

Een dag uit het leven van...

JAN VAN DIJK

Jan van Dijk (41) rijdt 13 jaar voor Transportbedrijf Kolk & Zn. b.v. in De Wijk. Eerst als internationaal chauffeur en nu zo'n 7 jaar op een kipper. Als vaste chauffeur op een torpedo-Scania met ATM kieptrailer is hij een opvallende verschijning naast de overige 8 Terberg's.



Terwijl veel familieleden en vrienden, inclusief zijn vader, in het wegtransport reden, werd Jan van Dijk bakker. 12 jaar lang werkte hij in zijn geboorteplaats De Wijk tussen het brood en het banket. Toch trok uiteindelijk ook hem het chauffeursvak. 'Het begon op een bakwagen in de bouw bij Timmermans in Staphorst. Ik heb vooral veel golfplaten naar het Westland gereden. De golfplaten waren onder andere bestemd voor de wanden van waterbakken, in plaats van ook veel gebruikte kunststoffolie.' Na een jaar kwam de overstap naar transporteur Kolk. 'Een kameraad van me kende Jan Kolk, één van de eigenaren van het transportbedrijf, erg goed. Ik twijfelde wel. Wilde niet via een vriend bij het bedrijf binnenkomen. Als het niet klikt, dan is het extra vervelend. Maar het werk trok me wel. Ik heb het toch gedaan en er nooit spijt van gehad. Ik werk er nog steeds met plezier.' Jan reed 6 jaar als internationaal chauffeur Europa door. Maar toen zich de gelegenheid voordeed op een kipper te gaan rijden, dook hij het zand in. 'Vanwege mijn gezin had ik het internationale werk wel gezien. Liever niet meer de hele week van huis en zondagavond al weer vertrekken.'

Overdrukcabine

3 jaar geleden kwam Jan als vaste chauffeur op de Scania 124L 420pk torpedo met een nieuwe kieptrailer van ATM. 'Aan de neus was ik meteen gewend. De breedtestokken op de hoeken zijn handig, al zitten ze niet helemaal op de uiterste punt. En de neus steekt bij het draaien net zo

Ook als timmerman...

1 van de grote hobby's van Jan Van Dijk is houtbewerking.

'Dat is ontstaan, toen ik als bakker al om 2 uur in de middag vrij was. Ik maak graag meubels.' Pronkstukken zijn de complete keukens die hij ontwierp, maakte en inbouwde, inclusief alle apparatuur. 'Wat mijn ogen zien, probeer ik met mijn handen te maken. Zo heb ik ook al enkele betonnen keukenbladen met de gootsteen erin zelf gemaakt. Volgens internet was het lastig, maar dan probeer ik het toch. Eerst een houten mal maken en dan het beton erin gieten. Het laatste exemplaar was nog heel mooi glad ook, waardoor ik nauwelijks behoefte te polijsten.'



Jan van Dijk
voor z'n Scania





Deel van het wagenpark..



Regelkast overdruk cabine



weinig over als van een frontstuur.'

Naast de cabine in 2 kleuren en verfraaiingen zoals lampen en hoorns, is het interieur met gordijnen en stoel- en deurbekleding afgewerkt. Maar wel praktisch. 'Ik heb gewone vloermatten met erover nog een rubbermat, als het werk wat smeriger is. Bij een wasbeurt moeten de matten eruit kunnen en onder de stoomcleaner. Ik stap er immers met schoenen in. Want klompen op de treeplank is er vanwege de deuren van de torpedo niet bij.' Opvallend in de cabine-uitrusting is het overdruksysteem. In de speciaal afgedichte cabine kan via een kastje aan de wand achter de stoel van de bijrijder de overdruk worden aan-, of uitgeschakeld. Het systeem bouwt na inschakeling automatisch druk op met een alarm, wanneer die druk terugvalt. Gefilterde lucht komt dan het interieur binnen via een speciale unit achterop de cabine. 'Bij veel trucks zit de filterkast bovenop het dak. Maar aangezien ik met mijn cabine al 4 meter hoog ben, komt dat niet goed.' De filterkast bestaat uit een wat grover voorfilter, waarna de lucht via een fijnstof- (om stoffen zoals asbest, of zware metalen te weren), of gifwerend filter (tegen bijvoorbeeld zuren, zwaveloxides, kwikdampen, of blauwzuurgas) stroomt.

