OIRSCHOT - PARIJS
1914 - 2013

Ad en Henri van Zelst

OIRSCHOT - PARIJS

DEEL 1: 1914 – PER ZIJSPAN NAAR PARIJS

In de vroege morgen van zaterdag 20 juni 1914 vertrekken drie mannen per motorfiets uit Oirschot. Het zijn Janus van Zelst (dan 28 jaar oud) en de broers Cornelis en Hugo Vogel.
Bestemming: Parijs. In die dagen een enorm avontuur!

Cornelis Vogel stuurt in 1915 een verslag van die reis naar het blad 'Het Motorrijwiel', dat in 6 afleveringen wordt gepubliceerd.

DEEL 2: 2013 – MET DE FIETS NAAR PARIJS

In 2013, na bijna honderd jaar, begint het te kriebelen. We doen de tocht nog eens over! Ad en Henri, kleinzoon en achterkleinzoon van Janus van Zelst, volgen zoveel mogelijk dezelfde route.
Met de fiets... want het moet wel een avontuur blijven!

Het reisverslag van Vogel is in zijn geheel en in de oude spelling overgenomen. Dank aan hen die hielpen met het vergaren van historische informatie:
René Luijkenaar (Ottowa),
Wilbert Veltman (Leeuwarden),
Ernestine Lorenz-Aafjes (kleindochter van Cornelis Vogel),
Maarten Lorenz (zoon van Ernestine Lorenz)
Ruud van Bijnen (Veteraan Motoren Club),
Hans van Dissel (Het Motorrijwiel),
Johan Beenen (bezitter van een Vulkaan motorfiets).

En aan Janus van Zelst voor de inspiratie...

1

1914 - PER ZIJSPAN NAAR PARIJS

Verslag van een reis naar Parijs per motorfiets, in juni 1914 ondernomen door Janus van Zelst en de broers Cornelis en Hugo Vogel.

In die jaren was zo'n reis nog een echt avontuur. De wegen waren vaak nog onverhard of op zijn best bestraat met "kinderkopjes". Er waren geen tankstations. Benzine werd gekocht bij een café, een smid of een apotheek, waar het goedje was opgeslagen in kannen. Voor de zekerheid namen ze 8 liter olie mee en enkele blikken met benzine, die onder de pedalen waren gebonden van Janus' "bike".

De route liep voor een groot deel langs de oevers van de Maas en de Marne. Maar hier en daar waren er bijna onneembare barrières te nemen, zoals de aanloop naar de "Chaussée de Dinant", de weg die in Huy uit het Maasdal steil omhoog voert naar Perwez. Of de weg uit het Maasdal van Fumay naar het vestingstadje Rocroi: een 12 km lange stijging.

En dan het materiaal. Janus beschikte over een Vulkaan motorfiets met een 317 cc eencilinder Zédel-motortje dat nog geen 3 pk leverde. Geen versnellingen en geen vrijloop, het was aantrappen en erop springen en als je stilviel sloeg de motor af. De aandrijving op het achterwiel geschiedde met een riem. Die bergop begon te slippen, zodat er niets anders op zat dan afstappen en duwen.
Vogel had het iets beter voor elkaar, zijn Vulkaan beschikte over een 3-versnellingsnaaf met vrijloop. Maar daar stond tegenover dat hij met dezelfde 3 pk ook nog een zijspan met passagier moest trekken.

De zijspan kon niet veel sneller dan 40 km/u!

Op de eerste dag al stonden ze 4 keer langs de weg om kool te verwijderen dat zich op de uitlaatklep had vastgezet. 's Avonds werd in Dinant, na het avondeten, nog de motor uit elkaar gehaald en ontdaan van vastgekoekte verbrande olie.

Met de banden hadden ze geluk: slechts één lekke band. Te danken aan de kettinkjes die Janus bij beide motoren had aangebracht en over de banden sleepten zodat steentjes niet in het rubber konden doordringen.

De reizigers hadden geen contact met thuis. Radio bestond nog niet en telefoons waren zeldzaam. En zouden ze al een postkantoor vinden waar ze konden telefoneren: thuis hadden ze toch geen aansluiting (in Oirschot waren nog maar 5 mensen die telefoon hadden).

De terugreis ging grotendeels per trein. De vraag hoe die motoren, waarvan één met zijspan, op de trein kwamen is niet zo moeilijk te beantwoorden: ongetwijfeld hing er toen achter een passagierstrein nog een goederenwagon.
Dat ligt tegenwoordig wel iets moeilijker...

De mannen waren indertijd net op tijd terug. Op de dag van hun thuiskomst werd in Serajevo de Oostenrijkse aartshertog Frans-Ferdinand vermoord. Dat was de aanleiding voor de eerste wereldoorlog. Een paar weken later stond Europa in vuur en vlam.
Dinant, een van de pleisterplaatsen, kwam in de frontlinie te liggen en werd volledig verwoest.

PER ZIJSPAN NAAR PARIJS

(in vredestijd).

De liefhebberij voor de motorritten Parijs-Den Haag, in den voorzomer van 1914, deed bij mij het plan ontstaan de reis naar de Lichtstad ook eens per zijspan te ondernemen, niet als recordrijder, maar als kalm toerist.
Reeds jaren was ik gewoon 's zomers een 7 à 14 daagschen fietstocht te maken, in gezelschap van mijn broer; voor de afwisseling stelde ik hem nu voor als passagier in mijn zijspan plaats te nemen.

Ik ben in het gelukkige bezit van een 2¾ p.k. Vulkaantje, met een licht maar sterk zijspanwagentje, torpedomodel, met waterdicht kleed. In navolging van het spraakgebruik spreek ik van een Vulkaan"tje", maar voeg er onmiddellijk bij, dat mij dat verkleinwoord eenigszins overdrachtelijk voorkomt. Als men de machines aan de fabriek van den heer Fonck te Venraij in aanbouw ziet, krijgt men respect voor de soliditeit der onderdeelen, v.n.l. wat betreft de zwaarte der framebuizen, verbindingen en vorken, en ook als leek kan men zich voorstellen, dat die machines bestand zijn tegen het "gewring" van een zijspanwagen en het gehobbel over slechte wegen. De solomachine weegt dan ook over de 100 K.G. en de zijspancombinatie reisvaardig ± 170 K.G.; naar mijne mening behoort de 2¾ p.k. Vulkaan dan ook niet tot de lichte machines, maar moet hij bij de "middleweight" ingedeeld worden.

De motor is de bekende Zédel met schuinen cilinder, nu helaas niet meer verkrijgbaar; hier zou het verkleinwoord meer op zijn plaats zijn, want de afmetingen zijn maar 67 x 90 en de inhoud is dus 317 cM³. Toch is mij, zoowel bij het solo- als bij het zijspanrijden, al vaak opgevallen, en trouwens de betrouwbaarheidsritten der laatste jaren hebben het bewezen, dat de kleine Zédel in menig opzicht niet voor zwaardere collega's onderdoet.

Adrianus "Janus" van Zelst (1886-1957), meubelmaker van beroep, weet het in 1917 te brengen tot mede-directeur van meubelfabriek Erven & Co. Nadat in 1928 zijn vennoot Jasper Erven is overleden, verlaat Janus een jaar later het bedrijf. Geïnteresseerd als hij is in techniek, begint hij in 1930 een garagebedrijf aan de Spoordonkseweg in Oirschot.

Janus is twee keer getrouwd, zijn eerste vrouw Petronella van der Looij overlijdt in 1919 aan de Spaanse griep. Zoon Harrie (1912-1987) is dan nog geen zeven. Hij hertrouwt met Marie Wagemans. Uit dit huwelijk wordt Johan geboren (1920-2008).

Harrie zet vanaf 1945 "Garage van Zelst" voort, Johan begint in 1948 in Eindhoven het accountantskantoor Joanknecht & Van Zelst.

De machine werd mij in Mei 1914 afgeleverd. Om haar in te rijden en met haar eigenaardigheden vertrouwd te raken, heb ik er toen eerst een kleine 2000 K.M. solo mee gereden; 13 juni d.o.v. werd het wagentje aangekoppeld en daar de heer Fonck zelf verhinderd was, zou zijn manager, de steeds behulpzame heer Bruijnhof, mij in de kunst van zijspanrijden inwijden.

Van Venraij ging het op Nijmegen aan en genoot ik van den comfortabelen zit in het uitstekend veerende bakje. Na Nijmegen neem *ik* het stuur over, maar *de heer Bruijnhof* bracht ons veilig aan de pont op Grave, want van uit het wagentje had hij eigenlijk de leidende hand! Ware die hand er niet geweest….. de bochten in dien weg zijn wel geen "hairpins", maar ze zijn toch scherp, en de dijk is wel geen Alpenpas, maar hij is toch steil genoeg om de kans op een behouden aankomst beneden uiterst gering te achten.

Kort samengevat was mijn gewaarwording: Wat ben ik begonnen? Zijspanrijden leer ik nooit!

Ter opbeuring gaf de heer Bruijnhof mij op de pont de wijze les: "Stuur een zijspan zoals je een auto zou besturen!" Aangezien ik echter nog nimmer een autorad in handen had gehad, drong de portée ervan maar half tot mij door.

Op het rechte eind van Zeeland naar Uden waagde ik een tweede poging, met al vrij wat beter uitslag; daarna moesten de lantaarns op en kon ik in het wagentje verder rustig over de "gevaren" van zijspanrijden nadenken.

Den volgende morgen bracht ik den heer B. aan het station te Best en met den nieuwen dag was ook nieuwe energie in mij ontwaakt; mijn leermeester verklaarde mij althans bij aankomst te Best voor volleerd, maar gaf mij nog den raad vooral met het onbelast wagentje voorzichtig te rijden, wat niet verhinderde, dat bij het voorbijrijden van een kar mijn zijspannetje een paar vroolijke huppelingen maakte (de weg is er berucht slecht) en vóór ik goed wist wat er gebeurde, reed ik in een droge sloot, aan den anderen kant er weer uit en zat al een meter of 10 op een pas bezaaiden akker!

Cornelis Corstiaan Vogel (1875-1955) kwam uit Goedereede, provincie Zuid-Holland. In 1901 wordt hij benoemd tot Ontvanger der Directe Belastingen in Oirschot. Daar bouwt hij in 1915 aan het begin van de Spoordonkseweg de villa "Goeree", het pand waar thans café Buitenlust is gevestigd.
Vogel is een enthousiast motorrijder en vervult bestuursfuncties in verschillende motorverenigingen.

Cornelis Vogel was getrouwd met Margo Nijhuis en had 3 dochters.

