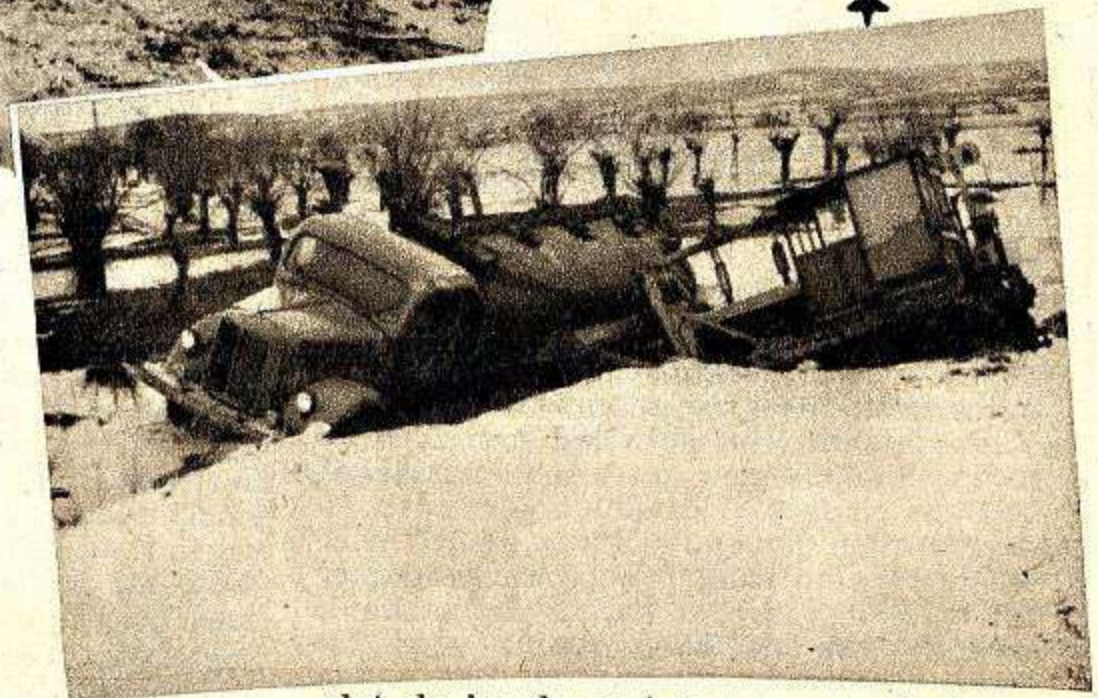


URECHT- BAGDAD

retour
in 17000 km
toer



In nevenstaand artikel geeft de landbouwkundige Hugo de Wijs in 't kort enkele impressies weer, die hij opdeed tijdens een barre rit per Batavus-Bilonet naar Bagdad. Ook zijn foto's onthullen wel 't een en ander van de moeilijkheden die hij daarbij te overwinnen had. Hierboven: waar de wegen in ijsvelden veranderd waren. Hiernaast: ingevroren voertuigen in Joegoslavië.

Toen ik uit het gezellige Luxor-theater komend, plotseling weer in het druilerige Hollandse winterweer stond, waren mijn gedachten nog geheel vervuld van de schitterende kleurenfilm over een sprookje uit de Duizend-en-één-nacht en overviel mij het onbedwingbare verlangen zelf te mogen dwalen door de zonnige straatjes van Bagdad en de romantiek te mogen beleven die de film mij had voorgetoverd.

Zo ontstond het plan om naar Bagdad te reizen en daar ik slechts over weinig geld beschikte, was er maar één mogelijkheid om er te komen, n.l. op mijn bromfiets. Mijn brommer is een Batavus Bilonet van het laatste type, met JLO-motor, met twee versnellingen, verende vóór- en achtervork, het geheel gemonteerd in een zeer solide frame.

Na een maand van voorbereiding, waarbij het verkrijgen van de vereiste papieren en visa de meeste tijd vergde, startte ik te Utrecht op 27 januari. De start was niet bepaald aanmoedigend. Het weer was slecht en er viel een nare, natte sneeuw. Over het eerste traject van mijn reis door Duitsland, valt weinig te vertellen; alleen

dat de koude snel toenam en de tegenwind aangroeide tot een storm. Toen ik de Oostenrijkse Alpen had bereikt, werd het weer bijzonder slecht. Met grote snelheid joeg de fijne jachtsneeuw over de bergen en drong door alle naden van mijn motorpak. De temperatuur was inmiddels gedaald tot 25° C. onder nul toen ik de tocht begon over de Alpentop Gr. Priel richting Klagenfurt en van daar over de Seebergsattelpas in de Dolomieten op een hoogte van 1216 m.

Vermoedelijk was ik de eerste bromfietser ter wereld die 's winters bij een dergelijke Siberische koude over de Alpen trok. Maar hoewel mijn sokken aan mijn schoenen waren vastgevroren en ik moeite had om niet flauw te vallen van de koude, trok de bromfiets mij zonder moeite tegen de steile bergen op. Ik was werkelijk aan het einde van mijn krachten toen ik de zuidelijke hellingen der Dolomieten begon af te dalen in de richting van Jubliana, hopende in een warmer land terecht te komen, maar helaas reed ik vast in de metershoge sneeuw en zag mij genoodzaakt een halve dag om te rijden door het gebergte om eindelijk, volkomen uitgeput, mijn doel te bereiken.

De reis ging daarna verder naar Belgrado en merkwaardig: hoe zuidelijker ik kwam, hoe kouder het werd en in Belgrado bleek het 35° te vriezen. In Zuid-Joegoslavië waren de wegen hopeloos dichtgesneeuw. De auto's stonden ingevroren langs de wegen en ik heb mijn Batavus drie uur lang voortgesleept over het bouwland daar de weg niet meer te herkennen was. In Noord-Griekenland kwamen nieuwe hindernissen; de wegen hadden daar een spiegelglad ijsdek en ik lag meer náást de brommer dan dat ik erop zat. De bromfiets heeft hier veel van het vallen te lijden gehad. Eindelijk bij Tessaloniki aangekomen, zag ik de Middellandse Zee, maar nooit heb ik geweten dat het zó zuidelijk nog ijsig koud kon zijn. In Oost-Griekenland heerste watersnood en waren de wegen deels onder water en bedekt met ijsschotsen. Hier kreeg mijn voertuig het te kwaad. Immers, als de bougie onder het wateroppervlak kwam,

Hieronder: onvoorstelbare eenzaamheid omringde de bromfietser tijdens zijn tocht door de steenwoesteni.



Ontmoeting tussen twee sferen: „Duizend-en-één-nacht” en westerse techniek.

stopte de motor en kon ik mijn tocht, wadende door het ijswater, voortzetten. Ik kan mij niet herinneren ooit zó nat en koud geweest te zijn. Eindelijk kwam ik dan toch zo zuidelijk, dat de zon de vorst overwon en het weer omsloeg. Maar dit veroorzaakte weer nieuwe moeilijkheden. De wegen veranderden in modderbanen. Het werd één glij- en valpartij.

Die nacht beleefde ik één van mijn grootste avonturen. Ik sloot mij n.l. aan bij een konvooi van smokkelauto's welke op weg waren naar Istanbul. Nagezeten door de douane werkten de auto's zich in de donkere nacht door de sneeuw. Plotseling begon één der wagens op een helling te glijden en ramde beneden aangekomen één der andere voertuigen dat tegen de dam van een waterkering opvloog. De dam brak door en het water golfde over

de weg. In anderhalve minuut tijds stonden we tot over 't middel in het water! In het donker konden wij geen hand voor ogen meer zien. Bedreigd door de opdringende ijsschotsen, is het mij gelukt — meer strompelend dan lopend — met mijn bromfiets het droge te bereiken.

Na Istanbul bezocht te hebben, ging de tocht over de Turkse steppen. Men ziet daar kudden schapen lopen, waarvan men niet begrijpt waar zij van bestaan, want er groeit geen plukje gras. De bewoners daar leven zeer primitief, maar zijn zeer gastvrij. Bij het afdalen van de kale steppenvlakte, lag plotseling als een droom de zonnige kust van de Middellandse Zee voor mij en besepte ik dat ik eindelijk het zo fel begeerde warme klimaat had bereikt, maar tussen Turkije en de Syrische woestijn, leidde nogmaals de weg door een koud Alpenlandschap dat gevolgd werd door een uitgestrekt massief van rotsblokken. De tocht door de woestijnen en vruchtbare vlakten van Syrië was zeer afwisselend maar de nachten waren er bitter koud. Ik moest onderdak zoeken in de lemen nederzettingen der woestijnbewoners.

De tocht door Syrië verliep rustig en na Damascus bezocht te hebben, begon ik aan het duizend kilometer lange parcours door de Syrische woestijn. In het begin blijkt deze met fris groen en bloemen bedekt,



maar weldra voerde de weg door een onvoorstelbaar eindeloze bruine steenmassa. Gelukkig had ik gezorgd voor voldoende watervoorraad om de dorst te bestrijden. Om de 300 km is er een vuile leemhut die als café, restaurant en hotel dienst doet. Een armelijke Arabier was tegelijk kastelein en kok en kookte op een primus de wonderlijkste, maar smakelijke gerechten. Elk begrip van hygiëne is daar



Café-restaurants in lemen hutten die de route markeren.

volkomen vreemd en de bacteriën zijn er blijkbaar nog niet ontdekt. Een vat benzine doet er dienst als tankstation. De weg was zo eindeloos lang en eentonig, dat ik tijdens de rit kans heb gezien een heel boek al rijdende uit te lezen! Eindelijk werden de wegen uitermate slecht en was het, dank zij de goede vering der Batavus, mogelijk om náást de weg te gaan rijden in plaats van er op. Toen ik de rivier de Tigris naderde, werd het landschap weer vruchtbaarder.

Plotseling, bij 't passeren van een groot vliegveld, besepte ik dat ik het einddoel van mijn reis naderde. En ziet — daar in de stralende zonneschijn lag Bagdad, een uitgestrekte moderne stad met grote gebouwen en moskeeën, met boulevards waar een druk taxiverkeer overheen holt. Van alle romantiek, waarvan ik gedroomd had, was niets terug te vinden. De oude volkswijken bestonden uit bouwsels van lemen hutten en open rioleringen. Vreemdelingen mogen daar niet komen, vanwege het gevaar van beroving.

Dit Bagdad was wel de grootste teleurstelling van mijn reis, en daar ik in deze stad verder niets belangrijks kon vinden, ben ik al gauw de terugtocht begonnen en reed via Amman naar Jerusalem. In Amman trof ik het slecht. Men hield daar betogingen tegen de Engelsen gericht. Plotseling stond ik temidden van de oproermakers die mij voor een Engelsman

aanzagen, met het gevolg dat het gepeupel mij te pakken kreeg en mij bont en blauw sloeg. Half versuft en kreupel heb ik mij op de Batavus uit de voeten kunnen maken.

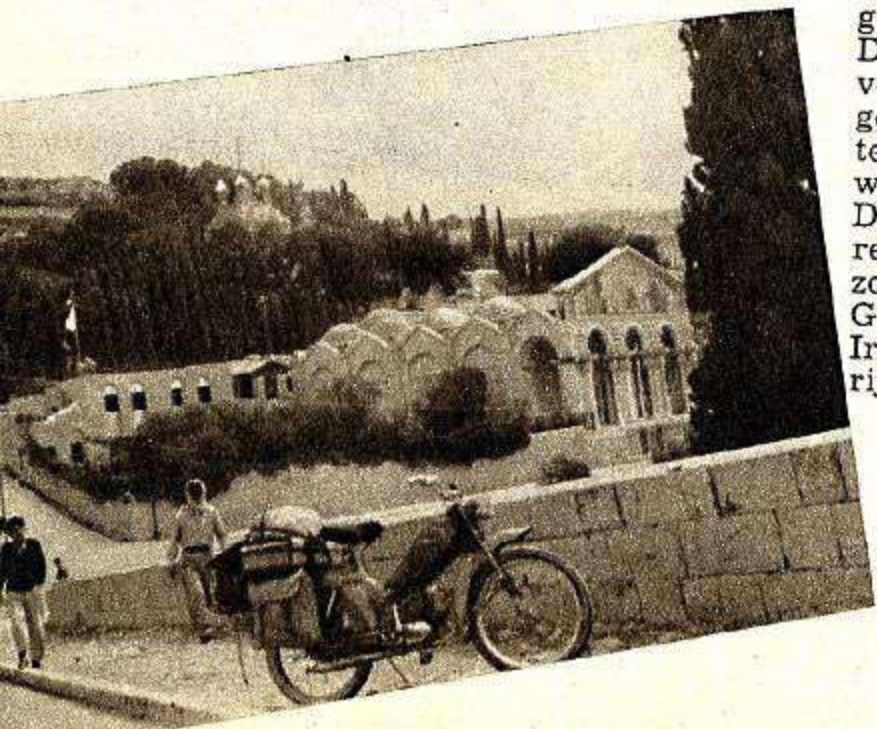
Vervolgens ging de reis naar Jeras. Onderweg passeerde ik de Dode Zee en kon het niet laten om er in te gaan zwemmen, hetgeen al een zeer bijzondere sensatie is. Het zoutgehalte van het water is n.l. 52% met het gevolg, dat je erin blijft drijven! Verdergaand presteerde ik 't om zonder stoppen in één ruk van Jeras via Syrië naar Beyrouth in de Libanon te rijden. Van het moderne Beyrouth ging de reis via de Middellandse Zeekust en Syrië terug naar Turkije. Daar nam ik een binnenweg langs de zuidkust. Dit was de slechtste route die ik ooit ben tegengekomen. Slechts aan de goede kwaliteit van frame, banden en vering van mijn nieuwe bromfiets is 't te danken, dat ik dit traject, hetwelk slechts bestond uit rollend los gesteente, zand en watergeulen, heelhuids heb kunnen afleggen. Tot drie maal toe moest ik de bromfiets op mijn nek nemen om een bruisende rivier over te steken, terwijl ik de motor diende te laten draaien om licht te krijgen teneinde in het donker de weg te kunnen vinden. De toestand was op een moment wel zeer hachelijk, toen ik mijn evenwicht verloor en de stroom de bromfiets meesleurde in de richting van de riviermond. Zeer tot mijn verbazing liep hij direct weer nadat ik de cilinder en de bougie watervrij gemaakt had. Op weg naar Griekenland waren vele wegen versperd, omdat zojuist een aardbeving de rotswanden langs de wegen had laten instorten. Dan vorderde ik soms maar 20 km per dag...

Toen ik te Athene aankwam, en op de Akropolis stond, gingen onwillekeurig mijn gedachten uit naar de oude Griekse beschaving en het destijds snelste vervoermiddel, nl. de met paarden bespannen tweewielige zegekar, die het nu finaal zou moeten afleggen tegen mijn moderne geperfectioneerde bromfiets.

De verdere tocht naar huis door Europa, verliep ondanks veel koude, mist en regen, normaal. Na in 90 dagen 17.000 km te hebben afgelegd bereikte in in goede welstand de oude vertrouwde stad Utrecht. De navolgende landen werden op deze reis door mij op de Batavus Bilonet bezocht: Duitsland, Oostenrijk, Joegoslavië, Griekenland, Turkije, Syrië, Jordanië, Irak, Libanon, Italië, Zwitserland, Frankrijk, Luxemburg, België.

Hugo de Wijs

Onze reiziger had óók nogal wat bagage bij zich, wat zijn prestatie des te groter maakt. Evenals die van zijn bromfiets.



Hugo kwam terug!

HUGO de Wijs, wiens ouderlijk huis op „Amelisweerd” is gevestigd, is van een 16.000 kilometer lange reis door de Verenigde Staten van Noord-Amerika teruggekeerd. Hugo weet nu alles af van „East Coast” en „West Coast”. Neen, niet wat betreft de vermaarde jazz, die aan de beide kustlijnen van Amerika zijn oorsprong vond, maar van de levensgewoonten van de „man in the street” en de „upper ten”, van de mentaliteit der Amerikanen en van zoveel duizend andere dingen, die je bij het reizen door verre, vreemde streken leert kennen.

Hugo's belangrijkste indrukken? „Die Amerikanen (vooral het minder ontwikkelde deel van de natie) denken dat we in Europa nog net zo tegen een televisie-apparaat of een radio aankijken als een inboorling van Nieuw Guinea.... En ze geloven ook dat we nog gans en al leven bij de gratie van de Amerikaanse dollarhulp en voedselzendingen.” Hugo verbaast zich daarover. Maar moet men zich daarover nu wel zo verbazen? Bij een opinie-onderzoek in een Europees land bleek kortgeleden dat slechts weinige mensen iets van de V.S., hun regeringsvorm en diverse instituten, die van internationaal belang zijn, weten. Ik geloof dus, dat dit wanbegrip en misverstand wederzijds is.

Maar goed, Hugo de Wijs



te terug, duizend ervaringen en ontgoochelingen rijker, kortom wijzer dan op het moment dat hij naar de V.S. vertrok.

RONDOM de DOM



Het andere Holland

Die hele reis van zestien-duizend maal duizend meter is in een paar woorden samen te vatten. Hugo maakte een „cruisade”, een kruistocht door New Orleans en Mexico City, door Arizona, Los Angeles en San Francisco. Hij zag Salt Lake City, de Mormonenstad en... Holland in de staat Michigan. Toen hij in de stad kwam, die z'n naam aan ons land ontleent en waarin nog elk jaar bij wijze van verre verbondenheid met z'n naamgever meisjes in een soort Volendams kostuum op klompen dansen, schreef de „Holland Evening Sentinel” (oftewel de schildwacht van het nieuws die elke avond de lotgevallen uit de hele wereld in Holland in woord en beeld brengt) „Nederlandse fietser bezoekt Holland”. In het Amerikaans luidde de kop: „Dutch cyclist visits Holland”. Grappig is in deze aankondiging dat de Ameri-

kanen nog steeds geen goed woord voor een bromfiets en derzelver berijder hebben. De Engelsen, beter vertrouwd met kleine vervoermiddelen dan de met auto's vertoetelde Amerikanen, hebben inmiddels wel namen voor de bromfiets gevonden. In populaire zin (een equivalent van ons woord „Brommer”) spreken ze van „pipsqueak”, wat deftiger noemen ze een bromfiets 'n „auto-cycle”, hetgeen met onze benaming „fiets met hulpmotor” overeenkomt.

Kort en goed, Hugo is terug van z'n zoveelste wereldreis. Hij kan genoeg vertellen om een week lang deze rubriek met z'n ervaringen te vullen. We willen volstaan met u te zeggen dat Hugo het slechts eenmaal goed benauwd heeft gekregen op z'n tocht. Dat was toen een troep prairiewolven met naargeestige kreten om z'n tent zwierf. In het nachtelijk duister, ver van de bewoonde wereld, heeft Hugo liggen rillen van angst. Met een brok in z'n keel dacht hij aan de rustige, ongevaarlijke bossen van „Amelisweerd”. Een paar dagen later hoorde hij dat prairiewolven zo bang zijn als hyena's. Hij had geen vrees behoeven te hebben. Maar ja, je moet maar in je eentje op zo'n open vlakte zitten met een stel van die jankende ondiegen achter je dunne tentzeiltje....

De ondernemende jongeman uit Bunnik, die de Sahara op z'n onverslijtbare bromfiets bereisde, die tot de poolcirkel doordrong en zo langzamerhand de hele aardbol onder z'n dunne bandjes liet wegdraaien, gaat er stellig weer op uit. U hoort er nog wel van.

Kromme Rijn

Het zal u interesseren dat binnenkort de Inspectie van de Volksgezondheid te Hilversum een rapport zal uitbrengen over de hygiëne van het Kromme Rijn-water. Van dit rapport zal het af-

IN DE TUIN van het landgoed „Oud-Amelisweerd” te Utrecht, waar in 1808 koning Lodewijk Napoleon wandelde, staat nu een plasticentje. Het is eigendom van de 23-jarige Hugo de Wijs, een jonge landbouwkundige, die zijn studie opgaf om te gaan zwerven. In 1954 trok hij met motor en tent door Noorwegen en Zweden. In 1955 ging het per brommer door geheel Zuid-Europa en dit jaar maakte hij een prestatierit (17.000 kilometer) naar Bagdad. In drie maanden heen en terug.

IN NEDERLAND kan de jonge zwer-
ver niet meer wennen. Zelfs een ge-
wone slaapkamer bevat hem niet
meer. Vandaar de plasticlap op stok-
ken in de tuin. En de bromfietst staat
al weer klaar, want Hugo de Wijs gaat
op 22 december naar Amerika. Hij
hoopt de nieuwe wereld in drie maan-
den tijds van noord naar zuid en van
oost naar west te doorkruisen.

Zesduizend km in 90 dagen op „brommer”

Hugo de Wijs, de 23-jari-
ge zoon van de bewoner van
„Oud-Amelisweerd” (spreek
uit Oud-Amélisweerd!) heeft
er donderdagmiddag om zes
uur a.s. z'n derde grote trip
op de bromfietst opzitten.
Hugo heeft al eerder een
tocht gemaakt naar de pool-

cirkels. Vorig jaar maakte
hij 'n opzienbarende twaalf
landen-trip en dit jaar start-
te hij, twee dagen voordat
de hevige vorst Europa
overviel, voor een tocht
naar Bagdad. In een vlij-
mende kou trok Hugo over
de Alpen. In Joegoslavië
maakte hij de overstromin-
gen mee. Via Turkije brom-
de hij naar Bagdad. Op de
terugweg schudde de aarde
onder hem toen hij door de
Libanon reed en knetterde
er geweervuur op enkele
honderden meters afstand
toen hij het omstreden Je-
ruzalem naderde. Donder-
dagmiddag wordt Hugo op-
gewacht door een groot ont-
vangstcomité bij „De Hom-
mel”. Hij heeft er dan ruim
zesduizend kilometer opzit-
ten, afgelegd in negentig da-
gen. In optocht wordt Hugo
de Wijs naar „Noord-Bra-
bant” gebracht, waar hij
waarschijnlijk direct zal
gaan vertellen over z'n plan-
nen voor een volgende tocht:
een trip naar Lapland, waar
Hugo, die van huis uit land-
bouwkundige is, de rendie-
ren wil gaan bestuderen.



Correspondentie

Wil dame, die vorige week
Rondommer om een haard
vroeg even haar naam en
adres opgeven? Rondommer
kan haar dan antwoordbrie-
ven toezenden.



Parkstraat 18-26
's-Gravenhage
Telefoon 182600
Postrekening 4880
Kantoren geopend:
9 - 17 uur
Zaterdags 9 - 12 uur

Den Weledelen Heer H. de Wijs
Koningslaan 9
BUNNIK.

Uw kenmerk

Uw brief van

In antwoord vermelden

Op envelop vermelden

's-GRAVENHAGE:

Honoraria

Redactie

25 juni 1957

Bromfietskampioen.

Zeer Geachte Heer De Wijs,

Aan het begin van de volgende maand zal U door de administratie van de Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond A.N.W.B. worden overgemaakt het honorarium voor Uw medewerking aan de Bromfietskampioen, d.d. juni 1957.

De specificatie hiervan is als volgt:

Aard der bijdrage: art. + foto's. "Met anderhalf pk zag ik Amerika".

Pag. 356 / 359

Bedrag: f. 150.-

Eventuele bijzonderheden:

Wij zenden U deze opgave mede met het oog op het feit, dat alle honoraria aan de belasting-administratie moeten worden opgegeven door de A.N.W.B. in verband waarmee dit briefje U eventueel bij het invullen van Uw aangiftebiljet te pas kan komen.

Hoogachtend,

Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond A.N.W.B.

Redactie Bromfietskampioen (Secr.)

Friese Courier 5 mei 1956



„Kijk, deze rivier was het, waar de stroom zo sterk was, dat ik niet op de been kon blijven en mijn Batavus-Bilonet mij door het water van de rug werd gesleurd". Wanneer de hoogblonde, 22-jarige Hugo de Wijs (Koningslaan 9, Bunnik bij Utrecht), die landbouwkundige is doch tot dusver meer als wereldreiziger is opgetreden, dit zegt, schrikken wij eigenlijk niet eens meer, doch kijken met hem naar een ons niets maar hem alleszeggend blauw lijntje op de kaart van de Zuidkust van Turkije. Hij heeft immers nog wel zwaardere duwen van het lot gehad tijdens die tocht van 17000 kilometer in drie maanden tijd, naar Bagdad en terug. En hij zit hier nu immers naast ons in het kantoor van de nieuwe Batavusfabriek in Oudeschoot, gezond en wel en zijn brommer met namen van steden in het verre Oosten er op, heeft hem, een week nadat hij weer thuis is gekomen, ook weer hierheen gebracht.

„Hoe gebeurde dat ongeluk? En was je bromfiets niet meteen waardeloos?" vroegen we hem.

„De vervelende dingen krijg je vaak in het donker" antwoordde hij „en het nare is eigenlijk, dat je er niet meteen een duidelijke foto van kunt maken. Maar daar verderop is het vaak zo, dat een weg gewoon door de rivier gaat. Dat is niets bijzonders. Maar toen op die keer was het reeds donker en kon ik niet goed zien, hoe diep het eigenlijk hier wel was. Om toch wat te kunnen zien, had ik de motor laten draaien om licht te hebben en zo ging ik het water in. Toen ik dicht bij de overkant was, zoog de stroom de grond gewoon onder mijn voeten weg en viel ik. Een honderd meter verderop was de zee. Hoe ik toen het gelopen om mijn Bilonet weer terug te krijgen, kunt U niet begrijpen. Maar 50 meter verder had ik hem weer".

„Gelopen heb ik nooit en dus nu ook niet. Natuurlijk zat alles vol water en dat moest er eerst uit. Ik heb de bougie er uit gedraaid en zo hard getrapt, dat al het water er weer uit werd geslingerd. Toen het zaakje wat droog gemaakt en.... daar ging het weer!"

„Niet te geloven" zelden wij.

„Maar 't is zo!" zei hij rustig.

„Ja maar, wat voor aardigheid is er nu aan, zulke verre reizen, langs volslagen ongebaande wegen, te gaan maken. Je raakt in de beroerdigheid, je verstaat de mensen niet meer en...." wierpen wij op.

Er komt een verstolen glimlachje in de heldere blauwe ogen van Hugo de Wijs. „Reizen is een ziekte" begint hij „en... ik ben wat dat betreft erg ziek. Dat is indertijd begonnen met een reis op een 500 c.c. motor door Scandinavië. Maar toen ik op een tentoonstelling mijn eerste groene Bilonet had gezien en er verliefd op was geworden, heb ik die aangeschaft om er een reis van 10.000 kilometer mee door Europa te maken. Op zoiets rijd je veilig, want je gaat niet te vlug om ook nog wat om je heen te zien".

„Mijn verste stad is nu Bagdad. Ik ben er heen gegaan door Nederland,

Duitsland, Oostenrijk, Joegoslavië, Griekenland, Turkije, Syrië, Jordanië en Irak. Terug ben ik van Joegoslavië over Italië, Zwitserland, Frankrijk, Luxemburg en België gegaan".

„En wat was het mooiste?"

„Jeruzalem de mooiste stad, Jordanië en Turkije de mooiste landen. Eigenlijk door die onnoemelijk veel gele steentjes met daartussen plukjes gras en die schapen. Gek is dat hé Maar het is er precies, zoals je er over in de bijbel kunt lezen. Vroeger zei mij dat niets, maar nu wel!"

