



Reisverslag Denemarken – Duitsland – Polen in 2013

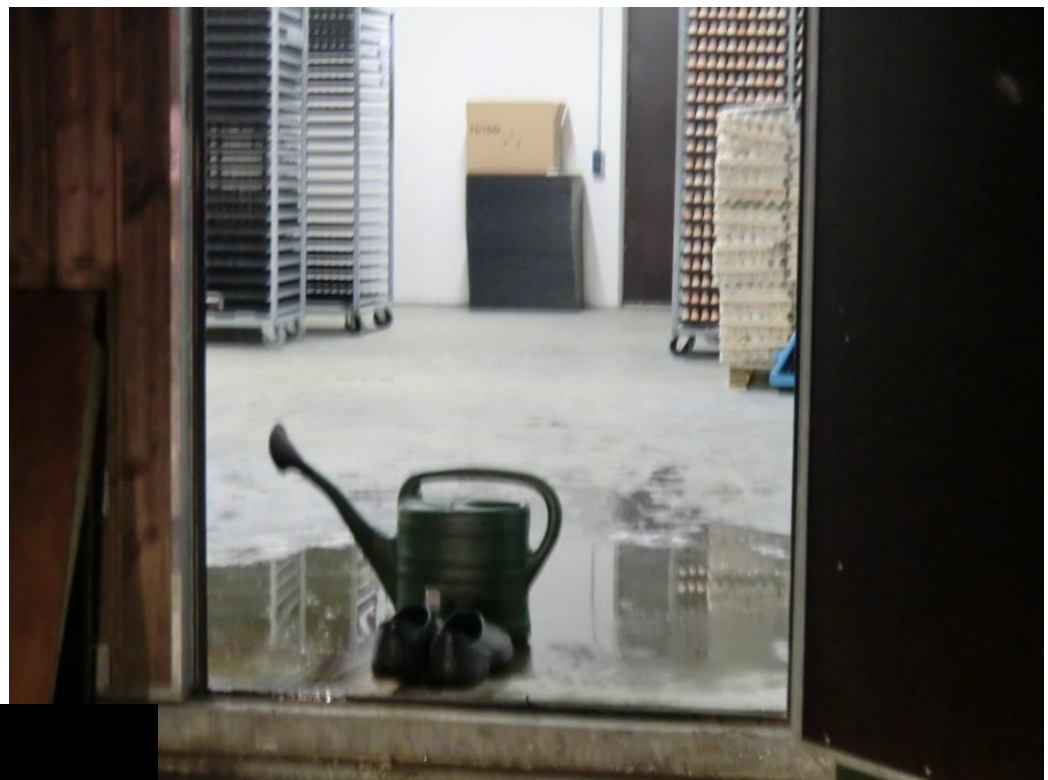
Op maandagmiddag 15 juli 2013 vertrekken Peter en ik naar Noord Duitsland met een schoongewassen en gedesinfecteerde kuikenoplegger. Het eerste



moment waar we meteen mee geconfronteerd worden is een ongeluk net voor Zwolle. Die tijd kun je toch niet inhalen, dus we gaan met goede moed verder via Hoogeveen, Zwartemeer en de B 213 in Duitsland. Op Haselhune doen we even wat warm eten. Dan trekken we "hem" door naar Hamburg, waar we wisselen van chauffeur. Net voor Flensburg gaan we Autobahn af om naar een klein gehucht, met een hele nieuwe boerderij ter plaatse, broedeieren te gaan laden. Er is vooraf al gecommuniceerd van waar de sleutels liggen en hoe de boer het neer gezet heeft. Het is al midden in de nacht als we er arriveren.

De boer heeft naast elkaar 2 deuren, waarvan achter de ene de lege karren neergezet moeten worden en achter de andere de volle karren vandaan moeten worden gehaald. Wat direct opvalt is

dat bij elke deur een gieter met desinfecteermiddel en klompen staan. Puur voor hygiëne en geen besmetting. We spreken af dat Peter buiten de stallen en in de auto blijft en ik in de stallen. Op deze manier van samenwerken kunnen we een ½ uur later alweer vertrekken.



