

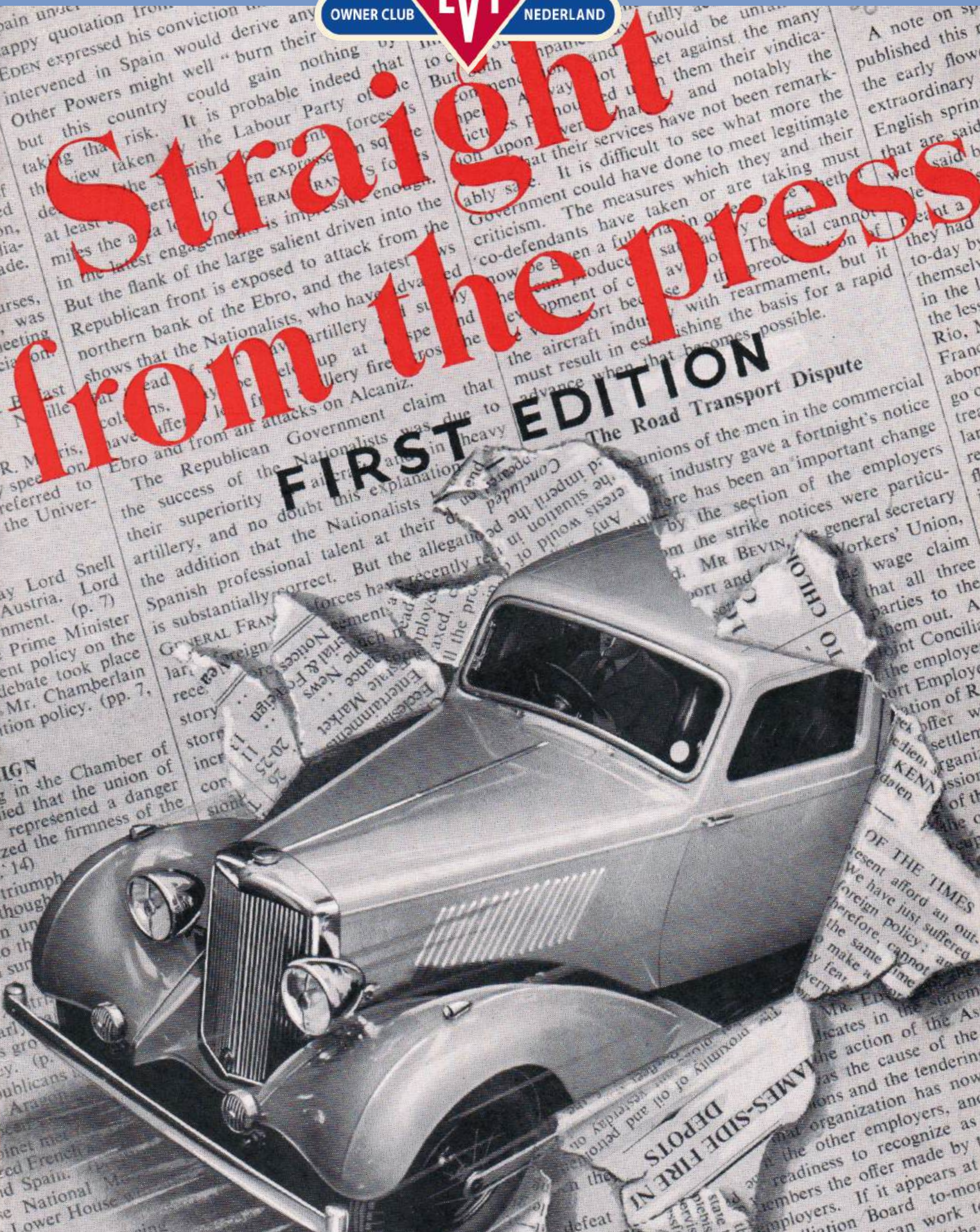
TRIANGEL

Power with beauty

Speed with grace

OKTOBER 2025

NUMMER 140





Triangel is een uitgave van de Alvis
Owner Club Nederland

www.alvisocn.com

Voorzitter: A.C. Brouwers
Oostende 28 , 5702 NP Helmond
T. +31 (0) 653217608
voorzitter@alvisocn.com

Secretaris: A. Hillebrand
Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam
T. +31 (0) 651518705
secretaris@alvisocn.com

Penningmeester: J. Hulshof
T. +31 (0) 683629557
penningmeester@alvisocn.com
AOCN bankrekeningnr.
IBAN: NL62 ABNA 0129 9555 82
BIC: ABNANL2A

Bestuursleden Algemeen:
Wim Morrenhof, Jörn Hackländer

Vertretung deutschen Mitgliedern:
Jörn Hackländer
T. +49 1577 3831561
joern@alvisocn.com

Evenementencommissarissen:
Wim Morrenhof - Anton Brouwers
evenement@alvisocn.com

Registersecretaris: Rob Claasen
T. +31 (0) 653841320
register@alvisocn.com

Redacteur: Anton Brouwers
Redactieleden: Franz Otto,
Janske van Santvoort
Corrector Duits: Andreas Rosien
redactie@alvisocn.com

Aanleveren van kopij en foto's via email:
redactie@alvisocn.com
Tekst in word (doc of docx), foto's in JPG
met bijschrift, grote foto's via Wettransfer

Opmaak: ZazouTotaal
Inleveren kopij en foto's volgende Triangel
Voor 01-12-2025

Het bestuur/de redactie houdt zich het recht voor ingezonden kopij in te korten of niet te plaatsen. Bestuur/deredactie aanvaarden geen verantwoordelijkheid voor fouten in, of ten gevolge van tekst in de Triangel en/of andere publicaties zoals het register. Ingezonden teksten worden niet gecorrigeerd en geplubiceerd zoals door schrijver aangeleverd. Deelname aan evenementen is voor eigen verantwoording. Het bestuur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor geplaatste advertenties. Niets in deze uitgave mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur, met toestemming dan met vermelding van de bron.

3	Chairman's Column
4	Pechprijs 2024 <i>André Hillebrand</i>
7	Na 13 jaar... <i>Rob van Tuijl</i>
8	Spanje 2025 <i>Tom Gatsonides</i>
12	Classic Days 2025 <i>Jochen Belzer</i>
13	Rachel Pascou <i>bron: Autoweek november 2024</i>
16	Wings over Woensdrecht <i>Simon en Marijke van Oostveen</i>
18	Crossing Borders <i>Jochen Belzer</i>
21	Het wonder van Yvois <i>Jean en Ine Stijns</i>
22	Indian Run <i>Martin en José Aaldering</i>
25	Nationale oldtimerdag <i>Simon en Marijke van Oostveen</i>
27	Wheels Mariënwaardt, de moeite waerd? <i>André Hillebrand</i>
29	Indian Run 2025 <i>Loes en Antoine Soffers</i>
31	Indian Run 2025, Steenkoolmijn Blegny <i>Fred Belder</i>
33	Aankondiging Incasso Contributie <i>Johan Hulshof</i>
34	Kalender
35	Te koop

*foto voor: Straight from the press
foto achter: Ab en Yvonne, Blegny mijn*

Inloggen leden website: Triangel



Anton Brouwers

Chairman's Column



Beste Leden,

De AOCN kent inmiddels vijf vaste evenementen: de ALV, Hare Drive, Fire Flight, Eagle Rally, Indian Run en de High Tea. Toen ik lid werd, zag het jaarprogramma er nog iets anders uit. De ALV vond plaats in februari, begin april was er een dagrit en in mei een weekend (zaterdag en zondag). In juli en september volgden opnieuw dagritten, en eind november sloten we af met de High Tea. Omdat de meeste leden destijds nog werkten, werden alle activiteiten in het weekend gepland. De gemiddelde leeftijd lag toen rond de vijftig jaar – inmiddels is dat 70+.

Ik herinner me nog goed het 20-jarig jubileum: een weekend in Friesland, in hotel Tjaarda te Oranjewoud. Op zaterdag gezamenlijk die kant op, 's avonds een diner en op zondag een museumbezoek voordat we huiswaarts keerden. Zelf vonden we één nacht wat karig en besloten daarom al op vrijdag te vertrekken en pas op maandag terug te keren. Een goed voorbeeld dat navolging kreeg: al snel deden meer leden hetzelfde. Mooi dat juist dit hotel ook in 2026 opnieuw onze bestemming zal zijn, bij de Hare Drive die door Simon en Ine Feenstra en Menno en Orly von Brucken Fock wordt georganiseerd.

De afgelopen maanden hebben weer enkele auto's van eigenaar gewisseld. Wanneer een Alvis naar het buitenland verdwijnt, verliezen we vaak niet alleen de auto uit beeld, maar ook het lidmaatschap en contributie. Een uitzondering vormen onze oosterburen: veel auto's vinden een nieuw thuis in Duitsland. Gelukkig voelen Duitse Alvis Owners zich zeer welkom bij de AOCN. Inmiddels is ons ledenbestand voor een derde deel Duits, en daarom verschijnen artikelen in de Triangel al geruime tijd ook in het Duits.

Het ledental is in 2025 stabiel gebleven en we hopen dat deze lijn zich in 2026 doorzet. Drie evenementen voor 2026 hebben al een organisator gevonden (zie de kalender). Voor dit jaar rest ons nog de High Tea / Annual Dinner, waarna we in december het AOCN-jaar afsluiten met de Kerst-Triangel. Ik wens jullie een mooie herfst met hopelijk nog enkele dagen waarop de Alvis uit de garage kan!

Met vriendelijke groet,
Jullie voorzitter

Liebe Mitglieder,

Der AOCN kennt inzwischen fünf feste Veranstaltungen: die Mitgliederversammlung (ALV), die Hare Drive, die Fire Flight, die Eagle Rally, die Indian Run und den High Tea. Als ich Mitglied wurde, sah das Jahresprogramm noch etwas anders aus. Die ALV fand im Februar statt, Anfang April gab es eine Tagesfahrt, im Mai ein Wochenende (Samstag und Sonntag). Im Juli und September folgten weitere Tagesfahrten, und Ende November schlossen wir mit dem High Tea ab. Da die meisten Mitglieder damals noch berufstätig waren, fanden alle Aktivitäten am Wochenende statt. Das Durchschnittsalter lag bei etwa fünfzig Jahren, heute sind es über siebzig.

Ich erinnere mich noch gut an das 20-jährige Jubiläum: ein Wochenende in Friesland, im Hotel Tjaarda in Oranjewoud. Am Samstag reisten wir gemeinsam an, abends gab es ein festliches Abendessen und am Sonntag stand ein Museumsbesuch auf dem Programm, bevor es wieder nach Hause ging. Uns erschien eine Übernachtung jedoch zu kurz, daher reisten wir bereits am Freitag an und fuhren erst am Montag zurück. Ein gutes Beispiel, dem bald weitere Mitglieder folgten. Schön, dass genau dieses Hotel auch 2026 wieder unser Ziel sein wird, bei der Hare Drive, organisiert von Simon und Ine Feenstra sowie Menno und Orly von Brucken Fock.

In den vergangenen Monaten haben wieder einige Autos den Besitzer gewechselt. Wenn ein Alvis ins Ausland verkauft wird, verlieren wir oft nicht nur das Fahrzeug aus den Augen, sondern auch ein Mitglied samt Beitrag. Eine Ausnahme bildet dabei Deutschland: Viele Autos finden dort ein neues Zuhause. Glücklicherweise fühlen sich deutsche Alvis-Besitzer in unserem Club sehr willkommen. Inzwischen besteht ein Drittel unserer Mitgliedschaft aus deutschen Freunden, und deshalb erscheinen die Artikel im Triangel schon seit geraumer Zeit auch in deutscher Sprache.

Die Mitgliederzahl ist 2025 stabil geblieben, und wir hoffen, dass sich dieser Trend auch 2026 fortsetzt. Drei Veranstaltungen für 2026 haben bereits Organisatoren gefunden (siehe Kalender). In diesem Jahr steht nur noch der High Tea / Annual Dinner bevor, danach können wir im Dezember das AOCN-Jahr festlich mit dem Weihnachts-Triangel abschließen.

Ich wünsche euch einen schönen Herbst mit hoffentlich noch einigen Tagen, an denen die Alvis aus der Garage geholt werden können!

Mit freundlichen Grüßen
Euer Vorsitzender





André Hillebrand

Pechprijs 2024

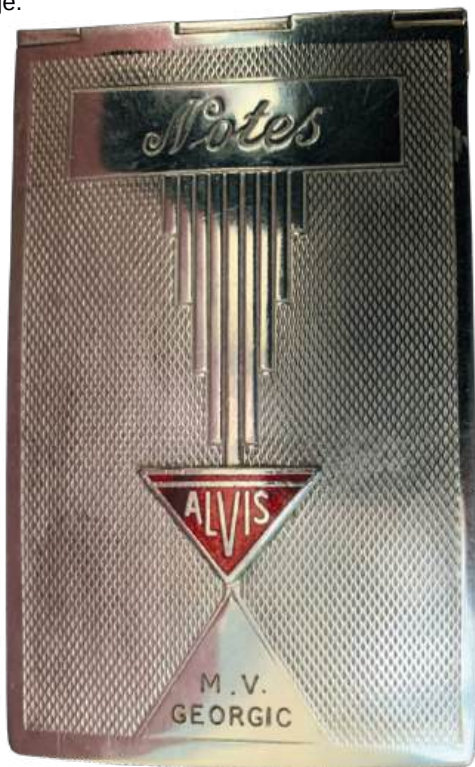
Pannepreis 2024

We hebben dit jaar een zeer enthousiaste ontvangster van de pechprijs. Deze is dit jaar uitgereikt aan Marianne van Hoof, aangezien er geen pechprijswaardige pech gevallen in 2024 zijn geweest. Het bestuur heeft Marianne voorgedragen om de pechprijs te mogen ontvangen vanwege het feit dat zij via echtgenoot Rob van Hoof nauw betrokken is geweest bij garage Trias, de schenker van de pechprijs waarvan afgelopen jaar de mede-eigenaar Wim Kersten is overleden. Zie voor een verslag van deze Wim Kersten en de pechprijs Triangel 138 van december 2024. Toen Marianne in het verslag van de ALV las dat de pechprijs aan haar was toegekend reageerde ze zeer enthousiast. De pechprijs is samen met de bijhorende oorkonde door mij persoonlijk bij haar afgeleverd en overhandigd nadat ik haar naam op het gebruikelijke koperen naamplaatje op de pechprijs had vereeuwigd. En dat gaat zoals ik al eerder in artikeltjes heb vermeld met de nodige gezelligheid, Alvis verhalen en culinaire verwennerij.

In diesem Jahr haben wir eine sehr begeisterte Empfängerin des Pannepreises. Dieser wird dieses Jahr überreicht an Marianne van Hoof, da es im Jahr 2024 keine Pannen gab. Der Vorstand hat Marianne für den Pannepreis nominiert, weil sie über ihren Ehemann Rob van Hoof eng mit der Garage Trias verbunden war, dem Stifter des Pannepreises, dessen Miteigentümer Wim Kersten letztes Jahr verstorben ist. Einen Bericht über diesen Wim Kersten und den Pannepreis finden Sie im Triangel 138 vom Dezember 2024. Als Marianne im Bericht über die Jahreshauptversammlung las, dass der Pannepreis an sie verliehen worden war, reagierte sie sehr begeistert. Der Pannepreis mit der dazugehörigen Urkunde wurde ihr von mir persönlich überbracht und übergeben, nachdem ich ihren Namen auf dem üblichen Messingschild des Pannepreises verewigt hatte. Und, wie schon in früheren Artikeln erwähnt, ging das mit der nötigen Gemütlichkeit, Alvis-Geschichten und kulinarischen Genüssen.



