

OMNIBUS

OMNIBUS

FRED BEULEN

SHORTIES

KORTE VERHALEN pag. 5

AMICI, AMICAE

AUTOBIOGRAFISCH ESSAY pag. 157

Uitgeverij : Brave New Books.,
Singel Uitgeverijen, Amsterdam

Eerste druk : 2024

Schrijver: : Fred Beulen

Coverontwerp : Fred Beulen

Redactie : Marianne Beulen-Darmstadt

Jennifer van den Heuvel

Peter van den Aker

ISBN : 9789464658484

© Fred Beulen, Landgraaf

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur

INHOUDSOPGAVE

SHORTIES:

Omnibus, een voorwoord	pagina	5
Voederhuisjes		9
Schieten		13
Motoren 2018		15
Motoren 2019		18
Motoren 2020		24
Motoren 2021		25
Motoren 2022		30
Badkamer		35
Dordogne		40
Renault KZ11		44
Auschwitz		51
Huwelijksreis Revisited		54
Opa en Oma 1		60
Opa en Oma 2		63
Opa en Oma 3		66
Schacht Nulland		71
Corona 1		74
Corona 2		77
Grafschriften (Epitafen)		79
Singapore Blues		83
The Blue Mansion		86
Transitie		90
Krant		92
Volvo 1 Ik Rol		96
Volvo 2 Probleem		102
Voortschrijdend Inzicht		105
Dries		126
Hoogleraren		130

Excuses	134
Hub, een saxofonist	139
Marche	143
Het	147
Jos	149
Het is goed zo	152
Slotwoord	154

AMICI AMICAE

Inleiding	158
Personen- en Familierecht	171
Rol	188
Amici Amicae	193
Strafrecht	210
Samenwerking	224
Omgang met Mensen	240
Grootverdieners	252
Tenslotte...	261

OMNIBUS

een voorwoord

U kent ze waarschijnlijk wel, die grote omnibussen, gevuld met toeristen, die je welhaast in iedere grote Europese hoofdstad ziet rondrijden. Meestal dubbeldekkers.

Hebben ze veelal eerst een aantal jaren dienstgedaan in het openbaar vervoer, wordt op enig moment het dak er helemaal of grotendeels afgezaagd en kun je, bij mooi weer, op de bovenste verdieping plaatsnemen om door de stad gereden te worden, langs mooie plekken, om te sight-seeën vanuit de hoogte. Dat levert vaak een mooi uitzicht op.

Zo voel ik mij ook wel eens. Gezeten op de bovenste verdieping van zo'n dubbeldekker, het leven en al zijn gebeurtenissen en de mensen die daarbij een rol spelen, aanschouwend en daaruit mijn conclusies trekkend. Vaak zijn die conclusies niet relevant voor anderen, maar vaak heb ik ook het gevoel dat ik er iets mee moet.

'Misschien ben ik eigenlijk geen schrijver', heb ik al eens eerder geschreven ¹ in het voorwoord van mijn eerste verhalenbundel. 'Een verhalenverteller wellicht..... en als je zo iemand, die dan ook nog zijn verhalen aan papier toevertrouwt, een schrijver wil noemen, mag dat van mij', schreef ik destijds.

Nog steeds ben ik niet iemand die grote boodschappen in zijn verhalen kwijt wil. Ik heb, ook in de tussentijd, niet de aspiratie gekregen om iedereen te vertellen hoe hij of zij moet leven. Dat laat echter nog steeds onverlet dat ik uiter-

¹ Zie het voorwoord in mijn verhalenbundel "Kamperen.....en andere ongein" (2017).

aard wel soms, met name in mijn korte verhalen, een kritische noot wil laten doorklinken over zaken die ik waarneem. Per slot van rekening heb ik ook een mening, waar ik de lezer mee wil aanzetten ook eens over dat onderwerp na te denken en zich af te vragen hoe hij/zij daar nu over denkt. Laat het mij dan vervolgens eens weten, zou ik zeggen.

De alledaagse dingen die mij opvallen als ik de krant lees, naar de radio luister of naar de TV kijk, of als ik door de straat loop en mensen hoor praten, die boeien mij nog steeds. Daarover wil ik schrijven en dat is ook wat je in dit boekje zult aantreffen. Soms verteld met humor, soms ook met een serieuze ondertoon, soms puur fictie maar vaak ook met een waar gebeurde achtergrond.