„Goed, ik heb nogal wat moeten beleven om er te komen. Maar als zo'n Bilonet onder je broemt, gaat het immers vanzelf. Ik zit er echt voor mijn plezier op. Niet als het koud is, want aan kou heb ik een broertje dood. Daarom zocht ik dan toen ik rond nieuwjaar weg ging ook meteen de warme landen op".

„In Griekenland hoopte ik reeds warmte te krijgen. Ik vond er water en sneeuw. Kijk maar naar de foto, dan ziet U wel, hoe door de dool in de Roemeense bergen de weg in oostelijk Griekenland er uit zag en hoe ik moet hebben ploeteren, om daardoor heen te komen".



„Toch was dat echt nog niet het ergste. Mijn vuurdoop wat het water betreft, kreeg ik bij de Turkse grens. Hoe het allemaal precies gebeurde, weet ik niet, maar ik weet wel, dat daar een stelletje autosmokkelaars bezig was over de grens te komen en dat één met zijn wagen tegen een sneeuwwand opramde, zodat er een breuk ontstond. Toen kwam er zoveel water, dat het stuur van mijn bromfiets er nog net boven zat. Met heel veel moeite ben ik bij de douane gekomen en daar zat ik toen letterlijk op een eilandje."

„Dit alles gebeurde weer in het donker, doch ik had binnen vijf minuten licht. Maar met de auto's zag het er niet zo best uit. Alleen de twee volkswagens kwamen er uit, omdat die gingen drijven. En daaraan mankeerde ook niets. De andere wagens kon je beschouwen als verzopen katten. Het velletje had nog waarde."

„En waar begon het werkelijk lekker warm te worden?"

„Dat was in Syrië en dat was fijn. Nou ja... In mijn onwetendheid had ik mijn warme kleren toen naar huis gestuurd. En laat ik nu in de hete woestijn 's nachts verhippen van de kou, omdat het er behoorlijk hard vroort!"

„Maar in een andere zin had ik het reeds warm gehad in Turkije. Dat was in de stad Kuyucak, hoe je het moet uitspreken weet ik niet. Daar werd ik allerhartelijkst ontvangen door een groep soldaten. Alles ging prachtig en vriendschappelijk, totdat ik mijn tas open doe en er een paar Elseviërs uitrollen met een grote anti-communistische plaat op de voorpagina. Ineens draaide de stemming om en wat ik ook zei, het hielp allemaal niets, want niemand verstond mij, ik werd snel en vijandig gevangen genomen."

„Eindelijk kwam er iemand bij mij, die kon vertalen wat ik vertelde en daarop mocht ik weer vrij rond lopen, nadat men de bladen stuk voor stuk voor mijn ogen had verbrand. En mijn brommer was ik kwijt. Die wilde men eerst onder geen beding teruggeven. Wat ik daarmee een moeite heb gehad, om die terug te krijgen, dat steekt niet nauw. Ja, daar heb ik wel wat tijd verloren."

„Anders dan nooit?"

„O ja, anders ook wel eens een dag. Ik heb eens een nieuwe remvoering moeten hebben. Dat gevalletje kostte mij twee dagen. En een andere kleinigheid ook zoiets. Doch dat is ook wel begrijpelijk, want met de service op dat gebied, is het daar natuurlijk wel wat anders gesteld dan hier. Maar ik ben nooit in de steek gelaten door mijn trouwe metgezel, die nu wel even een goede beurt moet hebben, maar dan ook weer duizenden kilometers kan draaien. Het motortje loopt nog als een naaimachine!"

„En nu is het zeker uit met het reizen?"

„Dat nooit! Integendeel, als het enigszins kan, gaat het nu richting Lapland, want daar wil ik nu wel eens kijken".

In ons hart waren wij jaloers op hem. Wie niet?

Fulco



on gezicht op Schiphol. Een legioen Solexen keurig in het gelid na een landelijke bromfietsrally.

g niet en werd een trap-
ex of, liefkozend, solexje
oen er meer merken
oest er natuurlijk een
am komen. Enige gezag-
ren op het gebied van het
l verkeer propageerden
fietsmotor, maar de
de gemeente wilde er niet
op slag warm voor de
een Amsterdamse jour-
schertsend gebruikte:
fabrikanten vonden dit
helemaal niet leuk. Ze
ruinig als de violist, die
trument als jammerhout
oort worden, maar ze
lijk het hoofd gebogen
van het volk. De naam
verval in den lande inge-
ve in een paar enclaves:
nten. Dat is te begrijpen,
eekt daar een heel aparte
buitenstaander niet een

nog niet goed weet wat hij met het
vis- noch vleesgeval aan moet, en met
de clientèle, die evenwel eerder voor
komische dan ernstige voorvallen
zorgde. U kunt bijvoorbeeld beter niet
de kost behoeven te geven aan de
mensen, die bij hun dealer kwamen
klagen, dat hun pruttelaar geen vaart
ontwikkelde en die nog nooit van
gasgeven gehoord bleken te hebben.
De mannen uit de branche her-
inneren zich het unieke geval van de
juffrouw op jaren, die vijf dagen na de
aanschaffing van een brommer re-
clameerde: „Hij doet het niet meer.”
„Geen wonder,” lachte de verkoper na
een korte inspectie opgelucht, „er zit
geen drup benzine meer in.” Waarop
de juffrouw wit van woede uitriep:
„Daar hebt u niet over gepraat, toen
u mij dat ding aansmeerde. Als ik
geweten had, dat er benzine in moest,
had ik het nooit gekocht.”

op alles wat razend snel gaat, knut-
selden ingenieuze bromfietsen met
viertaktkopklepmotortjes en stroom-
lijnbeleding in elkaar, die een snel-
heid van honderd kilometer per uur
uit hun negenenveertig kubiekjes
persten. In ons land hebben de bij de
RAI aangesloten bromfietsfabrikanten
vrijwillig afgesproken zich verre te
houden van uitwassen en hun pro-
dukten af te stellen op maximaal
veertig kilometer per uur.

Dat de brommer zonder slag of
stoot het vertrouwen van de Neder-
lander heeft gewonnen, heeft hij hoofd-
zakelijk aan zichzelf te danken. Het
dappere ding leverde zonder morren
en zonder zijn berijder ontrouw te
worden prestaties, die zelfs zijn ont-
werpers niet voor mogelijk hadden
gehouden. Het publiek nam met be-
wondering voor man en machine ken-
nis van huzarenstukjes als dat van de
jonge Zwitser, die op een Solex vijftien-

Vermakelijk is de geschiedenis van
de Haagse portier, die vorig jaar met
een vriend om een hele gulden wedde,
dat hij met zijn Kaptein Mobylette
naar Wenen zou rijden, waar de
oranjevelden tegen het Oostenrijkse
voetbalelftal in het krijt zouden treden.
Toen de handklap verklonken was,
liet zijn eergevoel niet toe, dat hij
terugkrabbelde en hij ging. Twintig
minuten voor het begin van de wed-
strijd arriveerde hij in het stadion. De
Nederlandse supporters, die van zijn
onderneming op de hoogte waren,
haalden hem in als een held. Op de
terugweg verging het de residentie-
bewoner slechter. Hij sukkelde op zijn
Mobylette in slaap en brandde met zijn
sigaret een gat in zijn overjas. Wat hij
overigens pas merkte, toen hij tegen
een boom knalde. . . Maar hij kwam
thuis en kreeg zijn gulden.

In de Batavusfabriek te Oude-
schoot bij Heerenveen vertelt men met
smaak het verhaal van de drieëntwin-
tigjarige student Hugo de Wijs uit
Bunnik. Op 9 januari van het vorig
jaar besteg hij te New York zijn knet-
terend ros voor een tocht langs de
kusten van de Verenigde Staten. De
Yankees lachten hem vierkant uit en
zeiden, dat hij wel vijftig keer zo
veel paardekrachten in het veld mocht
brengen, maar Hugo stooft onverstoer-
baar weg. Toen hij zonder zich druk te
maken Houston in Texas bereikt had,
zetten de Yanks ogen als soepkoppen
op. Dat hadden ze niet verwacht. Hugo
vertelde de verslaggevers, die door hun
hoofredacteuren als de wind achter
„that crazy Dutchman” aangestuurd
waren, dat dit nog maar het begin was.
Bromfietsgewijze koerste hij via Mexico
City naar Los Angeles en San Francisco
aan de westkust. Voor de rit dwars
door de States draaide hij daarna zijn
hand niet meer om. Per slot van zake
had hij het jaar daarvoor lange-
afstandservaring opgedaan door een
bromfietsocht Bunnik-Bagdad vice
versa.

En dan is daar het epos van de
wakkere heer Kroon van Vlieland, een
gepensioneerde P.T.T.-er van achten-
vijftig jaar. Vorig jaar wipte hij ter-
loops bij Batavus aan om te vertellen,
dat hij op de brommer even naar Napels
geweest was. „Als u toch niets om-
handen hebt, zou u voor ons een mooie
monsterrit kunnen maken,” bood de
directeur aan. „Top,” zei Kroon en
daar karde hij door België, Frankrijk
en Spanje naar Noord-Afrika. Het was
juist vreselijk hommeles in Algerije,
maar dat liet de Vlielanders zo koud als
ijs. Rebellen en soldaten van de
regeringstroepen hielden hem herhaal-
delijk aan, maar beide partijen zagen
in, dat ze van de vriendelijke baas
geen kwaad te duchten hadden. Omdat
hij Tunis niet binnen mocht, reisde hij
per boot naar Egypte, reed daar een
tijdje rond, stak over naar Griekenland
en koerste via Zuid-Slavië Vlieland-
waarts. Toen hij in Oudeschoot verslag
kwam uitbrengen, drieënvijftig dagen
na zijn vertrek, had hij er elfduizend
bromfietskilometers opzitten.

Een nieuw beeld

In tien jaar tijds heeft de bromfiets
het beeld van het verkeer op onze
wegen volkomen veranderd. Ons, die
zijn opmars zich voor onze neus hebben
zien afspelen, valt dat niet zo op,
maar de mensen uit het land van Oom
Sam bijvoorbeeld bemerken het des te
beter. Vraagt u het maar eens aan de
Amerikaanse journalist, die enkele
jaren geleden een bezoek aan Neder-
land bracht. „Let op,” hadden zijn
collega's hem gewaarschuwd, „je

Hugo de Wijs bromde 17000 km. bij elkaar.

Kou in de Alpen, water in Turkije

Hugo de Wijs is gisteravond in zijn ouderlijk huis, het landgoed Oud Amelisweerd te Bunnik, teruggekeerd. Hij was „even” op een bromfiets heen en terug naar Bagdad gereden. Op 27 januari vertrok hij, gisteravond, wees de teller op zijn bromfiets een aantal van 17.000 kilometers meer aan. Bij De Hommel blies 't korps van de Utrechtse PTT hem een welkom toe, er waren bloemen en in optocht ging het toen naar hotel Noord-Brabant, waar hij de stelling „Wie verre reizen doet kan veel verhalen” waar maakte.

De reis ging via Duitsland, Oostenrijk, Italië, Griekenland en Turkije. In de Alpen heeft hij op de heenweg nogal wat van de kou te lijden gehad. Hij heeft zich dan ook plechtig voorgenomen nooit meer in de winter op reis te gaan. In het oude Hellas kwam hij in het water terecht. Ten gevolge van de dooi waren er enkele rivieren buiten hun oevers getreden. Ook in Turkije was het voor Hugo iets te nat. Hij moest zelfs zijn bromfiets eens op zijn nek nemen om aan de andere kant van een rivier te komen. Daarbij moest hij zorgen het wiel draaiende te houden om ten minste nog iets licht tot zijn beschikking te hebben. Op een gegeven ogenblik viel hij echter toch nog. De stroom sleurde zijn voertuig mee maar hij wist hem toch nog te redden.

Toen hij Jordanië binnen bromde hielden de bewoners van dit land zich net bezig met tegen Engeland gerichte demonstraties. Enkele lieden zagen Hugo ook voor een Engelsman aan, met als gevolg dat hij zijn reis met een paar blauwe plekken kon vervolgen. „Hugo had in

Jordanië eigenlijk maar twee beroepen ontdekt: die van politieagent, een baantje, dat goed betaald en dat van bedelaar.

Met het overnachten moest hij zich af en toe wel eens wat behelpen. Hotels zijn er namelijk nog al peperig. Veel lof had hij voor het optreden van de douanen in het buitenland.

Hugo houdt van reizen en trekken. Deze 23-jarige jongeman broedt nu al weer op andere reisplannen. Zo gauw mogelijk wil hij er weer per bromfiets op uit trekken.

Bunnik-Bagdad per brommer

Hugo Wijs terug van zijn trektocht naar Irak

„Communist” kreeg slaag tijdens
relletjes in Jordanië

BUNNIK. — De middeleeuwen waren donderdagavond op het landgoed Oud-Amelisweerd herleeft. Een dolende ridder, te weten Hugo de Wijs, met een modern vervoermiddel, namelijk een bromfiets, was terug in Bunnik en Hugo was zo bereidwillig wat van zijn ervaringen te vertellen. Maar ondanks dat zit het reizen hem in het bloed en zal hij ongetwijfeld binnenkort weer andere delen van de wereld doorkruisen, op zoek naar avontuur, romantiek en prestatie.

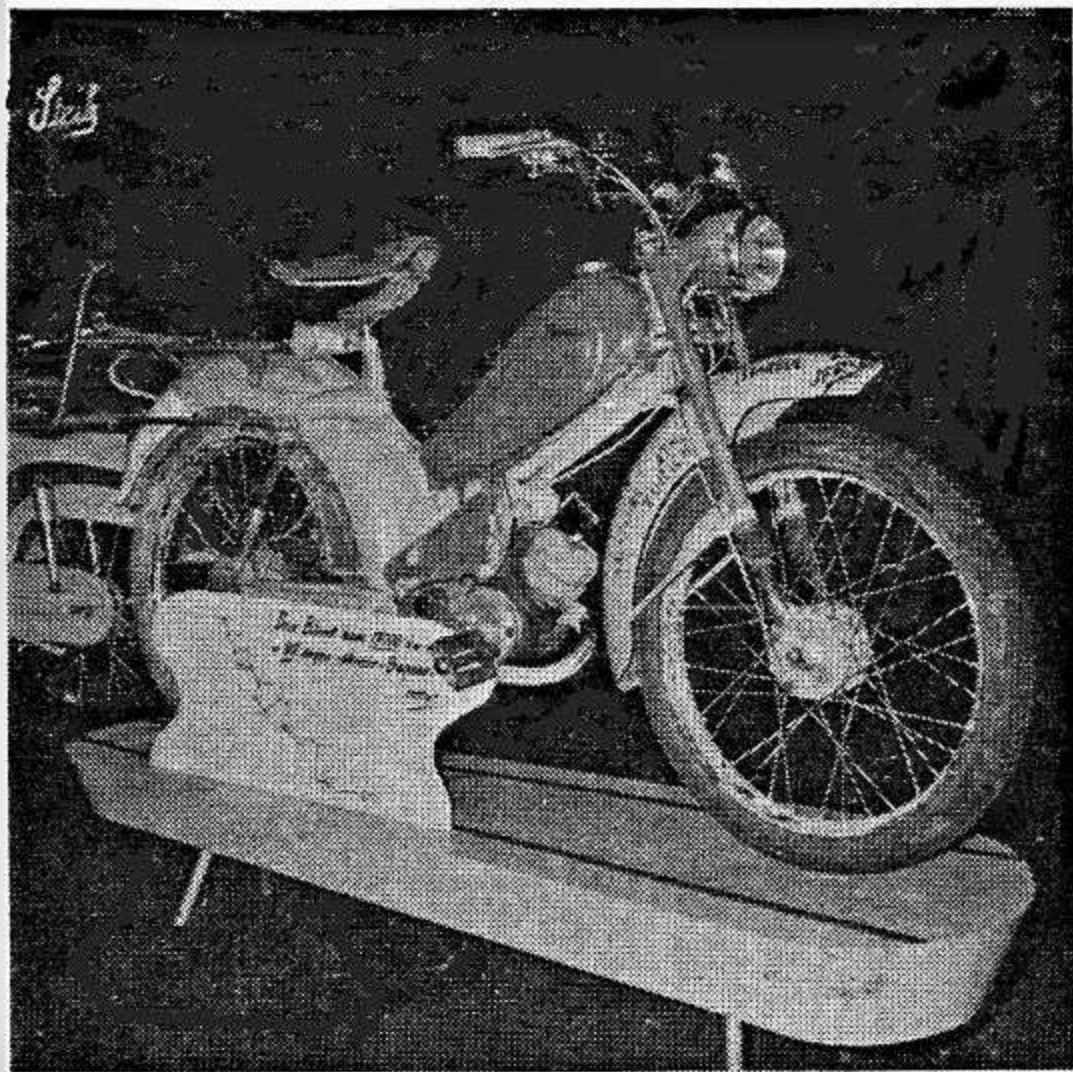
Bij de Hommel en de Oudenrijn werd hij feestelijk ingehaald door het muziekkorps van de Utrechtse PTT, bloemen, familie en bekenden. In optocht ging het naar hotel „Noord-Brabant” en vervolgens naar Oud-Amelisweerd. Vrolijk wapperden de vlaggen in de kille aprilavond, maar de ontstoken vreugdevuren gaven een romantisch cachet aan de thuiskomst van Huug. Slechts een dag bleef hij in Bagdad, stad van schrille tegenstellingen. Terug naar Bunnik....

Bijna drie maanden is hij weg geweest na zijn vertrek op 27 januari uit Bunnik. In die tussentijd heeft hij 17000 km op zijn bromfiets afgelegd. Via Duitsland naar Oostenrijk, Italië en de Alpen naar Griekenland. Tijdens de grote overstroming verdronk hij bijna in het oude Hellas. In Turkije begrepen echter de moeilijkheden pas goed. Tengevolge van een dijkdoorbraak, moest hij zijn brommer 's nachts draaiend over en door de rivier heen dragen, omdat hij anders geen licht had. Beangstigend werd het toen hij hem een keer liet vallen en de stroom het voertuig meenam, met op 50 meter afstand de zee. Gelukkig kreeg ik hem nog net op het laatste moment weer te pakken. Opvallend is dat de mensen in Turkije erg bang zijn, vooral de vrouwen, ook overdag. Erger was het toen militairen hem voor een communist aanzagen, omdat hij enkele nummers van een weekblad bij zich had met enkele „communistische” artikelen (over Rusland dan wel te verstaan).

De heer Wijs kwam juist in de hoofdstad van Jordanië aan, toen er demonstraties waren tegen de Engelsen. Men zag hem voor een Engelsman aan met als resultaat dat hij bont en blauw geslagen werd. In dit land kent men eigenlijk maar twee beroepen, namelijk politieagent, een ambt dat goed betaald wordt, en bedelaar en oplichter. Ook in Jeruzalem was er gewoon een strijd tussen de gidsen onderling. Het overnachten was ook niet altijd even prettig, want in een gewoon hotel vroeg men voor een eenvoudig bed liefst f 15 per nacht.

Vaak moest men overnachten in 'n schamele hut, waar het menu altijd bestond uit eieren en koffie. Zelfs was hij drie weken geheel onvindbaar, zodat zijn familie en vrienden in grote ongerustheid verkeerden. Veel lof had hij over de buitenlandse douanen, iets waar ons land wel eens een lesje aan kan nemen.

Binnenkort gaat Huug weer een tocht ondernemen. Maar, zegt hij, nooit meer in de winter. De vreselijke kou in de Alpen, dichte mist, spiegelgladde wegen en sneeuw maken het reizen per bromfiets niet aantrekkelijk, temeer daar de wegen vaak in niet al te beste conditie zijn.



Remarkable achievement on a motorized bicycle.

On the Dutch "Batavus-Bilonet" motorized bicycle (model 1955) shown here, a young Dutchman has completed a return journey from Holland to Bagdad, during which he covered a distance of no less than 17,000 km! Starting off on 27 January, 1956, the trip was accomplished under largely unfavourable weather conditions. Snow, ice-coated roads, cold rains, and sheet-ice on mountain passes, were inconveniences not spared this enterprising rider and his machine. Roads in Yugoslavia, Greece and Turkey were uniformly turned into impassable quagmires with cart ruts so deep that engine and rider were threatened with total submersion. For hours at a stretch the "Batavus" ploughed ahead in first speed; the rider all the while exerting his utmost to keep balance on the glassily-smooth sub-surface. In Turkey the machine was caught in a sudden flood and practically submerged in ice-cold water. However, on dry land the motor started as if nothing had happened and the youthful adventurer was able to proceed with his journey over the broiling Syrian desert. Seventeen thousand kilometres under the most gruelling conditions, without even once letting its master down . . .

An achievement which the entire Dutch motorized-bicycle industry, and the makers of the "Batavus-Bilonet" in particular, should be proud of!

Hij zag een romantische „1001 Nacht“-film, die in het oude Bagdad speelde en dat inspireerde hem zó, dat hij nu bekend staat als



De man die naar Bagdad bromde!

Het begon in de sneeuw

Bagdad! Stad van kromme straatjes vol bazaargeheimzinnigheid achter krallengordijnen, van neuzelende slangenbezweerders, witte moskeeën, kaliefen en gesluierde romantiek. Bagdad! Hoe aanlokkelijk leek het, op een kleurenfilm in Utrecht.



Hugo de Wijs, een blonde bromfietsbezitter uit Bunnik, kon het niet meer van zich afschudden. „Waarom,“ riep hij dan ook op een dag, „zou ik er niet heen gaan?“ Ja, waarom eigenlijk niet? Hij had immers een pracht van een Batavus Bilonet G-50? Krachtige twee-man-trekkende (dus ook forse bagage-trekkende!) JLO 50 cc-motor, verende voor- en achtervork, oersoliede constructie! Hij startte op 27 januari — in de glibbersneeuw. Koud? In de Oostenrijkse Alpen werd hij begroet door een sneeuwjacht van geweld, behorend bij een vriesweertje van 25° onder nul. „Is er ooit,“ vroeg Hugo later, „een bromfietser met een dergelijke Siberische kou over de Alpen getrokken?“ Nee, dat denken wij niet. En hoe reageerde de Batavus Bilonet? Geen zorgen, lezers, die trok onze globetrotter rustig en zeker over de Alpen heen, met een pittig dóór-brommend motortje!



Vuil, nat - maar dapper!

Duitsland, Oostenrijk, Joegoslavië — wat krijg je op zo'n bromfiets veel te zien voor zo weinig, weinig geld! Alleen, vertelde Hugo, wilde het maar niet warm worden. In Belgrado vloer het liefst 35°, de auto's stonden droef en ingevroten aan de kant. In Noord-Griekenland hadden de wegen een spiegelglad ijsdek en in Oost-Griekenland heerste watersnood. Maar eindelijk kwam Hugo de Wijs toch in de dooi terecht. Hola, geen verbetering. Modder en slijk. Vallen en opstaan! Hugo en zijn trouwe brommer waren onherkenbaar, vuil en nat, maar ze hadden één ding gemeen: de lust tot dapper doorzetten. Brom, motortje, brom!

Op weg naar Istanboel beleefde Hugo angstige momenten. Dambrek! Hoog golvend water, ijsschotsen... en weldra stond de zwerfvlugtige Nederlander, met G-50 en al, tot het middel in het water. Wanhopig wadend en strompelend wist hij tenslotte weer hoog en droog te komen... Tot hier, denken de lezers nu, is Hugo de Wijs gegaan en verdet zal hij niet gekomen zijn.

Mis! Hugo de Wijs droogde de cilinder, reinigde de bougie en zie — de motor draaide weer. Goeie trouwe Batavus!

Duizend kilometers woesteni

Joegoslavië, Griekenland... en daar was onze brommende wereldreiziger al in Istanboel. Wat een schat van belevenissen en ontdekkingen en herinneringen! Wat een reis voor haast-geen-geld, dank zij de onvermoeibare G-50!

Via de Turkse steppen, waar de schapen en bewoners van plukjes gras schijnen te leven, ging het voort door Syrië.

Een bezoek aan oosters Damascus en daarna... de duizend-kilometer-tocht door de Syrische woestijn.

Hotels? Restaurants? Om de 300 kilometer stond een lemen hut, waar een Arabier wel een vreemd (maar smakelijk) gerecht wilde opdienen. Tankstations? Hier en daar stond weleens een vat benzine. De wegen? Van een zéér on-Europese kwaliteit — zeer slecht! Hugo de Wijs ontdekte dat hij — dank zij de telescopische vering van zijn G-50 — gelukkig wel náást die wegen kon gaan rijden!

Bagdad! En dan retour

Eindelijk — daar lag Bagdad, in de stralende zon. Wel wat anders dan op de film! Hier was een moderne stad met reusachtige gebouwen en moskeeën, met boulevards vol zoevende taxi's — maar ook met oude volkswijken, waar de woningen nog in het lemen-hut-stadium waren!

Maar nu terug, dezelfde geweldige afstand wéét!

Jeruzalem, de Dode Zee (mocht U er ooit óók naar toe brommen, gaat U dan eens, net als Hugo, daarin zwemmen, door het zoutgehalte van 52% blijft U drijven!), Jeras, Beyrouth, langs de kust van de Middellandse Zee terug naar Turkije, vandaar weer naar Griekenland.

Ah! die Acropolis in Athene. Toen Hugo de Wijs dáár op stond bedacht hij, dat die razendsnelle tweewielige zegekarren van de Oude Grieken het wel finaal af zouden moeten leggen tegen zijn tweewielige zegekar: de Batavus Bilonet G-50!

U ook 17.000 km brommen?

Wilt U ook, als Hugo de Wijs, heen en weer naar Bagdad, door de woestijn, door sneeuwjachten en bergstromen, over gruiswegen en over hoge Alpen?

Wilt U ook na 90 dagen trots terugkeren in Uw woonplaats met een gebruid gezicht, een herinneringen-schat voor Uw hele leven en een brommer die nog béz loopt?

Misschien is U dat wel wat te veel van het goede. Maar het zal U toch zónder meer duidelijk zijn dat, als U een brommer gaat kopen, U het best dezelfde keus als Hugo de Wijs kunt doen. Kies een Batavus Bilonet — voor vért en veilig en voordelig brommen!



B.U. 54



vanaf
f 535.-

BATAVUS BILONET De bromfiets die 't 'm levert!

Soms met de bromfiets op de rug HUGO DE WIJS REED EVEN NAAR BAGDAD

FRIS ALS EEN HOENTJE WEER IN UTRECHT

(Van onze correspondent)

UTRECHT, vrijdag.

De 23-jarige, blonde Hugo de Wijs uit Utrecht kwam vanavond om een uur of zes op zijn bromfiets de hoge brug bij Den Hommel afrijden, fris als een hoentje. En toch waren die laatste meters

met 33 graden vorst en over dik besneeuwde wegen. Dat was natuurlijk niet lang vol te houden. Er waren dan ook dagen, dat ik 4 à 500 km per dag reed, maar op slechte stukken ook 50 à 60 km. Dat hing van het weer en de stemming af".

In het oostelijk deel van Griekenland en het westelijk deel van Turkije maakte Hugo cverstromingen mee, waardoor hij zijn brommer met ongev. 30 kg bepaking af en toe op de rug moest nemen om door overstromde wegen te waden.

