

# Kees Berkhout, Blokker – Teheran

Door R.P. Gons.

Belevens van een internationale trucker, genaamd Kees Berkhout (26-2-1944). Het is begin maart 1975, (bij terugkomst uit Amerika, om de motorraces van Wil Hartog uit Abbekerk mee te maken), ik was daar samen met Loek Koeman – Rinus Kramer en Siem Koeman. Guus Moeijes had een verrassing voor mij, hij zei je moet even een paar prikken halen, dan kan je een rit naar Teheran in Perzië (Iran) doen. Dus ik naar dokter van Kampen voor de prikken, éérst 2 prikken, en na 14 dagen nog een, maar na 14 dagen kon niet want dan was ik al weg, hij zei kom dan zondagmiddag maar.



Kees Berkhout.



## Voor de geïnteresseerde lezer:

Uit een verhaal van een Midden-Oosten chauffeur, die deze rit al vaak heeft gereden.

Ik was een van de chauffeurs die destijds veel ritten naar het Midden-Oosten heeft gemaakt en daar een enorme ervaring mee heeft opgedaan, en het leek mij wel wat aanvullende informatie te verstrekken over de belangrijke rol van de chauffeur in dit soort van transport. En dat was lang niet misselijk! Ik wil hier met dit korte verhaal mijn inzicht en beschouwingen weergeven.

## Verhalen of verzinsels:

Men kan zich afvragen, hoe komt het dat er nu een ruime 40 jaar na de hausse op het wegvervoer naar bijvoorbeeld Iran, nog zoveel verhalen de ronde doen over deze beroemde, of misschien beter gezegd, beruchte transporten naar, van en in het Midden Oosten.

Bijvoorbeeld rond het jaar 1975, was ieder het er wel over eens dat een transport naar Iran, van 11.000 km., minstens zo'n fl 18.000 zou moeten kosten. Toch waren er, vooral in de begin periode bedrijven, vooral kleine bedrijfjes, die gelokt door malafide en onbetrouwbare bevrachtings-kantoren een dergelijk transport wel voor fl 11.000 wilden uitvoeren. Chauffeurs van deze bedrijven werden dan zonder goede voorbereiding en niet uitgerust met het goede materieel, en daarbij altijd te weinig contant geld op zak, op weg naar het bijvoorbeeld het verre Iran gestuurd. Dat was natuurlijk vragen om moeilijkheden en dat bleek ook, want in die tijd (1974 begin 1975) klopten er dagelijks wel zo'n 20 chauffeurs, die in problemen waren geraakt, aan bij de Nederlandse Ambassade in Teheran, voor financiële of andere hulp. Het kwam volgens mij dan ook vooral door deze transporten, waardoor er zoveel negatieve publiciteit en veel Indianen verhalen zijn ontstaan.

Een feit blijft dat er daardoor legio bedrijfjes in zware moeilijkheden zijn geraakt. En dat er wat later soms regelmatig werd overdreven over de belevenissen onderweg, is best wel te begrijpen. Gelukkig werden de onbetrouwbare bevrachtingkantoren, door verschillende acties o.a. door de N.O.B.-wegtransport, snel uit het transport circuit verwijderd en daarop verdwenen prompt de hulp vragende chauffeurs uit de wachtkamer van de Nederlandse Ambassade. Voor beide landen was daarmee een bron van veel irritatie opgelost. Natuurlijk betekende dat niet dat door deze activiteiten, alle problemen die wij onderweg tegen kwamen werden opgelost. En ik wil evenmin beweren dat wij, de chauffeurs van de bonafide transportbedrijven, het veel gemakkelijker kregen dan de collega-chauffeurs van die kleinere bedrijfjes, die immers vaak uitsluitend door gebrek aan cash niet in staat waren hun problemen op te lossen. Want ook al waren wij allemaal chauffeurs in het internationale transport die toch al heel wat gewend waren, een ritje naar Iran in een ander werelddeel, was toch even wat anders.