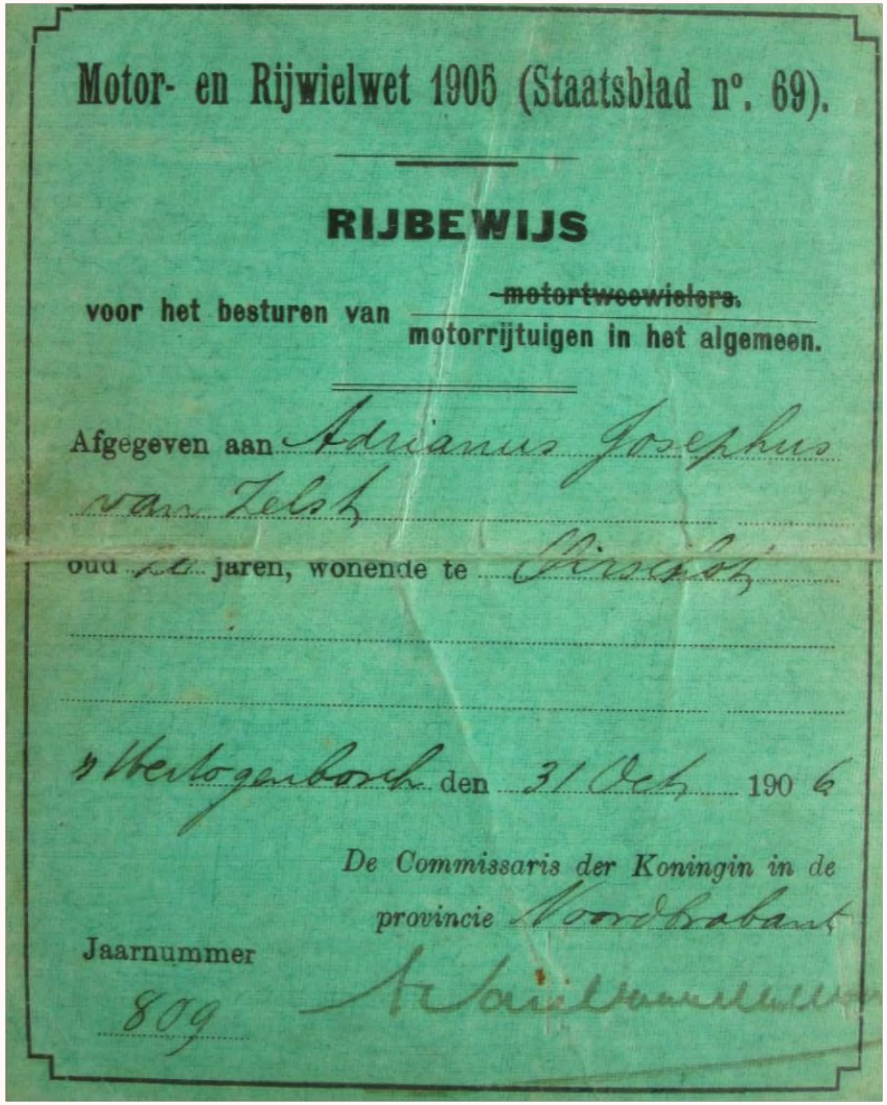
Zijn broer Hugo Vogel (1881-1936) was landbouwer in Goedereede en bleef ongehuwd.

Foto links: C.C. Vogel

Dat lesje heb ik onthouden: ben ik nu genoodzaakt zonder passagier te rijden, dan belast ik het wagentje met een zakje van ±30 K.G. zand; dat is vrijwel overal te krijgen, althans hier in Brabant en kan ook vrijwel overal weer gedeponeerd worden.

De nu volgende dagen werden bijna uitsluitend besteed aan oefentochtjes door het dorp en de omstreken en Woensdag 17 Juni maakte ik met een mijner kennissen, die me ook per 2¾ p.k. Vulkaan als solorijder zou vergezellen naar Parijs, een proeftocht via Maaseyck naar Maastricht en vandaar over Valkenburg, Meerssen, binnendoor naar Beek en via Sittard en Weert weer op huis aan.
Noch de Limburgsche heuvels, noch de zeer slechte, modderige wegen Meerssen – Beek en Echt – Weert, bleken voor het Vulkaantje eenig bezwaar op te leveren, waarom besloten werd Zaterdag 20 Juni naar Parijs te starten.

De beide dagen, die ons nog restten, waren bestemd voor de noodzakelijke toebereidselen; bagage zouden we tot een minimum beperken, maar zooveel mogelijk de beschikbare ruimte benutten voor reserve- en reparatiedeelen, waaronder drie riemen (een leeren voor nat weer) twee stel banden, ± 8 Liter olie in bussen en een busje benzine onder de voetplanken. Die bussen hebben ons veel last veroorzaakt onderweg; de eene vóór, de andere na, stootten ze lek op slechte weggedeelten en zijn dan ook na enige malen soldeeren ten slotte maar cadeau gegeven aan vriendelijke leveranciers van benzine.



Motor- en Rijwielwet 1905 (Staatsblad n°. 69).

RIJBEWIJS

voor het besturen van ~~motortweewielers.~~ motorrijtuigen in het algemeen.

Afgegeven aan Adrianus Josephus van Zelst

oud 20 jaren, wonende te Echt

's Hertogenbosch den 31 Oct 1906

De Commissaris der Koningin in de provincie Noordbrabant

Jaarnummer 809

Janus is er voor die tijd vroeg bij.
In 1906, hij is dan 20, krijgt hij zijn rijbewijs.

Den 20 juni 1914, om 5 uur ’s morgens, reden we dan af, hobbelden over het steeds in reparatie zijnde en toch nooit goede wegvak **Oirschot-Best**, daarna over de keien naar **Eindhoven** en toen eindelijk full speed over **Maarheeze** op **Hamont** (Belgische grens) aan.
De douanen waren per brief gewaarschuwd en de ontvanger was zoo beleefd ons, ondanks het vroege morgenuur, onmiddellijk te helpen. Toch vorderde het invullen en afstempelen der triptiek (een zijspancombinatie wordt beschouwd als een auto) heel wat tijd. Voor ons internationale rijbewijs voelden de Belgen niets, maar voor 2 frs. werden we eigenaar van een zwart-geel-rood boekje en voeren dus verder onder Belgische vlag.

Tijdens ons oponthoud aan de grens kwamen we tot de ontdekking, dat het warm zou worden, zeer warm; onder het rijden merkt men dat zoo niet op, maar als men dan even pauzeert, is het dubbel merkbaar. We verademden dan ook alle drie, toen we er weer de gang in hadden en de route naar **Tongeren** namen, welken weg door België we gekozen hadden, omdat hij kort is en bijna verschoond van “kasseiën”.

Bij **Asch** hadden we het eerste onvrijwillige oponthoud, door een stukje kool, ter grootte van een speldeknop, onder mijn uitlaatklep; nadat de motor wat was afgekoeld, kon, met behulp van een paar poetsdoeken en het handige werktuigje, dat de Vulkaan bijlevert, de klep spoedig gedemonteerd en gezuiverd worden.

Dat korsten van den cylinder heeft ons dien dag nog driemaal denzelfden last veroorzaakt; de laatste maal midden op een helling, dicht bij **Dinant**, toen de klep rondom zo vuil was, dat ik ze met een vijltje moest schoonmaken. Cylinder, noch kleppen waren vóór de reis geschuurd, terwijl ik van den beginne af aan ruim gesmeerd had met middelvloeibare Valvoline, vermengd met *Oildag*; ook op grond van later opgedane ervaringen en proefnemingen, wijt ik het euvel aan dit laatste mengmiddel, dat blijkbaar niet bestand is tegen de grootte hitte, die het zijspanwerk veroorzaakt.

Motor- en Rijwielwet.

NUMMERBEWIJS
VOOR MOTORRIJTUIG.

Afgegeven aan Adrianus Josephus van Zelst
wonende te Oirschot

Voignummer 1800.
Letter N
's Hertogenbosch den 27 September 1913.

De Commissaris der Koningin in de provincie Noordbrabant,

Het nummerbewijs N-1800. In die tijd worden de nummerbewijzen op naam gesteld en men kan het voor elk willekeurig motorvoertuig gebruiken. Het nummer N-1800 is tot 1951 in gebruik geweest bij de familie van Zelst.

Van **Tongeren** tuften we langs mooie, maar zeer warme en stoffige grintwegen, naar de Maas en via **Ampsin** naar **Huy**, waar we middagmaalden.
Na lang informeeren zonder dat we veel wijzer werden, besloten we den kortsten weg naar **Dinant** te nemen, dus niet dien over **Namen** door het Maasdal; dat besluit en het gesukkel, dat er al dadelijk een gevolg van was, zullen we ons nog lang heugen; over die 4 à 5 K.M. bergop hebben we zeker een paar uur gewerkt.

De weg slaat voorbij **Huy** aan de Maas links af en begint onmiddellijk sterk te stijgen. De zijspan hield zich dapper en had dra de eerste moeilijkheid overwonnen, maar de solo-machine, die geen versnellingen of vrijloop had, kon niet op gang komen en gaf het werk reeds halverwege de eerste stijging op. Pedaalhulp en aanlopen waren met de drukkende warmte zóó afmattend dat ik me een ogenblik ernstig ongerust maakte over onzen voorrijder en hem den raad gaf een kwartiertje in de schaduw van een eenzamen boom uit te rusten.
Mijn passagier en ik probeerden nu om beurten het onwillige Vulkaant"tje" op gang te brengen, met geen ander resultaat, dan dat we zelf ook bek-af raakten en niet opschoten; samen hebben we toen de machine naar boven geduwd, tot waar de zijspan stond uit te rusten.

Wij waren daardoor zoo op en zóó ontmoedigd, dat we er over dachten de karretjes weer om te keeren en de reis op te geven! Wat zou dat in Frankrijk worden?
Een 4-cylinder F.N., die naar boven kwam, stopte en van den berijder vernamen we, dat we op een der steilste hellingen van België waren beland, dat we echter nog maar halfweg waren, maar dat daarna de weg tot bij **Dinant** tamelijk vlak was, om dan tot in die stad sterk en gevaarlijk te dalen.
Op onze vraag verzekerde hij nog, dat de hellingen der Fransche Ardennen wel langer, maar over het algemeen niet steiler waren. Dit gaf tenminste weer moed en veerkracht!

BENZINE

Autoline voor auto's en motorrijwielen. **19** Cent per L.
Sumatrine voor auto's en motorrijwielen. **16** Cent per L.
Carburine voor motorbooten **15** Cent per L.
In bussen van 10 Liter.

Handels- en Financiëele mededeelingen.

Weder valt er voor de Harley-Davidson motoren een mooie overwinning te vermelden. Bij den 150-mijlen wedstrijd te Oklahoma City, kwamen de Harley-Davidsons als eerste, tweede, vierde en vijfde aan. Leslie Parkhurst, dezelfde, die in de 300-mijlen wegrace te Venice in Californië op Harley-Davidson als tweede aankwam, behaalde dezen keer in 2 uur, 20 min., 50 sec., den eersten prijs en won daarmede $ 500.—; Joe Wolter den tweeden in 2 uur, 27 min., 6 sec.; Milt De Pew den vierden in 4 uur, 42 min., 8 sec., terwijl Marvin Murray's gewicht van 225 pounds hem niet belette als vijfde aan te komen.

Waarschuwing.

