

KAMELEON

Zakenman, vrachtwagenchauffeur én mede-eigenaar van PEBS Group, Simon Parkitny (26) is sinds zeven maanden de trotse eigenaar van een Mercedes Actros 1951 Gigaspace Solostar. Wij rijden met hem mee naar Polen: 1.720 kilometer uit en thuis.



Op het terrein van PEBS, net over de grens bij Weert, in het Belgische Bocholt, glimt de Actros picobello voor vertrek. De in het oog springende truck kleurt champagne metallic van top tot teen. 'Parkitny & Sons' prijkt er op de deuren van de cabine. In de semi-dieplader met Pools kenteken is handmatig zeventien ton textiel én meubelen geladen. In totaal wegen we ongeveer 35 ton. „We zijn abnormaal vandaag,” lacht Simon. „Een trekker met Belgisch kenteken en oplegger met Pools nummerbord. Normaal is dat voor trucks die die richting uitgaan andersom.” In het kantoor hangt een opvallende landkaart van Europa met Polen pontificaal in het midden. Polen houdt veel probleemgevallen buiten Europa, doceert Simon terwijl hij zijn

CMR uittikt. „De grenzen met Litouwen, Wit-Rusland en Oekraïne staan streng onder controle. Veel Belgen en Nederlanders hebben een verkeerd beeld van Polen. Zij weten soms niet waar ze over praten.” Simon blijkt zelf Pools bloed te hebben, maar woont al sinds zijn vierde in België. Vader Piotr vestigde zich na het omvallen van de muur (1989), met zijn gezin in België. Hij was houthandelaar en ging ook handelen in textiel. Nu, bijna 25 jaar later, heeft het bedrijf vestigingen in Ghana en in Polen. „We importeren op aanvraag hout uit Ghana. En we verschepen kleding en meubelen naar Afrika, het Midden-Oosten en Rusland.”

Schoenen uit

Het is tijd om te vertrekken, de cabine oogt proper en Simon wil dat graag zo houden. Dat

betekent: schoenen uit en deze parkeren op de bovenste van de vier treden. Na het betalen van de maut bij Venlo steken we rond 22.00 uur de grens over. De reis verloopt voorspoedig, langs Dortmund, Hannover en Maagdenburg. In de loop van de nacht wordt het aan de andere kant van de A2 steeds drukker met vrachtverkeer. „Die chauffeurs zijn om 22.00 uur vertrokken aan de Poolse grens om hun vrachten te lossen in West-Europa,” zegt Simon. Bij Dortmund begint het te regenen, waardoor de cabine nog gezelliger oogt, onder meer door blauwe sfeerlampjes in de sterrenhemel.

Het is moeilijk om Simon in een hokje te plaatsen. Is-ie nu een Belg of een Pool? Het antwoord laat niet lang op zich wachten. Hij vindt zichzelf een rasechte Vlaming, eentje



OP DE 'CAMION'



Door bergachtig Duitsland.



Het slechte weer is komen overwaaien uit Duitsland.



Prachtig uitzicht over centrum Gorzów Wielkopolski en rivier de Warthe.



Bij Berlijn is de lucht nog grauw.



Vaste regel, schoenen op bovenste treden.

die van witlof, asperges, bier en patat houdt op zijn tijd. In Polen wordt hij aangezien voor een échte Pool die graag een wodkaatje drinkt. „Ik heb een dubbele nationaliteit én identiteit,” lacht hij. Door zijn baard kan hij zo doorgaan voor een Arabier. „En dat is weer handig als ik in Brussel moet laden bij Arabische klanten,” zegt hij. Kortom, wereldburger Simon heeft wel wat weg van een kameleon. En hij spreekt Russisch, Duits en Engels. „Russisch is een romantische taal,” vertelt Simon. „Je kunt je gevoel perfect omschrijven. Je hebt wel twintig woorden om iets positief of negatief uit te drukken. Ik kan dat niet uitleggen, want die woorden bestaan niet in andere talen.” Simon kan het weten. Door met hem te praten, komt de Belgische taalstrijd tussen Vlaanderen en Wallonië in een ander perspectief te staan. Simon zegt ‘mijn camion’ als hij praat over zijn truck. Het is ‘camionchauffeur’ en geen vrachtwagen-chauffeur. Een aanhangwagen noemen ze een ‘remorque.’ Een bumper een ‘barre choqué.’ Slagboom: ‘barrière.’ Personenauto: ‘voiture.’ Ongeval: ‘accident.’ Voilà.