De verhalen betreffen opnieuw allemaal thema's die mij op enig moment even hebben bezig gehouden en waar ik gewoon "effe" iets over kwijt wilde. Het nieuwe resultaat ligt voor u. Ik heb dit boek Omnibus genoemd omdat die titel refereert aan hetgeen ik hiervoor schreef over het meerijden op de bovenste verdieping van een dubbeldekker, zodat ik een mooi uitzicht heb over de gebeurtenissen die mij aanzetten tot deze verhalen.

Eén van die verhalen, 'Voortschrijdend Inzicht', wil ik er even uitlichten. Dit betreft eigenlijk een soort aanvulling op één van mijn vorig boeken, te weten 'Geißler'. Kort na de uitgave van dat boek, ontdekte ik voor mijzelf dat de gebeurtenissen in Nederlands Indië die op de achtergrond van dat verhaal speelden, ook overeenkomsten vertoonden met gebeurtenissen die in dezelfde periode in de andere Nederlandse koloniën speelden. Daar gaat dit verhaal over. Het is gereviewd door Peter van den Aker, een kolonel b.d. en dierbare vriend van Marianne en mijzelf. Hij reageerde na het verschijnen van 'Geißler' zo enthousiast, mede omdat de Nederlands-Indische periode ook zijn bijzondere belangstelling geniet, dat ik hem graag vroeg om

dit verhaal eens te beoordelen. Hij was het ook die mij aanspoorde om er iets mee te doen. Vandaar dat het is opgenomen in deze bundel.

Maar het woord omnibus betekent meer. Het is ook een verzameling verhalen in één omslag. Dit zo zijnde heb ik aan mijn 'shorties', mijn verzameling korte verhalen, nog een verhaal toegevoegd, dat 'Amici, Amicae' heet en waarin ik in de vorm van een autobiografisch essay schrijf over mijn 39 jaren als advocaat in een 'plattelandsgemeente'.

Het gaat dus over mijn beroepsleven en er staat dan ook geen enkele fictie in. Alles is waargebeurd en nu, soms met enige humor, opgeschreven. Het biedt dan ook een inkijkje in de wereld van de advocatuur.

Ik heb dit autobiografisch essay laten reviewen door mijn oud-kantoorgenootje Jennifer van den Heuvel, waarmee ik 14 jaar heb samengewerkt en die, toen ik stopte met mijn werk, besloot het kantoor geheel over te nemen en voort te zetten. Op dat moment had zij mijn verhalen al zo vaak moeten aanhoren, dat ik het een logische keuze vond om haar te vragen mijn 'codificatie' daarvan te beoordelen.

Mijn echtgenote Marianne heeft, zoals steeds, alles weer door moeten lezen om mij te behoeden voor uitglijders op taalkundig gebied. Zoals steeds ben ik haar weer erg dankbaar.

Veel leesplezier!

FRED

Voederhuisjes

Het is mooi weer en ik zit te genieten in de tuin met een glas lekkere koele witte wijn. Vanuit mijn luie tuinstoel kijk ik naar de bonte verzameling vogel-voeder-huisjes die wij, op initiatief van mijn vrouw, hebben opgehangen tegen de schutting die ons scheidt van de burens. Het is nu de tweede helft van juni en hoewel de natuur voldoende voedsel biedt aan de vogels, meende zij desalniettemin van die kleine huisjes te moeten ophangen c.q. te plaatsen om de vogels te voeren. Eigenlijk pure luxe dus. Maar ja, ook vogeltjes genieten graag en wij op onze beurt genieten weer erg van de vogeltjes. Want eerlijk is eerlijk: ik vind die vogeltjes ook erg leuk!

In groten getale komen ze aangevlogen om zich tegoed te doen aan de potten vogelpindakaas, vetbolletjes en ander voer dat wij op huis aan hebben gesleept voor onze gevederde vriendjes. Drommen musjes, roodborstjes, koolmezen, pimpelmezen en vinken vliegen naar de schutting om te eten uit de voederhuisjes, daarbij gadeslagen door enkele houtduiven, eksters, spechten, vlinders en vanaf de grond door onze kat, die het jammer vindt dat zij ze niet te pakken kan krijgen.