Vrij snel passeren we daarna de grens met Denemarken waar we naar het plaatsje Baekka rijden, waar een broederij staat. Hier maken we onze verplichte rusturen, lossen de broedeieren, maken de



oplegger schoon en desinfecteren die. Waarna we wachten wanneer we kunnen gaan laden de eendagskuikens welke naar Regensburg in Zuid Duitsland moeten. In de namiddag vertrekken we met de





geavanceerde koelmachine met ventilatie, alles elektronisch geregeld, op top productie, want het is gloeiend heet. We gebruiken de avond en nacht via de A7 om naar Regensburg en het plaatsje

Widthal te komen. De avond ervoor is met de boer al overlegd van waar het voertuig gelost moet gaan worden, zodat we de auto direct goed kunnen neerzetten. Het lossen van de kuikens gaat onder het toezicht van de veterinaire dienst en hij/wij dragen wegwerpoveralls en schoenhoesjes. Uit bepaalde kisten neemt hij kuikens en die "perst" hij voorzichtig leeg voor poep. Die vangt hij op en Peter zorgt ervoor dat hij verschillende papieren onderleggers (onder de kuikens) verzamelt. Die komen allemaal in potjes en die worden weer in 3 partijen verdeelt. 1 voor de boer, 1 voor de broederij en 1 voor de transporteur. Dit alles tezamen moet



ervoor te zorgen, van als er wat mis gaat het traceerbaar is en wie verantwoordelijk wordt. Dat is net als de "loggers" die in verschillende kisten zitten en die de temperatuur van de reis bijgehouden hebben. Na het lossen en plichtplegingen gaan we met z'n allen gezamenlijk