Rijdend hotel

Naast een dubbele nationaliteit, heeft Simon ook twee beroepen. „Het transport van PEBS is

vrij uniek, eigenlijk verdient het bedrijf hier niets aan. De inkomsten komen uit de handel. Ik rijd gewoon graag en ik zie mezelf als zakenman én chauffeur. Het transport is een service aan de vaste klanten die ik bij tijd en wijle toch moet spreken. Zij hebben vaak een klein magazijn en wij hebben de afspraak dat we binnen 24 of 36 uur goederen komen laden als het bij hen te vol staat.” En dat doet hij graag in zijn ‘rijdende hotel’ zoals hij zijn Actros omschrijft. „Sommige zakenmannen rijden in een Porsche, ik rij in een Actros,” merkt hij droog op. Af en toe wordt het transport uitbesteed aan andere transporteurs. „We werken nauw samen met het Poolse transportbedrijf Top. Zij lossen hun eigen vrachten onder meer in Brussel en komen dan bij ons retour laden.” Maar het liefst rijdt Simon zelf, hij is veel te graag ‘op de baan’ in zijn Actros. Gemiddeld 10.000 kilometer per maand in een truck die ruim 27 liter verbruikt op honderd

kilometer. „Het is mijn hobby. Ik zie mijn voorraam als een tv-scherm waar ik de hele dag naar mag kijken.” En zijn cabine is tegelijkertijd zijn kantoor: hij belt met klanten en organiseert de planning.

Francorchamps

Het wagenpark van PEBS bestaat naast Simons truck uit een Scania R 500 en een Volvo FH 16-520. „Een reservewagen voor het grote vuile werk,” zegt Simon. „Met zo’n 650.000 kilometer op de teller van mijn vorige Mercedes was ik wel toe aan een nieuwe, dat werd deze Mercedes Actros 1951.” Het was liefde op het eerste gezicht tussen Simon en zijn nieuwe truck. Op het racecircuit Francorchamps in de provincie Luik, testte hij een demowagen. En toen wist hij: ‘Ik moet hem hebben!’ Het liefst met alles erop en eraan. Menig chauffeur in loondienst zou jaloers op hem zijn. „De Actros is mijn

SIMON IS EEN RASECHTE VLAMING, EENTJE DIE VAN WITLOF, ASPERGES, BIER EN PATAT HOUDT



‘HET WAS LIEFDE OP HET EERSTE GEZICHT TUSSEN MIJ EN DEZE TRUCK: IK MOEST HEM HEBBEN’

De provinciale wegen in Polen zijn goed te doen.

droomauto, mijn passie en hobby. Geen enkele andere truck heeft zoveel comfort, veiligheid en stabiliteit,” zegt Simon lovend. Wat hij er zo mooi aan vindt? ‘De snuit’, met zijn hoogte van 4,04 meter. „Heel imposant. De truck doet transformerachtig aan alsof hij ieder moment kan veranderen in een robot.” De motor van die ‘robot’ hoor je niet in de cabine. En zo hoog als je in de Actros zit, zo hoog zit je in geen enkele andere truck, weet hij. De vlakke vloer vindt hij heerlijk. Nergens met je been tegen aanschuren. Zo’n grote motortunnel in het midden vindt hij maar onhandig. Simon roemt verder de ‘gecomputeriseerde



Parkitny & Sons.

snufjes, de techniek en de ‘Deutsche gründlichkeit’ zoals de multifunctionele sleutel met schermje. Vanuit zijn badkamer in huis stelt hij de nachtverwarming in, terwijl hij zijn tanden poetst voor vertrek. De elektrische cabinekanteling, de xenonlichten met sproeiers, de afstandsradar met noodstop, de lineguard. Als je een Actros koopt, dan moet je het goed doen, vindt Simon. Hij nam bijna alle bijkomende opties. „Deze camion leeft,” zegt hij. „De attention assist is een vrouw die mij in de gaten houdt en mij raad geeft: ‘ga slapen’, ‘gladde wegen’ of ‘defect voertuig op de weg.’” Simon is ook complimenteus over het surround sound system. Hij waant zich in de bioscoop als hij een film afspeelt op zijn laptop. Volgens het solostarconcept is de bijrijderstoel vervangen door een zithoek met enorm veel beenruimte. Met een stahoogte van 2,13 meter kun je je perfect omkleden alvorens de nacht door te brengen in de cabine. Een fijn plan, want het is inmiddels 02.15 uur en Simon gaat een uurtje slapen.