Omdat onze tuin ook regelmatig wordt bezocht door eekhoorns, hebben we ook een voederhuisje opgehangen, dat speciaal voor de eekhoorns is ontworpen door Natuurmonumenten. Zij aten te vaak uit de vogelpindakaaspotjes, waardoor die snel leeg waren en onze vogeltjes dus tekort kwamen. Vandaar dat zij nu hun eigen huisje hebben, al

moeten ze nog leren hoe het werkt. Maar ja, dat komt wel. De mensen van Natuurmonumenten hebben het speciaal voor hen ontworpen en die zullen wel weten hoe het moet. Wij hebben er dus alle vertrouwen in.

Af en toe vliegt er statig en arrogant een reiger over, minzaam naar het tafereel beneden hem kijkend, op zoek naar de vijvers in de achtertuinten van de huizen die achter ons gelegen zijn, hopen op een visje om te verschalken. In het verleden zijn op die manier, tot grote ergernis van vele achterburen, heel wat vijvers leeggevestigd door deze ongenode gasten.

Het is een leuk tafereel, maar helaas weet ik te weinig van vogels om te weten of sommige soorten nu vroeg of juist laat in onze tuin zitten. Anders was het vast iets geweest voor de beroemde Fenolijn van ons favoriete radioprogramma 'Vroege Vogels', waar we iedere zondagochtend naar luisteren en waar je eerstelingen of laatstelingen of iets bijzonders dat je in de natuur hebt gezien, telefonisch kunt melden. Deze lijn werd destijds beroemd door frater Willibrordus, de in september 2019 overleden geestelijke die jarenlang welhaast elke week de Fenolijn belde en dan voor ons iedere keer weer een herkenbaar hoogtepunt was.

Deze geestelijke doet mij denken aan een andere geestelijke: frater Venantius, de zingende frater uit Schin op Geul, een creatie van de bekende cabaretier Wim Sonneveld. Aldus beeldde hij een jolige geestelijke uit als persiflage op de opkomende stroom zingende geestelijken. Frater Willibrordus zou zeker in dit gezelschap niet hebben misstaan.

Zelf heb ik, in navolging van Sonneveld, eens opgetreden als frater Godefridus. Sonneveld had in zijn 'one-man-

show' gesproken over de Pratende Pater uit Ubach over Worms, waar ik zelf woonachtig ben, en ik dacht: ik ga als frater Godefridus uit Ubach over Worms. De jongste zus van mijn vrouw ging trouwen en haar aanstaande had in een lollige bui eens verteld over het feit dat, toen hij nog klein was, zijn moeder hem achter het huis op een krukje bij een putje zette, hem een hengeltje gaf en liet vissen in het schrobputje. Uren heeft hij daar gezeten in de hoop een vis te vangen, maar het mocht niet baten. Uiteraard niet. Daar heb ik het als zingende frater over gehad, zeer tot vermaak van de aanwezigen. Mijn zwager kon het gelukkig wel waarderen.

Via frater Willibrordus en frater Venantius moest ik daar ineens weer aan denken. Opnieuw kwam frater Godefridus weer in mij op, zij het dat ik deze keer niet wilde zingen over vissen in een putje, maar over het voeren van vogeltjes in onze tuin door middel van vogel-voeder-huisjes. Wellicht iets om eens te zingen voor mijn vrouw als wij weer eens iets te vieren hebben. Venantius zou zeggen: 'Zeg maar ja tegen het leven' en zie er de lol van in!

En nu snel terug naar de vogeltjes. De kat is er inmiddels maar bij gaan liggen, maar houdt vanuit een ooghoek de huisjes wel nauwlettend in de gaten. Zij is een echte jager. Als het regent, komt ze geheid naar binnen met een muis, die ze dan ergens gevangen heeft. Het lijkt wel alsof de muizen haar dan niet horen. Pech voor ze, geluk voor de kat. Maar vogeltjes vangen is een ander verhaal. Die vinden wij leuk en zielig als ze gevangen worden. En dus stuur ik de kat weg, die daarna luid 'protesterend miauwend' opstaat en naar de struiken verderop loopt om uit de zon te gaan liggen.

De reiger klapwiekt weer majestueus weg. Ik heb geen achterburen horen schreeuwen om hem te verjagen. Zal

dus wel niets gevangen hebben, of het moet zo zijn dat er niemand thuis was. Dan heeft hij geluk gehad.

Ook de houtduiven, eksters en spechten, die altijd op de schutting gaan zitten om een vruchteloze poging te wagen om ook uit die potjes te eten, welke poging vervolgens tot mislukken gedoemd is vanwege hun te grote postuur, zijn maar weer weggevlogen naar de hoge bomen in de directe omgeving. Alleen de vlinders zijn gebleven, maar ja, die vormen geen gevaar voor onze vogeltjes: zij eten geen vogelpindakaas.