### **Een andere wereld:**

Zolang we in Europa bleven ging het rijden best aardig, en zelfs in het westen van Turkije lukte het over het algemeen wel, maar als je eenmaal de Bosporus, via de eerste intercontinentale verkeersbrug was overgestoken, kwam je in een ander werelddeel terecht. En geloof het of niet, daar was niets nog hetzelfde als bij ons. De wegen, de wegrestaurants, het voedsel en de drank, de douane en politie, de gewoonten van de bevolking en niet te vergeten de weersomstandigheden. Het was allemaal volkomen verschillend van wat wij gewend waren.

### **Onderweg:**

Nu is het beroep van internationaal chauffeur nooit een gemakkelijke job geweest, maar tijdens die Midden Oosten ritten kregen wij toch heel wat voor ons kiezen. Er zijn dan ook onnoemelijk veel zaken die ik kan noemen, zoals o.a. de staat van het tracé, de enorme hitte, de droogte en zandstormen in de woestijnen tijdens de zomer, de sneeuw, de kou en de gladheid op de bergpassen in de winter, de reparatie mogelijkheden onderweg of althans het gebrek daaraan, de zeer vuile en gore sanitaire voorzieningen voor zover die er überhaupt waren, de corruptie en luiheid van ambtenaren en politie, de kans op berovingen en de pogingen tot diefstal. Dat was al een heel lijstje, maar het ergste van alles was toch die enorm lange wachttijden die wij vaak moesten ondergaan, in de winters.

### **Uitdagingen voor de chauffeur:**

Al die genoemde zaken konden op de een of andere manier het normale transport verstoren en het was altijd de chauffeur, die overal moest proberen de zaken, die verkeerd gegaan waren weer op te lossen. Het deed er niet toe voor wat bedrijf je werkte en met welk materieel, ieder probeerde er op zijn eigen manier door te komen en er het beste van te maken. Dat was de grote uitdaging voor de Midden Oosten chauffeurs.

### **Hulpvaardigheid:**

Gelukkig was de hulpvaardigheid onder de chauffeurs groot, vooral de Nederlandse chauffeurs onder elkaar, maar ook met name de Engelse chauffeurs lieten je niet in de steek er waren altijd bereid om te helpen. Dat in schril contrast met de chauffeurs uit de Oostblok landen, die je rustig lieten modderen en voorbij reden. Nu moet ik er ook bij vermelden dat niet alle Oostblok chauffeurs egoïsten waren, die van Hungar-Camion waren zeker wel bereid hulp te geven. Het was de 'spirit' om er samen uit te komen en de problemen op te lossen die voor ons de ritten van en naar het Midden Oosten dragelijk maakten.

### **Ontspanning:**

's Avonds in een wegrestaurant of café (Londra camping bij Istanbul) trof je regelmatig wel eens een kennis of collega. Dat werden dan in het algemeen leuke en gezellige ontmoetingen, waarbij je met elkaar ervaringen uitwisselde, onder het genot van een lokale maaltijd of een glas Efes bier.

Veel chauffeurs gingen naar de overkant van de Londra camping om het 'West Berlijn' café annex 'Cat House' te bezoeken. Je kon daar een biertje pakken, de keiharde muziek beluisteren, eten en gebruik maken van de vele meisjes die al heel snel bij je kwamen om hun diensten aan te bieden. Veel van deze meisjes waren altijd op zoek naar een Westerse man. Er waren enkele speciale meisjes bij die luisterde naar de namen zoals 'One eye special' en 'One hand express'. De een had een glazen oog en de ander miste haar hand. Verder waren het heel mooie meiden, maar zo rot als een appel die drie weken in de zon onder een boom hadden gelegen hadden. Maar zulke uitjes waren voor ons eigenlijk de enige ontspanning die we hadden tijdens zo'n reis, die vaak een viertal weken of meer duurde. Er zijn dan ook in dat soort etablissementen of op de Londra camping veel vriendschappen ontstaan.

### **Het rijden:**

Wat betreft het rijden onderweg was het constant opletten geblazen. De wegen, voor zover die er waren en nu spreek ik over het gedeelte na de Bosporus, (het Aziatische deel) waren over het algemeen niet al te best en vaak tamelijk smal, terwijl veel van de Turkse chauffeurs kennelijk grote moeite hadden met de begrippen rechts of links, want ze gebruikten vaak de hele weg. Trouwens het waren niet alleen vrachtwagens die zich op de weg bevonden, ook passagiersbussen maakte van deze wegen gebruik en deze buschauffeurs reden alsof de weg een Formule 1 circuit was, je kon ze maar beter uit de weg gaan als je tenminste nog de kans had. Het waren kamikaze figuren, die geen greintje bezorgdheid hadden over en voor de passagiers in deze bussen.

