

# L.O.O.T. INFOWIJZER



## DECEMBER 2015

### INHOUDSOPGAVE

2. COLOFON
3. DOELSTELLING L.O.O.T.
4. BEWEGINGSCAMOUFLAGE
6. UIT DE CLUBBLADEN
11. MOTORBEURS
12. VAKANTIE ....
18. VAN DE CLUBS
19. KERSTVERHAAL
22. L.O.O.T. TOERCOMPETITIE
27. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt februari 2016. Uw kopij gaarne voor 24 januari naar [infowijzer@loot.nl](mailto:infowijzer@loot.nl)

# LANDELIJK OVERLEG ORGAAN TOERCLUBS L.O.O.T.

Opgericht 28-11-1989  
Statutaire vestiging te Zwolle  
Kamer van Koophandel V 40062177  
Postbank -rekening ING: NL 38  
INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



[www.loot.nl](http://www.loot.nl)  
[secretariaat@loot.nl](mailto:secretariaat@loot.nl)

## Het Bestuur ----- [bestuur@loot.nl](mailto:bestuur@loot.nl)

<b>Voorzitter</b>	Harry Apperloo	0297-569802	<a href="mailto:voorzitter@loot.nl">voorzitter@loot.nl</a>
<b>Secretaris</b>	Wil Huijbrechtse	036-8489331	<a href="mailto:secretaris@loot.nl">secretaris@loot.nl</a>
<b>Penningmeester</b>	Dirk de Zeeuw	06-20381110	<a href="mailto:penningmeester@loot.nl">penningmeester@loot.nl</a>
<b>Bestuursleden</b>	Cor Huijbrechtse	036-5334402	<a href="mailto:toerkalender@loot.nl">toerkalender@loot.nl</a>
	Anita Dieters	0620889435	<a href="mailto:anita@loot.nl">anita@loot.nl</a>
	Henk Bijkerk	078 -6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>

## De Coördinatoren -----

<b>Beurzen</b>	Vacature		
<b>Internet</b>	Dirk de Zeeuw		<a href="mailto:postmaster@loot.nl">postmaster@loot.nl</a>
<b>Clubprofielen</b>	Dirk de Zeeuw		<a href="mailto:clubprofielen@loot.nl">clubprofielen@loot.nl</a>
<b>Contact motorbladen</b>	Henk Bijkerk	078-6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>
<b>Redactie Infowijzer</b>	Henk Bijkerk	078-6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>
<b>Toercompetitie/Toerkalender/</b>			
<b>Inschrijfformulieren</b>	Cor Huijbrechtse	036-5334402	<a href="mailto:toerkalender@loot.nl">toerkalender@loot.nl</a>

## Adressen -----

<b>Algemene post- en adreswijzigingen</b>				
Secretariaat	J. D. van Exterlaan 2	1336 LJ Almere	036-8489331	<a href="mailto:secretariaat@loot.nl">secretariaat@loot.nl</a>
<b>Inschrijfformulieren toertochten</b>				
Toerkalender	Jerseystraat 1	1339 TP Almere	036-5334402	<a href="mailto:toerkalender@loot.nl">toerkalender@loot.nl</a>
<b>Copy infowijzer</b>				
Redactie	Rijnestein 4	3334 CT Zwijndrecht	078-6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>
<b>Financiële zaken</b>				
Penningm.	P de Jongstelaan 10	3291 PS Strijen	06-20381110	<a href="mailto:penningmeester@loot.nl">penningmeester@loot.nl</a>
<b>Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieft digitaal)</b>				
Clubbladen	Rijnestein 4	3334 CT Zwijndrecht	078-6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>

## **Doel en visie van het Landelijk Overleg Orgaan van de Toerclubs, LOOT.**

Het LOOT is een overkoepelende vereniging van motor toerclubs en is opgericht op 28 november 1989.

*Volgens de statuten stelt het LOOT zich ten doel:*

- *het motorrijden in het algemeen te bevorderen*
- *de samenwerking en communicatie tussen de toerclubs te versterken*

*Dit doel tracht het LOOT te bereiken door:*

- *de belangen te behartigen van de aangesloten toerclubs*
- *samen te werken met personen, organisaties of instellingen, die het zelfde doel hebben*
- *het stimuleren en coördineren van motorevenementen op toeristisch gebied*
- *het uitgeven van een orgaan gewijd aan de belangen van de vereniging, de bij haar aangesloten clubs en het motorrijden in de ruimste zin van het woord*

Het LOOT is van, voor en door de toerclubs. Het bestuur bestaat uit leden van de aangesloten toerclubs, die in de algemene vergadering zijn gekozen. Een actieve motorrijdersgedachte ligt ten grondslag aan alle activiteiten, die primair gericht moeten zijn op de belangen van de aangesloten clubs en van het motorrijden.

Die clubs hebben inspraak en kunnen voorstellen doen over wat er wel en niet gebeurt. Het LOOT is een vrijwilligers organisatie en zonder de medewerking van de clubs is er geen LOOT!

Het LOOT probeert e.e.a. te realiseren door het uitgeven van een maandelijkse periodiek, de Infowijzer, die sinds 2014 per internet wordt verspreid. In deze Infowijzer komen ten minste de volgende rubrieken aan de orde:

- mededelingen van het bestuur
- toerinformatie zoals de toerkalender en de standen van de toercompetitie(s)
- berichten of kopij van de clubs

Het LOOT organiseert jaarlijks, in het voorjaar een evenement waarbij de winnaars van de toercompetitie van het afgelopen jaar worden bekendgemaakt en geëerd met prijzen en een (wissel)beker.

Het LOOT maakt en onderhoudt reglementen voor het organiseren en uitzetten van toerritten door de clubs, met als doel dat deze uniform worden uitgevoerd.

Het LOOT biedt de clubs een betaalbare WA-verzekering.

Het LOOT ondersteunt de clubs in hun promotieactiviteiten door bijvoorbeeld deel te nemen aan beursactiviteiten en evenementen.

De visie van het LOOT is:

- door bovenstaande activiteiten wordt **het motorrijden individueel en in clubverband gestimuleerd.**
- door de competitieritten te reglementeren wordt **de uniformiteit van tourritten en evenementen bevorderd**, waard mee de verkeersveiligheid wordt gediend.
- door deelname van het LOOT aan het nationaal motorplatform met o.a. de wetgever, worden ervaringen en suggesties van toerrijders gebruikt om **zinvolle wet- en regelgeving m.b.t. het motorrijden te verkrijgen.**
- de clubs te helpen bij **bestuurlijke organisatie en verkeersrechtelijke aangelegenheden.**

**Het LOOT draait louter op vrijwilligers, zonder de medewerking van de clubs en hun leden is er geen LOOT!!**

## **BEWEGINGSCAMOUFLAGE**

Een bewegend voorwerp zal eerder de aandacht van een bestuurder trekken dan een stilstaand voorwerp. Maar als je richting een andere bestuurder rijdt of ervandaan, kun je wel eens uit het zicht 'verdwijnen' omdat je op dezelfde plek in hun zichtveld blijft. Dit noemen we ook wel 'motion camouflage', ofwel camouflage door beweging.

'Bewegingscamouflage' is de term die gebruikt wordt om te beschrijven wat er gebeurt als een voorwerp in je zichtveld lang genoeg op dezelfde plek blijft om daadwerkelijk te verdwijnen. In het dierenrijk kom je dit verschijnsel vaak tegen bij roofdieren die een prooi besluipen. De prooi heeft niet in de gaten dat zijn aanvaller hoe langer hoe dichterbij komt, omdat deze dit zo subtiel doet, dat ze in het oog van hun prooi onbeweeglijk lijken, en dus onzichtbaar zijn. Tijdens het vliegen bootst een jagende libel bijvoorbeeld razendsnel de bewegingen van zijn slachtoffer na, en lijkt hij op een stilstaand – dus ongevaarlijk – punt in de lucht.

Wanneer je naast je kijkt als je motor rijdt, lijken objecten dicht bij je, zoals verkeersborden en heggen, snel langs je te trekken, maar voorwerpen verder weg, zoals een heuvel, lijken wel bijna helemaal niet te bewegen. De hoek tussen jou en een voorwerp dichtbij verandert snel, terwijl voorwerpen ver weg op een vaststaande positie lijken te staan – de hoek tussen jou en dat voorwerp blijft nagenoeg constant. Stilstaande voorwerpen in het midden ervan lijken slechts langzaam te bewegen omdat de hoek tussen jou en dat voorwerp ook maar langzaam verandert. Daardoor kunnen die voorwerpen opgaan in de achtergrond omdat het oog moeilijkheden heeft de beweging van dat voorwerp waar te nemen.

Alhoewel de rode persoon beweegt, heeft de blauwe persoon het gevoel dat hij stilstaat.

Motorrijders kunnen deze wetenschap gebruiken. Wanneer je een ander voertuig nadert, in het bijzonder één dat voor je de weg opdraait of een bocht maakt, is wel het laatste dat je wilt dat hij je niet opmerkt. Wil je voorkomen dat je niet opvalt, ook al rijd je in iemands zichtveld, dan zul je de aandacht op je moeten vestigen door middel van bewegingen.

Je kunt op een aantal manieren je zichtbaarheid vergroten. Door te bewegen binnen je rijstrook, van positie te veranderen, of zelfs even van rijstrook te veranderen en weer terug. Met bewegen bedoelen we licht slingeren of even gas bij geven of juist het gas dichtdraaien. Bij verandering van de gasstand duikt je koplamp (gas dicht) of gaat de koplamp omhoog (gas bij).

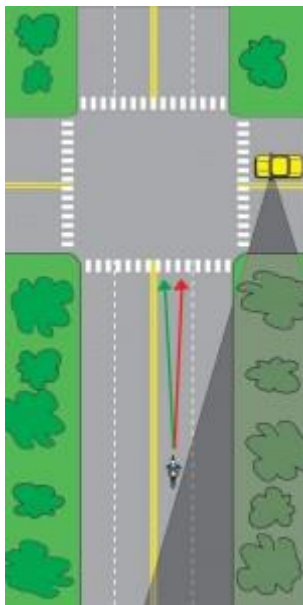
Van positie veranderen betekent van de linker- naar de rechterkant van je rijstrook rijden en vice versa. Dit kan de aandacht van andere bestuurders trekken.