Door vermelding te dezer plaatse wordt niet bedoeld, dat automobilisten en motorrijders zich in hier niet genoemde gemeenten niet behoeven te houden aan de plaatselijke verordeningen, maar dat, terwijl men zich elders in hoofdzaak tevreden stelt met de handhaving van Art. 15 der Motorwet (vrijheid en veiligheid van het verkeer), men in de hieronder genoemde plaatsen bepaald eischt, dat zij zich aan de gestelde snelheidsmaxima houden en dat dáár de snelheid van passeerende motorrijtuigen wordt opgenomen.
Men neme zich in acht voor:
VUGHT (N.-Brabant). — SOEST (Utrecht). — OUDENRIJN (Utrecht). — ZEIST (Utrecht).

AANSTEKEN DER LANTAARNS.

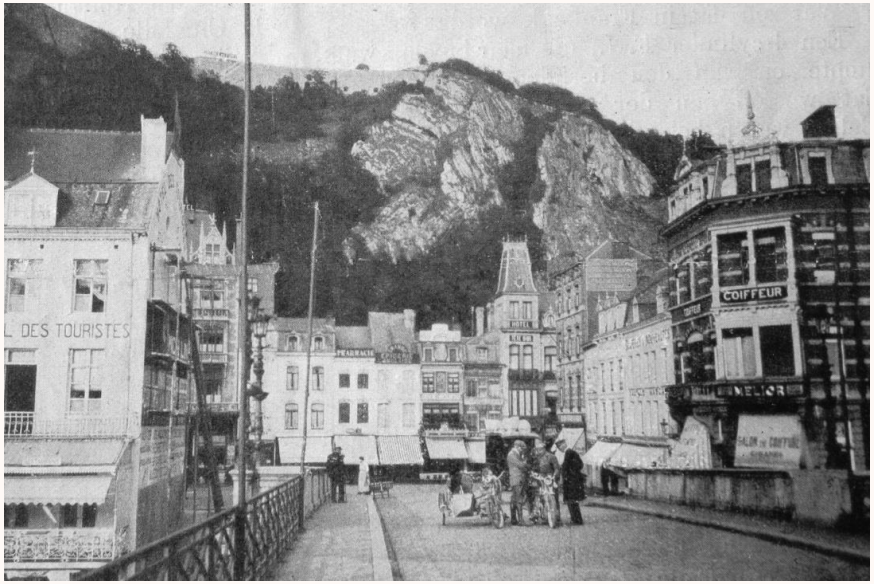
Het aansteken der lantaarns van rijwielen, motorrijwielen en automobielen moet deze week ten 8.53 ure geschieden.

Bovenstaande advertentie en berichten komen uit het blad "Het Motorrijwiel" waarin in 1915 in 6 afleveringen het verslag van de reis werd afgedrukt.

Om te beginnen legden we een anderen riem op, onder in de poelie, waardoor de versnelling aanmerkelijk lager werd, en met een langen bagageriem verbonden we toen de solo-machine aan den zijspanmotor, terwijl mijn passagier order kreeg, als het nodig was, uit te stappen. Zoo ging het dapper op de bocht aan, waarachter ons de rest der helling wachtte; bij het omrijden en wat ruw aanzetten van mijn motor, brak de riem, die ons verbond, maar met een paar forsche trappen kreeg de Solo schot en snorde ons halfweg den berg met een lief vaartje voorbij.
Het was werkelijk of ze zich schaamde over het slechte begin en nu alles weer goed wilde maken. Alle verdere hellingen nam ze prachtig en op de geheele reis is het maar twee- of driemaal noodig geweest haar met de pedalen op de steilste hellingen wat te helpen. ’t Was een aardig gezicht, als we een heuvel afreden, haar als een klein, maar vinnig insect tegen de volgende hoogte te zien optornen.

Via **Perwez**, **Ohey** en **Spontin** ging nu alles best, met uitzondering dan van een lekke oliebus, die een smidje in een snikheete met glas overdekte werkplaats weer zoowat dicht soldeerde, en c.a. 10 K.M. voor **Dinant** de vierde vuile klep.
Ook met het oog op een dreigend onweer, besloten we toen dien dag niet verder dan **Dinant** te rijden, daar den zijspanmotor te demonteeren, cylinder en zuiger schoon te maken en de klep te schuren.

Om 5 uur reden we de stad binnen langs een kazerne, waar soldaten zich oefenden in touwtje springen; op de Maasbrug werden we aangeklampt door den Hollandschen portier van Hôtel de la Citadelle, waar we ons anker lieten vallen.
We ontdeden ons nu eerst van een dikke laag stof, dineerden en gingen daarna onmiddellijk aan het werk; ras bleek, dat de zuiger volmaakt schoon was; de laatste maal scheen al de kool gelost te zijn en via den uitlaat verdwenen. De uitlaatklep had echter een goede schuurbeurt noodig, maar sloot daarna ook weer hermetisch. Van het euvel, dat ik vermoedelijk voor een groot gedeelte aan mezelf te wijten had, hebben we verder geen last meer gehad.



Aankomst te Dinant

Enkele weken nadat onze mannen hierboven op de Maasbrug in Dinant staan breekt de eerste wereldoorlog uit. Het front tussen de Duitse en Franse troepen lag langs de Maas. Dinant werd geheel verwoest in de beschietingen. Van de 4000 inwoners vonden er 674 de dood.

Op bovenstaande foto is de Citadel te zien. De brug waarop de mannen staan en de huizen zijn opnieuw gebouwd. De huizen links, die het zicht op de kathedraal belemmerden, zijn echter niet meer terug gekomen.

Een onweer met een frisch buitje had inmiddels wat verademing gebracht en ook wij hadden behoefte aan een verzetje. Bij een leverancier van “Bons cigares hollandais” informeerden we naar de vermakelijkheden; ’s mans gezicht drukte een groot vraagteeken uit.
“Maar is hier dan geen café-chantant?”
“Non, monsieur!”
“Geen cinema of zoo iets?”
“Pas du tout, monsieur!”
“Maar wat doe je hier dan ’s avonds?”
“On se couche, monsieur!”
Ofschoon we hartelijk moesten lachen, was de zaak toch nog zoo kwaad niet; we hadden een zwaren dag achter de rug en waarschijnlijk een niet minder zwaren in ’t vooruitzicht en wilden daarom weer tijdig op pad.

Om 5 uur zou ’t reveille zijn, maar onze kellner vond dat voor den Zondag blijkbaar te vroeg, zoodat we eerst om 6 uur gewekt werden door de klokken der overliggende kathedraal, die de geloovigen naar de vroegmis riep. De afrit was daarom eerst tegen 8 uur; het was frisch weer, met af en toe een buitje, maar later klaarde het op en werd het weer aardig warm.

De weg tot **Givet** is vrijwel vlak, zoodat we goed vooruitkwamen, maar door het volgen van den hoofdweg kwamen we aan een Franschen douanepost, die de bevoegdheid miste mijn triptiek af te stempelen en ons verwees naar het kantoor Quatre Cheminées, een paar K.M. terug. ’t Gevolg was een visitatie door de Belgische douanen, die we juist gepasseerd waren; die heeren waren echter gemoedelijker dan hun Fransche collega’s en maakten ’t ons niet lastig.
Toch kost zoo’n douane-intermezzo heel wat tijd; over de 21 K.M. naar **Givet** deden we meer dan 1½ uur!

DOUANES FRANÇAISES.

BUREAU OU BRIGADE (1)
d. Fourbaix

PERMIS DE CIRCULATION
VALABLE POUR TROIS MOIS.
(Cyclistes étrangers.) N° 1 (2).

Nom J. Zelst
Prénoms
Nationalité

Signature du cycliste :

Description du vélocipède.

Genre motocyclette
Marque Vulkaan
Numéro { au cadre
aux moyeux 661
Genre de bandage
Délivré le 21 juin 1914
Le (3)
FRANCE BUREAU GIVET

Vogel noemt in zijn verslag nergens de namen van zijn medereizigers. Maar Harrie van Zelst had het vaak over het avontuur van zijn vader. Hierboven, als bewijs dat hij er bij was, het in het verslag beschreven triptiek van de Franse Douane. We lezen de datum - 21 juni 1914 - de naam en handtekening van Janus van Zelst en het merk van de motor: Vulkaan met chassisnummer 661.

Dadelijk buiten het stadje, met zijn uitgebreide kazernes en veel militaire drukte, begint de weg te stijgen, maar volgt toch tot **Fumay** het mooie Maasdal met geregelde hellingen en dalingen, die echter na de prestaties bij **Huy** voor onze Vulkaantjes maar kinderspel waren.
Ofschoon men ons te **Dinant** reeds bang had gemaakt voor de stijging **Fumay-Rocroi**, 12 K.M. aan één stuk, zouden we toch deze kortere verbinding met **Rethel** nemen en dus de Maas vaarwel zeggen. Bij onze vraag naar den weg deed het antwoord, al was het dan minder afdoende en ook niet geheel juist, toch goed: *"Je ne saurais vous le dire, mon ami, je suis Flamand moi-même !''*

Trouwens het vragen naar den weg is op de groote Fransche routes haast overbodig en mijn ééne reisgenoot, die geen Fransch kent, maakte dezelfde opmerking als de Afrika-reiziger Bentley: Het antwoord is steeds *"Toedrwat"*, Maar ook als het af en toe eens niet *"tout droit"* gaat, kan men, met behulp der "Cartes Taride" en de allerwege aangebrachte blauwe bordjes met naam der plaats en afstand tot de naburige gemeenten, bijna overal zonder vragen den weg vinden.
Die wegwijzers, meestal aan de gevels van gebouwen aangebracht, vereischen echter wat oefening in het vlug aflezen; onze A.N.W.B.-armen vind ik gemakkelijker, maar deze vergen heel wat meer plaats en kosten.

In het begin reden we dien dag dan ook een paar maal verkeerd; wel staat er te Wijk bij Maastricht op den bondswijzer heel eigenwijs: Parijs 455 K.M., maar men moet vooral niet denken, dat die aanwijzing zich den geheelen weg langs herhaalt. Den naam Parijs zagen we voor het eerst pas voorbij Meaux weer, en vooral op de laaatste helft reden we soms langs binnenwegen, die eer aan Gelderland deden denken, dan aan den nabijheid der Franschen hoofdstad; eerst daar beseften we, wat onze recordrijders presteerden, toen ze den afstand Parijs-Den Haag in hun minimum-tijden aflegden.

e Jaargang 10 JANUARI 1913 No.

HET MOTORRIJWIEL

GEILLUSTREERD TIJDSCHRIFT VOOR
EIGENAARS VAN MOTORRIJWIELEN, TRICARS EN KLEINE WAGENTJES

Redacteur: JEROME MERTENS, te Grathem (Limburg).
Uitgave van J. A. BOOM, te Haarlem. Interc. Tel. 457.

ABONNEMENTSPRIJS
Voor het binnenland: per halfjaar
bij voorafbetaling .. .. f 2.25
Voor het buitenland idem idem .. 3.50

Verschijnt des Vrijdags in: Jan. Febr. Maart om de veertien dagen, April Mei Juni Juli Aug. Sept. iedere week, Oct. Nov. December om de veertien dagen.

