



Verhaal Nico Brabander

Ik ben Nico Brabander, van 1949, na 5 jaren als chauffeur in het leger te hebben gezeten, ben ik in 1973 begonnen als chauffeur binnenland bij Wim Vos / Oss, na 1 jaar betonelementengereden te hebben, werd mij gevraagd om over te stappen als internationale chauffeur tankvervoer.

Toen kwam de oliecrisis in '73 - '74 en de vervoersstroom van goederen naar het Midden Oosten kwam op gang dit omdat de Arabieren erg veel geld te besteden hadden. Ook Wim Vos wilde daar aan meedoen, toen werd Multitrans in het leven geroepen, en in 1975 werd mij gevraagd om wat ritten naar Teheran te doen.

M'n eerste rit was naar Teheran, met 3 andere chauffeurs, allen jonge honden, vanuit Oss, via Joegoslavië, Bulgarije Turkije in, over de Tahir pass naar Iran, al bij al een hele nieuwe ervaring, want ik was tenslotte niet verder geweest dan Polen, Tjechie en Hongarije, en dan is de Tahir pass van een andere orde, want dan zie al de wrakken langs de weg liggen en dan denk je bij je zelf, wat doe ik hier.



Maar goed, na aankomst in Teheran, auto's parkeren in de grote zandbak (parkeerplaats) met enige honderden andere internationale chauffeurs / combinaties. Op naar de agent om papieren af te geven voor inkleding, na 7 dagen wachten, uiteindelijk de papieren terug gekregen om te mogen lossen op een depot, waar enorm veel goederen in de open lucht laden opgeslagen.

Tijdens het wachten in Teheran werden we door diverse agenten gevraagd om, omdat we toch moesten wachten, met een vreemde trailer naar Bandar-e-Abbas te rijden om daar goederen die per schip waren gelost op te halen en deze weer in Teheran te lossen, maar daar hadden wij geen oren naar, na te zijn gelost gingen we leeg retour naar Nederland.

Daarna, Multitrans had een klant (Hyster) verworven, heb ik nog 2 ritten gedaan naar Teheran met hefrucks als lading.

NOTE, Na onze 2e rit naar Teheran zijn wij overigens nooit meer via Bulgarije Turkije in gereden, maar via Griekenland, dus bij Thessaloniki links af, langs de kust en bij Ipsala Turkije in, en in plaats van een dagje vrij te nemen op de Londracamping in Istanbul, verbleven wij voor een dag op 'n resort aan het strand in Asprovalta, dit terzijde.

Irak kon toen ook niet achter blijven, m'n 4e rit was dus naar Bagdad, dus nu bij Ankara ipv linksaf richting Tahir, nu recht door via het Taurus gebergte en Adana en Gaziantep de grens over bij Zahko via Mozul naar Bagdad, al met al mooie ritten.

Na de 3e lossing hefrucks, moesten wij nu retour, niet naar Oss maar naar Rijeka, 'n havenplaats in Joegoslavië, daar lag een schip die was reeds in Basra geweest om hefrucks te lossen maar door alle congesties aldaar duurde het te lang voorat hij daar gelost werd, dus was de kapitein maar terug gevaren naar Rijeka z'n thuishaven.

Moesten met 5 combinaties in total 15 hefrucks laden en stuwen, op kosten van Hyster kregen wij een retour ticket Lublijana - Amsterdam om effe thuis te zijn voor schone kleren en een voorraad vers voedsel.

Met een speciale vervoers vergunning, want 5 CEMT vergunningen had Wim Vos niet, vertrokken wij uit Rijeka via Lublijana en Zagreb richting Beograd met verschrikkelijk slecht weer, eerst regen later overgaand in hevige sneeuwval, halverwege Zagreb waren wij al 3 chauffeurs kwijt door het slechte weer, ik en Jan Beekveld de auto's geparkeerd en rustig afgewacht op beter weer, na 1,5 dag wachten onze reis vervolgt via Zagreb, Beograd en Griekenland naar Bagdad.

Dus wij op weg met z'n tweeën naar Bagdad, en wie komen wij tegen in de buurt van Gaziantep? de 3 verloren combinaties, er was nl een combinatie bij die 2 wielen was verloren door losgelopen wielmoeren, ze waren al twee dagen op zoek in het korenveld naar de wielen, na nog een paar uur zoeken met 4 man, want 1 man moest bij de wagens blijven, ook in die tijd was Koerdisch gebied riskie, affijn na de zaak provisorisch te hebben gemonteerd, weer met z'n vijven naar Bagdad gereden, ingeklaard en gelost, ook toen nog leeg retour naar Oss.