Als strategie moet je een zo groot mogelijke ruimte scheppen tussen jou en het voertuig, dat mogelijk een gevaar voor je vormt. Dit heeft twee voordelen. Door in een grotere hoek richting het voertuig te naderen, zorg je dat je motor beter zichtbaar wordt – er is meer zichtbaar oppervlak aan de zijkant van de motor dan aan de voorkant, er is dus meer motor die de andere bestuurder kan zien.

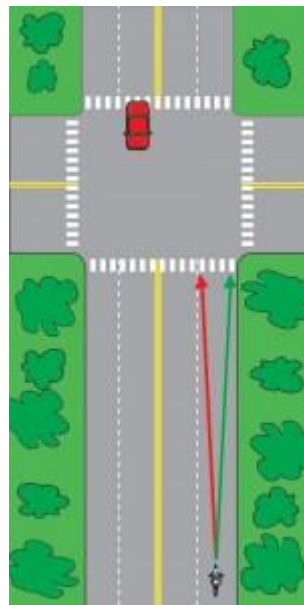
En door een rijrichting te volgen die iets afwijkt van die van het naderende voertuig, kruis je zijn zichtveld meer in plaats van wanneer je recht naar hem toe rijdt. Zie de volgende voorbeelden. De groene rijrichting is een betere lijn, waardoor je beter waargenomen wordt; de rode rijrichting is de richting waardoor je eerder uit het zicht raakt. Over het algemeen: als een naderend voertuig zich aan je linkerkant bevindt, zul je van links naar rechts moeten bewegen. Als een naderend voertuig zich aan je rechterkant bevindt, zul je van rechts naar links moeten bewegen.



Ook is het zo dat door ruimte te scheppen, je in het geval dat het toch fout gaat, je iets meer tijd en ruimte hebt om te reageren.



Afbeelding 1



Afbeelding 2



Afbeelding 3

(1) In afbeelding 1 is de beste rijrichting degene die zich lichtjes van rechts naar links beweegt. De groene lijn wijst meer weg van de gele auto, de rode lijn wijst meer naar hem toe. De groene lijn helpt om bewegingscamouflage te vermijden en biedt meer profiel van jou en je motor. Je ziet dat de groene lijn ervoor zorgt dat er bij het kruispunt meer ruimte is tussen de rijder en de gele auto.

(2) Afbeelding 2 laat een andere rijrichting zien dan afbeelding 1, omdat het naderende voertuig zich nou aan de linkerkant bevindt. De groene lijn wijst meer weg van de rode auto, de rode lijn wijst meer naar de auto toe. Je ziet dat daardoor bij het kruispunt zich ook meer ruimte tussen de rijder en de rode auto bevindt. Ook hier kun je de zichtbaarheid vergroten door een licht wevende beweging.

(3) In afbeelding 3 is de rijrichting hetzelfde als in diagram 2, omdat de groene auto zich aan de linkerkant bevindt. Kies liever de groene in plaats van de rode lijn om meer afstand te creëren ten opzichte van de groene auto en meer ruimte bij het kruispunt aangevuld met een wevende beweging.

Bewegen binnen je rijrichting doe je het liefst subtiel, en zal soms helemaal geen effect scoren als een bestuurder helemaal niet op zit te letten. Maar doordat je je bewust bent van de voordelen die het gebruik van beweging kan hebben om de aandacht op jezelf te vestigen, kun je in staat zijn om je zichtbaarheid op een positieve manier te beïnvloeden, naast alle andere factoren die je zichtbaarheid vergroten.

Houd er rekening mee, dat er een groot verschil zit tussen kijken en waarnemen. Het feit dat jij de auto goed kunt zien, wil nog niet zeggen, dat de bestuurder jou ook waarneemt. Hij ziet je misschien in zijn onderbewuste wel, maar dat zegt verder nog niets. Door een wevende beweging of door je gas even los te laten en weer gas te geven (koplamp gaat dan licht omlaag/omhoog) verander je van een "stilstaand" voorwerp in een bewegend voorwerp en dat trekt de aandacht en maakt dat de automobilist je bewust gaat waarnemen (en rekening met je gaat houden)

## UIT DE CLUBBLADEN



### **Gibbs Biski voelt zich als een vis op het asfalt**

Waar vind je in Nederland als motorrijder nog die sensatie van pure vrijheid? In de lucht zou je denken, maar daar is nog niet echt een haalbare oplossing voor bedacht. Dan gaan we toch het water op, met de Gibbs Biski. Want ligt Nederland ook niet vol met bochtige waterwegen?



Hoe zou het zijn wanneer je toerend door Nederland geen rekening hoeft te houden met asfalt? Wanneer je als een commando in een rechte lijn van A naar B kunt rijden zonder rekening te houden met kanalen, sloten en zelfs meren? Dat moet pas echt een gevoel van vrijheid geven. Sterker: het zou motorrijden zoals we nu kennen zelfs ontwrichten. De Gibbs Biski is een fascinerend ding. Met

deze mix van een motorscooter en een jetski maakt het niet uit wanneer je rijdend van A naar B ineens voor een waterweg staat. Het is gewoon een kwestie van gasgeven en doorgaan.

De Gibbs amfibiemotor, in Australië inmiddels straat legaal verklaard, heeft een tweecilinder blok van 55pk. De topsnelheid op de weg bedraagt 129 km/u, op het water 60 km/u. In watermodus trekt de Biski het achterwiel in en wordt de aandrijving overgenomen door een waterjet. Ook het voorwiel wordt dan vastgezet.



Het inschakelen van de watermodus duurt zo'n vijf seconden.

De Gibbs Biski weegt inclusief alle vloeistoffen 228 kilo en is daarmee slechts negen kilo zwaarder dan bijvoorbeeld een Yamaha TMax. In het water lijkt de Biski behoorlijk stabiel. Je kunt er zonder dat de Biski omkukelt opklimmen wanneer je door een scherpe stuuractie in het water bent beland.

Als we de video moeten geloven, is het stuurgedrag op de vaste wal lang niet zo enerverend als op het water. Zo te zien heeft de Biski een nogal zeer beperkte grondspeling.

De prijs van de Gibbs Biski is nog niet bekend. Voor Nederland is er wel een importeur: Quadski Benelux uit Assen.

BRON:MC WEST-FRIESLAND

## **De geschiedenis van de verbrandingsmotor**

De geschiedenis van de verbrandingsmotor start na de stoommachine. In het begin van de 19e eeuw vond de stoommachine overal ingang. Eerst in Engeland en later verscheen ook in de rest van Europa de stoommachine in fabrieken en werkplaatsen als krachtbron.

De stoomtechniek had zich sinds 1712, toen Newcomende eerste werkende stoommachine maakte, gestaag ontwikkeld. Door de uitvindingen van Watt was het rendement en de praktische bruikbaarheid sterk verbeterd. Stoommachines bleven echter vanwege de ketel en het vele toebehoren als de condensor en diverse pompen en kleppen omvangrijke en lompe machines.

Ze waren nauwelijks verplaatsbaar, en veel te groot om ingezet te kunnen worden als hulpmotor of aandrijving op de boerderij of in kleine werkplaatsen als smederijen.

De ontwikkeling van stoommachines tot kleine handzame machines kwam pas later, onder meer als resultaat van het werk van pioniers als Lucius D. Copeland.

Het zoeken was naar een kleine gemakkelijk verplaatsbare krachtbron die door één man bediend kon worden. Dat werd de verbrandingsmotor. De verbrandingsmotor is dus een uitvinding die erop wachtte gedaan te worden. De tijd was er halverwege de 19e eeuw rijp voor.

De verbrandingsmotor Het idee van het opwekken van vermogen door het verbranden van brandbare of zelfs explosieve stoffen stamt van Christiaan Huygens, een Nederlands genie uit de 17e eeuw.

In het begin van de 19e eeuw wordt er zowel in Engeland als in Frankrijk nagedacht, getheoretiseerd en geëxperimenteerd met motoren met interne verbranding. Meestal met gas als brandstof. Een voorbeeld daarvan is in Engeland de Streetengine. In Frankrijk beschreef en patenteerde Philippe Lebonin 1801 een gasmotor met interne verbranding, werkend met een compressieslag en ontsteking van het gecompriëerde mengsel.

De volgende daadwerkelijke stap op weg naar de ontwikkeling van een verbrandingsmotor is in 1806 gezet door François Isaac de Rivaz.

Hij is de uitvinder van de eerste op waterstof lopende verbrandingsmotor die in 1806 door hem werd gebouwd. Hij liet waterstof ontploffen in een verticale cilinder waardoor een zware gietijzeren zuiger omhoog gestuwd werd. Bij het naar beneden vallen trok de zuiger een touw aan, waardoor een wiel werd aangedreven.

Enkele jaren later, in 1823, sloeg Samuel Brown aan het experimenteren. Hij was kuiper van beroep, maar ook ingenieur en uitvinder en een van de 'vaders' van de gasmotor. In oktober van 4 december 1823 en 22 april 1826 stelde Brown voor om een gesloten ruimte te vullen met een gasvlam om zo de lucht te verdrijven waarna hij de vlam verkleinde door het condenseren van water en zo onder druk te laten ontstaan waarmee een zuiger kon worden bewogen. Het idee was overduidelijk gebaseerd op James Watt's condenserende stoommachine. Om een vacuüm te verkrijgen gebruikte Brown een vlam in plaats van stoom.

De volgende die de ontwikkeling van de verbrandingsmotor een stuk verder bracht was Alphonse Eugène Beau, later Alphonse Beau de Rochas. Hij was een Frans ingenieur en uitvinder die het principe van de viertaktmotor uitvond.

Zijn verdienste lag in het idee van de compressie van het brandstof/luchtmengsel vóór de ontsteking. Beau de Rochas was net zo'n geniale duizendpoot als Christiaan Huygens.

Jean---Joseph Étienne Lenoir was een Belgische uitvinder die de eerste commerciële verbrandingsmotor ontwierp en bouwde. Hij was van grote, zelfs beslissende betekenis voor de ontwikkeling van de verbrandingsmotor omdat hij de eerste bruikbare en in aanzienlijke aantallen geproduceerde verbrandingsmotor ontwikkelde.

Hij verdient daarom wat meer aandacht dan de uitvinders en wetenschappers die hiervoor de revue passeerden. Begin jaren 1850 emigreerde hij naar Frankrijk waar hij zich in Parijs vestigde.

Daar ontwierp hij in 1859 de eerste motor met inwendige verbranding.

Lenoirs gasmotor leek qua werking op een stoommachine. In de eerste helft van de uitgaande slag (later 'takt' genoemd) wordt een mengsel van 6% stadsgas en 94% lucht aangezogen.