Tja, het zit niet altijd voor iedereen mee in het leven!

SCHIETEN

Vandaag ben ik weer eens met een groepje vrienden gaan schieten. In de loop van de tijd had ik allerlei mensen beloofd dat we eens zouden gaan schieten op de schietbaan, maar het kwam er nooit van. Op enig moment bedacht ik dat mijn geloofwaardigheid toch wel een ernstige deuk zou oplopen als ik het nu niet eens zou organiseren en dus kwam ik in actie.

Nu heb ik een kennis die in een mooi Limburgse dorpje in een watermolen woont en die heeft omgetoverd tot een privé-museum over de beide wereldoorlogen. Hij is ook nog eens wapenexpert en fervent sportschutter. Kortom, een ideale vent om zoiets mee te plannen en dus nam ik met hem contact op.

Vanmorgen togen we aldus met een groepje van 16 mensen eerst naar het museum, alwaar we ogen, oren en vooral tijd te kort kwamen om alles te zien en daarna reden we naar de schietbaan. Uiteraard werd het een groot succes en kwamen de diverse schutters ruimschoots aan hun trekken.

Dat deed mij denken aan die keer dat ik dit ook eens heb georganiseerd voor mijn personeel. Het arrangement hield in dat we allemaal met 5 vuistvuurwapens 5 schoten zouden afvuren op de schietbaan. Uiteraard ging iedereen mee want zeg nu zelf, wanneer heb je al de kans om met echte pistolen en revolvers te kunnen schieten !!?

De instructeurs legden de beginselen van het schieten uit en wezen ons op de veiligheid, niet alleen voor jezelf maar ook voor anderen. Daarna werd de werking van het wapen uitgelegd, hoe je het moest laden en vervolgens hanteren, waarna wij uiteindelijk mochten gaan schieten.

Ieder van ons laadde het wapen, nadat we eerst de gehoorbescherming op ons hoofd hadden gezet. Naast iedere schutter stond een instructeur om te bezien of wij de les ook wel hadden begrepen en om te controleren of alles goed ging.

Een van de wapens waarmee wij schoten, was een Magnum '44, een zware revolver die niet alleen fors van omvang was, maar waarin ook een groot kaliber munitie gaat, waardoor de terugslag van dat wapen enorm is, net als de knallen bij het afvuren.

De eerste die met de Magnum zou gaan schieten was een van de secretaresses, een wat slank persoontje, in wier handen de Magnum wel heel erg groot leek.

De instructeur naast haar legde goed uit dat zij dit wapen met twee handen vast moest houden, hetgeen voor die kleine smalle handjes nog best een opgave was. Hij stopte haar het wapen in de handen, deed voor hoe zij het naar voren moest strekken en vervolgens hoe zij moest mikken op de kaart die verderop, zo'n 15 meter voor haar, hing. Gedwee volgde zij zijn instructies op, maar dat kon niet voorkomen dat zij enigszins onvast ter been met het wapen heen en weer stond te slingeren. Voor de zekerheid had ik al een andere instructeur achter haar plaats laten nemen om haar eventueel op te vangen als ze door de terugslag achterover zou vallen.

Ineens, nog voor het sein om te gaan schieten had geklonken, werd iedereen opgeschrikt door een enorme knal, meteen gevolgd door glasgerinkel waarmee iets van het plafond naar beneden kwam. Ze had een TI-balk van het plafond geschoten. De instructeur keek enigszins betueterd, de secretaresse durfde niet meer te schieten en de rest van het gezelschap stond te schateren van het lachen.

Vandaag bleven alle lampen aan het plafond. Jammer! Als ik ooit mijn memoires als advocaat schrijf, moet dit verhaal er perse in.

MOTOREN 2018

We zijn weer met onze motorgroep onderweg. In Italië deze keer. Het weer is goed, de Harley doet het goed en de sfeer is prima. “Wat wil een mens nog meer?”, zou je denken.

De rest is onderweg, ik ben alleen in het hotel achtergebleven. Na vijf volle dagen op de motor, van ‘s morgens vroeg tot in de late middag, heb ik wel eens even behoefte aan een rustdag. De wegen hier zijn erg bochtig, het wegdek is slecht en degene die voorop rijdt om de weg aan te geven, (de hoteleigenaar die deze tochten graag organiseert om zijn eigenlijke werk te ontlopen), rijdt erg snel. En overal liggen steentjes op het wegdek, vooral in de bochten.