In Jordanië werd hij voor een Engelsman aangezien, en door heethoofden geslagen en getrapt. Hij kon gelukkig bijtijds bewijzen dat hij Nederlander was, anders had het er niet best voor hem uitgezien.

Hugo de Wijs is landbouwkundige en maakte, waar dit mogelijk was, studie van de landbouw



HUGO DE WIJS

... weer thuis...

het einde van een tocht Utrecht-Bagdad en terug op de bromfiets 1700 km in 90 dagen.

Hugo de Wijs begon de tocht op 27 januari van dit jaar, dus juist enkele dagen voor Europa door de strenge vorst werd overvallen. Wat dit betreft heeft hij er dan ook van gelust. „In Joegoslavië” vertelde hij ons, „heb ik gereden

Bunnik-Bagdad: 17000 km per bromfiets

Hugo de Wijs uit Bunnik vertelde van zijn tocht

De middeleeuwen waren donderdagavond op het landgoed Oud-Amelisweerd herleefd. Een ridder met een modern vervoermiddel, n.l. een bromfiets, terug in Bunnik en Hugo was zo bereidwillig ons wat van zijn ervaringen te vertellen.

Bij de Hommel bij de Oudenrijn werd hij feestelijk ingehaald, met muziek van het muziekkorps Utrechts PTT, bloemen, familie en bekenden. In optocht ging het naar hotel Noord-Brabant en vervolgens naar Oud-Amelisweerd. Vrolijk wapperden de vlaggen in de kille aprilavond, maar de ontstoken vreugdevuren gaven een romantisch cachet aan de thuiskomst van Huug.

Vele wederwaardigheden

Bijna drie maanden was hij weg geweest, zo vertelde hij ons. Op 27 januari vertrok hij uit Bunnik en heeft in die tussentijd 17000 km op zijn Batavus bromfiets afgelegd. Via Duitsland naar Oostenrijk, Italië en de Alpen naar Griekenland. Tengevolge van een overstroming verdronk hij bijna in het oude Hellas. In Turkije begonnen echter de moeilijkheden pas goed. Tengevolge van een dijkdoorbraak moest hij zijn brommer 's nachts draaiend over een door de rivier heen dragen, omdat hij anders geen licht had. Beangstigend werd het toen ik hem een keer liet vallen en de stroom mijn brommer meenam, met op 50 m afstand de zee. Gelukkig kreeg ik hem nog net op het laatste moment weer te pakken. Opvallend is, dat de mensen in Turkije eng bang zijn, vooral de vrouwen, ook overdag. Erger was het toen militairen hem voor een communist aanzagen, omdat hij enkele nummers van Elzeviers Weekblad bij zich had met enkele communistische artikelen (over Rusland dan wel te verstaan). Ook dit liep weer goed af.

Slaag in Jordanië

Onze plaatsgenoot kwam juist in de hoofdstad van Jordanië aan, toen er demonstraties waren tegen de Engelsen. Zelfs hem zag men voor een Engelsman aan, met als resultaat dat hij bont en blauw geslagen werd. In dit land kent men eigenlijk maar 2 beroepen, n.l. zeer veel politieagenten, een ambt dat goed betaald wordt, en daarnaast zeer veel bedelaars en oplichters. Ook in Jeruzalem was er gewoon een strijd van de gidsen onderling. Het overnachten was ook niet altijd even prettig, want in een gewoon hotel vroeg men voor een eenvoudig bed maar... f 15.— per nacht. Om over ontbijt maar geheel niet te praten. Vaak moest men maar overnachten in een schamele hut, waar het menu altijd bestond uit eieren en koffie. Zelfs was hij 3 weken geheel onvindbaar zodat zijn familie en vrienden in grote onge-

rustheid verkeerden. Veel lof had hij over de buitenlandse douanen, iets waar ons land wel eens een lesje aan kan nemen.

Nooit meer in de winter

Binnenkort gaat Huug weer een tocht ondernemen, maar, zegt hij. Nooit meer in de winter. De vreselijke kou in de Alpen, dichte mist, spiegelgladde wegen en gladde sneeuw maken het reizen per bromfiets niet aantrekkelijk, temeer daar de wegen vaak in niet al te beste conditie zijn. Maar ondanks dat zit het reizen hem in het bloed en zal hij ongetwijfeld binnenkort weer andere delen van de wereld doorkruisen, op zoek naar avontuur, romantiek en prestatie.

Vraag ook even uw handelaar hoe u de carburateur moet schoon maken. Dit is ook een eenvoudig werkje, dat soms moet gebeuren; vooral als u éénmaal vuile benzine gekocht hebt. U schroeft de carburateur even van het motortje los, en maakt het vlotterkamertje schoon: dit is het kamertje waar een klein koper busje in drijft. Ook maakt u even de sproeier schoon door hem door te blazen. U mag nooit het gaatje met een ijzerdraadje door prikken anders wordt het gaatje te groot.

Daarna monteert u alles weer. Draait de motor dan nog niet, dan is het een vuile of een kapotte bougie. Is dit niet het geval dan is het voor een leek moeilijk de oorzaak te vinden. Maar meestal is het een vuile carburateur of een slechte bougie.

Ontkolen

Het cilindertje en de uitlaat moeten zo af en toe ontkoold worden daar de koolaanslag de gaatjes verstopt. De motor wil dan niet meer doortrekken en bij de geringste tegenwind of de kleinste helling moet u al meetrappen. De motor loopt langzaam en zeer onregelmatig. Haal dan het cilinderkopje van de cilinder af, druk de zuiger naar beneden en maak de gaatjes in de wand goed schoon. Ook moet u de gaatjes in de geluidsdemper van uw uitlaat schoonmaken. Bij bergbeklimmen moet dit soms om de 200 km gebeuren, normaal om de 2000 km. Langzaam rijden geeft ook koolaanslag. Er zijn wel oliesoorten die bijna geen koolaanslag meer geven.

U doet ongeveer 8000 km met uw ketting, dit is afhankelijk van wild gebruik en van stofdichte afsluiting van de kettingkast. Houdt de ketting normaal gespannen en goed gesmeerd. Als u bij een benzinepomp even een oliekan neemt en daarmee alle bewegende onderdelen van uw bromfiets smeert, dan is dat geen overbodige luxe.

Het aller voornaamste is dat u niet door u grote vakantievreugde vergeet uw versnellingsbakje op tijd met nieuwe olie te verversen, van de juiste dikte.

Half gas

Als u in berglandschap rijdt, dan moet u niet bij de afdaling van een berg voortdurend remmen, daar u dan beneden aan de berg komt met een half versleten remvoering en een gloeiende remtrommel. De beste methode is om met een draaiende motor die u half gas geeft de berg af te dalen en pas vlak voor de bochten of een kruispunt flink door te remmen. U kunt rustig op de rechte stukken goed uw voorrem gebruiken, in een bocht waar grind ligt mag u helemaal niet remmen. Rem ook nooit alleen op de compressie van de motor, daar dan de zuiger geen smering krijgt en vast loopt.

In berglandschap doet u bij normaal gebruik 5000 km met een remvoering. Uw gereedschap bestaat uit: een grote verstelbare sleutel tot 21 mm en een kleine tot 11 mm, een goed werkende waterpomptang en een scherpe stalen schroevendraaier; dan nog een bougiesleutel en een pijpsleutel die op de moertjes van de cilinderkop past, tenslotte nog 3 bandenlichters, solution, schuurpapier en pleisters, plus schaar en fietspomp en een stuk ijzerdraad voor onvoorziene reparaties.

Nederlander bromt 17.000 km naar Bagdad en terug... op de Batavus Bilonet G-50



Vraag Hugo de Wijs, een blonde doorzetter van een Utrechenaar, welke bromfiets U kopen moet en waarom. Hij vertelt U het verhaal van zijn monster-rit naar Bagdad en terug - 17.000 zware km's - op een Batavus Bilonet G-50, die van geen ophouden wist!

Verbazende motorkracht

In januari begon de rit. Tegen loe-ende winterstormen in bewees de G-50 zijn enorme trekkracht; de 49 cc JLO-motor hees Hugo zonder moeite de Dolomieten over - bij 300 onder nul!

Oersterke constructie

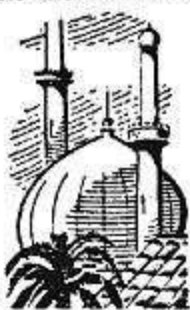
Tijdens een watersnood aan de Grieks-Turkse grens, die duizenden uit hun huizen verdreef, raakte Hugo de Wijs tot zijn middel in een kolkende stroom met zijn G-50. Tocht afgelopen? Welnee - de motor werd gedroogd en verder ging het weer naar de Turkse steppen en de Syrische woestijn!

Fantastische telescoopvering

Daar, in de woeste verlatenheid, ontdekte Hugo de Wijs dat hij net zo goed naast de onbegaanbare wegen kon rijden als er op - dank zij de perfecte achterwielvering met telescoopbenen, voorzien van dubbele vering!

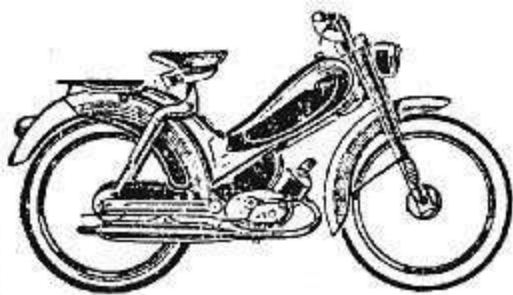
Wereldreis met een schroevendraaier

In 90 dagen uit en thuis. Bunnik - Duitsland - Oostenrijk - Joegoslavië - Griekenland - Turkije - Syrië - Irak - Jordanië - Syrië - Turkije - Griekenland - Italië - Zwitserland - Frankrijk - Bunnik. Met als gereedschap een paar sleutels en een schroevendraaier. U begrijpt, dat Hugo de Wijs U de Batavus Bilonet G-50 van harte aanbeveelt. Stuur een briefkaart aan Batavus-Heerenveen en U ontvangt gratis het hele verhaal: „Dwars door Europa naar het Oosten“.



Stoer, tóch elegant

Ziehier, de bromfiets die 't 'm leverde! Had U na dit monsterrit-verhaal zo'n elegant model verwacht? Zulke moderne, vloeiende lijnen? Ga eens bij Uw dealer kijken, dan ziet U pas goed hoe sierlijk km-teller, koplamp en snelheidsmeter zijn ingebouwd. Maak een proefrit en U kiest 'n Batavus Bilonet. Reeds v.a. f. 535,-.



BATAVUS BILONET

de bromfiets die 't 'm levert

Türkische - Grenzstation

13/2/56

Auf der Strecke von Komotini
(Griechenland) zur Türkischen Grenze
standen wir, eine ganze Auto -
Kolonne in größten Schwierigkeiten,
wir hatten tiefen Schnee, Wasser
bis zu 50cm tiefe und Klüften
und Schlaplöcher, daß unsere Wagen
VW + Opel - Kapitän mit der Kammerie
aufschlugen. Auf dem Wege trafen
wir den jungen Holländer mit seinem
Batarus - Bilonet und staunten
über dessen Leistung, - die einfach
bewundernswert war, überall wo wir
mühsam durchkamen - das Moto - Rad
hielt tapfer mit. Wir gratulieren zu dieser
Machung * Kurt Ballmer - Meran, Winkelweg 29
E.C.M. Richard Tholwil Kt. Zürich
Schweiz



Van Bagdad naar Hommel

„ZO, dat zit er weer op” zei gisteravond Hugo de Wijs, toen hij met z'n bromfiets omstreeks zes uur bij „Den Hommel” arriveerde. Rondommer vertelde u dezer dagen al dat de zoon van de bewoner van Oud-Amelisweerd (met een duidelijke afscheiding tussen „Oud” en „Amelisweerd” en en duidelijk uitgesproken „é”, aldus de heer De Wijs senior) op de brommer naar Bagdad is geweest. Hugo kwam monter bij „Den Hommel” aan alsof hij zojuist naar Vianen heen en weer gereden was. Men zag 't hem niet aan dat hij er zeventienduizend kilometer had opzitten.

Op 27 januari is hij uit Utrecht vertrokken. Over de eerste etappes in een barre

winterkou vertelde Rondommer u reeds. Maar de bitterste ervaring deed Hugo op in Jordanië. Per abuis zag de bevolking hem in dat land voor een Engelsman aan. Hugo werd zolang gemolesteerd tot hij kon bewijzen van Nederlandse nationaliteit te zijn.... Toen klonk er weliswaar nog niet het „welcome stranger”, maar de Jordaniërs tolereerden hem nu tenminste.

In optocht, met een muziekkorps voorop, trok Hugo gisteravond met een uitgebreid ontvangst-comité naar „Noord-Brabant” waar hij Rondommer terloops iets over z'n nieuwe plannen vertelde. Het is vrijwel zeker dat wereldreiziger Hugo binnen afzienbare tijd naar Lapland zal gaan om daar de rendieren, voor wie hij als landbouwdeskundige grote belangstelling heeft, te bestuderen.





BATAVUS

N.V. RIJWIEL- EN MOTORENFABRIEK

A. GAASTRA, OUDESCHOOT ★ Telefoon K 5136-377 - A.B.C.-Code 5th Ed. - Giro 38920 - Bank: A'dam. Bank

G/GJ.

Oudeschoot, 19 April 1957.

de Heer H. de Wijs,
Koningslaan,
BUNNIK.

Geachte Heer de Wijs,

Voor zover ik mij kan herinneren, heeft U met ~~de bromfiets hier niet terug gebracht de reserve-~~ delen, banden, etc., die U niet heeft gebruikt.

Zou U zo goed willen zijn, deze alsnog toe te zenden p.o.?

Daarnaast zou ik ook nog even gaarne van U willen weten, hoe de banden zich hebben gehouden. Heeft U lekke banden gehad, zo ja, waardoor ontstaan e.d.

Dit zijn inlichtingen, die ik even aan Vredestein door moet geven.

U bij voorbaat dankend voor Uw omgaande inlichtingen, verblijf ik,

met vriendelijke groet.

G. Gaastre/Directeur.



~Raedt en Baet~^N

ADVIESBUREAU VOOR RECLAME

Erkend Advertentiebureau

Prinsengracht 683
Amsterdam-C.
Telefoon 44782-44116-64673
Postgiro 130537
Bank: Kas-Associatie N.V.
JC/SH

Aan de WelEd. Heer H. de Wijs,
Koningslaan 19,
BUNNIK.

22 Juli 1955.

Zeer geachte Heer de Wijs,

Van onze cliënt de Batavus-fabrieken te Heerenveen ontvingen wij Uw reisbeschrijving en foto's, welke wij gaarne zullen verwerken in een advertentie voor de "Bilonet G-50".

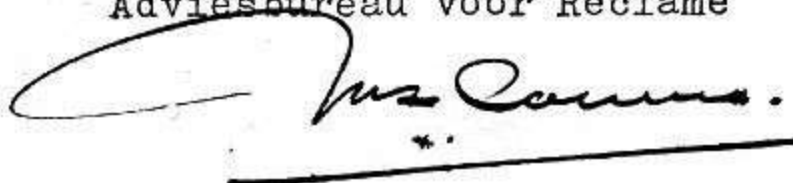
Om technische redenen verzoeken wij U vriendelijk ons omgaand de negatieven te willen uitlenen van de beide navolgende foto's:

1. Berglandschap met bordje Altitudine 1500 m.
2. Foto Genua met triumphboog.

Voor Uw medewerking in deze zeggen wij U bij voorbaat vriendelijk dank. Vanzelfsprekend krijgt U Uw foto's en de hierbij behorende negatieven direct van ons terug, zodra wij deze hebben gebruikt.

Inmiddels verblijven wij,

met de meeste hoogachting
"Raedt en Baet"
Adviesbureau voor Reclame



Raedt en Baet^{N.V.}

ADVIESBUREAU VOOR RECLAME

Erkend Advertentiebureau

Prinsengracht 683
Amsterdam-C.
Telefoon 44782-44116-64673
Postgiro 130537
Bank: Kas-Associatie N.V.
JC./NB.

Aan de WelEd. Heer H. de Wijs,
Koningslaan 19,
BUNNIK.

15 Augustus 1955.

Betreft: Batavus,

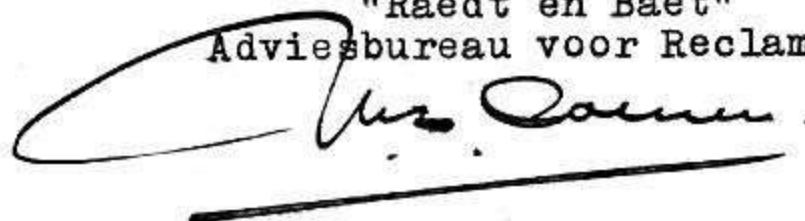
Zeergeachte Heer de Wijs,

Hierbij retourneren wij U de 3 negatieven welke U ons op ons verzoek toezond, alsmede de fotoafdrukken die wij destijds van de Batavus Fabrieken ontvingen.

Zoals U waarschijnlijk inmiddels in de bladen hebt gezien is Uw tocht en enthousiaste reisbeschrijving aanleiding geweest tot het plaatsen van een advertentie, waarvan wij U hierbij een afdruk doen toekomen.

U dankend voor de prettige wijze waarop U aan de tot stand koming van een en ander hebt medegewerkt, verblijven wij,

Hoogachtend
"Raedt en Baet"
Adviesbureau voor Reclame



Bijlagen:

3 negatieven
20 foto-afdrukken



(Advertentie)

Nederlandse bromfietser doorkruist 8 Europese landen



Bilonet in „eeuwige sneeuw” 2365 M

Meer dan 10.000 km. door vlakten en over bergpassen - op goede en slechte wegen - in hitte en koude - z'n Batavus Bilonet bleef zonder mankement.



Op 26 April begon de grote reis. De eerste dag naar het Eifelgebergte. Toen via Frankrijk dwars door Zwitserland de St. Gotthardpas over. Langs het prachtige Lago Maglore naar Milaan. In één dag via Genua naar de scheve toren van Pisa. Dat is liefst 375 km. De Bilonet snorde alsof 't 'm niets deed. Langs de kust van Italië naar het Zuiden. Rome, Napels en toen langs de Adriatische Zee naar Venetië. Om in Oostenrijk te komen moesten de Dolomieten worden bedwongen. Denkt U eens in,



de Grosz Glockner, 2368 m. hoog! Joegoslavië wachtte met onzegbaar slechte wegen en benzine die uit een emmer werd verkocht. Eerlijk gezegd heb ik wel eens in angst gezeten, dat deze beproevingen te erg zouden zijn voor m'n Bilonet. Maar ik kwam zonder pech weer in de „bewoonde wereld”. Innsbrück, Genève, Parijs, Boulogne. Het Kanaal over Londen bezocht. Terug naar Ostende en vandaar naar huis. Ruim 10.000 km zonder de minste moeilijkheden. Ik kan niet anders zeggen: De Batavus Bilonet is een pracht bromfiets.



Dit is in het kort het enthousiaste verhaal van de Heer H. de Wijs uit Bunnik bij Utrecht. Hij maakte zijn lange reis op een Bilonet G-50. Een willekeurig exemplaar uit de serie-productie van meer dan 10.000 bromfietsen, welke wij jaarlijks afleveren.

BATAVUS
Bilonet
De bromfiets,
die 't 'm levert!



A. VAN DAM, Burg. Reigerstr. 65, Telef. 19668

OOK IN BATAVUS-RIJWIELEN RUIME KEUZE, BETALING TE REGELEN



BATAVUS N.V. RIJWIEL- EN MOTORENFABRIEK

A. GAASTRA, OUDESCHOOT * TELEFOON K 5136 - 377 - A.B.C. - CODE 5TH ED - GIRO 38920

de Heer H. de Wijs,
Koningslaan 9,
BUNNIK.

G/GD

Oudeschoot, 14 Juni 1956.

Geachte Heer de Wijs,

Hierbij stuur ik U een 6-tal kranten, waarin Uw verhaal is opgenomen. Wij hebben hier 20.000 van laten drukken, deze zijn onder onze dealers verspreid. Wilt U nog enige exemplaren, dan kunt U deze wel krijgen.


Ook zend ik U hierbij de diverse films terug. Ik dank U nog zeer voor het gebruik. Indien nodig zal ik U wel weer vragen, welke we evt. in de toekomst nog voor afdrukken moeten gebruiken.

Heden ontving ik nog een schrijven uit Mersin (Zuid-Turkije) aan de Middellandse Zee van iemand, die daar werkt voor de Kon. Ned. Maatschappij voor Havenwerken. Volgens zijn schrijven had U de Nederlandse nederzetting aldaar bezocht. Men vroeg ons om een krant, waarin Uw verhaal stond. Wij hadden dit n.l. in een advertentie in het Handelsblad vermeld. Dit schrijven bevestigt nog even het feit, dat de wegen in Turkije abominabel slecht zijn en dat Uw prestatie zeer zeker hoog moet worden aangeslagen. Ik vond het prettig U dit even te kunnen mededelen.

Wilt U verder even tegen Uw vader zeggen, dat wij heden op hun verzoek aan het P.T.T. Fanfare.corps te Utrecht f. 150.-- hebben overgemaakt? Ik dank U hiervoor bij voorbaat.

Inmiddels verblijf ik, met vriendelijke groeten,

hoogachtend,


G. Gaastra/Dir.



BATAVUS N.V. RIJWIEL- EN MOTORENFABRIEK

A. GAASTRA, OUDESCHOOT * TELEFOON K 5136 - 377 - A.B.C. - CODE 5TH ED - GIRO 38920

de Heer H. de Wijs,
Koningslaan 9,
BUNNIK.

G/GD

Oudeschoot, 14 Juni 1956.

Geachte Heer de Wijs,

Hierbij stuur ik U een 6-tal kranten, waarin Uw verhaal is opgenomen. Wij hebben hier 20.000 van laten drukken, deze zijn onder onze dealers verspreid. Wilt U nog enige exemplaren, dan kunt U deze wel krijgen.

Ook zend ik U hierbij de diverse films terug. Ik dank U nog zeer voor het gebruik. Indien nodig zal ik U wel weer vragen, welke w.o.vt. in de toekomst nog voor afdrukken moeten gebruiken.

Heden ontving ik nog een schrijven uit Mersin (Zuid-Turkije) aan de Middellandse Zee van iemand, die daar werkt voor de Kon. Ned. Maatschappij voor Havenwerken. Volgens zijn schrijven had U de Nederlandse nederzetting aldaar bezocht. Men vroeg ons om een krant, waarin Uw verhaal stond. Wij hadden dit n.l. in een advertentie in het Handelsblad vermeld. Dit schrijven bevestigt nog even het feit, dat de wegen in Turkije abominabel slecht zijn en dat Uw prestatie zeer zeker hoog moet worden aangeslagen. Ik vond het prettig U dit even te kunnen mededelen.

Wilt U verder even tegen Uw vader zeggen, dat wij heden op hun verzoek aan het P.T.T. Fanfare.corps te Utrecht f. 150.-- hebben overgemaakt? Ik dank U hiervoor bij voorbaat.

Inmiddels verblijf ik, met vriendelijke groeten,

hoogachtend,


G. Gaastra/Dir.

IN DE TUIN van het landgoed „Oud-Amelisweerd” te Utrecht, waar in 1808 koning Lodewijk Napoleon wandelde, staat nu een plasticentje. Het is eigendom van de 23-jarige Hugo de Wijs, een jonge landbouwkundige, die zijn studie opgaf om te gaan zwerven. In 1954 trok hij met motor en tent door Noorwegen en Zweden. In 1955 ging het per brommer door geheel Zuid-Europa en dit jaar maakte hij een prestatierit (17.000 kilometer) naar Bagdad. In drie maanden heen en terug.

IN NEDERLAND kan de jonge zwer-
ver niet meer wennen. Zelfs een ge-
wone slaapkamer bevalt hem niet
meer. Vandaar de plasticlap op stok-
ken in de tuin. En de bromfiets staat
al weer klaar, want Hugo de Wijs gaat
op 22 december naar Amerika. Hij
hoopt de nieuwe wereld in drie maan-
den tijds van noord naar zuid en van
oost naar west te doorkruisen.

cirkels. Vorig jaar maakte hij 'n opzienbarende twaalf landen-trip en dit jaar startte hij, twee dagen voordat de hevige vorst Europa overviel, voor een tocht naar Bagdad. In een vlijmende kou trok Hugo over de Alpen. In Joegoslavië maakte hij de overstromingen mee. Via Turkije bromde hij naar Bagdad. Op de terugweg schudde de aarde onder hem toen hij door de Libanon reed en knetterde er geweervuur op enkele honderden meters afstand toen hij het omstreden Jeruzalem naderde. Donderdagmiddag wordt Hugo opgewacht door een groot ontvangstcomité bij „De Hommel”. Hij heeft er dan ruim zesduizend kilometer opzitten, afgelegd in negentig dagen. In optocht wordt Hugo de Wijs naar „Noord-Brabant” gebracht, waar hij waarschijnlijk direct zal gaan vertellen over z'n plannen voor een volgende tocht: een trip naar Lapland, waar Hugo, die van huis uit landbouwkundige is, de rendieren wil gaan bestuderen.

Zesduizend km
in 90 dagen
op „brommer”

Hugo de Wijs, de 23-jarige zoon van de bewoner van „Oud Amelisweerd” (spreek uit Oud-Amelisweerd!) heeft er donderdagmiddag om zes uur a.s. z'n derde grote trip op de bromfiets opzitten. Hugo heeft al eerder een tocht gemaakt naar de pool-



Correspondentie

Wil dame, die vorige week Rondommer om een haard vroeg even haar naam en adres opgeven? Rondommer kan haar dan antwoordbrieven toezenden.



BATAVUS N.V. RIJWIEL- EN MOTORENFABRIEK

A. GAASTRA, OUDESCHOOT * TELEFOON K 5136 - 377 - A.B.C. - CODE 5TH ED - GIRO 38920

de Heer H. de Wijs,
Koningslaan 9,
BUNNIK.

G/GD

Oudeschoot, 14 Juni 1956.

Geachte Heer de Wijs,

Hierbij stuur ik U een 6-tal kranten, waarin Uw verhaal is opgenomen. Wij hebben hier 20.000 van laten drukken, deze zijn onder onze dealers verspreid. Wilt U nog enige exemplaren, dan kunt U deze wel krijgen.

Ook zend ik U hierbij de diverse films terug. Ik dank U nog zeer voor het gebruik. Indien nodig zal ik U wel weer vragen, welke we evt. in de toekomst nog voor afdrukken moeten gebruiken.

Heden ontving ik nog een schrijven uit Mersin (Zuid-Turkije) aan de Middellandse Zee van iemand, die daar werkt voor de Kon. Ned. Maatschappij voor Havenwerken. Volgens zijn schrijven had U de Nederlandse nederzetting aldaar bezocht. Men vroeg ons om een krant, waarin Uw verhaal stond. Wij hadden dit n.l. in een advertentie in het Handelsblad vermeld. Dit schrijven bevestigt nog even het feit, dat de wegen in Turkije abominabel slecht zijn en dat Uw prestatie zeer zeker hoog moet worden aangeslagen. Ik vond het prettig U dit even te kunnen mededelen.