Halverwege die eerste slag wordt het niet gecompriëerde mengsel met een bougie (ook een uitvinding van Lenoir) in brand gestoken. Het brandende gasmengsel zet uit en duwt de zuiger met grote druk verder. Tijdens de ingaande tweede slag wordt het verbrande gasmengsel uit de cilinder gedrukt.

Kortom de eerste werkende tweetaktmotor was uitgevonden.

De motor van Lenoir woog ongeveer 100 kg, de cilinderinhoud was 2,5 liter en het toerental 100 omw./min. Het geleverde vermogen was 440 watt (ruim een ½ PK). Lenoir's motor was, met een rendement van slechts 5 %, weinig efficiënt. Rond 1885 perfectioneerde Lenoir zijn motor en bereikte toen een rendement van 15%. De motoren van Lenoir gingen lang mee. Sommige machines waren na 20 jaar gebruik nog in perfecte conditie.

Rond 1885 waren er meer dan 400 in gebruik in Frankrijk, voornamelijk in de eerste motorschepen op de Seine. Na Lenoir was Siegfried Samuel Liepmann Marcus een van de pioniers van de benzine motor en de automobiel. Marcus is door de nazi's, vanwege zijn joodse afkomst, zo grondig uit de geschiedenis verwijderd dat hij bijna vergeten was.

In 1865 begon hij met de constructie van een verbrandingsmotor, en rond 1870 zou hij een zelfbewegende handkar hebben getest in de straten van Wenen. In de volgende jaren ontwierp hij enige tweetaktmotoren, die hij bij verschillende fabrieken liet bouwen. In 1888 bouwde hij een op benzine lopende viertaktmotor die hij gebruikte voor zijn "Strassenwagen", een van de allereerste auto's.



De beslissende stap 1867 De volgende, naar later bleek beslissende stap in de ontwikkeling van praktisch bruikbare verbrandingsmotoren, werd gezet door Nikolaus Otto en Carl Eugen Langen. Nikolaus August Otto had al als jongeman belangstelling voor motoren. Gedurende zijn werk als handelsreiziger in kruideniersproducten komt hij een Lenoir gasmotor tegen en slaat daarmee aan het experimenteren. In 1864 komt Carl Eugen Langen in contact met Nikolaus Otto.

De technisch opgeleide Langen ziet het potentieel van de ontwikkelingen van Otto en sticht samen met Otto, één maand na hun ontmoeting, de eerste motorenfabriek ter wereld, „N. A. Otto & Cie.“. In 1867 had het bedrijf zijn eerste motor klaar; een atmosferische motor dus zonder een compressieslag. Nadat de eerste fabriek failliet ging, sticht Otto samen met Langen nog in datzelfde jaar 1867 in Deutz met kapitaal van een aantal investeerders een nieuwe fabriek voor de bouw van gasmotoren, de Gasmotorenfabrik Deutz.

Dit is het huidige Deutz AG, nu onderdeel van IVECO. In 1876 slaagden Otto en Langen er in de eerste gasmotor te bouwen, de Gaskraftmaschine, waarin het mengsel gecompriëerd wordt alvorens het te ontsteken. Daardoor stijgt de efficiëntie van de motor met sprongen.

Deze motor werkt volgens de viertaktcyclus, die naar Nicolaus Otto de Otto-cyclus gedoopt is.

Deze motor werkte uitstekend en was dan ook meteen een commercieel succes.

De stamvader van al onze moderne motoren deed daarmee zijn intrede.

Van vroeger naar nu: Met de stichting van de Gasmotoren-Fabrik Deutz in 1867 door Otto en Langen start de serie productie van verbrandingsmotoren en doet de verbrandingsmotor zijn intrede in fabrieken en werkplaatsen. De eerste pioniersfase is voorbij en de verbrandingsmotor begint aan zijn vroege jeugd, de start van een lange opmars en wereldwijde toepassing.

Na de start van de motorenproductie door Otto en Langen namen anderen het stokje over en ontwikkelden de verbrandingsmotor in hoog tempo verder.

Bij de stationaire motoren die worden ingezet voor de aandrijving van machines in fabrieken en werkplaatsen is de ontwikkeling wat minder stormachtig dan bij de automotoren, maar ook daar krijgen de constructeurs de techniek van de verbrandingsmotor steeds beter onder de knie.

Deutz bouwt vanaf 1876 eencilindermotoren in verschillende formaten in serie en ook in Frankrijk, Groot-Brittannië, Tsjecho-Slowakije en de VS worden in de twee laatste decennia van de 19e eeuw fabrieken gesticht om stationaire motoren in serie te produceren.

Die machines worden allereerst ingezet in kleinere fabrieken en werkplaatsen.

Zij drijven daar de machines aan. Een stelsel van assen en poelies, vaak gemonteerd aan de zoldering van de werkplaats, waarmee machines zoals draaibanken, zagen, schaafmachines en dergelijke worden aangedreven.

In dorpen en kleine stadjes zie je in smederijen en graanmolens rond 1900 eencilinder verbrandingsmotoren verschijnen.

Ook op het platteland doet de mechanisatie zijn intrede. Er verschijnen mechanisch aangedreven dorsmolens om het graan te dorsen en wanmolens om het kaf van het koren te scheiden.

De eerste door dieselmotoren aangedreven gemalen worden gebouwd, zoals het gemaal Overdie-Achtermeer bij Alkmaar dat uit 1913 stamt. Kleine zuivelfabriekjes, waarin motoren onder meer worden gebruikt voor het aandrijven van de karn, worden tot in de kleinste dorpen gebouwd. Er komen zelfs kleine elektriciteitscentrales aangedreven door een dieselmotor om ook afgelegen plaatsen van stroom te voorzien.

Door de mechanisatie stijgt de arbeidsproductiviteit, en kan er meer werk verzet worden dan met menskracht of dierlijke kracht mogelijk geweest zou zijn. Het leven wordt gemakkelijker en comfortabeler en we zijn niet langer uitsluitend afhankelijk van de grillen van de natuur. Dat is het begin van onze huidige welvaart. In de twintiger jaren is de rol van de verbrandingsmotor, als stationair aandrijfwerktuig, grotendeels overgenomen door de elektrische aandrijving. Maar voor de mobiele inzet, en op plaatsen waar geen elektriciteit beschikbaar is, is de verbrandingsmotor nog steeds onverslaanbaar.

Stoomgemaal De Tuut in Appeltern in het "Land van Maas en Waal" heeft in de Loeffencollectie de nodige voorbeelden zoals de Hoffmann, Hornsby, Petter, International en andere motoren. Deze staan opgesteld in een speciaal daarvoor ingericht gebouw naast het stoomgemaal. Ga eens een keer kijken als je daarvoor belangstelling hebt.

Kijk eens op: [www.de-tuut.nl](http://www.de-tuut.nl)

Het adres: De Tuut 1, 6629AA, Appeltern

BRON:MC KEIZER KAREL



*"Krijg een kamer toegewezen (als prospect heb je maar te nemen wat er is) met 3 anderen die hoop ik niet snurken en belangrijker in hun eigen bed blijven 's nachts!!"*

*"In de bar wordt er dan verder gebiert met goeie muziek, en er komt gelukkig bij de mannen waar ik aan tafel zit niks zinnigs uit alleen maar onzin... heerlijk!"*

*"Tegenwoordig moet je op een vakantiereis met motor of auto rekening houden met 'extra kosten': het wordt steeds moeilijker om zonder een bekeuring thuis te komen. Ik was als eerste de klos, in Italië, een file inhalen over een doorgetrokken streep, erg verleidelijk natuurlijk maar 'wel een beetje dom' op een mooie zondag. De lokale politie weet vanzelfsprekend precies waar ze overtreders kunnen vangen, en staat daar verdekt opgesteld. Ze vonden het vermoedelijk niet leuk dat ze een buitenlander (mij dus) aan de haak hadden geslagen, want dat betekende veel papierwerk. Ik heb niet op de tijd gelet, maar het heeft ze zeker meer dan een halfuur gekost om, mede met mijn kentekenbewijs en rijbewijs, alles in te vullen. Ik heb een beetje angstig afgewacht wat het 'finale oordeel' zou worden, en was dolblij met het eindbedrag van 28 euro..... ik had meer aan 228 gedacht!"*



**15/16/17**  
**januari 2016**

#### Dé Noordelijke Motorbeurs 2016

Dé Noordelijke Motorbeurs is gestart in 1996 en is een jaarlijks terugkerend evenement. De beurs is inmiddels uitgegroeid tot één van de grotere motorbeurzen van Nederland.

Op de beurs presenteren ca. 110 bedrijven en organisaties hun producten en diensten. Naast de vele nieuwe en gebruikte motoren kunt u verder o.a. vinden kleding, accessoires, vakanties, verzekeringen, (voortgezette) rijopleidingen, gehoorbescherming en gereedschappen. Daarnaast zijn er diverse organisaties en (overheids) instanties aanwezig zoals de Politie, MAG en KNMV.

Via de standhouders zijn de meeste motor-merken vertegenwoordigd waaronder Suzuki, Kawasaki, Honda, Yamaha, BMW, Triumph en Harley-Davidson.

#### Data en openingstijden

Vrijdag 15 januari 2016 van 18.00 tot 22.00 uur

Zaterdag 16 januari 2016 van 10.00 tot 18.00 uur

Zondag 17 januari 2016 van 10.00 tot 18.00 uur

#### Entreprijzen

Volwassen: kassa € 12,00

65+: kassa € 6,00

Kinderen t/m 12 jaar: gratis

#### Online verkoop toegangskaarten

Voor zoveel mogelijk motorplezier wil je natuurlijk zo snel mogelijk naar binnen en weinig tijd verliezen bij de kassa. Vanaf ca. begin december kunt u online toegangskaarten bestellen. Dit is een service zodat u niet in de rij voor de kassa hoeft te staan.

## VAKANTIE 2014: (vervolg)

### VIA EEN ANDERE ROUTE NAAR FASCHINA ( 30 juni)

Gisteravond twijfelde ik al of ik over de Flüela zou kunnen rijden en vanmorgen zie ik op teletekst, dat het in Davos drie graden boven nul is. Deze plaats ligt een stuk lager dan de top en daar zal het dus nog wel kouder zijn. Mijn gastvrouw biedt aan om op internet te kijken of de pas open is. Volgens haar is dat zo, maar haar man komt vertellen, dat hij op de radio heeft gehoord, dat de Flüela "mit Schnee bedekt ist", dus er ligt sneeuw op de weg, maar de Julierpass is wel open. Deze pas ligt veel te zuidelijk en daarom besluit ik om over de Arlbergpass te rijden. Daar zal ik wel zien hoe ik verder ga. Na het ontbijt ga ik toch eerst naar de Reschensee om voor de laatste keer dit jaar foto's te maken van de toren in het meer.



