al vol was. En wat doet die? Hij knipte zijn aansteker aan, en daarmee ook de benzine, die Eric aan het overpompen was. Eric in brand, maar met veel tegenwoordigheid van geest dook hij de sneeuw in en begon als een gek heen en weer te rollen, om het vuur uit te krijgen. Het voorkwam dat hij ter plekke het leven liet, maar hij werd wel zware verbrandingen en met gezwinde spoed naar het ziekenhuis gebracht, waar hij nogal langdurig moest worden behandeld.

De Scania-dealer had inmiddels zijn nieuwe trekker gekregen en klaargemaakt voor aflevering, en toen moest Eric vertellen dat hij die voorlopig niet kon komen halen. De dealer maakte er geen probleem van: "We zetten de auto wel ergens in een hoek, zorg jij maar dat je weer opknaapt." Ik vroeg aan Erics ouders of ik een keer met hen mee mocht om op ziekenbezoek te gaan, en ik was van harte welkom. Toen ik mij meldde in Weert leerde ik de Limburgse gastvrijheid kennen. Ik ben met zijn ouders naar Eric in het ziekenhuis geweest en ontmoette hem daar voor het eerst.

Nadat we een tijdje gepraat hadden, gaf hij me het telefoonnummer van Wim Alberts, die ook op het Midden-Oosten reed. Dus, toen ik weer thuis was, heb ik Wim gebeld en we spraken af dat ik even langs zou komen. Bij hem thuis vertelde Wim mij dat hij er een auto bij had gekocht en dat we dus met twee auto's zouden gaan. Ik moest vooral niet vergeten mijn paspoort mee te nemen. Als ik het me goed herinner, dan was dat ongeveer in maart, april 1982.

We hadden afgesproken dat we elkaar in 's-Hertogenbosch zouden ontmoeten. Daar moesten we laden bij Heineken voor Italië, en dat deden we dus ook. Aangezien het ook toen al niet mijn gewoonte was als passagier op mijn luie bips te blijven zitten, hielp ik met laden: een stuk of dertig pallets met o.a. blijkes bier, in opdracht van Richard Kempers. Toen we klaar waren met laden bekeek ik de vracht eens - een auto vol bier - en probeerde uit te rekenen hoe lang ik daarvan dronken kon worden. Ik kwam, gelooft ik, uit op een periode van ruim tien jaar, en dat 365 dagen per jaar. Ik vraag me nog altijd af of een mens zo iets kan overleven.

Toen we geladen waren, gebeurde wat destijds bij Richard Kempers wel vaker scheen voor te komen: de papieren waren nog niet in orde, en we moesten wachten tot de volgende dag. Toen wist Albert Vaartjes, Wims chauffeur van de tweede auto, een goeie kroeg in 's-Hertogenbosch en dus gingen we daarheen. In die bewuste kroeg was niet alleen bier te krijgen, want er werkten ook heel lieve meisjes, die eenzame chauffeurs graag wat gezelschap wilden bieden. Tegen betaling natuurlijk. Kun je het je voorstellen, een reis naar het Midden-Oosten, die begint in een sexclub in 's-Hertogenbosch? Toch is dat zo ongeveer wat er gebeurde. Albert maakte er geen probleem van dat hij thuis een vrouw had en ik was vrijgezel, dus wat lette mij? Wim had er geen zin in en bleef beneden.

De volgende dag kregen we onze papieren en gingen we op weg naar Italië, waar we in de buurt van Sassuolo moesten lossen. Normaal gesproken rijd je daar in anderhalve dag naar toe, ware het niet dat er in Duitsland een feestdag, en dus een rijverbod was. Dat hebben we uitgezet in Tennenlohe bij Neurenberg. Daarna gingen we verder, richting Italië. Nog maar koud de grens over werden we geconfronteerd met de Pinksterdagen, dus weer twee dagen rijverbod. Die hebben we doorgebracht met eten, drinken, nietsdoen, uitslapen, en onder andere met een kabelbaan de bergen in, in de buurt van Bolsano. Toen we weer mochten rijden gingen we naar Vipiteno, waar we moesten inklaaren. De Italiaanse douane vond onze lading wel interessant en liet zich de kans op een gratis biertje niet ontnemen.

Daarna gingen we naar het losadres, waar we in een vrij normale tijd werden leeggehaald. Wim belde met Richard Kempers en kreeg een laadadres in Sassuolo op, waar we tegels voor Bagdad moesten laden. Toen we dat gedaan hadden, kregen we te horen dat we de papieren niet zouden krijgen omdat de bankgarantie nog niet was afgegeven. Dus weer wachten. Ik kan me nog herinneren dat we in een ristorante zaten te eten, waar een paar Italiaanse chauffeurs hetzelfde zaten te doen. Voor de deur stonden een paar autotransporters, beide geladen met Ferrari's. Maranello, waar de Ferrari-fabriek is, ligt daar niet ver vandaan. Volgens mij stond daar voor wel een paar miljoen voor de deur.

Toen we eindelijk de papieren hadden, gingen we op weg naar het zuiden. Om redenen, die ik me nu niet meer kan herinneren, koos Wim voor de tolvrije route. Dus gingen we grotendeels binnendoor naar Brindisi, waar we de boot naar Patras zouden nemen. Het zou de eerste keer zijn, en tot op de dag van vandaag ook de laatste, dat ik in Griekenland kwam. In de haven stond ook een chauffeur te wachten, die de cabine van zijn Scania niet groot genoeg vond en er zelf maar een hoog dak op had gezet. Hij had er geen bezwaar tegen dat ik een paar foto's van dat ding maakte.

Nadat we aan boord waren gegaan hadden we voorlopig alle tijd van de wereld, want de overtocht zou via Korfou gaan en zeker wel een dag duren. Op Korfou ging een aantal auto's en passagiers van boord, maar kwamen er weer anderen bij, en toen gingen we op weg naar Patras. Ik gebruikte die tijd onder andere door wat over het schip te dwalen en merkte toen dat de veiligheidsregels flink wat soepeler waren dan we in het Westen gewend zijn. Op een gegeven moment hing ik zelfs een beetje buiten boord, precies in de punt van het schip, omdat ik de boeg door het water wilde zien gaan. Niemand, die er iets van zei, terwijl ik vanaf de brug toch heel goed zichtbaar was.



agens stond. "Is dit hier een Nederlandse kolonie of zo?" vroeg ik Wim. "Zijn geen Nederlanders, maar Grieken." zei hij, zonder toelichting. "Maar wat hebben al die Nederlandse namen dan te betekenen?" "Grieken kopen een auto, vaak in Italiaanse havens, schroeven er een Griekse kentekenplaat op en gaan aan het werk. Ze hebben geen tijd voor de spuijer en dat soort flauwe kul." Juist ja, weer wat bijgeleerd.

Na Athene gingen we richting de Turkse grens. Daar vandaan zou het nog zo'n drie uur naar de Londra Camping in Istanbul zijn, onze zoveelste stop voor de nacht. Toen we de papierwinkel aan de grens bij de Griek hadden afgehandeld, gingen we naar de Turk voor de nodige stempels. Vervolgens op naar Istanbul, en ik merkte al gauw dat Turkije heel anders is dan Europa.

Dat was ook aan Wim te merken, want hij kwam wat gespannen over. Onderweg kreeg hij een bekeuring voor te hard rijden. In zo'n geval kon je in die tijd kiezen tussen duizend lira zonder of tweeduizend lira met bon. Ben je wat kort door de bocht, dan kies je voor het eerste, want dat scheelt je de helft. Het scheelt Bromsnor honderd procent, want die duizend lira draagt hij echt niet braaf af aan de Turkse staatskas, zoals ons op de Londra Camping door een Turkse chauffeur van een Nederlands bedrijf werd uitgelegd.