Ja, en dan waren er nog diverse dieren die je soms tegenkwam kuierend over de weg. Over het rijden in het donker zullen we het nu maar niet hebben, want dat was nog gevaarlijker, omdat lang niet iedereen verlichting voerde en de wegen natuurlijk niet verlicht waren. Het was dan vaak ook, de zon weg, dan zo snel mogelijk een parkeerplaats opzoeken en gaan kokkerellen of wat dan ook en gaan rusten. Om de volgende morgen bij het eerste licht weer verder te kunnen gaan.

### **Ongevallen:**

Het was bij ons vanzelfsprekend bekend dat, ook al had je absoluut geen schuld, de buitenlandse chauffeurs er toch op aangekeken werd als hij bij een ongeval betrokken raakte en dan was er echt niet veel voor nodig om ergens achter de tralies te belanden. Het er weer uitkomen ging helaas heel vaak niet zo snel. Zo raakte bijvoorbeeld eens een Nederlandse chauffeur zonder enige vorm van schuld betrokken bij een zeer zwaar ongeval met een bus, waarbij 13 doden vielen en 6 zwaar gewonden. Pas na 5 maanden cel werd de chauffeur weer in vrijheid gesteld, maar niet voordat zijn verzekeringsmaatschappij hem voor een bedrag van Fl 360.000 had vrijgekocht.

Er doet zelfs een verhaal de ronde over een Europese chauffeur, die ergens in een dorpje een plotseling overstekend kind had overreden en ter plaatse door woedende dorpsbewoners werd onthoofd. Ik heb zoiets nog nooit gezien laat staan meegemaakt, maar sommige chauffeurs vonden het schijnbaar interessant om zulke verhalen te vertellen en dan kreeg ieder verhaal een andere en vaak slechtere uitkomst. Dit zou in Turkije zijn gebeurd, maar ook de bewoners van de Oost-Europese landen hadden het niet erg begrepen op die buitenlandse chauffeurs. Dus ook was het daar extra opletten geblazen.

### **De Wild West Route:**

Vooraf op de karavaan route van Erzurum naar Bazargan, de grensplaats met Iran, waar ook de beruchte Tahir-Pas deel van uitmaakte was tamelijk slecht en smal en onderweg zag je min of meer bij grote regelmaat verongelukte en achtergelaten vrachtwagens, die in het Midden-Oosten hun eindbestemming hadden gevonden. Vooral in de winterperiode was het een hel om over deze Pas te rijden. Het was echt aan te raden om de Tahir-Pas alleen overdag te rijden. Uitgebrande, verlaten en vrachtwagens die verongelukt waren sierden deze Tahir-Pas. Je reed er voorbij en je gedachten gingen onwillekeurig uit naar de chauffeurs die op deze wagens hadden gereden. Wat zou er met hun zijn gebeurd? Zouden ze nog leven? Het was voor vele chauffeurs wel een aansporing om het toch wat voorzichtiger aan te doen.

### **Tijdsdruk:**

Goederen moeten altijd op een bepaalde tijd worden geladen en gelost. Dat maakt dat er bij de chauffeurs altijd druk op de ketel staat. Bij de ritten naar het Midden Oosten bestond die druk niet zoals het in Europa.

Simpel omdat de wegen, de rij- en weersomstandigheden en alle mogelijke andere zaken variabel waren. Het was onmogelijk om er een planning van op te maken. Toch wilde elke chauffeur graag z.s.m. zijn opdracht voltooien om weer naar huis te kunnen en daardoor bleef er toch een bepaalde druk bestaan. Maar soms viel die druk echter volkomen weg omdat we gedwongen werden om dagen, soms wekenlang te wachten. Dat gebeurde o.a. op de meest verschillende plaatsen, maar berucht waren de grensplaatsen op de grens van Kapitan Andrevo (Svilengrad) Bulgarije met Turkije, (Kapikule) bij het stadje Edirne. Om lange wachttijden te mijden aan de grensovergang Kapikule, reden veel chauffeurs via Griekenland om.