Wilt U verder even tegen Uw vader zeggen, dat wij heden op hun verzoek aan het P.T.T. Fanfare.corps te Utrecht f. 150.-- hebben overgemaakt? Ik dank U hiervoor bij voorbaat.

Inmiddels verblijf ik, met vriendelijke groeten,

hoogachtend,


G. Gaastra/Dir.

17000 km per bromfiets in 90 dagen

H. de Wijs uit Bunnik reed Utrecht—Bagdad en terug

Op 27 januari jl. startte Hugo de Wijs uit Bunnik, landbouwkundig student, voor zijn 17000 km lange tocht naar Bagdad en terug op zijn Batavus Bilonet.

Geheel onvoorbereid was hij trouwens niet. Reeds had hij een „vacantie-tochtje” naar Scandinavië en een 10.000 km reis dwars door Europa achter de rug.

Met deze derde tocht echter werden alle vorige prestaties teniet gedaan en het was dan ook geenszins verwonderlijk, dat er gisteravond zo tegen zes uur een grote bedrijvigheid heerste bij de uitspanning „Den Hommel” aan de Oude Rijn, waar Hugo werd opgewacht door ouders, familieleden en kennissen, terwijl de thuiskomst een feestelijk karakter kreeg door de aanwezigheid van de vele collega's Batavus-bromfietsers, de versierde wagens van de Batavus-fabrieken en niet op de laatste plaats het muziekcors van de PTT uit Utrecht.

Feestelijke intocht

Vrijwel op de minuut arriveerde Hugo, die zijn ouders te Bunnik had verwittigd van het vermoedelijk tijdstip van aankomst, bij „Den Hommel” en na de eerste hartelijke begroeting door ouders en familieleden werd de jonge toerist, wie men de lange tocht nauwelijks kon aanzien, toegesproken door de heer J. Jalving, hoofdvertegenwoordiger der Batavus-fabrieken, die was vergezeld van de heren A. Verploegh en W. Brouwer, resp. vertegenwoordiger voor de provincie Utrecht en hoofdagent voor Zeist en Omstreken.

Na deze eerste begroetingen, die door de aanwezige fotografen waren vastgelegd, formeerde zich de stoet voor de feestelijke intocht en kon de verkeerspolitie het sein tot vertrek geven. Voorzover de met grote biljetten beplakte Batavus-wagens nog niet genoeg de aandacht vestigden op de prestatie van Hugo de Wijs, zorgde hiervoor het PTT-muziek-

corps, zodat deze rit naar Hotel Noord-Brabant voor de jongeman uit Bunnik een ware triomftocht werd.

Veel ontberingen

In Noord-Brabant kregen wij een beknopt relaas te horen van de lange reis. Via Duitsland, Oostenrijk, Joego Slavië, Griekenland, Turkije, Syrië en Jordanië bromde hij naar de hoofdstad van Irak, Bagdad. Elke dag werd een zekere afstand afgelegd variërend van 50 tot 500 km, afhankelijk van de toestand der wegen en de persoonlijke gesteldheid.

De moeilijkheden en ontberingen waren vele en soms bijna onoverkomelijk. In Joego Slavië vroomde het 33 graden, in Griekenland en Turkije had hij te kampen met geweldige overstromingen en het is voorgekomen dat hij in het donker met de bromfiets op zijn nek met draaiende motor om toch wat licht te hebben, een doorwaadbare plaats moest zoeken. Bovendien brachten ook de politieke situaties in de diverse landen meer dan genoeg moeilijkheden mee. In Jordanië waren juist de onlusten aan de gang en wist hij slechts met de grootste moeite op vrije voeten te blijven en de politie te overtuigen dat hij geen Engelsman doch Hollander was en meermalen is hij daar in de straten met stenen bekogeld en bont en blauw geslagen.

Niettemin was Hugo de Wijs toch zeer opgetogen over zijn lange reis, wat voor een groot deel is toe te schrijven aan de betrouwbaarheid van zijn brommer. Feilloos, zoals hij het uitdrukte heeft deze hem de lange weg gediend en behalve wat leuke banden en enige onbetekenende reparaties heeft hij geen pech gehad.

Ondanks deze zware tocht denkt hij niet aan rusten en reeds bestaan er plannen voor een vierde tocht, waarbij Lapland genoemd werd.

Wij wensen hem veel succes en weinig pech.



„Feilloos”

zei Hugo de Wijs, toen hem gevraagd werd naar de betrouwbaarheid van de

BATAVUS-BILONET

De KEUS
is nu niet
moeilijk
meer!

*

Hoofdagent voor
voor Zeist e.o.

HET RIJWIELPALEIS

Oude Arnh.weg 23
Telefoon 4063

Nieuw Zeister Courant 27 Apr 1956



WIMIS

DIGNIDAD
ISTANBUL

JERUSALEM

SALZBURG
ZURICH

per bilonet

dwars door Europa naar het Oosten



Sneeuwberg, ijsvelden en overstroming

WAT IS HET, DAT EEN MENS DE WERELD IN DOET TREKKEN? Waar vandaan komt die vreemde ongerustheid, als hij thuis zit? Waarom staren zijn ogen naar de verte? Waarom willen wij op reis? Het kan niet alleen nieuwsgierigheid zijn. Het is de behoefte te zien hoe andere mensen leven, hoe andere landen strijden voor een stuk brood en wat geluk. Het is de behoefte altijd opnieuw de ervaring bevestigd te zien, dat alle mensen mensen zijn, dezelfde noden hebben, dezelfde vrienden. Nederland heeft altijd veel van die zwervers gekend, van die mannen, wier hart sneller ging kloppen, als er verteld werd over vreemde landen. Nederland is groot geworden door het verlangen van die mannen naar de ruimte. In alle eeuwen heeft ons land van die vreemde, onrustige naturen zien uitzwermen. Ook nu en één van hen is Hugo de Wijs, oud 22 jaar, uit Bunnik.

Barre tocht door sneeuw en ijs

In vroeger jaren ging dat zó: een man van twee-en-twintig kuste zijn moeder, gaf zijn vader een hand en ging op stap; een stok in de hand en een bundeltje over de schouder. En een of twee of drie jaar later kwam hij terug, ouder, bruin verbrand van de zon in het Zuiden en vol verhalen. Nu gaat het anders: Hugo de Wijs kuste zijn moeder, gaf zijn vader een hand en reed weg op zijn Batavus BILONET, dat wonder van precisie en technisch vakmanschap. Hij had geen bundeltje over de schouder, maar een koffer op de sterke bagagedrager en een stok had hij niet nodig.

Papieren

Wel papieren. Praat Hugo de Wijs niet over papieren, hij wordt er nog altijd een beetje wild van. Visum dit, visum dat; voor alles eventjes naar Den Haag (op de brommer natuurlijk), nog eventjes naar Den Haag, praten hier, praten daar en, — dat is het mooiste! — als je dan ergens aan de grens van een ver, vreemd land bent aangekomen, dan blijkt, dat je daar heel gemakkelijk alle visa, alle papieren kunt krijgen, die je nodig hebt.

Maar goed, dat is een ander verhaal. We zijn nu nog in het begin, op 27 januari 1956 in Utrecht, midden in de koudste winter, die Nederland in lange tijd gekend heeft.

Wat bezield iemand om midden in de winter op reis te gaan? En dan op een bromfiets?

„Wat wil je,“ zei Hugo de Wijs, toen hij ons zijn verhaal vertelde, „ze zeggen, dat het in het Zuiden warmer is dan hier. Ik wilde ver naar het Zuiden. Noorwegen en Zweden had ik al

eerder gezien en vorig jaar heb ik een reis van ruim 11.000 kilometer gemaakt door alle landen van Europa. Spanje en Portugal inbegrepen. Je kunt begrijpen, dat alleen het nieuwe, het vreemde aantrekt. Bovendien was ik niet bang van de kou. Je kunt je er op kleden.“ „Maar je bromfiets dan?“ „De BILONET? O, daar was ik geen ogenblik ongerust over. Die kan tegen kou, regen, sneeuw, wind en gloeiende hitte. Dat had ik al eerder gemerkt. Daarom, om zijn betrouwbaarheid, had ik hem uitgekozen uit de vele soorten, die er in Nederland te krijgen zijn.“

Kou, ijs, sneeuw

Het sneeuwde op 27 januari in Utrecht. Koud, natte sneeuw. Geen weer om luidende naar het Zuiden te vertrekken.

Het bleef trouwens sneeuwen, die eerste dag. Het weer werd slechter op de tweede dag. Nog slechter op de derde dag en die drie dagen reed ik naar de Oostenrijkse Alpen, dwars over de grote „Autobahnen“ van de Westduitse Bondsrepubliek.

Het begin was betrekkelijk vlak, met alleen hier en daar gloeiende hellingen. Utrecht — Frankfurt — Markt Erlbach — Salzburg, dat is al een heel eind, als het hard vriest.

Maar het werd pas erg, toen de Alpen goed en wel aan beurt kwamen. Ik wilde naar Klagenfurt, over de Gr. Friel-pas. Het vroom 25 graden onder nul. Er stond een fijne sneeuwvlucht. Hoewel ik een motorpak droeg, voelde ik, dat de sneeuw door de naden naar binnen drong. Tenminste in het begin. Later voelde ik niets meer.

Hoe langer de tocht door de sneeuw duurde, hoe vermoeder ik werd. Nu en dan twijfelde ik aan de mogelijkheid om verder te gaan, maar ik ging door, omdat ik het een belachelijk idee vond me te laten verslaan door sneeuw

EEN DUBBELE PRESTATIE

Op een goede dag, eind vorig jaar, kwam bij ons aan de BATAVUS-fabriek een jonge man zich melden. Hij wilde ons eventjes vertellen, hoe goed de BILONET hem had voldaan. Dat is natuurlijk voor een fabrikant een plezierig ogenblik. Ook als hij er zelf van harte van overtuigd is, dat het produkt, waaraan hij en zoveel van zijn medewerkers hun beste krachten besteden, goed is, degelijk, betrouwbaar en sterk, — dan nog is het prettig dat uit de mond van anderen te vernemen.

Maar ik vond het nog plezieriger toen bleek, dat die jongeman, Hugo de Wijs uit Bunnik, ook enig recht kon laten gelden op een oordeel, want hij vertelde juist een reis van 11.000 kilometer op de BILONET te hebben gemaakt, dwars door heel Europa. En geen ogenblik had zijn BILONET hem in de steek gelaten.

Een tijdje later kwam Hugo de Wijs terug. Hij vertelde mij, dat hij nu eens wat verderop wilde, naar Bagdad, omdat hij nog nooit een woestijn van dichtbij had bekeken.

Welnu, deze ondernemende jongeman is met een BILONET G 50 op weg gegaan. Die weg was 17.000 kilometer lang. Na negentig dagen kwam hij zich weer melden. „Ik ben weer terug met de BILONET. Het is allemaal prima gegaan.“

In alle bescheidenheid geloof ik te mogen zeggen, dat dit een prestatie is. Zowel van de blonde Hugo de Wijs als van BILONET, die hem reed. En daarom doet het mij een genoegen u hierbij het relaas van zijn reis, dwars door Europa naar het Oosten, te mogen aanbieden.

Ik zie er een tweeledig bewijs in; dat er in ons land nog ondernemende jonge mensen zijn, die de lokroep



Hugo de Wijs uit Bunnik: ... 17.000 kilometer rijden om de woestijnen te zien ...

der verten horen en zich met doorzettingvermogen tot het avoontuur zetten: en dat de BATAVUS BILONET, de trots van onze fabriek, niet alleen geschikt is om er met mooi weer van huis mee naar het werk te rijden, maar evenzeer geschikt voor dat grote toerisme, dat de mens ruimer blik verschafft en de wereld kleiner maakt.

BATAVUS, N.V., Heerenveen, G. Gaastra, directeur.

en wind. En bovendien: de BILONET hield zich prachtig. De JLO-motor snorde, dat het een lust was en als het nu en dan op een steile helling hem een beetje teveel dreigde te worden, dan hielp ik hem wat.

Daar heb ik trouwens later last van gekregen. Dat was op de Seebergsattel-pas, een pas van 1216 meter in de Dolomieten. Ik mag wel zeggen, dat ik mijn reis behoorlijk had voorbereid, maar ik had niet precies naar de hellingen geïnformeerd. Welnu, die Seebergsattel heeft hellingen van 28 procent: om de drie en een halve meter ga je een meter omhoog. Dat is al moeilijk als je het lopende probeert. Het is helemaal moeilijk, als je het op de brommer wilt doen.

Ik moest er dus nu en dan af, om mee te duwen. Dat was een warm werkje, hoewel het bijna dertig graden vroom. Onder mijn plastic pak begon ik te transpireren, overigens zonder dat ik dat zo precies merkte. Maar boven op de berg was ik doornat en toen ik, met een kalm vaartje (om geen brokken te maken) naar beneden tufte, werd ik koud. Beneden was mijn pak als een plank bevroren.

Zo ging het die dagen voortdurend. De BILONET hees mij vlot omhoog, alleen op de steilste hellingen moest ik wat helpen, maar naar beneden was het dan oppassen, omdat je het gevaar loopt te bevriezen. Enfin, ik troostte mij maar met de gedachte, dat waarschijnlijk niemand ter wereld het bij zo'n Siberische kou met een brommer in de bergen heeft geprobeerd.

Uit Oostenrijk kwam ik in Joegoslavië. Daar wordt de wereld anders. Tot aan de grens kun je je redden met Duits en de mensen kijken wel wat gek, maar ze accepteren je nog als één van hen.

In Joegoslavië kom je in een vreemde wereld. Om te beginnen is het er armer dan ergens anders in Europa. Dat heeft tot gevolg, dat de wegen er slecht zijn en de service langs die wegen helemaal ontbreekt. Ge moet u niet verbazen, ergens een bordje te zien staan, dat de volgende benzinepomp honderd kilometer verder slaat.

Dat gebeurde mij ook. Ik had nog een halve liter in de tank. Nu kan een BILONET veel, maar van de wind draaien kan hij niet. Ik wist, dat ik in het eerste het beste dorp op zoek zou moeten naar benzine. Maar het duurde een tijd, voor ik in een dorp kwam en het werd donker.

Logeerpartij

Vroeger heb ik gemerkt, dat het niet verstandig is in het donker te blijven rijden. Je bent te zeer afhankelijk van de omstandigheden. Op een mooie, rechte weg hindert dat niet, maar in het Oosten van Europa zijn de wegen slecht: je rijdt over trajecten, waar de grond bezaaid is met scherpe stukken basalt van ongeveer drie centimeter grootte en je kunt elk ogenblik de gekste situaties verwachten.

Maar ik wilde niet afstappen, voor ik zeker was die benzine te kunnen krijgen. Eindelijk zag ik een huis aan een zijweg. Het bleek een klein hotel. Ik vroeg, of ik er kon blijven slapen, maar dat ging niet. Er logeerden al vier Duitsers en daarmee was het hotelletje meteen vol. Het was niet erg, want even verder in een dorpscafé'tje ontmoette ik een man, die aanbod mij te huisvesten.

Zie vervolg van dit relaas op pagina 2

BATAVUS

De lichtlopende fiets



Voor veiligheid en betrouwbaarheid!

BATAVUS MONTEERT UITSLUITEND VREDESTEIN BANDEN

Bilonet draaide door bij 35 graden vorst!

De man, die mij gastvrijheid aanbood, was een grote, zwaargebouwde kerel met pik zwart haar en een paar stevige handen aan zijn lijf. Hij zag er ontzagwekkend uit, maar er was iets in zijn koolzwarte ogen, dat mij vertrouwen inboezemde en ik besloot zijn aanbod aan te nemen.

Hij nam mij mee, naar een klein huisje, een soort stal. Daarboven was een houten hok, waar hij woonde met zijn vrouw. In de (enige) kamer stonden een fornuis, een dressoir en een tafel. De man sprak Duits. Zijn vrouw zweeg. Zij was overigens niet onvriendelijk, zette koffie, maakte weckflessen open, vol grote, scherpe, peperachtige vruchten en zocht brood. De koffie maakte zij op de Arabische manier: eerst boontjes branden op het vuur in een pan, dan malen, dan met water aan de kook brengen en net zo lang laten koken, tot het vocht dik begint te worden. Je krijgt het in heel kleine kopjes met veel suiker. Eerst is het een drankje, maar toen ik er na een paar dagen aan begon te wennen, merkte ik, dat ik nooit lekkerder koffie had gedronken. Daarbij is wat wij thuis drinken maar een slap soort vocht.

Flessen

Intussen had mijn gastheer staan praten met een jochie, dat ik eerst helemaal niet had gezien. Het knaapje vertrok met twee lege flessen. Ik begreep, dat het om benzine ging. Dat leek goed, ik zou de volgende morgen vroeg weer verder kunnen.

Maar het was niet waar. De jongen kwam even later terug met twee flessen wijn. Nu heb ik op vorige tochten en uit gesprekken met anderen, die zulke reizen maken, geleerd, dat je voorzichtig moet zijn met alcoholica in een vreemd land. Vooral als het er arm is. De mensen zijn er gastvrij. Dat maakt het nog moeilijker, want het kan heel goed zijn, dat ze het opberbest bedoelen. Maar ik weet van gevallen waarin ze „gastvrij“ opgenomen reizigers vreemde dranken te drinken gaven, om ze daarna uit te schudden.

Ik besloot echter het er op te wagen. De man, die in zijn gebroken Duits steeds maar naar mijn ervaringen informeerde, leek vriendelijk. De vrouw keek, alsof zij er alles van begreep, sleepte telkens nieuwe lekken naar aan en scheen bereid voor deze feestelijke gelegenheid haar hele wintervoorraad aan te spreken. Het was wijn. Voortreffelijke wijn. En er gebeurde mij niets.

De volgende morgen — ik had in mijn slaapzak op mijn luchtbed op de grond geslapen — nam ik afscheid. Twee vrienden rijker, maar nog even arm aan benzine.

Het eerste het beste dorp, dat ik doorreed was een kruidentrijk. O, zeker hij had benzine. Hele beste. Vijf jaar oud en nog altijd vloeibaar. Maar daar weet ik alles van, van mijn reis door Noorwegen, toen ik mijn brommer aan een dergelijk vocht bloot stelde. En dus ging ik verder.

Zes kilometer verder weer een dorp, met zelfs een station. De chef daar wist er wat op. Hij had ergens een motorfiets gezien. Met een slangetje pompte hij er een liter benzine uit. „Wie veel heeft moet iets afstaan aan wie niets heeft“, zei hij, alsof hij de afwezige eigenaar van de motor meteen een lesje wilde geven.

Olie had ik zelf. Je moet op zulke tochten altijd olie meenemen, die is vrijwel nergens te krijgen in de eenzaamheid. En zo kon ik verder, in de ijzige kou, naar Belgrado, waar ik, dwars tegen mijn principes in, midden in de nacht arriveerde.

35 Gradan vorst

Het was die vierde februari in Belgrado nog kouder dan de week daarvoor. Het vroom maar liefst 35 graden Celsius. Die kou is erg, maar nog erger zijn de wegen. Het had er dagen lang gesneeuwd voor het was gaan vriezen. De sneeuw lag meters hoog. Daarin waren wegen uitgegraven, maar het was vrijwel onmogelijk er op te rijden. Bovendien waren er sterke wisselingen geweest in het klimaat, met het gevolg, dat hele stukken weg veranderd waren in ijsvlak-

ten. Op weg van Belgrado naar Niz en de volgende dag tussen Niz en Skopje merkte ik, wat dat zeggen wil.

Ik kan het hier natuurlijk gemakkelijk vertellen: niet rijden, maar glijden en tussen die twee veel lopen, of liever strompelen. Nu en dan viel ik, hele stukken lag ik vaker dan ik stond en telkens moest ik oppassen, dat ik de BILONET, die zo trouw zijn best deed, heel hield. Eén keer mislukte dat. Vlak voor Niz maakte ik op een weg, die een en al ijs was, een hevige smak, waarbij ik een trapper brak.

Het is niet gemakkelijk bij die kou een reparatie te verrichten. Je bent bang, dat je vingers afvriezen en zelfs als je dat riskeert kun je weinig met je handen beginnen, die helemaal gevoelloos zijn geworden. Maar ik slaagde er met enige moeite in een nieuwe trapperas te monteren en kon weer verder rijden.

Voorbij Niz kreeg ik het moeilijks-

Aarzel niet, reislustige, ga op reis!

Een Bilonet brengt U de wereld rond!

stuk van de hele reis. De weg daalde 20 procent. Het had er een poosje gedooid en het smeltwater was over de weg gestroomd. Maar daarna was de vorst weer ingevallen, zodat de weg veranderd was in een magnifieke ijsbaan.

Ik durfde er niet op rijden. Daarom probeerde ik mijn BILONET zo goed mogelijk in evenwicht te houden en er zelf op de hurken achteraan te glijden.

Telkens passeerde ik mensen, die stukken ijs hakten uit de weg. Er lag een laag ijs op van ongeveer dertig centimeter. Zij nemen die blokken mee naar huis en bewaren ze voor de zomer in holen onder de grond. De weg werd er daardoor niet beter op. Telkens viel ik in de gaten, die er in gehakt waren en ik stond doodsangsten uit om mijn brommer.

Vlak na die ijsweg kwamen de sneeuwbergen. Losse sneeuw was opgewaaid tot formidabele bergen. Ik probeerde er eerst gewoon doorheen te komen, maar dat mislukte. Daarom liet ik de brommer snel lopen in de eerste versnelling, reed met een jankende motor over het besneeuwde as-

falt en raakte vast midden in de sneeuwhoop. Ik tilde dan de BILONET zo goed en zo kwaad mogelijk uit de sneeuw om bij de volgende sneeuwberg die tactiek te herhalen.

Crisis

Na die afdaling begon de hoogvlak- te. Het werd kouder. Ik passeerde een auto, die was vastgevroren. Snijdend ging het door mij heen, dat ik verre van veilig was. Er hoefde niets te gebeuren of ik zou midden in die woeste ijsvlakten de nacht moeten doorbrngen. De eenzaamheid bekleemde mij. Ik voelde, dat ik het geen uur meer kon volhouden. Dat was de crisis.

Gelukkig zag ik, net toen ik op het dieptepunt van somberheid was aangeland, een boer, die mij beduidde, dat er een kilometer of vijf verderop een treinstation was. Ik moet bekennen, dat ik niet meer de moed had, om dat treinstation te passeren. Ik was in een stemming om alles beter te vinden dan met een bromfiets door de Zuid-Joegoslavische bergen te pionieren en ik besloot om dan maar voor deze hele éne keer de trein te nemen.

Sleep niet al te veel rommel mee!

OP ALLE GROTE REIZEN, die ik nu met de BILONET heb gemaakt, verzucht Hugo de Wijs, als hij naar zijn bagage wijst, heb ik ervaren, dat je altijd te veel spullen meeneemt. Je rekent op tegenslag en dat is op zichzelf natuurlijk wel verstandig, maar je moet dan toch niet een heel uitdragerswinkel meenemen. Je bagage moet met beleid worden samengesteld. Je moet dat allemaal meeslepen, over grote wegen, langs modderpaden, door de woestijn en over de bergen, en hoe voorzichtiger je dus je keus maakt, hoe beter het is.

Ik had deze reis naar Bagdad besloten niet te gaan kamperen, tenzij het niet anders kon. Ik nam dus geen tent mee. Maar wel was ik van plan twee keer per dag voor mijn eigen maaltijden te zorgen. En daarvoor had ik zo het een en ander meegenomen.

Conserven

Een boterdoos bijvoorbeeld, dat is maar een kleinigheidje, maar ik heb het ding nooit gebruikt. Een kookblik had ik bij me, maar dat heb ik ook niet gebruikt. Wel had ik wat conserven meegenomen. Dat is wel verstandig, omdat je op die manier voor noodgevallen altijd reserve-voedsel hebt. Ik heb 17.000 kilometer lang twee bliken corned-beef meegezeuld, die ik ten slotte weer dicht en wel in Bunnik heb afgeleverd, maar ik moet wel zeggen, dat de aanwezigheid van die twee bliken een geruststellende gedachte was.

Mijn slaapzak was verkeerd. Ik had er op gerekend, dat het daar in het Zuiden niet zo koud zou zijn en dat ik bovendien altijd wel ergens onderdak zou krijgen. Dat kwam nu en dan heel anders uit. Je hebt op zulke reizen best een donzen slaapzak nodig.

Ik had wel een luchtbed meegenomen, maar dat heb ik slechts enkele keren hoeven op te blazen. Een dubbelgevouwen deken is vrijwel net zo goed, als je er even aan gewend bent.

Dan had ik een zaklantaarn, maar die heb ik ook niet gebruikt. Dat lijkt

gek, misschien, bij al mijn nachtelijke misère. Het zal er wel van komen, dat ik er te beroerd aan toe was om aan mijn zaklampje te denken.

Twee dingen hebt ge nodig, voor enigszins langere reizen: een voorraad plastic zakjes om allerlei dingen (films bijvoorbeeld) droog in op te bergen en vooral zeepoeder. Zeep is in die landen niet te krijgen. Je moet zo nu en dan je kleren wassen. Ik deed dat het liefst in hotels, als daar tenminste water was; maar zelfs in hotels is geen zeep.

Technische spullen

De technische uitrusting kan al even eenvoudig zijn. Ik zou op grond van mijn ervaring daarover het volgende advies willen geven:

1. voor een reis van ongeveer 2.000 kilometer in Europa:
 - twee liter mengbenzine
 - een bougiesleutel
 - twee bacosleutels
 - schroevendraaier
 - bandgereedschap
2. voor een reis van 5.000 kilometer bovendien:
 - twee bougies
 - remvoering
 - een debrayage- en een gaskabel (binnenkabels)
3. voor reizen van meer dan 10.000 kilometer nog:
 - vier bougies
 - drie remvoeringen (alleen door het



Meer gereedschap dan op dit plaatje had Hugo de Wijs in de woestijn niet nodig. Trouwens ook niet in de bergen. Lees wat hij schrijft over de bagage, die ge ... thuis moet laten.

- zware werk in de bergen)
- achterketting
- tussenketting
- 3 debrayagekabels en 3 gaskabels
- 3 kettingspanners
- allerlei reservemoeren
- achterlampjes

Dit alles is niet veel. Het is een minimum-programma, dat men natuurlijk kan uitbreiden. Mijn ervaring met de BILONET heeft mij geleerd, dat ik aan dit lijstje voor deze bromfiets genoeg heb.

Ik had verder nog bij me een liter olie met een oliemaatje en een liter water, waarvan ik nooit een drup heb gedronken en die ik van Bunnik over Bagdad weer naar Bunnik heb gebracht.

Mijn koffertje zat, toen ik thuis kwam, vol souvenirs. Ik had niet veel kleren meegenomen, omdat ik heb ervaren, dat je toch altijd te veel bij je hebt: een stel extra ondergoed, twee broeken, twee shirts, een paar sokken en een motoroverall.

Belangrijk is, dat de bromfiets behoorlijk wordt behandeld. Een BILONET is tenslotte je trouwste vriend op zulke reizen. Je moet hem in zijn waarde erkennen en nu en dan de zaak eens even inspecteren.

Ik draaide op die reis in negentig dagen meer kilometers op mijn BILONET dan heel wat andere gebruikers in twee jaar tijd. Maar ik kan u verzekeren, met de hand op het hart: ik heb de BILONET gekozen voor mijn reis, omdat ik hem kende als een uitermate betrouwbaar instrument. Ik heb er geen ogenblik spijt van gehad. Voor mij geen andere brommer dan een BATAVUS BILONET.