Bij de meeste ritten reden wij altijd de zelfde route met altijd de zelfde rustplaatsen: Oss - Frankfurt, Frankfurt - kleine grens Freilassing naast Salzburg, Salzburg - Maribor, Maribor - Hotel National Beograd, Beograd - Gevgelja, grens over bij Joegoslavië met Griekenland en dan naar ons resort, vandaaruit naar de Londracamping Istanbul, dan vroeg vertrekken dit om de stroom auto's in de morgen voor te zijn,



of 17 uur. Wij kregen mee +/- Hfl.12500,- om de onkosten onderweg te dekken, want in die tijd betalen met een creditcard was er nog geen Shellpas, die was alleen geldig in West Europa.

Terug in Oss kreeg ik m'n volgende rit, 'n groupage lading vol medicijnen van diverse fabrikanten voor 'n plaatsje vlakbij Medina in Saudi Arabie en 10 flessen van 25ltr colaextract voor een frisdrankenfabriek in Riyadh, dus deze keer niet bij Adana links af naar Gaziantep maar rechtdoor naar de Syriese grens over bij Aleppo, via Damascus naar Jordanie en via Amman naar de grens Jordanie / Saudi Arabie.

Weet niet hoe het tegenwoordig gaat maar in die tijd liep het TIRCARNET dood bij de Turk, dus bij de Syrier aangekomen moesten wij met alle papieren naar 'n agent om een Arabisch manifest op te maken en dat gaf nogal wat werk ivm m'n groupage lading.

Aan de Arabische grens aangekomen, me gemeld bij de agent om de goederen in te klaren, er was een probleem, er was geen invoer vergunning geregeld voor de medicijnen, uiteindelijk na 3 uur debatteren had de agent iemand gecharterd die naar Riyadh (+/- 1200 kilometer) bij de autoriteiten de papieren op te halen.

Na 4 dagen was hij weer terug, je zou zeggen inklaaren en wegwezen, niet dus, omdat het om medicijnen ging moest de gehele lading worden uitgeladen, alles werd gecontroleerd, aan de hand van tientallen documenten, na controle werd alles weer ingeladen, na 7 dagen aan de grens te hebben gestaan kon ik naar m'n eerste losadres in de buurt van Medina, de importeur woonde en werkte zelf in Medina, als christen mogen wij daar niet naar binnen, dus weer bellen dat ik aangekomen was op m'n losadres na toestemming werd de hele handel op straat neergezet.

Na lossing door naar Jeddah, links af richting Mekka en ook hier, om Mekka heen want ook Mekka was voor ons verboden, als je Mekka achter je laat zit je op een laag plateau, je ziet in de verte de bergen opdoemen en dan krijg je een fantastische bergweg naar een hoog plateau, met veel haarspeldbochten en mooie vergezichten, in mijn geval 'n makkie, was nagenoeg leeg, maar voor veel Arabische truckers was het werken geblazen, sommige hadden 60ts tropisch hardhout geladen en die konden onmogelijk zo naar boven, dus werd de helft op een parkeerplaats afgeladen, dan naar boven, daar alles lossen en dan weer naar beneden om de andere helft weer op te laden voor een tweede rit naar boven.

Na aankomst in Riyadh, m'n frisdrankenfabriek opgezocht en de 10 flessen colaextract gelost, zoals afgesproken zou in een telex sturen als ik in z'n geheel leeg zou zijn, dus gevraagd of ze een telex hadden, niet dus, ben toen de stad ingereden op zoek naar een telex, deze gevonden bij een ABN vestiging, gevraagd of ik een bericht kon sturen naar Oss, dat mocht, moest alleen wachten op 'n antwoord, dus op straat een bakkie thee gekocht, staat er een houten kruis met knijpers, niemand erbij, aan die knijpers hingen al met al vele duizenden guldens aan vreemde valuta, blijkt het een wisselaar te zijn, hoef je in West Europa niet te proberen want binnen de kortst mogelijke tijd zou het weg zijn.

Nadien telex opgehaald, kreeg de mededeling: kom maar terug naar Griekenland, en melden bij Kuhne + Nagel, en zie wat ze aanbieden en je dan weer melden.

Vanuit Riyadh in de richting van Dammam en dan richting de Aramco pipeline op weg naar de grensovergang Saudi en Jordanie, stukje woestijn waar geen weg was, alleen enige drums die aangaven waar de route was.

Aankomst vrijdag in Thessaloniki, gemeld voor een retour, nou die hadden ze, 24ts watermeloenen, laden op maandag 12ts op 'n veiling dan wachten op nog eens 12ts op dinsdag want de telers moesten die nog aanleveren, TIR gemaakt en toen op naar A'dam naar de Griekse importeur, donderdagavond stond ik op de markt in A'dam, volgende melden, ah jammer de Griek had mij pas maandag verwacht, hij had de meloenen nog niet verkocht, na veel aandringen en dreigen dat ik die 24ts zelf op de kade zou zetten werd uiteindelijk besloten om toch maar te lossen.