ADVERTENTIËN volgens tarief.
KLEINE ADVERTENTIEN 15 ct. p. regel.
Losse nummers 10 cent per stuk.
Industriële mededeelingen: 20 ct. p. regel.

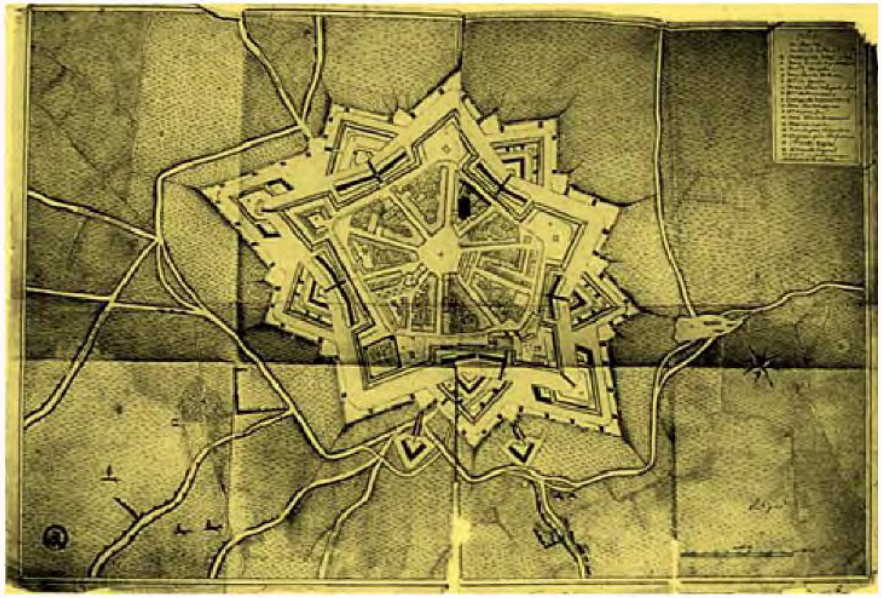
Alle stukken de redactie betreffende te zenden aan den heer Jer. Mertens, te Grathem;
voor de administratie: Gedempte Oudegracht 144, Haarlem.

Op 10 januari 1913 verscheen het eerste nummer van "Het Motorrijwiel". Het blad werd wekelijks toegezonden aan de (toen nog slechts ongeveer 500) leden van de Koninklijke Nederlandsch Motorrijders Vereniging. Het was een van van de oudste motorweekbladen ter wereld, alleen het Engelse "Motor Cycle" was ouder.
In 1937 werd de bekende journalist Piet Nortier hoofdredacteur en werd de naam van het blad veranderd in "Motor".

Op de helling **Fumay-Rocroi** kregen onze motoren dien dag den vuurdoop; de hitte, die de zijspanmotor afstraalde, was in het wagentje af en toe hinderlijk, maar ondanks het lange werken op de kleine versnelling, met den gang van het beruchte paard in matigen draf, in een broeiend warme temperatuur, bleef de motor het werk tot het laatst toe uitstekend doen. Zeker, we hebben steiler bergen beklommen op onze reis, maar toch geloof ik, dat dit de zwaarste proef was.
Daarbij was de weg onbeschaduwd en bood het landschap niet de minste afwisseling; de omstreken van **Dinant** zijn prachtig en ook de weg **Givet-Fumay** is wel aardig, maar de geheele verdere route, tot aan **Parijs** toe, vind ik, met uitzondering van eenige boschrijke gedeelten, zeer weinig loonend; ja, stukken als **Fumay-Rocroi**, **Rethel-Reims**, **Reims-Dormans**, bepaald vermoeiend van troostelooze eentonigheid.

Voorbij **Rocroi** werden we in een eenzaam Bosch aangehouden door een post der gendarmerie, ter vertooning onzer papieren; de heeren waren uiterst voorkomend, gaven de meest volledige inlichtingen omtrent den te volgen weg en waarschuwden voor een paar bizonder gevaarlijke punten. Maar ook dit laatste is weer haast overbodig; daar het stelsel der waarschuwings-borden, evenals der wegwijzers, in Frankrijk volmaakt in orde is: geen bocht, geen kruizing van wegen, geen spoor- of tramoverweg, geen enkele verkeersstoornis, om zoo te zeggen, of ze wordt behoorlijk van te voren aangegeven.

In **Rouvroy** werd halt gehouden en gebruikten we in een typische landherberg een landelijk maal, waarbij de uitstekende landwijn natuurlijk niet ontbrak, en verder ging het weer langs **Signy l'Abbaye** naar **Novion**, waar inkwartiering was en grote drukte van lanciers, die, ondanks den Zondag, schenen geoefend te hebben.
Het viel ons trouwens dien dag herhaaldelijk op, dat overal, hier op het veld, daar in de wijnbergen, gewerkt werd; Zondagsrust schijnt in Frankrijk een overbodige weelde!



Evenals Dinant had Rocroi - gelegen hoog in de Franse Ardennen - een strategische ligging. Vanuit het centrum lopen acht hoofdstraten in stervorm naar de stadswallen. Het bastion werd ontworpen door de bekende maarschalk en bouwheer van vestingswerken Vauban.

In **Rethel** werd benzine ingenomen; dat gebeurde natuurlijk meer, maar ik vermeld dit feit, omdat men mij na vulling der beide reservoirs de volgende nota overhandigde:
10 L. essence fr. 4.90
Plus…… fr. 2.00
Total.....fr. 6.90
Ik vroeg natuurlijk wat dit *"Plus"* beteekende en nu bleek, dat dit was voor een gat in het kopergaas van den trechter, een gat, dat we zelf gemaskeerd hadden, door er een zakdoek onder te houden. Ik betaalde mijn fr 4.90 gepast en toen we wegtuften, riep de winkelier ons nog na, dat hij naar de "Police" ging.

Bij die eene poging tot afzetten is het gebleven; de prijs der benzine was overal fr 2.45 per bus van 5 L.; de verkoopplaatsen zijn legio en steeds kenbaar aan eene uitstalling van benzinekisten langs den weg.

In **Reims** bezichtigden we de beroemde, en nu zeker wereldvermaarde, kathedraal en genoten daarna van het mondaine stadsgewoel vanaf het terras van een der groote café's. Opmerkelijk was, zoowel hier als in andere steden, het veelvuldig gebruik van warme melk met suiker; zeker een heel wat verstandiger consumptie dan ons eeuwige biertje. Practisch waren ook de overal bij iedere bestelling gevoegde bordjes, waarop de prijs der vertering staat aangegeven.
Wordt dit veel nut en gemak biedend, gevraag en dispuut voorkomend en daardoor tijdsbesparend systeem bij ons niet ingevoerd, omdat de stapel bordjes gewoonlijk te hoog zou worden?

De Cathédrale Nôtre Dame de Reims.
Eén van de voornaamste gothische bouwwerken van Frankrijk, gebouwd in de 13e eeuw. De kathedraal is historisch van belang omdat hier de Franse koningen werden gekroond en het verhaal met Jeanne d'Arc zich hier afspeelde.

Buiten **Reims** was groote drukte, vanwege een wielerwedstrijd, maar de zijspan manoeuvreerde er handigjes tusschendoor, nadat de Solo met veel getoeter ruim baan had gemaakt en weer ging het langs schier eindelooze wegen, steeds klimmend en weer dalend, over **Ville en Tardenois**, **Romigny** en **Verneuil** naar **Dormans**, waar voor de eerste en eenige maal een Dunlopriem moest gekort worden; het slippen, dat op de gepasseerde heuvels reeds min of meer als "multispeed-gear" had gewerkt, werd nu té erg.
We brachten er tevens een eresaluut aan de heeren Toe Laar en Kollewijn, die hier in Maart 1914 overnachtten, na onder heel wat ongunstiger omstandigheden ongeveer denzelfden afstand als wij in één reisdag per zijspan te hebben afgelegd.

Even voorbij **Barzy** gaf den zijspanband den geest; het rubber bleek tot op het canvas afgesleten. Een onbeheerde ploeg op een pas bewerkten akker verschafte ons materiaal om het wagentje te lichten en daar het wiel van de side-car aan den buitenkant geheel vrij loopt, was de reserveband spoedig gemonteerd.
Dit was de eenige bandreparatie, die we hadden; op de geheele reis geen enkele puncture op de 5 banden en ik schrijf dit succes voornamelijk toe aan de los gespannen kettinkjes, die spijkers en scherpe steenen verhinderen door den buitenband te dringen.

Eene conferentie

Deze foto is een uitvergroting van de plaat op de voorpagina. Zittend op de motor Janus van Zelst. De man die er naast staat is vrijwel zeker Cornelis Vogel. De foto is gemaakt bij het dorpje Azy-sur-Marne in Frankrijk.

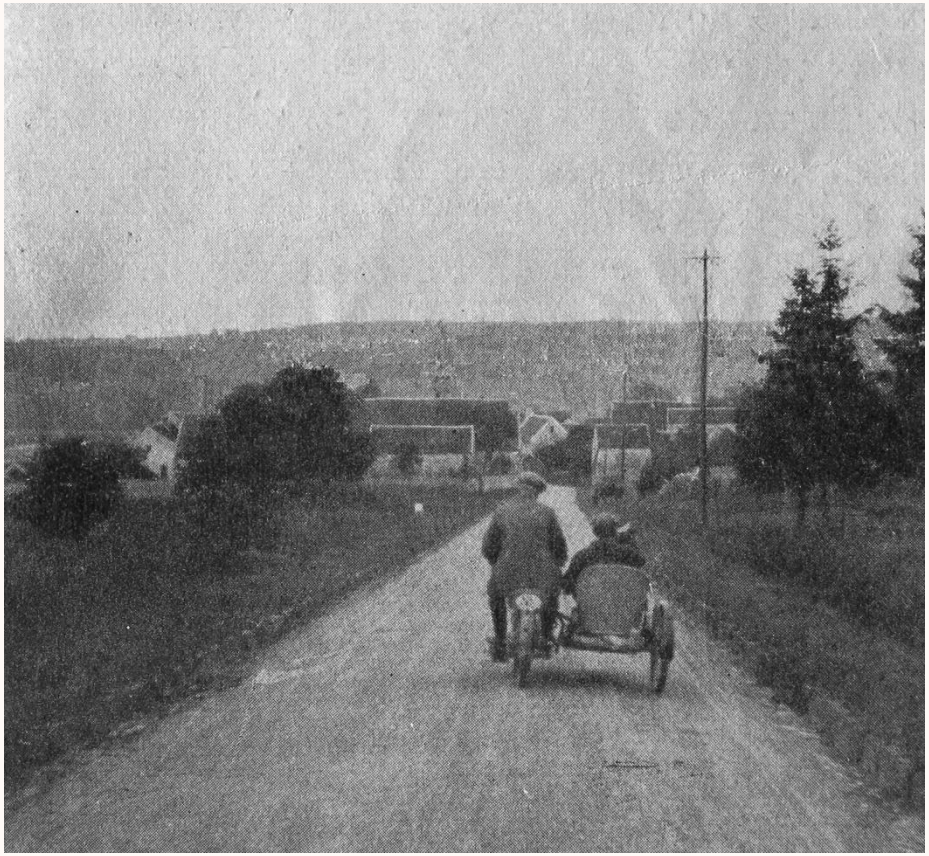
Let op de benzineblikken die onder de voetplanken waren bevestigd en het koffertje achterop. De motor van Janus was een Vulkaan met een Franse Zédel motor. De motorfiets had geen versnellingen of vrijloop: het was aanduwen, erop springen en rijden. Als je stopte sloeg de motor af, tenzij je hem op de standaard kon zetten voordat je stil stond.