BATAVUS Bilonet

Nieuwe modellen
VERLAAGDE PRIJZEN
VANAF f 535.-

BATAVUS MONTEERT UITSLUITEND VREDESTEN BANDEN

Bilonet draaide door bij 35 graden vorst!

De man, die mij gastvrijheid aanbood, was een grote, zwaargebouwde kerel met pik zwart haar en een paar stevige handen aan zijn lijf. Hij zag er ontzagwekkend uit, maar er was iets in zijn koolzwarte ogen, dat mij vertrouwen inboezemde en ik besloot zijn aanbod aan te nemen.

Hij nam mij mee, naar een klein huisje, een soort stal. Daarboven was een houten kof, waar hij woonde met zijn vrouw. In de (enige) kamer stonden een fornuis, een dressoir en een tafel. De man sprak Duits. Zijn vrouw zweeg. Zij was overigens niet onvriendelijk, zette koffie, maakte weckflessen open, vol grote, scherpe, peperachtige vruchten en zocht brood. De koffie maakte zij op de Arabische manier: eerst boontjes branden op het vuur in een pan, dan malen, dan met water aan de kook brengen en net zo lang laten koken, tot het vocht dik begint te worden. Je krijgt het in heel kleine kopjes met veel suiker. Eerst is het een drankje, maar toen ik er na een paar dagen aan begon te wennen, merkte ik, dat ik nooit lekkerder koffie had gedronken. Daarbij is wat wij thuis drinken maar een slap soort vocht.

Flessen

Intussen had mijn gastheer staan praten met een jochie, dat ik eerst helemaal niet had gezien. Het knaapje vertrok met twee lege flessen. Ik begreep, dat het om benzine ging. Dat leek goed, ik zou de volgende morgen vroeg weer verder kunnen.

Maar het was niet waar. De jongen kwam even later terug met twee flessen wijn. Nu heb ik op vorige tochten en uit gesprekken met anderen, die zulke reizen maken, geleerd, dat je voorzichtig moet zijn met alcoholica in een vreemd land. Vooral als het er arm is. De mensen zijn er gastvrij. Dat maakt het nog moeilijker, want het kan heel goed zijn, dat ze het opberbest bedoelen. Maar ik weet van gevallen waarin ze „gastvrij“ opgenomen reizigers vreemde dranken te drinken gaven, om ze daarna uit te schudden.

Ik besloot echter het er op te wagen. De man, die in zijn gebroken Duits steeds naar mijn ervaringen informeerde, leek vriendelijk. De vrouw keek, alsof zij er alles van begreep, sleepte telkens nieuwe lekkernijen aan en scheen bereid voor deze feestelijke gelegenheid haar hele wintervoorraad aan te spreken. Het was wijn. Voortreffelijke wijn. En er gebeurde mij niets.

De volgende morgen — ik had in mijn slaapzak op mijn lichtebed op de grond geslapen — nam ik afscheid. Twee vrienden rijker, maar nog even arm aan benzine.

Het eerste het beste dorp, dat ik doorreed was een kruidenterijk. O, zeker hij had benzine. Hele beste. Vijf jaar oud en nog altijd vloeibaar. Maar daar weet ik alles van, van mijn reis door Noorwegen, toen ik mijn brommer aan een dergelijk vocht bloot stelde. En dus ging ik verder.

Zes kilometer verder weer een dorp, met zelfs een station. De chef daar wist er wat op. Hij had ergens een motorfiets gezien. Met een slangetje pompte hij er een liter benzine uit. „Wie veel heeft moet iets afstaan aan wie niets heeft“, zei hij, alsof hij de afwezige eigenaar van de motor met een lesje wilde geven.

Olie had ik zelf. Je moet op zulke tochten altijd olie meenemen, die is vrijwel nergens te krijgen in de eenzaamheid. En zo kon ik verder, in de ijzige kou, naar Belgrado, waar ik, dwars tegen mijn principes in, midden in de nacht arriveerde.

35 Gradens vorst

Het was die vierde februari in Belgrado nog kouder dan de week daarvoor. Het vror maar liefst 35 graden Celsius. Die kou is erg, maar nog erger zijn de wegen. Het had er dagen lang gesneeuwd voor het was gaan vriezen. De sneeuw lag meters hoog. Daarin waren wegen uitgegraven, maar het was vrijwel onmogelijk er op te rijden. Bovendien waren er sterke wisselingen geweest in het klimaat, met het gevolg, dat hele stukken weg veranderd waren in ijsvlak-

ten. Op weg van Belgrado naar Niz en de volgende dag tussen Niz en Skopje merkte ik, wat dat zeggen wil.

Ik kan het hier natuurlijk gemakkelijk vertellen: niet rijden, maar glijden en tussen die twee veel lopen, of liever strompelen. Nu en dan viel ik, hele stukken lag ik vaker dan ik stond en telkens moest ik oppassen, dat ik de BILONET, die zo trouw zijn best deed, heel hield. Eén keer mislukte dat. Vlak voor Niz maakte ik op een weg, die een en al ijs was, een hevige smak, waarbij ik een trapper brak.

Het is niet gemakkelijk bij die kou een reparatie te verrichten. Je bent bang, dat je vingers afvriezen en zelfs als je dat riskeert kun je weinig met je handen beginnen, die helemaal gevoelloos zijn geworden. Maar ik slaagde er met enige moeite in een nieuwe trapperas te monteren en kon weer verder rijden.

Voorbij Niz kreeg ik het moeilijks-

Aarzel niet, reislustige, ga op reis!

Een Bilonet brengt U de wereld rond!

stuk van de hele reis. De weg daalde 20 procent. Het had er een poosje gedooid en het smeltwater was over de weg gestroomd. Maar daarna was de vorst weer ingevallen, zodat de weg veranderd was in een magnifieke ijsbaan.

Ik durfde er niet op rijden. Daarom probeerde ik mijn BILONET zo goed mogelijk in evenwicht te houden en er zelf op de hurken achteraan te glijden.

Telkens passeerde ik mensen, die stukken ijs hakten uit de weg. Er lag een laag ijs op van ongeveer dertig centimeter. Zij nemen die blokken mee naar huis en bewaren ze voor de zomer in holen onder de grond. De weg werd er daardoor niet beter op. Telkens viel ik in de gaten, die er in gehakt waren en ik stond doodsangsten uit om mijn brommer.

Vlak na die ijsweg kwamen de sneeuwbergen. Losse sneeuw was opgewaaid tot formidabele bergen. Ik probeerde er eerst gewoon doorheen te komen, maar dat mislukte. Daarom liet ik de brommer snel lopen in de eerste versnelling, reed met een jankende motor over het besneeuwde as-

falt en raakte vast midden in de sneeuwwoop. Ik tilde dan de BILONET zo goed en zo kwaad mogelijk uit de sneeuw om bij de volgende sneeuwberg die tactiek te herhalen.

Crisis

Na die afdaling begon de hoogvlak- te. Het werd kouder. Ik passeerde een auto, die was vastgevroren. Snijdend ging het door mij heen, dat ik verre van veilig was. Er hoefde niets te gebeuren of ik zou midden in die woeste ijsvlakten de nacht moeten doorbrengen. De eenzaamheid bekleemde mij. Ik voelde, dat ik het geen uur meer kon volhouden. Dat was de crisis.

Gelukkig zag ik, net toen ik op het dieptepunt van somberheid was aangeland, een boer, die mij beduidde, dat er een kilometer of vijf verderop een treinstation was. Ik moet bekennen, dat ik niet meer de moed had, om dat treinstation te passeren. Ik was in een stemming om alles beter te vinden dan met een bromfiets door de Zuid-Joegoslavische bergen te pionieren en ik besloot om dan maar voor deze hele éne keer de trein te nemen.

Sleep niet al te veel rommel mee!

OP ALLE GROTE REIZEN, die ik nu met de BILONET heb gemaakt, verzucht Hugo de Wijs, als hij naar zijn bagage wijst, heb ik ervaren, dat je altijd te veel spullen meeneemt. Je rekent op tegenslag en dat is op zichzelf natuurlijk wel verstandig, maar je moet dan toch niet een heel uitdragerswinkel meenemen. Je bagage moet met beleid worden samengesteld. Je moet dat allemaal meeslepen, over grote wegen, langs modderpaden, door de woestijn en over de bergen, en hoe voorzichtiger je dus je keus maakt, hoe beter het is.

Ik had deze reis naar Bagdad besloten niet te gaan kamperen, tenzij het niet anders kon. Ik nam dus geen tent mee. Maar wel was ik van plan twee keer per dag voor mijn eigen maaltijden te zorgen. En daarvoor had ik zo het een en ander meegenomen.

Conserven

Een boterdoos bijvoorbeeld, dat is maar een kleinigheidje, maar ik heb het ding nooit gebruikt. Een kookblik had ik bij me, maar dat heb ik ook niet gebruikt. Wel had ik wat conserven meegenomen. Dat is wel verstandig, omdat je op die manier voor noodgevallen altijd reservevoedsel hebt. Ik heb 17.000 kilometer lang twee blikken corned-beef meegezeuld, die ik ten slotte weer dicht en wel in Bunnik heb afgeleverd, maar ik moet wel zeggen, dat de aanwezigheid van die twee blikken een geruststellende gedachte was.

Mijn slaapzak was verkeerd. Ik had er op gerekend, dat het daar in het Zuiden niet zo koud zou zijn en dat ik bovendien altijd wel ergens onderdak zou krijgen. Dat kwam nu en dan heel anders uit. Je hebt op zulke reizen best een donzen slaapzak nodig.

Ik had wel een luchtbed meegenomen, maar dat heb ik slechts enkele keren hoeven op te blazen. Een dubbelgevouwen deken is vrijwel net zo goed, als je er even aan gewend bent.

Dan had ik een zaklantaarn, maar die heb ik ook niet gebruikt. Dat lijkt

gek, misschien, bij al mijn nachtelijke misère. Het zal er wel van komen, dat ik er te beroerd aan toe was om aan mijn zaklampje te denken.

Twee dingen hebt ge nodig, voor enigszins langere reizen: een voorraad plastic zakjes om allerlei dingen (films bijvoorbeeld) droog in op te bergen en vooral zeepoeder. Zeep is in die landen niet te krijgen. Je moet zo nu en dan je kleren wassen. Ik deed dat het liefst in hotels, als daar tenminste water was; maar zelfs in hotels is geen zeep.

Technische spullen

De technische uitrusting kan al even eenvoudig zijn. Ik zou op grond van mijn ervaring daarover het volgende advies willen geven:

1. voor een reis van ongeveer 2.000 kilometer in Europa:
 - twee liter mengbenzine
 - een bougiesleutel
 - twee bacosleutels
 - schroevendraaier
 - bandgereedschap
2. voor een reis van 5.000 kilometer bovendien:
 - twee bougies
 - remvoering
 - een debrayage- en een gaskabel (binnenkabels)
3. voor reizen van meer dan 10.000 kilometer nog:
 - vier bougies
 - drie remvoeringen (alleen door het



Meer gereedschap dan op dit plaatje had Hugo de Wijs in de woestijn niet nodig. Trouwens ook niet in de bergen. Lees wat hij schrijft over de bagage, die ge ... thuis moet laten.

- zware werk in de bergen)
- achterketting
- tussenketting
- 3 debrayagekabels en 3 gaskabels
- 3 kettingspanners
- allerlei reservemoeren
- achterlampjes

Dit alles is niet veel. Het is een minimum-programma, dat men natuurlijk kan uitbreiden. Mijn ervaring met de BILONET heeft mij geleerd, dat ik aan dit lijstje voor deze bromfiets genoeg heb.

Ik had verder nog bij me een liter olie met een oliemaatje en een liter water, waarvan ik nooit een drup heb gedronken en die ik van Bunnik over Bagdad weer naar Bunnik heb gebracht.

Mijn koffertje zat, toen ik thuis kwam, vol souvenirs. Ik had niet veel kleren meegenomen, omdat ik heb ervaren, dat je toch altijd te veel bij je hebt: een stel extra ondergoed, twee broeken, twee shirts, een paar sokken en een motoroverall.

Belangrijk is, dat de bromfiets behoorlijk wordt behandeld. Een BILONET is tenslotte je trouwste vriend op zulke reizen. Je moet hem in zijn waarde erkennen en nu en dan de zaak eens even inspecteren.

Ik draaide op die reis in negentig dagen meer kilometers op mijn BILONET dan heel wat andere gebruikers in twee jaar tijd. Maar ik kan u verzekeren, met de hand op het hart: ik heb de BILONET gekozen voor mijn reis, omdat ik hem kende als een uitermate betrouwbaar instrument. Ik heb er geen ogenblik spijt van gehad. Voor mij geen andere brommer dan een BATAVUS BILONET.



BATAVUS Bilonet

Nieuwe modellen

VERLAAGDE PRIJZEN

VANAF f 535.-



BATAVUS MONTEERT UITSLUITEND VREDESTEIN BANDEN

Rij niet bij nacht op een Bilonet!

Bilonet



's Batavus Bilonet F.P. 30
al vanaf £ 535,-

HET BOEIENDE VAN EEN GROTE REIS, zo vertelde Hugo de Wijs ons verder, vind ik de verrassingen waar je voor komt te staan. Dat geldt eigenlijk wel voor elke manier van reizen. Zelfs hij, die bij voorkeur vliegt, stelt zich bloot aan de confrontatie met een andere leefwijze, met andere gewoonten, met andere landschappen en andere mensen. Maar wie zijn reizen bij voorkeur op een bromfiets maakt, die heeft dan bovendien nog te maken met allerlei materiële omstandigheden, die hem voor grote problemen kunnen stellen.

Het is natuurlijk waar, dat je op een bromfiets, zelfs op die voortreffelijke BILONET, minder bewegingsvrijheid hebt dan in een snelle, sterke auto. Dat wil zeggen: je bent gebonden aan niet te grote afstanden per dag.

Ik zie er helemaal niet tegen op, om op de BILONET vierhonderd kilometer op één dag te rijden, omdat de vering zo goed is en je dus niet al te vermoeid wordt. In het Oosten is het echter wel zaak, dat je de dagen met verstand indeelt. Bijvoorbeeld niet 's avonds laat gaan rijden!

Laat rijden is dom!

Ik heb dat verschillende malen gedaan, omdat ik een bepaalde stad nog bezist wilde bereiken. Maar het blijft dom. Zo bijvoorbeeld, toen ik pas de Turkse grens was gepasseerd en ik mijn zinnen had gezet op Istanbul.

U moet niet vergeten, dat het in begin februari was. Er was een enorme hoeveelheid dooiwater van de Bulgaarse bergen naar beneden komen zetten en de wegen waren nat en modderig. Dat is al een aanwijzing, dat je voorzichtig moet zijn.

Maar ik reed die avond door van Edirna (dat is vlak bij de grens) naar Istanbul. De wegen waren slecht. Ik passeerde een brug, die door de hevige stroom was meegesleurd. Het Turkse leger had voor een verbinding tussen beide oevers gezorgd door een veer in te leggen met rubberboten. Ze aarzelden even of ze de BILONET en mij zouden meenemen, maar tenslotte besloten ze het er op te wagen. Het ging goed.

Hoe gevaarlijk het was bleek pas, toen het rubberbootje met soldaten op de terugweg over de rivier omsloeg.

Achter rood lichtje

Het werd nu donker. Ik reed langzaam en voorzichtig over de slechte weg. Vlak voor mij zag ik een rood achterlicht. Toen ik om mij heen keek, ontdekte ik aan beide kanten water. Daarom besloot ik het rode lichtje te volgen.

Een tijdje ging het goed. Toen maakte mijn voorrijder een bocht, maar door de afstand tussen hem en mij kon ik niet precies zien, waar die bocht moest beginnen.

Ik reed het water in, dat op de weg bleek te staan. Steeds dieper werd het. Na een poosje kwam de bougie onder water en de JLO-motor, die zich zo puik had gehouden tot nog toe, stopte. Ik werd kwaad, maar dat gaf niet,

want het was mijn eigen schuld. Twintig minuten trapte ik en langzaam kwam ik verder, kennelijk wel op een weg, want ik zag vaag telefoonpalen aan mijn linkerkant omhoogrijzen, maar hoe dat met die weg precies zat kon ik niet meer zien.

Ik werd doodmoe en bovendien bang. De stroom was sterk, het leek eerder of ik in een rivierbedding reed dan op een weg en ik durfde niet afstappen.

Na een poos rijden steeg de weg en ik had geen last meer van het water. Overal waren legerposten. Bij een van die posten maakte ik de motor droog en ik kreeg een kop hete koffie. Een ogenblik strekte ik de benen en even later had ik voldoende moed verzameld om weer verder te gaan.

Ik moest en zou nog naar Istanbul

en omdat ik niet precies wist hoe ver dat was, begon ik hard te rijden. Zo hard, dat ik na een kilometer of tien een bocht miste, recht door reed in plaats van links aan te houden en pardoes op een spoorlijn vloog. Het was verschrikkelijk.

Ik schoot over het stuur van mijn brommer heen en kwam op de rails terecht. Mijn handen waren ontveld en mijn knieën bloeden.

Maar erger dan mij was het met de BILONET. Hij had een harde smak gemaakt; de trappers waren verbogen. De motor liep nog, maar ik vertrouwde het maar half en besloot, met het oog op mijn veiligheid, 's nachts niet meer te rijden.

Ik schaam er mij niet voor dat ik huilde. Het was een onmogelijke toestand. Ik kon hier niet blijven slapen, ik moest verder. Maar de weg was slecht en ik wist niet of de BILONET mij niet verderop alsnog in de steek zou laten.

Later pas heb ik mij over dat gebrek aan vertrouwen geërgerd. Ik heb nog wel meer van zulke ongelukken gehad. Daarbij sneuvelde nu en dan een uitsteksel, maar het hart van de BILONET, de motor, bleef gezond en de voortreffelijke telescoopveren hebben mij nooit in de steek gelaten.

Zeventien kilometer voor Istanbul werd de weg nog slechter. De motor draaide nog, maar — zoals ik al zei — ik vertrouwde het niet erg. Alles was

modder en viezigheid aan de onderkant van de BILONET. Auto's reden mij heel langzaam voorbij en ook dat maakte mij nog zenuwachtiger. Ik stapte af. Vlak daarna stopte er een bus. De chauffeur keek mij er eens op aan en maakte een gebaar, dat ik met BILONET en al mocht meeliften naar de stad. Ik vond het, eerlijk gezegd, een uitkomst. Aan de rand van de stad zette hij mij af. En doodmoe belandde ik die nacht in een klein Turks hotelletje.

Ijskoude zwempartij met Bilonet

NU zal ik u vertellen, hoe mijn Batavus BILONET zijn eerste ijskoude zwempartij doorstond, zonder er „verkouden“ van te worden of er zich een onherstelbare „bronchitis“ mee op de zuiger te halen, zei ons Hugo de Wijs uit Bunnik, want u moet niet denken, dat zo'n tocht naar Bagdad en terug helemaal glad en zonder avonturen verloopt. Misschien was die zwempartij wel niet gekomen, wanneer ik niet tussen een troep internationale autosmokkelaars was terecht gekomen. Maar dat ontdekte ik ook niet eerder, dan toen ik er reeds helemaal tussen zat...

Toen dit avontuur kwam, was ik reeds dicht bij de Turkse grens. Van sneeuw had ik daar gelukkig geen

last meer, doch van de modder zoveel te meer. Het motortje kwam zelfs onder de modder te zitten en raakte bijna verstopt, zodat ik niet anders dan op de eerste versnelling kon rijden.

Langzamerhand was de weg beter geworden en ook vlakker, maar waar ik over reed, was leemzand en dat is wel het allerergste wat je je denken kunt, nog erger dan sneeuw en ijs.

Onder de modder

Na een valpartij was ik niet meer te herkennen, zo vuil was ik. Ik weet zeker dat, toen de Grieken mij uitschreven, zij mij in ieder geval niet met mijn foto in de pas hebben kunnen vergelijken, zeker niet bij het schijnsel van hun lampje, want het was al pikdonker, toen ik het niemandsland tussen Griekenland en Turkije inpuffte.

Bij de Turkse douane stuitte ik op een troep auto's, die daar niet door mochten, want men vertrouwde de weg niet. Er was in twaalf dagen niemand doorgelopen en verderop in Turkije was ergens een heel dorp weggezaakt.

Ik wilde echter, hoe dan ook, in ieder geval naar Edirna, want daar was een hotel, waar ik zou kunnen overnachten, dat wist ik.

Daarom mocht ik iets verderop gaan kijken, zei de douane, om te zien, of ik er toch door zou kunnen komen.

De mannen van de auto's gingen met mij mee. De voorste was een Oostenrijker, die twee wagens bij zich had. Met elkaar kwamen wij tot de conclusie, dat het wel zou gaan, wanneer wij met schoppen de zaak hier en daar wat opruimden.

Botsing

Tenslotte werd het ons toegestaan en de Oostenrijker, die erg zenuwachtig was, ging voorop. Zijn wagen raakte echter plotseling zo vast, dat de volgende er met zo'n 20 kilometer snelheid oplofte. De eerste was zo erg gekraakt, dat zij die moesten laten zitten.

Hoewel wij alles eerst niet goed hadden kunnen zien, bleek het al gauw, dat wij tussen sneeuwdijken doorgingen. De Opel, een Porsche en een paar Volkswagens kwamen er tot dusver goed door, maar op een zeker moment ramde één van de wagens de sneeuwdijk en raakte vast in een greppel.

Toen wij het ding met vereende krachten los hadden gekregen, brak de sneeuwwal door en toen bleek ons al heel gauw, hoeveel water daar wel achter stond.

Overstroming

Het water kwam met woedende kracht en federeen holde naar zijn eigen wagen, om aan deze ramp te ontsnappen. De mannen van de Por-

sche en van de Volkswagens kregen het wel voor elkaar, omdat deze wagens tenslotte gingen rijden. Zij kwamen er dan ook goed uit, maar de Opel en de Chevrolet — twee splinternieuwe wagens — werden een prooi van het water.

De mannen die er door waren gekomen, gingen er zo snel als zij konden vandoor, zonder zich verder van ons iets aan te trekken. Ik moest dan ook helemaal op mijn eentje maar zien, hoe ik het met mijn BILONET klaarde.

Ik stond raar te rillen, want toen ik bij mijn brommer terug kwam, stond de motor reeds onder water. Ik had alle moeite om de ijschotsen, die op mij afkwamen, weg te duwen en verder te komen. Tenslotte had ik alleen het stuur nog boven water...

Toen ik eindelijk „op het droge“ kwam (dat „droge“ was evengoed nog een vieze brij) kon ik proberen de schade zo'n beetje te overzien, wat mij met een paar lucifers wel zowat gelukte, omdat zelfs in het pikdonker de viezigheid rond mijn motor niet over het hoofd te zien was.

Motor Hup

Mijn allereerste werk was de bougie er uit te halen en het water uit de motor te halen. Gelukkig vonkte de bougie nog en ondanks alle beroerdigheid, begon ik te zingen, toen het brommertje even later weer liep dat het een lust was.

De Turkse douane was uitermate beleefd, vooral voor de vrouwen die zich in het gezelschap bevonden. Zij stonden zelfs hun bed af en maakten in een ander hokje vuur, om de kleren te kunnen drogen.

Ik probeerde op mijn luchtbed de slaap te pakken te krijgen, doch ik was zo koud, dat er niets van is gekomen. De volgende morgen heb ik alles buiten gehangen en in twee uur was het zaakje weer droog.

Lift

Gelukkig kwam die dag ook de auto met de sneeuwschuif. De vrachtwagen was reeds helemaal vol, doch desondanks werden wij er nog bij opgepropt. Toen ik snel mijn koffer en tassen ging halen, had men inmiddels mijn brommer reeds opgeladen. Doch dat was zo ruw gegaan, dat er een stuk van het spatscherm sneuvelde. Toen ik in Nederland terug kwam, was dat nog zo, als herinnering aan de slag, die ik er mee aan de Turkse grens geleverd had.

Is het niet een wonder, dat daar mijn reis niet is geëindigd? Dit is trouwens nog maar één van de krachten geweest, die mijn BILONET op deze reis heeft doorstaan. Maar hoe raar het soms ook ging, hij heeft mij nooit laten staan en dat is het belangrijkste!



Zo zag het er uit in het water. Niet zo best voor de Bilonet, zult u denken. Maar met de hand op het hart kan ik u verklaren, dat er niets is gebeurd. Na een droogpartijtje draaide de JLO-motor weer als een naaimachine.

Rij niet bij nacht op een Bilonet!

Bilonet



'n Batavus Bilonet F.P. 50
al vanaf £ 535.-

HET BOEIENDE VAN EEN GROTE REIS, zo vertelde Hugo de Wijs ons verder, vind ik de verrassingen waar je voor komt te staan. Dat geldt eigenlijk wel voor elke manier van reizen. Zelfs hij, die bij voorkeur vliegt, stelt zich bloot aan de confrontatie met een andere leefwijze, met andere gewoonten, met andere landschappen en andere mensen. Maar wie zijn reizen bij voorkeur op een bromfiets maakt, die heeft dan bovendien nog te maken met allerlei materiële omstandigheden, die hem voor grote problemen kunnen stellen.

Het is natuurlijk waar, dat je op een bromfiets, zelfs op die voortreffelijke BILONET, minder bewegingsvrijheid hebt, dan in een snelle, sterke auto. Dat wil zeggen: je bent gebonden aan niet te grote afstanden per dag.

Ik zie er helemaal niet tegen op, om op de BILONET vierhonderd kilometer op één dag te rijden, omdat de vering zo goed is en je dus niet al te vermoeid wordt. In het Oosten is het echter wel zaak, dat je de dagen met verstand indeelt. Bijvoorbeeld niet 's avonds laat gaan rijden!

Laat rijden is dom!

Ik heb dat verschillende malen gedaan, omdat ik een bepaalde stad nog beslist wilde bereiken. Maar het blijft dom. Zo bijvoorbeeld, toen ik pas de Turkse grens was gepasseerd en ik mijn zinnen had gezet op Istanbul.

U moet niet vergeten, dat het in begin februari was. Er was een enorme hoeveelheid dooiwater van de Bulgaarse bergen naar beneden komen zetten en de wegen waren nat en modderig. Dat is al een aanwijzing, dat je voorzichtig moet zijn.

Maar ik reed die avond door van Edirna (dat is vlak bij de grens) naar Istanbul. De wegen waren slecht. Ik passeerde een brug, die door de hevige stroom was meegesleurd. Het Turkse leger had voor een verbinding tussen beide oevers gezorgd door een veer in te leggen met rubberboten. Ze aarzelden even of ze de BILONET en mij zouden meenemen, maar tenslotte besloten ze het er op te wagen. Het ging goed.

Hoe gevaarlijk het was bleek pas, toen het rubberbootje met soldaten op de terugweg over de rivier omsloeg.

Achter rood lichtje

Het werd nu donker. Ik reed langzaam en voorzichtig over de slechte weg. Vlak voor mij zag ik een rood achterlicht. Toen ik om mij heen keek, ontdekte ik aan beide kanten water. Daarom besloot ik het rode lichtje te volgen.