Verder naar het zuiden ziet het er goed uit, maar richting Nauders is het vrij somber. Toch ga ik die kant op en ik volg de B180 over de Finstermünzpass richting Landeck. Hier schiet het vlot op en ondertussen bedenk ik, dat ik nu wel over de Silvretta kan rijden. Vanuit Faschina heb ik hier wel een route over gepland, maar deze kan ik inruilen voor een route over de Flüela. Na Landeck ga ik het Paznauntal in en soms regent het wat. Na Wirl, de laatste plaats in dit dal, ga ik eerst rechts naar de Zeinisjoch (1.842 m).

Nu regent het behoorlijk hard en richting Bielerhöhe ziet de lucht er erg donker uit en nu twijfel ik of ik die kant wel uit moet gaan. Maar eerst naar de Zeinisjoch en ik zie daar redelijk wat sneeuw in de berm liggen. Veel planten liggen plat, dus zal het gisteren en vannacht hier wel erg slecht weer geweest zijn. Verder naar boven op de berghellingen ligt vers gevallen sneeuw. Bij de Stausee Kops is het weer droog en de zon wil er door komen. Het ziet er mooi uit en wat verder naar beneden maak ik foto's van de sneeuw in de berm. De zon komt er steeds meer door en richting Bielerhöhe (2.036 m) ziet de lucht er vrij goed uit, dus ga ik die richting op. Een eindje verder mag ik 13 euro Maut betalen en dan kan ik verder omhoog. Ik stop om wat foto's te maken en nu schijnt de zon, maar wat verder regent het weer.

Net voor het hoogste punt stop ik weer, want hier ligt vrij veel vers gevallen sneeuw in de berm. Boven op de top regent het eerst en dan valt er wat sneeuw. Als het nu maar niet harder gaat sneeuwen, waardoor ik niet verder kan. Aan de andere kant ga ik direct naar beneden en dan houdt de sneeuw wel op. Dat is ook zo en ruim een km verder zie ik wat paarden en ezels lopen, dus weer stoppen. Nu schijnt de zon weer en ik ga verder naar beneden. Ik begin nu aan de eerste van 29 haarspeldbochten en naar boven toe heb ik er al vijf gehad. Helaas valt er weer wat nattigheid, dus maar rustig verder gaan. In twee bochten stop ik voor wat kiekjes en bij de eerste is het mooi om te zien hoe de bochten langs de helling lopen. In het dal van de Montafon is het droog en zonnig, dus het rijdt lekker al mag je meestal niet harder dan 60 of 80 km/u. Daar hou ik me maar aan, want aan een bekeuring heb ik niets. In St. Gallenkirch ga ik links richting Gargellen, want ik weet, dat dit een mooie weg omhoog is.

Ineens zie ik een beeld in de berm staan, maar ik ben er al voorbij, dus op de terugweg stop ik hier wel. Iets verder staat een mooie kapel en dit is de Fidiliskapelle, die in 1912 is gebouwd. Ik ga verder en nu begint het te regenen. Hoe hoger ik kom hoe harder dit wordt. Na Gargellen wordt de weg veel smaller en na een paar haarspeldbochten ben ik in Vergalden, waar ik omdraai. Helaas blijft het regenen, maar bij beeld van St. Fidilis stop ik toch. In Galgenul kan ik kiezen of naar links richting St. Anton im Montafon of naar rechts naar St. Gallenkirch. Ik kies voor het laatste en even later neem ik de B188 naar links. Een eindje verder zie ik aan de linkerkant een overdekte brug, waar ik naartoe ga. Dit is richting Gargellen en wanneer ik even terug naar rechts was gegaan, was ik over deze brug gekomen. Ik volg de voorrangsweg verder en in Schruns ga ik rechts naar Bartholomäberg.

Via een bochtige en soms smalle weg ga ik steeds verder omhoog tot ik bij de kerk in die plaats stop. Dit is één van de mooiste kerken in het dal en de eerste steen werd op 26 mei 1729 gelegd. Ik loop rond de kerk en bekijk deze van binnen en het interieur ziet er mooi uit. Buiten heb ik een mooi uitzicht over het dal, waar ik net in gereden heb en zo weer zal rijden. Na dit oponthoud gaat het naar beneden en in het dal regent het weer wat. Een tijdje terug heb ik bedacht, dat ik over de Faschinajoch en de Furkajoch naar Feldkirch kan rijden om daar een oorlogsbegraafplaats te bezoeken. Die richting uit ziet de lucht wel erg donker uit en daarom besluit ik recht door de B190 tot Feldkirch te volgen en daar te besluiten hoe ik verder zal gaan. Het begint te stortregenen en toch ga ik maar verder. Wat later is het gelukkig weer droog en in Feldkirch schiet het niet zo op. Dus heb ik tijd genoeg om na te denken hoe ik verder ga. Ik besluit om door Liechtenstein naar Maienfeld in Zwitserland te rijden en vanaf daar de geplande route van vandaag te rijden. Ik kijk niet hoever ik dan nog moet rijden, dat zie ik vanzelf.

Door Vaduz gaat het redelijk vlot en na de grens schijnt de zon volop. Bij de fontein in Maienfeld draai ik om en iets buiten het dorp stop ik bij de druivenstokken, die hier in voldoende mate staan. In St. Luziensteig stop ik bij het Zwitserse garnizoen en een bus kan maar net door de poort rijden. Het betreft en in Triesen ga ik toch rechts om naar Malbun (1.599 m) te gaan. Het is een mooie weg, maar onderweg gun ik me niet de tijd om te stoppen voor foto's. In Malbun doe ik dat wel en dan ga ik snel naar beneden, want het wordt steeds later. Het gaat weer redelijk vlot door Vaduz en in Schaanwald verlaat ik de doorgaande weg om naar Mauren te gaan.

Net na deze plaats is de grens met Oostenrijk, die met camera's wordt bewaakt. Het gaat nu over een redelijk smalle weg steil omhoog en bijna vier km verder ben ik bij het Soldatenfriedhof Sankt Wolfgang. Ik moet hiervoor een doodlopende weg inrijden. Op deze begraafplaats liggen 322 Duitse soldaten en burgers begraven, die in WOII zijn omgekomen. Na een wandeling over deze niet zo grote begraafplaats ga ik verder en redelijk snel ben ik op de doorgaande weg naar Rankweil. Hier ga ik richting Furkajoch/Laternsertal en het is nog steeds droog, maar wel fris. Na bijna 25 km ben ik op de Furkajoch (1.761 m) en tien km verder rij ik over de Faschinajoch (1.486 m). Dan is het nog maar 200 meter naar Gasthof Sonnenkopf en ik sta nog maar net stil of ik hoor "goeiemiddag". Stefan staat op het terras om me te begroeten.





Ik krijg kamer 1, een driepersoonskamer op de eerste verdieping, omdat ik al wat ouder wordt en nu maar één trap op hoeft. Deze kamer heeft ook nog een klein balkon. Ik ben hier iets voor zessen en dat valt me wel mee. Vanavond hoeft ik ook niet naar een restaurant te lopen om iets te eten, daar zorgt Stefan nu en de komende drie avonden voor. Na het eten maak ik 300 foto's om zo de batterij leeg te krijgen. Voor vandaag had ik de één na kortste route gemaakt, maar ik heb nu wel 83 km extra gereden en ik heb nu 1 km meer gereden dan ik tot nu toe heb gepland.

**VEEL KERKEN EN KAPELLEN** (dinsdag 1 juli). Voor vandaag had ik eigenlijk de route over de Silvretta op het programma staan, maar daar ben ik gisteren al geweest. Vandaag zal het volgens de weerberichten de mooiste dag van de week worden met veel zon en daarom rij ik nu de route van komende donderdag. Het is de kortste route met 191 km en gaat langs erg veel kerken en kapellen. Na een goed ontbijt ga ik op de B193 naar beneden en na vier km (de motor is eigenlijk nog niet warm) ben ik bij de Pfarrkirche Sankt Sebastian in Fontanella, die tussen 1664 en 1673 is gebouwd. Ik wil eigenlijk de kerk ook van binnen bekijken, maar er is een dienst aan de gang, dus maar niet. Iets verder ga ik over een mooie weg het dal naar Buchboden in. Een eindje na Seeboden staat een erg moderne kapel, maar daar stop ik straks wel, wanneer ik er weer langs kom. In Buchboden staat de Pfarrkirche Sankt Maria Geburt en deze ziet er mooi uit. Al in 1638 stond hier een kapel en in 1687 werd er een kleine kerk gebouwd.



Dan ga ik terug naar de B193 en een km verder staat in Sonntag de Heilige Oswald und Dominicus Kirche. In Garsella ga ik over een mooie weg richting Marul en in Plazera kom ik langs een leuke kapel. In Marul staat de Kuratienkirche Sankt Katharina, waar omheen een ommuurde begraafplaats ligt. Oorspronkelijk stond hier een kapel uit 1670, maar in 1756 werd de kerk gebouwd. In Raggal moet ik heel scherp naar links en dan redelijk steil omhoog om bij de Pfarrkirche Sankt Nicolaus und Theodul te komen. In 1455 werd hier een kapel gebouwd, die vijf jaren later al vergroot werd. In 1586 werd het tot een zelfstandige parochiekerk verheven en ongeveer 60 jaar geleden is de kerk verder uitgebreid. Verder gaat het naar Ludesch en daar is het even zoeken naar de Pfarrkirche Sankt Sebastian uit 1637. Ik zie deze kerk wel, maar volgens mijn routebeschrijving kom ik er niet. Na wat zoekwerk ben ik er toch. Via de B190 ga ik rechts het Brandnertal in. Het is hier mooi rijden over een redelijk brede en kronkelende weg.

In Brand bei Bludenz staat een redelijk moderne kerk en hierbij staan drie klokken op de grond. Dit is ter herdenking van de gesneuvelde en vermiste inwoners van Brand tijdens WO I en WO II. Ook liggen hier resten begraven van soldaten, die in WO II zijn gesneuveld in het gebied ten noorden van Moermansk in Rusland. Verder het dal in en nu wordt de weg wel wat smaller, maar mooi blijft het met berghellingen, die bezaaid liggen met stenen. Hoger op de hellingen ligt op enkele plaatsen nog sneeuw. De lucht is nog steeds blauw en dat zal de hele dag zo blijven. Af en toe zie ik een witte wolk en dat maakt het nog mooier. Aan het eind van het dal draai ik om en rij dezelfde weg terug, wat geen straf is. Net buiten Brand staat de Kapelle Heilige Anna, die ik op de heenweg al gezien heb, maar nu stop ik hier even. Deze kapel is in 1709 gebouwd en is mooi om te zien.

