

MAANDEBLAD
TWEDE JAARGANG No. 1
JUNI 1950

Op de SOLEX



en der
vereiste
n werk-
est het
paciteit
en spe-
Kruis
n.
kunnen
olstaan,
uideljk
nheden,
ambte-
service-
e dank
s geheel
u door
n beeld
ol 1950,
sien tot
STIE.

Administratie-adres:

Kon. Nederl. Boekhandel
H. A. M. Redans, Lange Haven 141
Schiedam, tel. 69300, gironummer 5858.

Redactie-adres:

Heiman Dullaerplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

Artikelen

A. Viruly, K. J. Miller, Kees Hann,
Simon Carmiggelt, Ch. A. Cohort,
Ella Goldstein, Maurits Soesman, Uffel,
H. v. Eijck, Mr. P. Lamberts Hurdbrinck

Tekeningen

Wim Bijmoer, Ben Dill, Ch. Boost,
C. J. Koffkens, Mand de Krieger, Siedo
Volk, Fiep Westendorp

Foto's

Kees Hann, C. Kramer, P. Troost, etc.

Lay-out

Jan W. Wunderink, Ben Dill

Stukken bestemd voor de redactie, dienen uiterlijk de
1ste van de maand binnen te zijn.

Het overnemen van artikelen is alleen toegestaan na
schriftelijke toestemming van de Redactie.

Abonnementen kunnen gestort worden op postiro-
kening n.º 3858 t. n. van Kon. Nederl. Boekhandel
H. A. M. Redans, Schiedam.

Indien niet wordt geïntereerd, zal per postincasso over
het abonnementsgeld worden beschikt.

Deze maand!



Met dit eerste nummer van de
tweede jaargang beginnen wij
— gedurende de zomermaan-
den — een vacante-fotowed-
strijd, waarvan U de bijzon-
heden hierna kunt lezen.
Verder vindt U op pagina 19
onze 5e prijsvraag, dit keer
een gezellig zoekplaatje met
een aantal moeilijke en ge-
makkelijke fouten. U weet
het: de prijs is een Solex.
Over de omvangrijke organisa-
tie van de Solex Rallye
Schiphol vindt U op de te-
genoverliggende pagina enige
aardige gegevens.

En staat U die pagina om, dan
is de bekende vlieger-schrij-
ver A. Viruly aan het woord
met herinneringen uit zijn
jeugd. Viruly is voor re-
dacties een even moeilijk te
benaderen figuur als Bernard
Shaw, maar wij hebben toch
kans gezien 4 artikelen van
hem los te krijgen.
De chef van de Rotterdamse
verkeerspolitie, die in tegen-
stelling met de Amsterdamse
verkeerspolitie niet van ver-
keerslichten wil weten, geeft
een beschouwing over 50 jaar
motorische ontwikkeling en
naar Zaltbommel.
Over Simon Carmiggelt behou-
ven wij U niets te vertellen.
De „tips voor verre reizari“
zult u zeker, met de vacan-
tie in het hoofd, niet over-
slaan. De ruimte ontbreekt
helemaal om de verdere inhoud,
die weer zeer gevarieerd is,
te bespreken, maar één an-
tikel willen wij hier nog an-
merken, n.l. het 1e artikel
over startmogelijkheden waar-
mede u uw technische ken-
nis van de Solex kunt ver-
meederen.

De Redactie nodigt u uit, deel te nemen aan de maan-
delijke fotowedstrijd.

Foto van de maand

Als u dit nummer ontvangt, is het vakantie-seizoen
begonnen. Al is het misschien niet gemakkelijk in deze
dure tijd, een echte, gezellige vakantie ergens op de heide,
tussen de duinen, in de bossen of bergen mag u zich niet
laten ontgaan en bovendien: met een Solex behoort een
vacantie ook helemaal niet duur te zijn.

U trekt er dus op uit en laat het dagelijkse werk eens
heerlijk een veertien dagen rusten om volop te genieten
van zon, vrijheid, natuurschoon, om nieuwe dingen te
leren kennen en nieuwe indrukken op te doen en...
ze te fotograferen. Want is het niet fijn op een winter-
avond het foto-album weer eens te voorschijn te halen en
al die kiekjes te bekijken waar zulke prettige herinneringen
aan verbonden zijn?

Voor deze foto's, die u straks gaat maken als u er met de
Solex op uit trekt, naar Friesland, Limburg, Vlaanderen,
Bretagne of waar heen ook, hebben wij ook veel belang-
stelling en daarom besloten wij een foto-wedstrijd uit te
schrijven onder de titel: *Foto's van de maand*.

Zoals de naam reeds zegt, het gaat om foto's en wel om
de beste of aardigste welke door ons elke maand uit de
ingezonden foto's gekozen worden.

Deze foto's van de maand worden in ons blad geplaatst
en de makers ervan beloond met fl. 10,— (per foto).
Bepalende bepalingen ten aanzien van formaat of
onderwerp zijn aan deze wedstrijd niet verbonden behalve
dan dat de Solex een rol moet spelen. Elkeen mag zoveel
foto's insturen als hij of zij wil.

Elke foto moet aan de achterkant voorzien zijn van:
naam, volledige adres en beschrijving en gezonden worden
aan de Redactie, Heiman Dullaerplein 3, Rotterdam.
De geplaatste foto's worden het eigendom van de Re-
dactie, niet-geplaatste foto's worden zo spoedig mogelijk
weer gereturneerd.

Bij het openden gelieve u er zorg voor te dragen, dat
de foto's niet beschadigd kunnen worden, het beste kunt
u ze tussen twee cartonnages verzenden.

De wedstrijd sluit met het October-nummer. In het
nummer van de volgende maand hopen wij een begin te
kunnen maken met het plaatsen der bevoornde foto's.
Wij rekenen er op in de komende zomermaanden een
stroom foto's te zullen ontvangen. Zorgt dat ook Uw
foto's er bij zijn!

Inbinden de jaargang

Wij herinneren onze lezers nog aan de mededeling in
het Mei-nummer over de gelegenheid, welke er bestaat
om de nummers van de 1e jaargang te laten inbinden in
een fraai linnen band met opdruk, tegen een prijs van
f 3,—.

Indien u hiervan gebruik wenst te maken, gelieve u
uw nummers met duidelijke vermelding van naam en
adres op te zenden aan onze Administratie, Lange Haven
141, Schiedam.
De gelegenheid hier toe staat open tot 31 Juli a.s.

Hebt U reeds een abonnement op dit blad?
Proefnummer gratis op aanvraag.



Solex Rallye
Schiphol

Op het moment, dat wij deze regels schrijven, is ons
belaas niet bekend, hoe het weer op de met spanning
verbaide 11e Juni zal zijn.

Wat wij echter wel weten en dat al sedert weken, is,
dat de belangstelling voor deze eerste grote landelijke
Solex-rallye enorm groot is en deze daarom met recht de
titel van „evenement“ verdient.

Meer dan 1000 deelnemers en deelnemsters uit alle
delen van Nederland, waaronder zelfs uit Groningen en
Oostburg (Zeeuws-Vlaanderen) hebben zich in laten
schrijven en de belangstelling was zelfs zo groot, dat de
sluitingsstermijn enige malen verlengd moest worden!

Vanzelfsprekend komt er voor het organiseren van een
dergelijke grootsche gebeurtenis heel wat kijken. Wij willen
u er hier het een en ander van vertellen.

Het aantal medewerkers voor de service-verlening en
de talrijke startplaatsen, geheime en gewone controle-
posten, dat ingeschakeld moest worden, bedroeg 350 man,
dat wil dus zeggen 1 man per 3 deelnemers!

Ten behoeve van deze controle- en service-organisatie
worden 35 auto's en 1 autobus ingezet!
Op elke route staat om de 10 km een mobiel service-
station!

Voor het verkennen der routes en het uitzoeken van
de plaatsen der controleposten werd door de organisatie-
commissie in totaal een afstand van 4500 km afgelegd!

Het administratieve werk, zoals het klaarmaken der
startkaarten, routebeschrijvingen, instructies, etc. vereiste
ruim 500 uur tikwerk, dat is dus, wanneer men een werk-
dag op 8 uren stelt, twee en zestig dagen!

Om het risico van stagnatie te vermijden moest het
voetveer bij Nederhorst den Berg, dat slechts een capaciteit
van 20 man per uur had, vervangen worden door een spe-
ciaal motorveer.

De gehele afdeling Amsterdam van het Rode Kruis
staat gereed om eventueel direct hulp te bieden.
Wij zouden u nog meer cijfers en bijzonderheden kunnen
geven, doch wij willen met het bovenstaande volstaan,
in het vertrouwen, dat het u een voldoende duidelijk
inzicht heeft gegeven in de omvangrijke werkzaamheden,
welke voor deze rallye verricht moesten worden.

Op deze plaats echter willen wij alle betrokken ambte-
lijke instanties, politie-autoriteiten en Solex-service-
stations onze grote erkentelijkheid en hartelijke dank
betuigen voor de vele medewerking, welke dikwijls geheel
spontaan werd gegeven.

In het a.s. Juli-nummer van ons blad hopen wij u door
middel van een uitgebreide reportage in woord en beeld
een verslag te geven van deze Solex-rallye Schiphol 1950,
een rallye die in de komende jaren moge uitgroeien tot
een waarlijk nationale gebeurtenis!

REDACTIE.



A. Viruly

Dank aan de Erappfiets

HET is mij duidelijk, dat dit blad niet de aangewezen plaats is voor een openbare dankbetuiging onder deze titel. Toch voel ik mij er toe gedrongen. Want de K.L.M. heeft thans 300 vliegers in dienst, maar ze zou er slechts 299 gehad hebben als er alleen Solexen in de wereld bestaan hadden. In dat geval zou ik er namelijk niet bij geweest zijn.

Het is namelijk de trapfiets geweest, die mij het idee gegeven heeft, dat een mens moet kunnen vliegen — zodat ik het ook ben gaan doen. Een sterkere impuls in die richting dan ik kan geen enkele jongen ooit gehad hebben. Intéens wist ik het: vliegen, dat is het. Als ik tegenwoordig even na vijven toevallig eens boven Amsterdam ben en, neerkijkend in de straten, overal de stromen fietsers zie bewegen, moet ik daar nog vaak aan denken.

Om kort en volledig te zijn: het is dan zo gegaan. Het was 1922, het eindexamen was achter de rug; de jeugd was om zo te zeggen voorbij, ik was zeventien en de tijd voor verstandige daden was gekomen. Mijn vriend Geert,

een rijp mens die reeds twee jaren te Delft strudeerde, deelde dit inzicht volkomen. En omdat in onze ogen weinig daden verstandiger waren dan het ondernemen van een trapfietsocht van Scheveningen naar Genua en dan over Marseille terug, reden wij een dag of wat na dat eindexamen in de richting van de Middellandse Zee het Seimpostdijn af. Daar bovendien woonde ik namelijk en dat was gemakkelijk, want wij konden dus om te beginnen een heel eind freewheelen.

Wanneer men van Scheveningen naar Genua wenst te fietsen en na geraadpleeg van de Bos-atlas de route over de Sint-Gotthard-pas gekozen heeft, voert de weg allereerst over Voorburg. Die kozen wij dus en dat was een groot geluk. Hadden wij namelijk de route over de Simplon-pas gekozen, dan waren wij wellicht over Loosdunnen gefiets; dan was mijn hele leven heel anders gegaan en zou ik vermoedelijk nooit zo sterk op de gedachte gebracht zijn om vlieger te worden.



Want in Voorburg woonde een vriend van mijn vriend Geert en deze vriend was een onder, een rijk en een streng mens. Mijn vriend Geert echter was een optimist en had als zodanig aangenomen, dat het onderweg wel niet zou gaan regenen, zodat het onzin zou zijn om op die toch al zwaar bepakte fietsen ook nog een regenjas mee te nemen. Goed dan. Wij reden van het Seimpostdijn af, freewheelden een heel eind de Gevers Deynootweg op en begonnen toen naar Genua te trappen bij een lantaarnpaal, die mij is bijgebleven omdat het ook precies bij die paal hard begon te regenen. Geert was te Voorburg doornat.

Omdat het toen nog zo'n eind was, tot Genua, belde hij bij zijn vriend aan. De rijke man bleek twee regenjassen te hebben en wilde er wel een uitlenen, mits, zo bezwoer hij streng, er goed op gepast zou worden. Wij belooften dat en fietsten verder naar Bennekom, waar onze eerste nachtop zou plaats vinden, omdat deze daar geheel gratis bij mijn tante zou kunnen plaats vinden. Reeds tussen Driebergen en Doorn werd het weer droog, een goed begin. Ook verder hadden wij veel geluk. Zo bleef het bijvoorbeld practisch droog tot Bazel. Wij waren geen van beiden ooit in het Buiteland geweest en merkten wel, dat wij het fietsen tegen bergen op onderschat hadden; wat op de Bos-atlas kinderwerk had geleken, kostte ons vaak veel stromen zweet. Maar de Rijn bleek een tamelijk vlak dal te hebben nitgeslepen en de wegen daardoorheen bleken redelijk betrapbaar.

Dit veranderde echter te Bazel, waar die rivier linksaf ging en meerkwam; toen wij het station der Schweizerische Bundesbahnen uitkwamen, in welks wachtkamer wij onze eerste Zwitserse nacht hadden zitten slapen, omdat dit even voordelig uitkwam als bij mijn tante in Bennekom, begon het te stortregenen. Het regende die hele dag, van Bazel tot in de avond, toen wij vóór Luzern in een boeenschuur in het hooi slieden na het eten van drie op de prunusbereide puddingen. Het regende in Luzern, het regende langs de Rigi, het regende tot Göschenen, waar de trein de tunnel in ging in tegenstelling met ons, die nog ongeveer zeven uur naast onze trapfietsen moesten lopen alvorens op de pas te zijn aangekomen. Zelden heeft het in Zwitserland zo gnl op toeristen geregend als in de zomer van 1922.

dar ben ik zeker van. Druip- en druipnat kwamen wij boven. Slechts één ding had ons tijdens die infernale klimtocht in het leven gehouden: de gedachte, dat wij, eenmaal boven, tenminste tot aan het Lago Maggiore zouden kunnen freewheelen. Ach, ach, tenslotte was die hele Sint Gotthard voor ons nog altijd één groot Seimpostdijn.

Precies boven op de pas, toen wij kletsnat, doch ontroerd voor het eerst naar de Italiaanse kant blikten, werd het droog en zonnig! Wij raadpleegden de kas, zagen dat wij in de laatste zes dagen tien guldens hadden nitgegeven en bestelden doodsgevoel twee koppen hete chocola! Het werd daar een triomferend zitten. We waren wel moe; wel erg moe; maar nu zou het Eeuwige Freewheelen beginnen....

Helaas, dat begon niet. Men kan zulke haarspeldhochten niet af-freewheelen. De remblokjes vreten meteen weg. De terugtrapnaven lopen heet. Men kan wétér lopen. En wij liepen. Erg gedepimeerd. Zo is de jeugd: himmel-hoeh jauchzend, zunn Tode betripht.

Na een uur kookten wij twee puddingen en die gaven weer wat moed. En toen, na drie uur daten, sprak Geert, overigens een nete vriend: ineens: „Allernachtig, ik heb mijn regenjas op de pas laten liggen.“

Wij keken om. Emdeloos wond zich de zonnige weg achter ons langs de bergvanden omhoog naar de pas. Daarboven, op het ongunstigste punt van Europa om een regenjas te laten liggen, lag hij niettemin. Ver naar het noorden woonde de strenge man, van wie wij er goed op hadden moeten passen. En wij gingen.

Maar ineens wist ik het: deze wereld was geen wereld voor trapfietsen. Een mens moest in dit soort van wereld kunnen vliegen. Stel je voor: éven de Sint-Gotthard over....

nooit meer zulke sjonwen.... Het is nu van Schiphol naar Rome, precies over die pas, nog zowat drie uur vliegen met de Constellation. Ik moet er nog altijd naar beneden kijken: naar de twee gaatlies van de tunnel bij Göschenen en Arvalo en de lange, lange, lange trapfietsenweg daartussen. Hadden er in 1922 Solexen bestaan, die weg zou zo'n indruk nooit op me gemaakt hebben. Nu echter ben ik een van de 300 K.L.M.-vliegers. Het is een vreemde aangelegenheid, het mensenslot.

A. Viruly werd 5 Januari 1905 te Breda geboren. Zijn jeugd bracht hij voor een groot deel door in Waskopelle. Nadat hij in 1922 zijn eindexamen H.B.S. had gedaan, werd hij student aan de Handelshogeschool. Na twee jaar echter liep zijn studie min of meer in de war door.... de attractie die de wielbahn op hem uitoefende.

Viruly werd amateur wielrenner. Hij reed mee in de Nederlandse lange-afstandstru en kwam aan als vijfde.

In 1925 trad hij als officier-lieger in dienst bij de luchtmacht, uit welke dienst hij later — om principiële redenen — ontslag aanvroeg.

In 1930 kwam hij bij de K.L.M.

Viruly is niet alleen vlieger maar ook schrijver. In 1927 verscheen zijn eerste boek. Sederdien heeft hij bij het publiek een grote bekendheid verworven. Zeer vele genieten van zijn frisse, interessante en vooral ook knap geschreven romans, verhalen en artikelen.



Viruly en zijn dochter Astoria.





jaar motorische ontwikkeling

door K. J. Müller, Chef verkeerspolitie Rotterdam

BLADEREND in een oud tijdschrift van 1903 treffen ons daarin enige foto's en een tekening bij een verslag van een autobijwedstrijd. "Van Parijs naar Madrid, een rit des Doods". Dit verslag is eigenlijk een opsomming van een serie ernstige ongevallen die bij deze wedstrijd voorvallen en die aan vier deelnemers en twee toeschouwers het leven kosten. In Bordeaux werd de wedstrijd verder geannuleerd, vermoedelijk omdat men bang was dat er helemaal niemand meer zou overblijven.