De agent in kwestie kon amper een tachograafschijf lezen, maar na enige discussie kwam Wim bij me met de vraag of ik toevallig een pakje sigaretten had. Ik had een pakje Caballero zonder filter. "Geef mij dat maar even, want daar kunnen we de bekeuring ook mee betalen." Turken waren toen geen filterloze sigaretten gewend, maar dat was Wims probleem niet. "Tegen de tijd, dat hij daar achter komt, zijn wij al lang weg."

In Istanbul draaiden we de Londra Camping op en zochten een parkeerplaats voor de nacht. Ik moest heel nodig, en vroeg aan Wim waar de wc's waren. Nu, na 28 lange jaren, hoor ik hem nog altijd zeggen: "Loop maar achter je neus aan, dan kom je er vanzelf."

Haha, flauwe grap, dacht ik nog, maar ik rook al vrij snel een doordringende geur, die sterker werd naar mate ik dichterbij kwam. En zo vond ik de wc's, Wim had dus wel gelijk.

Tot nu toe hadden we steeds in chauffeursrestaurants en dergelijke gegeten, en dat deden we hier ook nog. Maar vanaf de volgende dag zou er steeds uit de kast worden gegeten. Aangezien ik het Turkse eten niet kende, maar wel een fervent liefhebber van vlees was én ben, bestelde ik een hoop vlees voor een paar lira, en had een voortreffelijke maaltijd. Daarna dronken we een paar flesjes Efez en hadden geen haast. Later, op de terugweg, zou ik dit hier opnieuw leren kennen, en dan heel wat minder prettig.

Van de heenreis door Turkije kan ik me niet zo heel veel herinneren. We reden naar Ankara en bogen daar af richting Adana. Van deze stad kan ik me nog herinneren dat we er doorheen reden en ergens, zo maar op de stoep, een dood paard zagen liggen. Moet je in Nederland om komen, hier ligt het nog geen half uur. De plaatselijke hondenbevolking had zich er al te goed aan gedaan, want de halve buik was al weggevreten. Lekker gezicht, zeg!

Verder naar het zuiden, richting Zakho, reden we met prachtig weer over een nogal stoffige tweebaans weg. Dat laatste was niet zo vreemd, want veruit het grootste deel van het Turkse wegennet was toen nog tweebaans.

De vele auto's trokken grote stofwolken achter zich aan, en in die stofwolken zat een vrouw, gewoon langs de weg, een koe te slachten. Eet smakelijk, mevrouw.

Toen we in het land van de Koerden zaten, reden we door een stadje, waar de plaatselijke bevolking zijn best deed bankje te spelen. Omdat we op een gegeven moment stil stonden, kwam een jongetje van een jaar of tien bij ons en vroeg of we geld wilden wisselen. Voor zover ik het me kan herinneren ging Wim op zijn aanbod in, want zijn koers was buitengewoon gunstig.

Toen de bankzaken waren geregeld, nam het jongetje afscheid met een in keurig Nederlands uitgesproken "GVD." Het laat zich gemakkelijk raden van wie hij dat geleerd heeft. In de buurt van de grens vertelde Wim dat hier een keer een file van tachtig kilometer had gestaan. "Maar die staat er nu niet, want dan hadden we er al lang in gezeten."

"Heb je trouwens sexboekjes bij je?" Ja, ik had er een paar. "Gooi die meteen het raam uit, want als de Irakees die ziet, dan heb je een serieus probleem. Een Engelsman heeft voor twee boekjes twee jaar in de bak gezeten." Nou, als je één sexboekje hebt gelezen, dan heb je ze allemaal gelezen, dus werden mijn boekjes via het raam gratis aan de Turkse bevolking geschonken. Niemand, die ze kon lezen, maar de plaatjes begreep natuurlijk iedereen.

Er stond zelfs helemaal geen file aan de grens. We konden vrijwel meteen het douaneterrein op om de papierwinkel af te werken. Ik had het idee dat Albert Vaartjes, die vanwege een kennelijk onwillig been in de ziektewet zat, zich wat zorgen maakte. Als je geen of weinig bergervaring hebt, dan is Turkije niet echt geschikt om die op te doen; daarvoor kun je eerst beter in Europa blijven. Ik hoorde Wim tegen hem zeggen, toen we met de papieren klaar waren: "We gaan nog een klein stukje naar beneden, en daarna is het vlak tot Bagdad." Het traject tot de Irakese hoofdstad bleek ietwat heuvelachtig te zijn, maar als je de Bolu en de Tarsus net hebt gehad, is dat niets om je druk over te maken.

Wat me in de afgelopen drie dagen door Turkije wel was opgevallen, is dat je regelmatig langs gestrande en gekantelde auto's kwam, die daar kennelijk gewoon werden achtergelaten. In de Tarsus heb ik in een ravijn een vijf- of zesassige mobiele kraan zien liggen. Later hoorde ik dat er een paar keer per jaar grote schoonmaak wordt gehouden, waarbij de wrakken worden opgeruimd; vermoedelijk om plaats te maken voor volgende slachtoffers.

Van de rit van Zakho naar Bagdad kan ik me nog herinneren dat ik verbaasd was hier en daar grasgroene weilanden te zien, waardoor je je bijna in Nederland waande. Maar die maakten al gauw plaats voor wat Wim noemde de grootste parkeerplaats ter wereld: de woestijn. Wilde je stoppen, dan reed je eenvoudig van de weg af en bleef dan in het zand staan. Dat hebben we ook een keer gedaan om een hapje te eten.

Onderweg naar Bagdad zagen we regelmatig manshoge en nog grotere foto's van de inmiddels geëxecuteerde Saddam Hoessein; we moesten natuurlijk wel weten wie hier de baas was. Van de hoofdstad zelf zal ik zeker één ding nooit weer vergeten. Wim stond voor een stoplicht te wachten, met de richtingaanwijzer op links. Toevallig zag ik dat de weg naar links een éénrichting weg was, en van onze kant mochten wij er niet in. Toen ik hem daarop attendeerde, zei hij eenvoudig: "Weet ik, maar we moeten hier wel langs, anders weet ik mijn klant niet te vinden."

Oké, dat kan, maar ik verwachtte al min of meer aan het andere einde van die weg een Irakese Bromsnor te zien staan. Een wie stond er, toen we een paar honderd meter verderop rechtsaf moesten? Inderdaad. Wim toeterde en zwaaide vrolijk naar hem en reed door, vriendelijk nagezwaaid door de agent. Zou dat in bij voorbeeld Amsterdam ook zijn gelukt? Vast niet. Het duurde toen nog maar even, en we waren op ons losadres, een groot bouwproject, waar in elk geval één Nederlander werkte. Met hem hebben we een tijdje gepraat, en vervolgens werd er gelost. Ik weet echt niet meer wat we daarna hebben gedaan, misschien ergens een plekje voor de nacht gezocht.



Pauze in de woestijn, tussen Zakho en Mosul

Elke Midden-Oostenrijder weet dat in die tijd in Irak niet werd teruggeladen, dus gingen we leeg richting Zakho en vandaar richting Ankara. Het was toen bij Richard Kempers de gewoonte daar vandaan een telex naar 's-Hertogenbosch te sturen en vervolgens door te rijden naar Istanbul, waar het antwoord heen werd gestuurd. Onderweg zag ik in Adana, dat het paard inmiddels verwijderd was.

Voor de telex gingen we naar een hotel met een redelijk grote parkeerplaats in Ankara. Toen we daar aankwamen, stond er al een Nederlandse F-12: een auto in prachtige kleuren, deels wit, en een aantal blauwe banen, die steeds wat donkerder werden. De chauffeur was nergens te vinden, maar we zouden hem nog wel zien. Op het moment van dit schrijven weet ik niet meer of dat na het eten was, of verderop onderweg. In het hotel aten we een hapje, en Wim stuurde een telex naar Kempers. Daarna vertrokken we weer, nu richting Istanbul. In die tijd leerde ik ook dat Ankara op geen stukken na de grootste stad van Turkije is. Bij de grens van elke stad staat een bord met de naam erop, en het aantal inwoners, dat er geacht wordt te wonen. Istanbul had in die tijd zo'n vier à vijf miljoen inwoners, terwijl Ankara nauwelijks aan de helft kwam. Na een aantal uren rijden (4 ½ uur + 3 kwartier bestond toen nog niet, of het gold niet voor MO-rijders, die gewend zijn in dagen te denken) gingen we naar de kant voor een bak koffie en een hapje eten. En wie kwam daar even later aanrijden? Een witte Volvo, deels wit en blauw, met een aantal blauwe banen, én met een Nederlands kenteken. Juist ja, dezelfde die we ook al in Ankara hadden gezien.



lijk was. Eronder hing een enorme bailey, en die was een verhaal apart. Deze had namelijk een dubbele bodem – eigen constructie van om de meegevoerde, goedkope diesel uit Irak te camoufleren.