Een van m'n laatste ritten was wederom een groupage lading, nu voor Kuwait City, na Damascus rechtstreeks richting grens Jordanie, voor het stuk woestijn waar geen weg was, je kon tussen de geplaatste drums doorrijden, maar dan kon je niet harder dan 20/30 km dit vanwege de vele gaten ed., dan nam je 'n route naast die drums, dan kon je harder, alleen moest je de stand van de zon in de gaten houden en 'n politiepost, dan kwam je vanzelf aan de grens Jordanie - Saudi Arabie, grensplaats Turaif, iets verder door had je 'n nederzetting / compound van Aramco, het was een grote zandbak, trof daar 2 Limburgers, een van hen had motorproblemen, 'n vreter, na wat overleg heb ik m'n trekstang aangehaakt en hem 1000 kilometer op sleep genomen tot de afslag waar ik linksaf moest bij Hafar al Batin richting Kuwait, want zij moesten naar Dammam.

Aangekomen aan de grens Saudi - Kuwait, er stond alleen een portocabin, waar een Koeweiti in zat die hield me tegen met de mededeling, je kan alleen de volgende morgen de grens over, want je moest in konvooi naar Kuwait City, dus vanaf 14.00 uur wachten, kreeg aldaar een zandstorm over me heen die de volgende morgen gelukkig over was, na controle zijn we met z'n 10 auto's in konvooi naar Kuwait city gereden naar de douane parkeerplaats, daar aangekomen, moesten we ons melden bij een agent, we mochten nl. niet in de auto slapen, maar overnachten in een door de agent aangewezen hotel, kwam terecht in het Hilton hotel, toen voor Hfl.250,- per nacht zonder ontbijt op kosten agent, volgende morgen douane formaliteiten gemaakt en op 4 plaatsen gelost, Na gelost te zijn m'n intrek genomen in een Nederlandse compound / kamer en de volgende dag weer retour via Jordanie naar Griekenland, al met al een fasinerende rit.

M'n laatste rit was naar Irak, 4 stalen balken, wat zakken metselzand en 50 zakken kippenvoer, samen met Jan Beekveld weer naar Bagdad, daar ingeklaard, het kippenvoer gelost in Bagdad en met het restant naar een in aanbouw zijnde mangaanfabriek, die werd gebouwd door een Belgische firma, ergens in de middle of nowhere, kregen een route beschrijving mee, moesten rijden in de richting Syrie en na 150 kilometer bij een drum rechtsaf de woestijn in, na diverse malen vast gezeten te hebben kwamen wij aan bij de compound, wat een woestijn, een tentenkamp voor de arbeiders (gastarbeider uit Jemen / Pakistan) en een afgeschermd compound voor de belgen, auto's geparkeerd en de volgende dag gelost, aansluitend retour door de woestijn naar de Syriese grens, op het laatste stuk in Irak zagen wij alleen maar tanks en enorm veel militairen, wisten wij veel, bleek achteraf dat Irak op voet van oorlog was met Syrie, maar ze lieten ons ongemoeid, na 25km niemandsland aangekomen in Syrie, Krijg je een stempel in je paspoort dat het visum "gratis" was, wij retour naar Turkije, telex gemaakt, kregen opdacht voor retour laden in Izmir, voor eenieder 23/25ts manderijnen, bestemd voor de grossmarkt in Munchen.

Terug in Nederland, ik had het eigenlijk wel gehad, 'n ticket gekocht en ben voor 3 maanden Australië gegaan om daar eens te kijken, maar ook daar was het in die tijd een hard bestaan in het vervoerswereldje, veel chauffeurs reden met pillen en drugs om toch maar de lange afstanden te overbruggen en om op tijd de goederen af te leveren, dus om daar iets te ondernemen was niet echt een optie, na m'n vakantie, me weer gemeld bij Wim Vos, en me verder voortbewogen door Europa met een tankwagen combinatie, hoofdzakelijk voor de lange ritten die er toen nog waren (Finland / Griekenland / Oostblok), later kwam de containerisatie en verdwenen ook deze lange ritten.

Toen in 1978 waren bij mij de wilde haren er een beetje af, en werd ik gevraagd om op kantoor / planning me verder te ontplooiën.

Sinds 1978 werkzaam op kantoor bij Wim Vos, later in 1986 Nedloyd Road Cargo, toen overgestapt in 1994 naar Eurovos en per 2001 na het faillissement overgenomen door Den Hartogh Liquid Logistics.

Nu, 2012 en 30jaar verder, met alle trein / bootverbindingen, is de romantiek zoals het toen was wel verdwenen in mijn optiek, tenminste zoals ik het nu zie binnen onze organisatie van Den Hartogh met z'n kantoren in Sint Petersburg en Istanbul.

Er zullen altijd wel goederen over de weg naar die landen blijven gaan, maar het materiaal is beter, de wegen zijn beter, communicatie (GPS, E-mail ed) is sterk verbeterd, maar door de sateliet wordt je wel elke dag in de gaten gehouden (big brother is watching you) en dan is een dagje aan het strand haast onmogelijk.

Maar toch, voor degenen die nu nog op deze verre landen rijden, een goede reis en veilige terugkomst.