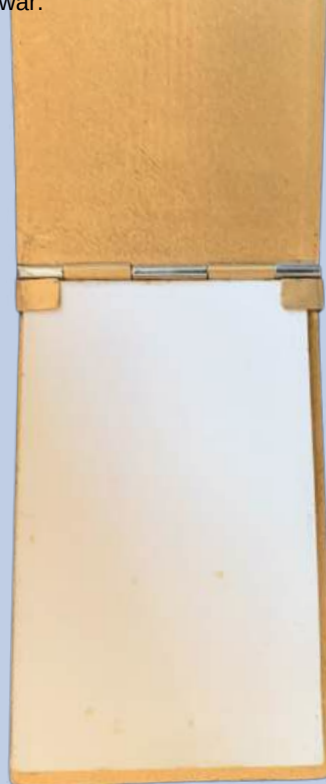
Marianne had nog een paar verrassingen voor mij, zij had haar verzameling Alvis spullen doorgekeken, en daaruit wat dingen voor mij klaar gelegd. Na de nodige foto's uit het Alvis verleden bekeken te hebben kwam zij met een kopie van de oprichtingsakte van de AOCN, en een kopie van een Speed 25 handboek, daarna verscheen er een bijzonder kleinood, een verchromd notebook, met daarin een nog maagdelijke notitie boekje.



De voorkant van dit note boekje in Art Decostijl was voorzien van een Alvis driehoekje boven een op het notebook aanwezige driehoek alleen met de punt naar boven. In deze driehoek is de naam "M.V. Georgic" aangebracht. Marianne had al in de ledenlijsten van de AOC gekeken, maar kon deze naam niet terug vinden. Na wat speurwerk op internet blijkt "M.V. Georgic" de naam van een grote oceaanliner, in dienst bij onder meer de White Star Line, en in 1931 te water gelaten. Ze was een zusterschip van de Britannic, en het laatste schip dat de White Star Line liet bouwen voor de fusie met de Cunard Line. Het interieur van dit schip was uitgevoerd in Art Decostijl wat leuk overeenkomt met dit Note boekje. Even wat gegevens over deze M.V. Georgic; te waterlating op 12 novembetr 1931; oplevering, op 10 juni 1932, in dienst 1932 – 1941, en 1945 – 1956. Uit dienst 1956. Daarna gesloopt. Thuishaven Liverpool. Wat zo een klein object aan historie boven water brengt is weer verrassend, en geeft het ineens een meerwaarde. Nu nog zien te achterhalen wie het Alvis driehoekje er op heeft aangebracht, in ieder geval een passagier van deze Oceaanliner.



Marianne hatte noch ein paar Überraschungen für mich, sie hatte ihre Alvis-Sammlung durchforstet und daraus ein paar Sachen für mich zusammengetragen. Nachdem wir uns die nötigen Fotos aus der Alvis-Vergangenheit angesehen hatte, kam sie mit einer Kopie der Gründungsurkunde des AOCN und einer Kopie eines Speed 25-Handbuches, dann erschien ein ganzbesonderes Kleinod, eine verchromte Hülle, in dem ein noch jungfräulicher Notizblock enthalten war.



Die Vorderseite dieses Notizbuchs im Art-Deco-Stil war versehen mit einem Alvis-Dreieck oberhalb eines Dreiecks mit der Spitze nach oben. Dieses Dreieck trug den Namen „M.V. Georgic“. Marianne hatte bereits in den Mitgliederlisten der AOC nachgesehen, konnte diesen Namen aber nicht finden. Nach einiger Internetrecherche stellte sich heraus, dass „M.V. Georgic“ der Name eines großen Ozeandampfers war, der unter anderem für die White Star Line fuhr und 1931 vom Stapel lief. Sie war ein Schwesterschiff der Britannic und das letzte Schiff, das die White Star Line vor der Fusion mit der Cunard Line gebaut hatte. Die Innenausstattung dieses Schiffes war im Art Deco Stil gestaltet, so auch dieses Notizbuch. Nur einige Daten zu dieser M.V. Georgic; Stapellauf am 12. November 1931; Auslieferung am 10. Juni 1932. Im Einsatz von 1932 bis 1941 und 1945 bis 1956. Außer Dienst gestellt 1956. Danach abgewrackt. Heimathafen Liverpool. Was die Geschichte eines so kleinen Objektes an die Oberfläche bringt, ist wieder einmal überraschend und plötzlich von großem Wert. Nun gilt es herauszufinden, wer das Alvis-Dreieck darauf angebracht hat, Vielleicht ein Passagier dieses Ozeandampfers.



Om dit verhaal af te ronden heb ik de namen genoteerd die tot nu toe op de pechprijs zijn aangebracht, deze begint al aardig vol te raken, dus moet er naar een oplossing gezocht worden om ruimte te creëren voor toekomstige pechvogels.

Um diese Geschichte abzuschließen, habe ich die Namen der Mitglieder notiert, die mit einem Namensschild auf dem Pannenpreis angebracht sind. Er wird langsam ziemlich voll, so dass eine Lösung gesucht werden muss, um Platz für zukünftige Pechvögel zu schaffen.

Overzicht Pechprijs

Übersicht der „Pechprijs“-Empfänger



1988	L. Burchard
1989	H. Schipper
1990	L. Burchard
1991	J.A. Noordhoek
1993	M. Visser
1995	M. Visser
1998	A. Hillebrand
2001	A. v. Alphen
2002	T. Kramer
2005	L. Burchard
2006	P. Zweijpfenning
2007	C.F. v. Zweeden
2008	T. Kramer
2009	J. Kulk
2010	R.J Benink
2011	L. v. Ginkel
2012	D. Pascoe
2014	R. v. Tuijl
2015	B. Kramer
2016	J. F. v Tongeren
2017	R. Bijl
2018	H. vd. Meijden
2019	B. Kramer
2021	A. C. Brouwers
2022	H. vd. Meijden
2023	J. Stijns
2024	M. v. Hoof



Rob en Ina van Tuijl

Na 13 jaar is er voor mij een eind gekomen aan het Alvis tijdperk

Nach 13 Jahren ist für mich die Alvis Ära zu Ende gegangen

Je hoort wel eens, ik ben als een blok gevallen voor die vrouw, en dat is ook zo, maar toen, in 2012, ben ik ook als een blok gevallen voor deze Alvis TC21 en zonder te aarzelen deze aangekocht in maart. Het was tevens ook wel handig om lid te worden van een club en na enig zoeken lid geworden van de AOCN waarvan ik ook nooit spijt heb gehad. Wat was het fijn om op pad te zijn met de Alvis. Glimlachend achter het stuur zo fijn was het om er mee te rijden en dan alle belangstelling die je onderweg kreeg, duimpje omhoog, zwaaien van mensen langs de weg en de vele praatjes als je ergens stond geparkeerd. Wat wil je nog meer. Met veel plezier hebben mijn toenmalige vrouw, Yvonne, en ik deel genomen aan de ritten die werden georganiseerd in Duitsland maar vooral in Nederland waarbij we het hele land doorkruiste. Zelf hebben wij een rit georganiseerd in het midden van het land. Het was dan ook altijd gezellig om iedereen weer te zien op de bijeenkomsten en ritten om lekker bij te kletsen, eten en te drinken.

Ook mijn huidige partner (Ina), die er eerst sceptisch over was om met zo'n oude auto op pad te gaan, was gauw overgehaald om met de Alvis ritten en bijeenkomsten mee te doen. Ze vond het een reuze gezellige groep. Maar aan alles komt een eind. Door ons samengesteld gezin hebben wij samen 5 kinderen en 11 kleinkinderen en wij vinden het reuze gezellig om met al onze afstammelingen op vakantie te gaan en leuke dingen te doen en daar gaat buiten de verjaardagen om veel tijd in zitten. Maar niet getreurd, zelf zijn we ook nogal reislustig en dus worden de koffers regelmatig gepakt. Maar, na tijden van dubben/praten heb ik toch maar besloten om de Alvis te verkopen. Afgelopen 2 juni 2025 was het dan zover en met pijn in mijn hart afscheid genomen van mijn Alvis.

De reden van de verkoop zijn er meerdere:

- De ruimte/box die ik had leende zich er niet echt voor om aan de auto te werken en om steeds vanuit Lisse naar de auto hobby club te rijden in Nieuwegein was ook niet om vrolijk van te worden.
- en natuurlijk de vakanties met het gezin en met z'n tweeën.

Maar wij zullen jullie missen en willen dan ook iedereen heel hartelijk bedanken voor alles wat wij samen hebben gedaan. Het bestuur van de AOCN wil ik bedanken voor alles wat ze doen en hopelijk zal de club nog lang bestaan. Twee mensen wil ik graag met naam bedanken. Onze geliefde voorzitter Anton Brouwers en de net zo geliefde secretaris Andre Hillebrand.

Man sagt manchmal, ich habe mich in diese Frau verknallt, und das habe ich auch, aber dann, im Jahr 2012, habe ich mich auch in diesen Alvis TC21 verliebt und ihn dann ohne zu zögern gekauft. Es war auch praktisch, einem Club beizutreten, und nach einigen Internetrecherchen trat ich dem AOCN bei, und habe das nie bereut. Wie schön war es doch, mit dem Alvis unterwegs zu sein. Lächelnd hinter dem Lenkrad, es war so schön, ihn zu fahren und dann all das Interesse, das man unterwegs bekam, Daumen hoch und winkende Leute am Straßenrand und dann die vielen Gespräche, wenn man irgendwo geparkt hatte. Was kann man sich mehr wünschen. Mit großer Freude haben meine damalige Frau Yvonne und ich an den Fahrten teilgenommen, die in Deutschland und vor allem in den Niederlanden organisiert wurden, wo wir das ganze Land durchquerten. Auch wir haben damals eine Fahrt in der Mitte des Landes organisiert. Es war immer schön, alle bei den Treffen und Ausfahrten wiederzusehen, um sich auszutauschen, zu essen und zu trinken.

Sogar meine jetzige Lebensgefährtin Ina, die anfangs skeptisch war ein so altes Auto zu fahren, ließ sich bald überreden, an den Alvis-Fahrten und -Treffen teilzunehmen. Sie fand es eine wirklich nette Gruppe. Aber alles hat einmal ein Ende. Durch unsere Großfamilie haben wir 5 Kinder und 11 Enkelkinder, und wir lieben es, mit all unseren Nachkommen in den Urlaub zu fahren und viel zu unternehmen, was abgesehen von Geburtstagen viel Zeit in Anspruch nimmt. Aber keine Sorge, wir selbst sind auch sehr reisefreudig und so werden die Koffer regelmäßig gepackt. Aber nach langem Hin und Her habe ich mich dann doch entschlossen, den Alvis zu verkaufen. Am 2. Juni 2025 war es dann soweit und der Abschied von meinem Alvis hat mir weh getan.

Die Gründe für den Verkauf sind mehrere:

- Der Platz, den ich hatte, eignete sich nicht wirklich, um an dem Auto zu arbeiten und die Fahrt von Lisse zum Auto-Hobby-Club in Nieuwegein war auch nicht gerade ein Vergnügen.
- Und natürlich die Ferien mit der Familie und uns beiden.

Aber wir werden euch vermissen und möchten uns bei euch allen für alles bedanken, was wir zusammen erlebt haben.

Dem Vorstand des AOCN möchte ich für alles danken, was sie für den Club tun und hoffentlich wird es den AOCN noch lange Zeit geben.

Zwei Personen möchte ich namentlich danken. Unserem geliebten Vorsitzenden Anton Brouwers und dem ebenso geliebten Sekretär Andre Hillebrand.





Tom Gatsonides

Spanje *Spanien* 2025

Begin April 2025 zijn we met 8 vooroorlogse auto's naar Spanje geweest en hebben we een week door Catalonië gereden. Deze groep vrienden bestaat al sinds 2000 toen Rosalie en ik de eerste rit naar de Spaanse Paradores hebben georganiseerd. Nu doen we ons best om jaarlijks een gebied in Europa te bezoeken en elk jaar moet een ander het organiseren. Dat is geen sinecure want het is al lastig om een week te reserveren dat iedereen kan. De groep is gelimiteerd tot 8 wagens want deze kunnen met een "transporter" worden vervoerd naar de lokatie, terwijl wij met de moderne auto's (en de vele bagage!) daar naar toe rijden.

Dit jaar heeft Harm zich opgeofferd en daar hij een tweede woning in Catalonië heeft is zijn keuze snel en gemakkelijk gemaakt. Hij wil ons ZIJN gebied graag tonen. Catalonië is een bijzonder gebied in Spanje met zijn status van autonomie en "aparte" Catalaanse taal naast het Spaans. Er wonen ca 8 miljoen mensen en Barcelona is de hoofdstad. We logeren in twee super hotels en maken vandaar dag ritten van ca 200 km met altijd een bijzondere lunch plek waar we van de lokale ingrediënten proeven en aldus de traditionele keuken ontdekken. Natuurlijk spelen olijven een hoofdrol hierin. Er zijn hier vele soorten olijven sommigemet een bijzondere smaak en verwerking. Bijvoorbeeld de Arbequina olijven, met een licht aromatisch smaak en geen bittere nasmaak. Dan de typische Catalaanse Pattas Bravas gefrituurde schijfjes aardappel, met diverse mogelijke sausen. Ook rijst wordt lokaal geproduceerd in de Ebro delta. Indrukwekkend om deze handarbeid te zien. Daarnaast natuurlijk de zee producten, met goed aangelegde mosselbanken en vis kwekerijen in de zee. Aldus is een Paella met zeevruchten een waar geniet moment van deze lokale producten.

Het is duidelijk dat we de kleine binnenwegen rijden, waar weinig verkeer is en we volop genieten van de natuur en (culturele) omgeving. Bezoeken diverse kerken, kastelen, wijn huizen met hun eigen bodega compleet met opslag kelders en proeverij gelegenheid. In de plaats Púbol het 14 de eeuwse kasteel wat schilder Salvador Dali aan zijn vrouw Elena Diakanof schonk en hij zelf het voor een groot deel decoreerde.

Voor ons auto liefhebbers was de top attractie; het bezoeken van een prive auto collectie een echt museum waardig. Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret een verborgen parel voor liefhebbers van klassieke voertuigen, met een indrukwekkende, breed opgezette collectie, voornamelijk van Spaans makelij. Het museum combineert historische waarde, Spaanse autotechniek en een intieme sfeer – ideaal voor ons uitstapje. Fantastische ervaring, vooral omdat de eigenaar ons persoonlijk rond leidde. Hij denkt er niet over om maar een auto uit zijn collectie te verkopen.



Anfang April 2025 fuhren wir mit acht Vorkriegsautos nach Spanien und fuhren eine Woche lang durch Katalonien. Diese Gruppe von Freunden besteht seit dem Jahr 2000, als Rosalie und ich die erste Fahrt zu den spanischen Paradores organisierten. Wir tun unser Bestes, um jedes Jahr ein Gebiet in Europa zu besuchen, und jedes Jahr muss jemand anderes die Organisation übernehmen. Das ist keine leichte Aufgabe, denn es ist schon schwierig, eine Woche zu buchen, in der alle mitfahren können. Die Gruppe ist auf 8 Autos beschränkt, da diese mit einem „Transporter“ zum Ziel gebracht werden können, während wir mit den modernen Autos (und viel Gepäck!) dorthin fahren.

Dieses Jahr hat sich Harm geopfert, und da er einen Zweitwohnsitz in Katalonien hat, war seine Wahl schnell und einfach getroffen. Er wollte uns unbedingt SEINE Gegend zeigen. Katalonien ist ein besonderes Gebiet in Spanien mit Autonomiestatus und einer vom spanischen „getrennten“ katalanischen Sprache. Etwa 8 Millionen Menschen leben dort und Barcelona ist die Hauptstadt. Wir übernachteten in zwei Superhotels und machen von dort aus Tagesausflüge von etwa 200 km Länge, bei denen wir immer einen besonderen Ort zum Mittagessen aufsuchen, an dem wir lokale Zutaten probieren und so die traditionelle Küche kennen lernen. Oliven spielen dabei natürlich eine Hauptrolle. Es gibt hier viele Olivensorten, einige mit besonderem Geschmack und Verarbeitung. Zum Beispiel die Arbequina-Oliven, die einen leicht aromatischen Geschmack und keinen bitteren Nachgeschmack haben. Dann die typisch katalanischen Pattas Bravas, frittierte Kartoffelscheiben, die mit verschiedenen Soßen serviert werden können. Auch Reis wird im Ebro Delta hergestellt. Es ist beeindruckend, dieses Handwerk zu sehen. Darüber hinaus gibt es natürlich auch Meeresprodukte, mit gut ausgebauten Muschelbänken und Fischfarmen im Meer. So ist eine Paella mit Meeresfrüchten ein wahrer Genussmoment für diese lokalen Produkte.