Aan het Brandnertal komt toch een eind en ik ga verder over de B190 richting Nenzing. Daar rij ik het dorp in om naar de Pfarrkirche Sankt Mauritius te gaan. Deze stamt uit de 13e eeuw en een grote brand op 7 juni 1633 verwoeste de kerk, maar een jaar later kon het al voor de diensten gebruikt worden. Nu ga ik terug en net na het kanaaltje ga ik richting Nenzinger Himmel. De weg wordt al snel erg smal en eigenlijk ben ik blij, dat ik een bord verboden voor alle verkeer tegenkom. Je mag wel verder, wanneer je beschikt over een ontheffing en die heb ik niet. De weg hier omhoog is hoogstens anderhalve meter breed en bij het tegemoet komen van een auto ontstaat een groot probleem. Terug in Nenzing ga ik richting Latz, waar de Kapelle Sankt Valentin staat, die in 1630 gebouwd werd en een restauratie volgde in 2000. Iets verder kom ik langs de Gampulün Kapelle, die ik niet in de routebeschrijving heb staan. Richting Gurtis kom ik door een paar mooie haarspeldbochten en ik zie een mooi en erg modern kruisbeeld, maar ik rij hier verder.

In Gurtis stop ik bij de Kirche Maria Heimsuchung, die in 1791 is gebouwd en hiervoor stond er een kapel uit de tweede helft van de 17e eeuw. Ik denk, dat ik de weg terug moet volgen en nu stop ik wel bij het kruisbeeld. Ik kijk eens op de kaart en zie, dat ik moet omdraaien. Het gaat redelijk steil omhoog en de weg wordt smaller. Wanneer deze onverhard wordt, moet ik volgens de routebeschrijving omdraaien. En zo niet dan had ik dat toch gedaan, want ik heb het er niet zo op om in de bergen op onverharde wegen te rijden. Meestal krijg je dan problemen bij het moeten keren op zo'n weg. Ik ga dus terug en in Mittelberg kom ik langs de Kapelle zu Maria Schnee, een eenvoudige kapel. Twee km verder staat in Frastanz de Sankt Sulpitius Kirche, waarvan de eerste vermelding stamt uit 1413 toen het altaar werd gewijd. Ik kom weer op de B190, maar na een km sla ik rechtsaf naar Göfis. De weg, die ik daar moet volgen, ligt helemaal open en het is even zoeken om bij de Sebastian Kapelle, die uit 1429 stamt en de Pfarrkirche Sankt Lucius, die al in 1256 in oorkonden wordt vermeld, te komen. Na een paar keer omdraaien kom ik er toch. In Satteins is het redelijk druk en daar zie ik eerst de Kapelle Sankt George uit 1349 en iets verder staat de Pfarrkirche Heilige George. De kerk wordt in 850 al genoemd en een nieuwbouw volgde in 1477, maar de huidige kerk is tussen 1822 en 1824 gebouwd. Ik loop hier over de begraafplaats en het is al een hele tijd vrij warm. Toch beter dit dan wat koeler en regen.

Een paar km verder ben ik bij de Pfarrkirche Sankt Magnus in Röns, die uit 1495 stamt. Weer iets verder ben ik in Schnifis bij de Pfarrkirche Sankt Johann der Taufer uit de 14e eeuw. Op 27 december 1971 wordt de kerk door een brand verwoest en alleen de toren blijft staan, waarna de kerk is herbouwd. Daarna gaat het redelijk steil omhoog en net buiten het dorp staat een mooie kapel. Weer iets verder ben ik in Düns bij de Pfarrkirche Sankt Anton. Deze kerk is in 1831 gebouwd op de plaats van een kapel uit 1426. Over een redelijk lange en smalle weg gaat het eerst omhoog door het bos en later weer naar beneden kom ik in Übersaxen bij de Pfarrkirche Sankt Bartholomäus, die uit 1630 stamt. Het waait nu behoorlijk hard, maar verder naar beneden in het bos heb ik er niet zoveel last meer van. In Rankweil kom ik op de bekende weg naar de Furkajoch, maar eerst rij ik hier nog verkeerd. Gelukkig heb ik dit redelijk snel in de gaten en mag ik omdraaien. In een bocht in Zwischenwasser zie ik een kleine kerk staan, die niet in de routebeschrijving voor komt. Het is lastig om de motor hier te parkeren, maar het lukt wel.



In Batschuns moet ik even van de doorgaande weg af om naar de Pfarrkirche Sankt Johannes der Täufer te gaan, die tussen 1921 en 1923 is gebouwd. Hier heb ik ook een mooi uitzicht over Rankweil, waar ik net vandaan kom. Bijna vier km verder ben ik bij de Pfarrkirche Sankt Nicolaus in Laterns. Hier ben ik al veel vaker langs gekomen en dat geldt ook voor de volgende kerken en kapellen. Iets verder staat in Bonacker een leuke kapel langs de weg en na een km zie ik de Kirche Sankt Maria Hilf in Innerlaterns.

In Bad Laterns staat een kapel, maar daar stop ik niet, want deze staat voor de helft in de steigers vanwege een restauratie. Dan begin ik aan de beklimming van de Furkajoch. Ineens heb ik een mooi uitzicht over het dal met een boerderij en wat verspreid staande schuren. De weg is hier vrij smal, maar ik kan de Deauville op een kleine parkeerplaats neerzetten om wat foto's te maken. Er komen twee motoragenten voorbij en wanneer ik de hand opsteek, doen zij dat ook. Op het terras op de Furkajoch zitten een paar motorrijders, maar ik rij verder. Naar beneden toe stop ik op twee plaatsen om foto's te maken.

In Damüls staat de Pfarrkirche Sankt Nicolaus een eindje omhoog op een berg. Deze kerk is in de 13e eeuw gebouwd op de resten van een oudere kerk. Ik zie, dat er een heel smalle weg naartoe gaat, maar ik zie het niet zitten om deze in te rijden. Een eindje verder besluit ik toch om te draaien en naar de kerk te lopen. Nu zie ik ook, dat ik hier helemaal niet had mogen rijden. Het is een hele klim, maar al puffend kom ik boven. In de verte zie ik de galerijtunnel naar Faschina liggen, waar ik zo door zal rijden. Naar beneden lopen gaat een stuk gemakkelijker en ruim drie km later ga ik over de Faschinajoch naar Sonnenkopf. Bij de garage in de berg staat de eerste en de laatste kapel van deze dag, de Sankt Anna Kapelle, maar hier ben ik gisteren al geweest. Vandaag heb ik maar 188 km gereden, maar wel 39 keer gestopt, waarvan 28 keer voor een kerk of kapel, om foto's te maken.

### **VEEL KM'S EN OP HET LAATST VEEL REGEN**

(woensdag 2 juli).

Laat ik maar direct met het slechtste beginnen. Van Chur in Zwitserland tot het einde van de rit in Faschina heb ik de hele tijd in de regen gereden. Dat waren ongeveer 90 niet zo fijne km's. Door Chur gaat het redelijk vlot en buiten deze stad begint het steeds harder te regenen, dus maar stug doorrijden. Wat gisteren via Maienfeld door Liechtenstein zo mooi was, valt nu erg tegen, regen, regen en nog eens regen. In Liechtenstein wordt het wat minder, maar het houdt niet op. Langzaam gaat het verder en in Feldkirch ga ik op de brede middenstrook van de B190 veel auto's voorbij, waardoor het toch nog een beetje opschiet. Voor me uit ziet het er niet zo goed uit, veel nevel en naar rechts zijn de bergen niet te zien.



Daar moet ik wel naartoe, gewoon rustig blijven rijden en maar afwachten wat er komt. Eindelijk ben ik Rankweil door en daarna heb ik geen last meer van het verkeer, maar wel zoveel te meer van de regen. Ineens is het mistig, maar gelukkig is dit na een paar honderd meter voorbij, want op mist en regen zit ik al helemaal niet te wachten. Stug en rustig rij ik verder. Mijn handschoenen zijn ondertussen al lang doorweekt en ik heb geen zin om te stoppen en dikkere aan te trekken.

En dan erbij door de kromme vingers van mijn linkerhand krijg ik die handschoen toch bijna niet aan. Wel zet ik de handvatverwarming aan om zo vooral de vingers toch wat warm te houden. Op het hele stuk van 30 km tot in Damüls kom ik maar vier auto's tegen en ik word door niets gepasseerd, dat is niet, omdat ik zo hard rij. Het wordt ook steeds frisser en na de Furkajoch is het gelukkig nog maar tien km naar Faschina en daar kom ik tegen zessen aan. Gauw de natte motorkleren uit en dan snel onder de warme douche. Daar knap ik van op. Drie kwartier later zit ik aan de Weizen en een half uurtje later staat de spaghetti met twee Schnitzeltjes omhuld met gebakken ei voor me.

Wanneer ik vannacht een keer wakker wordt, heb ik het idee, dat het regent, maar ik heb geen zin om te kijken of het zo is. Rond zessen zie ik, dat het regent. Ik doe het maar rustig aan en ik schrijf de route voor vandaag globaal op papier. Ik ga over de Flüela en dan via de Albula naar Tiefencastel, waar ik verder ga over de Lenzerheide naar het noorden en zo via Chur terug naar Faschina. Na het ontbijt spettert het nog steeds en over de Faschina- en de Furkajoch blijft dat zo. Gelukkig is het na een km of 25 droog. In Feldkirch tank ik en ik trek ook de binnenvoering en de sweater uit, want ik heb het warm.

Bij de grens van Oostenrijk met Liechtenstein is het druk, want aan beide kanten staat een rij vrachtwagens. De Oostenrijkse politie regelt het verkeer. Voor me rijdt een Liechtensteinse auto en daarvoor een Oostenrijkse, waarvan de chauffeur erg weifelend rijdt. Hij gaat de Oostenrijkse grenspost heel langzaam voorbij en net voor de Zwitserse post stopt hij ineens. De Liechtensteiner gaat hem rechts voorbij en ik doe dat aan de linkerkant, dus hij zal wel geschrokken zijn. Het gaat redelijk vlot door Liechtenstein en na Maienfeld volg ik richting Landquart en later Davos over de 28. Het begint weer wat te regenen en daarom is de omgeving niet zo mooi als anders. Bij Saas en Klosters volg ik de doorgaande weg en rij ik twee keer door een tunnel. Verder richting Davos valt er meer neerslag en de Flüelapass (2.383 m) op gaat het zelfs nog harder regenen. Bij Gasthaus Tschagguns stop ik toch even om wat foto's te maken.