Wanneer men de verhalen waarmee men reed, op de foto's bekijkt dan is het geen wonder dat er zoveel slachtoffers vielen. Duidelijker wordt dit nog als men leest dat degenen die het eerst in Bordeaux aankwamen, de afstand had afgelegd met een gemiddelde snelheid van meer dan 105 km per uur. Zelfs op onze moderne antoewegen is het bijna ondoenlijk over langere afstanden dergelijke gemiddelden te maken. In die bakertijd van het motorische wegverkeer schijnt het wel eens heel toegegaan te zijn en het heeft tientallen jaren geduurd voordat men een vaak vijandige houding tegenover de autobijrijders en motorrijders overwonnen had. In het begin wijdde men in de pers veel aandacht aan auto-ongevallen en het was niet ongewoon lange verslagen in de dagbladen te vinden over ongelukken waarbij de inzittenden... met de schrik vrijkwamen! Talrijk zijn de ongevallen in die tijd onder meer geweest doordat mensen en dieren helemaal niet waren ingesteld op snelverkeer. Dit zal ook wel de reden geweest zijn dat men aanvankelijk in bepaalde steden niet mocht rijden met een motorisch vervoermiddel als er niet een man met een rode vlag voorop liep. Dat die tijd nauwelijks vijftig jaar achter ons ligt lijkt haast onmogelijk. Maar ook veel later komt men nog opmerkingen tegen die thans wonderlijk klinken. In een nummer van „De Auto” van 1919 kan men b.v. lezen: „Onlangs was er in „De Auto” sprake van de mogelijkheid om een auto onbeheerd op straat te laten staan. Terecht werd erop gewezen, dat zoiets voorlopig nog wel tot de vrome wensen zal behoren. Dat het mettertijd alsnog mogelijk zal zijn, is echter geenszins uitgesloten...” En dan volgen er een serie wenken om zijn eigendom zo goed mogelijk te beschermen tegen „ganwaleven”.

Deze dingen herinneren er ons nog even aan dat het verkeer in betrekkelijk korte tijd een heel ander aanzien heeft gekregen. Ook thans zijn er nog vele onvolkomenheden waar men twintig jaar later mogelijk om zal lachen, maar een grote vooruitgang is er toch te bespeuren. Het is vrijwel ondenkbaar dat deze ontwikkeling spoedig tot stilstand zal komen. Door alle eenwe-

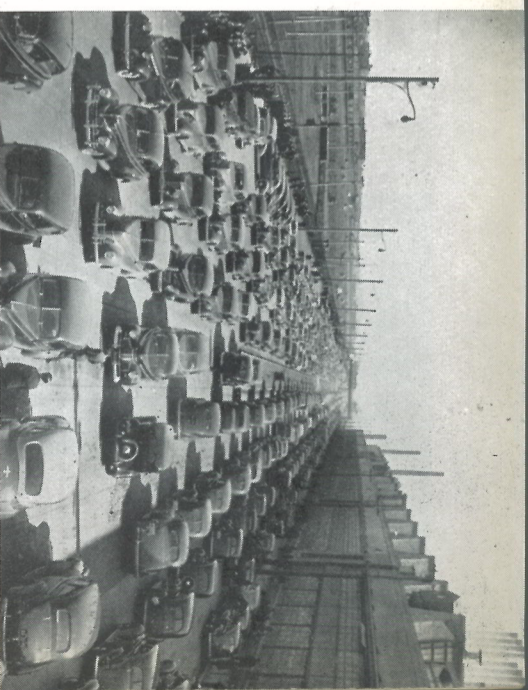
been heeft de mens getracht zich gemakkelijk en tegelijkertijd snel te verplaatsen. Reeds vroeg in de geschiedenis zijn er pogingen bekend om zich zonder hulp van mens of dier voort te bewegen. De Chinezen bezijden daarvoor zeliwagens en in ons land is het Prins Maurits secretaris Simon Stevin geweest die met een door hem vervaardigde zeliwagen bemand met 28 „koppens” omstreeks 1600 over langere afstanden snelheden van meer dan 30 km per uur bereikte. Tegen alle verdrinking in zijn de uitvinders er nitendeljk in geslaagd om thans midden in de 20ste eeuw motorische vervoermiddelen aan te bieden die aan zeer hoge eisen voldoen. Daarbij doet het weinig terzake of men nu aan een Rolls Royce denkt of aan een RijwielSolex. Dat is slechts een betrekkelijk iets en de eigenaar van het RijwielSolex is er mogelijk veel gelukkiger en tevredener mee dan zijn meer met aardse goederen gezegend medemens. We schreven al dat de drang om zich snel en gemakkelijk te kunnen verplaatsen niet vreemd is aan het voortschrijden van deze ontwikkeling. Daar komt nog een prikkel bij. Zeer velen willen graag een eigen vervoermiddel. Men is niet meer tevreden met snel vervoer, per trein, tram of autobus, doch men wil zich zelf verplaatsen met een hoogst persoonlijk voertuig. Voor hoevelen is dit niet een hartewens; zelf een motor of auto te bezitten. Niet afhankelijk te zijn van massavervoermiddelen, zowel voor de dagelijkse gang naar werk en huis als voor de vrije tijd. In Nederland is de fiets thans nog voor velen het middel om gedeeltekijk aan die verlangens tegemoet te komen, maar elders is dit reeds de auto.

Viet afhankelijk te zijn van massavervoermiddelen



het werk gaat! In sommige steden o.m. in Los Angeles heeft men een autoverzekeringssysteem bereikt waar men, naar men aanneemt, niet bovenuit kan komen. Velen houden zich bezig met de vraag of zich dit ook in ons land zou kunnen ontwikkelen. Als vergelijkingsbasis neemt men vaak het aantal auto's per duizend inwoners. Daarnaast is echter ook veelzeggend het aantal auto's per vierkante km land oppervlakte of per km weg. Het is namelijk mogelijk dat de capaciteit van het wegennet onder bepaalde omstandigheden min of meer definitief belemmerend kan zijn voor de groei. Dit schijnt o.m. in New York het geval te zijn. De dichtheid van het verkeer is daar zo groot dat verplaatsing met een eigen auto door langzaam tempo en gebrek aan parkeergelegenheden minder aantrekkelijk wordt.

Uit de tellingen die regelmatig plaats hebben, blijkt dat het verkeer op onze Rijkswegen en ook in de steden snel toeneemt. Op sommige autosnelwegen telt men 10—15.000 motorrijtuigen per 24 uur. De Maastunnel te Rotterdam wordt dagelijks door ongeveer 25.000 motorvoertuigen gepasseerd. Dit zijn cijfers die een beetje beginnen te lijken op die van landen met een veel sterker ontwikkelde motorisch verkeer, waar men hier en daar boven de 50.000 komt. Er zijn echter vele omstandigheden die remmend werken op de verdere motorisering in ons land. Enige zijn van economische aard. Nauw hiermee verbonden is de belastingkwestie. Een recente berekening komt hierop neer dat de Nederlandse autobijrijder ongeveer tienmaal zoveel belasting zou betalen voor het autorijden als zijn Amerikaanse collega. Ongetwijfeld een reden van betekenis. Autorijden is in ons land zeer duur en voor particulieren louter voor gemak of plezier vrijwel uitgesloten. Vervoer de meeste auto's worden gebruikt voor zaken en beroep. Men kan er daar niet meer zonder en heeft er de hoge onkosten voor over. Als illustratie diene b.v. dat de totale kosten, afschrijvingen en renteverlies inderepen voor een midden-klasse auto voor normaal gebruik ongeveer f 5.000,— per jaar bedragen. Op deze basis is van een massamotorisering natuurlijk geen sprake. Deze voltrekt zich hier maar ook elders, b.v. in Frankrijk en Italië meer in de allerkleinste der motorvoertuigen, de



In Amerikaans gebied: auto's, auto's...

rijwiel met hulpmotoren. Welk een enorm terrein hier brak ligt is duidelijk als men weet dat men hier te lande de rijwiel bij honderdduizenden telt. Verkeers technisch lijken er ons weinig bezwaren tegen deze massamotorisering. De snelheid zal iets groter worden doch de plaats die op de weg wordt ingenomen neemt slechts weinig toe. Werden al die wielrijders daarentegen plotseling autobijrijders dan zou de verkeerschaos niet te overzien zijn. Niets is zo moeilijk als het doen van voorspellingen. Wij menen echter wel te mogen aannemen dat als de financiële draagkracht van de arbeidsbevolking de aanschaffing van het RijwielSolex e.d. algemeen binnen de mogelijkheid brengt, er een nieuw wegbeeld zal ontstaan, waarin deze kleinste motorrijes de plaats der fietsen zullen hebben ingenomen.

Wij hopen en geloven dat zeer velen spoedig die wonderlijke sensatie en bekoring zullen ondergaan verbonden aan het zelf besturen van een motorisch vervoermiddel.

Hoe te handelen bij heuvel op, heuvel af.

Nu de vacantielijd aanbreekt, zullen duizenden Solexers naar alle windstreken uitzwerven, ook naar de heuvelachtige streken van Nederland, zoals Zuid-Limburg. In antwoord op vragen van lezers hoe te handelen in heuvelachtig terrein, geven wij hieronder enkele tips, die voor u van belang zijn.

Eerst zullen wij het bestijgen van een helling onder de louppe nemen. Daalt de snelheid van uw Solex onder 12 km, dan is het noodzakelijk dat wordt bijgetrapt.

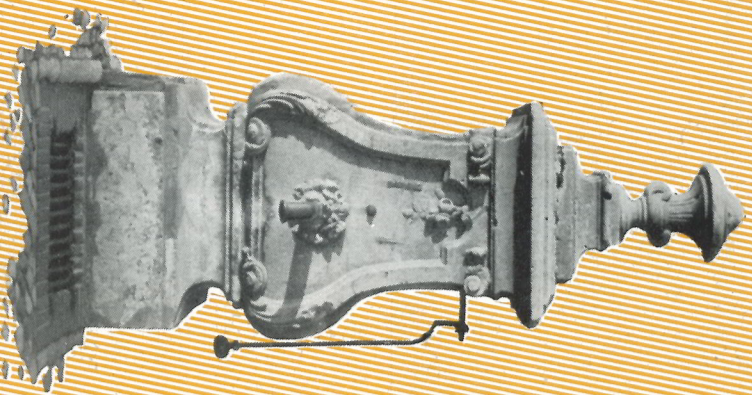
Dit bijtrappen kost hoegenaamd geen inspanning en zal, wanneer de motor op een bepaalde snelheid wordt gehouden, dus zeker geen bezwaar zijn. Trapt u niet bij, dan daalt de snelheid natuurlijk en gaat de motor hordend en stotend vooruit, wat niet bevorderlijk is voor het motorrijen en een grotere slijtage veroorzaakt.

Bent u boven aangeland, dan gaat het weer helling afwaarts. Nu kunt u gas minderen, maar toch het handteje niet zover indrukken, dat het klepje gelicht wordt. U loopt dan n.l. de kans, dat het klepje verbrandt. Is de helling steil, dan kan bovendien bijgegend worden. Alleen bij zeer steile of lange hellingen kunt u de motor beter oplakpen, dus de rol van de band nemen, dan slijt de motor niet. Vanzelfsprekend is het aan te bevelen vóór uw vertrek bij uw servicestation even de remmen te laten controleren. Zo nodig kunnen deze bijgesteld worden of van nieuwe remblokken voorzien.

UPEEL.

Met een Ommeetje van Bommel naar Den Berg

Kees Hama



Houdt U deze bloemen ondertussen eens in het oog gedurende Uw tocht. Om tien uur bloeien ze allemaal dat het een lust is. Om elf uur lijkt het wel of een enkele zich een beetje begint dicht te vouwen, en om één uur 's middags is er gegarandeerd niet één meer te zien. Ze zijn allemaal stijf gesloten, deze typische morgenbloeiërs. Behalve echte ochtendplanten zijn die morgensterren echter heel speciale bewoners van rivierdijken en de verdere naaste omgeving van stromend water. Daar zijn maar weinig uitzonderingen op. Vandaar dat ze gerekend worden tot het grote gezelschap van zogenaamde stroomdalplanten, die altijd min of meer in de buurt van stromend water te vinden zijn.

Kijk maar, nu de Boksharden verdwenen zijn, vallen weer andere op. Daar is bijvoorbeeld de wonderlijke Cyprus-Wolfsmelk met haar smalle blaadjes en bloemen die heel veel weg hebben van die welke de Christusdoorn in Uw vensterbank vertoont. Zij zijn dan ook bij wijze van spreken neef en nicht.

Vlakbij die wolfsmelk staat een stevige plant met grote hardhanwe hiphloemen die elk een heel lange witte stamper naar buiten steken die aan het eind gespleten is als een slangtong. Dat is de veldsalle, ook al zo'n rasochte rivierplant en kostelijk mooi van aanzien. Maar wilt U deze rivierflora nog veel rijker en mooier zien, zet Uw Solex dan bij het café aan de dijk in Hurwonen en loop eens even de uiterwaard in. Er is een beste grasweg, aan het

einde waarvan U rechtsaf slaat door een hek dat meteen weer achter U dicht moet omdat anders de koeien van Jansen illegaal kunnen gaan grazen op het land van Pietersen en zowel Jansen als Pietersen mij hun leven lang kwaad zullen aankijken omdat ik zulke onterveren stadsmensen op hun land heb losgelaten. Waarmee ik maar zeggen wil dat dat hek (en vele andere) er uitsluitend voor de koeien zijn.

Houdt U maar aan op de lange meidoornhaag bij de rivier en kijk daar dan Uw ogen uit. Het staat er boordevol blauwe veldsalle, witte margrietten (die U langs de dijk ook al genoeg gezien zult hebben), gele wolfsmelk, hemelsblauwe grasklokjes, porseleinige breedblad ereprijs en zachtblau ruige weegbree, terwijl de schermkraagende vogelmelk er haar witte sterren tussen het gras laat bloeien. Intussen zitten een stuk of wat tijfflaffen in die meidoornhaag tegen elkaar op te bidden, een klauwier vangt kevers en bijen om die aan een doorn bij zijn nest te spezen en een paar vlinders fladderen over de bloemen-zee die niet onderdoet voor de nogal beroemde alpenweiden. Misschien denkt U op zo'n moment: „Laat die Solex die met in den Berg, maar ik blijf op dit eigenste strukke Bommelerwaard.“ En dan zou ik U geen ongelijk willen geven....

Maar goed, stel dat U wel verder wilt, dan zal ik U de weg wijzen. Eerst maar weer de dijk langs tot U een eindje voorbij Rossum zowel Maas als Waal kunt overzien en dan goed opletten dat U de kant van de Bommelerwaard houdt. U kunt dan of de dijk blijven houden, of bij Kerckdriel naar beneden gaan en via Veldried, Kerkwijk, Beneden Delwijn en Aalst bij deze laatste plaats de dijk weer opstijgen. En dan komt U aardig in de buurt van „waar Maas en Waal tezamen vloeijen“, dat wil zeggen bij Loevestein. Wilt u tijd besteden aan het oude slot? Best, dan zien we elkander straks wel weer in het heerlijke oude rivierstadje dat Woudrichem heet, waar ze tot voor kort nog een prachtige walholten hadden, waar nog altijd een zaltnisseeij gevestigd is en waar U eigenlijk moest proberen, even de oude toren te bekijken om naar waarde te genieten van het riviereland aan Uw voeten.

Als we nu van Woudrichem eens dwars door het boerenland naar Nieuwendijk gingen? Langs diepe sloten met dikke kussens van Waterpest die honderden kleine rose pluishoempjes aan de oppervlakte getoerd heeft of waar allersterkste lichtblau watervioletten boven te bloeien staan en waar het letterlijk wemelt van zich gezapig zonnende groene klikkers. Zie, daar gaat een Solex eigenlijk alweer te hard; U moet beslist eens afstappen om te genieten.

Nu bij Nieuwendijk een heel klein eindje „grote weg“ naar het Zuiden en dan de dijk op naar Hank. Nu bent U ineens volop in de Biesbos! Bekijk hem goed, want hij zal binnen niet te lange tijd doorgemaakt worden, ten detrimente van alle natuurnuans. In eindeloze regelmaat stijgt en daalt het water hier in de kreken met modder en riet. Land en water zijn hier eigenlijk maar heel betrekkelijke begrippen. Maar in Hank weet U toch weer waar U aan toe bent; het is daar vaste grond, met een schilderachtig havenfje voor de schuiten van vissers en grëndwerkers.

Misschien treft het zo, dat U juist hier de zon ziet ondergaan; of U ziet het laatste daglicht twinkelen in het brede water van de Amer als U over de grote verkeersbrug snort op weg naar het eindpunt van deze reis: Geertnuidenberg. Dat is van die brug al maar een paar kilometer. Een intieme oude stad; maar met een spoorstation voor Uw terugkeer naar huis!

