



Verslag van de reis naar Griekenland via Roemenië en Bulgarije 2014



Op 21 juli 2014 vertrekken Peter en ik vanuit Wezep NL naar het oosten, nabij Dresden, in Duitsland. Daar zullen we een vracht kuikens opladen voor een klant in Griekenland. 's Nachts arriveren wij daar om 03.45 uur en sluiten aan bij een groep Van Olst vrachtauto's en collega-transporteurs. In de ochtend ben ik vroeg wakker en ga er vast uit en wil eens ontdekken hoe ik in dit nieuwe "besloten kuikenbedrijf" kan geraken, want er ligt een groot hek omheen. Tot mijn verrassing en geluk komt "Jas" = Jaap, chauffeur van Van Olst, te voorschijn en doet het hek open. Hij vertelt mij waar de douche, WC en koffie te vinden is. Hij



was gewoon een gastheer en voor mij was dit ook erg praktisch. Peter en ik, maar ook Antoine (A) en Hendrik (H) moeten hier apart een vracht kuikens laden die in dezelfde omgeving gelost moet gaan worden in GR. De auto's zijn schoon en ontsmet



gearriveerd, maar moeten binnen dit bedrijf het nogmaals doen. Zulke hoge eisen, kwaliteit en hygiëne, worden aan dit transport gesteld. A en H zullen wel 5 uur eerder hun vracht opladen en vertrekken dan wij. Wij vertrekken met onze kuikens dan ook pas om 17.45 uur. We moeten eerst nog een stuk door Duitsland waar druk gewerkt wordt in de landerijen. Via Usti komen we Tsjechië binnen om door Praag heen te rijden richting Bratislava. De wegen zijn



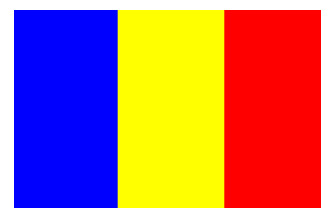
hier prima, maar overal zul je je tol moeten betalen. Voor Slowakije is dat weer een aparte mautkast en die moet aan de grens opgewaardeerd worden. We komen in de nacht aan, waar net pauze genoten wordt, de apparatuur defect blijkt te zijn en daardoor oponthoudt geeft. Zo kunnen we zonder problemen door Slowakije heen gaan. Op zich is dat qua lengte helemaal niet zo groot, maar er staan hoge boetes voor het niet betalen van de tol. Dan rijden we alweer Hongarije binnen, waar



we via Boedapest naar het zuiden afzakken richting Szeged. Daar buigen we af



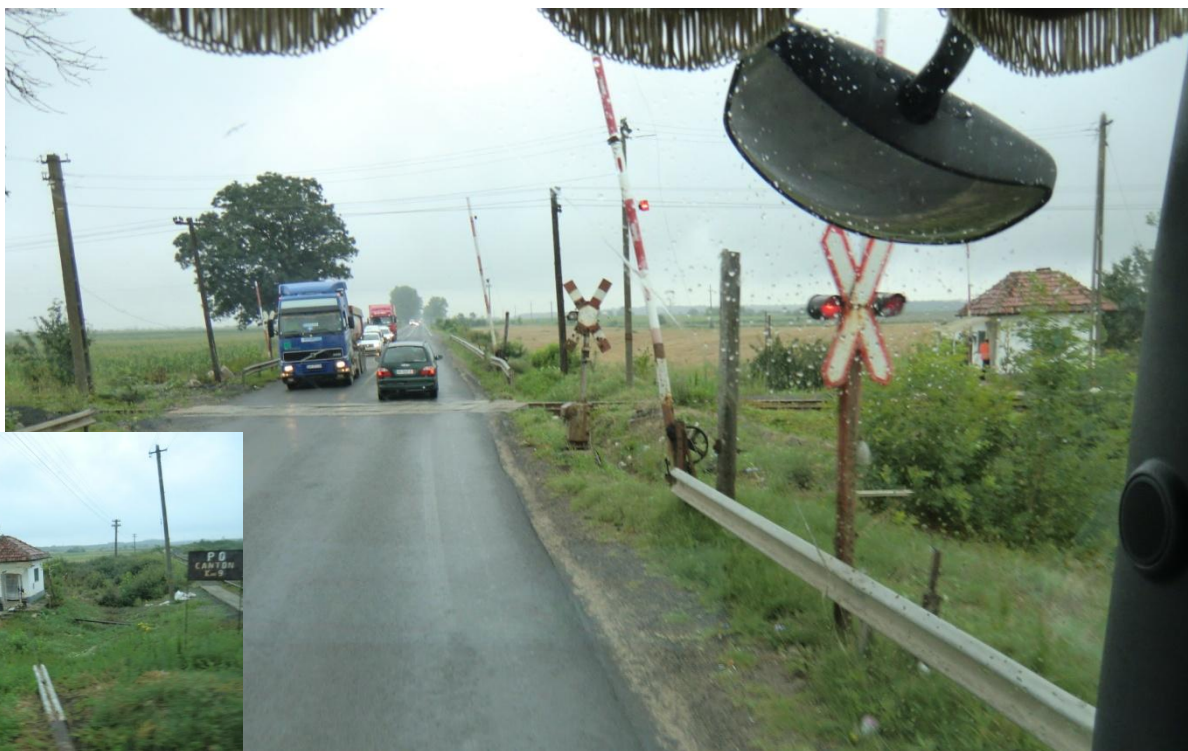
richting het oosten naar Arad in Roemenië. We volgen op deze manier de EEG landen en vermijden daarmee Servië en Bosnië waar veel oponthoud aan de grens te verwachten is. Bij Nagylak komen we Roemenië binnen. Er staat daar een forse file met vrachtauto's die Hongarije binnen willen rijden. Iets waar wij gelukkig geen last van