Natürlich fahren wir die kleinen Straßen im Landesinneren, wo es wenig Verkehr gibt und wir die Natur und (kulturelle) Umgebung voll genießen können. Wir besichtigen verschiedene Kirchen, Burgen, Weinhäuser mit eigener Bodega mit Lagerkellern und Verkostungsmöglichkeit. In der Stadt Púbol das Schloss aus dem 14. Jahrhundert, das der Maler Salvador Dali seiner Frau Elena Diakanof schenkte und das er selbst zu einem großen Teil dekorierte.

Für uns Autoliebhaber war die Hauptattraktion der Besuch einer privaten Autosammlung, die eines echten Museums würdig ist. Die Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret ist ein verstecktes Juwel für Liebhaber klassischer Fahrzeuge mit einer beeindruckenden, umfangreichen Sammlung, die hauptsächlich aus spanischer Produktion stammt. Das Museum vereint historischen Wert, spanische Autotechnik und eine intime Atmosphäre ideal für unseren Ausflug. Eine fantastische Erfahrung, zumal uns der Besitzer persönlich herumführte. Er denkt nicht daran, auch nur ein Auto aus seiner Sammlung zu verkaufen.



Niet onbenoemd mag worden dat rond de stad Olot een niet meer actief vulkanische gebied is waar de agrarische ambachten volop floreren, en de natuur weelderig bloeit met dichte bossen en diverse wilde bloemen langs de wegen. Prachtige natuur. 's Avonds vindt het diner in het hotel plaats en zorgt de keuken steeds voor verrassende schotels, soms eenvoudig maar echt Catalaans, dan weer een poging iets bijzonders te creëren met een Michelin sterachtige allure. Kortom altijd een verrassing en nooit saai of van matige kwaliteit.

Daar ik jullie graag laat genieten van de gemaakte foto's laat ik het hier bij met deze korte tekst die een impressie van het bijzondere Spaanse gebied weergeeft. Uitzetter Harm heeft het er maar druk mee gehad; datum vaststellen, transport auto's regelen, 2 hotels reserveren, route creëren, routeboek met info maken, rallyplaten, lunch adressen, en nog een speciale stop bij hem thuis. Kortom een dankbare taak maar waar veel tijd in gaat zitten. Bedankt Harm namens onze hele groep en op naar een vergelijkbaar evenement in 2026.

Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass sich rund um die Stadt Olot ein inaktives Vulkangebiet befindet, in dem Landwirtschaft in Hülle und Fülle gedeiht und die Natur mit dichten Wäldern und verschiedenen Wildblumen entlang der Straßen üppig blüht. Wunderschöne Natur. Am Abend findet das Abendessen im Hotel statt, und die Küche bietet immer wieder überraschende Gerichte, manchmal einfach aber echt katalanisch, manchmal der Versuch, etwas Besonderes mit Michelin-Stern-ähnlichen zu kreieren. Kurzum, es ist immer eine Überraschung und niemals langweilig oder von mittelmäßiger Qualität.

Da ich euch gerne die Fotos dieser Reise zeige, gibt es nur diesen kurzen Text, der einen Eindruck von dieser besonderen spanischen Region vermittelt. Organisator Harm hatte alle Hände voll zu tun: Er legte den Termin fest, organisierte den Transport der Autos, buchte zwei Hotels, legte die Route fest, erstellte ein Streckenbuch mit Informationen, Rallyeschildern, Adressen für das Mittagessen und einen besonderen Besuch bei ihm zu Hause. Kurz gesagt, eine erfüllende Aufgabe, die jedoch viel Zeit in Anspruch nimmt. Vielen Dank an Harm im Namen unserer gesamten Gruppe und weiter geht es auf ein ähnliches Treffen in 2026.







ESP





Jochen en Petra Belzer

Classic Days 2025: 1-3 augustus

Na de annulering vorig jaar in Düsseldorf (wegens veiligheidsvoorschriften) vonden de Classic Days ditmaal plaats op een nieuwe locatie: het fraaie landgoed Birkhof, niet ver van het de eerdere evenementlocatie Schloss Dyck. Een uitstekende keuze, want paddocks, clubs, rijders en sponsors waren er prima gehuisvest en de historische omgeving gaf het evenement extra glans. Dankzij Franz Otto had de AOCN weer een eigen standplaats.

Op zondag troffen we daar Wim en Sue Morrenhof (met Alvis), Menno en Orky von Brucken Fock (met Riley), Franz en Bettina Otto (zonder auto) en Petra Hönisch en ondergetekende (met Alvis). Op zaterdag waren Franz en ik elk met een oldtimer vriend aanwezig. Een mooie verrassing was de aanwezigheid van een Alvis Speed 25 met Charlesworth-carrosserie uit onze Düsseldorfse kring. De eigenaar, dr. Eckard Günnewig, besloot ter plekke lid te worden van de AOCN! Daarnaast reden op het binnenplein nog twee Alvis mee tijdens de demonstraties van de Bentley Boys, samen met tal van andere pre-war juweeltjes. De rondritten werden deskundig en onderhoudend becommentarieerd, doorspekt met anekdotes over de auto's en hun (vroegere) berijders. Op een korte bui op zaterdag na werkte ook het weer mee. Het verplaatsen van het evenement van Düsseldorf naar het Rittergut is een goede zet geweest. Het was een geslaagde editie met dank aan alle organisatoren. Alleen de bereikbaarheid kan volgend jaar nog wat aandacht gebruiken en verbeterd worden.

Wie van de AOCN komt er in 2026 naar Classic Days?



Nachdem die Classic Days im letzten Jahr wegen Sicherheitsbedenken der Stadt Düsseldorf ausgefallen waren, hatte das Orga-Team dieses Jahr mit dem Rittergut Birkhof in der Nähe der früheren Wirkungsstätte Schloss Dyck eine sehr schöne Alternative gefunden. Sowohl die Paddocks als auch die zahlreichen Clubs und Interessengruppen, die Rennstrecke als auch die Sponsoren mit ihren Ständen waren gut untergebracht.

Und unser Mitglied Franz Otto hatte wieder für eine kleine Fläche für unseren AOCN gesorgt, an dem sich am Sonntag Wim und Sue Morrenhof (mit Alvis), Menno und Orky von Brucken Fock (mit Riley), Franz und Bettina Otto (ohne Auto) sowie Petra Hönisch und ich (mit Alvis) trafen. Am Samstag waren Franz Otto und ich jeweils mit einem Oldtimer-freund auf dem Gelände. Beim Rundgang entdeckten wir dann noch einen Alvis Speed 25 mit Charlesworth-Karosserie aus unserem Düsseldorfse Oldtimerkreis, dessen Eigentümer Dr. med. Eckard Günnewig spontan seine Mitgliedschaft im AOCN zusagte. Auf dem Innenhof des Ritterguts konnte man noch zwei weitere Alvis finden, die an den Vorführungen der Bentley-Boys teilnahmen, sowie weitere Raritäten vornehmlich pre-war. Insgesamt wurden die Rundfahrten der verschiedenen Fahrzeug-gruppen sehr gut von zwei Kennern der Materie kommentiert mit zahlreichen Anekdoten zu den Gefährten und ihren heutigen oder früheren Fahrern. Bis auf einen kleinen Regenschauer am Samstag machte das Wetter auch mit, so dass die Organisatoren insgesamt mit der Verlegung in das Rittergut Birkhof sich und den zahlreichen Oldtimerfreunden einen großen Gefallen getan haben. Lediglich die Anfahrmöglichkeiten sollten für das nächste Jahr überdacht werden.

Und wer vom AOCN ist nächstes Jahr dabei ?



Rachel "Alvis" Pascoe

De 21-jarige Rachel zal ooit Alviscollectie van vader erven en bereidt zich daarop nu al voor
Die 21-jährige Rachel wird eines Tages die Alvis-sammlung ihres Vaters erben und bereitet sich schon jetzt darauf vor

Rachel Pascoe, bron: Autoweek november 2024

Sleutelen om te rijden

Rachel is pas 21 en heeft het relatief onbekende merk Alvis in haar hart gesloten. Ze zal ooit de kleine collectie van haar vader erven. Om die te kunnen rijden, is ze alvast lid geworden van de club en doet ze aan krachttraining.

Rachel Pascoe is geen standaard naam in een Nederlands telefoonboek. Dat klopt: haar vader is zo Brits als Worcestersauce en haar moeder honderd procent Nederlands. De voertaal in huize Pascoe is Engels, hoewel vader Dave voortreffelijk Nederlands spreekt, ook al woont hij pas 21 jaar in Nederland. Rachel is enig kind en de oogappel van beide ouders. Papa is 'ingenieur in olie en gas' van beroep en ontvluchtte bijna een kwarteeuw geleden het grijze Aberdeen in Schotland, waar de zon slechts vier dagen per jaar schijnt. Zijn expertise brengt hem op tal van plekken op deze aarde, maar hij kiest voor Nederland vanwege een vacature die op zijn lijf is geschreven én vanwege het klimaat. Huh? Ja, van hem hoeft het niet overdreven zonnig en warm. Engelsen blijven Engelsen.



De inmiddels gepensioneerde ingenieur heeft een voorliefde voor auto's uit zijn geboorteland en bezit nu drie Alvissen. Op een clubvergadering valt Dave's oog op zijn latere echtgenote, met wie hij op late leeftijd een dochter krijgt: Rachel. Zij krijgt de voorliefde voor Engelse auto's met de paplepel ingegoten.

Alvis als exclusief en onbekend alternatief voor Rolls-Royce

Als ze nog geen jaar oud is, gaat ze mee in de Triumph TR3, maar die blijkt te krap voor drie personen. Er moet een andere – klassieke – auto komen. Wat blijft er dan over om de vakanties naar allerlei uithoeken van Europa mee te maken? Een Rolls-Royce? Een Bentley? Een Bristol? Allemaal 'no go's': te duur, te kwetsbaar en te kostbaar in onderhoud. Wat blijft er dan over als je exclusief en onbekend wilt rijden? Een Alvis natuurlijk.

Schrauben um zu Fahren

Rachel ist erst 21 und hat die relativ unbekannte Marke Alvis in ihr Herz geschlossen. Eines Tages wird sie die kleine Sammlung ihres Vaters erben. Um sie zu fahren, ist sie bereits dem Club beigetreten und macht Krafttraining.

Rachel Pascoe ist kein Standardname in einem niederländischen Telefonbuch. Das stimmt: Ihr Vater ist so britisch wie Worcestersauce und ihre Mutter hundertprozentig niederländisch. Im Haushalt der Pascoes wird Englisch gesprochen, obwohl Vater Dave hervorragend Niederländisch spricht, auch wenn er erst seit 21 Jahren in den Niederlanden lebt. Rachel ist ein Einzelkind und der Augapfel beider Eltern. Der Vater ist von Beruf „Ingenieur für Öl und Gas“ und flüchtete vor fast einem Vierteljahrhundert aus dem grauen Aberdeen in Schottland, wo die Sonne nur vier Tage im Jahr scheint. Sein Fachwissen führte ihn an viele Orte dieser Erde, aber er entschied sich für die Niederlande, weil dort eine Stelle frei war, die zu ihm passte, und wegen des Klimas. Hm? Ja, er braucht es nicht übermäßig sonnig und warm zu haben. Engländer bleiben Engländer.

Der inzwischen pensionierte Ingenieur hat eine Vorliebe für Autos aus seinem Heimatland und besitzt inzwischen drei Alvis. Bei einem Clubtreffen fällt Daves Blick auf seine spätere Frau, mit der er eine Tochter im fortgeschrittenen Alter hat: Rachel. Sie ist mit der Liebe zu englischen Autos aufgewachsen.

Alvis als exklusive und unbekannte Alternative zu Rolls-Royce

Als sie weniger als ein Jahr alt ist, fährt sie im Triumph TR3 mit, doch der erweist sich als zu eng für drei Personen. Ein anderes - klassisches - Auto muss her. Was bleibt also übrig, um in den Ferien in alle möglichen Ecken Europas zu fahren? Ein Rolls-Royce? Ein Bentley? Ein Bristol? Alles no„go's“: zu teuer, zu zerbrechlich und zu teuer im Unterhalt. Was bleibt also übrig, wenn man exklusiv und unbekannt fahren will? Ein Alvis, natürlich.

Dave geboren in Alvis-regio

Toch is het geen toeval dat het gezin het merk Alvis adoreert. Dave is namelijk geboren in Acocks Green, een dorp tussen Birmingham en Coventry. De grote barokke cabriolets die elke ochtend voorbij stuiven, maken indruk op de jonge Dave. Hij weet niet zeker om welk merk het gaat, maar vermoedt dat het Alvissen zijn, die hun shake-down ondergaan op de weg door zijn geboortedorp. Hij neemt zich voor er ooit een te bezitten. Daar gaan echter heel wat jaren overheen. Pas wanneer Rachel kan lopen, maakt Dave zijn droom waar.

Alvis TA21 komt in 2004

De TR3 maakt in 2004 – wanneer Rachel één jaar jong is – plaats voor een Alvis 3.0 Litre TA21 Drophead Coupé uit 1951, want open rijden zullen ze. Je bent tenslotte Brits of niet. De Alvis is een handgebouwde luxueuze auto, de perfecte, onbekende tegenhanger van een Rolls-Royce of Bentley. Bovendien is hij veel betaalbaarder. Wel zo handig als het gezin heel Europa doorkruist. Zo slikt het koelsysteem goedkope witte wijn als er problemen ontstaan in hartje Frankrijk. Rachel wordt vanaf haar allerjongste jaren in de watten gelegd en brengt uren door op de achterbank van de Alvis, keurig beschermd tegen de elementen. Daar word je sterk van, zullen haar ouders hebben gedacht. Met de TA21 heeft vader Pascoe het merk definitief in zijn hart gesloten en hij koopt er in de loop der jaren nog twee bij: een TA14 Vicarage Special uit 1950 en een TA14 3L3-prototype uit 1948.

Rachel stagiair in advocatuur

Tot Dave's grote geluk interesseert zijn dochter zich voor auto's, maar gaat ze rechten en voeding studeren. Momenteel loopt ze stage bij een advocatenkantoor en ambieert ze een carrière in de publieke gezondheidssector. Ze kan niet wachten tot ze haar rijbewijs in ontvangst mag nemen. Het was de bedoeling dat ze op de dag van de fotoshoot het begeerde stukje plastic zou kunnen tonen, maar het rijexamen verloopt anders dan in haar dromen: een brugpieper op de fiets gooit roet in het eten. Die verschuilt zich op het moment suprême precies achter de rechter A-stijl van de lesauto, waardoor de examinerator wel moet ingrijpen om een aanrijding te voorkomen. Gezakt! Dus moet pa mee om Rachel en de Alvis op locatie te kunnen fotograferen. Niet dat hij daar bezwaar tegen heeft. Ook nadat zij is geslaagd, zal hij zijn Alvis niet meteen uit handen geven. Ze zal er eerst aan moeten wennen, aan de zware, onbekrachte besturing bijvoorbeeld. Ze is er speciaal voor naar de gym gegaan om aan krachttraining te doen. "Ik ben fanatiek aan het sporten, omdat ik graag oldtimers wil rijden."

Dave wurde in der Alvis-Region geboren

Doch es ist kein Zufall, dass die Familie die Marke Alvis liebt. Tatsächlich wurde Dave in Acocks Green geboren, einem Dorf zwischen Birmingham und Coventry. Die großen barocken Cabriolets, die jeden Morgen vorbeirauschen, beeindrucken den jungen Dave. Er ist sich nicht sicher, welcher Marke sie angehören, vermutet aber, dass es sich um Alvis handelt, die Einstellfahrten auf der Straße durch sein Heimatdorf machen. Er nimmt sich vor, eines Tages einen zu besitzen. Doch bis dahin vergehen noch viele Jahre. Erst als Rachel laufen kann, wird Dave seinen Traum verwirklichen.