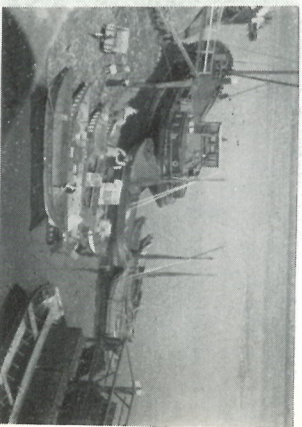
Cypres-
wolfsmelk



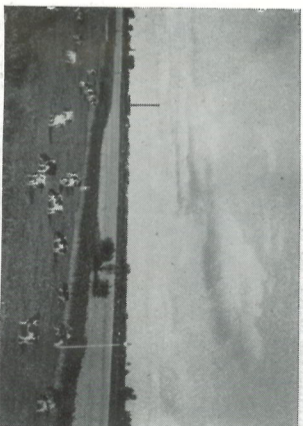
Lang water in
de Biesbosch



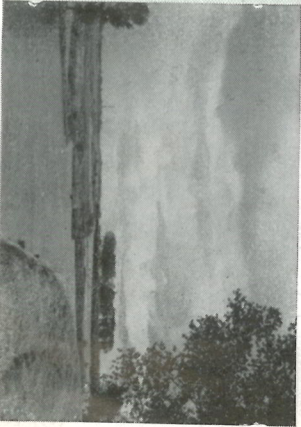
Voor de veen in
Woudrichem



Maas-
landschap
bij Heusden



Wijd rivier-
landschap bij
Woudrichem



VINDT U het bijgeval een beetje erg ver weg om in het goede oude Zaltbommel onze tocht voor vandaag te beginnen? Laat ik U er dan op attent maken, dat de goedertingvagens der Nederlandse Spoorwegen ook Solex gastvrij ontvangen; en dat er in Bommel heel wat treinen stoppen.

Hoe zullen we nu gaan?

Maar meteen een westelijke koers aanhouden?

Nee, want dan gaan we toch weer linea recta, voorzover dat in dit land van rivieren en kreken mogelijk is. Dus: eerst naar het Oosten, langs één van de mooiste broeken Nederlandse dijk die ik ken en waar ik ook U graag iets van zou laten genieten. We nemen de dijk van de Bommelerwaard in de richting Hurwonen. Kijkt U alvast maar eens op de kaart en U erwaart dat het bereiken van dit dorpie een ommeetje op zichzelf betekent. En wat voor ommeetje!

In de stralende voorzomermorgen zijn de hellende dijkbennen een soort bloempertken, waarin van alles door elkaar staat zoals Moeder Natuur het er gezand heeft. Het wemelt er van enorme gele ster-bloemen, wiegend in de wind op ranke stengels. Zij maken de ochtend tot een feest voor ieder die hier langs komt; is het dan wonder dat velen hen Gele Morgensterren noemen? Hun officiële naam luidt intussen Bokshard en ook daar is goede reden voor. Let U maar eens op de uitgebloeide bloemen en U ontdekt wel iets van die ruwe haard.

Wiskies van een Heppelbiker



S. Carmiggelt

WELGEMOED taf ik op mijn Solex door Amsterdam. Het is Zaterdagmiddag — de stad ademt dan ruimer. Druk en wriemelig blijft ze, maar er wordt minder gejakkerd. Men loopt niet, men wandelt. De gearnd gaande verloofde paren, die de betekenis van het begrip „aangelend“ treffend illustreren, staan vertekerd stil voor een meubelwinkel, waar men de schoppingen heeft uitgestald van een cynicus, die precies weet wat mensen met een ongevoelende smaak voor mooi houden. De moeders met de kleine kinderen lopen ijs te beloven en op vingers



dolf hij de kist op....

te tikken en de dikke vrijgezellen met de wijde, dure pakken zitten, gevaarlijk receptief, voor de ramen der café's naar de mensen te kijken — „als op de dag der schepping“, schreef Philippe eens, „toen Adam de dieren voorbij liet trekken en namen gaf.“

Weg met die stad en naar buiten. Want er zit iets vriendelijks, iets jong, iets van laten we nu vandaag eens een beetje leuk doen. De zon doet zijn best te schijnen, schooljongens hebben vanmorgen briefjes in meissentels gedaan met „Mien, wil je met me lopen?“ er op en de ene mus zegt tegen de andere mus „hallo Henri, hoe is het thuis?“

Call it a day! Een uur later zit ik aan de plas met mijn haar in de wind en snuf de geur die vroeger bij vacante hoorde. Vroeger. Er zit een herinnering vast aan deze plas. Indertijd kende ik een jongen die in onze stad en ver daarbuiten een grote faam verworven had, omdat hij zo doorkneede was in het veroveren van meisjes. Op Zaterdagmiddag kwam hij vaak bij mij, offereerde een sigaret uit zijn zilveren koket, spuwde eens op de grond en zei achteloos: „Ga je nog even mét naar de Brasen?“ Wij verlieten, koel en zwijgend als twee verhuizers die naar hun werk gaan, mijn kamer, stapten in zijn auto, reden naar de Brasenmeren en laadden daar een kist, die achter in de wagen stond, in een hoortje, waarmee wij dan naar één van de eilandjes voeren. Altijd op dezelfde plaats, bij drie ineengegroeide bomen, die ik nog voor mij zie, beproeven wij onze last, waarna wij ons, indifferant converserend, weer naar huis begaven.

Nooit viel er een woord over hetgeen er, naar wij beiden wisten, des anderen daags gebeuren zou. Mijn vriend ging dan met zijn nieuwe uitverkorene zeilen op de Brasen en maakte haar het hof. Desondanks kreeg het meisje, om allerlei plant- en dierkundige redenen tegen zessen honger, maar als zij van naar-huis-gaan begon te reppen stuurde deze doorknede Tristan letterlijk op zijn apothose aan. Hij bracht haar op het eilandje en riep: „Kom, wij zijn

toch natuurmensen — laten wij dan ons voedsel zoeken, zoals Robinson Crusoe deed.“ Altijd dezelfde claus met al tijd dezelfde verve — net als op het toneel. Zij wandelden samen tot bij de drie bomen, waar hij onveranderd sprak: „Weet je wat, ik graaf hier tot ik wat eetbaars vind.“ En terwijl dat meisje verbaasd gischelde, dolf hij de kist op die vol smakelijke blijjes zat.

Tableau!

Zij vond hem onbetaalbaar en hij incasseerde haar applaus als een gevierde komiek die weet wat zijn pointes waard zijn. Een vindingrijke man — inderdaad. Ik zag hem gisteren terug, achter de toonbank van een ijzerwinkel, waar ik was hinnengelopen voor spijkertjes. Wel, wel — dat was lang geleden. Hij glimachte als iemand, die zich nog wel van vroeger herinnert hoe je dat moet doen. Ja, hij stond hier in zijn eigen zaak, het ging hem best.

„Getrouwd?“ vroeg ik.
„Ja zeker.“ zei hij en maakte een vermoed gebaar in de richting van een bol mens, dat in de andere hoek van de zaak humerig achter de cassa zat.

„De kist?“ vroeg ik technisch.

Hij knikte neerslachtig en sloot de ogen. En er was zo veel Strindberg in hem, dat ik meteen een duur boortje kocht, om te doen uitkomen dat ik hem niet in de steek liet.

Hoe lieflijk en geduldig die nicht....



Er is een man met een hond komen aanwandelen langs de plas. De hond heeft aan mijn in het gras geknakte gestate geroken en daarna een hap in de richting van mijn neus gedaan.

„Niet doen Bello!“ roept de man. En tot mij: „Hij is niet vals, hoor. Alleen maar speels....“

Zo komen we aan de praat over honden. Dresseren met zachtheid, is zijn systeem. In schoppen en slaan ziet hij niets. En hij vertelt: „Mijn grootvader was notaris op een dorp. Vlak bij dat dorp stond een riant kasteel. Daarin woonde een oude freule met haar nicht, haar hond en zeven ton gouds. Als ze dood was, zou de nicht het geld krijgen — dat wist mijn grootvader, omdat hij het testament had opgesteld, dat wist het dorp, omdat het elke dag kon zien, hoe lieflijk en geduldig die nicht het humeurige oude mens in een wagentje rondreed en dat wist die nicht zelf drommels goed, als ze telkens weer, met goed gespeelde tederheid, die vadsige slecht rukkende hond aarde, alleen omdat tante zo gek was op het beest.“

Op een avond om tien uur kreeg mijn grootvader een knecht van het kasteel aan de deur: hij moest dadelijk komen, met zijn klerk. Hij verwachtte het langverwachte doodsbep, maar toen hij die kasteelzaal binnentrad, zat de oude freule rechtop in haar stoel, onmiskenbaar in leven. Het testament moest veranderd worden.

Al het geld kwam aan een vereniging van goede werken. „En uw nicht?“ vroeg de notaris, die dacht aan al die jaren milde dienstbaarheid. Toen zei het mens, met felle oogjes: „Die is uit, vanavond. Ze dacht dat ik sliep, maar ik heb het wel gezien: voor ze weging heeft ze in de achterkamer Bello een schop gegeven.“ Die éne schop kostte zeven ton. Nou ziet U weer eens, hoe onjuist het is een hondje pijn te doen.“



Zo'n provinciestadje is een klein wonder van rust. In het kroegje op het grote plein, waar ik ben afgestapt, draait de middag nog wat. Het al slimmerend licht raakt de bierkraan aan en de opgepoetste leuningen der stoelen.

„Zo benmen er een hoop raadsels in de natuur“ zegt een vadsige inboorling, die naast een kleine-in-het-leer aan de tapkast staat. „Neem nou bijvoorbeeld jonge palmingen — waar komen die vandaan? Niet van d'r moeder. 't Is een geheim. Ik heb wel horen zeggen, dat ze met de regendroppels meevallen in de herfst, maar tjā....“ Hij maakt een handgebaar. Zekerheid heeft hij niet.

De kleine met de motorfokker nam een geïnteresseerde slok en meende: „En dan heb je nog de regenbogen. Even zo vrolijk een onbegrijpelijk iets. Al die tinten — en zo maar aan de lucht. Ik heb eens in een boek gelezen....“ De deur ging open voor een nieuwe klant. In een jongensboek van Johan Kieviet zou staan dat „de suut van zijn klederen verried, dat de vreemdeling van rijke afkomst was.“ Inderdaad, een net peerson. Hij had alleen een bloemenslinger om de hals en lachte baldadig onder een kneveltje.

„Zijneveair“ riep de Fransman geestdriftig



onverdroten voort en hield lacherige beschouwingen, waaruit kon worden afgeleid dat hij die middag al meer deuren had opengemaakt. De kastelein achtte hem raar, maar niet kwaadhardig, maar de plaatselijke jongens bleven in hun conversatie over de natuurverschijnselen steken en stonden benepen naast hun glaasjes. Ze vonden het maar een raar gedonder in hun café.

Wat zij vreesden geschiedde: de Fransman gaf de kastelein op en kwam nu bij hen staan. Hij zong de lof van de Hollandse opwekkende dranken en wees daarbij illustratief op zijn glaasje.

„Hij wil een beetje van je drinken, Kees,” zei de dikke somber tegen de lezer.

„Hij hep nog,” meende deze, practisch. Ze stonden naast elkaar, de handen op de bank, de hoofden een beetje schuin, zoals je naar een hagedis kijkt, die nu nog kruipt, maar straks misschien opeens naar je benen springt.

„Zijneveair,” riep de Fransman geestdriftig.

De mannen knikten bedompt en gingen een beetje verderop staan. Het had er alles van dat deze vreemde eend de eendjes van alle dag op de vlucht zou drijven, maar gelukkig ging de deur met „privé” naast het buffet open en kwam het jongetje binnengesprongen.

„Ga naar de moeder, Jan,” zei de kastelein voorbarig, maar de dikke en de ledere wilden een handje. Ze vonden dat Jan groot geworden was en bezielden die teder-schappelijke toon, die in vertoflokalen vaak wordt aangeslagen door heden die willen doen uitkomen, dat hun aanwezigheid daar een zindelijke opzandheid geenszins uitsluit. Het ventje toonde echter zijn beslagen tongetje en wroeg zijn hand uit de schoof van hun onoprechte hartelijkheid.

Toen trad de Fransman naar voren, tastte in zijn zak en bracht een grote, witte knikker te voorschijn. Hij ging op zijn hurken zitten en schoot het ding naar het jongetje toe, dat ving en terugwierp.

„Nou jij weer,” riep Jantje geestdriftig. Ze speelden samen — ze praatte samen, de man in het Frans, het kind in het Hollands. En geen van die twee kwam op de gedachte, dat het taalverschil eventueel moeilijkheden op zou kunnen leveren....

Alkmaar: V. J. Mulder, Verspeijkeweg, Bergen a. Zee.
Almelo: F. D. Kuiper, Grotestraat 195.
Amsterdam: R. P. Sevenema, Schimkeikade 24 II.
Breda: J. Stubbenauch, Veemarktstraat 13a.
Deift: F. X. Vos, Voorstraat 51.
Breda: W. van Heiningen, Gerarduslaan 7.

Emmen: W. Oosting, Boslaan 16.
Enschede: E. J. van Nijburg, Goolkatenweg 138.
Goos: W. A. Gaelhood, 's-Gravenpolder.
Groningen: J. E. Noordhoff, Ceramstraat 15a.
Hengelo: J. Jonge Poerink, Vondelstraat 37.
Koekeange (Dr.): J. Oshaar, B 11.

Nijmegen: A. C. Roël, Mesdagstr. 23.
Nijverdal/Hellendoorn: H. Calkevoen, Nijverdal.
Roosendaal: Adm. Londenstraat 1.
Rotterdam: J. Schut, Willem Bayleweg 206.
Schiedam: A. Janson, Rotterdamse-dijk 166A.
Utrecht: J. L. Hoefsmit, Melis Stokestraat 22.

Secretariaat-adressen der Solex-Clubs



Wie verre reizen doet....

E tips voor verre reizen

WIE verre reizen doet, kan veel vertellen, leidt het gezegde. Nu, als straks de zomer — helas — weer voorbij is, zullen heel wat Solexers heel wat kunnen vertellen.... daar zijn wij zeker van.

Als u dit Juni-nummer ontvangt, zult u naar alle waarschijnlijkheid uw vakantieplannen al gemaakt hebben en aan de hand van de kaarten (wegenkaarten wel te verstaan) de route uitgestippeld hebben. Alle papieren zijn in orde (wij vertelden hierover in ons vorig nummer) en nu willen wij u nog enkele tips geven van meer technische aard, die van veel belang zijn voor het welslagen van uw reisplannen.

U wilt naar het buitenland met de Solex. In ons land bestaat tegen een grote tocht geen enkel bezwaar. Overal zijn servicestations gevestigd, zij hebben de juiste brandstof en heeft u eventueel moeilijkheden, dan zijn deze daar gauw verholpen.

Maar over de grenzen zal dit wel eens minder vlot kunnen gaan. Zorg er dus in de eerste plaats voor, dat uw Solex in orde is. Laat uw servicestation de motor eerst ontkolen.

Om zo weinig mogelijk bandenpech te krijgen, moeten de banden in prima conditie zijn, zo nodig laat u nieuwe banden monteren. Rijd verder steeds met goed opgepompte banden. Zachte banden slijten sneller en scherpe voorwerpen kunnen er gemakkelijker in dingen. Vergeet voorts niet de remmen te laten controleren. Verstandig is ook een reserve-bougie en enkele gloeilampjes mee te nemen.

Veel onderdelen behoeft u overigens niet mee te voeren, maar een stel pakkingen en enkele kleine boutjes en moertjes kunnen toch wel eens goede diensten bewijzen. Stelt u zich hiervoor eens met uw servicestation in verbinding en probeer een regeling te treffen waarbij deze

onderdelen aan u worden geleverd en na beëindiging van de reis — indien niet gebruikt — door u kunnen worden teruggegeven.

Uw instructieboekje moet u natuurlijk ook bij u steken. Een ander punt is de brandstof. Neem 2 liter Rijwiel-Solex-olie, dus geen brandstof, mee. 2 liter olie is voldoende voor 32 liter benzine en daar komt u een heel eind mee. In Frankrijk, waar een Solex service-organisatie bestaat, kun u Rijwiel-Solex-brandstofkopen (Solexine), maar in andere landen zal dit niet eenvoudig zijn. Is uw tankje leeg en zit u dardoor in nood, behelp u dan tijdelijk met motorolie SAE 20 van een bekend merk.

Wij hopen, dat u met het bovenstaande uw voordeel zult doen en wensen u tenslotte nog een goede reis en mooi zonnig weer.

A propos: denkt u aan onze foto-prijsvraag: „Foto's van de maand”, waarover u elders in dit nummer bijzondereheden kunt lezen?

UFFEL.

Zoekt U Reisgezelschap?

Zeer vele Solexrijders gaan er deze zomer op uit, naar binnen- en buitenland. Als u dus reisgezelschap zoekt, plaatst u dan eens een kleine advertentie in dit blad. U zult zeker succes hebben, want uw advertentie komt onder de ogen van duizenden Solexrijders. Alle inlichtingen worden gaarne verstrekt door de Administratie, Lange Haven 141, Schiedam, aan welk adres u ook uw advertentie-opgave gelieve te zenden.



TOERISME IN FRANKRIJK

NOG EENS HET BASKENLAND

Cl. A. Cocheret

ZEKKUSTEN met zomere gasten zijn vrijwel overal gelijk. Mij trekken de karakteristieke binnenlanden meer dan de eenvormigheid van de zee. Daarom neem ik u op uw Solex mee de weg op van Ustaritz, langs het sissende schuimwater van de „gaves”, langs kleine bergweiden, waar geiten en ezelsjes grazen. U wordt bedaarlt nagekeken door Baskiers, die hun traag-treuzelige ossenspan, met door kroezig schapenvel bekronde koppen, tot stilstand hebben gebracht voor een herberg om even uit te rusten en een glas Héro Arnao te drinken, een van de vele goede wijnen, die ook dit land oplevert. Nu, in het voorjaar, liggen de amandellbloesems als een rose-violette waas over het landschap. De nabije oceaan geeft een zilveren tinteling door de lucht — we zijn immers aan de Côte d'Argent? — en in de warme zon gaan de aardgeuren rondzoelen in de tuinen vol bloeiende camelastrunken.