hebben. Net na de grens laten wij vast weer de dieseltanks vol gooien. Het is



buiten erg warm, ongeveer 30°C en de machines loeien om de kuikens op de juiste temperatuur te houden en natuurlijk dat er voldoende zuurstof voor hen is. Tenslotte is dit ook een kostbare lading. Via Timisoara gaan we richting Bulgarije, door de Karpaten met vele bochten en wild stromend water en met stapvoets te nemen spoorwegovergangen.



De wegen lopen hier ook makkelijk door de dorpjes heen, die er rustig bij liggen met dit hete weer.





In de middag naderen we Calafat/Vidin de grens van Roemenië en Bulgarije. Vanuit een zeer slechte weg naderen we een super nieuwe brug over de Donau.



Er staan wat trucks voor de grens, het gaat redelijk vlot, en we kopen hier weer dagtickets voor Bulgarije, om na een paar km super nieuwe snelweg op een bewaakte TIR parking te arriveren. We hebben dan ook ongeveer onze 21 uur gebruikt voor dubbele bemanning. Hier staan A en H ook al te slapen en wij gaan ons verfrissen, eten, (echt heerlijk) en daarna ook slapen bij 35°C.

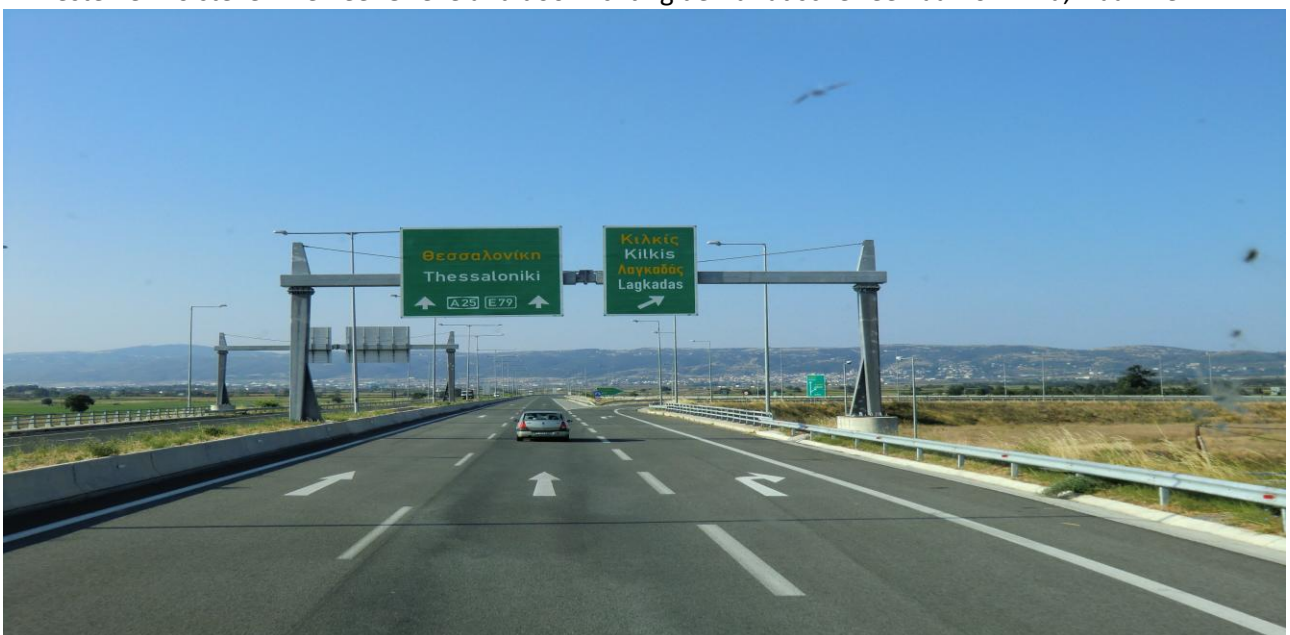


Na de verplichte 9 rusturen vertrekken wij weer om 22.45 uur om in het donker door Bulgarije te gaan rijden. Het stijgt vrij direct door een berg op te rijden, met zeer smalle wegen. In de dorpjes wordt je geconfronteerd met honden die zomaar op de weg liggen te slapen. Zowel in Roemenië als in Bulgarije zijn veel los lopende honden en dus ook veel dood gereden honden. Tevens viel ook op hoe vies de parkeerplaatsen in Roemenië zijn. In de nacht worden we aangehouden door politie, maar die ziet onze tickets zitten en we kunnen weer verder. Bij Sofia pakken wij de ring. Een smalle en slechte weg. Op een gegeven ogenblik horen we een hoop gerammel. We stoppen bij een tankstation en constateren dat de cabineophanging is losgelopen. De bout kunnen we weer vast krijgen en we gaan naar Kulata, de grens tussen Bulgarije en Griekenland, waar we om 06.30 uur



weer verder kunnen

zonder veel oponthoud. Het is eerst nog een aantal Km richting Thessaloniki, waar de slechte weg overgaat op de autosnelweg die perfect loopt. Vlak voor Thessaloniki gaan we weer richting het westen en zo steken we heel Griekeland door richting de Adriatische zee naar Ionnima, waar we



Dimitri zullen ontmoeten. Hij spreekt perfect engels en heeft elke dag gebeld van hoe alles verloopt. We verwachten daar ongeveer 11.15 uur te arriveren. Het is dat op moment donderdag 24 juli. Het is een prachtige weg door een hoog gebergte met ongelooflijk veel tunnels bekostigd door de EEG.



