

Dubbelbemand naar Rome



Zijn eerste ritten op de truck maakte Frits van Amerongen in 1978 voor Kamphuis. Nu, 45 jaar later, gaat hij terug in de tijd door opnieuw in een truck van Kamphuis te stappen voor een rit naar Rome.



Dit keer is het echter niet voor Paul Kamphuis, maar voor Jan Kamphuis, die opnieuw is gestart met een bescheiden transportbedrijf. Met zijn neef Michael Kamphuis maak ik in een anderhalf jaar oude, tot nieuw gepoetste MAN 18.510 de rit naar Rome. Maar voordat we aan die reis kunnen beginnen, staat er eerst nog wat nationaal werk op het programma.

We vertrekken 's morgens om half zes met de losse trekker uit Barneveld om in Ommeren een geladen trailer op te halen, om die vervolgens te gaan lossen in Zeewolde. Als we in Zeewolde aankomen, krijgen we echter te horen dat we moeten lossen in Andelst. Eenmaal in Andelst gaat de vracht er vlot uit en kunnen we bij de ontvanger gebruik maken van het sanitair en de koffieautomaat. Goed geregeld dus.

Na Andelst gaan we naar Geldermalsen, waar Kamphuis een samenwerking met de firma Deij heeft. Daar zullen we drie partijtjes laden, die op deze maandag nog moeten worden gelost in Dordrecht, Zevenbergen en Moerdijk. Michael heeft alle losse stangen en balken en het schot in de trailer goed vastgezet, zodat hij de lading goed kan zekeren en het vries- en versgoed van het droge materiaal kan scheiden.

Bij Deij kunnen we ook alle vloeistoffen aanvullen, zoals water in de jerrycan, AdBlue en ruitensproeiervloeistof. Voor die laatste beschikt de MAN over een heel praktisch uitschuifbaar vulgootje.

Erst iets eten

Dankzij een nulurencontract en daardoor een tweede bestuurderskaart kunnen we dubbelbemand op weg om te lossen op eerder genoemde adressen, om vervolgens volle bak te laden in Dinteloord voor Rome. Om kwart over drie arriveren we in Dinteloord, waar we zowel het vriesgoed als de droge waar moeten laden. Het is een schitterend groot bedrijf, waar alles zeer gedisciplineerd verloopt, maar dat levert ook flink wat papierwerk op. Toch mogen we niet klagen, want tweeënhalve uur later verlaten we met de juiste documenten op zak het terrein. Op naar Rome!

Met een reis van 1.580 kilometer voor de boeg besluiten we eerst maar eens iets te gaan eten. Getipt door een oud-Kamphuis-chauffeur rijden we naar Meet&Eat in Stabroek, net voor Antwerpen. Terwijl wij ons te goed doen aan de maaltijd lost in de tussentijd de file op de Ring van Antwerpen op. Gevoed en gelaafd vervolgen we onze weg via Brussel naar Habay om te tanken. Michael wil dat tanken graag voor de ochtend achter de rug hebben, want dan „staat er niemand voor je poten“. Tanken kost nu eenmaal tijd. Doordat we dubbelbemand rijden, komen we uitstekend uit met de rijtijden. We besluiten de combinatie op de parking van het restaurant te zetten. Wat me wel opvalt, is de hoeveelheid geluid die de koelmotor maakt. Niet alleen vervelend voor de chauffeur zelf na een dag hard werken, maar ook voor zijn omgeving. Onwillekeurig denk ik dat zo'n FRC-



Terwijl wij ons te goed deden aan de maaltijd loste de file op de Ring van Antwerpen op

oplegger zijn temperatuur toch gemakkelijk tien uur zonder koeler vast zou moeten kunnen houden. Maar goed, alles went en we maken een goede nachtrust. Het bovenste bed ligt uitstekend, al is het wel even tactisch nadenken hoe je uit bed komt, want er is geen trapje. Gelukkig krijg ik het kunstje onder de knie.