Dus is het opletten, opletten en nog eens opletten om te voorkomen dat je valt of een ander ongeluk krijgt. Van de mooie omgeving zie je daardoor dus te weinig en dan is het niet zo erg om maar eens een dag verstek te laten gaan.

Mijn vrouw en ik zeggen met enige regelmaat tegen elkaar dat je dat toch wel eens vaker zou moeten kunnen doen , eens een dag verstek laten gaan. Zeker als we, in onze tuin gezeten, weer eens één van onze katten gadeslaan, die zich languit in de zon uitstrekt op het gras, zich niet bewust van enig kwaad, stress of erger. “Waren we maar kat!”, plegen we dan te zeggen.

Dat gevoel zou ik nu ook moeten hebben, maar dat is niet zo. Ik ben veel te gestrest aan deze vakantie begonnen. Allemaal gedoe op kantoor, te veel werk en te weinig tijd om mij voor te bereiden op de vakantie. Op stap gaan begint al met een goede voorbereiding en daartoe hoort weer dat je op tijd een stapje terug kunt zetten om rustig te

kunnen vertrekken. Dat lukte dus dit jaar niet. 's morgens nog gewerkt, 's middags weggereden en dan meteen naar Noord-Frankrijk.

Als je dan al zo moe en opgefokt vertrekt, hoop je dat het er in die eerste dagen wel vanaf gaat als je eenmaal op de motor zit, maar dat lukte dus ook niet. Dan maar een dagje niet rijden en in het hotel blijven. Zeeën van tijd en mogelijkheden genoeg. Wat zullen we eens gaan doen?

Lezen? Verdraaid, boek vergeten.
Muziek luisteren? Niets bij me !
Tv kijken? Maar ik versta geen Italiaans.
Radio? Heb ik niet.
Wandelen? Geen zin in, ben niet zo'n wandelaar.
Praatje maken? Met wie, er is niemand. Iedereen is met de motor onderweg.

Dus hang ik maar wat op de kamer en schrijf wat. Inmiddels heb ik de tv toch maar weer eens aangezet en....
.....ook weer uitgezet. Versta er nog steeds niets van en de beelden bekoren ook niet genoeg, als je niet weet waar het over gaat.

Toen maar eens een ommetje rondom het hotel en door het dorp gemaakt, maar weer snel teruggekeerd naar de kamer omdat ik niemand tegenkwam.

Beneden op het terras van het hotel gezeten, koffie gedronken, maar ook weer alleen. Alleen de serveerster gezien, maar die spreekt enkel Italiaans.

Vervolgens mijn vrouw maar eens gebeld. Normaal gesproken bel ik altijd 's avonds, maar onder deze omstandigheden toch maar even overdag geprobeerd. Verdorie, niet thuis, werken uiteraard.

Daarna maar eens een uurtje op bed gaan liggen, maar ik kon de slaap niet echt vatten.

Nee, dan toch maar morgen achter de anderen aan door de Dolomieten jakkeren.

Volgend jaar gaat een goede computer, een aantal boeken, een complete muziekinstallatie, een keyboard, een radio en wellicht ook mijn vrouw mee. Dit zal mij niet meer gebeuren.

En de motor? Die laat ik maar thuis, ik ga met de auto, anders krijg ik niet alles mee. Motoren 2018 wordt dan cabrioën 2019 ! Ik zie het al voor me.

MOTOREN 2019

Hoewel ik vorig jaar nog schreef, naar aanleiding van onze motortocht naar Italië:

...de motor? Die laat ik maar thuis, ik ga met de auto, anders krijg ik niet alles mee. Motoren 2018 wordt dan cabrioën 2019! Ik zie het al voor me....

heb ik mij toch laten overhalen om weer met de motor te gaan. Naar Engeland deze keer.

Nu kom ik graag in het Verenigd Koninkrijk en er was werkelijk niet veel nodig geweest dit jaar, om mij over te halen om een mooie tocht naar Engeland op het navigatiesysteem uit te zetten. We zouden vanuit Duinkerken oversteken naar Dover om vervolgens langs de zuidkant via Brighton en The New Forest naar Cornwall te rijden en van daaruit weer via de Cotswolds, onder London door, terug naar Dover te gaan. Alles in 10 dagen. Ik verheugde mij er enorm op.