Via de Joegoslavische grensplaats Gevgelija en de Griekse Evzoni Polykastro grens reed je dan door Thessaloniki, Kavala, Alexandroupoulis naar de Griekse grens Feres, waar de benodigde documenten altijd zeer snel afgewerkt werden en kwam je bij de Turkse grensplaats Ipsala. Dan de grensovergang van Turkije (Gürbulak) met Iran bij het plaatsje Bazargan was altijd een verhaal apart. Door een staking van de Turkse douane stonden er op die plaats op een bepaald moment in 1975 ± 5000 trucks te wachten! Je zou er maar bij staan! Maar ook het douane-depot in Teheran was berucht en je moest er veel geduld hebben. Een wachttijd van minder dan een week was super snel en enkele weken meer was eerder regel dan uitzondering. Dat je die lange wachttijden moest ondergaan in de meest primitieve omstandigheden, in de gloeiende hitte van de zomer of de ijzige kou in de winter, was zeker geen pretje en voor ieder van ons beslist één van de meest negatieve ervaringen tijdens het rijden op Iran.

### **Naar huis:**

Wat was je blij als je eenmaal weer achter het stuur zat op weg naar huis. Ja, en als je dan na een maand of soms veel langer weer thuis kwam, was het natuurlijk feest!. Maar ik zelf moest toch wel eerst wat wennen voordat ik er echt van kon genieten, want zo'n tocht had toch de nodige inspanning gekost en je dacht nog na over de reis en al die dingen die je had meegemaakt. En natuurlijk vroeg je jezelf ook af, zeker na zo'n Midden Oosten rit, of je ooit weer zo'n transport wilde gaan doen. En inderdaad, sommige chauffeurs hadden er na eenmaal schoon genoeg van, terwijl het voor een ander juist een uitdaging werd toch nog maar weer eens zo'n trip te maken. Eén ding is zeker en dat geldt voor alle chauffeurs: of je maar eenmaal zo'n rit hebt gedaan of meerdere malen, de ervaring van het transport naar en van het Midden Oosten is één van de meest indrukwekkende belevenissen geworden in mijn loopbaan als vrachtwagen chauffeur.

## Nu door met Kees Berkhout:



Zaterdag's had ik nog boodschappen voor de rit gehaald; rookworsten en goudhaantjes. Geen brood, want dat kon je onderweg ook wel kopen. Van Guus had ik 4.500 DM mee gekregen. Maandagmorgen vroeg 17 maart 1975, ging ik op weg naar Amsterdam, ik moest stukgoed laden bij de Fa. Starintex. Nadat ik geladen had, en de papieren in orde waren, ging ik richting Duitse grens, (Berg Autobahn) hier de grens over, even bij de douane geweest alles was in orde. Toen ging ik weer op weg, Keulen – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim, naar de Duits-Oostenrijkse grens Walserberg, hier heb ik de nacht doorgebracht. De volgende dag, 18 maart 's morgens naar de douane, en even gegeten. Zo, de eerste 1000 km., zitten erop. En nu op weg naar Joegoslavië, via Salzburg – Gras, na 330 km. bereik ik Sentilj, (grens Joegoslavië – Bulgarije), hier ook weer naar de douane, na dit oponthoud vervolg ik mijn weg, via Maribor – Zagreb na Beograd werd ik aangehouden door de politie voor te hard rijden, maar ik reed niet te hard, want de weg is hier erg slecht, ik heb die mannen maar 20 DM. gegeven (voor een ijsje). Toen kon ik weer door, via Nis – Pirot naar Dimitrovgrad, het is nu 21 maart en ik heb 1.152 km. gereden, hier ook weer naar de douane. Zo nu ben ik in Bulgarije, en rij ik via Sofia en Plovdiv naar de grensplaats Edirne ±100 km. (Bulgarije is niet zo groot), hier in Edirne, het is 27 maart, heb ik 2 dagen staan wachten. In de douane papieren stond één zwart lettertje verkeerd. Het parkeerterrein was net een vuilnisbelt, en de kok in het chauffeurscafé leek wel een mijnwerker, maar hij had toch lekkere goulash. Toen door naar Istanbul, hier is een chauffeurscafé 'Mogamp'.

