



Rit naar het drielandenpunt Polen, Litouwen en Wit-Rusland.



Op dinsdagmiddag 14 juli 2015 ga ik met de zeer ervaren internationale chauffeur Johan Bralts mee om een vracht ééndagskuikens te laden omgeving Dresden en te lossen in Polen op 2 adressen, waarvan de laatste in het drielandenpunt van Polen, Wit-Rusland en Litouwen ligt.

We controleren eerst de trekker (Scania 440 Euro 6) en daarna de oplegger met olie, koelvloeistof, banden, gereedschap, extra olie, extra koelvloeistoflampen en lading zekeren materiaal. Loopt de generator ook correct, etc. Dan leggen we onze spullen in onze cabine, maken de bedden op, vullen de koelkast, het vriezertje en de ander kasten met voedsel en iets meer dat "lekker" heet. De bestuurderskaarten, 2 man met toch nog de "verlofverklaringen", (welke per 2 maart 2015 officieel niet meer zou hoeven, maar waar door verschillende landen binnen

Europa toch nog op wordt gecontroleerd en beboet) zijn ook aan "boord". We hebben natuurlijk ook onze "rust" aansluitend Manueel op de Tachograaf ingevoerd, om op die manier geen enkel "?" op onze bestuurderskaart te hebben. Dus kunnen we vertrekken.



We rijden via Renswoude waar we bij een collega kuikenvervoerder lege kratten zullen ophalen en ook mee zullen nemen naar het laadadres. Ze staan mooi klaar, dus is het een fluitje van een cent. We rijden via de A12 Duitsland binnen waar we bij de Rästatte Hunxe West een warme maaltijd nuttigen. Deze betaal ik met mijn bankpas. Daarna om en om via Dortmund naar Kassel en daarna naar de nieuwe Autobahn A38 om dan rechtstreeks naar Dresden te rijden. Wat me wel opvalt dat we bij Kassel vanaf de A44 de A7 indraaien dat je in een soort gat valt. Zo groot is de versnelling naar beneden. En wij zijn leeg "slechts" 24 Ton. Om ongeveer

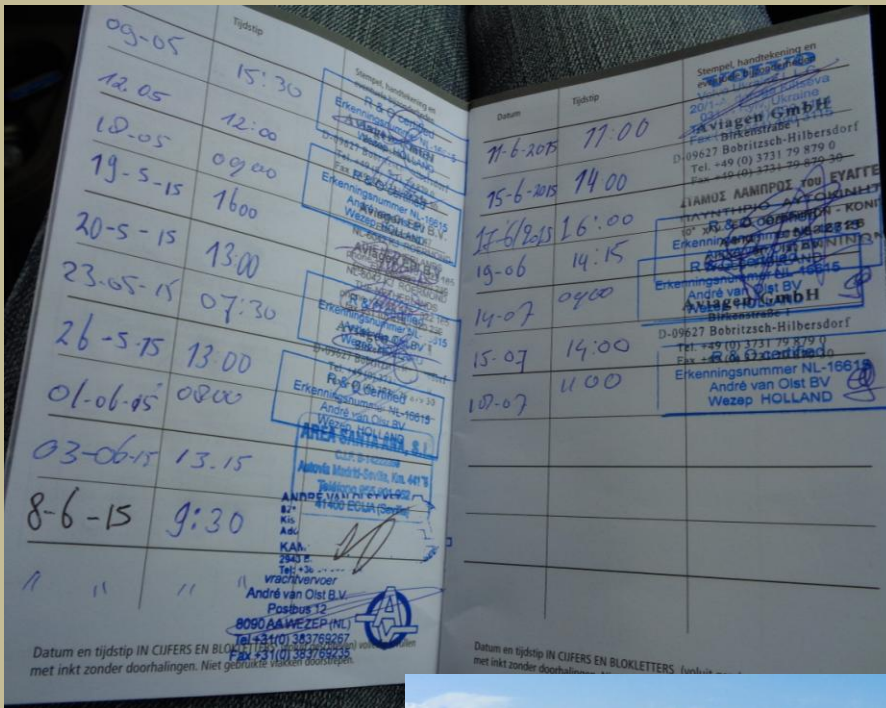
04.00 uur woensdag morgen arriveren wij op onze locatie. We doen de gordijnen dicht en leggen ons ten ruste. Om 12.00 zijn we wakker en melden ons al lopend binnen het bedrijf. We kunnen daar verfrissen, koffie drinken en ons brood op eten. Na de verplichte 9 rusturen op de bestuurderskaart brengen we het voertuig aan de "smerige" kant naar binnen, waar we de kratten en karren lossen.