Rob vroeg ook wat ik daar te zoeken had, want hij kon zich niet voorstellen dat een MO-rijder zich een bijrijder kon veroorloven. Ik legde hem uit dat ik met Wim en Albert naar Bagdad was geweest om voor Truckstar een verhaal over het Midden-Oostenvervoer te maken. Zonder dat ik het merkte wakte dat zijn interesse en we zaten met ons vieren nog een tijd te praten over ik weet niet meer wat allemaal. Wel weet ik nog dat Wim aan Rob vroeg waar hij terug moest laden, waarop Rob zei dat hij altijd leeg naar huis ging, "want voor die paar honderd gulden ga ik niet terugladen, want dat geld ben je op z'n laatst in Oostenrijk weer kwijt.". Valt wel een beetje mee, denk ik, maar Rob had in elk geval geen zin om voor weinig geld veel moeite te doen.

Toen werd het weer tijd om verder te gaan en dus gingen we ons weegs, richting Istanbul, waar Wim op de Londra Camping een telex van Richard Kempers haalde, waarop zijn laadinstructions stonden. Na het eten zaten we nog een tijd te kletsen over de gebruikelijke onderwerpen en gingen toen slapen.

De volgende morgen vroeg Rob of ik zin had een eind met hem mee te rijden, bij voorbeeld naar Edirne. Nou ja, de ene of de andere Volvo maakte mij op dat moment niet zo veel uit, dus oké. Ik had er op dat moment geen idee van waarom hij dat vroeg, maar daar kwam ik heel snel achter toen ik een keer met hem onderweg was. Hij had met Wim afgesproken dat we elkaar aan de Bulgaarse grens weer zouden ontmoeten. Om een lang verhaal kort te maken: Rob vond dat ik nog een keer naar het Midden-Oosten moest, wilde ik een fatsoenlijk en op feiten gebaseerd verhaal voor Truckstar kunnen maken. Daar had hij een paar goede redenen voor, die er hier en nu niet meer toe doen. Maar toen ik zei, dat de eerste reis me (lees: Truckstar) al genoeg had gekost en dat ik niet bij Dick van Zijl voor nog meer geld hoefde aan te komen - dacht ik - wilde hij weten wat ik tot dan toe had uitgegeven. Hij was nogal verbaasd over de bedragen, die ik noemde, maar het had dan ook wel engiszins tegengezeten. In totaal vier dagen rijverbod, die toch op een aangename manier moesten worden doorgebracht, en niet te vergeten het eten in restaurants, zo lang we in Europa waren.

Wim en Albert begonnen pas in Turkije uit de kist te eten, Rob zei dat hij dat direct vanaf de allereerste stop deed. Dat scheelt een slok op een borrel. Hij had snel door dat ik best wel nog een keer een reis wilde maken, maar dat ik tegen de kosten zat aan te hikken. Die waren voor hem geen probleem en hij kwam met het volgende voorstel: ik zou deze reis met hem afmaken, mijn paspoort aan Ans, zijn vrouw geven, en dan zou zij visa voor mijn volgende reis regelen.

Officieel mag je je pas alleen afgeven aan wat de wet bevoegde opsporingsambtenaren noemt. Ans bleek later een schat van een vrouw te zijn, maar zij was alle behalve een opsporingsambtenaar, laat staan een bevoegde. Maar we zouden onze passen nog wel vaker aan onbevoegden afgeven, bovendien was dat voor mij toch al niet zo'n probleem. Anders zou ik zelf naar Den Haag moeten om bij de diverse ambassades visa te krijgen, en ik weet zeker dat Ans dat in de helft van de tijd, zo niet nog veel sneller zou doen. Dus besloot ik over te stappen en verder met Rob mee te gaan. Ik moest tenslotte ook aan mijn artikel denken.

In Edime ontmoetten we Wim Alberts en Albert Vaartjes weer. Ik vertelde Wim dat ik met Rob verder zou gaan, mede omdat ik de reis nog een keer zou maken. Wim had daar geen problemen mee, en Albert was er misschien wel blij om. En ik was alleen maar blij, want ik kon het vanaf het eerste moment goed met Rob vinden, en dat werd er gaandeweg alleen maar beter op. De samenwerking met Wim was op z'n minst voldoende geweest, maar die met Albert liet te wensen over. Dat was voor Rob de reden geweest voor zijn uitnodiging aan mij om nog een keer met hem mee te gaan. We spraken af dat hij me, na die reis, een rekening zou geven met alle kosten, die hij voor mij moest maken.

Dacht ik op dat moment in een dag of drie met Rob naar huis te kunnen rijden, dan vergiste ik me toch behoorlijk. Wim Alberts had een telefoontje van Eric van Eyck uit Weert gehad, dat nogal wat roet in het eten gooidde. Eric had ergens in Bulgarije een Scania kapot staan, en wilde dat ding ter plaatse niet laten repareren. Of Wim de trekker mee kon nemen en in Weert afleveren. Dat ging niet, want Wim had terugvracht in Bulgarije, en had dus geen plaats voor een losse trekker. Dus vroeg hij aan Rob of die de trekker van Eric wilde oppikken, want hij ging toch leeg naar huis.

Rob wist dat alleen het laden van de trekker al het nodige werk met zich mee zou brengen, en besloot dus om eerst maar eens te gaan kijken. Met een stuk of wat auto's gingen we er naar toe om de situatie in ogenschouw te nemen. Eric van Eyck had perfect beschreven waar de Scania stond, want we hadden hem in no-time gevonden. De beide chauffeurs – beginnende MO-rijders? – waren in geen velden of wegen te bekennen, maar die bleken in een hotelletje verderop te zitten.

Tijdens hun afwezigheid had de plaatselijke bevolking zich maar over de inhoud van de cabine ontfermd, waardoor veel persoonlijke bezittingen waren verdwenen.

Toen werd overlegd over de vragen hoe de trekker moest worden geladen én waar dat zou moeten gebeuren. Intussen hadden zich een paar andere chauffeurs bij ons gevoegd, en ontstond een levendige vergadering. Eén van hen had haast, want hij moest nog diezelfde week in Nederland in ondertrouw, of hij ging die week trouwen. Het belette hem niet om in de pauze van de vergadering een van de serveersters zijn gezelschap aan te bieden, waar ze kennelijk dankbaar op inging.

De chauffeurs zaten met een man of zes te overleggen, en ieder had weer een andere oplossing. Zes chauffeurs, keer vier dagen vergaderen, leverde het indrukwekkende aantal van zo'n 24 oplossingen op, die echter geen van alle werden uitgevoerd. Intussen was de bruidegom in spé van plan om op het vliegtuig te stappen, zodat hij op tijd thuis kon zijn. Probleem was alleen wel hoe zijn auto, die ook nog geladen moest worden, dan naar Nederland moest komen. Ook daarover werd overleg gepleegd.

Uiteindelijk werd besloten de trekker naar een schoolplein te slepen, en had iemand een kraan geregeld, die hem in de oplegger van Rob kon tillen. Voordat het zover was, begon Rob al de kap af te breken, en kwam de schooljuffrouw vragen wat wij op haar schoolplein aan het doen waren. Voor een pak koffie en een tientje was zij bereid in de auto van een van de chauffeurs achter gesloten gordijnen naar zijn uitleg te luisteren.