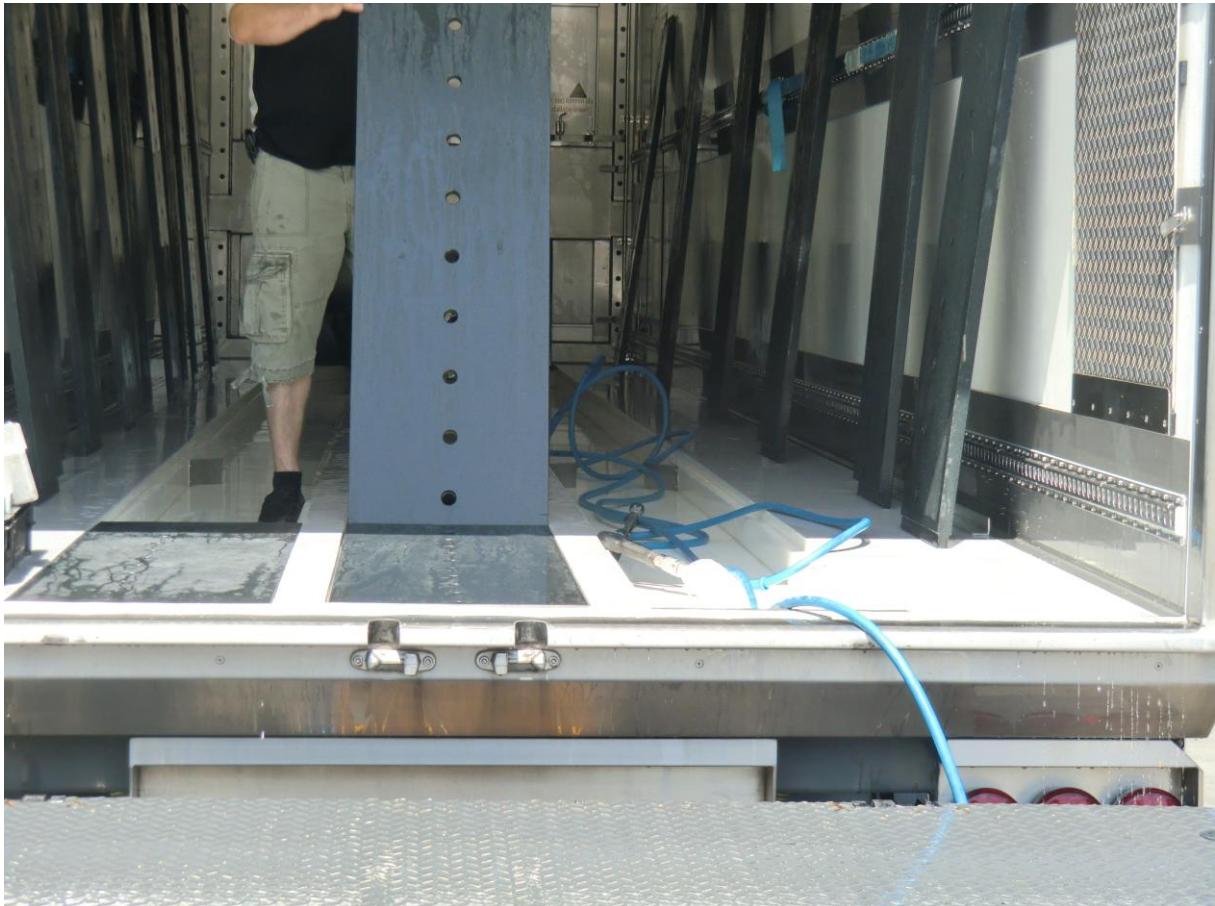


eten. Dat heet Bayerische leverkaas en dat zijn niet bescheiden stukken vlees op een Duits broodje met koffie. Erg lekker en heel gezellig. De opzet is daarna dat we naar huis komen om de koelmachine te controleren bij Heering, omdat we een storing kregen voor onderdruk in het



koelsysteem en met dit soort kostbare transporten mag niets fout gaan. Op woensdagavond laat zetten we oplegger bij Heering neer, waar de monteur op ons wacht. Hij zal die nacht ermee aan de slag gaan, want wij moeten de volgende donderdagmiddag in Roermond 2 adressen Polen laden. De volgende dag halen we de trailer op, en men heeft een sensor vervangen en koelmiddel(gas) toegevoegd.

Daarna naar Roermond, waar we de lege karren lossen en oplegger schoon maken en desinfecteren.



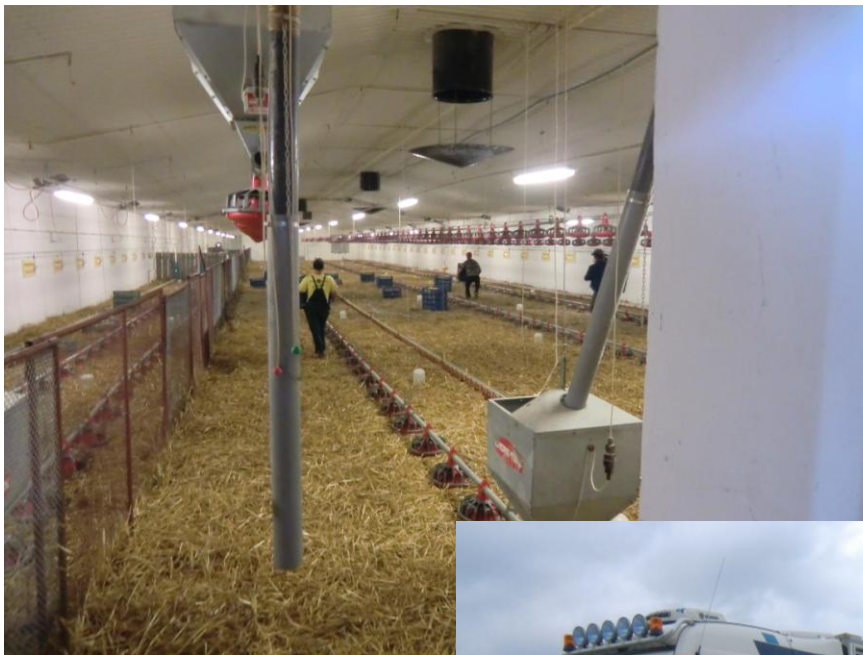
Overduidelijk is telkens weer de discipline om dit goed te doen. Langere termijn visie. Daarna kunnen we gaan laden. De laatste klant met kuikens in krat en de eerste die we moeten lossen in dozen. We vertrekken dan aan het einde van de middag, met een beste rit voor de boeg en dat we tussendoor ook nog een klant moeten lossen, voordat onze diensttijd van 21 uur erop zit (2 chauffeurs)