Der Alvis TA21 kommt in 2004

Der TR3 macht 2004 - als Rachel ein Jahr jung ist - Platz für ein 1951er Alvis 3.0 Liter TA21 Drophead Coupe, denn offen fahren werden sie. Schließlich ist man ja Brite oder nicht. Der Alvis ist ein handgefertigtes Luxusauto, das perfekte, unbekannte Gegenstück zu einem Rolls-Royce oder Bentley. Außerdem ist er viel erschwinglicher. Ziemlich praktisch, wenn die Familie durch ganz Europa reist. So schluckt das Kühlsystem billigen Weißwein, wenn im Herzen Frankreichs Probleme auftreten. Rachel wurde von klein auf verwöhnt und verbrachte viele Stunden auf dem Rücksitz des Alvis, gut geschützt vor den Elementen. Das macht stark, müssen sich ihre Eltern gedacht haben. Mit dem TA21 schloss Vater Pascoe die Marke endgültig in sein Herz und kaufte im Laufe der Jahre zwei weitere: einen TA14 Vicarage Special von 1950 und einen TA14 3L3 Prototyp von 1948.

Rachel macht ein Praktikum in einer Anwaltskanzlei

Zu Daves großem Glück interessiert sich seine Tochter für Autos, studiert aber Jura und Ernährungswissenschaften. Derzeit ist sie Praktikantin in einer Anwaltskanzlei und strebt eine Karriere im öffentlichen Gesundheitswesen an. Sie kann es kaum erwarten, ihren Führerschein zu machen. Am Tag des Fotoshootings sollte sie das begehrte Stück Plastik vorzeigen können, doch die Fahrprüfung verläuft anders als in ihren Träumen: Ein Realschüler auf dem Fahrrad macht ihr einen Strich durch die Rechnung. Der versteckt sich genau in diesem Moment hinter der rechten A-Säule des Fahrschulauto so dass der Prüfer eingreifen muss, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Gescheitert! Also muss Papa mitkommen, um Rachel und den Alvis vor Ort zu fotografieren. Nicht, dass er etwas dagegen hätte. Auch nach der Prüfung wird er seinen Alvis nicht sofort aus der Hand geben. Sie wird sich erst daran gewöhnen müssen, zum Beispiel an die schwere, Lenkung. Sie ist extra dafür ins Fitnessstudio gegangen, um Krafttraining zu machen. „Ich trainiere mit Eifer, weil ich gerne Oldtimer fahre“, sagt sie.



Wennen aan rechtsgestuurd

De familie Pascoe koestert haar drie Alvissen. Het prototype wordt momenteel gerestaureerd en bevindt zich bij de plaatwerkerij en spuiterij. Het is de bedoeling dat Rachel met deze oldtimer gaat rijden zodra die af is. Tot die tijd laat pa Dave haar onder zijn begeleiding in de TA21 rijden. "Het zijn geen gemakkelijke auto's in de omgang. En dat ze rechtsgestuurd zijn, zal ook even wennen zijn voor de jonge Rachel."

Zij heeft er vrede mee. "De eerste ritten zullen beperkt zijn tot deels mee- en zelf rijden tijdens clubritten. Hopelijk heb ik voor de dagelijkse ritten snel de beschikking over een eigen moderne auto. Mijn budget zal niet heel groot zijn, dus het zal iets gewoons worden, zodat ik ervaring kan opdoen. Eens zijn die drie Alvissen namelijk van mij." Zelf sleutelen aan auto's heeft niet bepaald haar interesse. Alleen al de gedachte dat ze haar minutieus onderhouden nagels ervoor zou moeten afknippen, bezorgt haar kippenvel.

Toch neemt ze nu en dan een sleutel en een schroevendraaier ter hand en vet ze het leer van de bekleding in. "Nu ik ouder word, wil ik wel graag weten hoe een auto in elkaar steekt en hoe de techniek werkt, dus kijk ik geregeld mee hoe mijn vader de drie Alvissen onderhoudt en repareert. Uiteindelijk wil ik namelijk ook graag een oldtimer zoals de Alvis rijden", zegt ze. Stiekem hoopt haar vader dat ze ooit een wederhelft treft die kan sleutelen.

Gewöhnung an den Rechtslenker

Die Familie Pascoe schätzt ihre drei Alvis sehr. Der Prototyp wird derzeit restauriert und befindet sich in der Blech- und Lackierwerkstatt. Rachel hat die Absicht, diesen Oldtimer zu fahren, sobald er fertig ist. Bis dahin lässt Vater Dave sie den TA21 unter seiner Anleitung fahren. "Diese Autos sind nicht einfach zu handhaben. Und auch die Tatsache, dass sie rechtsgesteuert sind, ist für die junge Rachel gewöhnungsbedürftig."

Sie ist damit zufrieden. "Die ersten Fahrten werden sich darauf beschränken, dass ich bei Vereinsfahrten teilweise mitfahre und selbst fahre. Für die täglichen Fahrten werde ich hoffentlich bald ein eigenes modernes Auto zur Verfügung haben. Mein Budget wird nicht sehr groß sein, also wird es etwas Normales sein, damit ich Erfahrungen sammeln kann. Schließlich gehören die drei Alvis einmal mir." Selbst an Autos herumzubasteln, interessiert sie nicht besonders. Allein der Gedanke, sich dafür die gepflegten Nägel schneiden zu müssen, verursacht ihr eine Gänsehaut.

Trotzdem nimmt sie ab und zu einen Schraubenschlüssel und einen Schraubenzieher in die Hand und fettet das Leder der Polsterung ein. "Mit zunehmendem Alter möchte ich wissen, wie ein Auto zusammengesetzt ist und wie die Technik funktioniert, deshalb schaue ich meinem Vater regelmäßig bei der Wartung und Reparatur der drei Alvis zu. Schließlich möchte ich auch einmal einen Oldtimer wie den Alvis fahren", sagt sie. Insgeheim hofft ihr Vater, dass sie eines Tages eine bessere Hälfte trifft, die auch basteln kann.





Simon en Marijke van Oostveen

Wings over Woensdrecht

Op 13 juli jl. werd er door Loes en Antoine een BBQ voor de leden van onze club georganiseerd in hun tuin te Hoogerheide. Voor de geïnteresseerden werd er voorafgaande aan deze gebeurtenis nog een bezoek aan het nabijgelegen) luchtvaartmuseum te Woensdrecht georganiseerd.



Voor onze verbeelding, dat is een plek met oude mannen zoals wij, in een ruimte met oude spullen net als onze auto's, die in dit geval gaan over de luchtvaartgeschiedenis rond het vliegveld Woensdrecht. Dit is ondergebracht in een paar loodsen als een soort man cave. Vliegveld Woensdrecht is sinds de tweede wereldoorlog grotendeels een militair vliegveld geweest, hoewel er ook aan burgerluchtvaart is gedaan. Ook verschillende bedrijven werkzaam in de luchtvaartsector hadden er hun vestiging waaronder Fokker na het faillissement op Schiphol. Ook het bedrijf ELMO heeft hier jarenlang zijn domicilie gehad. Zij bouwden kabelbomen voor verschillende soorten vliegtuigen.



De vrijwilligers van het museum hadden vrijwel zonder uitzondering te maken gehad met defensie of een van deze bedrijven. Zij konden zeer begeistert praten over wat er in de loop der tijd allemaal op en rond het vliegveld heeft plaats gevonden aan geschiedenis. Door de jaren heen werden hier ook de militaire vliegtuigen gerepareerd die in het buitenland op (oorlog) missie waren geweest. Ook was het demonstratieteam van de luchtmacht, Whisky Four geheten hier gehuisvest. De Whisky Four bestond echter uit vijf vliegtuigen. Er was er altijd een voor reserve aanwezig.

Am 13. Juli organisierten Loes und Antoine für die Mitglieder unseres Clubs ein BBQ in ihrem Garten in Hoogerheide. Für die Interessierten fand zuvor noch ein Besuch im nahegelegenen Luftfahrtmuseum in Woensdrecht statt. Damit man sich etwas vorstellen kann: Das ist ein Ort mit älteren Herren wie wir, in einem Raum voller alter Dinge, ähnlich wie unsere Autos nur dass es hier um die Luftfahrtgeschichte rund um den Flugplatz Woensdrecht geht. Das Museum ist in einigen Hallen untergebracht, eine Art „Männerhöhle“. Der Flugplatz Woensdrecht war seit dem Zweiten Weltkrieg größtenteils ein Militärflugplatz, obwohl es auch zivilen Luftverkehr gab.



Verschiedene Unternehmen der Luftfahrtbranche hatten hier ihren Sitz, darunter Fokker (nach der Insolvenz in Schiphol). Auch die Firma ELMO war hier viele Jahre ansässig; sie bauten Kabelbäume für verschiedene Flugzeugtypen. Die freiwilligen Helfer des Museums hatten fast ausnahmslos mit dem Militär oder einem militärnahen Unternehmen zu tun gehabt. Sie konnten begeistert erzählen, was sich im Laufe der Zeit alles auf und rund um den Flugplatz ereignet hatte.





Er was ook veel te zien aan onderdelen, filmpjes over bijzondere luchtvaartgeschiedenis en modellen van vliegtuigen. Wij raakten zo op de hoogte van hun hobby. Men raakte er bijna niet over uitgepraat.



Zij hadden overigens ook veel interesse in onze hobby en wilden alles over Alvis weten, zodat er leuke gesprekken plaatsvonden over en weer. Ik zag onlangs dat zij aan ons bezoek ook een artikeltje hebben gewijd op hun website. De Alvis OCN op bezoek. Grappig!

Na enkele uren verblijf en een kop koffie maakten wij een einde aan de hartelijke ontvangst om ons met het andere onderwerp van de middag te gaan bezighouden, de BBQ. Hierover vind je elders in dit blad ook een verslag. Ik kan vast verklappen het was gezellig en lekker.



So wurden hier auch Militärflugzeuge repariert, die zuvor im Ausland auf (Kriegs-)Missionen im Einsatz waren. Auch das Vorführteam der Luftwaffe, genannt „Whisky Four“, war hier stationiert. Dieses Team bestand übrigens aus fünf Flugzeugen: eines war stets als Reserve vorhanden.



Darüber hinaus gab es viel zu sehen: Flugzeugteile, Filme über besondere Episoden der Luftfahrtgeschichte und Flugzeugmodelle. Wir bekamen einen guten Einblick in ihre Leidenschaft und sie konnten fast nicht aufhören, davon zu erzählen. Gleichzeitig zeigten sie großes Interesse an unserem Hobby und wollten alles über Alvis erfahren. So ergaben sich viele nette Gespräche in beide Richtungen. Vor kurzem habe ich gesehen, dass sie unserem Besuch sogar einen Artikel auf ihrer Website gewidmet haben: Der Besuch des Alvis OCN. Amüsant!



Nach einigen Stunden im Museum und einer Tasse Kaffee verabschiedeten wir uns von der herzlichen Aufnahme, um uns dem anderen Thema des Nachmittags zuzuwenden: dem BBQ. Darüber findet ihr an anderer Stelle in diesem Heft ebenfalls einen Bericht. Ich kann schon verraten: es war gemütlich und lecker.



Jochen en Petra Belzer

Manfred en Christa Fleischmann hebben dit jaar weer een prachtige omgeving uitgezocht voor Crossing Borders 17, Marienbad en omgeving in Tsjechië. Een regio met een rijke geschiedenis.



Zoals gewoonlijk was donderdag (24 juli '25) de dag van aankomst. Dit jaar was er zelfs een dagvullend programma op zondag zodat de deelnemers pas op maandag huiswaarts keerden. Deelnemers dit jaar waren: Manfred en Christa Fleischmann, Reinhart en Andrea Dortschy, Guido en Maike Hauptmann, Alexander Hauptmann en Mona Hofmann, Hans en Dorothea Krüger, Franz en Bettina Otto, Elisabeth Schuder, Jean en Ine Stijns, Klaus en Irene Zepp en wij, Jochen Belzer en Petra Hönisch.

Op donderdag was er een rondleiding door Marienbad, dat als kuuroord al in de vorige eeuw zijn hoogtijdagen beleefde, maar ook vandaag nog talrijke behandelingen in verschillende huizen aanbiedt, wat duidelijk te zien was aan het publiek op straat en ook in ons hotel Olympia – ook al zijn we zelf niet meer de jongsten. Het geneeskrachtige water dat in de wandelhal wordt aangeboden, smaakt sterk naar ijzer en een beetje naar zwavel – lekker is anders!

's Middags hebben we een bezoek gebracht aan de Chodovar brouwerij, die vandaag weer in privébezit is en waar een heel lekker ondergistend bier wordt gebrouwen. Ook alcoholvrij behoort tot het assortiment, wat gezien de 0,0-promillegrens in Tsjechië in ieder geval door de chauffeurs werd geprefereerd. Een uitgebreide lunch in de keldergewelven maakte het bezoek compleet. Na een rit van ongeveer 18 km bezochten we midden in niemandsland de manege in Svetce/Heiligen, opgericht door generaal Alfred I Windischgrätz in het midden van de 19e eeuw. Een zeer deskundige en enthousiast jonge man leidde ons op zeer humoristische wijze met een reeks grapjes door de verschillende ruimtes.

De volgende dag leidde het roadbook ons – net als de dag ervoor en de dagen daarna – over prachtige landelijke wegen en weggetjes naar Pilsen, ook bekend om het wereldberoemde Pilsener Urquell.

Crossing Borders

Erneut hadden Manfred und Christa Fleischmann sich die Mühe gemacht, eine wunderschöne Gegend mit ebensolchen Tagestouren für Crossing Borders 17 auszusuchen: das tschechische Marienbad und umliegende, aus der Geschichte bekannte Orte. Wie üblich war Donnerstag (24. Juli 2025) Anreise. Und dieses Mal war der Sonntag sogar komplett verplant, so dass alle erst am Montag Marienbad in allen Richtungen verließen. Mit dabei waren: Manfred und Christa Fleischmann, Reinhart und Andrea Dortschy, Guido und Maike Hauptmann sowie Sohn Alexander mit Freundin Mona Hofmann, Hans und Dorothea Krüger, Franz und Bettina Otto, Elisabeth Schuder, Jean und Ine Stijns, Klaus und Irene Zepp sowie der Verfasser Jochen Belzer mit Petra Hönisch.

Am Donnerstag gab es eine Führung durch Marienbad, das als Kurort bereits im vorletzten Jahrhundert seine Hochzeit hatte, jedoch auch heute noch zahlreiche Anwendungen in verschiedenen Häusern anbietet, was am Publikum auf den Straßen und auch in unserem Hotel Olympia deutlich erkennbar war auch wenn wir selbst nicht mehr die Jüngsten sind. Das in der Wandelhalle gebotene Heilwasser hat stark nach Eisen und ein wenig nach Schwefel schmeckende Elemente, lecker



Nachmittags ging es dann zur Brauerei Chodovar, die heute wieder in Privatbesitz ist und ein durchaus leckeres untergäriges Bier braut, auch alkoholfrei, was in Anbetracht der 0,0-Promille-Grenze in CZ von den Fahrern zumindest bevorzugt wurde. Ein üppiges Mittagessen in den Kellergewölben rundete den Besuch ab.

Nach weiteren rd. 18 km besuchten wir mitten im Nirgendwo die Reitschule in Svetce / Heiligen, begründet von General Alfred I Windischgrätz Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein sehr sachkundiger, von diesem Kleinod hellauf begeisterter junger Mann führte uns in sehr launiger Art mit einer Reihe von Späßchen durch die verschiedenen Räumlichkeiten.

Am nächsten Tag führte uns das Roadbook ebenso wie am Vortag und den folgenden über landschaftlich wunderschöne Straßen und Sträßchen nach Pilsen, berühmt auch wegen des weltweit bekannten Pilsener Urquell.