Het begint weer frisser te worden, maar in de regen wil ik toch niet de sweater aantrekken. Boven op de pas stop ik weer en onder het afdak van de kiosk, die nu gesloten is, trek ik toch wat meer aan. Halverwege naar beneden is het gelukkig bijna droog en in Susch ga ik rechts naar het zuiden over de 28 richting St. Moritz. Ik rij nu weer langs de Inn en de zon schijnt nu of doet een poging daartoe.



In La Punt sla ik rechtsaf naar de Albulapass en net buiten het dorp stop ik om foto's te maken van de bloemen in de berm, maar in tegenstelling tot vorige week donderdag ruik ik deze niet. Het begint weer te regenen, maar na de top houdt het op. De weg is eerst slecht en smal en daarna wordt deze beter en wat breder. Op verschillende plaatsen zijn wegwerkzaamheden en op één plaats is het opletten, want er ligt nogal wat modder op het wegdek.

Tussen Preda en Bergün stop ik iets voorbij een hoog spoorwegviaduct, waar wat later een trein over heen rijdt.

Langs de weg loopt ook een spoorlijn, maar dat is zo te zien niet dezelfde als hoger langs de bergen, want iets later komt er een trein uit de tunnel. Toch weer verder en in Bergün stop ik om plaatjes van de mooie grote huizen hier te maken. De weg is hier op sommige plaatsen erg smal doordat de huizen aan beide kanten dicht langs de weg zijn gebouwd. Er is hier ook een Bauernladen in een oude spoorwagon, die zelfs nog op rails staat en er zijn groenten, fruit en vleeswaren te koop.



Buiten het dorp wordt de weg breder en bij het volgende dorp, Filiseur, heeft men onderlangs de doorgaande weg aangelegd. Een paar jaar geleden moest je hier nog door het dorp rijden. Dat doe ik nu ook en hier is de weg soms nog smaller dan in Bergün. Ook hier staan mooie en oude huizen, dus weer een stop. In Tiefencastel volg ik twee keer richting Lenzerheide. Ik rij nu op de 3 naar het noorden en de lucht voor me ziet er niet al te best uit. Na de Lenzerheidepass (1.549 m) stop ik bij de Heidsee voor wat foto's. Hierna

slingert de weg door het bos en wat dorpjes, waar het gelukkig niet zo druk is. Net na Churwalden zie ik links van de weg een overdekte brug en even verder draai ik toch om voor de laatste fotostop van vandaag bij de Eggatobelbrücke, die in 1837 is gebouwd. Het begint wat te regen en dat gaat steeds harder en dan ben ik bij het begin van dit verhaal.

## **VAN DE CLUBS**

**MV The Eagles**

Nieuw correspondentie adres :

Keltenstraat 9,  
6004 BA Weert.

## **VAN DE REDACTIE**

Het versturen van de november infowijzer naar de clubs is niet helemaal goed gegaan. (geen bijlage) Door vakantie en een internet storing bij terugkomst is het alsnog toezenden aanzienlijk vertraagd. Hopend dat een ieder de infowijzer alsnog van mij ontvangen heb , excuus voor het ongemak.

### **Rectificatie**

In de infowijzer van oktober j.l. stond bij de notulen van de Toerkalender vergadering van 2014 bij de rondvraag Alex Loef vermeld. Deze was afwezig en zijn naam moet vervangen worden door Marcel de Jong.

Henk Bijkerk



## TOEGIFT. (kerstverhaal)

Een lekkere droge en windstille winteravondavond.

Het vriest wel een graadje, maar de sterren zitten verstopt achter de wolken, dus écht ijskoud zal het niet worden vannacht.

Zoals reeds vele jaren viert een vast clubje kerstmis buitenshuis tijdens hun kerstreffen.

Kerstavond; kletsen bij het kampvuur, glaasje glühwein erbij of wat sterkers en wat typische kerstlekkernijen. Iedereen had wel iets meegenomen.

En rond middernacht gaan Karel en Inge traditiegetrouw zeker weer olieballen bakken.

'T was leuk geweest als de wereld wit zou zijn, maar de laatste jaren had het niet écht meer gesneeuwd met kerst.

Jammer wel. Zo'n sneeuwlandschap, vooral bij een volle maan, geeft toch een extra betoverend effect aan het tentenkamp.

Een paar jaar geleden hadden ze het gebeuren eens verplaatst naar de Ardennen, of eigenlijk de Hoge Venen, maar zelfs daar had het niet gesneeuwd.

Dus besloten ze om voortaan bij hun vertrouwde stek hier in Drenthe te blijven.

In de loop der jaren is er soms wel wat aanwas geweest van "jongvolk", en een enkele oudgediende is inmiddels afgefallen, maar in de kern is dit nog steeds hetzelfde clubje winterharde motorrijders; Vrienden.

Ondanks de windstilte horen de aanwezigen in een overwaaiende "windvlaag" een bekend geluid. Heel ver weg, en heel zacht, maar toch wel herkenbaar.

Het geluid lijkt van alle kanten te komen maar komt niet dichterbij.

Een Motor ? Iedereen is er toch ?

Misschien een nieuweling die in het forum heeft gezien dat we hier zitten met kerst.

" 'T is een vreemd'ling zeker, die verdwaald is zeker..." klinkt het melig.

"Kan het waarschijnlijk niet vinden, die arme ziel. Hoe poëtisch; een verloren, dolende ziel in de Kerstnacht".

Dan merkt iemand op: "Gut, lijkt de motor van Ruud wel. Klinkt precies zo...".

"Stel je voor, het ís Ruud" zegt een ander. "Zo van: S U R P R I S E . . .".

Bij enkelen gaan de nekharen recht overeind. Greetje wordt bleek en zegt met een licht trillende stem: "Zeg doe mij effe een lol, hou eens op met die enge praatjes". Ze kruipt wat dichterbij tegen Jasper aan. Er wordt wat ongemakkelijk geschuifeld; sommigen lijken niet helmaal op hun gemak.

Freek ziet bovendien lijkebleek en kijkt verschrikt met opengesperde ogen om zich heen.

Maar Ruud zal het zeker niet zijn, die is immers afgelopen herfst in die extreme najaarsstorm verongelukt. Waarom die er in godsnaam op uit ging in dat waanzinnige weer... Onbegrijpelijk voor iedereen die hem kent. Dat was helemaal niks voor Ruud. Een watje was hij bepaald niet, maar zo'n onnodig risico lopen... Nee... ze konden er niet bij

Er móet wel een heel dringende reden geweest zijn, maar niemand weet wat dan wel.

Het wordt stil om het kampvuur. Men denkt terug aan Ruud. Jarenlang bij elk treffen aanwezig met zijn gitaar en mondharmonica. "Clubbard" was zijn eretitel.

Niet dat het nou zo'n geweldige artiest was; zijn gitaarspel, niet bepaald wereldklasse en soms forceerde hij zijn stem te veel zodat die oversloeg.

Rook van het kampvuur en vocht en koude deden zijn stem vaak ook geen goed.

Kortom, het kon wel eens ietwat onzuiver worden.

Maar dat nam zijn publiek graag voor lief; het gaf toch een bepaalde sfeer, zo'n troubadour bij het kampvuur.

En had je even geen behoefte aan zijn "gekweel", dan kon je gewoon aan de andere kant van het kampvuur gaan staan kletsen. Daar hoorde je hem al bijna niet meer.

"Toch mis ik hem wel... én zijn stomme muziek. Paar kerstliedjes zouden de sfeer nu wel ten goede komen." zegt Jaap, het reismaatje van Ruud.

Hij trok het langste met hem op, en hij mist hem nu toch het meest. Ja, en Sylvie natuurlijk, Ruud z'n vriendin.

Zij had lang getwijfeld of ze wel mee zou gaan, maar waar kon je beter zijn met deze dagen dan bij een stel hele goeie vrienden.

Er worden herinneringen opgehaald. Onvermijdelijk.

"Goh... we hebben wat afgetobd om die jammerplank mee te krijgen af en toe" begint Jaap.

"Ja, ik wist wel dat ie graag muziek maakte natuurlijk, maar opeens kreeg die het op z'n heupen en moest en zou dat ding mee naar motortreffens.

Eerst was dat geen probleem. Toen hij die Ural met zijspan had, met dat BMW blok erin.

"Plek zat" zei hij en hij gooide vervolgens 2 gitaren in de bak.

Waarom twee? vroeg ik toen nog aan hem, je kan maar op één tegelijk spelen.

"Ronald komt ook" zei hij, "en misschien Rogier. Die spelen ook allebei gitaar, maar ze kunnen die op hun solofietsen niet kwijt door alle bagage.

Misschien vinden zij het ook leuk om met elkaar wat muziek te maken bij het kampvuur."

En sindsdien had hij altijd een gitaar mee. Waar hij ook heenging en ongeacht de motor.

En dat je op een solofiets geen gitaar kwijt zou kunnen heeft hij later ook gelogenstraft.

Nadat z'n Ural verkocht was kroop hij op dat Hondaatje 360 twin. Zo'n verrektes klein rijwiel dat hij nauwelijks fatsoenlijk op dat ding kon zitten. En plek voor bagage ho maar... Hij had er alleen een paar Craven koffertjes aangeschroefd en een bagagerekje. Maar koste wat kost, die vermaledijde gitaar ging mee achterop... En wat ie niet zelf kon meenemen ging bij dit sufferdje mee in de bagage..." Jaap wijst met z'n duim naar zichzelf.

De menigte knikt en glimlacht bij de herinnering.

Er waren er nog genoeg die er vanaf het eerste uur bij waren toen de club van start ging.

"Ik weet nog dat iemand bij een treffen op een gegeven moment z'n gitaar uit z'n handen rukte en op het kampvuur smeed". 'Nou ben ik het zat... dat stomme kattengejank. Ik kan m'n eigen woorden niet verstaan' riep tie.", herinnert Chris zich. "Ja, dat was toch die Jules... Jeeezzz, wat waren we verontwaardigd. Jaap zou hem zó aangevlogen hebben als Ruud niet huilend van het lachen tussenbeiden was gesprongen. Ruud had dat met Jules afgesproken. Als hij ging stoppen zou hij Jules een teken geven en die smeed toen die gitaar in het vuur.