Ik zet u toch al, dat dit een bij uitstek romantisch land is, waar romantische mensen wonen. Het is dus niet ver-

wonderlijk, dat de Baskiers zelf een uitgepreide literatuur bezitten maar dat deze voor een groot deel in het Baskisch is geschreven, is zij slechts voor enkele zeldzame vreemdelingen toegankelijk.

In de Franse literatuur speelt het Baskenland echter ook een rol. Ik noemde reeds het middeleeuwse Rolandlied. Maar we zijn niet zonder reden de weg van Ustaritz opgegaan want even voorbij dat dorp in het heuvelland aan de voet van de Pyreneeën ligt een mooi wit huis in Baskische bouwtrant. Het heet „Arnaga”. Hier woont Edmond Rostand toen hij „Chantecler” schreef. Weer denken we aan de middeleeuwen en aan Kanteleer, de naam van de haan uit „le Roman de Renart”. En als u hier nu even afstapt om de stille te beluisteren, hoort u hem nog kraaien, wanneer hij naar zijn natve overtuiging de dageraad laat gloriën over deze „vallei...”. „le Vallon par un grand V...” de Baskische vallet met een hoofdletter... tussen de heuvels, die de horizon verenigen en de ijdele begeerten der mensen inperken en de Baskiers tot penziers maken, die het wilde-eenden-geslacht in de verre wereld een beetje stil-verwonderd horen.

In Rostand's hoenderhof heeft zich het sprookje afgespeeld, waarvan de dichter een toneelstuk in vier bedrijven maakte met Chantecler als hoofdperson tussen allerlei symbolische dieren.

Pierre Loti, die als zee-officier alle zeeën heeft bevangen en alle landen bezocht, heeft zich na zijn pen-tionering teruggetrokken in Hendaye, vlak bij de Spaanse grens. Hij is daar ook in 1923 overleden. Wie over het Baskenland en het leven der Baskiers nauwkeurig wil worden ingelicht leze zijn „Rammutho”, een pathetische roman, waarin de jonge Baskier Rammutho een soort Romeo is naast een Julia, die hier Gracense heet.

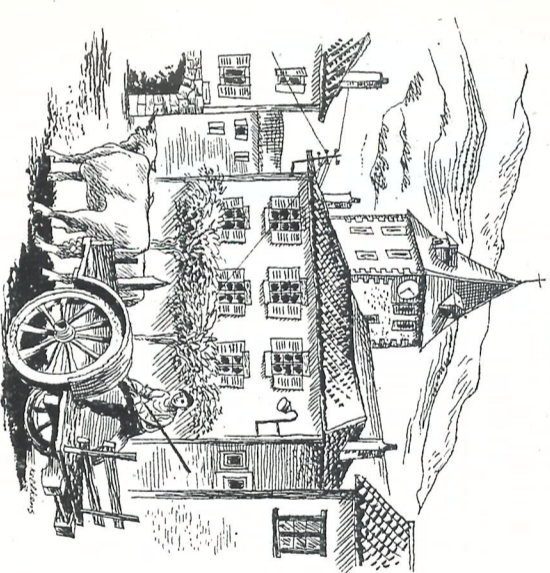
Loti beschrijft in dit boek ook de nationale sport „la pelote basque”, een balspel, waarbij een (honderden) bal tegen een „fronton” moet worden geslagen, een muur van 65 bij 12 meter. De tegenpartij moet de terugspringende bal ook tegen de muur slaan. Wie mist verliest een punt. Men speelt dit spel met een gummi vertelstrik, dat aan de onderarm wordt vastgemaakt, de „chistera”, een soort slurf, waarin de bal gevangen wordt en weer met grote kracht kan worden weggeslingerd.

Men speelt het echter ook met de blote hand en dan is het volkomen onbegrijpelijk hoe menschen handen dit uithouden. Ik heb eens de hand van zo'n beroemde pelote-speler bekeken. Hij is bedekt met een laag eelt, of hij ook met hondenteer is bekleed. En nog ziet men na een wed-

strijd vaak het bloed eruit lopen. Deze sport is zo populair als hier voetbal. Men ziet zelfs priesters met opgebonden soutane in hartstochtelijke overgave aan de wedstrijd deelnemen. In ieder dorp, in het kleinste gehucht, ziet de toerist de „Mur de pelote”, staan en overal slaan kleine kinderen balletjes tegen huismuren, zoals ze in Engeland drie houtjes in de grond steken en gaan critiken of hier voetballen met een oud blok.

Ik heb meermalen grote pelote-wedstrijden bijgewoond en het spel had me dadelijk te pakken. De spelregels zijn eenvoudig en de techniek van de spelers is allernieuwwaardigst. Zo laat Pierre Loti u ook Rammutho zien, terwijl hij pelote speelt, omringd door alle knappe meisjes, die bravo klappen.

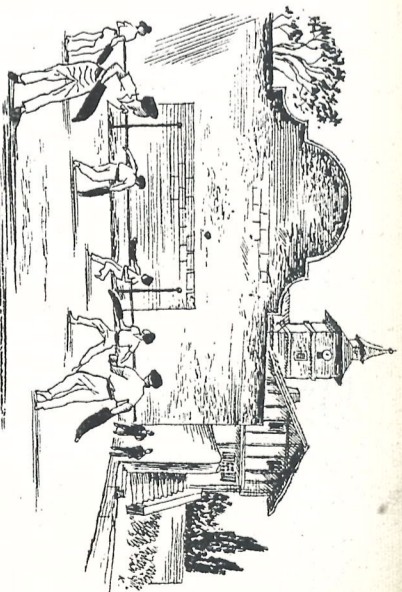
Een andere Pierre, uit de hedendaagse Franse literatuur, Pierre Benoit, schrijft sinds tienallen van jaren ongeveer ieder jaar een boek van een allerezelligste oppervlakkigheid. Hij wordt door de Franse critiek wel wat overschat maar dat gunnen wij hem graag, want in ieder boek van Benoit is een onderhoudende spanning en het speelt altijd rondom een raadselachtige vrouwspersoon, die de meest onverwachte dingen doet. Werkelijk, Benoit is „lent” om te lezen in je vakantie of om te vertellen als feuilleton in een Hollandse krant, wat ik dikwijls gedaan heb. Zijn laatste boek... nu ja, met „laatste” moet je bij Benoit voorzichtig zijn... zijn in 1949 verschenen „Le Casino de Barbazan” speelt ook in het Baskenland. Een Casino is wat wij een Kurhaus noemen. Maar verder merk je niet veel van de Basken en kon dat Casino niet zo goed op de Veluwe liggen.



Sure

Ravel is in Cibourne geboren aan de voet van de Pyreneeën en dat hoort u in zijn Bolero en zijn Rhapsodie espagnole. Zijn muziek draagt de muntslag van zijn romantische geboorteland.

Staat u daar de wereldse oorden gerust over en zwerft naar St. Jean-Pied-de-Port. Ik ben eens op een Grand Gala Mondain Traditionnel de l'Oeuf de Piqués in het Hôtel du Palais te Biarritz geweest, waar de Duchsessen met de Ministers dansten. Maar ik vind het wel zo leuk in een kroegje in Ixtasson of zo, waar je door een krallen gordijn naar binnen zwaemt.



Pelote-baan

Kamperen in Frankrijk

Een onzer medewerkters, die het vorig jaar in Frankrijk kamperde, schreef ons hierover: „Genet men door een andere vorm van toerisme, in Frankrijk komt men door de aard van de landelijke bevolking nog nauwer in contact met dit prachtige land. Deze bevolking is gastvrij, charmant, is zeer genierseerd voor alles wat met toerisme te maken heeft en daar in iedere Fransman een monteur schuilt, ondervindt men met de Solex nog meer interesse.

Het land is gastvrij, waar men in ons land gebonden is, dan alerlei bepalingen, geeft men in Frankrijk rustig zijn tentje meer op een mooi plekje, na amper overleg met de eigenaar, als er tenminste een eigenaar is. Komt het bij vertrek op betalen dan, dan volgt meestal een afhandeling, wat Frans in het kennische en U wordt door de hele familie dankbaar uitgezide gedaan.

Dus als U een mooi plekje gevonden hebt, zoek dan eerst de eigenaar op voor de toestemming. Als dat in orde is, informeer dan direct naar drinkwater. De Fransman gebruikt water slechts om zich te wassen, niet om te drinken.

Wij hebben een Franse beer met afgrizen naar ons zien vlyken, toen we water dronken. In hooggelegen dorpjes en in peritoden van grote droogte kan het wel eens voorkomen, dat het water uit lager gelegen dorpen wordt aangevoerd. Dit is dan niet zo fris meer en het kan voor de kamperder moeilijkheden opleveren. Overigens staan er in veel dorpen openbare pompen, die goed drinkwater leveren.

Loop nooit het nistso, onvolgende de kustwaten in de bossen te pikken. Je soleat soms wren door een dichtbosse strek om dan ineens tot de ontdekking te komen, dat er bij het plekje waar je wilt kamperen geen mens in de omtrek woont.

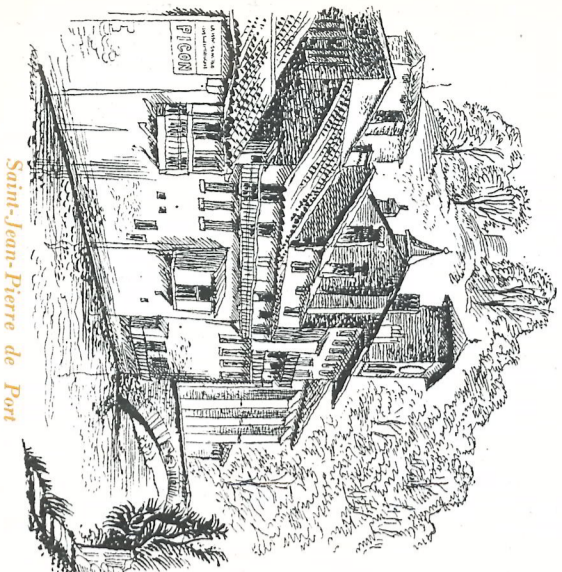
Het is dus zaak, goed op de kaart na te gaan, welke dorpie het laatste is, dat men doorkomt voor het kamp wordt opgeslagen. Goede kaarten van Frankrijk zijn de Michelin kaarten, welke bekend en overal te koop. Wat Uw inkopen betreft, de Fransman houdt er vreesde sluitingsdagen op na. In dorp A is b.v. Maandags altes sluitend, terwijl de volgende dag in dorp B. niets te koop is. Informatie heeft geen zin, want niemand weet er het juiste van.

Voor het vervoer van melk verdient het aanbeveling een kampele te kopen, want flessenmelk kent men op het platteland niet. Er zijn daarvoor aluminium krulkes te koop van het middel als veldwenners wel aan 't stuur hebben.

Voor een budget 200 francs wordt U eigenaar van zo'n set, compleet met klembegel.

In ieder dorp van enig formaat is er 's morgens markt. Het is een genoegen daar inkopen te doen, want rijk en langwijle goedkope dan in de winkel.

Ten slotte zorgen Velo-Solex stations onderweg voor de service. (Een lijst van service-stations wordt U op aanvraag toegezonden, Red.) En die service is goed, men wordt er extra goed geholpen als men uit Holland komt de Solex, wat zelfs de Fransman van verbazing de handen meen doet slaan!



Saint-Jean-Pierre de Port

Een Parijse modeshow in Amsterdam

Ella Goldstein

MOLYNEUX „le plus grand des couturiers français“ ondanks zijn Ierse afkomst, hield een modeshow in Amsterdam. Een vroege zomersfeer van Parijs in die kille lentedagen — gelukkig al weer lang vergeeten! — toen wij nog zelfs in onze wintermantels liepen te kleumen. O gezegend Hollands klimaat!



1900

dig steelt, wat hij gebruiken kan. Als hij haar suggereert die bijna gloednieuwe japon van verleden jaar maar lever in de kast te laten hangen, omdat korte rokken niet meer gedragen worden, dan laat zij hem hangen. Hij dwingt haar een kleur te kiezen, die haar bleek maakt en een kapsel dat niet bij haar type staat. Zij moet van hem al te lange rokken dragen, die haar te onwettig en al te korte, die haar te gedrongen maken....

Het was maar korte tijd, dat met de Franse revolutie

het onderscheid in de kleding tussen de standen was opgeheven. De weelderige panniers, de gepoetste haartooi en alle opschik werden verbanen om plaats te maken voor een costuum, „geschikt voor het werk en aan de lijn gezamenlijk“. Maar de collectieve menselijke eigenschappen laten zich niet hlyvend onderdrukken en de behoefte naar toi en genotucht herleefde feller dan ooit tijdens het Directoire, als een reactie op de geleden angst van het schrikbewind.

De mode correspondeert echter niet langer met de gevoelens van de massa en de tijd is voorbij, dat iedere eeuw een eigen stempel droeg. La Bruyère heeft gezegd: „Een mode heeft nauwelijks een andere mode vernietigd, of zij wordt alweer door een nieuwere verdrongen, die zelf weer wijkt voor de volgende, die op haar beurt niet de laatste zal zijn; zo is onze lichtzinnigheid.“

Lichtzinnigheid? Laten de psychologen maar onderzoeken, welk motief zich werkelijk verborgt achter onze drang in de maskerde van het leven ons altijd met een nieuw narrenpakje te toeven. Eigenlijk was zij een kleine heldin, die „Major Frans“ die de moed had zich op straat zonder crinoline te vertonen en het gejuur van de studenten trotseerde, omdat zij nooit iets navolgende dat zij belachelijk vond en niet verkoos zich door een cage te laten opsluiten. De meesten van ons doen het haar niet na!

Aan crinolines en dergelijke excessen gaat de huidige mode zich niet meer te buiten. Zo'n chic mantelpakje of zo'n gedistilleerd middagjaponnetje als Molyneux laat zien, lijken zo een vondst... we houden de coupe wel in ons geheugen vast. Dat denken we! Maar... probeer eens dertig middagjaponnen en dertig avondtoi ten te onthouden, die als een flits even gezien, zo weer verdwijnen! Slechts enkele zijn ons bijgebleven; die knappe zwarte mannequin in een ongevoerde natuurkleurige shantungmantel, waaronder een imprimé shantungjapon, een puntvormige hoed zo groot als het hoofdkegel van een koelle. En die ander



1950



in een toilet van beige kant met grote tafstrikken en een hoed zo ij en doorschijnend als een grote Iibel. Mooi en onwerklijk als een exotische bloem.

De eerste serie „Boutique“ defileert voorbij. Is het zo gek, dat „boutique“ even associatie werkt aan „winkelen“ en we verwachten eenvoudige praktische japonnetjes te zien, waarin we 's ochtends ongenueerd uitgaan kunnen? Maar nooit ende nimmer zouden wij met onze Hollandse degelijkheid in zulk een chic mantelpakje met dat coquette hoofdje, boodschappen gaan doen!

Trouwens het model „Venise“ berooft ons helemaal van de illusie dat „boutique“ iets met winkelen te maken heeft, want als de mannequin het korte mantelje uittrekt, laat zij een ritgeels niets niemandalige zien, waarmee je misschien in Venetië, maar nu eenmaal niet in ons landje zo maar op straat loopt!

Monieur Molyneux heeft ons met zijn „boutique“ ook alleen maar willen laten zien, dat hij heus ook wel „confectie“-japonnetjes en niet alleen unter's kan maken. Zijn kraacht ligt voor onze smaak dan ook — hoe grandioos van stijl — niet zozeer in de pompenze avondtoiletten, maar juist in die op het eerste oog zo simpele middagjaponnetjes en mantelpakken, zo simpel zelfs, dat wij denken, dat ons naastertje, die we uit pure menslievendheid hebben meegenomen, wel in één dag zo'n jurk voor ons zal kunnen namaken. Immers, een glad om de heupen zittende kekerovormige rechte rok, een aangeknapte sluitvallende driekwart mouw, die bij de elleboog ruim afstaat en even boven de pols sluit....

Och arme! We vergeten, dat die modellen zijn gecreëerd voor jonge slanke, overslanke figurities, dat iedere plooi, ieder ritseel van deze onbetspelijk zittende toiletten mathematisch berekend en uitgebalaneerd zijn, dat zo'n mantelpak staat en valt met in hoed, die ebbij gedragen wordt. Hood, kapsel, costuum, schoeisel, handschoenen, tot zelfs de parapluie toe, het is één organisch geheel, één architectonisch verband, waarop strenge regelen zijn toegepast, anders handts off!

Alweer een illusie minder.... Onze naastert zegt plotseling met een minachting, die net zo goed het charmante ingemete, dat in een donkerblauw japonnetje — maat 38 — hoog aan de hals gesloten met een roze gesteven kraagje voor ons staat, als mijn enigszins bredere omvang gelden kan: „Ik heb 't al gezien, daar is niets voor u bij. Waarom houden ze toch niet eens een modeshow voor...“

„Ja, ja, ik weet 't al! Ik schuif het blaadje met alle lekkerrijen van de thé complet van mij af en neem mij voor

Welk weer DEZE ZOMER?

De weergoden beraden zich. Wat hebben ze nu voor de vacantiemaanden in petto? Alle vacantiengangers, doch special de Solsexrijders onder dezen, zonden dat nu wel eens graag vernemen. Hoewel het onmogelijk is dag voor dag maanden vooruit, het weer aan te geven, is er echter toch wel in 't algemeen iets van te vertellen.