Maar op een of andere manier had ik zo'n latent gevoel dat een en ander wel eens anders zou kunnen lopen dan gepland. Ik had gewaarschuwd moeten zijn toen ik op de dag van vertrek in alle vroegte al merkte dat er iets met de Harley aan de hand was dat niet pluis was. Ik was pas enkele kilometers van huis.

We gingen, zoals altijd, weer met z'n vieren. De vaste club. Twee Zeeuwen, die vanuit thuis de Belgische kust kwamen afzakken naar Duinkerken, waar we de ferry zouden nemen naar Dover. Ik zou mijn motormaats die enkele dorpen verderop woont, gaan ophalen, waarna wij samen België zouden doorkruisen naar Noord-Frankrijk. Op weg naar hem toe, merkte ik al dat de snelheidsmeter niet werkte en ook de knipperlichten werkten niet. Geen nood,

gewoon doorrijden. Dat zou ik in Engeland wel laten repareren. Ik vermoedde dat het de speedsensor was, die dit euvel veroorzaakte. Had ik al eens eerder gehad en de Franse dealer had mij toen, tijdens die motorvakantie, verzekerd dat ik daar gewoon mee door kon rijden, hetgeen ook correct bleek.

Echter, op weg naar de ferry merkte ik dat er nog veel meer dingen niet werkten. Geen cruise-control, geen remlichten, geen kilometerteller, geen snelheidsmeter, geen richtingaanwijzers, etc. Toch maar doorgereden, ondanks dat de motor ook niet echt lekker liep en, met name als ik ging stilstaan, meteen afsloeg.

Onze eerste overnachting was in Brighton. Omdat ik terstond op mijn telefoon had opgezocht waar daar in de buurt een Harley-Davidson-dealer was, gingen wij er de volgende morgen al vroeg naartoe. Gelukkig wilde men daar die onfortuinlijke jongens uit Holland wel meteen helpen, maar dat ging wel enkele uren duren. Nou ja, wij hadden toch niets beters te doen op dat moment.

Na een forse zoektocht op, aan en in de motor, bleek dat één van de twee hoofdzekeringen er steeds uitklapte. De oorzaak daarvan was een kortsluiting in een klein lampje dat in de koplamp zat en dat diende als een soort stadslucht. De vriendelijke monteur legde mij uit dat hij het lampje had afgekoppeld, simpelweg door de stroomkabel door te knippen, waardoor dit niet meer voor kortsluiting kon zorgen. Bijkomend effect was wèl dat het lampje daardoor ook niet meer werkte, maar daarvoor werkte de rest van de motor weer wel. "And who the fuck needs it anyway?!?", was zijn rethorische vraag aan mij. Nee, ik niet.

En zo reden wij, een halve dag later, weer weg zonder die dag nog om te kijken naar de zorgvuldig door mij uitgestippelde route. Wij reden wel naar het vooraf reeds geboekte hotel. Helaas over de snelweg.

De volgende dag vertrokken wij al vroeg naar het volgende hotel, daarbij in eerste instantie wel de vooraf uitgestippelde route volgend. Maar..... na een uurtje waren we de achterop rijdende motorvriend, een van de Zeeuwen, kwijt. Terugrijdend troffen we hem aan langs de kant van de weg, waar hij ons uitlegde dat zijn motor er opeens mee opgehouden was en niets meer deed.

Met z'n vieren stonden wij erbij, keken ernaar en concludeerden dat het wel een elektronisch probleem zou zijn. Maar ja, dát konden wij niet repareren, alleen al omdat wij geen goede gereedschappen en reserve-onderdelen bij ons hadden.

Gelukkig was hij op een goede plek gestrand, want wij stonden op de vluchtstrook van de "motorway", precies daar waar een verzamelplek van "recovery vehicles" was, die gestrande voertuigen van de snelweg ophalen. De heren hadden ons al zien staan en boden aan om de uitgevallen motorfiets naar de eerste de beste afrit te brengen, waarna de, inmiddels door hen gewaarschuwde Engelse wegenwacht (AA), het zou overnemen. En dus reed even later het "rescue vehicle", met daarop de gestrande motorfiets en geëscorteerd door drie Harleys, naar de afrit, waar de gele auto van de AA al op ons stond te wachten .