De stad wordt voor het eerst vermeld in de 10e eeuw als economisch centrum tussen Praag en Neurenberg. Aan het begin van de 15e eeuw was het een centrum van het Hussitisme, maar het werd al snel weer katholiek. Met de industrialisatie in de tweede helft van de 19e eeuw won Pilsen weer aan belang, onder andere door de oprichting van machinefabriek Skoda. We doorkruisten de prachtige oude binnenstad met een van de grootste marktplaatsen van Europa (139 m x 193 m) met kerk. Verder langs het nieuwe theater en naar een appartement dat de in Brno geboren architect Adolf Loos in de stijl van de jaren twintig van de 20e eeuw had ingericht. Ondanks de woelige periode van de Tweede Wereldoorlog en de daaropvolgende socialistische tijd is het bewaard gebleven en gerestaureerd. We konden een tweede appartement bezichtigen, met deels zeer originele meubels en wandkasten. De rondleiding en uitleg had echter geen hoog niveau.

Op de terugweg naar Mariënbad werden we verrast door een stortbui met aquaplaning op de deels overstroomde straten, waar je in een Jaguar XK 140 zeker niet op zit te wachten. Zeker niet omdat het het cabriodak van onze Jag niet veel bescherming biedt tijdens een stortbui.

Die Stadt findet erste Erwähnung im 10. Jahrhundert als Wirtschaftszentrum zwischen Prag und Nürnberg. Anfang des 15. Jahrhunderts war es Zentrum des Hussitentums, wurde aber schnell wieder katholisch. Mit der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gewann Pilsen wieder an Bedeutung, u. a. durch Gründung des Maschinenbauunternehmens Skoda. Wir durchquerten die schöne Altstadt mit einem der größten Marktplätze Europas (139 m x 193 m) und der darauf stehenden Kirche, vorbei am neuen Theater und gelangten dann in eine Wohnung, die der in Brunn geborene Architekt Adolf Loos im Stil der zwanziger Jahre des 20. Jh. eingerichtet hatte und die trotz der Wirren des 2. Weltkrieges und der sozialistischen Folgezeit erhalten bzw. rekonstruiert werden konnte. Eine zweite Wohnung konnten wir mit einer leider nur mäßigen Führung in Augenschein nehmen, teilweise mit sehr originellen Möbeln und Wandschränken.

Beim Rückweg nach Marienbad überraschte uns ein Wolkenbruch mit Aquaplaning auf den teils überfluteten Straßen, was man zumindest im Jaguar XK 140 gar nicht braucht, abgesehen davon, dass selbst ein spät geschlossenes Dach dem Wassereinbruch nicht wirklich etwas entgegensetzte.



Een stralende zon weer vergezelde ons op zondag tijdens de rit naar het kasteel van Becov / Petschau, waarvan de geschiedenis teruggaat naar de vroege middeleeuwen (gotisch kasteel). Het kasteel uit de 18e eeuw is daarentegen in barokstijl gebouwd. In die tijd verwierf hertog Friedrich von Beaufort-Spontin uit het huidige Zuid-België het landgoed.



Het relikwie van Maurus, dat in de plaatselijke abdij werd bewaard, werd rond 1890 door de familie naar Petschau gebracht en daar tijdens de chaotische laatste dagen van de Tweede Wereldoorlog begraven. Pas in 1986 werd het teruggevonden en grondig gerestaureerd. De tentoonstelling toont de geschiedenis van dit relikwie in alle details en in de historische context, en natuurlijk het relikwie zelf. Het bezoek werd afgesloten met een lunch aan de voet van de burcht.

Daarna ging de reis verder naar Cheb, het vroegere Eger, vlakbij de Duits-Tsjechische grens, waar onze verschillende reisgroepen elkaar weer ontmoetten op het mooie marktplein. Een buitengewoon mooi stadje met prachtige gevels uit verschillende tijdperken (gotiek, barok, renaissance, deels vakwerk), die vooral op het grote marktplein te bewonderen zijn. Door de verdrijving van de Sudeten-Duitsers op grond van het Benes-decreet 108 is Cheb vandaag de dag een overwegend Tsjechische stad. Met de terugreis naar het hotel kwam er een einde aan het officiële gedeelte van Crossing Borders 17. In tegenstelling tot eerdere bijeenkomsten bleven alle deelnemers tot maandagochtend en vertrokken daarna in alle windrichtingen. De avond ervoor werd Manfred, samen met Christa, door Franz Otto in het zonnetje gezet en bedankt voor het organiseren van Crossing Borders. Manfred heeft laten weten dat dit de laatste door hem georganiseerde CB rit is geweest. De aanwezigen hadden echter de indruk dat het met Crossing Borders 'op de een of andere wijze' verder zal gaan met Franz Otto als nieuwe organisator.

Stralendes Sonnenwetter begleitete uns am Sonntag auf der Fahrt zum Schloss Becov / Petschau, dessen Geschichte uns weit ins frühe Mittelalter (gotische Burg) führte. Das Schloss aus dem 18. Jahrhundert ist dagegen im Barock gehalten. Zu der Zeit erwarb ein Herzog Friedrich von Beaufort-Spontin aus dem heutigen Süd-Belgien das Anwesen. Der in der dortigen Abtei aufbewahrte Maurus-Schrein wurde durch die Familie gegen 1890 nach Petschau verbracht und in den Wirren der letzten Tage des 2. Weltkriegs dort vergraben, erst 1986 wieder aufgefunden und aufwendig restauriert; die Ausstellung zeigt die Geschichte dieses Reliquiars in allen Details und im zeitgeschichtlichen Kontext und natürlich das Reliquiar selbst.

Ein Mittagessen unterhalb der Burg schloss diesen Teil ab. Und die Fahrt ging weiter nach Cheb, dem früheren Eger, nahe gelegen an der deutsch-tschechischen Grenze, wo sich unsere verschiedenen Reisegruppen auf dem schönen Marktplatz wiederfanden. Ein ausgesprochen schönes Städtchen mit wunderschönen Häuserfronten aus den verschiedenen Epochen (Gotik, Barock, Renaissance, teils Fachwerk), die vor allem am großen Marktplatz zu bewundern sind. Durch die aufgrund der Benes-Dekret 108 vertriebenen Sudetendeutsche ist Cheb heute eine ganz mehrheitlich tschechische Stadt.



Mit der Rückfahrt endete der offizielle Teil von Crossing Borders 17. Im Gegensatz zu früheren Treffen blieben alle Teilnehmer bis zum Montagmorgen und verabschiedeten sich dann in alle Himmelsrichtungen.

Am Abend vorher überreichte Franz Otto mit sehr netten Worten ein kleines Dankeschön an Christa und Manfred Fleischmann, der diese Tour als seine letzte von ihm organisierte bezeichnete. Alle Teilnehmer hatten jedoch den Eindruck, dass es mit dem Laudator bei Crossing Borders „irgendwie“ weitergeht.





Jean en Ine Stijns

Het wonder van Yvois

Das Wunder von Yvois

Vorig jaar hebben we verslag gedaan van onze deelname aan de Grand Prix R tro Yvois. Op de onderdelenmarkt kocht Jean toen een mysterieus postpakketje, gewoon als souvenir. Het was jaren geleden door Red Triangle verstuurd naar Frankrijk maar nooit geopend door de ontvanger en volgens het opschrift bevatte het een motoronderdeel voor een Alvis. Voor  10 mocht hij het meenemen. Het pakketje kreeg een plekje in de garage, naast allerlei andere memorabilia.

Uit Triangel 137 - Verslag van Yvois

Dit jaar was er ook een bescheiden onderdelenmarkt. Een enthousiaste oldtimervriend attenderde Jean op een intrigerend pakketje (zie foto). Dit werd voor  10 aangekocht en bij nader onderzoek bleek het een verbindingsflens tussen motor en versnellingsbak te bevatten, die in 1982 door Red Triangel aan een Alvis eigenaar was verstuurd en blijkbaar was het pakketje nooit geopend en de inhoud nooit gebruikt. En dat zal ook wel zo blijven, het krijgt een mooi plekje tussen andere Alvis memorabilia.

Dit voorjaar haalde Jean de Alvis uit de winterslaap, de jaarvergadering in Helmond was aanstaande en er werd een testrit gemaakt. Die liep anders dan verwacht want onze Alvis maakte een ratelend geluid bij de motor/koppeling. Maar als het koppelingspedaal werd ingetrapt was het geluid weg. Oorzaak? Jean legde dit probleem voor aan de technici van de AOCN. Hun conclusie was een bevestiging van Jeans vermoeden: een defect koppelingsdrukklager. Om dit te verhelpen zouden motor en versnellingsbak uitgebouwd moeten worden. Dus ging de Alvis op de brug en ging Jean kijken hoe motor en versnellingsbak uitgebouwd konden worden.

Hij checkte eerst de korte tussenas: bij handmatig ronddraaien was het ratelende geluid goed hoorbaar. Bij verdere inspectie van de onderzijde bleek dat van een van de flexibele verbindingsschijven van de korte tussenas 2 bouten plus moeren verdwenen waren. Bovendien was de voorste flexibele verbindingsschijf gescheurd en deze moesten dus vervangen worden. Maar ja, wie kan deze onderdelen leveren? En hoe snel heb je die in huis? Toen viel zijn oog op het postpakketje uit Yvois! Wat als.....? Het zou toch kunnen dat.....? Voorzichtig maakte Jean het pakje aan de onderkant open en wat bleek? Er zaten 2 flexibele verbindingsschijven plus 12 bouten en borgmoeren in, precies de goede maat. Het geheimzinnige postpakketje bevatte precies wat Jean nodig had! Na montage en een testrit bleek het ratelende geluid verdwenen en was uitbouw van motor en versnellingsbak niet meer nodig.



Dank aan Ab, Anton, André, Bo, Steve voor het meedenken over een oplossing. Gelukkig bleek de klus eenvoudiger dan gevreesd!

Im vergangenen Jahr haben wir von unserer Teilnahme am Grand Prix R tro Yvois berichtet. Auf dem Teilemarkt kaufte Jean damals für 10   ein geheimnisvolles Postpaket. Es war ursprünglich 1982 von Red Triangle nach Frankreich geschickt worden, doch offenbar hatte der Empfänger es niemals geöffnet. Laut Aufschrift sollte es ein Motorteil für einen Alvis enthalten. Jean nahm es als Kuriosität mit nach Hause und stellte es in die Garage, zu all den anderen Memorabilien.

Aus Triangel 137 – Bericht aus Yvois

In diesem Jahr gab es auch einen bescheidenen Teilemarkt. Ein begeisterter Oldtimerfreund machte Jean auf ein interessantes Päckchen aufmerksam (siehe Foto). Dieses wurde für 10   erworben, und bei näherer Untersuchung stellte sich heraus, dass es eine Verbindungsflansch zwischen Motor und Getriebe enthielt, die 1982 von Red Triangel an einen Alvis-Besitzer verschickt worden war. Offenbar war das Päckchen niemals geöffnet und der Inhalt niemals benutzt worden. Und das wird wohl auch so bleiben: Es erhält einen schönen Platz zwischen anderen Alvis-Memorabilien.

In diesem Frühjahr holte Jean den Alvis aus dem Winterschlaf. Vor der Jahresversammlung in Helmond sollte eine Probefahrt stattfinden, doch die verlief anders als erwartet: Der Motor machte ein rasselndes Geräusch im Bereich der Kupplung. Sobald das Kupplungspedal gedrückt wurde, verschwand das Geräusch. Die AOCN-Techniker bestätigten seinen Verdacht: ein defektes Ausrücklager. Um das zu beheben, müssten Motor und Getriebe ausgebaut werden. Bei der Kontrolle der Gelenkwelle entdeckte Jean jedoch etwas anderes: An einer der flexiblen Verbindungsscheiben fehlten zwei Schrauben mit Muttern, und die vordere Scheibe war sogar eingerissen. Ein Austausch war also unumgänglich doch woher sollte man solche Teile so schnell bekommen? Da fiel sein Blick auf das vergessene Paket aus Yvois. Was wäre, wenn...? Könnte es vielleicht...? Vorsichtig öffnete er das Paket, und tatsächlich: Darin lagen zwei flexible Verbindungsscheiben mit zwölf Schrauben und Sicherungsmuttern genau in der richtigen Größe.

Das Rätsel von Yvois entpuppte sich als kleines Wunder: exakt die Teile, die nötig waren, um den Alvis wieder zuverlässig zum Laufen zu bringen. Nach dem Einbau und einer Probefahrt stellte sich heraus, dass das rasselnde Geräusch verschwunden war und ein Ausbau von Motor und Getriebe nicht mehr notwendig war.

Vielen Dank an Ab, Anton, André, Bo und Steve für das Mitdenken über eine Lösung. Zum Glück erwies sich die Arbeit als einfacher als befürchtet!





Martin en José Aaldering

Indian Run 12-13-14 september

Wij besluiten om op basis van de weersverwachting met een gesloten auto te gaan rijden. Als het dan meevalt, kunnen we altijd nog het kapje laten opzetten. Vanaf de Veluwe is het best wel een eindje rijden en we nemen alleen maar binnenwegen. Op deze manier rijden we ook een stuk door Duitsland en dat op vrijdag is vragen om problemen. Onze oosterburen sluiten de week af zo rond het middaguur en dan belandt je in files. Normaal worden wij hier nerveus van, nu we totaal geen haast hebben, ondergaan we ons lot en hebben we ook meer tijd om rond te kijken. Uiteindelijk belanden we dan in een keurig hotel waar de voorzitter + echtgenote samen met Peter en Renate Schaaf aan een drankje zitten. Wij bereiden ons voor op het diner dat (uiteraard) prima geregeld is door onze gastfamilie Hulshof. Een prima diner en dan naar bed want morgen redelijk op tijd uit de veren.

Wir entscheiden uns, basierend auf der Wettervorhersage, mit einem geschlossenen Auto zu fahren. Wenn es dann besser wird, können wir immer noch das Dach aufsetzen. Die Fahrt von der Veluwe ist relativ lang, und wir nehmen ausschließlich Nebenstraßen. So fahren wir auch ein gutes Stück durch Deutschland, was an einem Freitag immer problematisch ist. Unsere östlichen Nachbarn schließen ihre Arbeitswoche gegen Mittag, und dann landet man in Staus. Normalerweise würden wir dadurch nervös werden, aber da wir dieses Mal keinen Stress haben, nehmen wir es gelassen und haben dadurch mehr Zeit, um die Gegend zu genießen. Schließlich erreichen wir ein schönes Hotel, in dem der Präsident und seine Frau zusammen mit Peter und Renate Schaaf bei einem Drink sitzen. Wir bereiten uns auf das Abendessen vor, das selbstverständlich hervorragend von unserer Gastfamilie Hulshof organisiert wurde. Ein tolles Abendessen, und dann ab ins Bett, denn morgen heißt es früh aufstehen.





Zaterdagmorgen, op tijd voor het appèl en de briefing om 9.15. Ons doel is de mijn in Blegny, de enige mijn waar je nog ondergronds kunt via een lift en het gevoel kunt krijgen hoe het was en onder welke omstandigheden de kolen voor onze voorouders gedolven werden. Dankzij deze kolenmijnen is Europa warm gebleven en heeft de industrie een geweldige sprong voorwaarts kunnen maken. Gelukkig is de mensheid op tijd gered door olie en gas, anders hadden wij misschien zelf wel ondergronds gemeeten.

Samstagmorgen, rechtzeitig zum Appell und zur Briefing um 9.15 Uhr. Unser Ziel ist die Mine in Blegny, die einzige Mine, in der man noch unter Tage fahren kann, und dabei das Gefühl bekommt, wie es damals war, unter welchen Bedingungen die Kohlen für unsere Vorfahren abgebaut wurden. Dank dieser Kohlenbergwerke blieb Europa warm, und die Industrie konnte einen riesigen Sprung nach vorne machen. Glücklicherweise wurde die Menschheit rechtzeitig durch Öl und Gas gerettet, sonst hätten wir vielleicht selbst unter Tage arbeiten müssen.