Wij gaan zelf aan de slag om het voertuig binnen en buiten schoon te maken en deze te ontsmetten. Daarna douchen wij ons, starten de generator om de bak droog te blazen en om deze op de juiste temperatuur te brengen voor de kuikens. Ongeveer om 16.00 uur kunnen we aan de



“schone” kant aandokken. Via een sluis, waar we onze kleding uittrekken en eenmalig gebruik hygiënische kleding aantrekken, komen we in de hal waar de kuikens naar toe worden gebracht. Wij rollen de karren met kratten kuikens naar binnen en zetten de karren na bepaalde aantallen weer vast en houden het onderscheid tussen de klanten 1 en 2 en voor de eerste klant die verschillende groepen in verschillende hokken wil hebben. Na het laden weer via de sluis “speciale kleding” weg en onze eigen kleding weer aan. Deuren dicht, documenten ophalen, laten het R & O boekje (schoonmaken en desinfecteren) aftekenen. Alleen gecertificeerde bedrijven mogen het aftekenen en de eigen branche stelt enorme hoge eisen aan het kuikenvervoer, waardoor het systeem uitstekend functioneert.

Tenslotte gaat het hier om enorm kostbare dieren. (dus zeer kostbare lading) Daarom wordt er geen enkel risico met besmettingen genomen. (veel bedrijven in de HACCP en GMP+ wereld kunnen hier nog heel wat van leren, oftewel nakomen van wat voor hen ook wettelijk telt of afgesproken is) Om 17.00 rijden we weg richting Berlijn. Waar Duitsland heel sterk mee bezig en ook goed zichtbaar is, is dat industrieterreinen volgebouwd staan met zonnepanelen. Ook zie



je enorm veel windmolens onderweg staan. Oftewel alternatieve energie. Via Berlijn rijden we richting Poznan en Warschau in Polen. We rijden onze uren om en om en in de ochtend draaien we een goeie 50 km voor Warschau de autobahn af. We rijden binnendoor en gaan richting onze eerste klant. In de cabine kunnen we digitaal op een beeldscherm aflezen hoe de machine, temperatuur, Co2 waarden etc.



van/in de oplegger het bij de kuikens doet. Kunnen dat desnoods handmatig bijsturen, want er wordt op 3 fronten in de oplegger gemeten. We komen duidelijk in een gebied waar een grote Coöperatie aan het werk is. Veel bulkvrachtauto's van deze Coöperatie te zien, de voederfabriek en zelfs een eigen slachterij. Tevens rijden we door enorme graanlandschappen en er zijn ook heel veel nieuwe stallen in de landschappen te zien.



Ongeveer 100 km voor het “meetingpoint” bellen we de boer op en inderdaad in een klein dorpje staat hij op ons te wachten. Hij rijdt voor ons uit en na ongeveer 20 km binnendoor rijden komen we bij door muren afgeschermdde stallencoplex aan. We overleggen met de leidinggevenden in het Engels van waar de verschillende groepen kuikens in de 5 verschillende stallen gelost moeten worden. Wij trekken onze éénmalige speciale kleding aan en geven de karren met kratten kuikens op de laadklep aan. We hebben ook overlegd dat zij de lege karren met kratten weer daarna buiten neer zullen zetten, want die nacht zullen we ze weer ophalen. Ter voorkoming van besmetting zullen nu niet de lege kratten weer terug in de oplegger komen. Wel moeten we van elke groep bij verschillende kratten de inlegvelletjes (daar poepen de kuikens op) er uit halen. Als achteraf blijkt dat er een ziekte in de kuikens voorkomt, kan men aantonen of dat al zo was of dat dit later in de stal is gebeurd. Na het lossen tekent men de documenten af en wij vertrekken naar het 2^{de} losadres, 288 km verderop en binnendoor, achter Bialystok in het 3 landenpunt van Polen, Litouwen en Wit-Rusland. Op de weg er naar toe letten we al op of er een gunstige Truckstop is die we kunnen gaan gebruiken na het lossen en