Hier heb ik ook 2 dagen staan wachten, 's avonds was daar een buikdanseres met een puike

voorstelling, hier ook staan slapen.



KEES  
05-04-75

WIJ HEBBEN KONTAKT OPGENOMEN MET DE HEER STEVENS VAN STARINTEX IN AMSTERDAM. DEZE HEER STEVENS HEEFT DEZE WEEK KONTAKT OPGENOMEN MET DE HEER ZIGARI (DIREKTEUR VAN HIRSCH-IRAN). DE HEER ZIGARI WAS IN AMSTERDAM, DEZE HEEFT DAAR VERZEKERD DAT JIJ IN TEHERAN (OF IN DE ONMIDDELLIJKE OMGEVING) EEN TERUGLADING ZOU KRIJGEN, VOOR HOLLAND OF MISSCHIEN VOOR HAMBURG. DE HEER ALAY (SCHOONZOOM VAN MIJNHEER ZIGARI) WEET DAAR VAN.

WE GAAN IN GEEN GEVAL 4 DAGEN VERSPELEN VOOR EEN RETOURLADING WAAR WE (HEEN EN TERUG) 1.000 KM VOOR MOETEN RIJDEN.

MELD JE WEER BIJ MIJNHEER ALAY (VAN HIRSCH-IRAN) EN HERINNER HEM AAN HET BOVENSTAANDE. DIT IS VOLLEDIG IN OVEREENSTEMMING MET STARINTEX.

HET IS HIER NU ZATERDAG. WIJ KOMEN IN DE LOOP VAN MAANDAG, IN IEDER GEVAL, OP DITZELFDE TELEXNUMMER VOOR JOUW DOOR.

HOU NOG EFFE MOED TOT MAANDAG. WE HOPEN DAT JE BETER WEER HEBT DAN HIER, WANT IS HIER NAT EN KOUD.

GROETEN.

**Telex 1**

KEES  
07-04-75

ALS JE DE ADRESSEN, DIE WIJ JE HEBBEN MEEGEGEVEN, HEBT GEVRAAGD OM TERUGLADING EN NIEMAND HEEFT IETS, UIT OMGEVING TEHERAN VOOR ZO'N 3.000,-- TOT 3.500,-- VOOR HOLLAND KOM DAN TERUG NAAR MOKAMP BIJ ISTANBUL/TURKEIJE.

INTUSSEN ZULLEN WIJ PROBEREN TERUGLADING TE VINDEN IN GRIEKENLAND, BULGARIJE OF JOEGOSLAVIE.

ALS JE IN TEHERAN WEL TERUGLADING VINDT, LAAT DAN DE AGENT ONS EEN TELEXJE STUREN. VINDT JE NIETS DAN VERWACHTEN WIJ JE TELEFOONTJE VANUIT MOKAMP/ISTANBUL.

JE HOEFT NIET TE BLIJVEN WACHTEN IN TEHERAN ALS JE LEEG BENT. ALS ER GEEN TERUGLADING IS, KOM DAN GELIJK TERUG NAAR MOKAMP. HET IS HIER NU MAANDAG 07-04-75. WE HEBBEN VRIJDAG 11-07-74 EEN VRACHT LIGGEN BIJ BAUKRECHT IN ROTTENMANN. MISSCHIEN ZOU JE DIE KUNNEN LADEN. MAAR DAT BESPREKEN WE DAN VANUIT MOKAMP/ISTANBUL.

GROETEN,

**Telex 2**

De 1<sup>e</sup> dag was er in het kantoor een telex binnen gekomen, van Guus, de 2<sup>e</sup> dag de volgende telex.