Na een uitgebreider onderzoek, bleek ons vermoeden juist. Het betrof een elektronisch probleem, waarbij een onderdeel vervangen moest worden. Echter, we waren op vrijdag vanuit Nederland vertrokken en inmiddels was het zaterdagmiddag. Waar was nog een dealer geopend, die de motor nog zou kunnen repareren? Na geruime tijd telefoneren, vond de AA-man er een, maar wel zo'n 60 km verderop. Er zat niets anders op, hij zou ons er naar toe brengen. En dus ging de karavaan richting de betreffende dealer, waar evenwel ons probleem nog steeds niet opgelost kon worden. Het betreffende onderdeel bleek niet op voorraad !

Er zat niets anders op dan de motor maar te laten staan die zaterdag, waarna we hem op dinsdag wel op zouden kunnen komen halen. Wat een ellende, zeker als je bedenkt dat wij al sinds zo'n 20 jaar dit soort tochten maakten en eigenlijk nooit zo'n probleem hadden meegemaakt! Maar goed, de motor achterlatend reden wij door naar het volgende, reeds vooraf geboekte, hotel, daarbij opnieuw de originele route maar vergetend.

De volgende twee dagen reden we wel die route, maar wel met z'n vieren op drie motoren, daarbij ook de bagage van vier personen verdelend over drie motoren. Alsof ik van tevoren al een voorgevoel had gehad, had ik gelukkig vanaf de derde dag meerdere overnachtingen in hetzelfde hotel gepland, zodat we niet al te veel hoefden te verplaatsen. En dus konden we op dinsdag weer een behoorlijk stuk terug rijden om de achtergebleven motorfiets op te halen. Het onderdeel was juist die ochtend aangekomen conform planning, en toen wij bij die dealer arriveerden was men juist doende met de reparatie. Enkele uren later en weer een aantal "British Pounds" lichter, konden wij tegen het eind van de middag terug naar ons hotel, alwaar wij met enkele biertjes de ellende konden wegspoelen.

De volgende dag, na een Engels ontbijt dat zorgde voor een goede start van de dag, werden we meteen geconfronteerd met het volgende probleem. De derde motor, deze keer die van mijn Limburgse metgezel, weigerde nu dienst. Hij startte niet! En toen hij uiteindelijk wel startte, bleef het laadstroomlampje branden ten teken dat hij niet bijlaadde.

Wat was dit nu weer? Zo langzaamaan hadden we er geen zin meer in, maar het probleem zou toch opgelost moeten worden!

Opnieuw zochten we op waar de dichtstbijzijnde dealer was en gingen daar naartoe met de motor om vervolgens de moed in onze schoenen te voelen zakken. Ook nu weer een elektronisch probleem, dat evenwel veel meer tijd zou gaan kosten. Immers, het zou zowat drie weken gaan

duren voordat het te vervangen onderdeel gearriveerd zou zijn, hetgeen inhield dat deze Harley in Engeland zou moeten blijven als wij alweer terug naar Nederland zouden rijden, om hem later wel weer een keer te gaan ophalen.

Wij overlegden over alternatieven, maar niets bleek een reële mogelijkheid te zijn. Er werd zelfs nog gekeken of er geen Harley, nieuw of gebruikt, stond waar het betreffende onderdeel op zat, om het daar dan af te slopen en op de motor van mijn metgezel te monteren. Maar ook dat bleek geen mogelijkheid. Dus achterlaten die “fiets” en over enkele weken maar ophalen vanuit thuis.

Toen we die avond weer terug waren in ons hotel, besloten we de reis maar af te kappen en eerder terug te gaan. Hotels werden afgeboekt, de ferrytocht werd omgeboekt en de dag daarna vertrokken we, opnieuw met z'n vieren en met alle bagage van vier personen op drie motoren, in alle vroegte naar Dover om op tijd op de ferry te zijn. Even werd het opnieuw spannend toen bij de vierde motor, die tot dan toe nog geen problemen had gekend, ineens enkele controlelampjes gingen branden. Maar wij reden stug door. Hoe was het mogelijk? Jaren achter elkaar ga je met elkaar op vakantie, door heel Europa, en is er nooit iets en nu ineens hebben alle vier de motoren pech.

Uiteindelijk zijn wij allemaal thuis gekomen, zij het dat mijn Limburgse metgezel in Duinkerken door zijn zus opgehaald moest worden omdat het echt niet te doen was om met z'n tweeën op één motor te moeten rijden, met daarbij de bagage van twee personen op diezelfde motorfiets. Daarbij spraken wij wel af dat zij, in de auto, bij mij in de buurt zouden blijven, want ik vond het helemaal bij de loop van de pechreeks van de vakantie horen, dat ik onderweg nog eens iets zou meemaken en dan ergens midden in België langs de snelweg zou stranden. Dat zag ik niet zitten temeer omdat ik op het eind van de middag zou moeten rijden door het Waalse deel. Gelukkig ging het goed.