Het ding was door al die reizen zó krom getrokken dat die toch niet meer goed te stemmen was. En Ruud had al een andere gitaar op het oog".

"Volgens mij heeft onze mystery guest het opgegeven" zegt iemand "ik heb al een poosje geen motor meer gehoord".

Iedereen houdt z'n mond en spitst z'n oren, maar ze horen hem inderdaad niet meer.

Greetje ontspant zich, Jasper kijkt haar glimlachend aan, "Je dacht toch niet écht dat het Ruud was hè? Geesten bestaan niet immers". Ook Freek kijkt opgelucht.

Hoewel het gemis van Ruud natuurlijk wel enigszins parten speelt wordt het langzaam aan een kerstavond zoals ze gewend zijn. Zoals het bedoeld is. Zoals Ruud ook zou willen dat het zou zijn. En het is goed toeven rond het kampvuur.

Opeens klinkt in de verte een gitaar die een kort introetje speelt van "Stille Nacht".

Daarna zet een mondharmonica in en die speelt, begeleid door de gitaar, het hele lied.

Het geluid komt niet van één bepaalde plek, maar lijkt om het kamp heen te bewegen.

Het wordt doodstil om het kampvuur.

Sylvie, met tranen in de ogen, klinkt onheilspellend: "dat is Ruud... Vertel mij niks, dat is zijn stijl van spelen. Die zou ik overal herkennen". Er gaat een huivering door de aanwezigen.

Greetje was nu het liefst ín Jasper gekropen, en Jasper zelf ziet groen en is z'n normale zelfverzekerdheid duidelijk kwijt. Alle aanwezigen voelen nu hun nekharen overeind staan en ze staren met grote ogen naar elkaar of in het vuur.

Na "Stille Nacht" is het even stil. Dan klinkt, wat dichterbij, "de herdertjes lagen bij nachte".

"Hij komt hierheen" zegt Theo enigszins beverig en grijpt z'n Gerda nog iets steviger vast.

Freek hééft het niet meer. Hij heeft zijn motorjas over z'n hoofd getrokken en zit voorovergebogen te prevelen en te snikken. Jaap is de enige die z'n kalmte bewaard lijkt te hebben, maar ook Sylvie, hoewel duidelijk geëmotioneerd, toont géén angst.

"Als dat Ruud is dan hebben we niks te vrezen" zegt Jaap.

"Dat heeft hij altijd zelf gezegd. Weten jullie nog, hoe hij vaak zei dat als hij ooit heen zou gaan, hij ons bij een treffen zou bezoeken om muziek te maken?"

Hij noemde dat altijd "een toegift uit het hiernamaals".

Hij zei ook altijd dat áls dat zou gebeuren, wij dan vooral niet bang moesten zijn omdat hij tegen niemand van ons ook maar een grammetje wrok kon koesteren.

Dus ik stel voor om onze schrik opzij te zetten en het glas te heffen op onze Ruud.

Op dát moment breekt Freek compleet. Hij flipt volledig, gooit zich voorover op de grond, daarbij bijna in het vuur belandend, en begint erbarmelijk te huilen en te snikken. Schokschouderend roept hij keer op keer uit: "Sorry, sorry, het spijt me zó, vergeef me, Ruud vergeef me". Jaap kijkt Sylvie veelbetekenend aan, Sylvie knikt alleen maar en schudt dan haar hoofd. Ze kijken beiden met lege blik naar het melodramatische tafereel.

De muziek is opgehouden, en ontnuchterd door het gebeuren is de rest ook hun schrik vergeten. Men vraagt zich verwonderd af wat die poppenkast te betekenen had.

Jaap's vriendin Mieke ontfermt zich over Sylvie. Die had zich tot nu toe dapper staande gehouden maar is nu toch erg ontdaan door het gedrag en de woorden van Freek.

Nadat Jaap, met nog iemand, Freek bij het vuur had weggetrokken, vraagt hij streng; "Sorry ? Vergeef me ? Voor wát, Freek ? Wat moet Ruud je vergeven ?". Freek hapt naar adem.

"Ik... ik... was het die Ruud die avond op pad stuurde. Een smoesje dat er iets met Syl was. Ik wilde hem weg hebben, had z'n mobieltje gepikt en hem die storm ingestuurd. Ik wilde naar Sylvie en ik wou haar... nou ja... ik... ik... Ja, ik ben verliefd op Sylvie ja! Ik wou haar vertel... Ik weet niet wat ik wou, maar ik wilde Ruud niet dood. Écht niet..."

En nou komt hij verhaal halen.. oooohh.. ik ben verdoemd. Ruud komt me halen..."

Freek begint weer wanhopig, hysterisch te snikken en te jammeren.

"Maar Sylvie heeft je meteen de deur gewezen hè? Joh, je wist dat ze geen interesse had, dat je geen kans maakte, met of zonder Ruud. Man, wat achterbaks en onverantwoordelijk."

Toen we hoorden dat Ruud die avond was verongelukt hadden we al meteen argwaan, Sylvie, z'n broer Guus en ik. We hebben het je op de man afgevraagd. Meermaals. Maar jij bleef maar lekker arrogant ontkennen. Nee, meneer had er niks mee te maken... En je bleef je opdringen aan Sylvie, gunde haar niet eens tijd om te rouwen om haar vriend. Nou, wees gerust. Het is niet Ruud die je komt halen. Wat ons betreft ruste hij in vrede, maar Guus wilde wel meewerken aan deze ontmaskering. Met toestemming van Sylvie. Het was Guus die op zo'n zelfde motor als van Ruud rondreed vanavond. En hij was het ook die opnamen van Ruud afspeelde en met een megafoon onze kant op blies. Ja, het was wel een heftige manier om je te laten bekennen, maar we móesten het weten. En ik moet me verontschuldigen tegenover de rest voor de schrik - vooral Greetje, sorry meid - maar we konden het er niet bij laten zitten. "Oh maar dát zit wel goed" zegt Greetje dapper, "ik denk niet dat ik nog zo licht van m'n stuk te brengen zal zijn...". Guus was inmiddels met een rugzak vol apparatuur op de motor naar het kamp gekomen. De meesten kennen hem wel. Hoewel hij z'n motorrijbewijs heeft, heeft hij zelf niks met motoren, treffens en dergelijke. Hij heeft zelfs geen motor. Guus heeft meer met elektronica en geluid.

Het gezelschap is enigszins tot rust gekomen en praat nog wat na over het gebeurde en hun teleurstelling in Freek. Die had zich wijselijk in z'n tent teruggetrokken. Het liefst was hij naar huis gegaan, maar dat durfde hij niet in het donker. "Bang voor spoken zeker", grapte iemand. Tegen de tijd dat Karel en Inge hun spullen opgesteld hadden voor de olieballen is de relaxte sfeer redelijk terug. Glühwein en andere spirituelen hebben de opwindende wat geluid, en menigeen zit met half uitgezakte oogleden te wachten op de warme ballen. In de verte kondigen de kerstklokken de nachtmis aan. Dan... Weer een onverwachte windvlaag, geruis in de boomtoppen. Gedragen op deze wind waait een zacht, bijna onhoorbaar, geluid mee naar het gezelschap. Er zit iets magisch bovennatuurlijks in. De klanken van een zanger-gitarist. Het volume neemt iets toe en men herkent de artiest... Ze kijken Guus aan, maar die is zelf duidelijk verrast. Hier heeft hij niets mee te maken. Maar... geen schrik deze keer, geen angst, geen nekharen. Het is net alsof ze dit verwacht hadden. Het is het nummer dat Ruud altijd als toegift zong na een avond muziek maken. Een afscheidslied dat in de Ierse Folk traditie vaak gezongen wordt als sluitstuk of toegift bij muziekoptredens, maar ook bij begrafenissen. Het heet: "The Parting Glass". "Ruud's allerlaatste toegift", zegt Jaap geëmotioneerd maar kalm als het weer stil is. En dan grinnikend: "Hij is er wel op vooruit gegaan, bij leven klonk het nooit zó zuiver". De boomtoppen zwiepen heen en weer en ook de struiken ritselen. "Dát heb ik wel gehoord hoor..." klinkt een geamuseerde fluistering door het kamp. Dan staat Greetje op - geen spóór van beklemming meer - en heft het glas richting bosrand. Iedereen volgt haar voorbeeld.

Achter de bosrand verwijderd een motor zich. Het is muisstil in het kamp tot het geluid geheel is verstomd. De kerstklokken zwijgen. Stilte... Kerstmis.

Huib Alias Old -timer.



## STANDEN TOERCOMPETITIE 2015

### CLUBS

CLUB	PUNTEN
1 MTC Motovatie	2270
2 MTC Noord	1455
3 MVTC Al Weer	1285
4 MC Promotie	1100
5 Gold Wing Club Holland	895
6 MTC de Steur	395
7 MV Almere	355
8 Baarnse Motor Club	340
9 MC Keizer Karel- Nijmegen	340
10 MC Zeeuws Vlaanderen	330
11 MC de Megafoon	325
12 MTC de Lingerijders	325
13 MC RAM Raalte	315
14 MTK de IJselrijders	305
15 MC Mios	295
16 MC Alkemade	290
17 MTC de Schaffelaar	280
18 Club Pan European Nederland	255
19 BMW Club Oirschot	240
20 MTC de Happy Drivers	225
21 MC '93 Nijverdal	210
22 Boreftse MC	200
23 MC de Kraats	195
24 MC Contact Dordrecht	185
25 BMW MTC Den Bosch	180
26 MTC Hasselt	170
27 MSV Mike the Bike	150
28 MTC Dalfsen	145
29 Needse MC	145
30 MTC Mariahout	135
31 MC West Friesland	120
32 MC Trajectum	115
33 MC Zobba	110
34 MTC Dick van Logchem	100
35 VAMC de Graafschaprijders	100