Technische gegevens:
Eéncilinder zijklepper met een inhoud van 317 cc, boring en slag 67x90 mm, 2¾ pk, aandrijving van het achterwiel met een riem, Bosch magneetontsteking, carbidverlichting voor en achter, topsnelheid 60 km/u (de zijspancombinatie van Vogel haalde 40 km/u)

Te **Château Thierry** was groot feest (Fête du Pays!) We reden er binnen door een eerepoort, waarop al van verre leesbaar stond : *Soyez les Bienvenus!*
Toen ik er mijn passagier opmerkzaam op maakte, herhaalde een groepje jongedames in koor: *"Oui, oui, soyez les bienvenus!"*
Was het daarom wonder, dat we ons oorspronkelijk plan, om dien dag zoo dicht mogelijk bij ons einddoel te komen, opgaven en besloten hier te overnachten, wat echter eer gezegd dan gedaan bleek, want de hotels waren er overvol. Eindelijk vonden we onderdak in Hôtel du Cygne, maar de zijspan moest in gezelschap van een half dozijn auto's, waaronder een kleine Zweisitzer en een reusachtige Amerikaan, buiten overnachten.
's Avonds was er vuurwerk en bal-champêtre….. 't Was dus verklaarbaar, dat we den volgenden morgen niet vroeg op waren; de ruim 90 K.M.'s die ons nog restten, leken ook maar een kleinigheid, na de afgelegde ruim 400.

Om 10 uur zeiden we het, na het feest van den vorigen avond nog wat katterige, **Château Thierry** vaarwel en langs **Azy-Bonneil**, **Charly** en **La Ferté**, waar een hevig onweer ons tot schuilen noodzaakte, ging het over **Trilport** naar **Meaux**. Natuurschoon was hier meer, maar de weg zelf werd er niet beter op; over het algemeen is deze weg naar **Parijs** zeer goed berijdbaar, maar er zijn ook stukken bij, o.a. in de buurt van **Reims**, die het rijden met zijspan niet tot een onverdeeld genot maken. Het vereischt dan een voortdurend laveeren en zwenken, om althans de allergrootste gaten te vermijden.
In **Meaux** zochten we vergeefs naar een open kapperswinkel; de barbiers in de omstreken van **Parijs** houden Maandags zonder uitzondering vacantie.

De weg van **Meaux** naar **Parijs**, over **Lagny** en **Nogent**, is tot laatstgenoemde voorstad weer goed, maar gaf ons nog een paar steile heuvels te beklimmen; de natuur deed af en toe denken aan een Hollandsch landschap met water en populieren.



Azy-Bonneil

Het verslag in Het Motorrijwiel gaat slechts vergezeld van 3 foto's. Er zijn er ongetwijfeld meer gemaakt, maar naspeuringen in archieven van motorbladen, veteranenmotorclubs en bij de families Van Zelst en Vogel hebben niets opgeleverd.

Zo gaat het vaak: we gooien van alles weg en 100 jaar later willen we het weer terug.

In **Nogent** deed een ware wolkbreuk ons in allerijl een toevlucht zoeken onder het gelukkig waterdichte zeil van een cafétje; meer dan een uur lang stortregende het, zooals we het nog nimmer te voren zagen; de riolen konden de watermassa niet verzwelgen en de straat leek een rivier; een auto, die vóór ons langs den trottoirband gevlucht was, stond tot aan de assen in ’t water. We konden ons nu voorstellen hoe dergelijke wolkbreuken eenige dagen te voren de Parijsche boulevards geteisterd hadden en maakten ons al quasi ongerust, dat er na dit malsche buitje van de “Ville lumière” misschien niet veel meer over was.

We benutten den tijd voor een kleine lunch en merkten daarna, dat de bui over was en de weg weer, zij het dan misschien nog niet *begaanbaar*, dan toch *berijdbaar*. De keiweg, die ons nu langs het **Bois de Vincennes** voerde, was het slechtste stuk, dat we nog bereden hadden; de solo-machine vond af en toe haar heil op de verhoogde zijbermen, maar de zijspan hobbelde over de keikopjes als een leerling-vliegmachine over de hei.

Gelukkig doemde eindelijk voor ons op de vage silhouet van den Eiffeltoren en bereikten we spoedig de **Porte de Vincennes**, waar we, na onzen tol voor benzine voldaan te hebben, tusschen vrachtkarren, bespannen met 2, 3 en 4 paarden, en zuchtende auto’s (het is me een raadsel, waar ze zo plotseling vandaan kwamen) door het nauwe hek de stad werden binnengeloodst.

De Vulkaan motorfietsen werden van 1911 tot 1916 gebouwd door de gebroeders Jacques en Victor Fonck te Venray. Jacques was een fanatiek motorrijder en coureur en deed aan wedstrijden mee om zijn merk te promoten. Door verschillende overwinningen genoot hij landelijk bekendheid. Toen als gevolg van de eerste wereldoorlog de levering van motoren kwam stil te liggen is de productie van motorfietsen na enkele honderden afgeleverde exemplaren gestopt. Voor zover bekend is er in Nederland nog één originele Vulkaan. Het is chassisnummer 613, in het bezit van Johan Beenen uit Gorredijk (Friesland).

Uit: ‘Het Motorrijwiel’ no. 41 15-10-1915.

Daar we besloten hadden een gedeelte van den terugweg per trein af te leggen, leek het ons het beste de machine maar direct aan het **Gare de l'Est** in depot te geven, een veilige en niet te dure garage trouwens.
Het speet ons toen vanaf **Meaux** niet den weg over **Clay** en door de **Porte de Plantin** genomen te hebben, den weg dus der Parijs-Hagenaars, die ons dichter bij het Oosterstation gebracht zou hebben; maar daaraan was nu niets meer te veranderen.

De plattegrond van **Parijs** verwees ons nu over de **Place de la Bastille**, langs de **Boulevards Voltaire** en **Magenta** en als ik nu nog denk aan dat ritje van een K.M. of 10 met het nietige zijspannetje en een solo machine zonder vrijloop of versnellingen, door de verbijsterende drukte van jagende auto's, rijtuigen, vracht- en handkarren en –wagens, dan begrijp ik nog niet, hoe we daar zonder aanrijdingen, of zonder elkaar uit het oog te verliezen, zijn doorgekomen.
Ik zelf hield den weg vóór ons in 't vizier en mijn passagier lette op wat achter en naast me gebeurde en waarschuwde, als de solo-rijder hier of daar in 't gedrang kwam. Vooral op kruispunten werd het me soms te machtig en eindelijk verdwaalde ik zelfs aan den linkerkant, wat me door een beleefd, maar energisch optredenden politieagent verboden werd.
Niet minder beleefd, maar vermoedelijk wel minder energisch, verzocht ik hem even het verkeer stop te zetten en nadat dit bereidwillig gebeurd was, rolde het ranke wagentje, gevolgd door de onafscheidelijke solo, met sierlijken zwaai een zijstraat in en een ogenblik daarna het voorplein van het **Gare de l'Est** op.

Was het wonder, dat me, ondanks mijn gevoel van groote voldoening over mijn trouwe Vulkaan-combinatie, een zucht van verlichting ontsnapte, nu we de verkeershel (excusez le mot) der Parijsche boulevards achter den rug hadden?

Het Gare de l'Est (1849) is een kopstation waar de spoorlijnen uit het oosten samenkomen (Strasbourg, Mulhouse, Luxemburg). Onder het station bevindt zich het metrostation Gare de l'Est.

Van ons verblijf in **Parijs** zal ik niet veel vertellen; het ligt trouwens buiten het bestek dezer *reis*herinneringen. Wij logeerden in het Hollandsche **Hôtel Montaigne** en doorkruisten van daaruit de stad zoo onder- als bovengronds; het waren vermoeiende, maar hoogst genotvolle dagen, die heusch naar meer smaakten.
Het begin was echter niet hoopvol. Na de machines in bewaring te hebben gegeven, daalden we af naar het station Est van den Métro. De trein in de richting **Champs-Elysées** komt voor; terwijl mijn vrienden op het perron met echt Hollandsche langzaamheid het wonder van techniek verbluft aanschouwen, stap ik in; de portieren worden gesloten, een signaal klinkt en voort davert de trein den donkeren tunnel in, mijn reisgenooten, die bijna geen woord Fransch kennen en zelfs, o onvergeeflijke nalatigheid, den naam van ons hotel niet, aan hun lot overlatend.
Toen ik hoogstens 10 minuten daarna van het eerstvolgende station terugkwam, vielen ze me haast om den hals van pure dankbaarheid; een vriendelijke beambte had hun gelukkig zoo goed en kwaad als het ging, beduid, te blijven waar ze waren en het geheele ongeval liep dan ook met nauwelijks een kwartier vertraging, goed af.

Op den terugreis namen we den sneltrein **Charleville-Mézières**, volgden daarna het Maasdal, sloegen ons nachtkwartier op te **Huy**, verloren den volgenden morgen de solo-machine, die blijkbaar den stal rook, te **Ougrée** uit het oog en zagen haar eerst weer in **Maastricht** terug.
De kortste weg bracht ons vandaar via **Maaseijck** bij **Weert** op Brabantschen bodem en ’s avonds om 8 uur weer veilig en wel bij Moeder de Vrouw.

Oirschot, April 1915 C.C. Vogel

boven: De eerste metrolijn in Parijs werd in 1900 geopend.
onder: de Rijkesluisstraat in Oirschot zoals die er in 1914 bij lag.

1913: Janus van Zelst met zijn eerste vrouw Petronella van der Looij en zoontje Harrie

1921: Na het vroege overlijden van Petronella trouwt Janus met Marie Wagemans. Hier op de foto met Johan en Harrie.

In 1930 start Janus van Zelst een garagebedrijf aan de Spoordonkseweg in Oirschot. Deze foto is vermoedelijk in 1932 gemaakt.
V.l.n.r.: onbekend meisje, onbekende man, Koos Boers, Marie van Zelst-Wagemans op de motor (een sportieve Eysink met Rudge Python motorblok), Janus, zoon Harrie, Driek van Zelst (de vader van Janus), onbekende man, zittend op de treeplank Eduard en Anton Boers, zoon Johan van Zelst (werd accountant). De Chevrolet met het nummer N-28140 werd ingezet als taxi.
(Koos, Eduard en Anton Boers waren de zus en broers van mevrouw Van Helvoort-Boers, vrouw van de toenmalige gemeentesecretaris).

2

2013 - MET DE FIETS NAAR PARIJS

"Wat opa kon dat kunnen wij ook" zeggen Henri en ik begin 2013 tegen elkaar.