Toen de Scania in de oplegger stond begon Rob de kap weer te sluiten, en ik probeerde hem, zo goed en zo kwaad als dat ging, te helpen. Daarna ging ieder zijns weegs, ook Rob en ik. We gingen richting Plovdiv en vandaar naar Sofia. Aan de Joegoslavische grens waren er twee kleine pro-bleempjes: voor de passage door Bulgarije stond in die tijd iets van veertien uur, zeker geen vier dagen. Toen Rob had uitgelegd dat hij een pechgeval voor een collega in Nederland moest opzoeken en laden, werd dat geaccepteerd maar men wilde wel de auto zien.

De betreffende douane-ambtenaar beschouwde die als lading, en wilde de papieren ervan zien. "Dat is geen lading, dat is lege emballage, en daarvoor heb ik geen papieren nodig," was Robs verweer, en zelfs dat werd geaccepteerd. Op dat moment zat ik in de cabine te wachten bij de muziek van een cassettebandje. De wachtcommandant himself vroeg of hij even binnen mocht komen, wat ik hem moeilijk kon weigeren, en wilde vervolgens weten of de muziek uit de radio kwam of van een bandje. "Van een bandje," zei ik; ik had een stuk of wat van huis meegenomen.

Blijkbaar kon mijn muziek de goedkeuring van de wachtcommandant wel wegdragen, want hij kwam met het volgende voorstel: jij geeft mij een paar bandjes, en ik mats jullie met de papierwinkel.

Ik rap met dat voorstel naar Rob, die meteen zei: "Doen.". Dat leek me ietwat ongewoon, want Rob betaalt in principe geen baksis of smeergeld. Maar hij wilde verder, en week er daarom maar even van af.

Nadat we de wachtcommandant hadden verblijd met drie cassettebandjes reden we binnen vijf minuten Joegoslavië binnen. Onderweg richting Beograd werden we 's nacht nog getraakteerd op een legertruck, die zonder verlichting dwars over de weg stond. Leuk zoiets, maar doordat Rob op dat moment met groot licht reed, zag hij het obstakel op tijd. Verder ging de reis vanaf nu zonder noemenswaardige hindernissen.

Toen we door de DDR waren gereden en aan de grens bij Hellershausen waren gekomen, kregen we inspectie van de hele auto. Tegelijkertijd werd een paar meter verderop een Wartburg gecontro-leerd. De eigenaar van de auto was oud genoeg om de vader te kunnen zijn van de jonge dame, die hem controleerde. Maar hij moest zijn hele auto leeghalen, tot de bekleding van de portieren aan toe. Ik vond het nogal vernederend, maar dat was nu eenmaal de DDR. Op dat moment kwam een beambte met een hond bij ons om de Volvo te controleren. De hond liep eerst wat rond, kennelijk wachtend op instructies.

Ik maakte van de gelegenheid gebruik om, gewoontegetrouw, het dier even aan te halen. Maar Rob zei direct dat ik dat niet moest doen, "want daar houden ze hier niet van." Dus liet ik de hond voor wat die was, terwijl Rob me uitlegde waarom:

Op een van zijn vorige reizen had hij besloten een geintje uit te halen. Hij keek de hond aan, de hond keek hem aan en Rob zei: "Zit!" Kennelijk had hij voldoende gezag in zijn stem gehad, want het dier ging braaf zitten. De begeleider van de hond keek Rob boos aan en zei: "Dat had je nóóit mogen doen!" "Waarom niet?" vroeg Rob, "Dat beest is alleen maar heel gehoorzaam." "Ja, maar hij mag alleen mij gehoorzamen, en niemand anders. Nu hij dat wel doet, is hij niet meer betrouwbaar en heb ik niets meer aan hem." Toen ik Rob vroeg wat er dan met zo'n hond gebeurt, haalde hij zijn schouders op en zei: "Weet ik niet, zal wel afgemaakt worden." Verder kan ik me van deze reis niet zo veel herinneren.

Toen we aan de Nederlandse grens stonden, belde Rob naar Eric van Eyck met de vraag waar die zijn trekker wilde hebben. Dus gingen we naar het stationsemplement in Weert, waar de hulptroepen al klaar stonden om met lossen te beginnen. Daarna gingen we naar Ubach over



etenstijd. Rob vroeg niet of ik een hapje wilde mee-eten, of als hij het wel deed, dan wel heel erg op zijn eigen manier:
"Ans gaat zo met het eten beginnen. Als jij niet binnen vijf minuten weg bent, dan eet je mee."
Nou, dat laat aan duidelijkheid weinig te wensen over. Ik was niet binnen vijf minuten weg, dus ik at mee en ook na het eten bleef ik nog zo lang plakken, dat Rob eenvoudig aan Ans vroeg: "Wil jij even het logeerbed voor die jongen klaar maken, want die gaat nu toch echt niet meer helemaal naar Friesland."

Voor
zove
r ik
het
me
herin



ner, ging ik, geloof ik, de volgende morgen om een uur of tien richting huis. Ik had m'n pas aan Ans gegeven, die er mee naar Den Haag zou om visa voor Rob en mij te regelen. We spraken af dat hij mij zou bellen wanneer hij weer van plan was te vertrekken, zodat ik op tijd bij hem kon zijn. Dat was het einde van mijn eerste reis naar Irak, die ik in grote trekken nooit weer zal vergeten.

Het verslag van mijn tweede reis, nu met Rob naar Al Kaim, vertel ik in een apart verhaal. Daarin zou ook weer het nodige gebeuren, en bovendien was Rob zelf een verhaal apart. Ik had hem leren kennen als een man, die weet waarmee hij bezig is, vriendelijk was, maar ook behoorlijk koppig kon zijn. Zal ik mijn eerste reis niet vergeten, de tweede vergeet ik nog minder.

Na een telefoontje van Rob Bloemen – dat hij de auto heeft geladen en van plan is de volgende dag weer naar Irak te vertrekken, gooi ik m'n spullen in de luxe wagen en ga naar Ubach over Worms. Dat is van mijn huis een rit van 4 ½ uur; in de vrachtwagen maal ik daar niet om, maar in de luxe wagen ben ik blij dat ik er ben.

Ans, die hoogzwanger is, geeft mij mijn paspoort terug, waarin een visum voor Irak zit; de overige visa regelen we onderweg. Intussen komt Rob met een volle kan koffie aanlopen en vraagt of ik "een hoge" of "een lage" wil. Zonder ook maar enig idee te hebben van wat hij daarmee bedoelt, kies ik voor de hoge. Ik ben benieuwd wat dat te betekenen heeft, maar daar kom ik rap achter. Hij houdt de kan een halve meter boven mijn mok en begint te schenken.

Ik geloof gewoon niet wat ik zie, want van zo'n hoogte moet je toch knap kunnen mikken, wil je niet de helft of meer er naast gooien. Maar Rob kan het blijkaar, want ik kan me niet herinneren dat hij wel eens heeft misgegooid. We praten over de aanstaande reis en wat hij geladen heeft: machine-onderdelen voor een kunstmestfabriek in Al-Kaim, een vrachtkist van nog geen tien ton. Hij is al vaak in Al-Kaim geweest en was maar zelden zwaarder dan tien ton. Hoe laat we die avond gingen slapen weet ik niet meer, maar aangezien Rob en Ans in die tijd nooit voor twaalf uur naar bed gingen, zal het nu ook wel na middernacht zijn geweest.

De volgende dag vertrekken we, ik geloof om een uur of tien, naar de grens. We worden uitge-zwaaid door Ans, die de kist heeft volgestouwd met levensmiddelen voor een week of drie.



Aan de grens ontmoeten we, volgens afspraak, Lei Dohmen en Harry Vaessen, twee chauffeurs van De Zwart uit Grevenbicht, die naar Bagdad moeten. Ze rijden beiden een DAF 2800, zonder airco, en dat zullen ze nog merken. Harry is een neef van Ans, en "handelaar" in Irakese diesel, waarvoor hij de bailey onder zijn oplegger gebruikt.