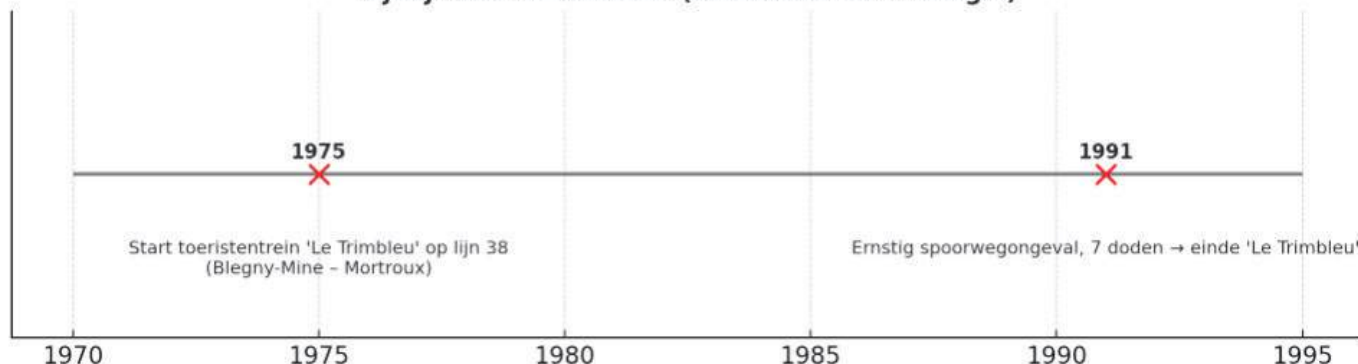
We zijn met z'n drieën achtergebleven om de wereldproblematiek door te nemen. We hebben onderling niet gesproken over de reden waarom wij het avontuur niet aangingen maar mijn reden is dat ik een goed ontwikkelde vorm van claustrofobie heb. Misschien moet ik hier voor behandeld worden of is dat al te laat? Wel heb ik de tijd genomen om een gerucht te onderzoeken betreffende een ongeluk in de mijn. Dit zou rond de sluiting ca. 1980 gebeurd zijn maar de waarheid is minder spannend maar daarom niet minder tragisch.

Het ongeluk vond plaats op 5 oktober 1991. Het betrof een toeristentrein (tortillard des Fagnes). Het ongeluk staat bekend als Le Trimbleu. Er vielen 7 doden en ongeveer 30 gewonden. De trein bestond uit een locomotief en 3 wagons. Kort na vertrek werd vastgesteld dat er problemen waren met de remmen. De machinist verliet de trein om hulp te halen vermoedelijk bij een boerderij. Het treinkonvooi werd niet veilig geblokkeerd (er werd geen remblokkering of wielrem gebruikt). Hierdoor rolde de trein zonder machinist langzaam van de lichtglooiende helling af en ontspoorde uiteindelijk. Na het ongeval werd de exploitatie stopgezet. De spoorlijn werd geheel verwijderd. De machinist was niet bevoegd en werd medeschuldig bevonden aan het ongeval.

Wir sind zu dritt zurückgeblieben, um die weltpolitischen Themen zu besprechen. Wir haben nicht darüber gesprochen, warum wir das Abenteuer nicht antraten, aber mein Grund ist, dass ich eine gut entwickelte Form der Klaustrophobie habe. Vielleicht sollte ich mich deswegen behandeln lassen, oder ist es dafür schon zu spät? Ich habe jedoch die Zeit genutzt, um ein Gerücht über einen Unfall in der Mine zu recherchieren. Dieser soll etwa 1980 passiert sein, aber die Wahrheit ist weniger spannend, aber nicht weniger tragisch.

Der Unfall ereignete sich am 5. Oktober 1991 mit einem Touristenzug zwischen Blegny-Mine und Mortroux. Es handelte sich um einen Touristenzug (tortillard des Fagnes). Der Unfall ist unter dem Namen „Le Trimbleu“ bekannt. Es gab 7 Tote und etwa 30 Verletzte. Der Zug bestand aus einer Lokomotive und 3 Waggons. Kurz nach der Abfahrt wurde festgestellt, dass es ein Problem mit den Bremsen gab. Der Lokführer verließ den Zug, um Hilfe zu holen, vermutlich bei einem Bauernhof. Der Zug wurde jedoch nicht sicher blockiert (es wurden weder Bremsblockierungen noch Radbremsen verwendet). Dadurch rollte der Zug ohne Lokführer langsam den sanft geneigten Hügel hinunter und entgleiste schließlich. Nach dem Unfall wurde der Betrieb eingestellt und die Strecke vollständig entfernt. Der Lokführer war nicht berechtigt und wurde mitverantwortlich für den Unfall gemacht.

Tijdslijn van Le Trimbleu (toeristentrein in België)



U zult zich afvragen, waarom dit verhaal? Heel eenvoudig: als je ergens bent geweest en je was er ook weer niet helemaal bij, dan moet je wel een verhaal maken met enigszins betrekking op de plek waar je geweest bent. Ik hoop dat bijgaande foto's dat gemis goedmaken.

Willen we afsluiten met jullie allemaal te bedanken voor de gezelligheid die ons als liefhebbers van het merk ALVIS bindt.

Sie fragen sich vielleicht, warum ich diese Geschichte erzähle? Ganz einfach: Wenn man irgendwo war, aber nicht wirklich voll dabei war, muss man eine Geschichte erfinden, die zumindest in irgendeiner Weise mit dem Ort zu tun hat, an dem man war. Ich hoffe, dass die beigefügten Fotos diesen Mangel gut ausgleichen. Wir möchten abschließend allen für die Geselligkeit danken, die uns als Liebhaber der Marke ALVIS verbindet.





Simon en Marijke van Oostveen

Nationale Oldtimerdag, Lelystad

Nationale Oldtimerveranstaltung, Lelystad

Oftewel de alternatieve vaderdag zoals de organisatie zichzelf verkoopt. Altijd op de derde zondag van juni. Marijke en ik hadden die dag geen andere plannen, het was mooi weer en ik stelde voor om even naar Lelystad te rijden. Marijke die niet altijd te porren is voor oldtimer evenementen, maar Lelystad wel leuk vindt vanwege de presentatie op de Batavia boulevard, de goede parkeer mogelijk heden en daarnaast de mogelijkheid van een bezoek aan de Batavia outlet aldaar, ging akkoord.

Dus wij op weg naar Lelystad en dan het liefst via de dijk langs het Markermeer, een van onze favoriete wegen in Nederland. Vooral als er mooie wolkenluchten zijn. Aan de ene kant het water van het Markermeer met de zeilboten en de ruimte en aan de andere kant de Oostvaarders plassen met zijn riet en water en dat gedurende 30 kilometer lang. In de verte over het water is ook het paard van Marken (de vuurtoren) nog te zien. Een unicum zo'n weg in Nederland. Aangekomen in Lelystad zie je al overal oud vervoer rondrijden.

Oder auch der alternative Vatertag, wie die Organisation sich selbst verkauft. Immer am dritten Sonntag im Juni. Marijke und ich hatten an diesem Tag keine anderen Pläne, das Wetter war schön, und ich schlug vor, nach Lelystad zu fahren. Marijke ist nicht immer für Oldtimer-Veranstaltungen zu begeistern, aber sie mag Lelystad wegen der Präsentation an der Batavia-Boulevard, den guten Parkmöglichkeiten und zusätzlich der Möglichkeit, das Batavia Outlet zu besuchen. Also war sie einverstanden. So machten wir uns auf den Weg nach Lelystad, am liebsten über den Deich entlang des Markermeer, eine unserer Lieblingsstraßen in den Niederlanden. Besonders dann, wenn es schöne Wolkenformationen gibt: auf der einen Seite das Wasser des Markermeer mit den Segelbooten und der Weite, auf der anderen Seite die Oostvaardersplassen mit ihrem Schilf und Wasser, und das Ganze über 30 Kilometer lang. In der Ferne über dem Wasser sieht man sogar noch das „Paard van Marken“ (den Leuchtturm). Ein echtes Unikum, so eine Straße in den Niederlanden. In Lelystad angekommen, sah man überall alte Fahrzeuge herumfahren.



Het is een evenement waar men de eigenaren van het merk Alvis altijd goed gezind is geweest. Andre die ooit in 2009 met de eerste prijs naar huis ging en het jaar erna wij met de tweede prijs in onze klasse. Dit jaar heb ik maar een Alvis gezien op het evenement.

Dit jaar werd er veel aandacht besteed aan Karmann Ghia, alle modellen waren present. Ook werd er aandacht besteed aan de Amerikaanse muscel cars inclusief glimmend chrome en 50 jaar BMW sportiviteit. Twee groepen auto's waar ik iets minder mee heb. Het evenement is altijd ruim opgezet met ook veel aandacht voor gezinnen met kinderen. De jury is bezig de auto's te keuren en halverwege de dag rijdt iedereen langs de jury en maakt een korte rit zodat je ook alle auto's ziet en hoort rijden. Aan het eind van de dag is er een prijsuitreiking voor de mooiste auto's in hun klasse. Ook dit jaar is er weer veel bijzonders te zien en is er weer veel sfeer bij de haven waar je ook met een heuse brandspuit kan spuiten bij de brandweer. Men probeert op die manier vrijwilligers te werven.



Es ist eine Veranstaltung, die den Besitzern der Marke Alvis immer wohlgesinnt war. André fuhr 2009 mit dem ersten Preis nach Hause, und im Jahr 2010 wir mit dem zweiten Preis in unserer Klasse. Dieses Jahr habe ich allerdings nur einen Alvis auf der Veranstaltung gesehen. In diesem Jahr lag der Schwerpunkt stark auf dem Karmann Ghia, alle Modelle waren vertreten. Außerdem standen amerikanische Muscle Cars mit glänzendem Chrom und „50 Jahre BMW Sportlichkeit“ im Mittelpunkt. Zwei Gruppen von Autos, mit denen ich persönlich etwas weniger anfangen kann. Die Veranstaltung ist immer großzügig angelegt, mit viel Aufmerksamkeit auch für Familien mit Kindern. Die Jury bewertet die Fahrzeuge, und zur Halbzeit fährt jeder kurz an der Jury vorbei und unternimmt eine kleine Runde, sodass man alle Autos sehen und hören kann. Am Ende des Tages gibt es dann die Preisverleihung für die schönsten Fahrzeuge ihrer Klasse. Auch in diesem Jahr war wieder viel Besonderes zu sehen, und die Atmosphäre am Hafen war wie immer sehr stimmungsvoll. Dort konnte man sogar mit einem echten Feuerwehrschauch spritzen. Die Feuerwehr versucht auf diese Weise, neue Freiwillige zu gewinnen.

Ik werd afgekeurd als nieuw lid voor de jeugdbrandweer. Ook kun je aan boord van schepen gaan en er varen amfibievoertuigen door de haven waar kinderen met mee konden varen. De reddingsmaatschappij liet zien hoe men met een tokkellijn mensen van een schip konden redden. Hieraan kon je meedoen maar droge voeten werden niet gegarandeerd. Er waren ook een aantal bijzondere Trabantjes inclusief hun tweetakt gepruttel en de daarbij horende stank.



Er is niets wat de Oostblok sfeer zo laat herleven als deze auto's als zij rijden. Er was ook een groep Franse auto's met al hun eigenaren verkleed in kleding uit die tijd, compleet met picknickmanden en stokbrood zittend in het gras. De fles wijn ontbreekt uiteraard ook niet. Ook dat heeft weer zijn eigen sfeer. Daarnaast is er traditiegetrouw ook veel ruimte voor vracht en bedrijfswagens in allerlei gebruiksvormen.



Wij raakten in gesprek met de eigenaar van een witte Peugeot 504 waar Marijke en ik ook goede herinneringen aan hebben. Wij hadden in de 70er jaren drie 504s. Een witte, een groene en een bordeaux rode. Om de drie jaar een andere, omdat hij dan volledig doorgeroest was. Maar het waren wel heel fijne auto's om in te rijden. Ook kwamen wij nog een VW pickup met een racewagen tegen, klaar om naar het circuit te gaan. Kortom een grote verscheidenheid aan materiaal. De moeite waard om een leuke dag te hebben. De foto's spreken voor zich en geven de sfeer weer.



Ich selbst wurde als Nachwuchsmitglied der Jugendfeuerwehr abgelehnt. Man konnte außerdem Schiffe besichtigen, und Amphibienfahrzeuge fahren durch den Hafen, bei denen Kinder mitfahren durften. Die Rettungsgesellschaft zeigte, wie man mit einer Seilrutsche Menschen von einem Schiff retten kann teilnehmen war möglich, trockene Füße jedoch nicht garantiert. Besonders auffällig waren auch einige Trabants mit ihrem knatternden Zweitaktmotor und dem typischen Geruch. Nichts lässt die Atmosphäre des Ostblocks so lebendig werden wie diese Autos in Fahrt. Eine Gruppe französischer Autos war ebenfalls vertreten, ihre Besitzer hatten sich in zeitgenössische Kleidung gekleidet, saßen mit Picknickkörben und Baguette im Gras, und selbstverständlich fehlte auch die Flasche Wein nicht. Das hatte wiederum seine ganz eigene Stimmung. Traditionell gibt es auch immer viel Raum für Lkw und Nutzfahrzeuge aller Art.



Wir kamen ins Gespräch mit dem Besitzer eines weißen Peugeot 504, zu dem Marijke und ich schöne Erinnerungen haben. In den 70er Jahren hatten wir selbst drei 504: einen weißen, einen grünen und einen bordeauxroten. Alle drei Jahre ein neues Auto, weil es dann völlig durchgerostet war. Aber es waren wunderbare Autos zum Fahren. Wir stießen auch noch auf einen VW-Pick-up mit einem Rennwagen darauf, fertig für den Weg zur Rennstrecke. Kurzum: eine große Vielfalt an Fahrzeugen und definitiv lohnenswert für einen schönen Tag. Die Fotos sprechen für sich und fangen die Stimmung bestens ein.





André Hillebrand

Wheels Mariënwaerd, de moeite waerd?

Wheels Mariënwaerd, lohnt sich ein Besuch?

Een vraag waarop het antwoord voor veel mensen verschillend zal zijn. We hebben niet allemaal dezelfde smaak en belangstelling, maar ik denk toch dat het voor de meeste bezoekers een positief antwoord op zal leveren. Een bewijs daarvoor is het grote aantal auto's op het parkeerterrein, die in aantallen doet denken aan de autojumble Beaulieu in het VK, en aangeeft dat er veel belangstelling is voor dit evenement met een inmiddels lange historie. We kennen het uit het begin op paleis Het Loo, met het concours de Éléance, waar altijd zeer bijzondere Historische auto's te zien waren gecombineerd met een aantal nieuw op de markt verschenen exemplaren. Een concept wat door de jaren heen trouw is gebleven. Op het evenement bij paleis Het Loo was altijd een parkeerterrein waar speciale auto's geparkeerd mochten worden. Dit is nu nog steeds zo, alleen was dat speciale parkeerterrein toen een onderdeel van het evenement wat nu niet meer het geval is. De AOCN heeft op het terrein van Het Loo prachtige presentaties gehouden. Na het Loo vond het evenement plaats op Paleis Soestdijk, en nu sinds een aantal jaren op landgoed Mariënwaerd. Een locatie die erg geschikt is voor een evenement als dit. Het grote aantal bezoekers merk je niet op het ruime terrein dat ter beschikking is. Een vast onderdeel van het evenement is de deelname van de DVSCC (Dutch Vintage Sports Car Club) vroeger op Het Loo met een sprint op de klinkerweg, daarna op Soestdijk met een mini trial met hindernissen, en nu met een korte modderige sprint met aan het eind een soort rotonde die eigenlijk dwars genomen moet worden om het in één keer te halen wat overigens de meeste lukt ondanks de vaak zware auto's.

Eine Frage, auf die es viele verschiedene Antworten geben wird. Wir haben schließlich nicht alle denselben Geschmack und dieselben Interessen. Aber ich denke doch, dass die meisten Besucher diese Frage positiv beantworten würden. Ein Beweis dafür ist die große Zahl an Autos auf dem Parkplatz, die an die Autojumble in Beaulieu (UK) erinnert und zeigt, dass es für diese Veranstaltung mit ihrer langen Geschichte nach wie vor großes Interesse gibt.