Over de transit-strook

De volgende ochtend genieten we uitgerust van een heerlijk ontbijt en vertrekken we goedgezumt met negen rusturen op de klok. Vanwege een enorme 'Baustelle' heeft Michael ervaren dat er via Longwy over de N81 vrij gemakkelijk en zonder oponthoud naar Metz in Frankrijk te rijden is. Zo kunnen we via de Franse kant tot aan Mulhouse rijden, om daarna via Duitsland richting Zwitserland te gaan. Vervolgens voert de route

1. Frits van Amerongen in de jaren zeventig bij zijn MAN.

2. De laatste drie partijtjes laden we bij Deij Transport.

3. MAN-logo in het scherm.

4. Michael kan de temperatuur in de verschillende compartimenten van de trailer voortdurend controleren.

5. Bij de grens met Zwitserland doemen de eerste verontrustende borden op.



Op anderhalf uur extra rijtijd bij de Gotthard na verloopt de rit zeer voorspoedig

1. Zo, de eerste hindernissen zijn overwonnen. Michiel Kamphuis geniet in het zonnetje van een korte pauze.

naar Bazel en verder naar Como, Milaan en Rome. Dat gaat goed tot net voor de Zwitserse grens, waar een joekel van een file staat voor vrachtwagens die in Zwitserland moeten lossen. Wij kachelen er mooi langs, omdat wij transit zijn. De rijstrook voor transit is leeg en na het tonen van het transit-document kunnen we weer door, een forse groep wachtende collega's achter ons latend. Wel een aangenaam gevoel!

Incident in de tunnel

Enmaal op weg in Zwitserland zien we de borden voor de beroemdste dan wel beruchtste plek voor chauffeurs in Zwitserland. Alle trucks moeten over Erstfeld (zie ook de column van John van Tent in Truckstar nummer 9) om op alle fronten te worden gecontroleerd. Hier wordt de Zwitserse kluis gevuld met boetes voor overtredingen, gebreken, hoogteverschillen et cetera. Vandaag is het er echter rustig. Via verkeerslichten komen we bij de eerste post. Daar wordt ons voertuig direct 'gestekerd' voor een algehele uitlezing en alles blijkt oké. Opgelucht verlaten we het met verkeerslichten geregelde, gigantisch grote terrein weer. Door naar de Gotthard. We zijn echter niet alleen, want er is een incident gebeurd op de enige rijbaan. Er zijn nu dus slechts

twee rijstroken - van het tegemoetkomend verkeer - beschikbaar in de tunnel. Geduldig staan we anderhalf uur te wachten tot we aan de beurt zijn om de zeventien kilometer lange tunnel door te rijden. Hierna stoppen we bij een Rasthof voor een verfrissende douche en een opkikkerende kop koffie, waarna we onze route vervolgen door het toch wel mooie Zwitserland naar Chiasso via de transitroute. Na een stop voor een nieuw loopbriefje kunnen we weer door richting Milaan, Italië in.

Smalle tunnelgeul

In Italië stoppen we op een industrieterrein bij een klein dorpje. Een mooi stekkie, met op loopafstand een verrukkelijk restaurant, waar we een heerlijke maaltijd nuttigen. Zelf bestel ik er één gang, maar Michael verorbert er wel drie. Niet te filmen hoe die gozer zijn lintwormen voedt. Na afloop lopen we terug naar de MAN met de nog steeds draaiende koelmotor. Zoals gezegd, alles went en we pakken een prima nachtrust. De volgende dag kunnen we niet voor twaalf uur in Rome lossen en dat betekent dat we de toeristische route kunnen nemen: via de SS 1 langs de westkust aan de Tyrreen zee via Pisa en Grosseto naar Rome. We besluiten om halverwege de rit te gaan zwemmen bij een