Vooroordeel

Ondanks de verschillen tussen Nederlanders en Belgen, hebben ze een ding gemeen: ze klagen steen en been over Poolse vrachtwagen-

chauffeurs. Het gaat Simon aan het hart. „Het is vaak onwetendheid. Maar dat alle Polen bezopen op hun werk verschijnen en dronkaards en dieven zijn is een groot vooroordeel,” vindt hij. „Een Belg roofde onze container leeg. Maakt dat alle Belgen dieven?” Hoe Simon zijn Poolse collega’s ziet? Harde werkers die per kilometer of rit betaald krijgen. Staan ze stil, krijgen ze geen geld. „Dat Poolse chauffeurs ongeschoold zijn en in oude rommel rijden, dat zijn leugens,” zegt hij. „Ze rijden in dikke Volvo’s en Scania’s met dubbel chassis van West-Europa tot Oekraïne, de Baltische staten en zelfs tot diep in Rusland. En of ze goed kunnen rijden. Als in die landen sneeuw valt, gaan ze niet twintig rijden, want dan gaat het land failliet door de lange, strenge winters. In Nederland en België doen ze dat wel en steken automobilisten hun middelvinger op als je ze voorbijsteekt.” De veelgehoorde klacht dat Poolse chauffeurs voor hongerlonen rijden, bestrijdt Simon. „Een Poolse chauffeur verdient maandelijks tussen de duizend en twaalfhonderd euro,” zegt hij. „Voor Poolse begrippen een prima salaris. En geef hem eens ongelijk als hij meer kan verdienen in België of Nederland. Het is de keuze van West-Europese bazen die deze chauffeurs inhuren,” stelt hij. Simon vindt Europa wel wat laks met



CHAUFFEURS STAAN IN POLEN OP EEN VOETSTUK: ZE HEBBEN ALLERLEI PRIVILEGES

Voor wegrestaurant annex houten bar Zajazd U Anki.

het mogelijke versoepelen van de cabotageregels. „Binnenlandse ritten moeten worden uitgevoerd door nationale chauffeurs,” vindt hij. „Internationale ritten vind ik toch een ander verhaal.”

Zomers weer

Het regent nog steeds. Bij Berlijn zit de lucht potdicht. Maar hoe dichters we de Poolse grens naderen des te sneller het opklaart. Plotsklaps is het zonnig en stijgt de temperatuur. 'Amal', roept Simon om zijn verbazing te uiten. We passeren de grensrivier de Oder en rijden binnendoor naar Gorzów Wielkopolski. „De provinciale wegen zijn in Polen beter dan in België.” Volgens hem mag je hier overal negentig 'vlammen', want in de bossen heb je geen snelheidscontroles. Polen is een extreem vrij land voor vrachtwagenchauffeurs, spreekt hij uit ervaring. We rijden door een prachtig groen landschap met veel bomen en struiken. In de Poolse bossen wordt duidelijk waarom het ook overdag verplicht is de lichten te voeren. Veel wegen zijn omheind tegen herten en everzwijnen. „Mijn grote lichten op het dak zijn functioneel en bedoeld om die dieren al van verre te zien.”

Om 07.00 uur stoppen we in het dorpje Kowalów voor een ontbijt. We betalen 7,50 złoty (bijna

twee euro) voor een 'Żurek z pieczywem', een heerlijke zoutzure maaltijdsoep met vlees en eieren. „Als je deze soep eet als je ziek bent, dan word je direct beter,” aldus Simon. In het wegrestaurant annex benzinstation staat een opvallend apparaat naast wat opgestapelde blikken bier. Een 'alkomat.' Simon legt uit dat je voor twee złoty op de 'alkomat' kunt blazen om te zien of de alcohol al uit je bloed is. Handig voor automobilisten én chauffeurs die de weg weer op willen, want in Polen zijn ze heel streng. „Eén biertje op achter het stuur? Rijbewijs kwijt,” zegt Simon. „Met één biertje op de fiets ben je zelfs je rijbewijs kwijt.”

Vijf uur lossen

We vervolgen onze tocht en rijden door het dorp Krzeszyce waar Simon zijn wagen parkeert bij een houten bar annex wegrestaurant 'Zajazd U Anki.' Simon wijst naar de parkeerplek. „Kijk hoeveel ruimte je hebt om te parkeren. Je hebt in dit land héél veel grote parkings. De chauffeur is hier belangrijk,” zegt hij. Waar dat verder uit blijkt? „Bij iedere getankte tweehonderd liter krijg je een gratis maaltijd aangeboden. En goed huiselijk eten hè. Je moet echt je best doen om junkfood te vinden. Voor zes złoty (1,50 euro)

kun je op veel plekken douchen en ook je kleding laten wassen.”

We arriveren in Gorzów Wielkopolski waar de sporen van het socialisme en het communisme nog altijd zichtbaar zijn. „Vijftig jaar wanbeleid maak je niet goed in twintig jaar,” zegt hij.