binnen de 21 diensturen. Na Bialystock is men druk bezig met deze hoofdroute, nu nog 1 rijbaan, naar Litouwen, Letland en Estland. Een mega project. Wanneer we na deze projecten zijn komen we weer in de bossen en een 20 km van ons losadres komen we in een enorme file. 5 km verderop ligt er een truck dwars over de weg. We kijken het even aan en Johan loopt een stuk vooruit en ziet dat er na 500 meter een smalle weg naar rechts is. Die nemen we en rijden over een zeer smalle weg, kleine gehuchten en een wegomleiding om een kerk verder. Wat opvalt, de weg ligt er perfect bij. Het is een behoorlijk stuk om en komen dan ook voorbij het losadres weer op de hoofdweg, welke we nu weer terug rijden. Geen truck die we tegen komen, want die staan nog in de file. De boer is erg blij dat we er zijn, draaien bij hem een zeer krappe inrit in, over een matras met water/desinfecteer rijden we het land in naast de stal. Zijn vrouw en kinderen helpen mee, terwijl wij alweer nieuwe speciale kleding hebben aangetrokken. Binnen een ½ uur zijn we leeg, hebben de lege kratten weer



terug met bijna geen dode kuikens, en de inlegvelletjes verdeelt tussen de klant en ons die we weer mee naar huis nemen. We volgen onze eigen alternatieve route om het ongeluk heen en komen na ongeveer 3 uur weer op hetzelfde punt uit, waar we eerst stil stonden. De file staat er nog steeds, dus hebben we een goeie beslissing genomen. We rijden om Bialystock heen en kunnen binnen de 21 diensturen op een prima Truckstop komen. Het is dan donderdagmiddag. We kunnen hier wassen en eten. Die wil ik betalen en oef mijn bankpas heb ik niet meer. Dus dan maar met Zloty. Ik realiseer me dat die



nog op de Hunxe West ligt. Dan eerst maar slapen en na onze 9 rusturen vertrekken we weer in de nacht. We rijden dan terug naar het 1^{ste} loadres, doen onderweg een bakkie en arriveren om ongeveer 04.00 uur vrijdagmorgen bij het complex. De portier doet het hek los en we rijden bij de stallen langs om de karren weer op te pakken. Opvallend is dat een staldeur opengaat en iemand even kijkt van wat er gebeurt. (werkgelegenheid)



Dan verlaten we het complex, rijden binnen door met dat we uit eindelijk weer op de autobahn van Warchau, Poznan, Berlijn komen. Het loopt als een trein. Onderweg bellen we met de Hunxe West en inderdaad mijn bankpas ligt daar nog. André van Olst vind het geen probleem dat we met een "blok" om die pas ophalen. We arriveren dan aan het begin van de vrijdagavond bij de Hunxe Oost, waar we gaan slapen. Echter niet eerder dan dat we lopend, via speciale dienstuitgangen van de Hunxe Oost en West onder de autobahn door mijn bankpas opgehaald te hebben. Het eten smaakt mij en Johan daardoor des te beter. De volgende zaterdagochtend vroeg rijden we eerst weer via Renswoude, waar we de lege karren en kratten neer zullen zetten bij de collega vervoerder en dat doen we in een gereedstaande oplegger. Want dat voorkomt met overvliegende vogels dat er misschien uitwerpselen, vogelziekte, in de kratten zou kunnen komen. Zij nemen ze weer mee de volgende week naar Dresden, omdat wij weten dat we de volgende week naar Marrokko zullen gaan. Ondertussen hebben we met André ook al overlegd dat we de Scania bij de Scania garage in Zwolle

zullen brengen, omdat de airco niet goed functioneert. Het is al bloedheet en de week erop zal het nog heter worden. Dat wordt inderdaad in het weekend keurig opgelost.

Conclusie: weer een mooie en gezellige rit samen met Johan gemaakt. Van dinsdagmiddag tot zaterdagmorgen toch nog 3600 km. Een verbruik 1 op 4 en ook de generator met zijn uren en verbruik kunnen testen. Tevens dat de beroepsbranche van kuikenvervoerders bloedserieus hun werk aan het doen zijn. Voor mijzelf ook weer een prettig gevoel dat er met mijn bankpas niets gebeurd is!

Frits van Amerongen