Lei Dohmen wilde ooit, zoals Rob me vertelt, priester worden, maar koos toch maar voor de vrachtwagen; misschien wel omdat hij dan naar hartelust kan vloeken en schelden, zoals we in de woestijn zouden merken. Vanaf nu zijn deze twee nooit ver uit de buurt. Ik kan het goed met hen vinden, al moet ik met Lei soms uitvissen of ik hem nu wel of niet serieus moet nemen, want dat varieert nogal, vooral voor wie hem niet kent.

Rob Bloemen rijdt Al Karim, aan de Syrische grens, binnen

Zonder noemenswaardigheden rijden we door Duitsland naar de Tsjechische grens en verder. Als we pauzeren ontmoeten we een paar MO-rijders, die weer op de terugweg zijn. Eén van hen vertelt Rob dat de

prijzen weer eens zijn verlaagd, en dat hij nu voor f 17.000,- aan het rijden is. "Dat kan niet, want voor dat geld rij ik niet," zegt Rob. De ander houdt echter vol dat hij dat toch aan het doen is, maar Rob laat het er maar bij, en belt nog even met Ans, die geen bijzonderheden te melden heeft.

Na de pauze gaan we verder en bij de grens krijgen we een tamelijk uitgebreide inspectie, waarbij ook de kist open moet. Sommige douaniers kan ik horen zuchten over de mobiele supermarkt, die we bij ons hebben. Zouden ze er ook bij stilstaan dat we daar drie weken van moeten leven? Maar problemen zijn er niet, dus we kunnen na een redelijke tijd weer verder. In Praag maken we even een tussenstop bij een kroeg. Daar zitten leuke meisjes, maar we laten merken geen belangstelling te hebben, dus richten de dames zich op anderen, die dat wel hebben.

Diarrée

We rijden probleemloos door, richting zuiden. Als we in Beograd komen, zoeken we Hotel National op en blijven daar voor de nachtrust. De parkeerplaats is niet ideaal, maar we zullen het ermee moeten doen. Na dagen achtereen rijden is het, zelfs voor een passagier als ik, fijn om eens lekker te kunnen relaxen. We praten met veel chauffeurs, zowel die op gaan als die weer terug komen, drinken de nodige biertjes, enzovoort. En Rob raakt aan de diarrée. Dat is gelukkig geen probleem, maar "ik durf geen scheet meer te laten, want dan heb ik de broek vol". Het is een kleine bron van vermaak voor Harry en Lei, die hem er nogal eens mee plagen, en ik hou me niet afzijdig. "Ja ja," zegt Rob, "maar de eerste de beste keutel kom ik jullie op een presenteerblaadje aanbieden." We zien er nu al naar uit, Rob!

En dan barst er een klein bommetje. Ik had toen, en heb nog steeds de indruk dat Rob en Ans een voortreffelijk huwelijk hebben, maar dit is de eerste keer dat ik hem echt boos zie. Hij heeft met haar gebeld om bij te klessebessen, en toen schoot hem het gesprek met terugkomende collega's in Tsjecho-Slowakije te binnen. En achteraf, nu ik Ans wat beter ken, kan ik haar bijna zien denken: O jee, nu komt het.

"Maar nou nog 'es wat, ze zeiden in Tsjecho-Slowakije dat ik voor 17.000 aan het rijden ben."

"Ja, dat klopt," zegt ze, heel voorzichtig. "Waarom heb je me dat toen niet verteld? Dan was ik weer teruggegaan, ik rij niet voor 17.000."

"Dat weet ik, en ik weet ook dat je toen teruggekomen zou zijn. Daarom heb ik gewacht tot je in Beograd was, dan zou je in elk geval doorgaan, want er moet wel brood op de plank komen." Na nog wat gemopper tegen collega's, die ook al van de prijswijzigingen op de hoogte zijn en die net zo hard mee-mopperen, gaan we uiteindelijk maar slapen.

De volgende dag wordt er een taxi geregeld, en de chauffeur krijgt een doos vol paspoorten mee. Daarmee gaat hij bij de diverse ambassades in Beograd langs, om visa voor de chauffeurs te regelen. Ik verbaas me er een beetje over dat die het zo maar aandurven om hun passen aan een wildvreemde mee te geven, maar het blijkt de normale gang van zaken te zijn. En inderdaad, in de loop van de dag komt de taxichauffeur terug en begint passen uit te delen. Het lijkt wel pakjesavond. Daarna gaan we eten en weer bier drinken. Rob wil de volgende morgen op tijd weg, en Harry en Lei zijn dat ook van plan.

Van de rit door Joegoslavië kan ik me verder weinig of niets herinneren, en hetzelfde geldt voor Bulgarije. Het eerste, dat nu bij me boven komt, is de Turkse grens. Een van de mannen achter het loket vraagt om baksis, die Rob uit principe niet betaalt. Dat laat hij luikeels merken ook.



Deuk van de fotograaf trekt Rob Bloemen even een sprintje door de woestijn

Dan gaan we naar de Londra Camping, waar ik Turks geld wissel en waar ik een paar kaarten naar huis stuur. Na het eten drinken we een biertje en Rob verteld dat deze parkeerplaats bewaakt wordt door gewapende bewakers, die de gewoonte hebben eerst te schieten en daarna pas vragen te stellen. Schieten die mannen ook eerst als ik 's nachts alleen maar even onder de auto sta te pissen? Geen idee, maar als het probleem zich voordoet, zal ik de gok moeten wagen.

Maar het probleem doet zich niet voor, dus ik zal wel nooit te weten komen hoe goed de Turkse bewakers kunnen schieten. Die kennis zal ik trouwens geen ogenblik missen. In de loop van de dag vertrekken we richting Kapikule en Ankara en we zijn weer lange tijd onderweg. Het weer wordt beter en warmer, maar daar merk ik in de Volvo met airco pas iets van als ik uitstap. Helaas hebben Lei en Harry die luxe niet, en dat zullen ze nog wel merken ook. Ik zal trouwens ook nog merken wat een airco kan doen, maar daarvoor moeten we eerst Zakho voorbij.

Tot voor kort ging Rob altijd via Syrie naar Al-Kaim, wat hem twee dagen rijden scheelt. Maar de Syriërs hebben de grens met Irak dichtgegooid, dus we moeten om het land heen in plaats van er door heen. Persoonlijk vind ik dat niet erg, maar het kost Rob wel twee dagen extra, en ook voor hem is tijd geld. In Adana liggen geen dode paarden of andere dieren op straat, en we gaan door richting Zakho. In de Tarsus zie ik een gestrande Engelse F10, half gesloopt door de plaatselijke bevolking. Die staat er al een aantal weken, zegt Rob.

T-shirts

In Zakho is bij de Turk niets aan de hand, maar bij de Irakees begint het. We krijgen cabine-inspectie. Dat is op zich niets bijzonders, want die krijgt iedereen. Maar de sergeant, die Robs cabine inspecteert, ziet een in zijn ogen enorme voorraad schone, hagelwitte t-shirts en daar wil hij een paar van hebben. Rob weigert dat, want hij trekt elke dag een schoon exemplaar aan en heeft daarom zijn voorraad hard nodig. Bovendien heeft hij een hekel aan gebedel. De sergeant wil nog steeds een paar t-shirts hebben, houdt voet bij stuk en dreigt zelfs met zijn wapen. Rob is niet onder de indruk, maar windt zich wel op en roept in het Engels dat hij die t-shirts nodig heeft. De sergeant geeft er de voorkeur aan dat niet te verstaan en vraagt opnieuw om t-shirts.

Nu wordt Rob echt boos, en niet zo'n klein beetje ook; vergeleken hierbij was hij in Beograd nog lief voor Ans. Hij rent naar de kist, haalt er een huisvuilzak vol vuile was uit en duwt die, geopend en wel, recht in het gezicht van de Irakees.