'Eigen' klanten

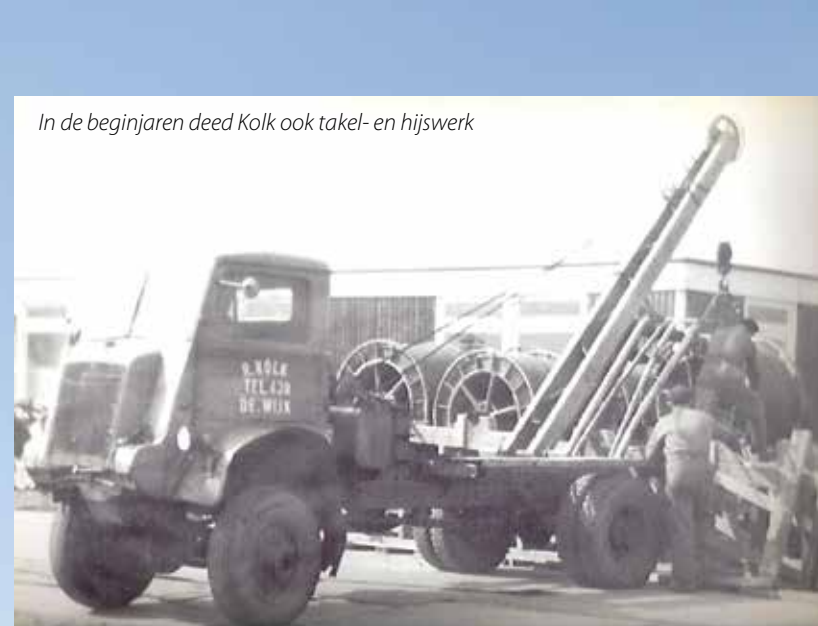
Van gevaarlijk stof is vandaag geen sprake. Jan heeft 4 ritten zand voor Vollenhove in de kop van Overijssel op het programma. Hij krijgt het zand per shovel net achter Hardenberg uit een grote zandput. Het lossen gebeurt bij een loonbedrijf, die het verder verdeelt. Tijdens de ritten wijst Jan met regelmaat een boerderij, of loonbedrijf aan, waarvan hij de eigenaar persoonlijk kent. 'Veel klanten bellen me direct in de auto, als er werk is. Ik kan zelf immers goed inschatten, wanneer ik ergens klaar ben.' Met zijn Scania en kieptrailer neemt hij een aparte plaats in in de vloot van Terberg kippers van het bedrijf.

'Ik rij gelukkig niet in colonne. Om in goede volgorde te rijden, is vaak een lastig verhaal. Tot aan de koffie gaat het goed. Dan wil de ene chauffeur zijn 4,5 uur volmaken, terwijl de andere pauze wil. En de machinist neemt om 9.30 uur een pauze, die de chauffeurs ook niet altijd goed uitkomt.'

De ritten vanaf Hardenberg naar Vollenhove vice versa brengen het brandstofverbruik van de Scania, die net in de hoge groep over de vele krappe rotondes kan, op 1 op 2.4. 'De DAF, waarmee ik 1.3 miljoen kilometer reed, was met zijn 16 versnellingen in plaats van de 12 van de Scania in het voordeel. Ook had de DAF naafreductie, die hem onderin extra sterk maakte.