Een tijdje ging het goed. Toen maakte mijn voorrijder een bocht, maar door de afstand tussen hem en mij kon ik niet precies zien, waar die bocht moest beginnen.

Ik reed het water in, dat op de weg bleek te staan. Steeds dieper werd het. Na een poosje kwam de bougie onder water en de JLO-motor, die zich zo puik had gehouden tot nog toe, stopte. Ik werd kwaad, maar dat gaf niet,

want het was mijn eigen schuld. Twintig minuten traptte ik en langzaam kwam ik verder, kennelijk wel op een weg, want ik zag vaag telefoonpalen aan mijn linkerkant omhoogrijzen, maar hoe dat met die weg precies zat kon ik niet meer zien.

Ik werd doodmoe en bovendien bang. De stroom was sterk, het leek eerder of ik in een rivierbedding reed dan op een weg en ik durfde niet afstappen.

Na een poos rijden steeg de weg en ik had geen last meer van het water. Overal waren legerposten. Bij een van die posten maakte ik de motor droog en ik kreeg een kop hete koffie. Een ogenblik strekte ik de benen en even later had ik voldoende moed verzameld om weer verder te gaan.

Ik moest en zou nog naar Istanbul

en omdat ik niet precies wist hoe ver dat was, begon ik hard te rijden. Zo hard, dat ik na een kilometer of tien een bocht miste, recht door reed in plaats van links aan te houden en pardoes op een spoorlijn vloog. Het was verschrikkelijk.

Ik schoot over het stuur van mijn brommer heen en kwam op de rails terecht. Mijn handen waren ontveld en mijn knieën bloeden.

Maar erger dan mij was het met de BILONET. Hij had een harde smak gemaakt; de trappers waren verbogen. De motor liep nog, maar ik vertrouwde het maar half en besloot, met het oog op mijn veiligheid, 's nachts niet meer te rijden.

Ik schaam er mij niet voor dat ik huilde. Het was een onmogelijke toestand. Ik kon hier niet blijven slapen, ik moest verder. Maar de weg was slecht en ik wist niet of de BILONET mij niet verderop alsnog in de steek zou laten.

Later pas heb ik mij over dat gebrek aan vertrouwen geërgerd. Ik heb nog wel meer van zulke ongelukken gehad. Daarbij sneuvelde nu en dan een uitsteksel, maar het hart van de BILONET, de motor, bleef gezond en de voortreffelijke telescoopveren hebben mij nooit in de steek gelaten.

Zeventien kilometer voor Istanbul werd de weg nog slechter. De motor draaide nog, maar — zoals ik al zei — ik vertrouwde het niet erg. Alles was

modder en viezigheid aan de onderkant van de BILONET. Auto's reden mij heel langzaam voorbij en ook dat maakte mij nog zenuwachtiger. Ik stapte af. Vlak daarna stopte er een bus. De chauffeur keek mij er eens op aan en maakte een gebaar, dat ik met BILONET en al mocht meeliften naar de stad. Ik vond het, eerlijk gezegd, een uitkomst. Aan de rand van de stad zette hij mij af. En doodmoe belandde ik die nacht in een klein Turks hotelletje.

Ijskoude zwempartij met Bilonet

NU zal ik u vertellen, hoe mijn Batavus BILONET zijn eerste ijskoude zwempartij doorstond, zonder er „verkouden” van te worden of er zich een onherstelbare „bronchitis” mee op de zuiger te halen, zei ons Hugo de Wijs uit Bunnik, want u moet niet denken, dat zo'n tocht naar Bagdad en terug helemaal glad en zonder avonturen verloopt. Misschien was die zwempartij wel niet gekomen, wanneer ik niet tussen een troep internationale autosmokkeelaars was terecht gekomen. Maar dat ontdekte ik ook niet eerder, dan toen ik er reeds helemaal tussen zat...

Toen dit avontuur kwam, was ik reeds dicht bij de Turkse grens. Van sneeuw had ik daar gelukkig geen

last meer, doch van de modder zoveel te meer. Het motortje kwam zelfs onder de modder te zitten en raakte bijna verstopt, zodat ik niet anders dan op de eerste versnelling kon rijden.

Langzamerhand was de weg beter geworden en ook vlakker, maar waar ik over reed, was leemzand en dat is wel het allergenste wat je je denken kunt, nog erger dan sneeuw en ijs.

Onder de modder

Na een valpartij was ik niet meer te herkennen, zo vuil was ik. Ik weet zeker dat, toen de Grieken mij uitschreven, zij mij in ieder geval niet met mijn foto in de pas hebben kunnen vergelijken, zeker niet bij het schijnsel van hun lampje, want het was al pikdonker, toen ik het niemandsland tussen Griekenland en Turkije inpuffte.

Bij de Turkse douane stuitte ik op een troep auto's, die daar niet door mochten, want men vertrouwde de weg niet. Er was in twaalf dagen niemand doorgekomen en verderop in Turkije was ergens een heel dorp weggezaakt.

Ik wilde echter, hoe dan ook, in ieder geval naar Edirna, want daar was een hotel, waar ik zou kunnen overnachten, dat wist ik.

Daarom mocht ik iets verderop gaan kijken, zei de douane, om te zien, of ik er toch door zou kunnen komen.

De mannen van de auto's gingen met mij mee. De voorste was een Oostenrijker, die twee wagens bij zich had. Met elkaar kwamen wij tot de conclusie, dat het wel zou gaan, wanneer wij met schoppen de zaak hier en daar wat opruimden.

Botsing

Tenslotte werd het ons toegestaan en de Oostenrijker, die erg zenuwachtig was, ging voorop. Zijn wagen raakte echter plotseling zo vast, dat de volgende er met zo'n 20 kilometer snelheid oplofte. De eerste was zo erg gekraakt, dat zij die moesten laten zitten.

Hoewel wij alles eerst niet goed hadden kunnen zien, bleek het al gauw, dat wij tussen sneeuwdijken doorgingen. De Opel, een Porsche en een paar Volkswagens kwamen er tot dusver goed door, maar op een zeker moment ramde één van de wagens de sneeuwdijk en raakte vast in een greppel.

Toen wij het ding met vereende krachten los hadden gekregen, brak de sneeuwwal door en toen bleek ons al heel gauw, hoeveel water daar wel achter stond.

Overstroming

Het water kwam met woedende kracht en iedereen holde naar zijn eigen wagen, om aan deze ramp te ontsnappen. De mannen van de Por-

sche en van de Volkswagens kregen het wel voor elkaar, omdat deze wagens tenslotte gingen rijden. Zij kwamen er dan ook goed uit, maar de Opel en de Chevrolet — twee splinter-nieuwe wagens — werden een prooi van het water.

De mannen die er door waren gekomen, gingen er zo snel als zij konden vandoor, zonder zich verder van ons iets aan te trekken. Ik moest dan ook helemaal op mijn eentje maar zien, hoe ik het met mijn BILONET klaarde.

Ik stond raar te rillen, want toen ik bij mijn brommer terug kwam, stond de motor reeds onder water. Ik had alle moeite om de ijschotsen, die op mij afkwamen, weg te duwen en verder te komen. Tenslotte had ik alleen het stuur nog boven water...

Toen ik eindelijk „op het droge” kwam (dat „droge” was evengoed nog een vieze bri) kon ik proberen de schade zo'n beetje te overzien, wat mij met een paar lucifers wel zowat gelukte, omdat zelfs in het pikdonker de viezigheid rond mijn motor niet over het hoofd te zien was.

Motor liep

Mijn allereerste werk was de bougie er uit te halen en het water uit de motor te halen. Gelukkig vonkte de bougie nog en ondanks alle beroerdigheid, begon ik te zingen, toen het brommertje even later weer liep dat het een lust was.

De Turkse douane was uitermate beleefd, vooral voor de vrouwen die zich in het gezelschap bevonden. Zij stonden zelfs hun bed af en maakten in een ander hokje vuur, om de kleren te kunnen drogen.

Ik probeerde op mijn luchtbed de slaap te pakken te krijgen, doch ik was zo koud, dat er niets van is gekomen. De volgende morgen heb ik alles buiten gehangen en in twee uur was het zaakje weer droog.

Lift

Gelukkig kwam die dag ook de auto met de sneeuwschuif. De vrachtwagen was reeds helemaal vol, doch desondanks werden wij er nog bij opgepropt. Toen ik snel mijn koffer en tassen ging halen, had men inmiddels mijn brommer reeds opgeladen. Doch dat was zo ruw gegaan, dat er een stuk van het spatscherm sneuvelde. Toen ik in Nederland terug kwam, was dat nog zo, als herinnering aan de slag, die ik er mee aan de Turkse grens geleverd had.

Is het niet een wonder, dat daar mijn reis niet is geëindigd? Dit is trouwens nog maar één van de krachttoeren geweest, die mijn BILONET op deze reis heeft doorstaan. Maar hoe raar het soms ook ging, hij heeft mij nooit laten staan en dat is het belangrijkste!



Zo zag het er uit in het water. Niet zo best voor de Bilonet, zult u denken. Maar met de hand op het hart kan ik u verklaren, dat er niets is gebeurd. Na een droogpartijtje draaide de JLO-motor weer als een naaimachine.

Elke dag bracht mij avonturen...

„Elke dag van mijn reis op de BILONET door de winter naar de zon, heeft mij wel avonturen gebracht, maar die laatste dag in Joego-Slavië en het begin in Griekenland vergeet ik nooit weer”, vertelde Hugo de Wijs verder.

Door een poort dook ik een smal dal in en daar kwam ik in de losse sneeuw terecht. Ik zette mijn BILONET in de eerste versnelling en zelf ging ik er naast lopen, want op een andere manier kon ik er niet doorheen komen. Tenslotte werd ik doodmoe. Ik dacht: wat er ook gebeurt, ik ga er op zitten. Een moment ging het goed, doch even later lag ik weer languit.

Zo ben ik toen zes uur lang door de losse sneeuw geploeterd, met om de zoveel minuten vallen en opstaan.

Wat was ik dankbaar, toen de sneeuw tenslotte minderde. Maar eigenlijk werd het toen nog erger, want de weg was één gladde vlakke en op het moment, dat het lekker ging, viel ik. De trapper was verbogen en de titlaat stuk. Zo werd het avond, de weg was niet meer te zien, er waren allemaal kuilen en het was om te huilen.

Wilde ik die avond nog in Thessaloniki komen, dan moest ik nog 90

Belangrijker vond ik toen, dat ik een goed bed kreeg en goed kon slapen. De volgende morgen viel de prijs mij ook nog mee, want voor alles moest ik dan die 20 dinar betalen en dat bleek in ons geld f 3,60 te zijn. Maar dat het daar reeds een beetje anders was dan thuis, blijkt wel uit het feit, dat ik voor het wassen een bekertje water kreeg...

Vol goede moed begon ik aan de 90 laatste kilometers naar Thessaloniki, opnieuw over een bijna onbegaanbaar sneeuwveld. Na een dag zwoegen, glijden en slieren kwam ik in die Griekse havenstad aan. En daar scheen de zon!...

Leven in het Oosten heeft eigen charmes

Er zijn, als je op de BILONET Europa uit en het Oosten in rijdt, allerlei dingen, die eerst wat ongewoon aandoen. Maar al gauw merk je, dat je aan een heel andere manier van leven begint te wennen; een manier van leven, die zijn eigen aantrekkelijkheid heeft en die niet veel meer van de mens vergt, dan een minimale soepelheid.

Ik heb op mijn reis bijvoorbeeld in allerlei hotels geloged. In Europa kent u dat wel: royale gelegenheden, waar je alles kunt bestellen wat je maar wilt en waar je dan na afloop van je verblijf de rekening betaald krijgt.

Krotten

In het Oosten is dat anders. Daar zijn de hotels dikwijls gevestigd in gebouwen, die wij krotten noemen. De slaapkamers zijn berekend op twee personen, maar je huurt geen kamer, doch een bed. Dat betekent, dat je gewoon ingekwartierd wordt bij een ander, als er geen lege kamers meer zijn.

Niemand kijkt er gek van op, wanneer er midden in de nacht een vreemde je kamer binnenstapt met de laconieke mededeling, dat hij het andere bed gehuurd heeft.

Ik herinner mij een hotelletje in Syrië, aan het begin van de woestijn. De receptie was gevestigd in de gang. Daar moest ik mijn naam laten inschrijven en daar hield zich verder iedereen op, die iets in het hotel te maken had.

Ik kon er niets bestellen om mijn dorst te lessen, want het hotel had alleen slaapkamers en was niet op eten en drinken ingericht. Om mij terwille te zijn ging men thee halen in een naburige inrichting. Even later kwam een soort ober terug, een jongeman in een vies pak, met in de hand een glaasje thee, dat zo heet was, dat hij het nauwelijks kon vasthouden.



Dit is een hotel. Ik heb er geslapen. Er was geen stromend water, geen eten te krijgen, geen drinken. De kamers waren ingericht voor twee personen, maar je wist nooit, wie je bij je kreeg. Ze verhuren namelijk de bedden per stuk en niet per kamer. Nu is het in de woestijnen van Syrië niet zo druk, dat dit veel hinder oplevert. Ik heb er tenminste alleen geslapen.



De BILONET zelf is mijn reistraftee: vol namen prijkt het voorspatbord.

Jordaanse dorpen hebben zij zo weinig te doen, dat zij uren lang kunnen staan praten met elkaar en wijzen op de BILONET. Maar vrouwen komt men bijna niet tegen. Zij vertonen zich niet graag aan vreemdelingen.

Ik ben er dan ook maar één keer in geslaagd een vrouw te fotograferen, een vrouw voor een Bedoeïentent. Vraag niet, wat er zou zijn gebeurd, als haar man dat had gezien.

Alleen grote gebouwen

In Bagdad, waar ik op de BILONET veel bekijks had, reed ik door de arme buurten. Daar waren vrouwen bezig de was te doen. Ik wilde er een plaatje van maken, maar dat mocht niet van de politie, die door de wijk surveilleerde.

Het bleek echter al spoedig, dat zijn bezwaren meer de wijk dan de vrouwen betroffen. Ik moest maar de grote gebouwen fotograferen, zei hij. Het was beter, dat de Amerikanen niet de armoede van Bagdad zagen.

Of ik nu al zei, dat ik geen Amerikaan was, het hielp allemaal niets. Hij wees naar mijn blonde haren en zei maar steeds „american, american”. Zijn alle ambtenaren van de Marshall-hulp in Irak soms blond geweest?

Armoede

Het grootste verschil, dat mij is opgevallen, zelfs met een arm land als Joego-Slavië, dat is de volstrekte onbewogenheid van het volk over de armoede, waarin het verkeert. Er is in de gezichten en in de gedragingen iets gelatens.

Een kameel bijvoorbeeld is een groot bezit. Want een kameel krijgt elk jaar een jong. Maar een kameel kost daar, in onze waarde omgerekend, niet meer dan driehonderd gulden. En dat is dus geen grote rijkdom. Bovendien is het niet eens zo gemakkelijk om in de woestijnen eten voor die dieren te vinden.

Toch zou ik — als ik ooit nog eens de kans krijg — graag een langere tocht op de BILONET door dit gebied willen maken. Er zijn zoveel dingen te zien, die anders zijn dan bij ons thuis en er is vooral één heel belangrijke zaak te leren: hoe een mens tevreden kan zijn met het schriete beetje, dat de natuur hem geeft in een omgeving, die voornamelijk bestaat uit zand, uit heet, in de zon schroeiend zand.

BATAVUS
RIJWIELEN

kilometer rijden. Ik dacht eerst dat dit nog wel zou gaan, want ik kreeg nu een prachtige asfaltweg onder mij. Doch ik had geen fut meer.

Ik denk: weet je wat, ik duik een hotel in, doch alles wat ik vond, was een klein cafeetje, waar ik gelukkig een politiemans trof. Ik vroeg hem naar een hotel, doch hij verstond mij niet. Door mijn hand tegen het hoofd te leggen en te snurken, beduidde ik hem dat ik wilde slapen.

Hij liep meteen naar buiten en na een hele tijd kwam hij met een klein mannetje terug, die mij bij de arm pakte en mij zo duidelijk maakte, dat ik mee moest gaan. Wel begreep ik, dat ik zou kunnen slapen en dat dit 20 dinar zou moeten kosten. Ik vond alles best, hoewel ik niet eens wist, hoeveel dat wel was.

Bij zijn huus gekomen, zag ik, dat het een klein boerderijtje was en in mijn koeterwaals vertelde ik hem, dat ik kon melken. Hij begreep dat blijkbaar en dat scheen in goede aarde te vallen.

De vrouw maakte meteen het eten klaar. Brood en schapekaas en later, toen er enkele uitgenodigde families bij kwamen, ook nog wijn en koffie.

Er is die avond veel gepraat, maar als zij van mij even veel begrepen hebben als ik van hen, dan is het niet veel geweest. Het was een volkomen langs elkaar heen praten. Wel begreep ik, dat de moeder het borduurwerk van een dochter en haar twee vriendinnen prees en wat zij maakten was dan ook erg mooi.



Ze was erg vriendelijk, erg behulpzaam en erg nieuwsgierig. Die laatste eigenschap maakte het mogelijk, dat ik van deze Bedoeïenvrouw een foto kon maken in de Syrische woestijn. De tenten, zoals men er hier een ziet, zijn typisch voor de trekkende stammen. Zij blijven enkele weken, soms enkele maanden, op dezelfde plaats en trekken dan weer verder.

Elke dag bracht mij avonturen...

„Elke dag van mijn reis op de BILONET door de winter naar de zon, heeft mij wel avonturen gebracht, maar die laatste dag in Joego-Slavië en het begin in Griekenland vergeet ik nooit weer”, vertelde Hugo de Wijs verder.

Door een poort dook ik een smal dal in en daar kwam ik in de losse sneeuw terecht. Ik zette mijn BILONET in de eerste versnelling en zelf ging ik er naast lopen, want op een andere manier kon ik er niet doorheen komen. Tenslotte werd ik doodmoe. Ik dacht: wat er ook gebeurt, ik ga er op zitten. Een moment ging het goed, doch even later lag ik weer languit.

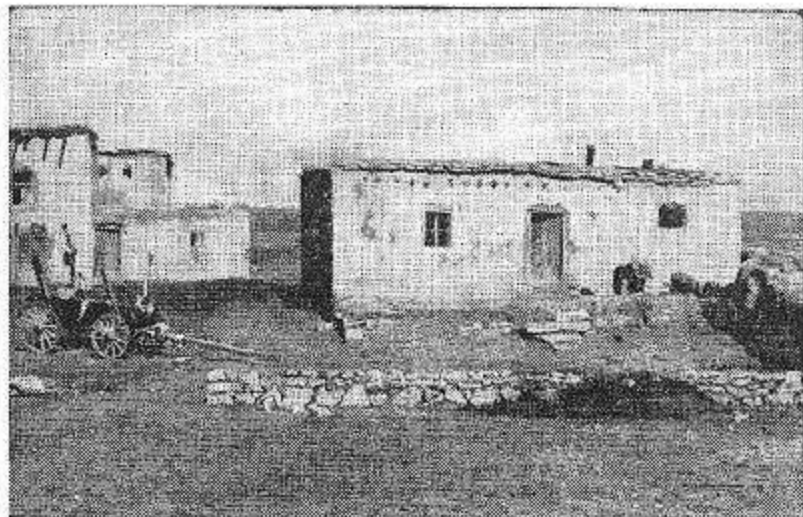
Zo ben ik toen zes uur lang door de losse sneeuw geploeterd, met om de zoveel minuten vallen en opstaan.

Wat was ik dankbaar, toen de sneeuw tenslotte minderde. Maar eigenlijk werd het toen nog erger, want de weg was één gladde vlakte en op het moment, dat het lekker ging, viel ik. De trapper was verbogen en de uitlaat stuk. Zo werd het avond, de weg was niet meer te zien, er waren allemaal kuilen en het was om te huilen.

Wilde ik die avond nog in Thessaloniki komen, dan moest ik nog 90

Belangrijker vond ik toen, dat ik een goed bed kreeg en goed kon slapen. De volgende morgen viel de prijs mij ook nog mee, want voor alles moest ik dan die 20 dinar betalen en dat bleek in ons geld f 3.60 te zijn. Maar dat het daar reeds een beetje anders was dan thuis, blijkt wel uit het feit, dat ik voor het wassen, een bekertje water kreeg...

Vol goede moed begon ik aan de 90 laatste kilometers naar Thessaloniki, opnieuw over een bijna onbegaanbaar sneeuwveld. Na een dag zwoegen, glijden en slieren kwam ik in die Griekse havenstad aan. En daar scheen de zon!....



Dit is een hotel. Ik heb er geslapen. Er was geen stromend water, geen eten te krijgen, geen drinken. De kamers waren ingericht voor twee personen, maar je wist nooit, wie je bij je kreeg. Ze verkuren namelijk de bedden per stuk en niet per kamer. Nu is het in de woestijnen van Syrië niet zo druk, dat dit veel hinder oplevert. Ik heb er tenminste alleen geslapen.

Leven in het Oosten heeft eigen charmes

Er zijn, als je op de BILONET Europa uit en het Oosten in rijdt, allerlei dingen, die eerst wat ongewoon aandoen. Maar al gauw merk je, dat je aan een heel andere manier van leven begint te wennen; een manier van leven, die zijn eigen aantrekkelijkheid heeft en die niet veel meer van de mens vergt, dan een minimale soepelheid.

Ik heb op mijn reis bijvoorbeeld in allerlei hotels geloged. In Europa kent u dat wel: royale gelegenheden, waar je alles kunt bestellen wat je maar wilt en waar je dan na afloop van je verblijf de rekening betaald krijgt.

Krotten

In het Oosten is dat anders. Daar zijn de hotels dikwijls gevestigd in gebouwen, die wij krotten noemen. De slaapkamers zijn berekend op twee personen, maar je huurt geen kamer, doch een bed. Dat betekent, dat je gewoon ingekwartierd wordt bij een ander, als er geen lege kamers meer zijn.

Niemand kijkt er gek van op, wanneer er midden in de nacht een vreemdeling je kamer binnenstapt met de laconieke mededeling, dat hij het andere bed gehuurd heeft.

Ik herinner mij een hotelletje in Syrië, aan het begin van de woestijn. De receptie was gevestigd in de gang. Daar moest ik mijn naam laten inschrijven en daar hield zich verder iedereen op, die iets in het hotel te maken had.

Ik kon er niets bestellen om mijn dorst te lessen, want het hotel had alleen slaapkamers en was niet op eten en drinken ingericht. Om mij terwille te zijn ging men thee halen in een naburige inrichting. Even later kwam een soort ober terug, een jongeman in een vies pak, met in de hand een glaasje thee, dat zo heet was, dat hij het nauwelijks kon vasthouden.

De maaltijden daar zijn trouwens ook niet erg overvloedig. Blijkbaar leven de toeristen er voornamelijk van eieren, die dan zo ongeveer half gebakken, half rauw naar binnen worden gewerkt. Dat begint al in Turkije.

Ik heb in de Syrische woestijn chauffeurs ontmoet, vrachtwagenchauffeurs, die daar op de grote woestijnroute van Oost naar West rijden en die weken lang leven op spiegeleieren.

In Bagdad belandde ik in een hotel, waar de muren en deuren net geverfd waren. Ik kon dat natuurlijk niet weten en kreeg prompt gemene bruine vlekken in mijn broek. Toen ik mij daarover beklagde bij de leiding van het hotel zei men: „Dat is dom, want er hangen bordjes.” Ik had die bordjes overigens niet gezien. Een man nam mij mee om ze te tonen. En ja, ze hingen er inderdaad. En stond op „geverfd”, maar in het Arabisch en niemand had er aan gedacht de vreemdelingen, die de taal niet machtig zijn, even te waarschuwen.

Bidden

In Bolu, in Turkije, kwam ik op een avond laat in een hotel, waar in de grote gelagkamer de mannen arak zalen te drinken. Iemand spreidde een bidkleedje uit en begon te bidden, boven op een brede bank. De anderen riepen daardoor heen allerlei opmerkingen naar mij, maar ik verstond niet, wat zij zeiden. Daarom hield ik mijn handen aan mijn oren.

O, maar dat begrepen ze heel goed. Ik wilde zeker ook bidden? De Mohamedaan, die bidt, maakt namelijk een dergelijk gebaar.

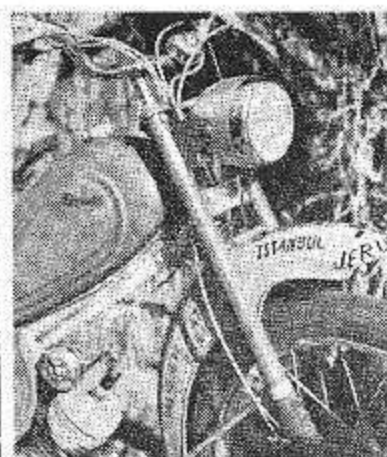
Het duurde nogal lang, voor ik de overigens heel vriendelijke Turken had duidelijk gemaakt, dat dit bepaald niet de bedoeling was. Eerst waren ze boos, maar later draalden ze weer bij en toen ik een fles arak liet komen, werden ze zelfs heel vriendelijk.

Blond en zwart

Misschien ben ik te kort in dat Midden-Oosten geweest, misschien ook heb ik het van de verkeerde kant bekeken, — hoe dan ook, ik moet zeggen, dat het leven daar mij niet bijzonder aantrekt.

Om te beginnen ben ik groot en blond. Daar zijn de mensen klein en pikzwart. Ze vinden een grote blonde man iets bijzonder vreemds. Ik heb in Bagdad zelfs iemand bijna gek zien worden: hij kon maar niet genoeg van mij krijgen en kwam zelfs 's avonds laat nog naar mijn hotelkamer om mij te laten merken, hoe bijzonder aardig hij mij wel vond.

Verder is het niet gemakkelijk om contact met de bevolking te krijgen. Wel met de mannen, die zijn nieuwsgierig genoeg en in de Syrische en



De BILONET zelf is mijn rolstoel: vol namen prijkt het voorspatbord.

Jordaanse dorpen hebben zij zo weinig te doen, dat zij uren lang kunnen staan praten met elkaar en wijzen op de BILONET. Maar vrouwen komt men bijna niet tegen. Zij vertonen zich niet graag aan vreemdelingen.

Ik ben er dan ook maar één keer in geslaagd een vrouw te fotograferen, een vrouw voor een Bedoeïentent. Vraag niet, wat er zou zijn gebeurd, als haar man dat had gezien.

Alleen grote gebouwen

In Bagdad, waar ik op de BILONET veel bekijks had, reed ik door de arme buurten. Daar waren vrouwen bezig de was te doen. Ik wilde er een plaatje van maken, maar dat mocht niet van de politie, die door de wijk surveilleerde.

Het bleek echter al spoedig, dat zijn bezwaren meer de wijk dan de vrouwen betroffen. Ik moest maar de grote gebouwen fotograferen, zei hij. Het was beter, dat de Amerikanen niet de armoede van Bagdad zagen.

Of ik nu al zei, dat ik geen Amerikaan was, het hielp allemaal niets. Hij wees naar mijn blonde haren en zei maar steeds „american, american”. Zijn alle ambtenaren van de Marshall-hulp in Irak soms blond geweest?