2



4



4



3

5



6

restaurant met camping direct aan het water. Heerlijk! Het enige minpuntje is de conditie van die kustweg. Die is enorm smal, met aan beide kanten van de rijbaan hoge vangrails. Op dit soort wegen voelt het alsof de MAN te licht stuurt. Vooral in deze tunnelgeul, waar ik rechts geen enkele ruimte heb en waar het maximum 70 km/u is, is dat een mindere ervaring. In Italië hebben ze overigens maling aan alles. Dat blijkt als er een machtige combinatie aan ons voorbij raast, daarbij aan beide kanten slechts centimeters ruimte overlatend. Het risico van schade is in mijn ogen dan ook dermate hoog dat ik niet snel meer voor deze route zou kiezen. Maar goed, al doende leert men en de MAN rijdt met zijn hulpmiddelen fantastisch.

Een en al ADR

In de avond arriveren we in een plaatsje voor Rome op wat in mijn ogen een ADR-tankwagenparking is, want de meeste zijn allemaal beladen met ADR-vloeistoffen. Wij passen er prima bij. Met nog twee Nederlandse chauffeurs hebben we een gezellige avond. Voor het eten - een driegangenmenu voor vier personen - en drinken rekenen we in totaal 75 euro af. Dat kun je niet duur noemen.



7

2. Na een incident in de tunnel ontkomen we toch niet aan een flinke file.

3. Om en om moeten het doorgaande en tegemoetkomende verkeer door de zeventien kilometer lange tunnel

4. En door richting Milaan.

5. De kustweg laat te wensen over: slecht wegdek en smal.

6. Halverwege een toeristische stop en een duik in zee.

7. Frits van Amerongen gaat volgend jaar zeker weer een keer met een Kamphuis-auto mee naar verre oorden.



1



3



2



4



5

1. De volgende ochtend vervolgen we onze weg naar het vliegveld van Rome.

2. Aan de oostkust van Italië laden we vlak bij Pescara snoepjes.

3. We stoppen voor een overnachting bij de expediteur.

4. Naast de expediteur is ook een barretje, waar Michael van een prima koffie geniet.

5. Deze chauffeur maakt gebruik van zijn rijdende tankstation.

6. Kaartje van de route.



6

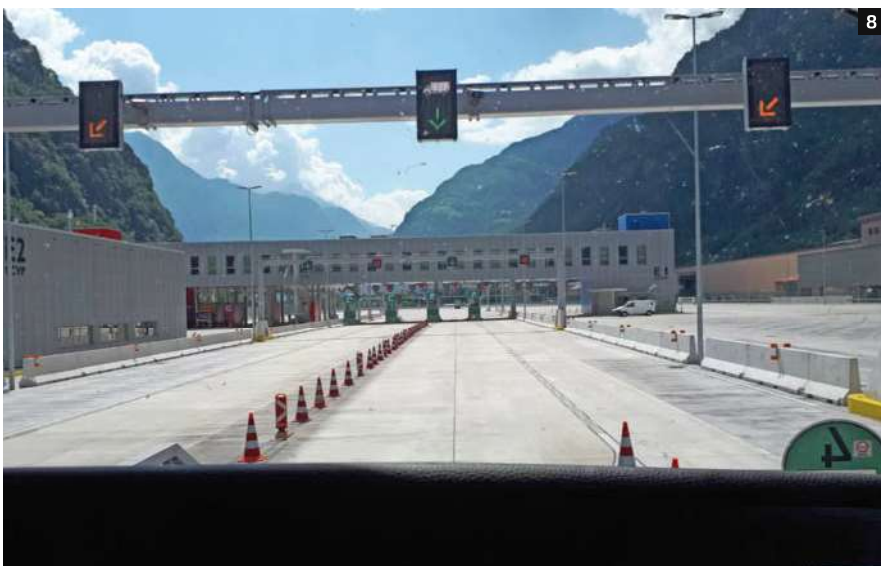
De volgende morgen rijden we na onze eigen koffie met broodjes kaas naar het vliegveld van Rome. We zijn er om half acht, maar mogen pas om acht uur door het hek - er achteruit naartoe - om te gaan lossen. Tenminste, als de douane daar toestemming voor geeft. Het kost wat geduld en neemt even tijd, maar uiteindelijk rijden we om elf uur het terrein af.