## RIJDERS

NAAM	PLAATS	CLUB	PUNTEN
1 Volger A.P.	Amsterdam	Individueel rijder	305
2 Groen Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	290
3 Kouwen van Cees H.	Nieuwegein	MVTC Al Weer	280
4 Hauser Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	220
5 Tolboom Anton J.	Leusden	Individueel rijder	215
6 Seegers Rien	Weesp	MTC Motovatie	210
7 Kuiper Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	190
8 Goosen Rob	Lelystad	MV Almere	185
9 Teunissen T.C.	Zevenaar	Individueel rijder	185
10 Vermeer Roy	Haarlem	MVTC Al Weer	185
11 Bravenboer Arie	Amstelveen	MVTC Al Weer	180
12 Vaart v/d Leen	Bergschenhoek	MVTC Al Weer	160
13 Willems Bert	Eerbeek	Individueel rijder	160
14 Hulst van der Alex	Huizen	Individueel rijder	155
15 Kats Rinze	Surhuizum	MTC Noord	155
16 Zwaan Aad	Castricum	MVTC Al Weer	155
17 Harten van Wout	Zeist	Individueel rijder	150
18 Jager John	Drachten	Individueel rijder	145
19 Kooter de H. Bea	Alphen a/d Rijn	MVTC Al Weer	145
20 Voorneveld Jan	De Kwakel	MTC Noord	145
21 Wijngaarden Marten	Marsum	MTC Noord	145
22 Bakkum Leo	Beverwijk	MTC Motovatie	135
23 Kootstra Gradus	Donkerbroek	MTC Noord	130
24 Aarts Antoon	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland	125
25 Berge van den Arie	Zaandijk	MC Promotie	125
26 Bij van der Lieuwe	Wanswerd	MTC Noord	125
27 Valk Dick	Wormer	MC Promotie	125
28 Valk Jan	Zaandijk	MC Promotie	125
29 Burggraaf Jan	Amstelveen	MVTC Al Weer	120
30 Gunderson John	Amsterdam	MTC Motovatie	115
31 Koene Frans	Amsterdam	MTC Motovatie	115
32 Vergers Aad	Uithoorn	MTC Motovatie	110
33 Vermeer Petra	Haarlem	MVTC Al Weer	110
34 Kraaij Theo	Zaandam	MC Promotie	105
35 Laan van der Thomas	Jirnsom	MTC Noord	105
36 Remeus J.M.	Maarn	MTC Noord	105
37 Oosterbroek Harry	Leusden	Individueel rijder	100
38 Rooij van Frank	Son	Individueel rijder	100
39 Velzen van R.G.D.	Heemskerk	Individueel rijder	100
40 Eilander Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	95
41 Rondeel Jan B.M.	Groenlo	Needse MC	95
42 Uden van Jac	Nuland	Individueel rijder	95
43 Willems Hans	Zuthpen	Individueel rijder	95
44 Wortel Els Eemnes	Baarnse	Motor Club	95
45 Louwers Peter	Veldhoven	Individueel rijder	90
46 Metin Nadiye	Amsterdam	MTC Motovatie	90

47 Ruig Theo	Schagen	MC Mios	90
48 Sappe Harry	Diemen	MTC Motovatie	90
49 Kuik T.	Zwolle	Individueel rijder	80
50 Bakel van Piet	Zijtaart	MC Keizer Karel- Nijmegen	75
51 Biesen den Kees	Oudorp	MTC Motovatie	75
52 Breitsma Jouke	Emmen	Individueel rijder	75
53 Castelein Roel	Hoofddorp	MTC Motovatie	75
54 Nieuwland Gerrit	Empe	MC de Megafoon	75
55 Oostrum van C.M.	Montfoort	Boreftse MC	75
56 Osterop F.W.	Dieren	Individueel rijder	75
57 Reitsma Hielke	Workum	MTC Noord	75
58 Riemersma Sjoerd	Heerenveen	MTC Noord	75
59 Streef Peter	Amsterdam	MTC Motovatie	75



60 Amelink Jan	Apeldoorn	MTK de IJselrijders	70
61 Dubbeldam G.J.	Papendrecht	Individueel rijder	70
62 Maas Johan	Heide	Individueel rijder	70
63 Roosmalen van Ton	Schijndel	Individueel rijder	70
64 Bartels Erik	Gouda	Individueel rijder	65
65 Dongelmans Ben	Roelofarendsveen	MC Alkemade	65
66 Donkerbroek Peter	Gemert	BMW MTC Den Bosch	65
67 Flipse Wim	Middelburg	MC Zeeuws Vlaanderen	65
68 Gunderson Harry	Hoofddorp	MTC Motovatie	65
69 Rietberg Rolien	Surhuizum	MTC Noord	65
70 Roemer Johan	Almere	MV Almere	65
71 Smits J.	Oirschot	BMW Club Oirschot	65
72 Vliet van Ben	Woerden	Boreftse MC	65
73 Bas van der Marco	Culemborg	MTC de Lingerijders	60
74 Boer de M.J.	Boerakker	Gold Wing Club Holland	60
75 Bosch van den Ferry	Roelofarendsveen	MC Alkemade	60
76 Kampen van Henk	Ede	MC de Kraats	60
77 Kampstra Sjoerd	Gaast	MTC Noord	60

78 Kuiper Jan	Kudelstaart	MTC Motovatie	60
79 Raaijmakers Patrick	Beek en Donk	MTC Mariahout	60
80 Rossenberg van Cor	Uithoorn	MTC Motovatie	60
81 Schotpoort A.T.	Klarenbeek	Individueel rijder	60
82 Verberne H.	Veldhoven	Gold Wing Club Holland	60
83 Zijlstra Gerard	Jistrum	MTC Noor	60
84 Aarts Pieter	Hilvarenbeek	Gold Wing Club Holland	55
85 Brouwers P.	Lieshout	MTC Mariahout	55
86 Bruggeman Edwin	Raalte	MC Salland	55
87 Graaff de C.	Velserbroek	MTC Motovatie	55
88 Heg van de Henk	Barneveld	MTC de Schaffelaar	55
89 Heg van de Wim	Barneveld	MTC de Schaffelaar	55
90 Hoeven van der Gerard	Bunschoten	Baarnse Motor Club	55
91 Keulen Cees J.	Oudehaske	MTC Noord	55
92 Limburg van Kees	Holten	Individueel rijder	55
93 Limburg van Kees jr.	Holten	Individueel rijder	55
94 Smits P.	Oirschot	BMW Club Oirschot	55
95 Tolboom Theo G.	Leusden	Individueel rijder	55
96 Arts Nico	Boekel	MTC de Boekaniers	50
97 Doesburg John	Zaandam	MC Promotie	50
98 Helmers Jan Willem	Almere	Individueel rijder	50
99 Jonker P.R.	Joure	MTC de Schaffelaar	50
100 Kasius Johnny	Eemnes	Baarnse Motor Club	50
101 Kerlen Joop	Haarlem	MTC Motovatie	50
102 Keus Peter	Haarlem	MTC Motovatie	50
103 Moraal Jaap	Zaandijk	MC Promotie	50
104 Rood Nico	Venhuizen	Individueel rijder	50
105 Rooijackers Piet	Bladel	MTC Bladel	50
106 Verhagen Ad	Arendonk	Individueel rijder	50
107 Verhagen Jos	Reusel	Individueel rijder	50
108 Visser de Johan	Sluiskil	MC Zeeuws Vlaanderen	50
109 Wijk van Hans	Wijk en Aalburg	BMW MTC Den Bosch	50
110 Wit Leo	Markenbinnen	Individueel rijder	50



# L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2015



---

**13/12/2015**

**40e WILDRIT**

**MC Keizer Karel- Nijmegen**

Toerit - 5 punten

Start te: Café-Zaal De Markies, Graafseweg 600, 6603 CM Alverna ( Wijchen )

Info: G. Langers Tel.: 0412-612213 , Hay Smits Tel.: 0485-470579

Inschrijfgeld: 5,00(z.h.), 6,00(j.h.), 10,00(p.j.). Lengte: 125 km.

Omgeving: Regio Nijmegen

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Bij start hangen clubvlaggen. [www.mckeizerkarel.nl](http://www.mckeizerkarel.nl)

---

# L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2016



---

**01/01/2016 - 30/11/2016**

**MEERPROVINCIE RIT**

**MTC Motivatie**

Doorlopend - 5 punten

Start te: Diverse locaties, ,

Info: Jochem Kuiper Tel.: 06-29571673

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Omgeving: Limburg Inschrijven vanaf: 00:00 tot 00:00

Extra info: € 5,00 op rekeningnummer NL38INGB002972580 o.v.v. naam/adres/ woonplaats en evt. e-mailadres. Zie ook [www.motovatie.nl](http://www.motovatie.nl) Meerdere startpunten. Op papier en GPS Garmin en TomTom.

---

**10/01/2016**

**22e JAN TERMAATEN RIT**

**MC Wombarg**

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis, De Bosrand 21, 3931 AP Woudenberg

Info: Rubin Kramer , Tel.: 06-30819925, Ard v.d. Ploeg Tel.: 033-2865130

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) . Lengte: 150 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Incl. koffie bij start gratis. Vanaf Amersfoort/Leusden rotonde 1e weg rechts, 1e weg rechts, 1e weg rechts. Vanaf Maarsbergen rotonde 3e links, 1e weg rechts, 1e weg rechts.

---

**17/01/2016**

**SNERTRIT**

**MTC D'n Dommel**

Toerit - 5 punten

Start te: Café D N Dommel, Markt 15, 5492 AA St. Oedenrode

Info: Tinus Verhagen , Tel.: 0413-474691 , [info@mcdndommel.nl](mailto:info@mcdndommel.nl)

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) . Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: 1 consumptie. Alleen op GPS/Garmin. Voorinschrijving op [info@mcdndommel.nl](mailto:info@mcdndommel.nl)

---

---

**31/01/2016**

**GEZELLIGHEIDSRIT**

**MTC Bergeijk**

Toerit - 5 punten

Start te: Verkeersschool v.d. Moosdijk, Eykereind 68, 5571 ED Bergeijk

Info: Arie v/d Moosdijk Tel.: 0497-572580 , Jolanda Luijten Tel.: 0497-577135

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: Incl. soep en koffie en gezelligheid. Route op GPS/Garmin beschikbaar. Heb je geen GPS rij dan om 11.00 uur mee met leden van MTC Bergeijk.

---

**07/02/2016**

**26e KOUDE FEBRUARIRIT**

**MC de Kraats**

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis de Kraats, Horsterweg 9, 6715 CT Ede

Info: Rene van Schaik Tel.: 06-36446424 , [detoercommissie@mcdekraats.nl](mailto:detoercommissie@mcdekraats.nl)

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) , Lengte: 120 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00

Extra info: Route ook op GPS/Garmin. Incl. erwtensoep na afloop. [www.mcdekraats.nl](http://www.mcdekraats.nl)



## ***PRETTIGE FEESTDAGEN EN EEN VOORSPOEDIG EN MOTORVEILIG 2016***