Met slechts een enkele aangedreven as is het in het onverharde terrein toch al extra oppassen. 'De mogelijkheden zijn natuurlijk veel beperkter dan met de Terberg. En ook steekassen moeten heel blijven. Ooit had ik er toch 1 stuk. Helaas met een volle trailer en ook nog eens met schade in de klok. Afkoppelen kun je deze volle trailer niet, omdat daarvoor de steunpoten te zwak zijn. En

In de beginjaren deed Kolk ook takel- en hijswerk



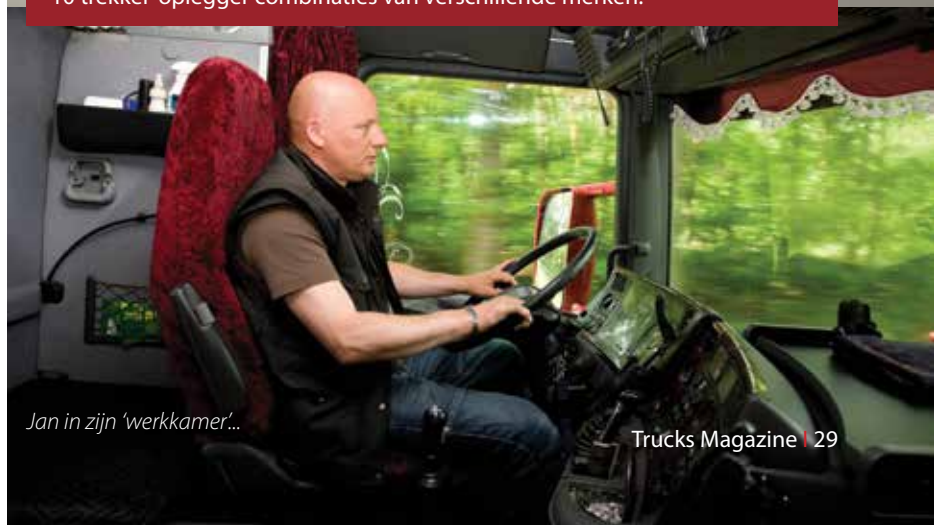
Opa Kolk in zijn DAF in de jaren '50...



Kansen pakken

Door de watersnoodramp in 1953 was Roelof Kolk 1 van de vele chauffeurs, die met een als kipper omgebouwde legertruck in Zeeland ging rijden. Na het werk in Zeeland kwam er veel grondverzet bij de inpoldering van de Noord-oostpolder. In de jaren '60 gevolgd door de aanleg van het gasleidingnet in het noorden. In 1968 had ook zoon Bart het benodigde vakdiploma en de vergunning voor tonnage om op een kipper te gaan rijden. Chauffeur Jan van Dijk herinnert zich als jochie nog de verhalen van de beginperiode. 'Roelof Kolk begon met niks. De eerste legertruck, omgebouwd tot kipper, stond gewoon op straat. Onderhoud betekende in de zomer zelf op straat sleutelen. In de winter huurde hij bij een boer een loods om binnen te sleutelen.'

Het jaar erop namen ze het bedrijf Gritter over en trad zoon Jan als 3de generatie in het bedrijf. De groei maakte het in 1974 aantrekkelijk om het bedrijf om te zetten in een Besloten Vennootschap. Vanwege de groei in het kippertransport en het internationale vervoer kwam er in 1983 de splitsing in de takken Wegtransport Nationaal en Internationaal en Kippertransport Nationaal met als hoofdzaak losgestorte wegenbouwmaterialen. De takken zijn in 1994 via een Holding ondergebracht in Transportbedrijf Kolk en Zoon B.V. In het kippertransport rijdt het bedrijf nu met 8 Terberg's en de Scania torpedo met kieptrailer. Het nationale en internationale wegtransport gebeurt met 10 trekker-oplegger combinaties van verschillende merken.



Jan in zijn 'werkkamer'...

Bart Kolk

'Niemand kreeg hem van die auto af', zijn de woorden van zoon Ronnie Kolk over de passie voor het transportbedrijf van vader Bart. Hij maakte in 2009 mee hoe zijn vader met de Terberg FL2000 WDG 1 miljoen kilometer bij elkaar reed. Bart leidde toen samen met zijn broer Jan het bedrijf, maar bleef zelf ook op 'zijn' Terberg rijden. Waarbij hij ook de andere kippers plande en broer Jan de rest van het wegtransport voor zijn verantwoording nam.