Armoede

Het grootste verschil, dat mij is opgevallen, zelfs met een arm land als Joego-Slavië, dat is de volstrekte onbewogenheid van het volk over de armoede, waarin het verkeert. Er is in de gezichten en in de gedragingen iets gelatens.

Een kameel bijvoorbeeld is een groot bezit. Want een kameel krijgt elk jaar een jong. Maar een kameel kost daar, in onze waarde omgerekend, niet meer dan driehonderd gulden. En dat is dus geen grote rijkdom. Bovendien is het niet eens zo gemakkelijk om in de woestijnen eten voor die dieren te vinden.

Toch zou ik — als ik ooit nog eens de kans krijg — graag een langere tocht op de BILONET door dit gebied willen maken. Er zijn zoveel dingen te zien, die anders zijn dan bij ons thuis en er is vooral één heel belangrijke zaak te leren: hoe een mens tevreden kan zijn met het schrielle beetje, dat de natuur hem geeft in een omgeving, die voornamelijk bestaat uit zand, uit heet, in de zon schroeënd zand.

BATAVUS
RD WIELEN

kilometer rijden. Ik dacht eerst dat dit nog wel zou gaan, want ik kreeg nu een prachtige asfaltweg onder mij. Doch ik had geen fut meer.

Ik denk: weet je wat, ik duik een hotel in, doch alles wat ik vond, was een klein cafeetje, waar ik gelukkig een politiemans trof. Ik vroeg hem naar een hotel, doch hij verstond mij niet. Door mijn hand tegen het hoofd te leggen en te snurken, beduidde ik hem dat ik wilde slapen.

Hij liep meteen naar buiten en na een hele tijd kwam hij met een klein mannetje terug, die mij bij de arm pakte en mij zo duidelijk maakte, dat ik mee moest gaan. Wel begreep ik, dat ik zou kunnen slapen en dat dit 20 dinar zou moeten kosten. Ik vond alles best, hoewel ik niet eens wist, hoeveel dat wel was.

Bij zijn huis gekomen, zag ik, dat het een klein boerderijtje was en in mijn koeterwaals vertelde ik hem, dat ik kon melken. Hij begreep dat blijkbaar en dat scheen in goede aarde te vallen.

De vrouw maakte meteen het eten klaar. Brood en schapekaas en later, toen er enkele uitgenodigde families bij kwamen, ook nog wijn en koffie.

Er is die avond veel gepraat, maar als zij van mij even veel begrepen hebben als ik van hen, dan is het niet veel geweest. Het was een volkomen langs elkaar heen praten. Wel begreep ik, dat de moeder het borduurwerk van een dochter en haar twee vriendinnen prees en wat zij maakten was dan ook erg mooi.



Ze was erg vriendelijk, erg behulpzaam en erg nieuwsgierig. Die laatste eigenschap maakte het mogelijk, dat ik van deze Bedoeïenvrouw een foto kon maken in de Syrische woestijn. De tenten, zoals men er hier een ziet, zijn typisch voor de trekkende stammen. Zij blijven enkele weken, soms enkele maanden, op dezelfde plaats en trekken dan weer verder.

per bilonet

dwars door Europa naar het Oosten



Sneeuwberg, ijsvelden en overstroming

WAT IS HET, DAT EEN MENS DE WERELD IN DOET TREKKEN? Waar vandaan komt die vreemde ongerustheid, als hij thuis zit? Waarom staren zijn ogen naar de verte? Waarom willen wij op reis? Het kan niet alleen nieuwsgierigheid zijn. Het is de behoefte te zien hoe andere mensen leven, hoe andere landen strijden voor een stuk brood en wat geluk. Het is de behoefte altijd opnieuw de ervaring bevestigd te zien, dat alle mensen mensen zijn, dezelfde noden hebben, dezelfde vreugden. Nederland heeft altijd veel van die zwervers gekend, van die mannen, wier hart sneller ging kloppen, als er verteld werd over vreemde landen. Nederland is groot geworden door het verlangen van die mannen naar de ruimte. In alle eeuwen heeft ons land van die vreemde, onrustige naturen zien uitzwermen. Ook nu en één van hen is Hugo de Wijs, oud 22 jaar, uit Bunnik.

Barre tocht door sneeuw en ijs

In vroeger jaren ging dat zó: een man van twee-en-twintig kuste zijn moeder, gaf zijn vader een hand en ging op stap; een stok in de hand en een bundeltje over de schouder. En een of twee of drie jaar later kwam hij terug, ouder, bruin verbrand van de zon in het Zuiden en vol verhalen. Nu gaat het anders: Hugo de Wijs kuste zijn moeder, gaf zijn vader een hand en reed weg op zijn Batavus BILONET, dat wonder van precisie en technisch vakmanschap. Hij had geen bundeltje over de schouder, maar een koffer op de sterke bagagedrager en een stok had hij niet nodig.

Papieren

Wel papieren. Praat Hugo de Wijs niet over papieren, hij wordt er nog altijd een beetje wild van. Visum dit, visum dat; voor alles eventjes naar Den Haag (op de brommer natuurlijk), nog eventjes naar Den Haag, praten hier, praten daar en, — dat is het mooiste! — als je dan ergens aan de grens van een ver, vreemd land bent aangekomen, dan blijkt, dat je daar heel gemakkelijk alle visa, alle papieren kunt krijgen, die je nodig hebt.

Maar goed, dat is een ander verhaal. We zijn nu nog in het begin, op 27 januari 1956 in Utrecht, midden in de koudste winter, die Nederland in lange tijd gekend heeft.

Wat bezielt iemand om midden in de winter op reis te gaan? En dan op een bromfiet?

„Wat wil je,” zei Hugo de Wijs, toen hij ons zijn verhaal vertelde, „ze zeggen, dat het in het Zuiden warmer is dan hier. Ik wilde ver naar het Zuiden. Noorwegen en Zweden had ik al

eerder gezien en vorig jaar heb ik een reis van ruim 11.000 kilometer gemaakt door alle landen van Europa, Spanje en Portugal inbegrepen. Je kunt begrijpen, dat alleen het nieuwe, het vreemde aantrekt. Bovendien was ik niet bang van de kou. Je kunt je er op kleden.” „Maar je bromfiet dan?” „De BILONET? O, daar was ik geen ogenblik ongerust over. Die kan tegen kou, regen, sneeuw, wind en gloeiende hitte. Dat had ik al eerder gemerkt. Daarom, om zijn betrouwbaarheid, had ik hem uitgekozen uit de vele soorten, die er in Nederland te krijgen zijn.

Kou, ijs, sneeuw

Het sneeuwde op 27 januari in Utrecht. Koud, natte sneeuw. Geen weer om fluitende naar het Zuiden te vertrekken.

Het bleef trouwens sneeuwen, die eerste dag. Het weer werd slechter op de tweede dag. Nog slechter op de derde dag en die drie dagen reed ik naar de Oostenrijkse Alpen, dwars over de grote „Autobahnen” van de Westduitse Bondsrepubliek.

Het begin was betrekkelijk vlak, met alleen hier en daar gloeiende hellingen. Utrecht — Frankfurt — Markt Erlbach — Salzburg, dat is al een heel eind, als het hard vriest.

Maar het werd pas erg, toen de Alpen goed en wel aan beurt kwamen. Ik wilde naar Klagenfurt, over de Gr. Priul-pas. Het vroom 25 graden onder nul. Er stond een fijne sneeuwjacht. Hoewel ik een motorpak droeg, voelde ik, dat de sneeuw door de naden naar binnen drong. Tenminste in het begin. Later voelde ik niets meer.

Hoe langer de tocht door de sneeuw duurde, hoe vermoedder ik werd. Nu en dan twijfelde ik aan de mogelijkheid om verder te gaan, maar ik ging door, omdat ik het een belachelijk idee vond me te laten verslaan door sneeuw

EEN DUBBELE PRESTATIE

OP een goede dag, eind vorig jaar, kwam bij ons aan de BATAVUS-fabriek een jonge man zich melden. Hij wilde ons eventjes vertellen, hoe goed de BILONET hem had voldaan. Dat is natuurlijk voor een fabrikant een plezierig ogenblik. Ook als hij er zelf van harte van overtuigd is, dat het produkt, waaraan hij en zoveel van zijn medewerkers hun beste krachten besteden, goed is, degelijk, betrouwbaar en sterk. — dan nog is het prettig dat uit de mond van anderen te vernemen.

Maar ik vond het nog plezieriger toen bleek, dat die jongeman, Hugo de Wijs uit Bunnik, ook enig recht kon laten gelden op een oordeel, want hij vertelde juist een reis van 11.000 kilometer op de BILONET te hebben gemaakt, dwars door heel Europa. En geen ogenblik had zijn BILONET hem in de steek gelaten.

Een tijdje later kwam Hugo de Wijs terug. Hij vertelde mij, dat hij nu eens wat verdere wilde, naar Bagdad, omdat hij nog nooit een woestijn van dichtbij had bekeken.

Welnu, deze ondernemende jongeman is met een BILONET G 50 op weg gegaan. Die weg was 17.000 kilometer lang. Na negentig dagen kwam hij zich weer melden. „Ik ben weer terug met de BILONET. Het is allemaal prima gegaan.”

Te alle beschikbaarheid geloof ik te mogen zeggen, dat dit een prestatie is. Zowel van de blonde Hugo de Wijs als van BILONET, die hem reed. En daarom doet het mij een genoegen u hierbij het relaas van zijn reis, dwars door Europa naar het Oosten, te mogen aanbieden.

Ik zie er een tweeledig bewijs in: dat er in ons land nog ondernemende jonge mensen zijn, die de loekroep



Hugo de Wijs uit Bunnik: ... 17.000 kilometer rijden om de woestijnen te zien ...

der verten horen en zich met doorzettingsvermogen tot het avontuur zetten: en dat de BATAVUS BILONET, de trots van onze fabriek, niet alleen geschikt is om er met mooi weer van huis mee naar het werk te rijden, maar evenzeer geschikt voor dat grote toerisme, dat de mens ruimer blik verschaft en de wereld kleiner maakt.

BATAVUS, N.V., Heerenveen, G. Gaastra, directeur.

en wind. En bovendien: de BILONET hield zich prachtig. De JLO-motor snorde, dat het een lust was en als het nu en dan op een steile helling hem een beetje teveel dreigde te worden, dan hielp ik hem wat.

Daar heb ik trouwens later last van gekregen. Dat was op de Seebergsattel-pas, een pas van 1216 meter in de Dolomieten. Ik mag wel zeggen, dat ik mijn reis behoorlijk had voorbereid, maar ik had niet precies naar de hellingen geïnformeerd. Welnu, die Seebergsattel heeft hellingen van 28 procent: om de drie en een halve meter ga je een meter omhoog. Dat is al moeilijk als je het lopende probeert. Het is helemaal moeilijk, als je het op de brommer wilt doen.

Ik moest er dus nu en dan af, om mee te duwen. Dat was een warm werkje, hoewel het bijna dertig graden vroom. Onder mijn plastic pak begon ik te transpireren, overigens zonder dat ik dat zo precies merkte. Maar boven op de berg was ik doornat en toen ik, met een kalme vaartje (om geen brokken te maken) naar beneden lufte, werd ik koud. Beneden was mijn pak als een plank bevroren.

Zo ging het die dagen voortdurend. De BILONET hees mij vlot omhoog, alleen op de steilste hellingen moest ik wat helpen, maar naar beneden was het dan oppassen, omdat je het gevaar loopt te bevriezen. Enfin, ik troostte mij maar met de gedachte, dat waarschijnlijk niemand ter wereld het bij zo'n Siberische kou met een brommer in de bergen heeft geprobeerd.

Uit Oostenrijk kwam ik in Joegoslavië. Daar wordt de wereld anders. Tot aan de grens kun je je redden met Duits en de mensen kijken wel wat gek, maar ze accepteren je nog als één van hen.

In Joegoslavië kom je in een vreemde wereld. Om te beginnen is het er armer dan ergens anders in Europa. Dat heeft tot gevolg, dat de wegen er slecht zijn en de service langs die wegen helemaal ontbreekt. Ge moet u niet verbazen, ergens een bordje te zien staan, dat de volgende benzinepomp honderd kilometer verder staat.

Dat gebeurde mij ook. Ik had nog een halve liter in de tank. Nu kan een BILONET veel, maar van de wind draaien kan hij niet. Ik wist, dat ik in het eerste het beste dorp op zoek zou moeten naar benzine. Maar het duurde een tijd, voor ik in een dorp kwam en het werd donker.

Logeerpartij

Vroeger heb ik gemerkt, dat het niet verstandig is in het donker te blijven rijden. Je bent te zeer afhankelijk van de omstandigheden. Op een mooie, rechte weg hindert dat niet, maar in het Oosten van Europa zijn de wegen slecht: je rijdt over trajecten, waar de grond bezaaid is met scherpe stukken basalt van ongeveer drie centimeter grootte en je kunt elk ogenblik de gekste situaties verwachten.

Maar ik wilde niet afstappen, voor ik zeker was die benzine te kunnen krijgen. Eindelijk zag ik een huis aan een zijweg. Het bleek een klein hotel. Ik vroeg, of ik er kon blijven slapen, maar dat ging niet. Er logeerden al vier Duitsers en daarmee was het hotelletje meteen vol. Het was niet erg, want even verder in een dorpscaféetje ontmoette ik een man, die aanbood mij te huisvesten.

Zie vervolg van dit relaas op pagina 2

BATAVUS

De lichtlopende fiets



Voor veiligheid en betrouwbaarheid!

BATAVUS MONTEERT UITSLUITEND VREDESTEIN BANDEN

München im Schnee
Frauenkirche und Rathaus

30 Jan, 56

Nr. 111

Beste allemaal
ik leef nog al haavel
je hier op de brommert
niet kan zwefen; tot
nu toe nog niets byronder
beleefd; De hele dag
maar brommen dit is
een eentoring werk; de
brommert is prima maar
niet sterk en snel
nu luitjes ik ga even
vandaag nog naar Salzburg
(120 km) het is gaan sneeuw
dus het wordt gerellig
Tot schryfs de kilometer
veeten Hugo

Photo-Verlag Manfred Huckauf, München 23

AH

Aufgabe



TECHNIKA



MÜNCHEN

Aan de fam
M.A de Wjjs
Koning's laan 9
Bunnik
Nederland

Beste allemaal
Op het ogenblik zit ik in
Adana. aan de zuidkust
van Turkye; eindelijk
is het dan toch beter weer
geworden; het is hier lente
Ik heb 3 dagen constant
door een kale steppe gereden
600 km lang was er geen boom
te zien alleen kale bergachtige
vlaktes met hongerige mensen
en schapen
Ik ga nu de woestijn door
nog 1000 km en ik ben in Bagdad
ik heb een pakketje met kleren
naar huis gestuurd. het was
teveel bagage. ik weet niet hoe
het met de betaling gaat. Hugo.



Aan
de fam
MA. de Wjs
Koningstaang

Bunnik

Holland

Beste Allemaal. 1/3/56
Lang gewacht toch gekomen
Na 4 dagen door de woestijn
reiden (1100 km) ben ik dan toch
in Bagdad aangeland; de stad
valt erg tegen naar wat men er
van verwacht; Modern en oud
maar niets berieuswaar dig
ik blijf hier 3 dagen en ga dan
naar Jeruzalem terug (schapen
herden) ik heb jullie brief ontvangen
niet de tijdschriften.

Het is hier zeer warm inmiddels
kan ye niets doen; ik heb nu ± 1 maand
vacantie die ik in Europa ga doorbrengen
of langs de middellandse zee. Op de
bromfiets heb ik tijdens de woestijn
reiden een heel boek uitgelezen.
Mijn volgende adres is post
restaurant Adana. en 12 Mrt. bijde
in Turkije ± 10 Mrt ben ik daar.
Nu lui ik ga weer zand eten. fluga



Aan de familie De Wj's

Koningslaan 9

Bunnik

Holland

Hoe vinden jullie
mijn eigen optreden
in het goed of slecht?

ATHENES
STADIOU-OMIROU 2
ACADEMIAS 69
PHON: 33-255

THESSALONIKI
TSMISKI 42
PHON: 71-786

PHOTO NICOLERI

Ik heb zeer mooie foto's
maar ik durf ze niet
te sturen.
Nu ga ik naar Tonga-
stabilie waar dezelfde
weg terug. Niemand kan
moeien kopen. Niet
erg slecht. te veel ge-
vergd. Hugo.

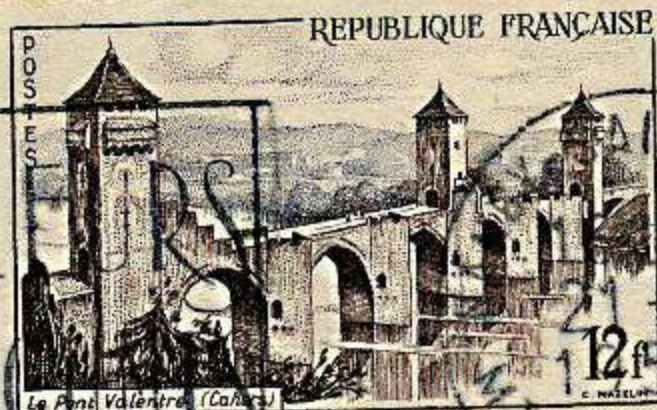
LEONAR



Aan familie
M. A. de Wap
Koningstraat 9
Bunnik
Hollanda

24/4/56
NANCY

Fontaine de Neptune.
Neptune's Fountain.



Beske allemaal.

Op het ogenblik doe ik
het ergste baantje van de
hele reis ik moet mij
n.l. 4 dagen met niets doen
vermaken; Het weer is hi
erg koud en nat.

Nog steeds is het plan om de
26 April thuis te komen. als
de brommer het doet.

Nancy is een zeer gerellige
stad met mooie gebouwen
en parken waar je kan
slapen
Ik bel vanuit Maastricht op
vele Greeten Hugo

EDITIONS de LUXE
84, Rue Lecourbe, Paris XV^e b
PHOTO
VERITABLE

Aan de fam.

M. A. de Wj's

Koningslaan 9

Bunnik

Holland.

Damascus



Aan de
familie
M.A. de Vries
Koningslaan
Bunnik
Holland

de Briefhouder
Grooten van
Hugo. 25/4/56

Adres Post Achmed Ghikalan

Beirut - Main Square

Ik leef nog
Alhoewel het
Jordanië niet erg
rustig was
Moeder van Harten
gefeliciteerd met
je verjaardag; tot
mijn spijt zal de
kaart iets te laat
komen, maar de
Diering's goet



Aan de fam
M.A. de Wijk
Koningstraat 9
Bunnik
Holland.

Photo Sport - Bab Edriss - Souk Sevour - Beyrouth

Reproduction interdite
Photo déposée
Vraie Photographie
Printed in Lebanon

356 Vele groeten Hugo

7/3/56.

Vele groeten uit
Jeruzalem
nu ga ik naar Beirut
Hugo.



Aan de familie

M. A. de Wijs

Koningslaan 9

Bunnik

Holland.

25521 11.1.95

Y.A. B



GREECE

N. Stourmaras
22a VOULIS ST - TEL. 24-905
ATHENS

Besk. Allem
op het ogenblik
zit ik in Athene,
het reizen begint te vervelen,
daar ik veel heb.

Gisteren ben ik mijn overal
verloren. ik hoop dat de
politie hem terug vind.

De Mohamedaanse landen
beroek ik nocht meer
dere mensen zijn nl. nog
volslagen beesten: uitrodder
gen slaargelaten;

Ik hoop 26 April thuis te

De ruwv... van Athene
zijn erg...

Vele groeten Hugo
adres. 1 post Zurich - Zwitserland



Aan de fam.

M.A. de Wj's

Koningslaan 9

Bunnik.

Holland

Printed in Greece
Paper Mimosa Kiel
Copyright reserved

NAAM VAN DE HOUDER
NOM DU PORTEUR / NAME OF BEARER

de Wijs,
Hugo

Beroep / Profession / Occupation

Landbouwkundige

Woonplaats / Domicile / Residence

Bunnik

Nationaliteit / Nationalité / Nationality

Nederlandse
Néerlandaise
Netherlands

Geboorteplaats / Lieu de naissance / Place of birth

Eindhoven

Geboortedatum / Date de naissance / Date of birth

24 Augustus 1933

SIGNALEMENT / DESCRIPTION / DESCRIPTION
Lengte/Taille/Height Ogen/Yeux/Eyes Haar/Cheveux/Hair

1,75 m *blauw* *blond*
bleus *blonds*
blue *fair*



Foto van de houder
Photo du porteur / Photo of bearer



Bijzondere kentekenen / Signes particuliers / Peculiarities

Handtekening van de houder
Signature du titulaire / Signature of bearer

H. de Wijs

De geldigheidsduur van dit paspoort eindigt op
Ce passeport expire le / This passport expires on
2 Juni 1956 / 2-6-56/

Landen waarvoor het paspoort geldig is / Valable pour / Valid for

**Alle landen der wereld
Tous les pays du monde
All the countries of the world**

Afgegeven door / Délivré par / Issued by
de Commissaris der Koningin in de provincie Utrecht.

Datum / Date / Date
2 Juni 1954 / 2-6-54/

Stempel en handtekening / Sceau et signature / Seal and signature
Voor de Commissaris der Koningin
in de provincie Utrecht
De Chef der afd. secr. en exp.



LEGES f. 2.50



AANVULLINGEN EN OPMERKINGEN
ADDITIONS ET OBSERVATIONS DES AUTORITÉS NÉERLANDAISES
ADDITIONS AND OBSERVATIONS BY NETHERLANDS AUTHORITIES

SINGLE JOURNEY



مفوضية المملكة الاردنية الهاشمية - دمشق
Legation of the Hashemite Kingdom
of Jordan - Damascus
Consular Section

القسم القنصلي
تأشيرة عادي
Ordinary Visa
Transit Visa

Serial No. ٢١٤
رقم التسلسل

Valid Till ٢٤ آفام ١٩٥٦
صالح لغاية

Provided the passeport is so long valid
ما دام الجواز معمولاً به

Date ٢٥ شباط ١٩٥٦
التاريخ

The Consul طاهر
القنصل



VERLENGING / RENOUVELLEMENT / RENEWAL

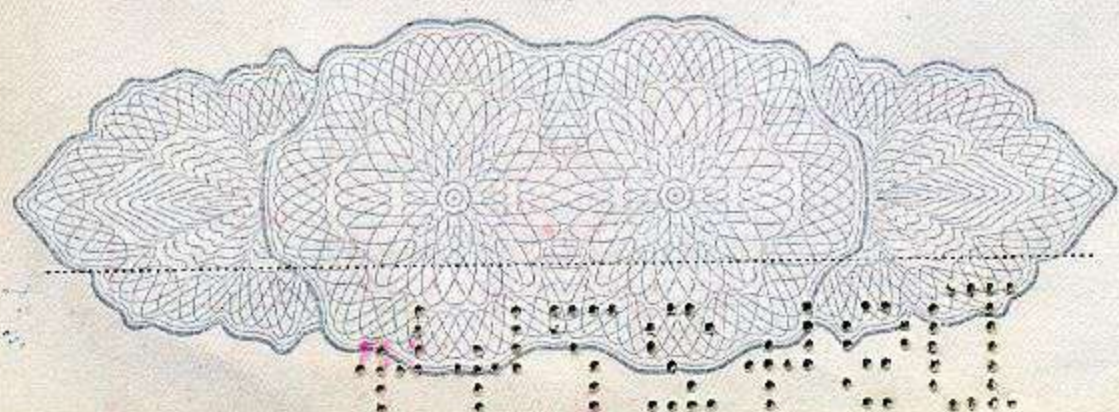
Verlengd tot / Renouvelé jusqu'au / Renewed until

Landen waarvoor het paspoort geldig is / Valable pour / Valid for

Verlengd door / Renouvelé par / Renewed by

Datum / Date / Date

Stempel en handtekening / Sceau et signature / Seal and signature



Passkontroll
Innreist
2 JUL 1954
SVINESUND

VISA
Passkontroll
Innreist
8 - SEP 1954
MAGNOR

Passkontroll
Innreist
8 - SEP 1954
MAGNOR

SCHWEIZ
E 29. APR. 55
BASEL BUNDELSSTADT

UTREST
den - 9. SEP. 1954
PASSKONTROLLEN
MEDSKOGEN

IN EDA 192
- 7.9.54*01042

Passkontroll
Inn 9 - SEP 1954
AASNES

VISA
16. MAG. 1955

DEUTSCHLAND
BUNDESREPUBLIK
2469
17. 09 54
LUNARISE
PASSKONTROLLE

Passkontroll
ut 15 SEP 1954
Kr.sand Poltti

TRIESTE
PESE
- 5 APR. 1956
2 - ENTRATA

Indrejet den
15 SEP. 1954
Rigspolitiet
Hirtshals (3)

Udrejet den
17 SEP. 1954
Rigspolitiet
Kruså (16)

DEUTSCHLAND
2001
27. 04. 55
PASSKONTROLLE

DEUTSCHLAND
32
AUSREISE
28. 04. 55
PASSKONTROLLE

DEUTSCHLAND
1578
AUSREISE
18. 9. 54
PASSKONTROLLE

16. MAT 1955
Einar

VISA

TURISTIČKA VIZA

IZLETNIČKA
URED ZA VEZU
FEDERATIVNE NARODNE REPUBLIKE
JUGOSLAVIJE

Br. S-3460

ULAZNA, ULAZNO-IZLAZNA VIZA

Za g. De Wÿs HugoViza važi do 20. Aug. 1955

ZA BORAČAK U PNRJ

OD prelaska granice - TRI
~~dana izdavanja vize~~Za JEDNO putovanj. EVaži za sve pogranične prelaze
otvorene za međunarodni saobraćaj.Človek, 20. VI. 1955 195... god.

POGRANIČNO POVERENIŠTVO
ŠENTILJ
22. VI. 1955
IZLAZ



POGRANIČNO POVERENIŠTVO
JEZERSKO
20. VI. 1955

ULAZ

Gend. Grenzkontrollstelle
Seebergsattel

20. JUNI 1955

Einreise

Ausreise

Statist. Bundes-Polizei
Broschur Seiffeld

22. JUNI 1955

Einreise | Ausreise



VISIT UP TO THREE MONTHS

BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND

A 16. SEP. 55

Wyler 16

BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND

E 25. AUG. 55

Wyler 4

BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND

A 25. AUG. 55

VISA

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX
BOULOGNE SUR MER
-4 JUIL 1955
(P) ENTREE

Wien
10. JAN. 1956
EIN

BUND
DEUTSCHLAND
E 27. JAN. 56
Höthum 10

Gend. Grenzkontrollstelle
Seebergsattel
- 2 FEB. 1956
Eingese. | Ausreise

(148) sterlini egi 270 drohni
(900) denar (75) florin

17.2.956
Handwritten signature and decorative border

This Visa is considered invalid for entry into the Kingdom of Iraq
هذا التأشيرة تعتبر باطلة لدخول العراق
لا تعتبر باطلة لدخول العراق
بمقتضى هذا الأمر التام

Consulat Général d'Egypte
LA HAYE

INTERETS IRAQUIENS

No. 647/129
Visa d'entree
Validité du visa trois mois
Séjour autorisé un mois
Date 19 décembre 1955

LE CONSUL GÉNÉRAL

مبايع عن الحكومة العراقية
Pour le Gouvernement d'Iraq

386 MILLS
386
طابع ارسنوجين



VISA

POS LANSTVO
FEDERATIVE NARODNE REPUBLIKE
JUGOSLAVIJE

Br. 37/56

TRANZITNA VIZA

jedan prolaz u povratak
de Wijs Hugo

Viza važi do 23 marta 1956

PRAVO ZADRŽAVANJA U PNRJ

u odlasku 03 (tri) dana.
u povratku 02 (dva)

Važi za sve pogranične prelaze
otvorene za međunarodni saobraćaj.