"Snap je nou waarom ik die shirts nodig heb, ezel?" roept hij kwaad. Harry, Lei en ik kijken toe, benieuwd hoe dit afloopt. En ik denk: "Hou je bek, Rob; straks zitten wij hier met een auto zonder chauffeur." Als de Irakees nog steeds niet te kennen geeft dat hij maar van de t-shirts afziet, roept Rob dat hij de commandant wil spreken, en wel direct.

Dat helpt; de sergeant is ineens wel erg snel klaar met de inspectie en laat Rob verder gaan. Ik slaak een zucht van verlichting, want ik zag me Ans al bellen dat ze een chauffeur in Zakho moet zien te krijgen.

Nadat Rob, Harry en Lei hun papierwinkel hebben afgehandeld, stappen we in en zakken de berg af, richting Mosul. Rob heeft de airco nu zo laag staan, dat ik bij tijd en wijle zit te rillen. Maar hij is de chauffeur, hij moet wakker blijven, dus bepaalt hij de temperatuur in de cabine, is mijn standpunt.



Halverwege Mosul stuurt hij ineens die grote zandbak naast ons in, stopt en zegt dat we even een hapje gaan eten. Harry en Lei stoppen, voor de laatste keer, naast ons.

Doordat ik het tijdens de rit niet bepaald warm had, denk ik geen ogenblik aan de temperatuur buiten. Ik gooi de deur open en zal op de grond springen, maar het is net alsof ik tegen een muur van warmte opknal, zo groot is het verschil. Ik zit even op adem te komen en stap dan bijna voorzichtig uit, waar ik snel aan de warmte wen.

De kist gaat open, er worden soep en een paar andere dingen gemaakt, en er wordt koffie gezet. En net op het moment, dat Lei zijn eerste hap soep zal nemen, worden we overvallen door een klein zandstormpje. Dat vind niemand leuk, maar half Mosul krijgt van Lei te horen hoe hij erover denkt. We krijgen een reeks luidkeels en woedend geslaakte krachttermen, waar je een woordenboek mee kunt vullen, en dan is het stormpje al weer weg, even snel als het is gekomen. Voor zover ik het me herinner, heeft Lei zijn soep maar weggegooid, want zand met soep trekt hem niet.

Een hapje en een peukje in de buurt van Mosul, op de uitnodiging van een Irakees in een witte Mazda, om bij hem op zijn kleedje te kunnen liggen, zijn

we maar niet ingegaan.

Trots op een keuteltje

Rob heeft zich even afgezonderd en ik zit wat met Harry en Lei te kletsen. Ze spreken plat Limburgs, maar ik heb er geen moeite mee om hen te verstaan: ik had al lang ontdekt dat engie kennis van het Duits – in mijn geval opgedaan op school – behoorlijk kan helpen om het Limburgs te begrijpen. En wie komt daar ineens de hoek om, met een plankje in zijn hand? Rob dus. Op het plankje ligt een klein drolletje, dat hij ons – kennelijk vol trots – laat zien, zoals hij ons in Beograd al had beloofd. Zijn diarrée is over!

Na de ietwat ingekorte maaltijd breken we op en rijden nog een eindje samen, tot Mosul. Daar slaat Rob, zonder enige voor mij zichtbare reden, ineens rechtsaf en met luid getoeter rijden Harry en Lei rechtdoor, richting Bagdad. De Irakezen snappen waarschijnlijk niets van die herrie, maar dat hoeft ook niet. Als Rob de stad uitrijdt, richting Al-Kaim, vraag ik hem waarom hij zo maar ergens rechtsaf sloeg. Hoe wist hij dat dat daar moest? "Heb je die verroeste olietank zien liggen?" vraag hij mij. Ja, die heb ik gezien. "Nou, daar moeten we rechtsaf. Je moet hier geen wegwijzers van de ANWB verwachten, hoor." Dat doe ik ook niet, maar je kunt toch ook naar de weg vragen? "Dat moet je hier nooit doen. Als je de weg naar Al-Kaim vraagt, dan sturen ze je rustig naar Zakho, dus daar heb je niks aan." Ik begin steeds meer respect voor MO-rijders te krijgen; dat zijn toch allemaal dingen, die je wel moet weten, zeg.

We rijden de stad uit en voor ons ligt een lange, min of meer rechte weg, zo te zien goed geasfalteerd. Maar het blijkt geen asfalt te zijn. Rob legt uit dat het wegdek bestaat uit een mengsel van aardolie en zand, dat bij regen spekglaad is, zoals hij later nog zal laten zien. Een eind verderop stopt hij en wil koffie drinken. Ik laat me nu bij het uitstappen niet meer door de warmte verrassen en stap uit. Ik trek de kist open en ga koffie zetten. Het is warm, warm genoeg voor alleen een korte broek, en zo denkt Rob er ook over.

Als we bezig zijn met ons eerste bakje, komt er een witte Mazda aanrijden, die bij ons stopt.

De man achter het stuur stapt uit en begint tegen mij te praten. Dat heeft weinig zin, want ik versta er geen woord van, en ik vraag aan Rob wat die man wil. Die begint te grinniken en zegt: "Hij vraagt of je bij hem op zijn kleedje wilt komen liggen." Gadverdamme, alleen het idee al! We schudden allebei het hoofd en de man stapt weer in. Kwaad rijdt hij met slippende wielen weg. "Stuur je dochter maar!" roep ik hem nog na en hou mijn hand over de koffie om te voorkomen dat ik straks woestijnzand zit te drinken.

"Z'n dochter kun je maar beter met rust laten, want dan heb je meteen de hele familie op je nek." lacht Rob.

Als we weer een eind hebben gereden begint het te regenen, zodanig dat ik me weer in good old Nederland waan. Rob denkt terug aan wat hij zei over het gladde wegdek en zegt: "Zal ik je nu eens laten zien hoe glad het hier is?" Ja, ga je gang, zeg ik. Bij een snelheid van zo'n 80 km/u gooit hij ineens het stuur om en wat gebeurt er? De auto glijdt keurig rechtdoor en blijft op de weg. Dat is ook iets, dat je moet weten als je hier rijdt.

Rob Bloemen in een Turkse afdaling





is te gevaarlijk om erover te gaan, zeker voor vrachtwagens; dat is iets waarvoor je begrip moet hebben. Dat kan Rob nog wel opbrengen, totdat er een paar zwaargeladen betonmixers aan komen, die zonder enige oponthoud de brug oprijden, de rivier oversteken en aan de andere kant verdwijnen. Elke betonmixer weegt toch gauw heel wat meer dan de auto van Rob. En als zij erover mogen én kunnen, waarom hij dan niet? Dat gaat zijn begrip toch ietwat te boven. Hij stapt uit en gaat verhaal halen bij de man, die hem tegenhield. Maar veel meer dan "Het mag niet." komt er niet uit, waarop Rob lichtelijk geërgerd maar weer instapt. "Ze kunnen m'n rug op." zegt hij, of woorden van dergelijke strekking, start de motor en stuurt om de Turken heen, richting brug. Omdat de auto licht is, trekt hij vrij snel op en de brugwachter, die door heeft wat hij van plan is, komt zwaaiend en schreeuwend naar hem toe. Maar Rob negeert de man, rijdt de brug op en gaat naar de overkant. Ik zou op dat moment niet eens verbaasd zijn geweest als er geschoten was, maar dat gebeurt niet. We

bereiken de overkant zonder problemen en vervolgen onze weg.

De kilometers rijgen zich aaneen en ergens, in de middle of nowhere, moet Rob de auto ineens tussen een paar boerderijen of zoiets doorwurmen. "Je zult hier toch maar wonen, zeg." merk ik op. "O, dit is nog niks bijzonders." antwoordt hij, "Er zijn hier ook mensen, die midden in de woestijn wonen, in bouwsels die ze gemaakt hebben van materiaal, dat ze ter plekke vinden."

"Krijg je wel vaker bezoek, als je zo in de woestijn staat voor een bak koffie of eten?"

"Geregeld, en bijna altijd komen ze bedelen. Als ze de kist open zien, dan zien ze een halve supermarkt en willen ze daar wat van hebben. Maar geef ze helemaal niks, want dan komt de hele familie, en buren en familie van buren."