Bekannt ist sie seit den Anfängen beim Schloss Het Loo mit dem Concours d'Éléance, wo immer ganz besondere historische Automobile zu sehen waren, kombiniert mit einigen neu auf den Markt gekommenen Modellen. Ein Konzept, dem man über die Jahre treu geblieben ist. Beim Event am Het Loo gab es immer einen Parkplatz, auf dem besondere Autos abgestellt werden durften. Das ist auch heute noch so, nur dass dieser spezielle Parkplatz damals ein Bestandteil der Veranstaltung war, was heute nicht mehr der Fall ist. Der AOCN hat auf dem Gelände von Het Loo wunderschöne Präsentationen gezeigt. Nach Het Loo fand die Veranstaltung auf Schloss Soestdijk statt und nun seit einigen Jahren auf dem Landgut Mariënwaerd, ein Ort, der sich hervorragend für eine solche Veranstaltung eignet. Die große Zahl der Besucher fällt auf dem weitläufigen Gelände kaum auf. Ein fester Bestandteil des Events ist die Teilnahme der DVSCC (Dutch Vintage Sports Car Club): früher auf Langut 'Het Loo' mit einem Sprint auf der Kopfsteinpflasterstraße, später in Soestdijk mit einer Mini-Trial mit Hindernissen, und jetzt mit einem kurzen, schlammigen Sprint, der am Ende in einer Art Kreisverkehr mündet, den man eigentlich quer nehmen muss, um ihn auf einmal zu schaffen, was den meisten gelingt, trotz der oft schweren Wagen. Ein Spektakel für das Publikum, das jedes Mal begeistert mit fiebert.

Die Zahl besonderer Oldtimer nimmt über die Jahre etwas ab, aber dennoch gibt es immer wieder vieles zu bewundern, sodass es sich für unsere Zielgruppe nach wie vor lohnt, diese Veranstaltung zu besuchen. So gab es gleich zu Beginn des Geländes eine spezielle Präsentation von Bugattis aus der Sammlung von Michel Perridon, außerdem zahlreiche Talbots und eine Ausstellung von Spykers, sowohl alt als auch neu.



moeite waerd is om dit evenement te bezoeken. Zo was er aan het begin van het terrein een speciale plek met een presentatie van Bugatti's uit de verzameling van Michel Perridon, en op het terrein waren vrij veel Talbot's en een presentatie van Spyker, zowel oud als nieuw.

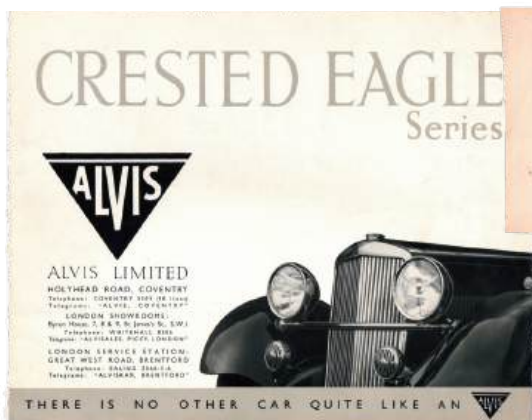




Het accent komt wel steeds meer te liggen op de jongtimers, wel logisch aangezien bij de jongere bezoekers de voorkeur hier naar uit gaat. Het zijn vaak de auto's waar vader of oom in reden. Bij vorige edities was ons merk Alvis nog wel redelijk vertegenwoordigd, al was dat niet door clubdeelname. We zijn op Soestdijk nog wel een aantal keren benaderd om als club deel te nemen, maar de kosten waren te hoog om er verantwoord aan deel te nemen, en ook het gegeven dat je leden bereid moet vinden om daar drie dagen met je auto aanwezig te zijn inclusief overnachtingen maakt deelname voor onze club niet haalbaar. Dit jaar was er in tegenstelling tot vorig jaar geen enkele Alvis op het Evenement te bespeuren, als was er wel een Firefly, splinternieuw maar helaas geen Alvis. Op het terrein is een grote schuur waar de boekverkopers hun plek hebben, daar heb ik wel 4 boeken over Alvis kunnen ontdekken, en ook een aantal folders. Ook het NCAD uit Helmond was aanwezig, en toen ik met Fons Alkemade stond te praten over een uitwisseling van meer Alvis gegevens kwam er een andere standhouder bij staan, en die vroeg of ik daarna bij hem langs wilde komen. Dat heb ik natuurlijk gedaan, en ik heb daar een aantal leuke folders kunnen aanschaffen, onder andere een mooie folder van een Crested Eagle, en een aardige prent van waarschijnlijk ook een Alvis Crested Eagle die door een nieuwsblad komt gereden, en nog een aardig prentje van de Alvis 4,3 liter short Chassis, en nog twee persfoto's van de TA21 saloon en één van een TD 21 saloon.

Der Schwerpunkt liegt allerdings zunehmend auf den „Youngtimer“ verständlich, da die jüngeren Besucher diese Autos bevorzugten. Es sind oft die Fahrzeuge, mit denen der Vater oder Onkel früher unterwegs war.

Bei früheren Ausgaben war unsere Marke Alvis noch recht gut vertreten, wenn auch nicht durch eine offizielle Clubteilnahme. In Soestdijk wurden wir einige Male angesprochen, ob wir als Club teilnehmen möchten, aber die Kosten waren zu hoch, um dies verantworten zu können. Zudem muss man Clubmitglieder finden, die bereit sind, drei Tage mit ihrem Auto samt Übernachtung dabei zu sein für uns kaum machbar. In diesem Jahr war im Gegensatz zum Vorjahr kein einziger Alvis auf der Veranstaltung zu sehen, auch wenn es immerhin einen Firefly gab nagelneu, aber leider kein Alvis. Auf dem Gelände gibt es eine große Scheune, in der die Buchhändler ihre Stände haben. Dort habe ich immerhin vier Bücher über Alvis entdeckt sowie einige Prospekte. Auch das NCAD aus Helmond war vertreten und als ich mit Fons Alkemade über den Austausch von weiteren Alvis-Daten sprach, kam ein anderer Standbetreiber hinzu und bat mich später bei ihm vorbeizuschauen. Das habe ich natürlich getan und konnte dort einige schöne Prospekte erwerben unter anderem eine tolle Broschüre über den Crested Eagle, eine hübsche Zeichnung vermutlich ebenfalls eines Alvis Crested Eagle, der aus einer Zeitung herausfährt, sowie eine nette Darstellung des Alvis 4,3 Liter Short Chassis und noch zwei Pressefotos einer TA21 Saloon sowie einer TD21 Saloon. Am schönsten aber war, dass dieser Standbetreiber selbst auf der Suche nach einem Alvis ist, da er sich der Pension nähert. Er informiert sich derzeit über einen Graber TD21 Saloon.



Maar het mooiste was dat deze standhouder op zoek is naar een Alvis aangezien zijn pensioenleeftijd begint te naderen. Hij is zich aan het oriënteren op een Graber TD21 saloon. En misschien wil hij alvast lid worden van de AOCN, mijn visitekaartje heeft hij ontvangen, dus wie weet? Uiteindelijk toch nog een beetje Alvis als afsluiting van dit bezoek aan Mariënwaerd, **de moeite weer waardt.**

Vielleicht möchte er sogar schon Mitglied im AOCN werden. Meine Visitenkarte hat er jedenfalls erhalten. Wer weiß? So gab es am Ende doch noch ein bisschen Alvis als Abschluss dieses Besuchs in Mariënwaerd – **Es hat sich auf jeden Fall gelohnt.**



Loes en Antoine Soffers

Indian Run 2025

Het begin van ons weekend!

Vrijdag 12 september toog iedereen die zich aangemeld had voor de Indian Run naar hotel Porta Cité in Maasmechelen, er waren twee gebouwen Urban en Heritage deze was landelijk en geen lift, Urban was modern en met lift, wel zo handig voor je bagage!

De opkomst was prima, jammer genoeg maar 1 Duitse deelnemer, er waren 15 deelnemers, dus 30 personen! Na aankomst, zoals gewoonlijk en van ouds, borrelen voor het diner, en we hadden, zonder dat hij het wist een vervanger voor de bitterballen van Jan-Maarten! Hij wordt gemist, ook zonder bitterballen! Maar het is heel begrijpelijk dat het te ver was! Martin Aaldering trakteerde op bitterballen, hiervoor hartelijk dank!

Om 18 uur mochten we alvast in de eetzaal, waar om 19 uur het diner werd geserveerd. Wij hadden gekozen voor de carpaccio, de steak en daarna de dame blanche en tiramisu, alles was heerlijk! Heel gezellig ook om iedereen weer te ontmoeten en bij te kletsen!

Der Beginn unseres Wochenendes!

Am Freitag, den 12. September, reisten alle angemeldeten Teilnehmer des Indian Run ins Hotel Porta Cite in Maasmechelen. Es gab zwei Gebäude: Urban und Heritage. Das Heritage war ländlich und ohne Aufzug, Urban dagegen modern und mit Aufzug, praktisch für das Gepäck! Die Beteiligung war prima, leider nur ein deutscher Teilnehmer. Insgesamt waren es 15 Teams, also 30 Personen! Nach der Ankunft, wie gewohnt und von früher bekannt, gab es vor dem Abendessen einen Aperitif. Wir hatten, ohne dass er es wusste, einen Ersatz für Jan-Maartens Bitterballen! Er wurde vermisst, auch ohne Bitterballen, aber es ist sehr verständlich, da die Anreise zu weit für ihm war! Ein herzliches Dankeschön an Martin Aaldering, der uns auf Bitterballen eingeladen hat! Um 18 Uhr durften wir bereits in den Speisesaal, wo ab 19 Uhr das Abendessen serviert wurde. Wir hatten Carpaccio, Steak und anschließend Dame Blanche und Tiramisu gewählt, alles war köstlich! Es war sehr gesellig, alle wiederzusehen und sich auszutauschen.



Uitchecken

Zondag de 14de was het uitchecken, bagage mee en briefing en daarna via een mooie route naar C-mine in Genk. We parkeerden op parking 2, iedereen kon daar zijn eigen gang gaan, o.a. een rondleiding 30 meter diep in een oude kolenmijn, of naar een labyrint, een stalen constructie die was ontworpen voor het 10 jarig bestaan van C- mine. Er waren ook exposities te bewonderen! Na rondgekeken te hebben gingen we naar het cafetaria voor koffie en wat te eten.

Auschecken

Am Sonntag hieß es auschecken, Gepäck verladen, kurze Besprechung und dann ging es auf einer schönen Route nach C-Mine in Genk. Wir parkten auf Parkplatz 2, und jeder konnte dort nach Lust und Laune etwas unternehmen, zum Beispiel eine Führung 30 Meter tief in ein ehemaliges Kohlebergwerk, oder das Labyrinth besuchen, eine Stahlkonstruktion, die zum 10-jährigen Bestehen von C-Mine entworfen wurde.



Dit was weer (veel te vlug) het einde van een oergezellig weekend, en wonder boven wonder, met mooi weer! Familie Hulshof bedankt voor de organisatie! Wat toch iedere keer een hele klus is! En Jules heel erg bedankt voor de mooie tekening!

Naar Spa

Corrie, Fred, Helen, Rob en Antoine en ik gingen hierna door naar Spa, via een binnendoor route. Rob had in overleg met ons een hotelletje geboekt aan de rand van het centrum. 's Avonds gingen we wat eten, wat lopend te doen was omdat de weg naar beneden liep, heerlijk gegeten! Maar we zagen het niet zitten om lopend terug te gaan, de eigenaar heeft toen een taxi voor 6 personen geregeld, hij heeft hem zelf opgewacht en haalde ons toen op. We kregen allemaal een hand als afscheid, echt een vriendelijke man. Op maandag zijn we naar de watervallen van Coö geweest. Een erg leuk oud dorpje met een behoorlijke parkeerplaats. Auto's geparkeerd en toen kwam Antoine er opeens achter dat hij de auto van binnenuit op slot kon doen. Zo gezegd zo gedaan, hij stapte uit en doet de deur dicht. We gingen het plaatsje bekijken maar op maandag was er niets open. Omdat hier ook alles omhoog en omlaag liep, zouden de mannen ons oppikken. Dat duurde een tijdje, tot we telefoon kregen dat onze auto niet open te krijgen was, dus zijn we naar de parkeerplaats gelopen. De mannen waren druk met ijzerdraadjes, maar het lukte niet om de portier te openen! Wij zaten op een bankje te relaxen, Rob en Fred hebben toen vanuit de kofferbak schroefjes en dergelijke verwijderd en Fred is toen via de kofferbak naar binnengekropen. Hoe lenig kun je zijn? Daarna alle boutjes en moertjes weer op zijn plaats, hier hebben wij vrouwen niets van meegekregen, anders was er wel een foto van gemaakt! Ondertussen was Rob erg verkouden geworden en voelde zich erg beroerd! Hij en Helen zijn 's avonds niet mee gaan eten, Rob is gaan slapen, en Helen heeft soep gekregen. Wij zijn met z'n vieren naar een restaurant geweest, aanbevolen door de eigenaar en open op maandag. Echt heerlijke forel gegeten! Jammie!



Een onverwacht einde

's Nachts begon ik me beroerd te voelen. Dinsdagmorgen voelde Rob zich ook nog erg ziek, hij wilde weer terug naar bed zodat hij zich woensdag bij vertrek beter voelde. Antoine en ik wilden naar huis en waren om 13 uur thuis. Helen is met Fred en Corrie meegegaan. Ik had de hele terugweg een druk op de borst, maar Antoine niets gezegd, hij wordt dan misschien zenuwachtig! Omdat ik die druk niet vertrouwde heb ik de huisarts gebeld, die vertrouwde het ook niet en heeft de ambulance gebeld. Ondertussen werd ik snipverkouden en kneep mijn maag samen. Na onderzoek in het ziekenhuis bleek gelukkig dat alles in orde was en mocht ik weer naar huis! De conclusie was dat Rob en ik een virus hadden en dat kan van alles zijn! Al met al een enerverend weekend! De anderen zijn ook weer thuis, Rob is ook nog snipverkouden.

Außerdem gab es Ausstellungen zu besichtigen! Nach einem Rundgang trafen wir uns im Café bei Kaffee und einer Kleinigkeit zu essen. Das war leider wieder (viel zu schnell) das Ende eines sehr gemütlichen Wochenendes und das Ganze sogar bei schönem Wetter! Ein herzliches Dankeschön an Familie Hulshof für die Organisation, was jedes Mal eine Herausforderung ist! Und vielen Dank an Jules für die schöne Zeichnung!

Weiterreise nach Spa

Corrie, Fred, Helen, Rob, Antoine und ich fuhren anschließend weiter nach Spa, über eine landschaftlich schöne Nebenstrecke. Rob hatte in Absprache mit uns ein kleines Hotel am Rande des Zentrums gebucht. Abends gingen wir zum Essen, zu Fuß war es bergab kein Problem. Das Essen war köstlich! Doch am Rückweg bergauf hatten wir keine Lust, also bestellte der Hotelbesitzer ein Taxi für 6 Personen. Zum Abschied gab er uns allen die Hand, ein wirklich freundlicher Mann. Am Montag fuhren wir zu den Wasserfällen von Coö, ein sehr schönes altes Dorf mit großem Parkplatz. Nachdem wir die Autos abgestellt hatten, entdeckte Antoine, dass er das Auto von innen verriegeln konnte. Gesagt, getan: Er stieg aus, schloss die Tür und wir gingen das Dorf besichtigen. Leider war am Montag alles geschlossen. Da es ziemlich bergauf und bergab ging, wollten die Männer uns später mit den Autos abholen. Doch es dauerte eine Weile, bis wir einen Anruf bekamen: Das Auto von Antoine ließ sich nicht mehr öffnen! Wir gingen zurück zum Parkplatz. Die Männer waren mit Drähten beschäftigt, aber es gelang nicht, die Tür zu öffnen. Während wir Frauen entspannt auf einer Bank saßen, bauten Rob und Fred im Kofferraum Schrauben und Verkleidung aus, und schließlich kletterte Fred gelenkig durch den Kofferraum ins Auto. Danach alles wieder eingebaut, wir Frauen haben nichts davon mitbekommen, sonst gäbe es sicher Fotos! Inzwischen war Rob sehr erkältet und fühlte sich schlecht. Er und Helen gingen abends nicht mit zum Essen. Rob legte sich schlafen, und Helen bekam Suppe. Wir vier anderen gingen in ein vom Hotelbesitzer empfohlenes Restaurant, montags geöffnet und aßen köstliche Forelle!