Mocht u kort van memorie zijn, dan wil ik er toch even aan herinneren, dat we een zachte natte winter achter de rug hebben, ondanks een veertien daagse vorstperiode in de tweede helft van Januari. Weet u nog dat het half Februari al zulk echt lekker voorjaarsweer was, terwijl eind April ons midden in de misère liet zitten? Maar dit is verleden tijd. Toch, deze aanloop is nodig om zonder koffiedik, iets omtrent het weer voor uw vacantiedagen te kunnen zeggen.

Het blijkt n.l. uit gegevens uit het verleden, dat op een zachte winter met grote waarschijnlijkheid een normale zomer volgt. Zelfs is er nog een heel redelijke kans, dat die zomer belangrijk te warm zal zijn. De zomermaanden zijn Juni t/m Augustus. Dit is echter nog vrij vaag, zult u mij tegenwerpen. Een koude Juninaand kan door een te warme Augustus gecompenseerd worden.

We kunnen echter wat positiever zijn. Ik kondig met grote waarschijnlijkheid een droge, zonnige en te warme Julmaand aan en dit schied ik niet uit de mouw. Uit de temperatuurgegevens die we in Nederland bezitten, blijkt dat sinds 1800 op een zeer zachte Aprilmaand 7½ jaar later, in de meeste gevallen zo'n prettig warme Julmaand volgt. We kunnen die maand op minstens 10 echt warme dagen rekenen. Ook kan nog gezegd worden, dat de eerste helft van Juni ons geen overmatige warmte zal schenken.

Augustus is minder duidelijk aan te geven, doch de regenmaand bij uitstek zal nog wel meevallen. U verwacht misschien meer, door de wetenschap gaat niet als de Enkhuizenmanak te werk, zodat ik u geef wat mogelijk is. Profiteer volop van uw Solex in Nederlands mooie natuur, onder het genot van een heerlijke zomerfe.

Dr. Ir. A. LABRIJN.

de zoveelste keer voor voortaan een ascetisch leven te zullen leiden. Misschien, dat er dan bij de volgende show iets voor mij bij is

JONGE MAN

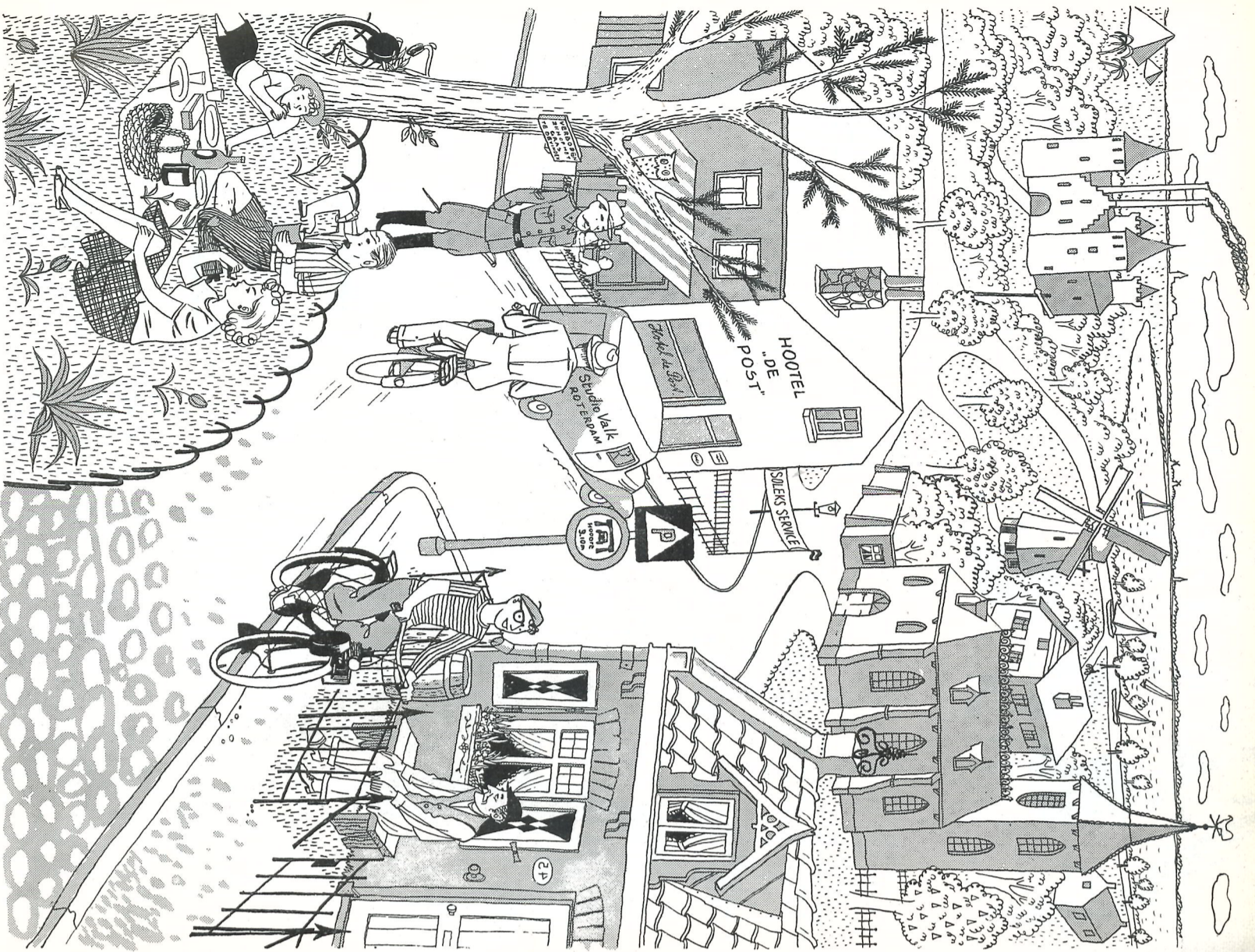
26 J., wonende te Rotterdam, Ned. Herv. Mid-denstander, zoekt dito Meisje of jongen voor weekends en vacantiereis. Br. onder No. O.S. 7, Bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

VACANTIETOCHT

Wie wil een oudere Solsex-clubgenoot, zeer sportief, in zijn reisgezelschap opnemen om een

REISGEZELSCHAP

om in de maand Juli een Solextocht te organiseren in het binnenland (event. buitenland) Breveten aan: J. E. Noordhoff, Ceramstraat 15 a, Groningen.



Solex-vacantie-prijsvraag No. 5

Als u dit nummer ontvangt, is het vacantiestizoen begonnen en wij hopen van ganser harte, dat onze grillige en dikwijls zo barse weergoden hiermede rekening zullen houden en met grille hand zonnearmte en blauwe luchtten zullen schenken. In ieder geval hebben onze weerdeskundigen een warme Juhnaand voorspeld en u kunt dus met optimisme naar uw Solexje kijken, dat nu misschien nog eenzaam op z'n eentje staat. Hij kan echter gezelschap krijgen van een Solex-broertje als u onze nieuwe vacantië-prijsvraag goed weet op te lossen en daarbij natuurlijk geluk hebt.

Maar ja, zonder geluk vaart niemand wel, zegt het spreekwoord, en waarom zou het geluk van een fonkelende, nieuwe Solex deze keer eens niet met u zijn?

Het hoeft u bovendien niets te kosten, alleen maar enige uren prettig puzzelen en een postzegel om uw oplossing op te zenden. Bestond onze vorige prijsvraag uit een vraagteken-tocht door Nederland, deze keer hebben wij de tekenaar eens z'n fantasie laten gaan en het schone resultaat ziet u hiernaast in de vorm van een plaat, waarop van alles voorkomt: een kasteel, zeilboten, een picnicpartijtje, een politie-agent, een kerktoren, een Solexer, enz., enz.

U heeft op het eerste gezicht waarschijnlijk al de opgave geraden!

In deze tekening zijn een aantal fouten gemaakt en komen een aantal zeer onwaarschijnlijke dingen voor, en nu is het uw taak om ons op te geven welke die zijn en hoeveel u er gevonden hebt. Dat wordt dus een gezellig speuren en zoeken van boven naar beneden en van beneden naar boven, waarbij u, naar wij hopen, evenveel plezier zult hebben als wij, toen wij de plaat voor het eerst bekeken.

Als u tenslotte alle fouten gevonden denkt te hebben, schrijft u ze dan duidelijk en zo kort mogelijk op, nummer ze en zend ze op aan ons adres: Redactie Op de Solex, Heiman Dullaertplein 3, Rotterdam.

Op de enveloppe of briefkaart moet u vermelden: Solex-vacantie-prijsvraag no. 5. Vergeet u vooral niet om onder uw oplossing uw volledige naam en adres te vermelden?

De inzendingen moeten uiterlijk 30 Juni a.s. in ons bezit zijn. Na deze datum worden er geen meer aangenomen. Wacht u dus niet te lang met opzenden!

In het Juli-nummer zullen wij de uitslag bekend maken en zult u kunnen lezen wie de gelukkigste winnaar of winnares is van de prijs: een complete Solex.

Laat u de kans om deze te winnen niet ontgaan! Dus: aan de slag en veel succes!

REDACTIE

10-Daagse Solex-reis België en Frankrijk

De Nederlandse Reisvereniging heeft, speciaal voor de Solexrijders, nevensstaande 10-daagse tocht door België en Frankrijk uitgeschreven.

Deze tocht wordt gehouden van 3 Juli tot 12 Juli a.s.

De reiskosten bedragen f 165,— plus f 11,— voor elke 1000 Franse francs zakgeld tot een maximum van 17000 francs.

In de reiskosten is niet begrepen de benzine welke onderweg nodig is. De deelnemers gelieven zelf een busje speciale Solex-olie mee te nemen.

De voor deze reis benodigde papieren zijn u reeds bekend, n.l. een in- en uitvoervergunning voor België en tripfiek voor Frankrijk, welke papieren u kunt verkrijgen bij de A.N.W.B. op vertoon van uw wegenbelastingkaart en nummerbewijs.

Alle deelnemers ontrangen na inschrijving een uitvoertig programma. Het adres van de Nederlandse Reisvereniging is: Zeestraat 100-104, Den Haag.

1e dag: Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom, Krinningen, Goes, Middelburg, Vlissingen (106 km).

2e dag: Vlissingen (veer naar Breskens), Breskens, Cadzand, Retranchement, het Zwin, 't Zoute, Knokke, Heist, Blankenberge, Oostende, Nieuwpoort, Veurne, Adinkerke (Belg. douane), Ghyselde (Franse douane), Duinkerken, Calais (150 km).

3e dag: Calais, de Route N. 40 volgend via Cap Gris Nez, Boulogne s. Mer, le Touquet, Berck-Plage, Rue, St. Valéry, le Tréport (150 km), le Tréport, Dieppe, St. Valéry en Caux, Fécamp, Etretat, Le Havre (143,5 km).

4e dag: Le Havre, Cap du Hode, Lillebonne, Rouen, Pont-Sint-Pierre, Les Andelys, La Roche Guyon (159,5 km).

5e dag: La Roche Guyon, Dennemont, Meulan, St. Gervais en Laye, Paris (67 km).

6e dag: Parijs.

7e dag: Parijs, Meaux, Château-Thierry, Reims (150 km).

8e dag: Reims, Rehl, Roeroi, Couvin, Philippeville, Charleroi (153 km).

9e dag: Charleroi, Genappe, Waterloo, Brussel, Boom, Antwerpen, Wustwezel, Wernhout, Breda (147 km).



SINDS Adam en Eva moet er dagelijks gezwoegd worden om het potje boven het vuur gevuld en de ledematen bedekt te houden.

Dat dagelijkse zwoegen voor de eigenheimers (en het Ministerie van Financiën) betekent, dat ik mij iedere morgen — of het nu hagelt of zonneshijnt — op een bepaald uur op weg moet begeven naar een zekere lokali- teit met heel veel glas, een soort aquarium waarin ik de gansse dag moet zwemmen. Niet echt zwemmen natuurlijk maar enfin dat begrijpt u wel.

Nu is mijn legerstede — ach waar is die heerlijke tijd toen de huishazens met sleutels en behang klaar stonden! — zeker een drie kwartier daarvan verwijderd en dat bete- kent dus weer, dat ik van een of ander vervoermiddel gebruik moet maken. In het praë-Solex tijdperk bestond dit uit de tram, die altijd weg reed als ik hijgend kwam aanhollen.

Toen kwam die snortrende poes (Solex is wel niet vromwe- lijk maar het klinkt aardiger zo) en ik voelde mij een rijk burger als ik tram en fietseers in volle vrijheid voorbij reed.

Rijk en gelukkig maar helaas alles (zou het?) heeft z'n schaduwplekje en zo ook mijn geluk.

Dit plekje — laat ik maar gerust zeggen plek — is de stalling waar mijn Solex onderdak vindt.

Deze stalling nu is het pakhuisje van zo'n echte, onder- weise waterstokerij oftewel water- en vuurwering waar de huisvrouwen op Maandagmorgen emmers heet water komen halen en waarvan de inventaris bijna even veel- zijdig is als van de Bijenkorf want er wordt velerdorp verkocht en stopgaren, zeeppoeder en sigaretten, hoehons en pannensponzen, bakolie en dweilen, brillantine en groene erwten.

Fettelijk wordt er alles verkocht wat maar in een trom- mel, een bus of een fles kan.

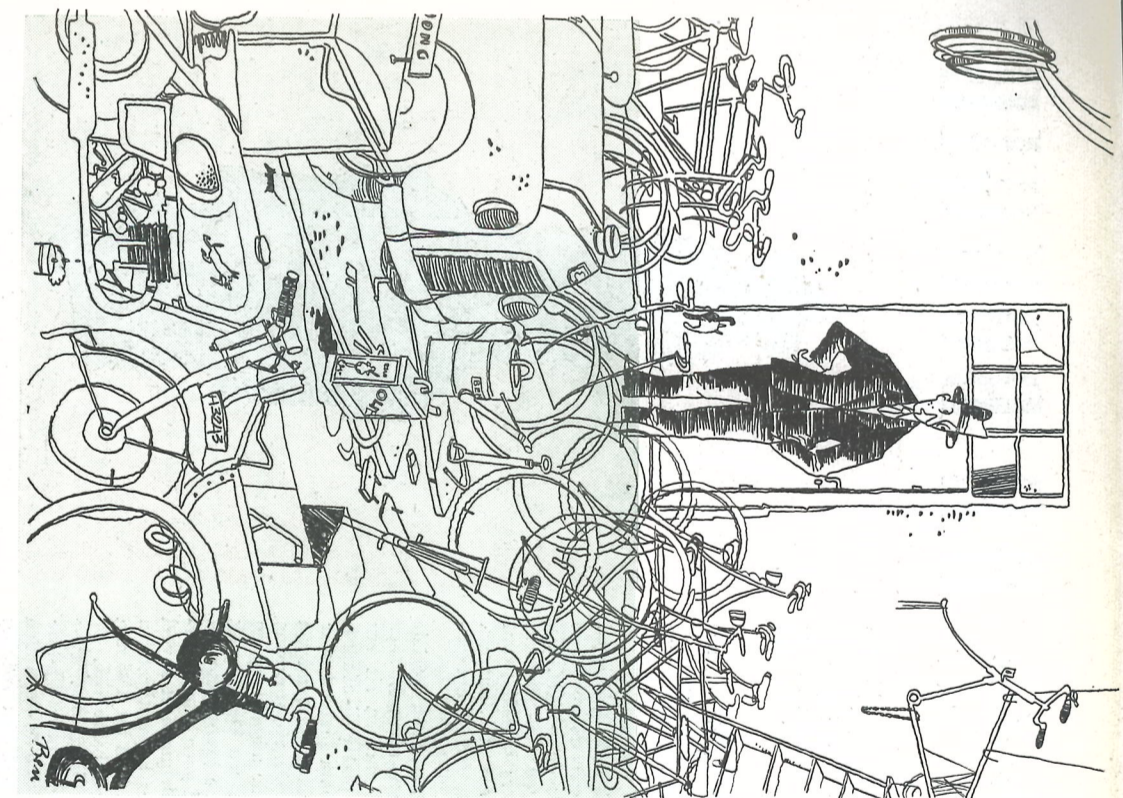
Dezelfde virtuositeit waarmee op een luttel aantal vier- kante meters een enorme verscheidenheid van levens-, reinigungs- en schoonheidsmiddelen wordt geborgen, wordt ook tenoon gespreid in de bewuste stalling en zij is dan ook de oorzaak van de schaduw op mijn Solex- geluk.

Ik zal het u vertellen.

De vindingsrijkheid waarmee in het winkeltje boter- bijsjes, schoensmeer en bezems gecombineerd worden, demonstreert zich in de stalling door het gemak waarmee in een zelfde ruimte fietsen, kinderwagens, handkarren, bakfietsen, motorfietsen-met-zijspan, een auto en een Solex gestouwd worden.

Het is in één woord fantastisch.

Als je het ziet, ben je geneigd om uit te roepen: Hoe verzinmen ze het!



Ja, hoe verzinmen ze het! Dat zeg ik 's morgens ook smartelijk als ik mijn Solex, weerloos en onschuldig, achter een barricade van houten en ijzeren wielen zie staan.

Alleen het *berouwen* van mijn Solexje lijkt al op het doorkruisen van een mijnenveld, maar deze gevaarvolle expeditie is nog maar gezellig haasje- over vergeleken met wat er dan on- dernomen moet worden: het bevrjiden en naar buiten transporteren.

En dat in de prille ochtenduren als de geest toch al onwillig is en de broek nog zo netjes in de vouw zit!