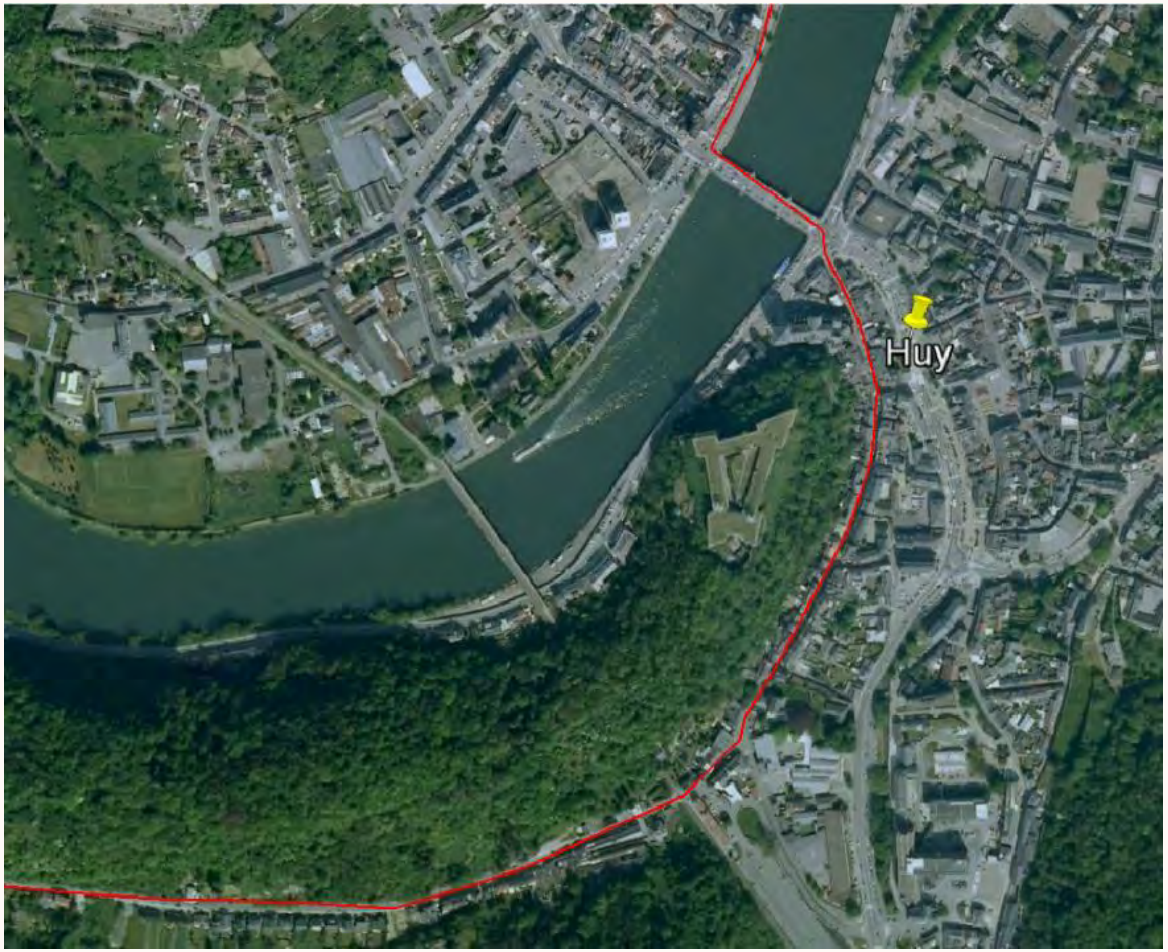
Het is het juiste moment: in 2014 zal het 100 jaar geleden zijn dat Janus van Zelst de reis ondernam en dan willen we een verhaal te vertellen hebben.

We beginnen met het uitstippelen van de route. Dankzij het oude verslag liggen de plaatsen waar we door moeten vast. Maar er is sindsdien nogal wat gebeurd in Europa. Wat vroeger een rustig landweggetje was, kan nu een 4-baans autoweg zijn. Drukke wegen willen we zoveel mogelijk vermijden.

Hier komt de moderne techniek ons van pas: met Google Earth Streetview kun je tot op detailniveau de route bekijken. We zijn er al gauw achter dat we in Nederland verwend zijn met vrijliggende fietspaden. In Vlaanderen gaat het nog wel, maar in de Ardennen en in Frankrijk zullen we vaak van de doorgaande wegen gebruik moeten maken.

In Parijs is het fietsen prima geregeld. Sinds daar in 2007 het publieke fietsenplan “Vélib” van start ging mogen fietsen op de busbaan rijden, waar verder alleen taxi's komen.

Henri zet de route uit op de computer. En hij neemt zijn SAMSUNG GALAXY S2 mee!



Er moet getraind worden, want klimwerk zijn we niet gewend. Op 23 april, een regenachtige dag, rijden we met de auto naar Valkenburg. Van daaruit fietsen we een rondje van 56 km. Het valt niet mee! De Cauberg op het einde is slopend.

We gaan maar eens naar de Ardennen. De klim uit het Maasdal in Huy - waar opa zijn motorfiets omhoog moest duwen - is berucht. En we willen zien hoe het met die Ravel-fietspaden zit. Dus rijden we dinsdag 7 mei met de Fiesta naar Engis aan de Maas en fietsen via Amay naar Huy. Over de Maasbrug rechts en dan meteen links omhoog. Oeioei, dat is zeker zo heftig als de Cauberg! We rijden de route van 1914 tot Ohey en gaan daar rechtsaf richting Namêche.

Op de terugweg hebben we het laatste uur regen, maar al met al gaat het die dag prima.

Rechts: we hebben nog een foto van rond 1927 waarop de snorren in Namêche bij het oorlogsmonument staan. Daar aangekomen maken we een foto van ons tweeën voor hetzelfde monument. Mét snor!

De Keutenberg. Ik heb Henri wat voorsprong gegeven zodat hij een mooi plaatje kan schieten.

Voor de veiligheid - en om de tocht van 1914 te gedenken - hebben we knalgele shirtjes en jasjes laten maken.

Ook wel aardig is dat we op 1 juni samen precies 99 jaar oud zijn: Ad 67 jaar en 189 dagen, Henri 31 jaar en 176 dagen!

Drie weken voor vertrek ga ik in Eindhoven met de fiets onderuit. Rib en linkerknie gekneusd. De volgende dag kan ik niet meer lopen van de pijn. Staat onze fietstocht op het spel?

Ons vertrek is gepland op zaterdag 8 juni, maar de zondag ervoor is het nog niks met mijn knie. We besluiten om woensdag nog een keer naar Limburg te gaan.
We parkeren de auto in Schin-op-Geul en na 500 meter is ie daar al: de Keutenberg, een helling van bijna 2 kilometer met stijgingen tussen de 12 en 17%!
We komen probleemloos boven en rijden een mooie ronde via Vaals - waar we het drielandenpunt bezoeken - door een stukje België weer naar Schin-op-Geul.
De planning was 45 km, maar we rijden er 60. Het valt alles mee. Mijn knie voel ik vooral met hardlopen, maar met fietsen heb ik geen last.

We gáán zaterdag!

Het nu volgende reisverslag is beurtelings door Ad en Henri geschreven

Ad:

Zaterdag 8 juni

9.00 uur: Le Grand Départ!
We passeren de plaatsen die ook in het verslag van de reis in 1914 worden genoemd: **Oirschot** - **Best** - **Eindhoven** - **Maarheeze**.
Om 12 uur zijn we bij de Belgische grens. We rijden langs **As** en om vijf uur zijn we na 106 kilometers in onze eerste etappeplaats **Tongeren**.

Tegenover het station in **Tongeren** hebben we een eenvoudig hotelletje besproken. Als de eigenaresse, een vrouwtje van dik in de 80, ons ziet, kijkt ze ons ontsteld met grote ogen aan:
"*Awel, twee mannen, daar heb ik geen zin in"*
"Dat is mijn zoon, mevrouw"
"Kan wel zijn, maar dat gaan we anders doen, ge krijgt een kamer met twee aparte bedden!".

Nadat we gedoucht hebben lopen we de stad in en drinken wat op een terrasje. We zitten goed en besluiten daar ook te eten. Dan maken we nog een wandeling langs de oude stadsmuren en proosten op Ambiorix.
Had die niet het bier uitgevonden?

Rond tien uur lopen we naar ons hotel. We duiken er vroeg in want morgen gaan we naar de Ardennen!

Henri:

Zondag 9 juni

Onze route richting **Amay** voltrekt zich op een rustige kaarsrechte zondagochtendweg, onder het afdak van een grijs wolkendek dat zich uitspreidt tot de horizon, of de beginnende heuvels van de Ardennen.
De afdaling tot het Maasdal is spectaculair en vanaf **Amay** komen we op een stukje bekend terrein van een van onze oefentochten.

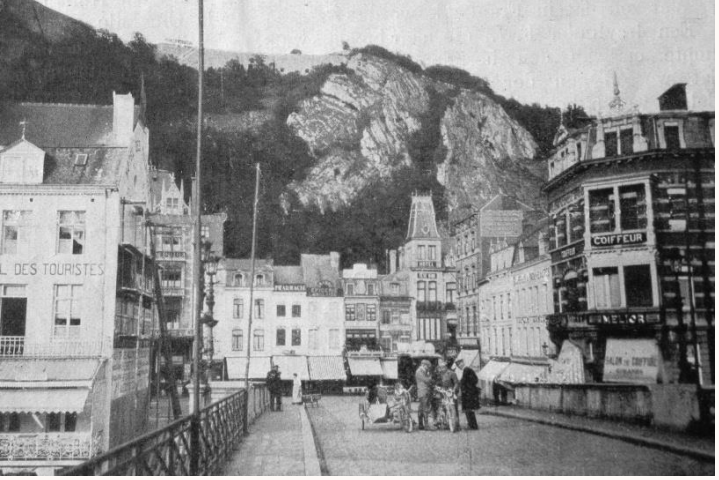
In **Huy**, vlak voor een van de sterkste beklimmingen van de week, rusten we even uit. Het weer haalt ons hier in en de regenbroeken worden tevoorschijn gehaald. De beklimming gaat in de lichte regen soepeler als de vorige keer, maar met de regenpakken gaat de hitte moeilijk weg.

Bij **Ohey** verlaten we de voor ons bekende route weer en op de weg naar **Dinant** krijgen we de nodige heuvels en lichte afdalingen te verwerken.

In **Spontin** gebruiken we de lunch. Van een motorstel, dat maar moeilijk kan geloven hoe ver we nog moeten, krijgen we een warme omhelzing.
De regen waait weer over, waardoor de rest van de trip wat aangenamer wordt.
Met een tussentijdse topsnelheid van 54 km/u komt **Dinant** in het vizier.

Een prachtige afdaling en meteen zijn we in de stad van de uitvinder van de saxofoon. Overal, maar ook overal wordt zijn uitvinding tentoongesteld.