Ein unerwartetes Ende

In der Nacht begann ich mich ebenfalls krank zu fühlen. Am Dienstagmorgen war Rob noch sehr krank und wollte sich im Bett erholen, damit es ihm bei der Abreise am Mittwoch besser ging. Antoine und ich fuhren nach Hause und waren gegen 13 Uhr daheim. Helen fuhr mit Fred und Corrie mit. Die ganze Rückfahrt hatte ich Druck auf der Brust, aber ich sagte Antoine nichts, um ihn nicht nervös zu machen. Da ich dem Druck nicht traute, rief ich den Hausarzt an, der ebenfalls misstrauisch wurde und den Krankenwagen rief. Inzwischen war ich stark erkältet, und mein Magen krampfte. Nach Untersuchungen im Krankenhaus stellte sich glücklicherweise heraus, dass alles in Ordnung war und ich nach Hause durfte! Die Diagnose war: Rob und ich hatten ein Virus, was es genau war, blieb offen. Alles in allem ein ereignisreiches Wochenende! Alle anderen sind ebenfalls wieder gut zu Hause, Rob ist leider immer noch stark erkältet.



Fred en Corrie Belder

Indian Run 2025: Steenkoolmijn Blegny

Steinkohlenbergwerk Blegny

Op 31 maart 1980 sloot de steenkoolmijn van Blegny haar deuren.

De meeste steenkoolmijnen in die gesloten werden takelden langzaam af en werden ruïnes,, maar de provincie Luik had andere plannen voor de mijn van Blegny. Twee maanden na de sluiting kon de mijn al bezoekers ontvangen die meer wilden weten over het leven van de mijnwerker. Sinds 2012 staat deze mijn op het UNESCO werelderfgoed van België.

Een stukje geschiedenis

De mijn van Blegny werd al in 1779 geopend, maar pas na de tweede opening in 1919 werd de mijn echt groot. Na enkele tegenslagen steeg de productie zienderogen. Op zijn hoogtepunt werkten er bijna 700 mensen in deze relatief kleine mijn. In de mijn werkten veel nationaliteiten. Italianen maar ook Marokkanen, Turken, Polen, Spanjaarden, Hongaren en Grieken. Onze gids vertelde ons dat werknemers in de mijn goed samen werkten en elkaar nodig hadden, "Ondergronds was iedereen immers zwart."

De mijn van Blegny is de enige Europese steenkoolmijnen die je tegenwoordig nog ondergronds kan bezoeken. Omdat steenkool heel veel druk nodig heeft om gevormd te worden vind je dan ook zelden steenkool zo dicht bij de bovenste aardlagen. De steenkool in de mijn van Blegny kon erg dicht bij de oppervlakte worden ontgonnen. Dat is ook meteen de reden waarom je de mijnen in Limburg niet kan bezoeken. De steenkoolmijnen in Belgisch Limburg liggen veel dieper, en doordat grond- en regenwater deze gangen voortdurend onder water zetten worden deze diepe gangen onbereikbaar. In Blegny hebben ze dit probleem dus niet en je kunt de gangen van dertig en zestig meter diepte dus zonder problemen bezoeken.

Alle dieper gelegen gangen in Blegny tot ongeveer 550 meter diepte zijn wel volledig onder water komen te staan. Tijdens de ontginning van de mijnen ging 30% van de productiekosten naar het wegpompen van regen en grondwater.

Bezoek aan de mijn

Zoals echte mijnwerkers, kregen we ter bescherming een jasje en een veiligheidshelm. Daarna werden we meegenomen naar buiten. Onder het toch wel grote gebouw staat een klein, ietwat gammelliftje. Toen hier nog echte mijnwerkers werkten propten ze zichzelf met zestien man tegelijk in deze kooi, wij vonden het met 14 al krap genoeg.

Na wat uitleg van onze gids daalden we met 4 meter per seconde als ik het goed heb onthouden, de schacht in naar 30 meter diepte.



Am 31. März 1980 schloss das Steinkohlenbergwerk von Blegny seine Tore.

Die meisten stillgelegten Bergwerke verfielen nach und nach und wurden zu Ruinen. Doch die Provinz Lüttich hatte andere Pläne. Bereits zwei Monate nach der Schließung konnte die Grube Besucher empfangen, die mehr über das Leben der Bergleute erfahren wollten.

Seit 2012 gehört das Bergwerk zum UNESCO-Welterbe in Belgien.

Ein Stück Geschichte

Das Bergwerk von Blegny wurde bereits 1779 eröffnet, aber erst nach der Wiedereröffnung im Jahr 1919 entwickelte es sich richtig. Trotz einiger Rückschläge stieg die Produktion stark an. Auf ihrem Höhepunkt arbeiteten fast 700 Menschen in dieser relativ kleinen Grube.

Das Bergwerk zog Arbeiter vieler Nationalitäten an: Italiener, aber auch Marokkaner, Türken, Polen, Spanier, Ungarn und Griechen. Unser Führer erzählte, dass die Bergleute gut zusammenarbeiteten und stark voneinander abhängig waren: „Unter Tage war schließlich jeder schwarz.“

Das Bergwerk von Blegny ist heute das einzige Steinkohlenbergwerk in Europa, das man noch unter Tage besuchen kann. Da Steinkohle nur unter großem Druck entsteht, liegt sie normalerweise tief in der Erde. In Blegny befand sie sich jedoch nahe an der Oberfläche, was Besichtigungen möglich macht. In Belgisch-Limburg liegen die Gruben dagegen viel tiefer. Dort stehen die Stollen ständig durch Grund- und Regenwasser unter Wasser und sind daher unzugänglich. In Blegny sind nur die tiefer liegenden Stollen, bis etwa 550 Meter überflutet. Während des Betriebs verschlangen das Abpumpen von Regen- und Grundwasser rund 30 % der Produktionskosten.

Besuch im Bergwerk

Wie echte Bergleute bekamen wir zur Sicherheit eine Jacke und einen Helm. Danach gingen wir hinaus, wo unter dem großen Gebäude ein kleiner, etwas klappriger Aufzug stand. Als hier noch Bergleute arbeiteten, zwängten sich sechzehn Männer gleichzeitig in diesen Käfig. Mit unserer Gruppe von vierzehn fanden wir es schon eng genug!

Nach einigen Erklärungen fuhren wir mit etwa vier Metern pro Sekunde auf 30 Meter Tiefe hinab.



30 meter onder de grond

Tijdens de afdaling is het stikdonker, de kooi komt vrij abrupt tot stilstand, en als de deur wordt geopend krijg je een eerste indruk van deze donkere gangen. De schacht op dertig meter loopt een klein stukje door totdat je bij een deur komt. Deze deur is onderdeel van het systeem dat de luchttoevoer en ventilatie regelt. Lucht zoekt immers de weg van de minste weerstand, en door middel van deuren wordt de lucht door andere dieper gelegen gangen gedwongen. Het ventilatie systeem verzorgde de zuurstof voor de mijnwerkers en voerde de schadelijke gassen af. De donkere gang ongeveer twee meter hoog en met een staalconstructie ondersteunt. Onze gids wist ons levendig te vertellen hoe het er in de mijn aan toe ging. Tijdens de rondleiding werden gereedschappen gedemonstreerd en kregen we uitleg over de mijnlamp die moest voorkomen dat er ontploffingen konden ontstaan door de ontwikkeling van mijngas. De door de mijnwerkers gebruikte gereedschappen maakten in de gangen een enorm kabaal. Naast stoflongen en andere ziektes was gehoorschade dan ook een veel voorkomende beroepsziekte.

60 meter onder de grond

Na een afdaling per trap speciaal aangelegd voor toeristen komen we in de galerij op 60 meter diepte. Het ontginnen van de steenkool anders werd bemoeilijkt door dat deze steenkool anders allemaal schuin onder een hoek lopen. Dit is ooit veroorzaakt doordat aardlagen elkaar hebben verdrongen. Langs de zijanten zag je allemaal smalle doorgangen waar de steenkool was verwijderd. Deze gangen werden ondersteut om instorting te voorkomen. De steenkool die werd verwijderd werd met karren naar de liftschacht getransporteerd om naar de oppervlakte te worden afgevoerd. Het vervoeren van deze zware laadbakken gebeurde eerst handmatig en later met paardenkracht. Van trappen was toen dus geen sprake, om een verdieping lager te komen was het simpelweg naar beneden glijden, terug naar boven was iets vermoeiender!

Bovengronds

Na de ondergrondse rondleiding terug in de kooi naar het hoogste punt van de mijn. Boven de mijn van Blegny staat een hoog gebouw de steenkoolwasserij waar de steenkool, werd gereinigd en gesorteerd. Stenen en gruis werd buiten de mijn op een berg gestort. Alle steenkool werd gesorteerd op grootte en vervolgens getransporteerd met behulp van paard en wagen of vrachtwagen naar de gebruiker. Al met al een leerzaam bezoek, nooit gerealiseerd hoe intensief en gevaarlijk dit werk is geweest.



30 Meter unter der Erde

Während der Fahrt ist es stockdunkel. Der Käfig stoppt abrupt, und wenn sich die Tür öffnet, sieht man zum ersten Mal die dunklen Stollen. Der Schacht führt ein Stück weiter zu einer Tür, die Teil des Belüftungssystems ist. Dieses sorgte dafür, dass Sauerstoff zugeführt und gefährliche Gase abgeführt wurden. Der Gang ist etwa zwei Meter hoch und mit einer Stahlkonstruktion abgestützt. Unser Führer schilderte anschaulich, wie es damals zuging. Wir sahen Werkzeuge, Grubenlampen und erfuhren, wie Explosionen durch Grubengas verhindert werden mussten. Der Lärm der Maschinen war ohrenbetäubend – Gehörschäden, Staublunge und andere Krankheiten waren häufige Berufskrankheiten.

60 Meter unter der Erde

Über eine eigens für Touristen gebaute Treppe stiegen wir weiter auf 60 Meter Tiefe hinab. Hier sah man, wie die Kohleflöze schräg unter einer Neigung verliefen – eine Folge verschobener Erdschichten. Schmale Gänge zeigten, wo Kohle herausgebrochen worden war, und Holz- oder Stahlstützen verhinderten Einstürze. Die geförderte Kohle wurde in Loren zur Förderschacht gebracht und nach oben transportiert. Zunächst geschah dies mit Muskelkraft, später mit Pferden. Treppen gab es damals nicht – nach unten rutschte man einfach, der Rückweg nach oben war dagegen mühsam!

Übertage

Nach der Führung fuhren wir mit dem Aufzug wieder nach oben. Über dem Bergwerk erhebt sich die Kohlenwäsche, wo die Kohle gereinigt und sortiert wurde. Steine und Abraum wurden draußen auf einer Halde aufgeschüttet. Die sortierte Kohle wurde anschließend mit Pferdewagen oder Lastwagen zu den Abnehmern transportiert.

Fazit

Alles in allem war es ein sehr lehrreicher Besuch. Mir wurde erst jetzt bewusst, wie hart, intensiv und gefährlich diese Arbeit war.





Johan Hulshof

Aankondiging Incasso Contributie

Ankündigung Beitragseinzug

Beste leden,

Vanaf het contributiejaar 2026 zal de Alvis Owner Club Nederland gebruik gaan maken van ClubCollect voor het innen van de contributie. Dit betekent dat de contributie voortaan via automatische incasso (SEPA) wordt afgeschreven.

De automatische incasso wordt ingevoerd omdat het de laatste jaren steeds meer tijd kost voor het Bestuur om achter niet-betaalde contributie aan te gaan. Om die reden is in de algemene ledenvergadering 2025 besloten om over te gaan op automatische incasso.

Om dit mogelijk te maken ontvangt ieder lid binnenkort een e-mail van mij, de penningmeester, met het verzoek toestemming te geven voor deze automatische incasso. Het is belangrijk dat u tijdig op dit bericht reageert, zodat uw lidmaatschap zonder onderbreking kan worden voortgezet.

De SEPA-incasso geldt niet alleen voor Nederlandse leden, maar werkt ook probleemloos voor onze Belgische en Duitse leden. Wij vertrouwen erop dat dit systeem het betalen van de contributie eenvoudiger en overzichtelijker zal maken voor ons allemaal.

Vriendelijke groeten van uw penningmeester.

Liebe Mitglieder,

Ab dem Beitragsjahr 2026 wird der Alvis Owner Club Nederland für den Einzug der Mitgliedsbeiträge ClubCollect nutzen. Das bedeutet, dass die Beiträge künftig automatisch per SEPA-Lastschrift von Ihrem Konto abgebucht werden.

Die Einführung des Lastschriftverfahrens erfolgt, weil es in den vergangenen Jahren für den Vorstand zunehmend zeitaufwendig war, offenen Beiträgen nachzugehen. Aus diesem Grund hat die Mitgliederversammlung 2025 beschlossen, auf das Lastschriftverfahren umzustellen.

In Kürze erhält jedes Mitglied eine E-Mail von mir, dem Schatzmeister, mit der Bitte, die Zustimmung zum SEPA-Lastschriftmandat zu erteilen. Bitte reagieren Sie rechtzeitig auf diese Nachricht, damit Ihre Mitgliedschaft ohne Unterbrechung fortgesetzt werden kann.

Das SEPA-Lastschriftverfahren gilt nicht nur für unsere niederländischen Mitglieder, sondern funktioniert auch problemlos für unsere belgischen und deutschen Mitglieder.

Wir sind überzeugt, dass dieses System die Beitragszahlung für uns alle einfacher und übersichtlicher machen wird.

Mit freundlichen Grüßen, Ihr Schatzmeister





KALENDER 2025

AOCN

31-01
OKT/NOV

High Tea Annual Dinner, Altenahr (D)
Uwe en Martina Brogsitter

NIET- AOCN

19
OKT

British Car Club Day, Houten

KALENDER 2026

AOCN

Datum ALV 2026 moet nog worden vastgesteld, wordt gekoppeld aan een van de volgende AOCN evenementen.

24-26
APRIL

Hare Drive, Oranjewoud
Simon en Ine Feenstra, Menno en Orly von Brucken Fock

MEI

Fire Flight
Vacant

29-31
JUL

Eagle Rally, Grubbenvorst
Wim en Sue Morrenhof

31-03
AUG-SEPT

Indian Run, Epen (Z-Limburg)
Jean en Ine Stijns

OKT

High Tea / Annual Dinner

NIET- AOCN

15-18
JAN

Inter Classics, Maastricht

06-09
JUL

Crossing Borders, Brombachtal Hessen (D)
Franz Otto

TE KOOP: VRAAG EN AANBOD

Oktober 2025

Onderdelen Alvis TA21

HansNoordhoek (2548)
Tel: +31 (0)655773147
E-mail: j.noordhoek@planet.nl

Onderdelen Alvis TD 21 Saloon

2 x bevestigingsbeugels voor benzinetank nieuw €50,-
Hans van der Meijden (2545)
Tel: +31(0)654634252
E-mail: hansvandermeijden@hetnet.nl

Onderdelen Alvis TD 21

1 trekhaak (kogelkoppeling)
was gemonteerd op TD 21. € 50,-
Reinhart Dortschy (2593)
Tel: +49 (0)5202 73833
E-mail: rdortschy@t-online.de



Onderdelen Alvis TD 21

Im Wesentlichen handelt es sich neben einigen Neuteilen um Motorteile (Kopf, Zylinderkopfdeckel, Ansaug-/Abgaskrümmer, Kurbelwelle) und viele Kleinteile. Preis im Block. Einzelne Teile auf Anfrage!

Norbert Sadlowski (2635)
Tel: +49 (0)170 470 4401
E-mail: info@norbertsadlowski.de

Triumph TR3A 1959

Jochen Belzer – (2662)
Tel: +49(0)211/9655915
E-mail: jochen.belzer@nv-leasing.de



Alvis TA21 Special

Wim Vegter – (2636)
E-mail: wim.vegter@xs4all.nl



Carburateur Alvis 3 ltr

2x Stromberg 175CD
Peter Schaaf (2640)
Tel: +49 (0)1726763045
E-mail: peter@schaaf.com



Indien onbestelbaar retour: A. Hillebrand 1015 GB 33h

Port Betaald