Toen ik uit Istanbul vertrok, vroeg een man uit Ermelo, of hij achter me aan mocht rijden, Dat was een baas met een knecht, ieder met een truck. Wij gingen via een puinpad naar de nieuwe brug over



Daar istie dan de "Tahirberg"

de Bosporus (de aanvoerweg was nog lang niet klaar), dit had ik gehoord van een collega chauffeur, toen door Istanbul op weg naar Ankara, hier heb ik geslapen, de volgende morgen op weg naar Erzurum. Bij een zogenaamde Raststätte langs de weg stond een man een kip te plukken, daar gingen wij even bij kijken met de chauffeurs uit Ermelo, wij wilden die kip wel kopen, (praten ging met handen en voeten), hij had de kip al in de pan, na 5 minuten haalde hij de kip weer uit de pan, (was nog lang niet gaar), dat ging zo nog een paar keer door, tot dat de kip uiteindelijk gaar was, maar we kregen kip, de collega's uit Ermelo kregen elk een poot, en ik

kreeg de borst.

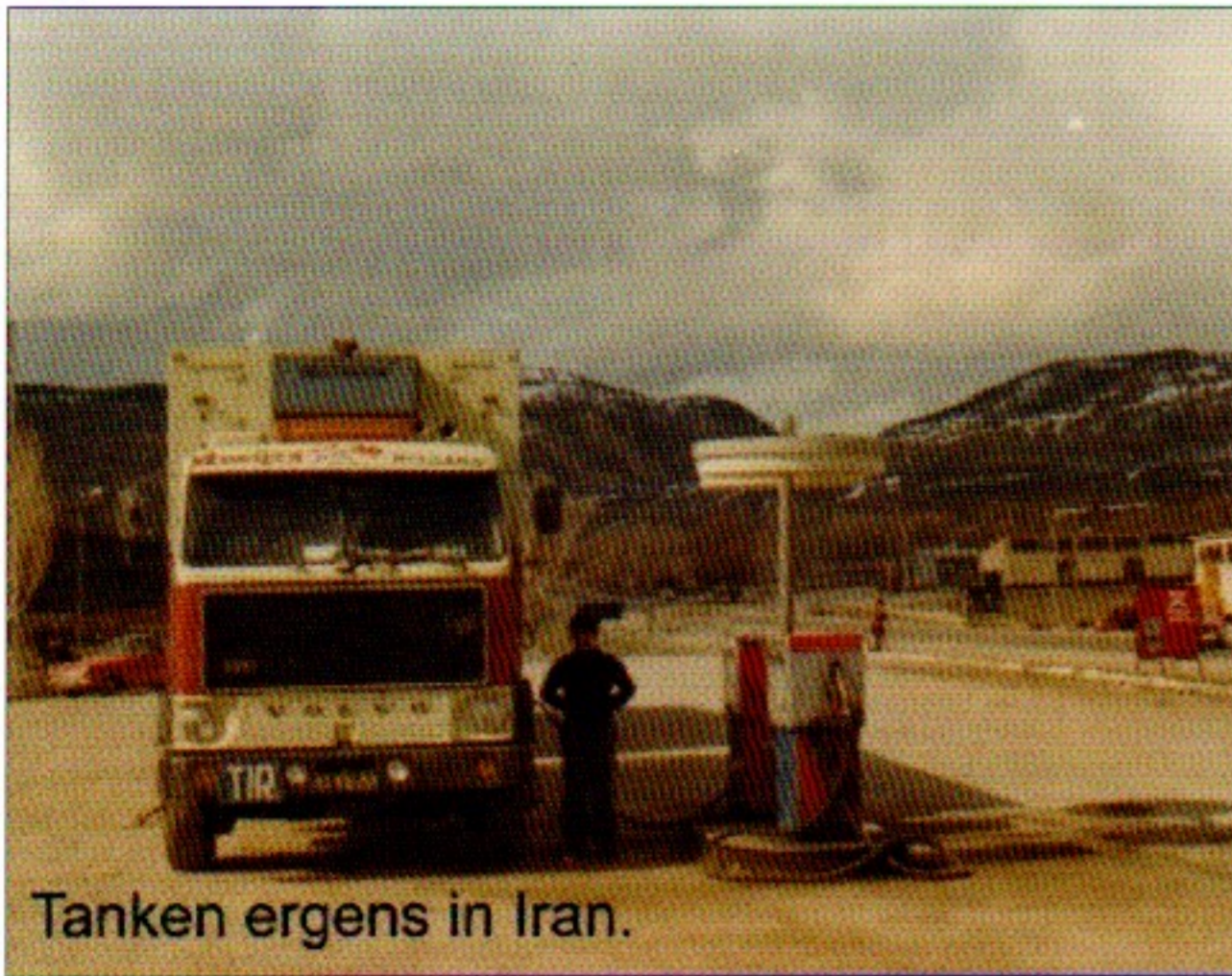
Na een paar kilometer werd ik weer eens aangehouden door de politie, niets betaald, maar mijn voetbal was ik kwijt. Bij Erzurum weer overnacht bij een 'chauffeurscafé', de volgende morgen richting de 'Tahirsberg', de bergweg was een puinpad met in de bochten ijs onder de bagger, dus sneeuwkettingen leggen (zonder kom je niet boven), alleen overdag kon je de Tahirberg beklimmen, s' nachts werd je beroofd.