In de avond vinden we het hotel waar onze voorgangers in 1914 verbleven en kunnen de nodige foto's gemaakt worden. In een uitstekend Ibis hotel maken we ’s avonds gretig gebruik van de wifi, maar na deze tweede dag voelen we ons wel leeg.
We gaan op tijd naar bed.



Op de linkerfoto staan de mannen op 20 juni 1914 om 8 uur 's avonds op de Maasbrug in Dinant. Ze zijn die morgen om 5 uur vertrokken!

Rechts de verwoesting van Dinant in augustus 1914

Onder: juni 2013. Adolphe Sax, de uitvinder van de saxofoon, kwam uit Dinant en dat is overal te zien

Ad:

Maandag 10 juni

De zon schijnt weer! We brengen een bezoek aan de Citadel. Met het kabelbaantje gaan we omhoog en duiken de catacomben in, waar we kennis nemen van de historie van **Dinant**. We ontmoeten Georges Vanautgaerden, gids van de Citadel, die van alles wil weten over ons en de tocht in 1914. We beloven foto's en het verslag te sturen.

Om half een vertrekken we en fietsen richting Frankrijk. Kort na **Dinant** een paar zware beklimmingen. Daarna vanaf **Givet**, net over de Franse grens, een prachtig fietspad langs de oostoever van de Maas naar **Fumay**.
Tot slot 12 km omhoog naar het vestingstadje **Rocroi** (de helling waar de mannen in 1914 zo benauwd voor waren).

We worden hartelijk ontvangen door de eigenaar van hotel Les Sabots d'Hélène. Zijn vrouw (Hélène?) zet ons 's avonds een heerlijke wildschotel voor.

links:

Na enkele lange beklimmingen hebben we wel zin in een broodje. Op de achtergrond het landgoed Château de Freyr tussen Dinant en Givet.

La douce France!

Van Givet naar Fumay loopt een mooi fietspad langs de Maas. Vanaf hier gaat het 12 km omhoog naar Rocroi.

boven:

midden in het centrum van Rocroi ligt tegenover de kerk het mooie hotelletje waar we om half zeven arriveren.

Henri:

Dinsdag 11 juni

We verlaten het charmante **Rocroi** en nemen een rustige route verder naar het zuiden. Maar na verloop van tijd belanden we weer op de drukke D985.
Bij **Signy-l'Abbaye** besluiten we een alternatieve route te nemen. Al snel komen we er achter dat alternatief ook steiler betekent.

De dag wordt gevuld met eindeloze heuvels en continu wind tegen.
Gelukkig wordt dit laatste gecompenseerd door de geleidelijke afdaling naar **Reims**.
De eerste afleiding komt bij de voorsteden van **Reims**. Ondanks dat we rond spitsuur de stad naderen en er geen fietspaden op de drukker wordende wegen zijn, lijkt het verkeer nog aardig gemoedelijk. In **Reims** moeten we racen tussen het verkeer, maar de auto's geven genoeg ruimte en nergens een toeter te horen.

We nemen wat te drinken voor een spectactulaire kathedraal en prijs, waarna we ons via de centrale tram- en busbaan een weg banen naar een buitenwijk. Na wat zoeken vinden we het hotel op een industrieterrein naast een dealer in muscle cars.

We eten in het hotel, maar verlaten het restaurant zodra een buslading oude Britten binnen stroomt.

Dit was de zwaarste dag van onze reis. Meer dan 100 kilometers tegen de straffe wind in stoempen.
Maar als je dan voor de imposante kathedraal van Reims staat dan bén je ook ergens.

Ad:

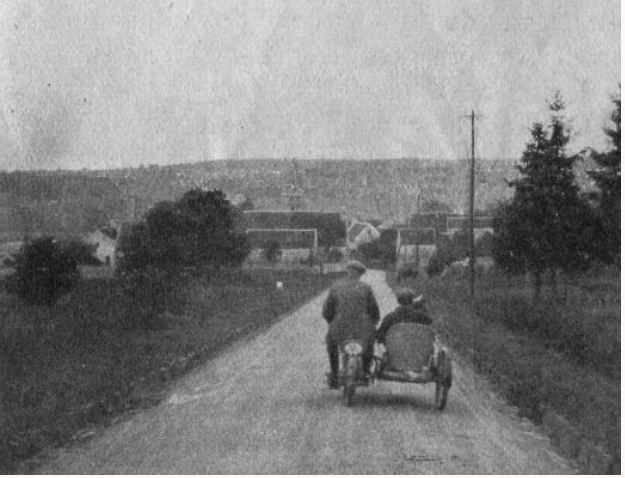
Woensdag 12 juni

De volgende dag rijden we de champagnestreek in en volgen na **Verneuil** de rivier de Marne. Af en toe wijken we van de oorspronkelijke route af omdat het te druk is met verkeer.
De binnenwegen zijn stil, heerlijk fietsen, maar wel meer en veel steilere hellingen. Op een afdaling tikken we 56 km per uur aan!

’s Avonds zijn we in **Château-Thierry**. Hotel Du Cygne, waar opa met zijn kornuiten overnachtte bestaat niet meer.

Henri weet een rustig weggetje: "Volgens Google Maps wordt het eerst wat smaller, maar later is het weer een mooie weg"
Op dat "wat smallere stuk" staat dan wel een hek met een groot hangslot dat niet op Google Maps voorkomt. Moderne techniek! Wij terug.

Even later gaat het alweer wat beter.



De locatie van deze foto - titel: Azy-Bonneil - dachten we nooit terug te vinden, in 100 jaar is er zoveel veranderd.

Op goed geluk nemen we deze foto als we Azy-sur-Marne binnenrijden. En wat ontdekken we als we thuis nog eens goed kijken...

Henri:

Donderdag 13 juni

We vertrekken vanuit **Château-Thierry** en volgen de Marne langs verschillende dorpen. Bij **La Ferté-sous-Jouarre** begint het te regenen.

Het lukt ons niet een lunchplek te vinden, maar gelukkig hebben we eerder op de dag al een paar broodjes gekocht.

De lange rechte weg naar **Trilport** is erg druk maar onvermijdelijk. Bij **Trilport** nemen we een zijweg, zodat we vanuit het zuiden **Meaux** bereiken. Het is nog even zoeken naar het hotel, dat langs een drukke weg blijkt te liggen. We komen vroeg in de middag aan en met de sterker wordende regen blijven we nog even binnen. Na een bad lijk ik wel enkele tinten lichter.

Als het bijna droog is wandelen we de heuvel af naar **Meaux**. Hier lopen we wat rond en bezichtigen de kerk en het gemeentehuis. Een betaalbaar restaurant vinden we niet. De regen is intussen opgehouden.

Op de terugweg eten we dan maar bij de locale McDonalds, waar we op de heenweg een verlate lunch hadden gegeten.

Het weer laat zich van zijn goede kant zien en de zon komt door. In de avond plannen we de dagen in Parijs en de route naar het hotel morgen.

Ad:

Vrijdag 14 juni

Het is nog maar 55 km naar Montreuil, dat tegen Parijs aanligt. We zijn eigenlijk wel blij dat het niet meer zo ver is. Het ging allemaal prima, maar dag na dag fietsen over heuvelachtig terrein voel je in heel je lijf.

Vanaf Charmantry fietsen we langs een smal kanaal. Prachtige groene natuur en lekker rustig, we zien alleen fietsers en hardlopers. Na een zware klim door de stad komen we rond 13.00 uur bij ons hotel aan.

’s Middags pakken we de metro naar Gare Ièna, dat vlakbij de Eiffeltoren ligt. We willen omhoog, maar het is zo druk dat we besluiten om dat een van de volgende dagen te doen.

Dan lopen we naar de Arc de Triomphe en vandaar slenteren we de Champs-Elysées af. Er is genoeg te zien, maar wat vooral opvalt is dat het wemelt van de Japanse toeristen! In lange rijen staan ze voor de flagship-stores van de grote modemerken.

We komen via de Jardin des Tuileries op het grote binnenplein van het Palais du Louvre. Ook dit meest bezochte museum ter wereld willen we nog bezoeken, maar niet nu.

De Nôtre Dame is een prachtige kerk, maar binnen zit het stampvol toeristen en we maken dat we eruit komen. We drinken wat op een terras bij de Sorbonne universiteit, waarna we door het Quartier Latin wandelen en in de Rue de la Harpe op het terras van Le Châtelet neerstrijken. Hier krijgen we voor een schappelijke prijs heerlijk te eten.

Henri:

Zaterdag 15 juni

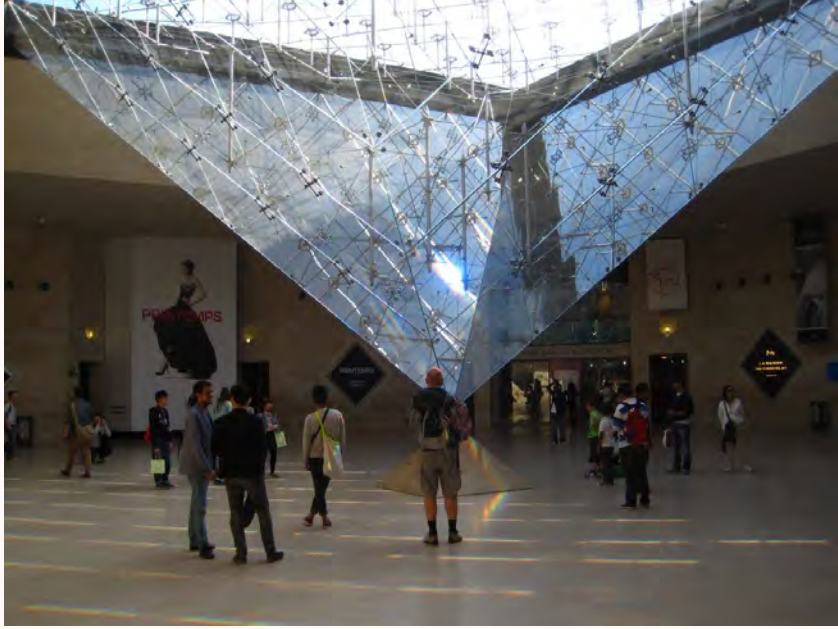
Met de metro komen we weer in hartje Parijs.
We gaan naar de Arc de Triomphe en lopen daarna de Champs de Elysées aan de andere kant af dan gisteren.
We slaan af naar links, lopen door de Galeries Lafayette en beklimmen de straten naar de Sacré-Coeur. Vandaar overzien we de stad.

Bij het Gare du Nord vragen we informatie over onze terugreis, we horen dat we bij het Gare de l'Est moeten zijn.
Onderweg komen we door een typische wijk met straten vol met goedkope pakken en dubieuze types.
Bij het Gare de l'Est wordt het dan ook echt duidelijk: we kunnen pas maandagmiddag vertrekken en zullen niet verder komen dan **Charleville-Mézière**s of **Givet**. De fietsen mogen niet eerder mee.

We lopen door het Louvre waar het vlak voor sluitingstijd is. We dwalen wat door de stad en rusten even uit in het park voor het Louvre.