Ik zeg: transporteren want u voelt wel dat van naar buiten rijden op de normale manier geen sprake is, maar dat er eerst gezwoegd moet worden.

Ontelbare scharminkels van fietsen moeten er om te beginnen verplaatst worden wil ik beweging in mijn Solex kunnen krijgen en als ik eindelijk zo- ver ben en twee machtige olievetleken op mijn nieuw jasje ontdek heb, krijg ik bovendien nog ruzie, omdat een meneer *zijn* fiets dan weer niet kan pakken.

Alle fietsen weer terug totdat hij z'n karretje op zijn nek kan nemen. Het is wel jammer, dat hij zijn broek aan een pedaal openhaalt.

Enfin, fietsen (o wat heb ik er een hekel aan) weer een voor een opzij en dan laveren als een kelner met een vol dienblad langs een bakfiets en een motor, die er uitziet alsof de gelukkige bezitter er dwars door de Pyreneeën mee gereden is, over een handkar, nog tien fietsen en dan gloort de dageraad.

Bij mij gloort er dan niets meer, alleen schrijnen en een hevig verdriet omdat het leven zo moeilijk is, ter- wijl het toch zo simpel kan zijn.



Ter gelegenheid van hun eindexamen reden de leerlingen van het Ned. Lyceum te Den Haag in Ku-Kius-Kian- gewaad op de Solex rond.



Ook leerlingen van het Rotterdamse Lyceum aan de Pieter de Hooglistraat toonden hun wreugde door met narrenpakken op de Solex rond te rijden.

STALLING

wee

Startmoeilijkheden

No. 1

DE BOUGIE

Vreemd toch, hoe een artikelje soms op de wereld komt! Na een drukke dag met 's avonds bovendien nog bezoek, kon ik — wat mij anders nooit overkomt — niet direct in slaap vallen en lag na een half uur nog te peinzen over de afgelopen dag en over het artikelje dat voor dit blad geschreven moest worden.

Plotseling kwam het idee: de bougie!

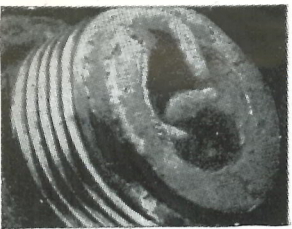
Een prachtig onderwerp, want hoe velen, die nu met kennersblik zeggen: „mijn bougie is vet of hij staat te wijf” weten werkelijk wat een bougie eigenlijk is en wat voor moeilijkheden er zich mee kunnen voordoen?

Ja, wat is een bougie?

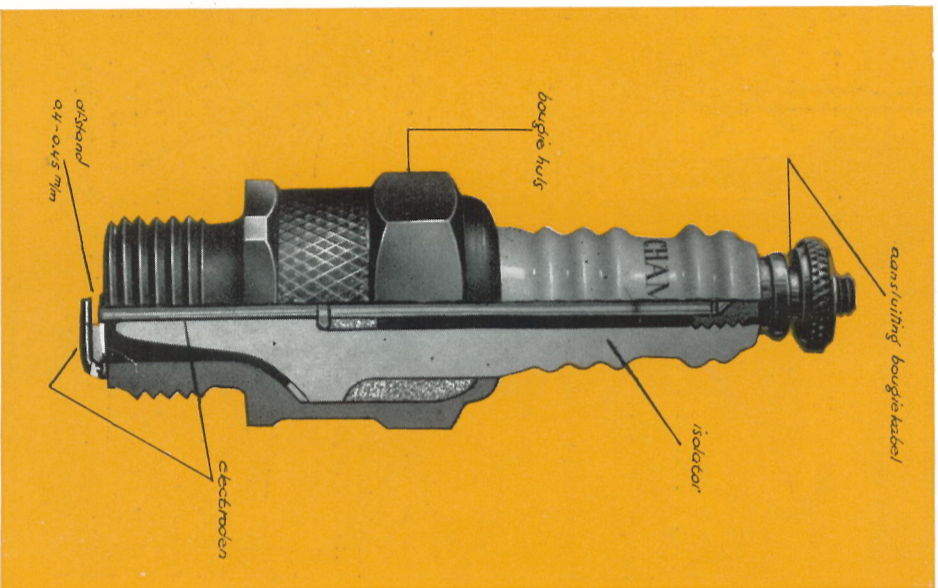
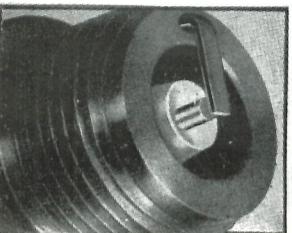
Laten we het eens erg simpel voorstellen. U kent allemaal nog wel uit de oorlog, toen luifers schaars waren, de gasaansteker. Die nu doet hetzelfde als de bougie. Hij geeft een vonk en doet hiermee het gas ontbranden. Veel nauwkeuriger is er al met gasaanstekers beleefd, want was het vonkje te klein, dan wilde het gas niet branden. Zo ook met de bougie, is de vonk te klein, dan wil het gasmengsel niet branden en de motor start niet.

De bougie bestaat uit een metaal kern van een speciale leging, de zgn. middelelektrode, waaromheen een isolerende stof, de isolator. Hier weer omheen zit een metaal huls, met onderaan bevestigd een platte zij-of-aard-elektrode. Via de bougiekabel wordt stroom gevoerd naar de middelelektrode die onderaan op een kleine afstand van de zij-elektrode eindigt. Daar moet nu de vonk overspringen. Nu zal het duidelijk zijn, dat, wanneer de afstand tussen deze twee elektroden te klein is, slechts een kleine vonk ontstaat. Is deze afstand daarentegen te groot, dan zal ofwel een zeer zwakke vonk of helemaal geen vonk overspringen. Bij de Solex levert de vliegwielmagneet zoveel stroom, dat de meest gunstige vonk voor het ontbranden van het gas ontstaat wanneer deze afstand 0,4 tot 0,45 mm bedraagt. Verder is het type bougie zeer belangrijk. De Champion-fabrieken bevelen voor de Solex het type L. 8 en L. 10 speciaal aan. We hebben dus de goede bougie en gecontroleerd dat de afstand tussen de elektroden 0,4 tot 0,45 mm. bedraagt. Voor dit doel zijn speciale sets voelertjes in de handel. Dit zijn dunne metalen plaatjes van verschillende dikten en voor onze bougie nemen we het plaatje 0,4 — 0,45 mm. dik. Toch wil de Solex niet starten. Wat kan daar nu nog de oorzaak van zijn? Is de bougie reeds lange tijd in gebruik, dan kunnen de elektroden door het steeds overspringen van de vonk

Vette, vuile, versleten bougies veroorzaken een „lome” motor



Nieuwe schone bougies doen de motor het „uiterste geven”



aansluiting bougie kabel

bougie huls

isolator

electroden

aardselektrode

0,4-0,45 mm

(circa 2400 p/m) dusdanig zijn ingebrand, dat de juiste afstand niet meer kan worden bereikt. In dergelijke gevallen moet de bougie vernieuwd worden. Maar dit is slechts na lange tijd het geval.

Dan zal de bougie niet goed functioneren, wanneer de isolator beschadigd is. Soms is dit praktisch niet zichtbaar doordat er fijne haarscheuren in het porselein zitten. Dit kan gebeuren door vallen of stoten van de bougie. De vonk kan dan overspringen voordat de onderkant van de middelelektrode bereikt is. Een dergelijke bougie is waardeloos.

Ook kan het zijn dat de bougie vuil is. Door de verbranding in de motor ontstaat ook koolaanslag, welke zich na geruime tijd ook op de bougie kan afzetten. De bougie moet dan gereinigd worden op speciale bougie-reinigers, die elk service-station heeft en die met behulp van een zeer fijn soort zandpoeder de koolaanslag van de bougie verwijderen.

Verder kan de bougie nat of vetlaan. Dat gebeurt b.v.

wanneer de Solex aan de hand wordt gereden met meergelappte motor, dus rol op hand. De brandstof verbrandt niet en zet zich o.a. op de bougie af. Hierdoor worden geïsoleerde delen van de bougie geleidend en loopt de stroom, die nodig is om de vonk aan de punten te produceren regelrecht naar massa, doordat zich vocht bevindt tussen middelelektrode en bougiehuls.

Er kunnen nog andere oorzaken zijn, waardoor de bougie vetlaan, deze moeten echter ook niet in de bougie maar elders gezocht worden. Een vette bougie kan na reiniging weer normaal dienst doen. Maar vanzelfsprekend moet ook de oorzaak van het vetlaan verholpen worden. Anders is de bougie weer spoedig onbruikbaar. Wanneer de motor eenmaal loopt, zal de vonk meestal krachtig genoeg zijn en ontbrandt het mengsel toch al gemakkelijk, omdat de cylander en dus het gas warm is. Het is best niet nodig om meer dan één reserve-bougie bij zich te hebben welke, wanneer de andere bougie niet goed functioneert gebruikt kan worden. Draag de bougie verpakt bij u, zodat geen vuil in de holte kan dringen, waardoor de bougie „kortgesloten” raakt. Zou de Solex ook met die bougie niet starten, dan ligt de fout ergens anders.

Hierover zullen we dan in het volgende nummer voortborduren.

UFFEL.

Vlaardingse Haringrit

De Motor- en Autoclub Vlaardingen heeft dit jaar wederom een „haringrit” georganiseerd naar de oude stad Vlaardingen, waaraan ook de gemotoriseerde fietsen kunnen deelnemen.

De „haringrit” vindt plaats op 1 Juli a.s. Tijden van vertrek, te rijden snelheid en contrôleplaatsen zijn geheel naar keuze. De melding aan de finish te Vlaardingen dient te geschieden tussen 14 en 18 uur op 1 Juli.

De deelnemende rijders van een gemotoriseerde fiets behoeven slechts 2 contrôletempels op hun deelnemerskaart te hebben om voor een plaquette (klein model) in aanmerking te komen.

De traditie getrouw wordt aan alle deelnemers het Hollandse zeebanket gratis aangeboden. Het speciaal voor deze dag samengestelde programma vermijdt o.m. de bezichtiging van speediek Vlaardingse bedrijven, 'zoals het netten boeten, een knuperij, een haringpakkerij etc. Verder zijn er nog tal van andere attracties. Een uitvoerig

Ned. Christ. Reisvereniging

Per RijderSolex door mooi Nederland

6 dagen, van Maand. 24 tot Zaterdag. 29 Juli '50
Reissom f 52,50. Standplaats Amersfoort,
Hotel „Birkhoven”. Vraag programma en
verdere inlichtingen bij het Centr. Bureau der
N.C.R.V., Weteringklade 22a, Den Haag

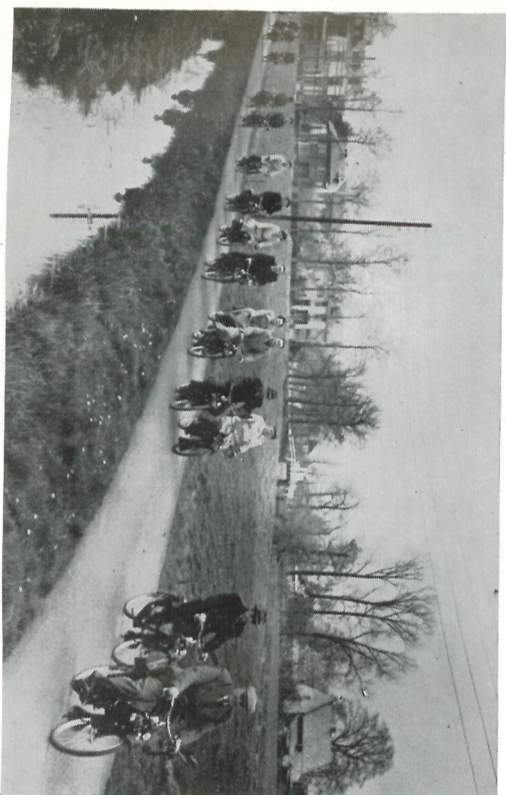
MOTORRIJTUIGENBELASTING

Door het Ministerie van Justitie en van Verkeer en Waterstaat zijn, in afwachting van het in werking treden van het wegenverkeersreglement, bepaalde faciliteiten verleend aan gebruikers van rijwielen met hulpmotor. Ook het Ministerie van Financiën heeft met betrekking tot de aangifte van deze rijwielen voor de motorrijtuigenbelasting een tijdelijke regeling getroffen. Voorlopig zullen de gebruikers van deze rijwielen met hulpmotor op het aangiftebiljet voor de motorrijtuigenbelasting n.l. geen provinciaal nummer behoeven te vermelden. De opgave van een framenummer kan echter niet achterwege blijven.

programmaboekje wordt aan elke deelnemer toegezonden. Het inschrijfgeld voor Solex en bedraagt f 2,50 en kan gestort worden op postrekening no. 69844 t.n.v. A. van der Windt, Schedamsweg 167, Vlaardingen, waar ook alle inlichtingen zijn te verkrijgen.

Nieuwe Benzineprijs

Zoals u bekend zal zijn, is kort geleden de prijs van de benzine met 7 ct. verhoogd. In verband hiermede moest ook de prijs van de speciale gemengde Solex-brandstof gebracht worden op 52 ct. per liter.



De foto hiernaast werd gemaakt in de buurt van De Bilt, tijdens een gezelschaps- en propaganda-tocht van de Solex-club 't Sticht, op 23 April jl.
Aan deze tocht hebben ongeveer 60 rijders en rijdsters deelgenomen.



De juffloopsters II



Henriëtte van Eyk

ANNABELLE en ik lopen voor onze lijn. Eigenlijk zouden we liever rijden, omdat er zoveel zolen gaan zitten in lopen en ook omdat lopen zo langzaam gaat. Maar ja..... Er zijn massa's mensen die lopen en de meesten van die mensen overkomt daarbij nooit iets speciaals. Met Annabelle en mij is dat anders, het loopt ons zogezegd niet méé als we lopen. Het zijn dikwijls maar kleinigheden, heel kleine kleinigheden, maar iets onprettigs gebeurt er altijd, een echt rustige wandeling maken we eigenlijk nooit.

Annabelle's man zegt, dat we de narijheid als het ware op ons aantrekken, omdat we lopen als kippen zonder kop..... Hij zegt nog veel méér onaangename dingen, wat we toeschrijven aan het feit dat hij al maandenlang rondwandelt met het ontwerp van een serre-amenlement, waar niemand aan wil.... Zoiets gaat op je humeur werken. Zijn hoofd is vanbinnen vol lijnen en kleuren, maar hij kan zijn vleugels niet uitslaan, omdat de binnenhuisarchitectuur op apegapen ligt in dit land.

Ik, persoonlijk, sta een beetje vervingig tegenover binnenhuisarchitectuur. Zo word je als je levenlang hebt moeten woekeren met lege theekisten en lege zeeplanken en lege stijfselkisten, en als het picee de résistance van je „inrichting“ bestaat uit een tweezeltsbank, afkomstig van een oude, gesloopte autobus.... Het enige moderne aan ons huis is de leegte. Maar we hebben wél veel krokodillen-huiden, door mijn man, die eenwijfje en althijl met de een of andere expeditie in Centraal Afrika zit.

Maar om op dat lopen van ons terug te komen. Gisteren begonnen we onze tocht bij de Ringdijk. We keken eerst ergerd naar de onplezierige huizen en zeiden: „Waarom gaan we eigenlijk niet ergens anders heen?“ Toen zagen we ineens, vlak aan de straat, zomaar tussen al die onplezierige huizen in, een heel oud boerderijtje staan....

Er was een gevelsteen met „DE VERGULDEN EENHOORN“, en er waren kleine, een beetje vervelende luikejes. Het huis zag er grijs en een beetje geheimzinnig uit.

„Er is niets geheimzinnigs aan“, zei Annabelle. „Er hangen gewoon gordijnen, en achter dat raam rechts zit een juffrouw te breien. Laten we aanbellen. Ik wilde zo graag zien hoe het van binnen is, met het oog op Piet....“

Langs een goudenregenitje en een seringetje, langs een hooischaar en een oude stal, langs een paar paren klompen met stro in de hiel, vonden we, aan de achterkant, de deur. We belden en klopten en riepen. Er kwam geen mens. In de verte, op het land, graasden koeien. „Hier is niemand“, zei ik. „Zelfs geen waakhond. Ga mee weg....“

Langs de grauwe zijgevel van de boerderij, tussen goudenregenitje en seringetje door, bereikten we het trottoir. We keken nog eens. In de top van een heel hoge oude boom was een leeg kranennest. Achter het raam rechts zat — nog steeds — een juffrouw te breien.... We liepen verder. De huizen waren lelijk, en de mieuwe wagens van lijn 9 waren lelijk, en alle mensen.... „Wij 66k....“, zuchtte Annabelle met een blik naar haar spiegelbeeld op het raam van een slagery.... „Wat een monsters! En wat een kleren! Ik denk, dat ik morgen toch maar mijn canmeé weg breng. Met het geld uit het telefoondoosje heb ik dan net genoeg voor die blauwe swagger.... Daar is Frankendaal!“

De mooie gave oude buitensplaats Frankendaal lag in een kring van witte vogelspatjes aan de afschuwelijke Middenweg. Hoog in de bomen waren de nesten van honderden blauwe reigers; hier en daar keek een vogelhoofd op een lange hals over een nestrond, hier en daar zeilden de enorme dieren met felle zektheid door het wirwar van takken, hier en daar zaten er een paar tussen het jile groen, doodsit, als geborduude vogels op een Japans scherm.