€ 120.000.000,00 hier en daar weer € 175.000.000,00 enz. Je vraagt je alleen af wie er gebruik gaat maken van deze weg. Wat ik wel denk, is dat een aantal mensen flink geprofiteerd heeft van deze bouwprojecten. De natuur is prachtig en in volle bloei. Tevens valt frequent de kleine kerkgebouwtjes langs de weg op. Op de afgesproken tijd arriveren we bij ons meetingpoint en vertrekken dan direct naar ons losadres, ongeveer een uur verder in de binnenlanden.



We steken een smal bergdorpje en komen dan , zo lijkt, bij een geitenpad met een enorme stijging en bochten. We besluiten door te gaan en na 2900 km kom je op het smalste punt uit om de kuikens in verschillende





hokken te gaan lossen. Op het terrein zijn ook nog enorme hoogteverschillen. De temperatuur is daar 42°C en op de laadklep 52°C. Bij elke kar kuikens doen we de trailerdeuren weer dicht en bij het lossen zetten we de kuikens zo snel mogelijk in de schaduw en/of in de hokken. Na 2 uur lossen zijn we leeg. Het ziet er goed uit want alle kuikens maken het goed. Dus dat doel is geslaagd. Achteraf blijkt dat er een minimaal getal aan uitval is geweest. Dan vertrekken we weer, want we moeten nog naar de haven van Igoumenitsa. We rijden via een smalle weg langs de kust waar we om 17.30 uur in de haven arriveren.



A en H staan daar al en bij aankomst van de boot zetten wij binnen de 21 rijden de auto stil op de boot. Met z'n vieren hebben wij een hut. We gaan wat eten en drinken en zelf ga ik vroeg naar bed. De volgende ochtend maken we ons gereed om van boord te gaan, na 17 uur varen, in Ancona, Italië. A en H staan een dek hoger en wij rijden om 11.15 uur van boord om binnen onze 21 uur weer naar huis te kunnen/moeten rijden. We rijden



eerst door de stad Ancona en gaan via Verona door de Alpen, over de Brenner door Oostenrijk naar Duitsland. Veel vrachtverkeer wil door Oostenrijk heen, vanwege een weekend rijverbod, dus we worden veel opgehouden, omdat er ook een inhaalverbod is. Binnen Oostenrijk worden we nog met een LKW controle geconfronteerd maar dat blijkt alleen maar gewichtscontrole te zijn. Leeg en gewicht van 24 ton is dat dan ook geen enkel probleem. We stoppen om de ongeveer 4 ¼ uur rijtijd en dus wissel chauffeur en arriveren op zaterdag 26 juli om 07.30 uur. Alles weer binnen de wettelijke kaders.



Conclusie:



Een rit in 5 dagen door 10 landen van Europa van 4600 Km, 1 op 4,02, en 17 uur op de boot is voor mij zelf weer een prachtige ervaring geweest. Voor mijn trainingen weer een schat aan ervaringen en een opvallend feit is hoe snel de Stoneridge tachograaf zijn informatie verwerkt i.p.v. de VDO. Nu helemaal met 2 man en een strakke rit, waarin tijd een belangrijke rol speelt.

Frits van Amerongen