Eenmaal thuis zette ik de motor in de garage en keek er verder de volgende weken niet meer naar om.

Na enkele maanden waarin ik niet meer op de motor had gereden, belde een vriend met de vraag of hij de Harley zou mogen lenen voor een presentatie. Hij is werkzaam in een bejaardenhuis en zij wilden het huis voor de bewoners en de buurtgenoten, inrichten “op z'n Amerikaans”, waarbij hij typisch Amerikaanse voorwerpen wilde exposeren. Een oude Amerikaanse auto had hij al geregeld, een oude benzinepomp eveneens en hij wilde graag mijn Harley daarbij zetten. Uiteraard stemde ik daar meteen mee in.

Op de dag van de expositie wilde ik de motor, die ik in de garage had gezet en sedertdien nog niet had ontdaan van het Engelse vuil, eerst even schoonmaken. Ik rolde hem uit de garage, startte hem en wilde weggrijden. Ik schakelde in de eerste versnelling, liet de koppeling los maar er gebeurde niets. Mijn vrouw was naar buiten gekomen, sloeg het tafereel gade en vroeg toen nuchter aan mij: “Wat hangt daar achter de motor?”

Toen ik afgestapt was, zag ik het meteen. De Harley wordt aangedreven door een belt (een riem) en die was geknapt waardoor hij nu los op de grond hing. Daarom gebeurde er niets toen ik de koppeling losliet.

Toen ik even later mijn vriend had gebeld en hem had laten weten dat het met die motor vandaag niets zou worden, duwde ik de Harley weer de garage in en pakte een kop koffie. De schrik sloeg mij om het hart.

Sedert Engeland en de daaropvolgende terugtocht door België, had de motor geen meter meer gereden. Wat als de belt destijds op de snelweg in België zou zijn geknapt? Hoe was ik dan thuis gekomen? Daar moet je toch niet aan denken!

Nee, 2019 was qua motorvakantie geen succes!

MOTOREN 2020

Kent u dat verhaal van die vier motorrijders die in 2020 een motortocht van meerdere dagen wilden maken?

Ze gingen niet !! Corona!!

MOTOREN 2021

In 2020 zijn we niet op de motor weggeweest. Niet dat we niet wilden, maar de pandemie (Corona) stak er een stokje voor. En dus bleven we maar thuis. Ik heb in dat jaar zelfs geen enkele kilometer gereden. Wel genoeg tijd gehad om de Harley eens goed onder handen te nemen, de 'belt' te vervangen en een goede beurt te geven. In 2021 was hij dan ook in topconditie.

Omdat we in 2021 slechts weinig tijd voor een tour hadden, plande ik voor dat jaar een 6-daagse tocht naar de Moezel in Duitsland en van daaruit steeds mooie dagtochten. We zouden alle nachten in hetzelfde hotel verblijven, zodat we maar één keer hoefden uit- en weer in te pakken. Ieder van ons had zijn eigen éénpersoonskamer. Wij worden per slot van rekening ook een dagje ouder.

We vertrokken op de dag dat in Francorchamps (B) de kwalificatierace voor de Formule 1 zou worden verreden en dus de dag waarop onze nationale held Max Verstappen revanche zou kunnen nemen op zijn rivaal Hamilton nadat die de vroegtijdige uitschakeling van Max had veroorzaakt in Silverstone (GB), eerder dat jaar. Maar het liep anders die dag. De hele dag regende het al pijpenstelen, ook bij ons vertrek vanuit Nederland. Ter hoogte van het circuit in Francorchamps had het noodweer zo'n vormen aangenomen dat de hele race van Max en zijn concurrenten beperkt werd tot 2 rondjes omdat het zicht van de coureurs nagenoeg nihil was en de baan te glad door aquaplaning. Zelfs de helikopter, die altijd stand-by is voor een eventueel transport van een verongelukte coureur naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis, kon niet opstijgen. En in dat weer reden wij stapvoets, op steenworpafstand van het circuit, in een lange file naar de Moezel. Een tocht die veel langer duurde dan normaal gesproken. Maar goed, we