Mag. 23 januara 1956 god

POGRANIČNO POVERENIŠTVO
JEZERSKO
1956
UJAZ



Le Secrétaire de Légation

Fambella

No. A 837144

f = 18/4

VISA



السفارة السورية
في لندن

٧١٨٧

رقم الصفة
تاريخها ١٤/١٢/١٩٥٥
نوعها دخول
مدتها ١٠ أيام
عدد السفرات واحدة
يرافقها وسيد

Kanselar:ijrecht
Post: 125

28 DEC 1955

٢٨ ديسمبر سنة
الحسنى



Three months



VISA

NARODNA REPUBLIKA SRBIJA
 NARODNI KURIR RAZNOGLASNI
 SEKRETARIAT ZA UNUTR. POSLOVE
 SEKRETARIAT DE L'INTÉRIEUR
 ODELJAK ZA PASOŠU SLUŽBU I STRANCI
 LA SECTION POUR LE PASSEPORT ET L'ÉTRANGER

Važnost vize br. 37/56

La validité de visa N°

izdata od Poslanstva FNRJ u Holandiji
 délivré par

produžava se do 09 FEBRUARA 1956
 est prolongée jusqu'au

Br. 19/56
 N°

Kragujevac, 06 FEBRUAR 1956 g.



Šef odeljka
 Chef de La Section

Handwritten signature in blue ink.

Taksa od 300 Din.
 Prilepljena i poništena
 na predmetu.



EN TRANSIT

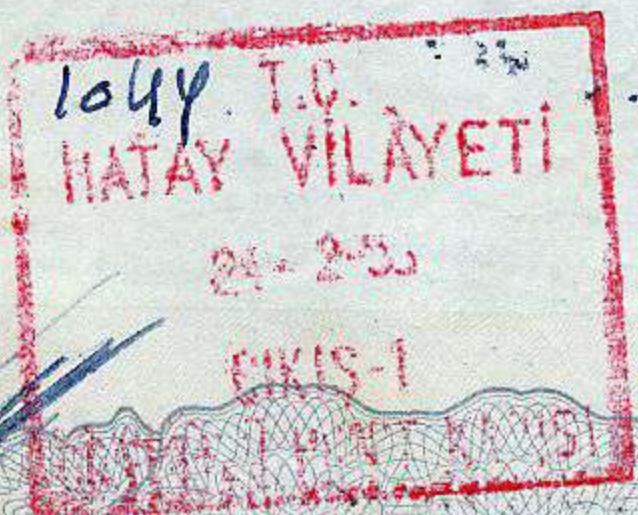
ΤΕΛΩΝΕΙΟΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

επισήμως σήμερα θινάμει δε εμ
 794189 πολυτόχου λήξεως
 Μακρομανιέλλης
 Βαλέντιν Β
 880493
 8-256

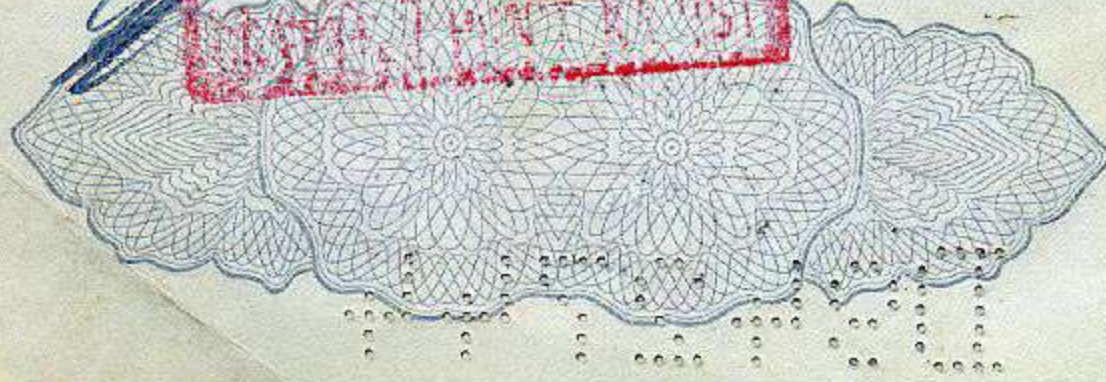




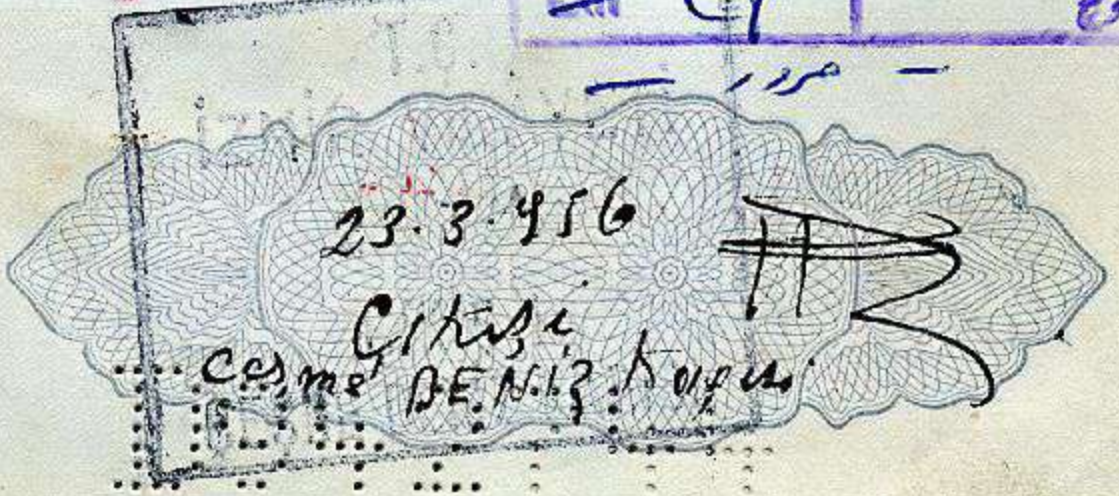
Vis No: 206700

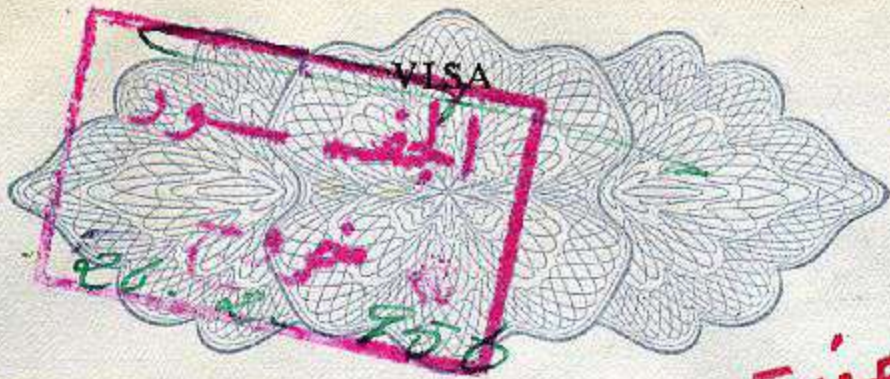


Handwritten Arabic text: *بسم الله الرحمن الرحيم*



على حامله مراجعة دائرة الامن العام خلال 48 ساعة من وصوله
Le titulaire doit se présenter à la Sûreté dans les 48 heures de son arrivée



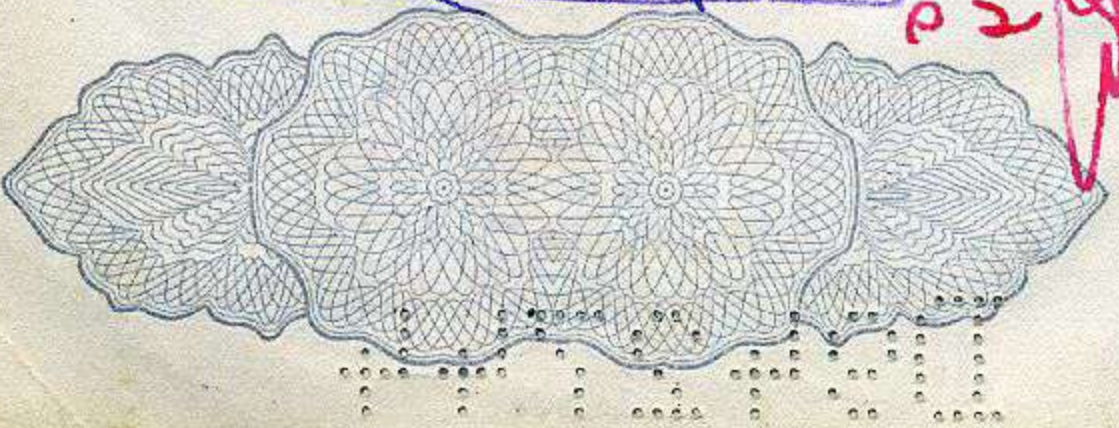


شهر في الرضول
عن طريق مخترجوازات السفر في الرطبة
السافرون ~~صحة~~
التاريخ ١٥/١١/٥٦

الأصنف -
٥٦/٤/٤
[Handwritten signature]

شهر في القروج
عن طريق مخترجوازات السفر في الرطبة
السافرون ~~صحة~~
التاريخ ١٤/١٢/٥٦

١٤
١٥
١٦
١٧
١٨
١٩
٢٠
٢١
٢٢
٢٣
٢٤
٢٥
٢٦
٢٧
٢٨
٢٩
٣٠
٣١
٣٢
٣٣
٣٤
٣٥
٣٦
٣٧
٣٨
٣٩
٤٠
٤١
٤٢
٤٣
٤٤
٤٥
٤٦
٤٧
٤٨
٤٩
٥٠
٥١
٥٢
٥٣
٥٤
٥٥
٥٦
٥٧
٥٨
٥٩
٦٠
٦١
٦٢
٦٣
٦٤
٦٥
٦٦
٦٧
٦٨
٦٩
٧٠
٧١
٧٢
٧٣
٧٤
٧٥
٧٦
٧٧
٧٨
٧٩
٨٠
٨١
٨٢
٨٣
٨٤
٨٥
٨٦
٨٧
٨٨
٨٩
٩٠
٩١
٩٢
٩٣
٩٤
٩٥
٩٦
٩٧
٩٨
٩٩
١٠٠



ENTRY VISA VISA **أشيرة دخول**

THE KINGDOM OF JORDAN
CONSULATE DEPT. BAGHDAD
مفوضية المملكة الاردنية الهاشمية
الشعبة القنصلية - بغداد

Serial No. 468 ٤٦٨ الرقم التسلسل
Number of Journeys ٥ عدد السفرات
Valid till 3/4/56 ٥٦/٤/٥٦ صالح لغاية
provided the passport is long valid
ما دام الجواز مسمولا

Date 3/3/56 ٥٦/٣/٥٦ التاريخ
Consul *[Signature]* القنصل

Single Journey **سفرة واحدة**



Handwritten notes in green ink, possibly a signature or date.

VISA الملكة الملكة
 مركز جوازات الرمثا
 H. K. OF JORDAN
 PASSPORT DEPT. H. 4

Date	9 07 / 2 / 56	التاريخ
ENTRY		دخول
EXIT		خروج

الملكة الاردنية الهاشمية
 مركز جوازات الرمثا
 H. K. OF JORDAN
 PASSPORT DEPT. RAMTHA

Date	9 07 / 2 / 56	التاريخ
ENTRY		دخول
EXIT		خروج

يصرح لحامله الاقامة في لبنان لغاية
 وعليه ان يتقدم الى مديرية الامن العام ٤٨ ساعة قبل انتهاء
 هذا الموعد

Le titulaire est autorisé à résider au Liban
 jusqu'au 9-4-56
 Il est tenu de se présenter à la Direction de la
 Sécurité Générale 48 heures avant l'expiration de
 ce délai.

ΗΓΟΡΑΣΘΗΣΑΝ ΤΡΑΠΗΤΙΑ £ 5.10 only
 EN ATHINAIS THE 26 MARCH 1956
 ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

CONSULAT DU LIBAN
 A AMMAN

Visa d'ENTRÉE No. 404
 Bon pour se rendre au LIBAN
 valable pour un seul voyage
 et un séjour limité à 6.4.1956

PERÇU
 PIASTRES LIBANAISES
 1000
 MONNAIE LOCALE
 1665

POSTE DE WARRIS
 AMMAN, le 6.2.1956
 Le Consul



Le bénéficiaire de ce visa est tenu
 de se présenter au poste de Sécurité
 le plus proche sans les 48 heures
 avant son départ du LIBAN.

Handwritten notes and stamps at the bottom of page 26, including a large blue stamp with Arabic text and a green 10L banknote.

الرجاء صاحب اللطافة دخول عائلات الحكمة، دير الزور، السويداء، اللاذقية،
لمتساءه مدينة اللاذقية فنهوا الا بعد اخذ مسبق من وزارة الدفاع الوطني



VISA

المفوضية السورية

عمان

رقم الـ	٢٤٧
تاريخها	١٩٥٦/٢/٦
نوعها	رضول
لته اشه مدتها	لسته اشه
لعدد سفرات عدد السفرات	لغرفة ول سفرات
يرافقه	رصفه

تتمين البعثة
من سوريا



الجمهورية السورية
REPUBLIQUE SYRIENNE
Sûreté Générale
الامن العام
ENTRÉE



VISA

Jud

Entrée

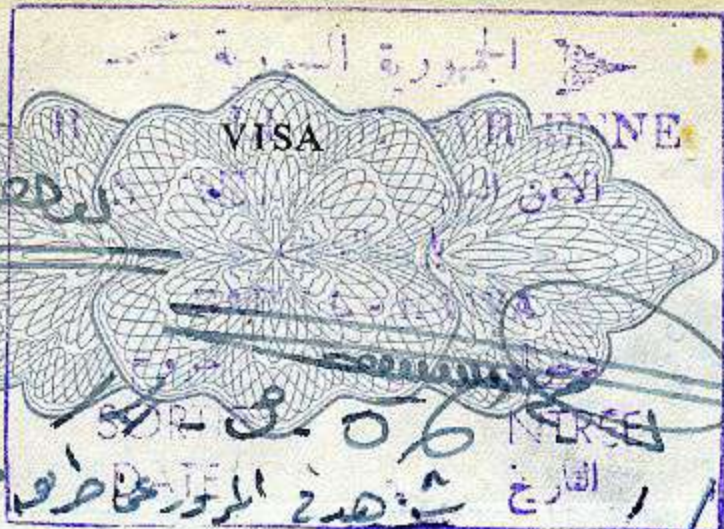
Sortie

الجمهورية اللبنانية
REPUBLIQUE LIBANAISE
Sûreté Générale
الامن العام
POSTE de A
الخروج ٢٥.٣.٥٦

على حامله من اجتهه دوائر الامن الداخلي خلال ٨ ساعة من قيامه
doit se présenter à la Sûreté Générale
total de 48 heures de son arrivée

الجمهورية السورية
Republique Syrienne
Sûreté Générale
الامن العام
POSTE DE ARDAH
عقرب العريضة
دخول في ١٩٥٦/٢/١٤
خروج في

١٩٥٦/٢/١٤
٢٣-٣-٥٦
ΕΙΣΟΔΟΣ



هذا هو الموزع الخاص مختصاً بعم حارم
في ان افهم ما في شارع عام
ان ثياباً واطياباً ليوافق
المنفذ بعم حارم



1385
62246/56

Guizte
654 Steclini
270 Yunan drakmi'si
900 Yugoslav dinari
75 Hollanda florini



GENERALNI KONZULAT
FEDERATIVNE NARODNE REPUBLIKE
JUGOSLAVIJE
Br. 978/56
TRANZITNA VIZA
Za JEOMAN prelaz — — — — —
Za g. WYS HUGO
Viza važi do 29 APRILA 1956
PRAVO ZADRŽAVANJA U PNRJ
u odlasku PET dana.
u povratku — — — — —
Važi za sve pogranične prelaze
otvorene za međunarodni saobraćaj.
Salun. 29 MAR. 1956 god.

Čilvepožnate pri ulazne
gorubolai, 14.3.1956



Whitson

31 **Παρονομαστικὸν καὶ φέρων μισθὸν ἑαυτοῦ**

DIV 1.5002 Annapolis
244 RUMASIA 13/13

WAARSCHUWING

Ἡ παρονομαστικὴ ἐξουσία ἐστὶν ἰσχυρὰ
Het Nederlands paspoort is eigendom van de Staat der Nederlanden en is aan de houder verstrekt om te dienen als reisdocument voor de daarin aangegeven landen. Iedere eigenmachtige aanvulling of verandering is verboden en strafbaar.

Een nieuw paspoort kan slechts worden verstrekt tegen inlevering van het tevoren verstrekte paspoort. In geval van verlies of op andere wijze in het ongereede raken van het paspoort is de houder verplicht daarvan onverwijld aangifte te doen, in Nederland bij de plaatselijke politie, in het buitenland bij de Consul in wiens ressort hij zich bevindt.

CARINSKI ODELJAK JEZERSKO

Pri ulazu u FNRJ uneo je

~~1 foto aparat CORONET-CONWAY
(box kamera bez broja)~~

I ostavljeno je kod njega. Pri izlazu iz FNRJ dužan je svu robu izneti ili prijaviti nekoj carinarnici.

Datum _____ 1955
This passport contains 31 numbered pages / Le passeport contient 31 pages numérotées



GENDARMERIE GRAND-DUCALE
Poste de WEMPERHARDT
Vu à la sortie le 23.4.56

1 DOUANE
24 IV 1955
Exp. par bij. de witting
WITVELDE (STATION)

de 24-4-56 om 12.00 u

V e r k l a r i n g

Ondergetekende, H. de Wijs, Koningslaan 9 te Bunnik, verklaart hierbij in opdracht van en in overleg met de BATAVUS RIJWIELEN-, MOTOREN- EN SCHAATSENFABRIEK begin 1956 een reis per BILONET-bromfiets te hebben gemaakt heen en terug naar Bagdad.

Hij verklaart de firma BATAVUS het recht te hebben verleend over deze reis publicaties te verrichten in iedere vorm, die zij daartoe dienstig zal achten. Hij behoudt het recht zelf publicaties over deze reis te verrichten, met dien verstande, dat de firma BATAVUS van ieder plan tot publicatie op de hoogte zal worden gesteld en onder het voorbehoud, dat zij aan die plannen haar goedkeuring hecht.

Indien de firma BATAVUS overgaat tot publicatie op enigerlei wijze van het materiaal, dat deze reis heeft opgeleverd, zal zij uit-hoofde daarvan generlei verplichtingen krijgen jegens ondergetekende. Van zijn kant zal ondergetekende de honoraria genieten, welke hem zullen worden uitgekeerd, indien hij van zich uit publicaties verricht, onverminderd hetgeen hierboven over deze publicaties is bepaald.

UTRECHT, 9 Mei 1956



VERLENGING / RENOUELLEMENT / RENEWAL

Verlengd tot / Renouvelé jusqu'au / Renewed until

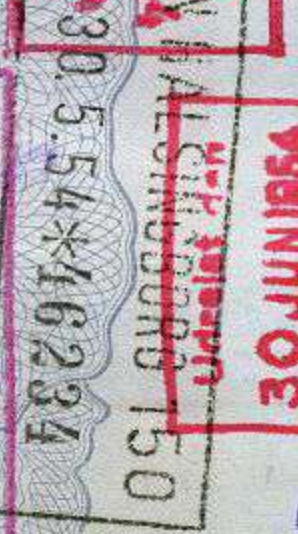
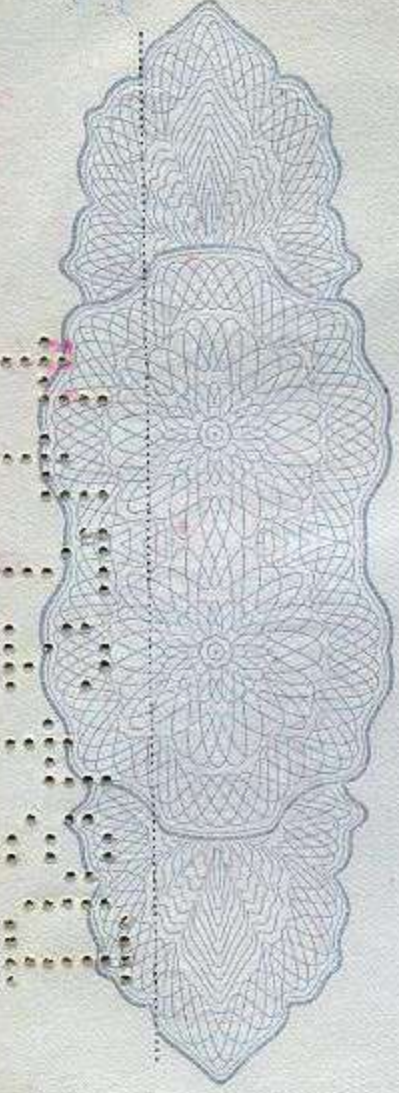
Landen waarvoor het paspoort geldig is / Valable pour / Valid for



Verlengd door / Renouvelé par / Renewed by

Datum / Date / Date

Stempel en handtekening / Sceau et signature / Seal and signature



Technische tips

voor bromfietsreizen



Reserve bougies

De elektrische installatie geeft u maar weinig zorgen. Normaal hoeft u maar om de 10 à 15000 km nieuwe onderbrekingspuntjes te monteren. Dit is afhankelijk van de soort elektrische installatie die uw motor heeft. Een paar reserve bougies zijn absoluut noodzakelijk. Als u de laatste reserve bougie gemonteerd hebt, koopt dan tegelijk een nieuwe reserve, dan hebt u nooit de kans ergens midden in de bossen zonder bougie te staan. Een bougie is namelijk een ding, dat er zonder aankondiging mee kan ophouden. Wie geen bougie bij zich heeft kan zich wel eens redden met een oude bougie die een automobilist over heeft. Het is dan wel zaak die zo gauw mogelijk te vervangen om schade aan de ontstekingsinrichting te voorkomen. De levensduur van een bougie is veelal een geluks kwestie; hij varieert van 50 tot 3000 km.

Een bougie schoon maken als er een pareltje tussen de puntjes zit of als hij vet is moet u werkelijk kunnen, al bent u nog zo'n leek op motoreengebied. Het zou werkelijk een blamage zijn als u een paar uur naar een garage ging lopen om er een bougie te laten schoonmaken, terwijl u het zelf in een paar minuten had kunnen doen.

Vraagt uw handelaar eens hoe dat gaat. Verder is het raadzaam een paar achterlampjes mee te nemen, daar deze in het buitenland erg duur zijn.

Kabeltje meenemen

Bowdenkabels zijn tamelijk onbetrouwbare dingen: je trekt ze kapot op het moment dat je ze het hardste nodig hebt. Smeer ze regelmatig aan beide zijden waar de binnenkabel uit de buitenkabel steekt, en laat de kabel nooit haakse bochten maken. Voor een ritje van ongeveer 3000 km is het raadzaam een paar reserve koppelings- en gas-kabels mee te nemen. De binnenkabel is al voldoende daar de buitenkabel zelden kapot gaat. Vergeet ook vooral de kabelnippels niet. Het moeten schroefbare zijn, want aan nippels die gesoldeerd moeten worden hebt u onderweg niets; een soeiderbout vindt u niet ergens midden in de bossen. Houdt er rekening mee dat u misschien verschillende maten nippels nodig hebt. Als de gaskabel kapot is leg er dan maar een knoepje in aan de kant bij de carburateur, daar deze meestal gesoldeerd is.

„Dit kan u ook overkomen”, zegt Hugo de Wijs, die verscheidene grote reizen per bromfiets gemaakt heeft, van deze foto. Dat is misschien niet helemaal juist, want deze foto is gemaakt in de Sahara, 900 kilometer van de dichtstbijzijnde hulp-post. Maar goed: banden verwisselen en cilinder ontkolen is ook in minder onherbergzame streken wel eens nodig

Een iekke band is ook al zo'n vervelend iets. Bij de reparatie moet u iets meer nauwkeurigheid betrachten dan bij een gewone fietsband. Er mag geen vuil in de buitenband zitten, daar dit de binnenband op den duur door schuurt. Heeft u een klapband, zodat er een gat in de buitenband zit, of is het een canvasbreuk, dan moet u er absoluut een stuk oude auto-binnenband of een auto-pleister aan de binnenkant tegen aan plakken, daar anders na een paar honderd kilometer de binnenband op deze plek kapot schuurt. Is de buitenband erg kapot, dan plakt u er een stukje versleten fietsbuitenband in, maar vergeet niet het staaldraad van het lapje er uit te snijden en de randjes iets schuin te knippen. Bij het monteren is een beetje talkpoeder over de binnenband altijd aan te bevelen.

Voor een rit beneden de 10.000 km is het onzin een reservebuitenband mee te slopen. U krijgt geen grote bandenpech, als de band maar op een goede spanning houdt, maar denk aan uw rug, als u geen achtervering hebt. Bij een te harde band krijgt u op de duur hevige rugpijn.

Op een gemiddelde vakantietocht van 14 dagen, zult u per bromfiets meestal niet meer dan 3000 km rijden; tenminste als u van het landschap wilt genieten. U kunt er natuurlijk ook een 14-daagse racewedstrijd van maken en 400 km op een dag afleggen, maar dan ziet u niets van het landschap.

Als u een beetje handig bent, kunt u de kleine reparaties aan uw bromfiets zelf doen. Het is altijd makkelijk dat u voor één of twee liter benzine wat mengolie bij u hebt voor het geval u ergens onder weg zonder benzine staat en een automobilist zo gediensig is u aan een paar liter te helpen. Een automobilist heeft nl. nooit olie bij zich, en u moet voor uw tweetakt toch olie in de benzine mengen. Op benzine zonder olie, mag u nooit rijden. Een liter gemengde reserve benzine is natuurlijk het beste.

VERLENGING / RENOUVELLEMENT / RENEWAL

Verlengd tot / Renouvelé jusqu'au / Renewed until

18 november 1960 [18-11-60]

Landen waarvoor het paspoort geldig is / Valable pour / Valid for

Alle landen der wereld
Tous les pays du monde
All the countries of the world

Verlengd door / Renouvelé par / Renewed by

Commissaris der Koningin in de provincie Utrecht...

Datum / Date / Date

18 november 1955 [18-11-55]

Stempel en handtekening / Sceau et signature / Seal and signature

Voor de Commissaris der Koningin

in de provincie Utrecht

De Chef der afd. secr. en exp.



[Handwritten signature]

F. G. S. f 2.50

VERLENGING / RENOUVELLEMENT / RENEWAL

Verlengd tot / Renouvelé jusqu'au / Renewed until

Landen waarvoor het paspoort geldig is / Valable pour / Valid for

Verlengd door / Renouvelé par / Renewed by

Datum / Date / Date

Stempel en handtekening / Sceau et signature / Seal and signature