Langs de oostkust

Missie geslaagd. Terug rijden we door het Abuzen-gebied van de Apennijnen van de west- naar de oostkust van Italië om vlak bij Pescara snoepjes te gaan laden. Het is een prachtig gebied met schitterende vergezichten, prima parkings en ter plaatse lekkere koffie met broodjes. Op de locatie kunnen we vlot laden en om half vier rijden we met de papieren op zak het terrein weer af. We vervolgen onze weg langs de oostkust aan de Adriatische zee, met wederom prachtige vergezichten. We besluiten om door te rijden tot voorbij Milaan om bij de expediteur te gaan slapen. Zo met z'n tweeën rijdend gaat dat gemakkelijk. Eenmaal op de parkeerplaats eten we een warme maaltijd uit de 'ping', iets wat zo om en om prima te doen is. Hier staan we mooi achteraf en is het heerlijk rustig, zo zonder koelmotorgeluiden. De volgende morgen lopen we naar de expediteur, waar



7 9



8 10



een gezellig en lekker barretje naast zit. Wat wil een mens nog meer? Op de terugweg bij onze MAN zie ik een ADR-dieseltanker wel heel speciaal zijn eigen brandstoftank bijvullen. De chauffeur doet even zijn vinger voor de lippen, maar het is wel duidelijk wat hier gebeurt.

Controlepost Gionico

Ondertussen heeft Michael een foto gemaakt van het T2-document. Via een speciale app kan de douane zo het document controleren. Dat betekent: twee keer even stoppen en door. In Zwitserland rijden we via de speciale truck-controlepost Giornico een joekel van een opstelplaats op. Dat doet het ergste vermoeden, maar nee, we kunnen gelukkig zonder problemen door. Op anderhalf uur extra rijtijd bij de Gotthard na verloopt de rit zeer voorspoedig en we landen rond het middaguur bij de BP van Luzern, waar we een douche kunnen nemen. Het is er netjes en hierna eten we nog wat lekkers. We zullen het maar niet over de prijs hebben, want dit is Zwitserland en ach, één stop moet kunnen. We kachelen mooi door en het gaat vlot over de grens van Zwitserland met Duitsland. We zullen warm eten in Ettenheim met René, een bekende, die al op ons zit te wachten. Hij blijft staan en wij gaan door, via Straatsburg weer Frankrijk in en dan probleemloos door Luxemburg

We vervolgen onze weg langs de Adriatische zee, met weer prachtige vergezichten

naar Habay, waar we weer alles zullen aftanken. Om half twaalf rest ons verder alleen maar rust. De volgende morgen, op zaterdag, rijden we na een heerlijk ontbijtje via de Ardennen, Luik en Maastricht naar Geldermalsen, waar we in de middag bij de firma Deij arriveren. Hier is het nog even aanpakken, de lading omzetten en de truck omruilen, want Michael gaat de week erop met vakantie. Nog even een toevallig arriverende collega helpen en dan terug naar Barneveld, waar we om zes uur 's avonds aankomen. Jammer dat deze schitterende rit met een voortreffelijke truck achter me ligt. Toch heb ik ook alweer iets om naar uit te kijken, want ik heb met Michael al afgesproken om volgend jaar weer een week Kamphuis te doen. ■

FRITS VAN AMERONGEN

7. Hier doe je het toch allemaal voor.

8. Een joekel van een opstelplaats doet het ergste vermoeden...

9. ...maar zelfs in Zwitserland valt het soms mee en binnen redelijke tijd komen we aan in Luzern.

10. We vervolgen onze weg richting Straatsburg in Frankrijk en dan door naar Nederland.