Bij onze volgende stop zou ik Rob nog aan die woorden herinneren, maar dat wist ik op dit moment natuurlijk nog niet. We gaan weer verder en zien niets dan kale woestijn, met een zwarte streep erdoor heen. De regen houdt op en de zon komt weer in volle glorie tevoorschijn. Een paar honderd kilometer verderop stoppen we weer, voor een bak koffie, geloof ik. Rob parkeert de auto in het zand en ik begin koffie te zetten.

Kijk niet zo, viespeuken! Hoefden jullie in de woestijn nooit te plassen?



Militairen en bedelaars

Kilometers in de omtrek is geen mens te bekennen, maar we staan nog geen vijf minuten stil, of ik zie van een afstand een brommer aankomen, met twee mensen erop. Waar komen die zo gauw vandaan? Rob legt uit dat zij ons door de auto van een grotere afstand kunnen zien dan wij hen. Op de brommer zitten een man en een jongen, vader en zoon zo te zien. Ze blijven op vijf tot tien meter afstand staan, zeggen niets, doen niets, en kijken alleen maar.

"Doe maar alsof ze er niet zijn," adviseert Rob. Ik doe mijn best, maar weet intussen dondersgoed dat ze er wel zijn.

Een tijdje later komt in de verte een vrachtwagen aanrijden uit de richting, waar wij ook vandaan kwamen. Het blijkt een legerwagen te zijn, die bij ons stopt en waar een stuk of acht militairen uit stappen. Eén van hen lijkt de leiding te hebben, en hij vraagt Rob om een slok water voor hem en de mannen. Rob aarzelt geen ogenblik, pakt een paar bekers en giet ze vol met water, die hij vervolgens aan de mannen uitdeelt. Ik sla dit tafereeltje met enige verwondering gade, want hij had nog maar een paar uur geleden gezegd dat je niks aan bedelaars moest geven. Als ik hem daaraan herinner, heeft hij een logisch antwoord, zelfs voor een leek als ik.

"Het is een ongeschreven wet van de woestijn, dat je nooit iemand een slok water weigert. En omdat deze mannen militairen zijn, is dat alleen maar een reden te meer om hen een beetje water te geven. Als wij honderd kilometer verderop hulp nodig hebben, dan weten zij zich nog heel goed te herinneren wat ze hier van ons hebben gekregen."

Dit wetende zou ik graag een babbeltje met de mannen hebben gemaakt, maar mijn Arabisch laat nogal te wensen over. Ik draai een shagje en biedt de commandant er ook een aan, maar hij weigert beleefd. Hij kijkt van ons naar vader en zoon op de brommer en weer terug, en vraagt zich duidelijk af wat die twee hier staan te doen. Rob kijkt van hem naar vader en zoon en kijkt ook weer terug. De commandant begrijpt hem, doet een paar passen naar de vader en heeft aan twee of drie woorden genoeg.

Binnen vijf tellen zien we hen aan de horizon verdwijnen. Dan groeten de militaire ons vriendelijk en gaan weer verder. Even later doen wij dat ook. Rob is van plan nu in één keer naar Al-Kaim te rijden, want hij wil daar vandaag nog vrijmaken.

Al voordat we de stad zien liggen, kondigt die zich al aan, tenminste voor wie hier al eerder is geweest. Ik zie een mitrailleursnest en even later nog een. Weer wat later nog meer en dan blijkt de hele omgeving te zijn vergeven van de mitrailleursnesten. Ik vraag Rob waar die voor dienen en hij zegt dat die zijn voor de bewaking van de kunstmestfabriek, waar wij moeten lossen. Juist ja, maar wat is er dan zo belangrijk aan kunstmest, dat die zo zwaar beveiligd moet worden? Op die vraag wordt de chemicus in Rob wakker.

"Kunstmest is een chemisch product." legt hij uit. "Als je het productieproces daarvan een beetje wijzigt, kun je ook chemische wapens maken."



Even pauzeren langs de Turkse highway

Doorie koeien

Een eindje verderop zien we een paar koeien liggen. Koeien, midden in de woestijn! En die koeien liggen niet te slapen of te herkauwen, ze zijn zo dood als een pier. Hoe kan dat? Ja, ik weet wel dat ook een koe het eeuwige leven niet heeft, maar drie naast elkaar? Daar moet toch een verklaring voor zijn. Meester Rob lacht en legt het uit.

"De jongens in die mitrailleursnesten vervelen zich vaak stierlijk omdat ze nooit eens kunnen schieten. Als er dan een koe of een ander dier te dicht in de buurt komt, dan hebben ze eindelijk eens een verzetje."

Een eindje verder ligt nog iets doods, maar ik kan niet zien wat het is of was. We rijden verder en al gauw zie ik zowel de stad Al-Kaim als het fabriekscomplex voor me opdoemen. We rijden even later de stad in en het lijkt wel of we hier in een stadje aan de Franse Riviera zitten. We moeten

door de hele stad in, en als we die gehad hebben, zet Rob de auto aan de kant. Van hieruit kan ik de Syrische grens zien.



Zie na een kort rekensommetje dat er vijfduizend kilometers zijn bij gekomen. Ik kijk een tijdje om me heen en zie dat het hier redelijk is met mensen, die ieder hun eigen bezigheden hebben. Ik heb er geen idee van waar Rob naar binnen is gegaan, dus draai ik maar weer een sigaret en kijk weer om me heen. Het komt geen ogenblik bij me op dat het vrijmaken vandaag om wat voor reden dan ook wel eens niet door zou kunnen gaan.

Maar uiteindelijk komt Rob met een kleine Irakees naar buiten en ze gaan naar de achterkant van de auto om het loodje te controleren. Vijf minuten later stapt Rob weer in en zegt dat we nu naar een Frans echtpaar gaan, dat op de fabriek werkt en bij wie we zullen douchen en eten. Het zal de eerste keer zijn, dat we niet uit de kist eten. Daarna gaan we de avond bij de Fransen doorbrengen, dan slapen in een echt bed en morgenvroeg om acht of negen uur lossen. Ik verheug me nu al op de avond; niet omdat ik wel eens tegen een andere kop wil aankijken dan die van Rob, maar het is de eerste keer in een aantal dagen, dat we even niet aan het werk hoeven te denken. Douchen, slapen in een echt bed en een avondje gezelligheid trekken me op het moment veel meer.

Hoe Rob de Fransen heeft leren kennen, weet ik niet meer, maar ze blijken een voortreffelijke gastheer en gastvrouw te zijn. We maken kennis en ik moet m'n Frans weer oppoetsen, een taal die me nooit gelegen heeft. We eten voortreffelijk, op z'n Frans natuurlijk, en we laten het ons goed smaken. Rob en zijn gastheer praten honderd uit, voornamelijk in het Engels, en ik beperk me hoofdzakelijk tot luisteren en tot proberen te verstaan wat er wordt gezegd.

Ze vragen Rob onder andere hoe hij in vredesnaam over de Eufraat is gekomen, want ze hebben op de radio gehoord dat de brug is afgesloten. Rob legt uit dat hij met zijn tien ton vracht best over de brug kan, zeker als er volgeladen betonmixers overheen jassen, en dat hij dus maar geen toestemming had gevraagd. "Dan heb je behoorlijk geluk gehad, want hij is nu echt voor iedereen afgesloten. Ik denk dat je via Bagdad weer terug moet." is de gastheer van mening. "Als dat niet anders kan, dan zal het wel moeten. Maar dat zie ik dan wel."

Ik zie een grote poster aan de muur hangen, waarover Rob me onderweg al had verteld. Het is een foto van een enorme waterval, met een vliegtuigje op de voorgrond. De waterval is zo hoog, dat je om het vliegtuig moet zoeken. Rob vertelt dat die in Venezuela is, dat het water daar negenhonderd meter recht naar beneden klettert en dat hij daarmee de hoogste waterval ter wereld is. Toen ik Rob een paar dagen later naar de naam ervan vroeg, kon hij me die niet vertellen.