Frankendaal zelf lag „Verhoden toegang“ in de groene schemer van de bomen. Op het grasveld, bij de gebeldhoude fontein, sehaarde een manneetje met een kruinwagen rond. Achter een van de hoge ramen was een Hichtschijsselfje, een schemerlampe of een theepijtle.... „Je staat altijd overal buiten“, zuchtte Annabelle theateraal. Toen riepen we ineens, alle twee tegelijk: „Gauw! Gauw! Als we hollen kunnen we 'm halen!“, en even later reden we in een tjokvolle groene bus in de richting van het Gooi.

Vroeger, in mijn kindertijd, betekende het Gooi „bloemertjes plukken“. Soms verdorden de geplukte bloemertjes; dan gooide je ze weg. Soms vervoelden ze je; dan gooide je ze ook weg. Een heel enkele keer belandden ze thuis, in een vaas.

Ik herinner me hoe ik eens een „hoeket“ mebracht voor mijn moeder. Ze was er blijklaar op dat ogenblik niet erg bij met haar gedachten. Ze keek me aan en zei vaag: „Zonde van al die knoppen....“

Ik voelde me op dat moment ontzaglijk te kort gedaan, maar dat „zonde van al die knoppen....“ heb ik eigenlijk nooit meer helemaal kunnen vergeeten. Ik moest er ook aan denken toen Annabelle en ik een paar uur later op een zandhelling zaten, ergens op de heil bij Laren. Achter ons stonden dennebomen. Vóór ons was een school-met-vacantie neergestreken. De kinderen zogen

tolfe's, gooiden elkaar met lege ijsbekerijes en zongden liedjes. Dat was allemaal best. Maar wat ons minder best leek was het feit, dat ze bijna allemaal in het bezit waren van sierten kamperfoelie, dennetakken en pruiken hei, die nota bene nog niet eens hloeide....

Wat hadden die kinderen eigenlijk aan hun zielege trofeën? Slepten ze ze mee in een trieste poeging „de natuur“ over te brengen naar „de stad“? Als dat werkelijk kon op die manier zón het de aangerechte schade dubbel en dwars waard zijn. Maar het kán immers niet.... In het allerallerbeste geval zouden ze vanavond thuis komen met wat geknakte takken en vertepte bloemen, die ze zorgzaam in een emmer water zouden zetten. En de volgende morgen zegt moeder: „t Is niks meer, jantje. Zullen we ze maar aan de vultisman meegeven?“ En in het bos en op de hei zijn de kale plekken.... Daar hangt de losgeschuurde kamperfoeliebank hulpeloos aan een tak, daar helt de jonge beschadigde den steeds verder voorover, daar rennen de rode mieren zenuwachtig rond het gat waar eens de heistrunk stond.

„Begrijp jij nu zón onderwijzer?“ zei Annabelle. „Die loopt maar z'n flora te determineren of het hem dáárin zit....“ En tegen een engelachtig meisje in een blauwe stippelfje, dat bezig was een brenstrunk uit de grond te lichten, riep ze: „Wil je dat wel os laten! Pas op hoor!“

Het engelachtige meisje greep de brenstrunk steviger vast. „Pas jijzelf op!“ snauwde ze. „Mal mens met je uitgebleekte haren! Moet je dat zien!“

De hele school keerde zich nu tegen ons en begon als één man te joelen en te hopen. De onderwijzer legde zijn flora op een boomstrunk, en kwam gilm-lachend naderbij. „Kalm aan, jongens. Ze moeten zich

nutleven. Ze hebben de zomer in het hoofd, dames....“ „Dat zal wel“, zeiden wij, terwijl we wegwandelden over de hei, waar we nog een hele tijd het jouwen en tieren hoorden van de kinderen.

„Het Waterlooplein is er niets bij....“, zei Annabelle min of meer bitter.

We gingen op een heuveltje zitten om de zon te zien ondergaan, maar toen hij onderging kwam er een wolk. In de schemer sjokten we naar Hilversum en daar stapten we in de trein naar Amsterdam. Dat is te zeggen....

„Wat staat je een tijd stil bij dat Minderpoortstation. En wat stappen er hier een mensen uit....“, mompelde Annabelle slaperig.

„Rijden we niet door naar het Centraal?“ vroeg ik aan een conducteur. „Ja....“, zei de man, en toen reden we door, maar toen we stopten waren we niet in het Centraal, maar in Baarn, waar we verbijsterd op het perron stonden.

„De trein naar Amsterdam....?“ riepen we. „Daar stapte u juist uit“, riepen ze terug. „Daar gaat ie....“

Gedurende het uur, dat we op het Baarnse perronnetje moesten wachten, drong het (overigens langzaam!) tot ons door, dat we de verkeerde kant waren opgeden en dat het Minderpoortstation niet anders kon zijn geweest dan Amersfoort, „waar de treinen omdraaten....“, volgens Annabelle.

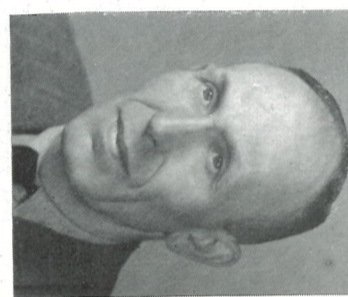
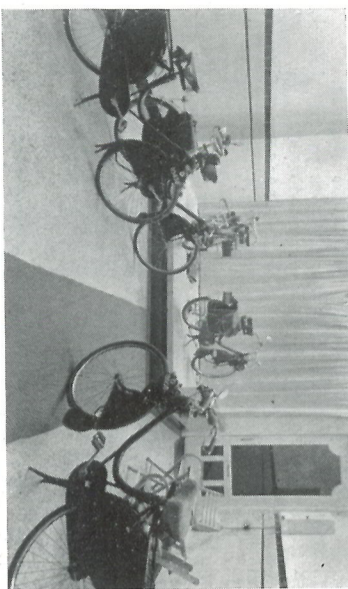
„We komen in de nacht thuis.... Dat lamme lopen ook!“ zei ik. „Die Piet van jou is natuurlijk woest.“ Maar wat dat laatste betreft, schijnt een en ander nogal te zijn megevallen. „De goeierd....“, zei Annabelle vanmorgen door de telefoon. „Hij heeft van halvezes af met sherry en zoutjes op me zitten wachen. Het ontwerp voor het serre-amenlement is verkocht!“



Rijwiel Solex Service

SOLEX-SERVICE-STATION A. KROESKOP & ZOON TE MEPEL

Mr. P. Lamberts Hurrelbrinck



In het rustige, stille stadje Meppel kent iedereen de 75-jarige oude heer Arie Kroeskop en ook diens 49-jarige zoon Hilbert, die samen vormen de firma A. Kroeskop & Zoon. De vader heeft het grote rijwiel-, motor- en autobedrijf steen voor steen opgebouwd en tot bloei gebracht, de zoon bestendigt die bloei voor de toekomst. De vader leidt nog altijd persoonlijk de rijwiel-, motor- en autobedrijven. Aan de Solex geven beiden hun kennis en ervaring.

Op 13-jarige leeftijd kwam Arie Kroeskop bij een horlogemaker in de leer, die ook rijwielen begon te verkopen. U weet wel, die hoge met een heel groot wiel waartoechter een klein wielje bengelde, beide voorzien van kurken banden. De jonge Arie Kroeskop zag daar toekomst in en in 1898, hij was toen 23 jaar, begon hij een eigen zaak. De eerste „Meppeler Rijwielhandel en Reparatie-Instelling“ werd geopend op de zolderverdieping van een herberg. De jonge rijwielhandelaar werkte hard, zijn arbeidsuren waren van 's morgens zes tot des avonds half acht, hij had zijn klanten op alle dorpen in de omgeving. De eerste Engelse rijwielen, de Safety genaamd, met gelijke wielen, twee Rovers, die Kroeskop van de firma Stokvis & Zonen heeft, bracht hij naar Meppel. Zij kostten toen 225 gulden per stuk.

Toen kwamen de motorrijwielen en wederom toonde Kroeskop zich een pionier, die in de toekomst zag en de eerste stoomfietsen naar Meppel bracht, een Minerva en een Alena met accoustekking. De accu moest somtijds een half uur in warm water staan voordat men weg kon rijden. Maar men reed en maakte de paarden aan het schrikken. De omzet in die eerste tijd was zo ongeveer 3 motorrijwielen per jaar.

Daarna verscheen de auto op de weg en wederom was Kroeskop de eerste in Meppel, die er zich een aanschafte, een Phonomobil met stuurstang en carbidverlichting. Dit vehikel werd voornamelijk gebruikt als ziekenwagen. Er bestond toen nog geen ziekenhuis te Meppel, maar met de auto werden patiënten naar Zwolle gebracht, dat ging vlieger dan met paard en wagen. „Dag en nacht

klaar voor de zieken“ — was de reclameleus, waarmee de ziekenauto bekendheid verwierf in de gehele omtrek.

In 1914 kwam de zoon Hilbert bij vader Kroeskop in de zaak en het is begrijpelijk, dat de jonge kracht zich vooral voor het motorisch gedeelte interesseerde. Enkele jaren later werd dan ook het „Autobedrijf Kroeskop“ opgericht en de eerste garage in Meppel geopend.

Toen in 1940 de oorlog uitbrak was het „Autobedrijf Kroeskop“ reeds sinds jaren een bloeiende onderneming, die vele bekende merken verkocht. Na de bevrijding moest opnieuw gestart worden. Hilbert Kroeskops zaken-instituut overlegde, dat een autobedrijf, die gedurende de oorlog de productie had voortgezet, de beste kansen hooft om terstond weer aan de slag te gaan en zijn oog viel op de Austin. Hij wendde zich tot R. S. Stokvis & Zonen, die deze auto's importeerde en kreeg het agentschap. Daar kwam nu later de Solex bij, het rijwiel met een hulpmotor, dat dus in het domein valt zowel van vader als zoon Kroeskop. Sinds Augustus 1949 is het Solex service station voor Meppel en omstreken bij de firma Kroeskop en Zoon gevestigd en zoals overal waar de Solex verschijnt begint zij langzaam maar zeker aan de heerschappij van de trapfiets op de weg te knagen. Er zijn in Drente nog afgelegen plaatsen, waar de trein-, tram- en busverbindingen gebrekkig zijn, en daar brengt de Solex opeens uitkomst. De mensen zijn gewoongen om op eigen gelegenheid naar de stad te gaan — een auto is te duur, een motorrijwiel voor meningen te snel en een trapfiets zo vermoedend. De Solex brengt hen zonder inspanning en haast zonder kosten waar zij willen. In al die dorpen rondom Meppel begint de Solex zich in te burgeren, zij wordt er niet alleen voor dienst gebruikt maar ook voor genoegen. Er bestaan in verschillende gemeenten Solex clubs wier leden gezamenlijke tochtjes ondernemen.

Het eerste rijwiel werd meer dan vijftig jaar geleden in Meppel door Arie Kroeskop verkocht, evenals het eerste motorrijwiel en de eerste auto. De eerste Solex werd er verkocht door de firma Kroeskop & Zoon geïntroduceerd — de naam Kroeskop is in Meppel synoniem met Pionier van de Vooruitgang.

Nieuwe Service-stations verruizen

Het onder de rook van Rotterdam gelegen Schiedam herbergt vele Solex-berijders en berijders en het was reeds lang een dringende eis Schiedam zijn eigen service-station te geven.

Het was geen gemakkelijke taak in Schiedam, „the right man in the right place“ te vinden, omdat de Solex-organisatie aan een service-station de hoogste eisen stelt. Het getuigt zeker van goed inzicht, dat besloten werd het Schiedams Solex service-station onder te brengen bij „Unique“, waarvan de heer Blok de leider is.



In recordtijd werd een gedeelte van dit in Schiedam en ver daarbuiten overlopende bedrijf, dat gelegen is aan de Burg. Knaapertlaan, tot service-station ingericht en Zaterdag 29 April wapperde aldaar de Solex-vlag, ten teken dat de officiële opening een feit was geworden. Ondanks het zeer slechte weer ontbrak het de heer Blok niet aan belangstelling en vrienden van de eigenaar, zowel als enkele Schiedams Solex-berijders gaven met een enkel woord uiting aan hun overtuiging, dat de heer Blok een goede Solextijd tegenmoet gaat. Dominee Schouwink, een der eerste Schiedams Solexers, schetste in een geestige speech hoe hij er toe gebracht werd zich van een Solex te voorzien en welk genot en gemak hij er reeds 11 maanden van heeft. Namens alle Schiedams Solex-berijders en -berijsters bracht hij dank aan de RijwielSolex organisatie voor het feit, dat Schiedam thans zijn eigen service-station bezit en hij was er zeker van, dat de service-verlening van „Unique“ in menig opzicht uniek zal zijn.

Bestaande Service-Stations

- Alkmaar:** Jan Moejes, Nieuwe sloot 38, Tel. 2243.
Almelo: Gerh. Voskamp,
 Spoorstraat 16-18, tel. 2252.
- Alphen a.d. Rijn:** G. G. R. Dool,
 Raadhuisstraat 243, tel. 3151.
- Amersfoort:** H. Holsteijn, Utrechtsestraat 28, tel. 6866.
Amsterdam: N.V. Borgmeier. Overtoom 73, tel. 82476.
 N.V. H. v. d. Meer,
 Linnaeuskaade 11, tel. 52440.
 F. H. Meijndes Jr.,
 Tolstraat 130-134, tel. 20064.
 W. W. Smit,
 Amstelveenseweg 864-735, tel. 90646
 Jac. Schot, Sarphatistraat 34, Tel. 52910.
 J. H. G. v. Wijhe,
 Hoofdstraat 101, tel. 5635.
 G. de Boer,
 Gouden Pand 4, tel. 174.
 A. L. van Wijk en Co.,
 Steenstraat 99, tel. 20325.
 K. v. d. Ploeg, Rolderstraat 3, tel. 2701.
 Chr. Mantel, Slotterweg 133, tel. 261.
 Fa. H. Zwart,
 Amersfoortsestraat 22, tel. 199.
- Beverwijk:** J. W. van Ynuren
 Populierenlaan 80, tel. 3656.
Borculo: Gebr. Veer, Burg. Bloemestr. 210, tel. 327.
Boskoop: J. A. Verbakel en L. C. Vergeer,
 Voorlaade 27, tel. 195.
- Breda:** Gebr. van Nunen,
 Haagweg 442-444, tel. 8419.
Breskens: J. P. Hooffman, Bolderwaard 18, tel. 111.
Goeverdoren: N.V. v. J. v. Berkum i.o.,
 Bentheimerstraat 58, tel. 212.
Delft: L. Ham Jr., Houtnemen 7, tel. 559.
Deventer: I. v. d. Berg, Zwolsseweg 32, tel. 3715.
Doelichem: Gebr. J. en H. Riethorst,
 Terborgseweg 45, tel. 613.
Dokkum: T. C. Steltama, Lageweg C 106, tel. 303.
Dordrecht: Jaap Vos, Steegoversloot 32, tel. 6131.
Drachten: Fa. R. Lammeris,
 Noorderbuurt 41, tel. 2234.
- Eindhoven:** J. A. C. Smulders,
 Tongelresestraat 105, tel. 5951.
- Emmen:** H. Bengeling, Hoofdstraat 29, tel. 47.
Enschede: Melching en van Ulsen,
 van Lochemstraat 8, tel. 2624.
Franker: Fa. Engelsma en Wijnia,
 Voorstraat 26, tel. 2370.
- Gooss:** Gebr. Adriaanse,
 Rijnmelandsstraat 16, tel. 2033.
- Goor:** A. J. Ruessink,
 Deldenerstraatweg 36-38, tel. 646.
Gorinchem: C. F. van Mill,
 v. Akkelstraat 65, tel. 2644 en 2645.
Gouda: H. Weunman,
 Kleweg 96, tel. 4191, (b.g.g. tel. 3728).
- Groningen:** H. J. Veenendaal, Showroom: Zuid-
 diep 41, tel. 26634. Service-station: Kleine
 Pelsterstraat 6, tel. 20571.
- Grijskerk:** E. de Vries, Friesestraatweg A 89, tel. 44.

(Verzorgd op pag. 29)

Solex-Clubnieuws

Nijverdal-Hellendoorn heeft zijn Solex-club

Op 8 Mei j.l. kwamen een flink aantal Solex-berijders uit Nijverdal en Hellendoorn bijeen in hotel „Denen-oord“, om het oprichten van een Solex-club te bespreken. Een van de initiatiefnemers, de heer A. G. Tönis, had de leiding en zette de bedoeling uitteen. Alle aanwezigen voelden zeer veel voor een club, om zodoende gezamenlijk tochten te organiseren, excursies te houden en wat dies meer zij.

Men had voor deze vergadering wel een goede datum gekozen, want de eigenaar van het service-station, de heer Jas Hosmar, vierde deze dag juist zijn verjaardag. De heer Tönis wenste hem namens alle aanwezigen geluk. In de loop van de vergadering traden 20 dames en heren als lid toe en werd het volgende bestuur gekozen: R. G. Tempert, Hellendoorn, voorz.; H. Calkhoven, Nijverdal, secr.; G. Nijveld, Nijverdal, penningmeester; A. G. Tönis, Hellendoorn en B. J. Wolters, Nijverdal, commissarissen. Besloten werd de contributie op 10 cent per week te bepalen en het inleggeld op 50 cent.

Besloten werd ook in het reglement een bepaling op te nemen, dat geen tochten door de club op Zondagen zullen worden georganiseerd, opdat iedereen lid kan worden en niemand principieel bezwaren behoeft te hebben. In de loop van de avond spraken adj. C. F. Versleg, corpschef der politie, en de agent Phielix van de verkeerspolitie, de aanwezigen toe. Zij zullen een cursus in verkeersregelen organiseren voor alle berijders van fietsen met hulpmotoren. Ook werd nog een propagandawoordje gesproken voor Veilig Verkeer. 14 nieuwe leden traden toe.