„Stalin verjoeg de Duitsers en exporteerde Polen uit Oekraïne naar dit gebied. De Polen verbouwden al die tijd hun huizen niet, omdat ze dachten dat de Duitsers toch weer terug zouden komen,” doceert hij als een bekwaam historicus. De rivier de Warta doorklieft de stad en schittert in de ochtendzon. Na wat rust rijden we rond 10.00 uur het terrein op van Partex. Drie Poolse medewerkers staan al klaar om de zeventien ton met de hand te lossen. Vijf uur staat er voor ingepland.

Het lossen komt wat traag op gang als blijkt dat de accu van een heftruck leeg is. Maar de oplegger moet koste wat het kost leeg, want 's middags staat het toetje van de dag op



We slapen niet in stapelbed Actros, maar in kleurrijk Hotel Gracja.



Na zdrowie! (proost). Van links naar rechts, Sjaak, Simon, Piotr en Wlodek.



Lossen duurt al snel uurtje of vijf.



En hijsen maar!



En krak, 'Ho!'

het programma. Dat toetje is een oud containerchassis van zes ton. Simon heeft het laten opknappen in Polen waar het onder meer gezandstraald en opnieuw gelakt is.

Om 16.30 uur rijdt een Tsjechische Tatra hijskraan uit 1988 het terrein op. Deze antieke kraan moet het chassis in de oplegger laven. De motor van de Tatra maakt een schel geluid en rookt als een tierelier. De kraan chauffeur stuurt het chassis perfect boven de oplegger. 'Krak', klinkt het. 'Ho', roept Simon. Dat was de deur van de oplegger. Het containerchassis is met spanbanden vastgesnoerd waar vijf mensen met man en macht aan trekken. Naar links, naar rechts, maar zonder resultaat. Na twintig minuten gebaart vader Piotr dat de Actros naar voren moet rijden met het idee het chassis iets verder te laten zakken. En aldus geschiedt. Het chassis staat nu wel in een vloek en een zucht in de oplegger. „De Poolse chauffeur die het containerchassis kwam brengen, was heel negatief: 'Het lukt toch niet', zei hij. Hij is met de

noorderzon vertrokken zonder wat te zeggen,” zegt Simon met een grote grijns op zijn gezicht.

Wodka

Het werk zit erop. Tijd om kennis te maken met de Oost-Europese cultuur. Bij Partex drinken we Poolse wodka, veertig procent alcohol, en eten als aperitiefje pittige augurken, tomaten, worst en brood. Vader Piotr is speciaal naar Polen komen rijden met zijn auto om de Nederlandse gast van gezelschap te voorzien. En dat lukt heel goed. 'Na zdrowie', oftewel: proost! Even later wacht een verrassing. We slapen niet op de bedden in de Actros, maar brengen de nacht door in het kleurrijke, chique hotel Gracja in de binnenstad, waar een Poolse maaltijd wordt genuttigd. In dit hotel verblijven de Parkitny's als ze overnachten in Polen. Hier kunnen ze zich oprispen, eten en uitrusten voordat de reis naar België begint.

De volgende ochtend verlaten we al vroeg een regenachtig Gorzów Wielkopolski. Het slechte

weer is komen overwaaien uit Duitsland; toch verloopt de terugreis voorspoedig. Alleen voor Hannover rijden we ons vast in wat Simon 'een typische Duitse file' noemt. „Altijd prijs hier,” moppert hij. „Vrachtwagens op elkaar, auto uitgebrand, je kent het wel.” Het Bundesamt für Güterverkehr maant een Poolse chauffeur tot stoppen. 'Proszę Za mna': 'Volgen a.u.b.' De Duitsers kennen hun woordje Pools wel. Op bruggen boven de snelweg wordt gewaarschuwd voor dodelijke ongevallen: 'Śmiertelny wypadek.' Niet veel later racet een bus met toeristen over de linkerrijstrook ons voorbij, tot groot ongenoegen van Simon. „Met varkens mag je maar negentig kilometer per uur. Met kinderen 110. Begrijp jij dat?” Vakantie kent Simon zelf niet. Alleen op eerste en tweede kerstdag is hij vrij. Hij geeft grif toe dat hij een zware workaholic is die constant bezig is met zijn werk. Maar zondag is echt een rustdag. Dan eet hij met de familie, brengt wat tijd door met zijn toekomstige vrouw óf wíedt gedachteloos wat onkruid in zijn tuin. Maar dat is voor straks. Morgen eerst nog door de spits naar Brussel en met een klein beetje weemoed terugdenken aan de vrije Duitse en Poolse wegen. ★

SJAAK VAN DE GROEP

ER IS VIJF UUR INGEPLAND OM DE TRUCK MET DE HAND TE LOSSEN