Vijftientig lange jaren later zat ik thuis toevallig ergens naar de googlen en stuit daarbij op diezelfde waterval. Natuurlijk was mijn nieuwsgierigheid direct gewekt, en ik lees dat hij is ontdekt door een Amerikaan, die er bij toeval langs vloog.

Deze Amerikaan heette Angel en sindsdien wordt de waterval naar hem genoemd. Het water raakt de grond inderdaad pas na negenhonderd meter, op een soort plateau, en stort daarna nog eens honderddertig meter lager. 't Is maar dat je het weet, Rob. Eindelijk leer jij nu eens iets van mij. Als de avond op zijn eind loopt, verontschuldigen de Fransen zich. Ze willen graag naar bed, want het is morgen weer vroeg dag. Geen probleem, dan gaan wij ook naar bed, want dat geldt ook voor ons.



De volgende dag gaan we lossen. Rob heeft mij nadrukkelijk gevraagd om de camera opgeborgen te laten, want we zitten hier op een militair complex, en als een militair de camera ziet, zou hij wel eens wat nerveus kunnen worden. Ergens is dat wel jammer, maar foto's van fabrieken in aanbouw zijn niet uniek, en ik wil geen gedonder met het leger of wie dan ook. We rijden naar de losplaats, een paar kilometer verwijderd van het verblijf van de Fransen, en Rob parkeert de auto daar, waar een Irakees hem wil hebben.

We stappen uit en lopen naar achteren, terwijl ik een shagje draai.

"Mag je hier roken?" vraag ik aan Rob. "Steek maar op. Als het niet mag, dan hoor je het wel." "Ik word niet doodgeschoten, hè?"

"Nee, dat valt hier wel mee." grinnikt hij, en hij begint de achterkant van de auto open te maken. Het is te merken dat hij hier al veel vaker is geweest, want hij voelt zich duidelijk thuis. Later vertelt hij me, dat hij hier al ruim twee jaar komt; tja, dan woon je hier ook zo ongeveer.

Als de oplegger open is, zie ik voor het eerst iets van de lading, en nog meer als ook de zijkant open gaat: een hele verzameling kisten en kratten, die overigens weinig of niets van de inhoud verraden. Er komen een paar heftrucks, die de auto leeghalen in een voor ons normale tijd. Als die leeg

is, sluiten we de huif weer. Als even later de vrachtbrief wordt getekend, is dat wat mij betreft het officiële einde van de reis. Ik kan me niet meer herinneren wat we daarna gedaan hebben: zijn we direct weggegaan, of hebben we de rest van de dag bij het Franse echtpaar doorgebracht? Ik zou het echt niet meer weten.

We zijn weer op de terugreis, nadat we afscheid hebben genomen van onze Franse gastheer en gastvrouw. Als we onderweg zijn, vraag ik Rob waar hij langs gaat: over de Eufraat of via Bagdad.

"We gaan eerst naar de brug." antwoordt hij, "En ik hoef er maar één betonmixer op te zien, of een andere auto, en dan gaan wij er ook over." Ze zeggen wel eens dat Friezen koppig zijn, maar Limburgers kunnen er ook wat van.

Als we bij de brug over de Eufraat komen, staan de Turken, die op onze heenreis ook al stonden te wachten, er nog steeds, we kunnen hen vanaf de overkant zien staan. Ergens had ik wel met hen te doen, maar Turken schijnen in Irak niet populair te zijn. De wachtende Turken aan de overkant zijn voor Rob geen reden om aan deze kant te blijven wachten. Hij rijdt eenvoudig de brug op en gaat naar de overkant. Daar staat weer een schreeuwende man te wachten – dezelfde van de vorige keer? – maar Rob negeert hem en rijdt door.

We rijden zonder noemenswaardige problemen via Mosul naar Zakho. Omdat we leeg zijn, zijn we in no-time de grens over en gaan dan richting Adana. In de Tarus zie ik de Engelse F-10 weer, maar die is nu nog verder gestript dan hij op de heenweg al was. Van de cabine is alleen de achterwand nog over. Ik vraag me af hoe de eigenaar dit met zijn verzekering heeft geregeld, maar dat is gelukkig ons probleem niet.

We komen door Adana, waar nog steeds geen – of niet meer? – dode dieren op straat liggen, en gaan door in de richting van Ankara. Het schiet lekker op zo, en omdat Rob niet van plan is waar dan ook terug te laden, hoeven we ook geen telex naar huis te sturen. Voor zover ik het me herinner, hebben we in het hotel in Ankara, waar die telexen normaal verstuurd worden, wel even gegeten, maar zijn we daarna weer doorgegaan.

Onderweg verbaas ik me erover hoe goed de MO-rijders elkaar kennen, want Rob geeft er een kleine demonstratie van.

"Morgen, in de loop van de morgen, komen we drie auto's van Centrum tegen." zegt hij, "En als ik me niet vergis, komt ons vanmiddag een auto van De Rooij tegemoet." Nou, ik ben benieuwd. En wie komen we een paar uur later tegen? Juist, een auto van De Rooij, precies de wagen die Rob be-doelde. De volgende dag zie ik drie auto's aankomen, drie gele, en Rob zegt:

"Kijk, daar heb je Centrum. Wat zei ik?" Ja hoor, hij heeft gelijk. Maar hoe kan dat? Van jongens, die je in weken niet ziet, weet je wel behoorlijk nauwkeurig waar ze zitten. Voor mij als leek is het verbaazingwekkend, maar ik heb me de afgelopen weken wel vaker verbaasd.

In Istanbul stuur ik op de Londra Camping een kaartje naar huis, met de mededeling "Nog drie dagen te gaan". Omdat Rob hier vannacht wil blijven, nemen we de tijd; niet alleen voor het eten, maar ook voor het drinken en de gezelligheid daarna. Als iemand een Efez bestelt, zegt een ander dat je daar racekak van krijgt. Leuk, ik heb er net een paar gehad, hoewel ik die opmerking net zo snel weer vergeet. Maar de volgende dag zal ik er in Bulgarije nog aan worden herinnerd.

Om één of andere reden verwacht ik van Bulgarije weinig of niets, maar als we een tijdje willen pauzeren, doen we dat op een keurig nette en schitterende parkeerplaats met een restaurant en een winke, kortom deze zou in het westen bepaald niet misstaan. Het is prachtig zomers weer. Rob staat met een Engelsman te praten, die voor een Fins bedrijf rijdt. Plotseling voel ik dat ik "moet", en heel nodig ook. Ik vraag Rob waar het toiletpapier is, spring in de auto, doe een greep en sta weer buiten.

De parkeerplaats is me veel te netjes, én te druk, om even onder de auto te gaan zitten, dus ik moet de bosjes in. Daarvoor moet ik over een muurtje springen, maar ik bereken in de haast mijn afzet verkeerd en schamp met mijn schenen langs de rand van het muurtje. Dat doet zeer en het bloedt als een rund, maar ik heb dringender zaken aan mijn hoofd, of aan mijn kont, het is maar hoe je het bekijkt. Intussen staan Rob en de Engelsman smakelijk te lachen, de rotzakken, totaal geen begrip voor mijn probleem. Maar ik moet niet zeuren, want toen Rob met dat probleem zat – en dat kwam niet eens door de vrijwillig gezopen Efez – stond ik ook te lachen. Ik krijg nu dus alleen maar de rekening voor mijn eigen leedvermaak gepresenteerd.

De rest van de reis naar huis verliep zonder noemenswaardige voorvallen. Toen we weer bij Rob thuis waren, had ik medelijden met Ans. Het was bloedheet, en in die hitte liep zij, hoogzwanger als ze was, met zo'n toeter van een buik haar werk te doen. Ze had echt last van de warmte



MIDDEN OOSTEN
CHAUFFEURS NEDERLAND



hoogwater niet overheen mocht, maar waar wel volgeladen betonmixers vrolijk overheen sjeesden.

FIN