Op weg naar een restaurant zien we een brug vol met hangsloten.
Na het eten lopen we het hele eind terug naar de Eiffeltoren waar we getrakteerd worden op een heerlijke festivalsfeer van mensen die gezellig in het park liggen.
Met de metro komen we voor ons doen laat terug bij het hotel waar we nog de overnachting in **Charleville-Mézières** boeken.

Le Petit Parisien



Ad:

Zondag 16 juni

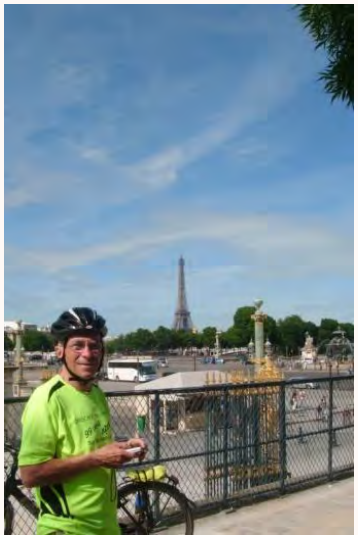
Door de week is het verkeer in Parijs een gekkenhuis, maar zaterdags en ’s zondags is het veel minder druk. We nemen de fiets en rijden naar het centrum. Fietsers mogen op de busbaan, waar verder alleen taxi’s komen en dat is een feest! Het is veilig en je bent sneller dan het overige verkeer. Als je een beetje doortrapt tenminste.

De Champs-Elysées is voor een deel afgezet voor een evenement. Het blijkt te gaan om de promotie van de Vélib, de fiets voor iedereen, die je op elke straathoek kunt huren. We fietsen ook een paar rondjes op zo’n Vélib voor een goed doel (voor elke ronde wordt door sponsoren 1 euro gedoneerd).

Er moet nog een foto komen van ons tweeën met de fiets onder de Arc de Triomphe. De rotonde is door de week onneembaar voor fietsers, maar vandaag proberen we op het binnenplein te komen! Het is dan wel minder druk met auto’s, maar daardoor rijden ze veel sneller. Even diep ademhalen... trappen! Met een rotgang karren we tussen het aanstormende verkeer door in één rondje naar het binnenplein.

Natuurlijk maken we ook wat foto's bij de Eiffeltoren (zie voorpagina). Het is een mooi moment als we daar staan met onze fietsen, 99 jaar nadat opa van Zelst daar stond!

We willen natuurlijk de Eiffeltoren op, dat hoort bij een bezoek aan Parijs. Maar ook vandaag is het erg druk en we staan vijf kwartier in de brandende zon voordat we kaartjes kunnen kopen. Het uitzicht over Parijs is echter geweldig, alhoewel de bovenste verdieping niet zoveel toevoegt.



boven:
Bij het Palais du Louvre

links:
Lesje fotografie: hoe maak je de Eiffeltoren groter ten opzichte van de voorgrond?

Het mooiste uitzicht heb je in de zomer: dan is de toren 15 cm hoger dan in de winter door het uitzetten van het materiaal.

SOUVENIRS DE PARIS
CENTRE HOSTATER

R.v.OVERDIJK
TWEEWIELERS

Henri:

Maandag 17 juni

We worden wakker met onweer en tijdens het ontbijt bekijken we wat we gaan doen. Op buienradar zien we dat het na de middag beter wordt. We besluiten het Louvre, oorspronkelijk geherpland voor deze ochtend, te laten schieten en bljjven op onze kamer.

Check-out is om 12 uur en we zijn blij dat om half 12 de zon tevoorschijn komt. Ik maak me nog zorgen over het verkeer op de maandagochtend, maar de Parjjzenaren letten goed op en laten ons er overal goed door. Heerlijk in vergelijking met de Nederlandse zwarte bakken die je toeterend voorbij scheuren. We hebben nog twee uur voor ons vertrek als we op station Gare de l'Est aankomen. Een broodje gaat er wel in.

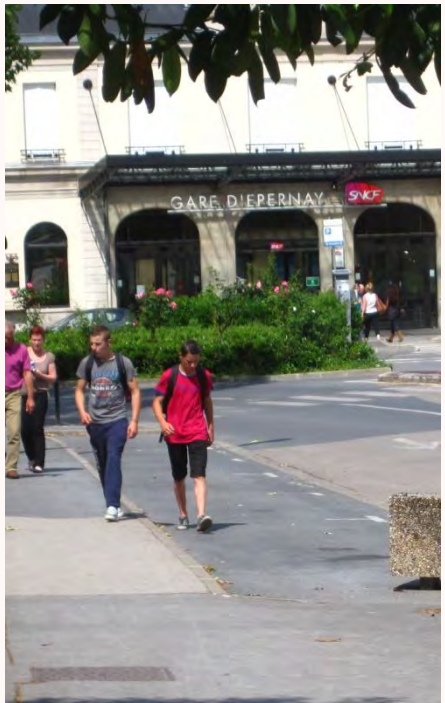
Zodra we weten waar de trein staat gaan we de fietsen halen. Daar treffen we een doorgeknipt kabelslot aan. Vreemd genoeg heeft de dader verder alles laten staan. Zowel de bidons die los op de fiets zaten, als de helmen die vast zaten aan de kabel (en gelukkig ook de fietsen).
We laden de fietsen in de trein en kunnen gaan.

De overstap in Eperney geeft geen problemen en even na zessen staan we in **Charleville-Mézières**. We kijken op Google Maps goed hoe we moeten rijden naar het hotel en bereiden ons voor op een zoektocht. Maar 51 meter verder staan we voor het hotel, de trein was toch noordelijker gestopt dan we dachten. We waren dan ook een stad als Parijs gewend.

We hebben een uitstekend hotel, Couleurs Sud.
Bij een restaurant treffen we een paar Engelsen op doorreis. Gretig luisteren ze naar het verhaal van 1914 en onze stunts in de Ardennen en bij de Arc de Triomphe.

Volgens planning kunnen we morgen om 18 uur thuis zijn...

RÉGION
ARDENNE
2
Frein KE-PA Mg
15.40m
57.40 m
REV
108 1171
174Pl


GARE D'EPERNAY
SNCF

GARE DE CHARLEVILLE MEZIERES
SNCF

Het is 30 graden, maar we fietsen met plezier de 23 kilometers van Givet naar Dinant.

Ad:

Dinsdag 18 juni

Dinsdag nemen we om 10 uur de trein naar Givet. We komen weer langs de plaatsjes waar we op de heenreis doorheen gefietst zijn: Fumay, Haybes.

Van Givet naar België loopt alleen een goederenlijntje, daarom fietsen we naar Dinant. Daar hebben we tijd genoeg voor de lunch en om treinkaartjes te kopen.

Vervoer van de fietsen kost in België €5,- per stuk, een enkeltje **Maastricht** voor Henri €16,40 en 65-plussers krijgen altijd een retourtje tegen gereduceerd tarief: €8,60!

Overstappen in Namen, overstappen in **Luik** (prachtige stations overigens!) en voor de laatste keer in **Maastricht**.

De kortste weg bracht ons vandaar via Maaseijck bij Weert weer op Brabantschen bodem en 's avonds om 6 uur weer veilig en wel bij Moeder de Vrouw.

Oirschot, juni 2013, Ad en Henri van Zelst

Het schitterende nieuwe station van Luik-Guillemins, ontworpen door de Spaanse architect Santiago Calatrava, werd geopend in 2009.

rechts: We zijn weer thuis!

Dit is de route die we hebben gefietst. Vetgedrukt zijn de plaatsen die in het reisverslag uit 1914 worden genoemd. Plaatsen tussen haakjes hebben we - wegens te drukke wegen - moeten vermijden.

za 8 juni: Oirschot – Tongeren, 106 km
Oirschot, Best, Eindhoven, Maarheeze, Budel, **Hamont,** Lozen, Bocholt, Bree, Vostaard, Gruitrode, Opglabbeek, **As,** Bilzen, Hoeselt, **Tongeren**

zo 9 juni: Tongeren – Dinant, 83 km
Tongeren, Koniksem, Saint-Georges-sur-Meuse, Jehay, **Amay, Huy, Perwez,** Matagne, **Ohey,** Florée, Lè Fontaine, Mianôye, **Spontin,** Dorinne, Loyers, **Dinant**

ma 10 juni: Dinant – Rocroi, 67 km
Dinant, Anseremme, Blaimont, Heer, **Grens Frankrijk, Givet,** Chooz, Ham-sur-Meuse, Aubrives, Vireux-Molhain, Haybes, **Fumay, Rocroi**

di 11 juni: Rocroi – Reims/Tinqueux, 102 km
Rocroi, Bourg-Fidèle, Rimogne, **Rouvroy-sur-Audry,** Lépron-les-Vallées, **Signy-l'Abbaye, (Novion-Porcien, Rethel),** Avançon, Roizy, **Reims,** Tinqueux

wo 12 juni: Reims/Tinqueux – Château-Thierry, 68 km
Tinqueux, Bligny, (**Ville-en-Tardenois, Romigny, Verneuil), Dormans,** Passy-sur-Marne, Mont-Saint-Pierre, Gland, **Château-Thierry**

do 13 juni: Château Thierry – Meaux, 57 km
Château-Thierry, Essômes-sur-Marne, **Azy-sur-Marne / Bonneil, Charly-sur-Marne,** Luzancy, **La Ferté-sous-Jouarre, Trilport,** Nanteuil-les-Meaux**, Meaux**

vr 14 juni: Meaux – Paris/Montreuil, 45 km
Meaux, Villeroy, Charny, Messy, Sevran, Bondy, Montreuil

za 15 juni, zo 16 juni: Paris

ma 17 juni: Paris Gare de l'Est, Eperney, Reims, **Charleville-Mézières**

di 18 juni: Charleville-Mézières, Givet, Dinant, Namen, **Huy,** Luik, **Maastricht,** Eindhoven, **Oirschot**

We fietsten in 7 dagen de 530 kilometer van Oirschot naar Parijs, met een gemiddelde van 19,6 km/u.

In totaal hebben we op de fiets zo'n 590 kilometer afgelegd. Zonder mankementen, behoudens één keer een afgelopen ketting en een knak in een pedaal die vanzelf over ging.

De zwaarste beklimming was de weg uit het Maasdal in Huy: 5 kilometer met op sommige stukken een stijgingspercentage van 12%.

In Parijs hebben we naar schatting ongeveer 42,2 kilometer gewandeld.

Appendix (Ad)

◄ Tijdens onze fietstocht konden we deze foto niet thuis brengen. Maar we hadden langs de Marne wel bruggen gezien van hetzelfde type als op de foto. Op het traject langs de Marne dat Janus van Zelst in 1914 reed liggen nu 40 bruggen. Een zoektocht op Google Earth deed het vermoeden rijzen dat deze brug wel eens bij het dorpje Azy-sur-Marne kon liggen...

◄ Tonny en ik er naar toe met de auto. En jawel hoor, duidelijk is hier nog het landschap te zien zoals dat er ook in 1914 al bij lag. Zie de glooiing langs de bosrand en de bossen aan de horizon. De brug is inmiddels vervangen door een nieuwe (links op de foto).