De beide rayon vertegenwoordigers in Polen worden geïnformeerd dat we onderweg zijn en dat zij de boeren informeren van ongeveer dat we denken te arriveren. De eerste boer zit een stuk boven Poznan, vrijdagmorgen 05.00 uur, in Polen. Hij staat ons op te wachten bij een afgesproken plek (kerkje) en hij werkt goed mee om de kuikens zo snel mogelijk te lossen. Dat lukt in een ½ uur en deze boer heeft de zaakjes perfect voor mekaar. Dus we kunnen gelijk door om ongeveer 500 Km binnen door te gaan. Smalle wegen en waar hard gereden wordt. Fietzers op de weg, soms absurd dat het allemaal weer goed gaat. Peter en ik rijden telkens ongeveer 4 tot 4 ½ uur, zodat



we telkens volgens de rijtijdenwet het correct doen, want de boetes zijn formidabel. Om ongeveer 12.00 in de middag naderen we onze laatste boer en we zitten dan ongeveer 20 Km bij het 3 landen



punt van Litouwen, Wit-Rusland en Polen vandaan. Hier is bij een tankstation een ontmoeting afgesproken en de boer rijdt voor ons uit. De wegen worden hier smaller en kleiner, totdat we bij de boerderij erin moeten draaien. Na een lange reis komt hier ook weer concentratie om de hoek

kijken, want schade is zo gemaakt. De kuikens worden direct in 2 stallen gelopen. Peter neemt gelijk weer monsters van de



ondervellen, een enorm belangrijk onderdeel van het hele proces. Als alles gelost is en wij de lege karren weer geladen hebben, maken wij onze formele rust voor de terugweg. Op vrijdagavond 22.00 vertrekken wij weer naar huis. Eerst een groot gedeelte provinciaal en bij Warschau kunnen we de snelweg weer op. Dan gaat het op naar Frankfurt Oder in Duitsland. Ondertussen is er een weekendrijverbod voor vrachtauto's, maar vanwege ons speciaaltransport is er een ontheffing en kunnen we



doorgaan. We zien dat goed aan de grens met Polen en Duitsland, een enorme stau waar wij gelukkig geen last van hebben. Na 20 uur rijden met wisselen chauffeurs, komen we weer aan in Wezep. We tanken alles af en hebben deze week 5400 Km gereden met een verbruik van 1 : 4,26 van de Scania.



Conclusie: deze week als chauffeur dit transport weer als bijzonder en mooi ervaren. (en vult weer goed aan voor mijn trainingen) Hier komt weer een stuk vakmanschap aan te pas van de chauffeur (s). Het kostbare voertuig, de kostbare lading, de juiste temperatuur en ventilatie instellen, de documenten, het schoonmaken en desinfecteren, lange uren zitten met concentratie vast houden op snelwegen, maar ook weer hele smalle wegen. De mannen die dit dagelijks doen moeten echt van hun werk en dieren houden, want dat is hun verantwoordelijkheid.



Frits van Amerongen.