Solex-club van Delft en omstreken

De Delftse Solexclub hield op 3 Juni een tocht via den Hoorn, Schipluiden, Maastand naar Maassuis, waar pauze gehouden werd. Daarna ging het door naar Vlaardingen althans de laatste helling, en vandaar weer huis toe. Het was een althans de laatste helling tocht.

Op 5 Juli hield de Solexclub weer een rit, ditmaal via den Hoorn en Maassuis naar Briele, waar koffie gedronken wordt, en vervolgens via Oostvoorne naar Roockan-der, waar het strand en de duinen bezocht zullen worden. Er is daar veel natuurschoon. Om 9 uur v.m. wordt gestart van het Solexstation Houttuinen; de deelnemers(sters) worden verzocht een lunchpakket mede te nemen. Het bestuur reikt op Uw aller komst, ook niet-leden zijn van harte welkom!

Oprichting Solex-club Enschede

Op initiatief van de heren J. H. Bakker en J. van Raalte werd op 24 Mei j.l. in Hotel „de Kalkendorp“ een zeer goed bezochte stichtingsvergadering gehouden van de Solex-club Enschede. Nadat door de heer Mars, Brigadier van de Verkeerspolitie, een leezame inleiding was gehouden over de plichten en rechten van de Solex-berijders, verklaarden zich een veertigtal aanwezigen spontaan bereid om samen de Solex-club te vormen. Er werd een voorlopig bestuur gevormd met als voorzitter de heer van Nijburg, secretaresse mej. R. Bommink en de heer H. K. van Hummel, penningmeester, alsmede de de heren H. Woudstra en Borcherdt.

Oprichting Rotterdamse Solex-club

Op 16 Mei j.l. had de oprichtingsvergadering plaats van de Rotterdamse Solexclub. Aanwezig waren 30 belangstellenden (een 20-tal had bericht van verhindering gezonden) terwijl voorts ook aanwezigen waren de Rotterdamse service-stations en de voorzitter en de secretaris-penningmeester van de Eerste Amsterdamsche Solexclub.

Beide laatste heren waren uitgenodigd om het e.e.a. te vertellen over het werk van de Amsterdamsche club. Na een gezamenlijke vergadering werd besloten de Rotterdamse club voorlopig te dopen: R.S.C. terwijl, eveneens voorlopig, de contributie voor het toeziencommissie werd vastgesteld op 7,50. Een toeziencommissie werd samengesteld uit de heren Dekkers en Willemsen, alsmede Mei.

Op 22 Mei j.l. werd door het voorlopig bestuur en de toeziencommissie een toelichtingsplan voor het seizoen 1960 opgesteld, waarvan op 4 Juni j.l. de eerste tocht plaats vond naar Gouda en Haastrecht. Het programma luidt als volgt: 18 Juni naar Wassenaar.

25 Juni naar Oostvoorne en Rockanje.

2 Juni een kersentocht naar Bunnik.
9 Juni naar Breda.
16 Juni naar Schoonhoven langs de Lek.
23 Juni naar Gorinchem, met een bezoek aan slot Loevestein.
30 Juni naar Molenaarsbrug en Alphen.
Het correspondentie-adres van de R.S.C. is: J. Schut, W. Buytewechstraat 206, Rotterdam, alwaar nieuwe leden van harte welkom zijn.

Eindhovense Solex-club

Op 5 Mei j.l. hield de Eindhovense Solexclub haar eerste toer, die gehouden werd naar Oisterwijk. De route ging via Boxtel, Vught, naar Oisterwijk, alwaar op het buiten „Groot Speyk“ enige uren in gezellig samenzijn werden doorgebracht. De file van ongeveer 50 Solexers had van de zijde van het publiek grote belangstelling.

Solex-relnie te Goes met daarvan verbonden Scheiderij

Het weer was op Hemelvaartsdag weer zo slecht, dat de hele relnie in het water dreigde te vallen, letterlijk en in de figuratief. Het werd beraadslaagd om de rit maar af te gelasten en tot nader order uit te stellen want het was werkelijk te erg. Toen gebeurde plotseling het ongeloflijke: reeds voor 8 uur (de starttijd was bepaald van 8 tot 10 uur) kwamen ploetsing een tiental deelnemers hun startbewijs opvragen en er was haast bij want we moesten met de boot wilden schieten. Nu, wij kunnen u het vertellen, dat we van zoveel enthousiasme geheel opklakkerden. De rit ging dus door en spoedig kwamen, ondanks de aanhoudende regens, meer deelnemers, in totaal statten honderd ingeschreven haddes. Het was een heerlijk moment. Aan de lunch werd door de voorzitter, de heer J. Rouw, een kort welkomstwoord gesproken, terwijl deze tevens van de gelegenheid gebruik maakte om op te werken tot het vormen van een Solex-club in Zeeland en de waarde van een Solex-club in het kort uiteenzette. Het Gemeentebestuur van Goes gaf blijik van belangstelling, daar een dertigtal leden, de heer Rooze, aanwezig was en de Scheiderijders namens het Gemeentebestuur wel-wijze over dit nieuwe vervoermiddel en vond dat het zachte gevoel van de Solexers hem als muziek in de oren klonk. Ook preses hij de vriendschappelijke verhoudingen van de Solex-club onderling.

Ook de N.V. Stokvis stelde veel belang in deze relnie. Daarna vond de prijsuitreiking plaats op een wel zeer originele manier. Het rad van avontuur kwam er aan te pas, want er waren ruim dertig prijzen beschikbaar ge-gevis en diverse Goese zaken. Transitie dankte de voorzitter alle medewerkers en deelnemers en werd deze dag besloten met een gezamenlijke rondrit, waarbij het pas onttende grafnomment te Kapelle van gesneuvelde Franse militairen in 1940 bezocht werd.

Solex-club Koekange

De Solexclub van Koekange (Dreenthe) hield op 30 Mei j.l. haar eerste tocht. Het weer was niet bijzonder mooi, alles zonder pech. De tocht ging van Koekange over Frederiksoord-Vliedder-Dringelo-Hoogeveen-Zuidwilde en Oshaar. Besloten werd na de drukke werkzaamheden (hoofden enz.) in het laatste van Juni een grotere tocht te organiseren.



Nog nimmer hebben wij een zo groot aantal belangstellenden gezien en het viel ons op, dat onder hen verscheidene collega-service stations waren. De Burgemeester van Boskoop Mr. Dr. Verkerk, in gezelschap van een Wethouder en de Gemeente-secretaris de heer Tripman, maakten gerinne tijd deel uit van de aanwezigen. Tot laat in de avond heerste er een omgekende en genogelijke drukte.



Wie aan Woerden denkt, denkt aan Van Beynum. In algemeen zin zou dit sterk overdreven zijn, maar wie zich ontdig houdt met de verkoop — en alles wat daarmee verband houdt — van automobielen en motorrijwiel-ten, weet dat in Woerden Ton v. Beynum op dit gebied iets te betekenen heeft.

Het is een prachbedrijf en de leiding hiervan is in goede handen. De „oude“ heer Van Beynum is niet alleen een eethijk, maar tevens een scherp koopman, en zijn belangstelling gaat in het bijzonder uit naar nieuwe artikelen, waarvan vast staat, dat hun een toekomst te wachten staat. Geen wonder, dat Van Beynum's aandacht ook gevestigd werd op het RijwielSolex.

In reoordtijd wist Van Beynum een service-station in dit officieel geopend.

Het zijn ijerige en enthousiaste Solex-vrienden, de familie Van Beynum. Zowel Ton van Beynum jr. als zijn zuster „Klaartje“ zijn voor pa Van Beynum een niet te onderschatten hulp. Bij dit drietal zijn de Solex-berijders en -berijders van Woerden en omgeving in goede handen, want het kent maar één devies: „service bovenal“.

Vele zakenvrienden kwamen de fa. Van Beynum op deze dag complimenteren. Namens de Woerdense gemeenteraad was de gementesecretaris de heer Beyen aanwezig.

De Solex-berijders in het algemeen en de Woerdense Solexers in het bijzonder zullen in het Woerdense service-station een waardig „home“ vinden.

Bestande Service-Stations

Vervolg

Den Haag:

M. v. d. Berg, Comradkade 89, tel. 337975.
A. Maasland, Bezuidenhoutweg 181, tel. 770470.
A. J. Zwets,

Haarlem:

Rijwielkeweg 31-33, tel. 112740.
J. J. van Kooten, Plein 20, tel. 12000.
B. Ruitenbeek,

Hardevijk:

Donkerstrat 22, tel. 2208.
A. Smit, Brink A 7, tel. 80.

Ileemse:

J. Kolenburg, Geerstraat 12, tel. 4524.
K. Majole, Keizerstraat 98, tel. 2883.

Den Helder:

H. J. W. Seijkens, Molensstraat 187, tel. 2739.
B. L. Jansena,

Hengelo:

Deldenerstrat 208, tel. 2686.
Ea. Dodemont, Vughterstrat 81, tel. 7381.
Gehr. v. Hamerfeld,

's Hertebosch:

Emmastraat 44, tel. 8172.
Fa. A. Kip, Hoofdstraat 92, tel. 92.
K. de Reus, Kleine Noord 58, tel. 4071.
J. L. Kerckhaert, Vismarkt 6, tel. 46.
J. W. Wolters,

Hilversum:

Oudestrat 40-42, tel. 71.
Ea. Bronwer & Alkema, Pier Panderstraat 10, tel. 3069.
H. Walenkamp & Zn., Turmarkt 5, tel. 23784.

Hoogeveen:

K. Koopmans, Langstreek 31, tel. 98.
H. Vink,

Huizen:

Huis ter Lucht, B 41a, tel. 573.
J. Felix, St. Pieterstraat 34, tel. 4672.
A. Kroeskop & Zn., Zuidende 50, tel. 401.

Maasland:

Gehr. van den Driest, Herenstraat 12, tel. 2410.
H. J. Campfens,

Maasland:

Chr. de Vrieslaan C 193, tel. 60.
A. W. Boom, van d. Havenstraat 12-14, tel. 23964.
Jan Hosmar,

Middelburg:

Grote straat 111, tel. 608.
Gehr. Tasma, Brinkstraat 10, tel. 35.
Fa. Scherner, Slotplein, tel. 131.
J. op 't Root,

Middelhamnis:

hoek Wilhelmijnpl.-Venlosep. 8, tel. 2320.
Fa. Hennekam,

Nijmegen:

Adm. Lonckestraat 1, tel. 2044.
W. v. Gent, Bergweg 220, tel. 43364.
R. S. Stokvis & Zonen N.V., Oostkoudijk 17, tel. 50577.

Nijverdal:

J. A. Krooswijk, Pretoriaaan 15, tel. 71288.
Fa. H. Maasland, Oudekijk 54, tel. 29172.
Fa. J. J. Ijveart, Koninginnelaan 5, tel. 31.
Fa. K. Middelbeek, Loet 17, tel. 251.

Oosterwolde:

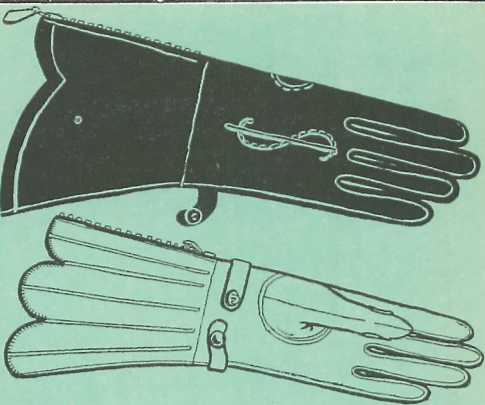
Maasland, Keizerstraat 60a.
Garage „Umique“
Burg. Knappertlaan 6, tel. 68817.

Purmerend:

(Vervolg op pag. 30)

Roosendal:

29



Levering op rekening
handomtrek. Onder
rembour; met recht
van rullen.

Levertijd ongeveer
2 weken.

Pris:
DAMES f 23,50
HEREN f 24,75

De Speciale handschoen voor op de **SOLEX**

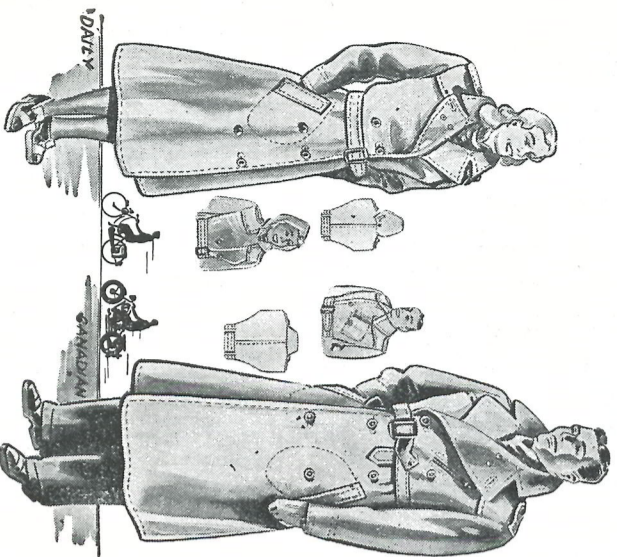
Fa. VERBUNT-
MOONEN
Heuvelstraat 108
TILBURG

Soepel, maar sterk getinteerd. Volkomen
opruikbaar. Speciale duim. Kleur naar
verkiezing.
Telefoon K. 4150 - 4660

Vervolg

- Sittard:** S. J. D. Vandenberg,
Voorstad 25, tel. 2736.
- Sneek:** Fa. A. Rodenburg, Oostendijk 85, tel. 2163.
- Spijkensise:** G. van Pelt, Stationstraat 5, tel. 15.
- Stadskanaal:** Gerh. Iest, Hoofdstraat 130, tel. 73.
- Strijen:** C. den Haan, Nieuwe straat 19, tel. 202.
- Ternouizen:** Gebr. Cappendijk, Axelstr. 174, tel. 2030.
- Tholen:** C. Duine & Zonen,
Eendrachtsweg 13, Tel. 50.
- Tiel:** A. Smits & Zn., Weerstraat 18.
- Tilburg:** Fr. Bogaers, Bredaseweg 7, tel. 2226.
- Utrecht:** A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12609.
- Veenendaal:** Fa. S. J. van Wijck,
Prins Bernhardlaan 219, tel. 530.
- Venlo:** J. van Hoogstraten, Parade 21, tel. 2662.
- Wageningen:** H. B. Goedhart, Gintweg 46a, tel. 2724.
- Wischoten:** Jac. Smedes,
Blijhamsterstraat 9, tel. 509, b. g. s. 514.
- Winterswijk:** Langwerden en Kruenen,
Torenstraat 2, tel. 2133.
- Woerden:** Fa. Ton van Beynum,
Leidsestraatweg 124, tel. 409.
- Zaandam:** P. J. Verhoef, Stadhuisplein 2, tel. 3881.
- Zeist:** G. van Amersfoort, Slotkan 39, tel. 3366.
- Zierikzee:** Remeyn en v/d Zande,
Lange Nobelstraat A 119, Tel. 130.
- Zutphen:** J. Zwier, Berkelingsel 40, tel. 1497.
- Zwolle:** W. Dragt, Thomas à Kempisstr 26, tel. 6892

Op de Solex een „Easton“, the most perfect All Weather Coat!



Zie ook de modellen in het Aprilnr. van „Op de Solex“
Model „DAILY“ lengte 120 om f 42.—
Prima wind- en waterdicht Caraskin
(textiel-sudek-laag in beige kleur)

- Open en gesloten te dragen
 - Royaal model
 - Twee schouderlappen met drukkers
 - Lieve ingezette steekzakken
 - Schuin ingezette steekzakken
 - Fijne kraag met stultummel
 - Schouders met epauletten
 - Mouwen voorzien met windcuifs
 - Ceintuur rondom met gesp
 - Ventilatieflappen onder de armen
- Model „CANADIAN“ lengte 125 om f 45.—
CAPUCHON voor model „DAILY“ extra f 3,50
Prima wind- en waterdicht Caraskin
(textiel-sudek-laag in beige kleur)

- Open en gesloten te dragen
- Royaal model
- Twee schouderlappen met drukkers
- Schuin ingezette steekzakken
- Borstzak met treksluiting
- Fijne kraag met stultummel
- Schouders met epauletten
- Mouwen voorzien van windcuifs
- Ceintuur rondom met gesp
- Ventilatieflappen onder de armen

Bestel er een bij Uw „Solex“ agent

Vraag gij 'tis prospectus

SPECIAL FABRIEK VOOR MOTORKLEDING
J. TITTEL
FRANKLINSTRAAT 103 — DEN HAAG



Een goed
als de

CHAMPION

bougie
's werelds favoriet

op elk motorvoertuig voldoet,
voldoet zij op het

RijwielSolex



UW RIJWIELSOLEX

is het best verzekerd op de

Solex Polis

van

„DE ZEVEN PROVINCIËN“

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de plaatselijke
vertegenwoordigers en door het Hoofdkantoor van de Mij,
JAVASTRAAT 1 a — 's-GRAVENHAGE

welged. octrn.aangevr.

Recticel
RUBBERVULLING

voor

Rijwiel- en motordekken

Stoelzittinggullingen

Sportartikelen

(Springmatten

scheenbeschermers)

Tapijt- en Traploperonderleg

N.V. FABRON, RHENEN

**VAN HOUTEN'S
CHOCOLADE**

wereldvermaard!





*Ook het RijswielSoler
is gemonteerd met*

VREDESTEIN
banden

snel, soepel en betrouwbaar

op de
SOLEX