Opvallend is, dat Bart altijd zijn vaste Terberg trouw bleef en niet over-

Ronnie Kolk voor de Terberg van zijn vader

stapte op een nieuwer model, waarop bijvoorbeeld wel zoon Ronnie reed. 'Ik houd meer van het ouderwetse werk en ik weet precies, hoe ik mijn kipper moet rijden', luidde het motief van Bart. Dat bevestigen ook de onderhoudsnota's. Ondanks 13 jaar zwaar werk met vele uren in ruig terrein hoefde de motor nooit open en bleven versnellingsbak, tussenbak en de aandrijfassen heel.

Het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd was voor Bart Kolk geen enkele reden om het wat rustiger aan te doen, of te stoppen met rijden. Helaas kwam daar in maart jl. een abrupt einde aan, toen Bart Kolk op een zaterdagavond aan een hartstilstand overleed. 'De vrijdagavond ervoor heb ik na de werkweek, zoals wel vaker, nog in de kantine met hem zitten kletsen. En zaterdag haalde hij nog een container op', aldus Jan van Dijk. Jan herinnert zich Bart Kolk vooral als een opvallende verschijning, die altijd vrolijk was. 'Hij zette mensen graag op het verkeerde been. Maar als er een conflict was, dan loste hij dat met een grap altijd heel snel op. En dan zijn er ook de ontelbare shaggies, die hij ongevraagd biestte. Want sigaretten had hij zelf nooit op zak. Bang dat hij alles dan achter elkaar op rookte. Als tegenprestatie vond je wel regelmatig een nieuwe slof in je cabine.'

De Scania met neus herinnert Jan van Dijk extra aan baas Bart Kolk. 'De torpedo-Scania's vond Bart mooie trucks. Hij moest ook altijd kijken, als er ergens 1 te koop stond. Via Smilda kocht hij deze ex-Dasa. Ik kreeg hem met 700.000 km op de teller. Want Bart Kolk bleef op 'zijn' oude Terberg rijden. Die Terberg is er nog steeds.'

Lossen in Vollenhove

afslepen van een geladen truck doen ze ook niet gauw. Ik heb de truck in de sper de weg af gereden.'

Asfalt vraagt juist weer bij het lossen om veel aandacht. 'Asfaltrijden is best apart werk, waarvoor niet iedere chauffeur even geschikt is. Met de asfaltploeg moet het klikken. Je moet precies de juiste hoeveelheid kiepen en ook met een bepaalde constante snelheid voor de machine uit rijden.'

Tijdens het kiepen gaat de achterklep van de trailer automatisch en door een mechanische stangenoverbrenging open. Het witte zand stort er makkelijk uit. 'Dat is bij slib wel eens anders. Dan blijft het plakken en komt het er soms plotseling in 1 keer uit. Ik heb er wel eens van onder tot boven onder gezeten.'

De luchtvering van de 3 starre trailerassen zakt tijdens het kiepen voor extra stabiliteit automatisch. Als de bak van het chassis vrijkomt, kantelt een rolventiel op het chassis, die de luchtbalgen aanstuurt. Tenzij een ventiel op de keuzestand 'asfalt' is gedraaid. Dan blijft de luchtvering omhoog staan, vanwege de hoogte van de laadbakken van asfaltmachines, waarin Jan (met verwarmde bak) lost.

3de punt van aandacht is de afmeting en draaicirkel van de totale combinatie. 'Er zijn adressen in woonwijken, waar ik met zand nauwelijks kan komen. Al valt dat volgens buitenstaanders vaak wel mee. Die weten ook niet, dat je na het kiepen even een stukje met de bak omhoog vooruit moet. Dat kan best lastig zijn onder de bomen. Daarom heb ik altijd een spanzaag bij me. En als je bijvoorbeeld in Blokzijl bij een heel krap bruggetje op het terras vraagt, of je er met de combinatie overheen kunt, dan is dat nooit een probleem. Die mensen willen graag een beetje spektakel zien. Ik ben er de eerste keer een paar keer gestopt om zelf te kijken, of het echt wel ging. Zo krap was het!'

Harry Linker.