Bij de Turks/ Iraanse grens Gürbulak aangekomen (ik had toen 1.779 km. gereden) stond daar een file vrachtwagens van ruim 6 km (kwam door oud en nieuw?), ik kon de grens niet zien. Ik heb daar 3 dagen werk gehad om bij de grens te komen,



Chauffeurscafe, ergens in Turkije.

na weer 2 dagen de grens over, en werd ik bij de eerste weegbrug door de politie aangehouden omdat ik te zwaar beladen was. In Iran was het 38 ton, maar in het noorden vonden ze 36 ton genoeg (corrupt). Ik wou eerst niks betalen, maar ik hoorde van Nederlandse collega's dat zij daar al 10 tot 12 dagen vaststonden. Toen toch maar onderhandeld met de politie, maar ik heb niet te veel betaald.



Tanken ergens in Iran.



Ik rij Teheran binnen

Toen door naar Tabriz, om het einde van de rit te maken, naar Teheran nog 691 km.

In Teheran aangekomen moest ik naar het nieuwe douaneterrein, 's morgens de papieren afgegeven, aan het eind van de dag komt de man terug met de papieren, en zegt het word hier niks, ga maar naar het oude douaneterrein, weer een dag verprutst.

De volgende dag de documenten afgegeven, dat ging beter, daar kon ik in de middag lossen, totdat ze de gasflesjes (voor aanstekers) tegenkwamen, die moesten weer opnieuw ingeklaard worden, die moesten in een brandvrije loods gelost worden in de binnenstad, daar was zogenaamd ruimte, dat kostte weer een paar dagen. Zo eindelijk leeg, ik kon toen nog katoen terug laden uit Isfahan, (500 km. omrijden), maar ik sprak toen Engelse collega chauffeurs, die daar geladen hadden, en die stonden al een week op de papieren te wachten. In overleg met Guus heb ik dat toen niet gedaan. Zie telex.

Toen maar richting Oostenrijk, in het stadje Rotteman kon ik bij de Fa. Bauknecht witgoed terug laden (wasmachines en koelkasten). In Turkije bij een kruising, met een politieman thee gedronken, hij vertelde dat hij in Duitsland had gewerkt, kon ik mooi in de cabine slapen, met toezicht. De volgende morgen weer op weg naar Istanbul, weer via Ankara, bij Istanbul geslapen, daar zijn de rechter breedtelichtjes afgesneden terwijl ik sliep. De volgende morgen weer op weg, door Bulgarije en Joegoslavië, daar weer aangehouden door de politie (in burger), 2 boetes, 1 voor over de witte streep rijden en 1 voor te hard rijden, (dat kwam veel voor bij Moeijes), maar ik kon met Joegoslavische munt betalen, en ik kreeg netjes 2 bonnetjes, en het bedrag was heel laag. Donderdags aangekomen in Rotteman, het was toen 17 april.



Koerdengebied, kinderen verkopen eieren, grens Iran

Vrijdagmorgen dus witgoed geladen, en via Aachen Nord de grens over, en zaterdag lossen bij de Fa. Geuze (transportbedrijf) in St. Annaland in Zeeland, en toen naar huis.

Ik had toen ± 11.000 km. afgelegd, Guus had verder geen commentaar, en 's maandags gewoon weer naar Antwerpen bananen laden.

Groet Kees