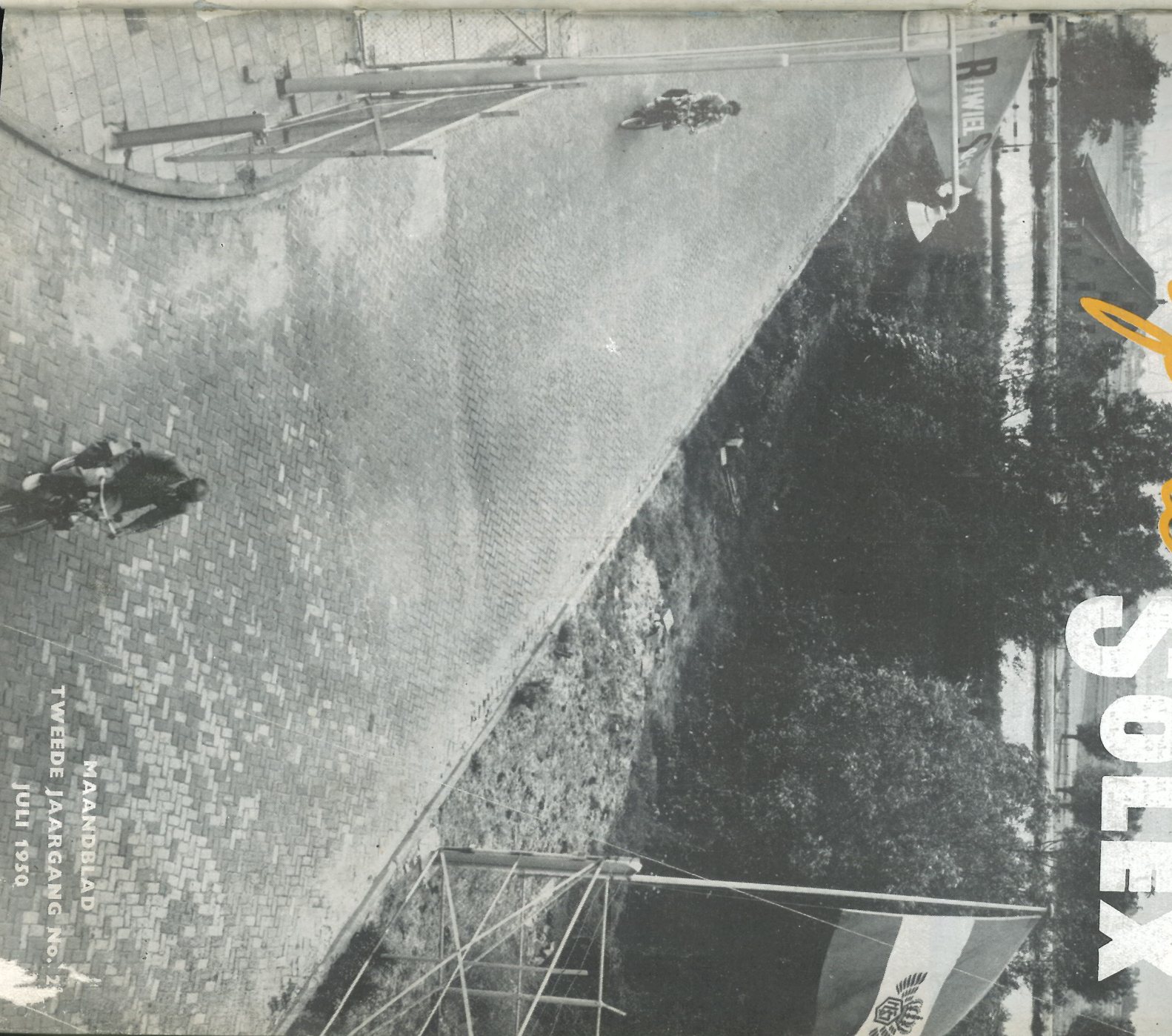


*Ook het RijswielSoler
is gemonteerd met*

VREDESTEIN
banden

snel, soepel en betrouwbaar

op de
SOLEX



MAANDBLAD
TWEDE JAARGANG No. 7
JULI 1950

Op de SOLEX

Mandblad voor Solex-enthousiasten

2e Jaargang - No. 2 - Juli 1950

Abonnementprijs f 3,50 per jaar

Administratie-adres:

Kon. Nederl. Boekrukkerij
H. A. M. Rodants, Lange Haven 141
Schiedam, tel. 69300, gironummer 5858.

Redactie-adres:

Heiman Dullaertplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

Artikelen

Maurits Soesman, Henriette van Eijk,
Simon Carniggel, Kees Hana, K. J.
Miller, Ella Goldstein, A. Pruly, Joris
v. d. Bergh, Mr. P. Lambertis Hurrel-
berck, Uffel, e.a.

Tekeningen

Piep Westendorp, Steutje Valk, Ben Dill,

Foto's

P. Troost, C. Kramer, Kees Hana, e.a.

Lay-out

Jan W. Wandorink.

Stukken bestemd voor de redactie, dienen uiterlijk da-
te van de maand binnen te zijn.

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

Abonnementgegevens kunnen gestort worden op post giro-
rekening nr. 5858 t. n. van Kon. Nederl. Boekrukkerij
H. A. M. Rodants, Schiedam.

Indien niet wordt gegerend, zal per postincasso over
het abonnementgeld worden beschikt.

Deze maand:

Natuurlijk hebben wij op de om-
slag van dit nummer een foto
van de zo gelaagde Solex-rallye
geplaatst.

U ziet hierop de twee deelnemers
die als allereersten Schiphol ko-
men binnenrijden.

In verband met de uitgebreide
reportage van de rallye is dit
nummer uitgebreid met 8 pag.
Uiteraard hebben wij niet alle
foto's kunnen plaatsen, maar
wij vertrouwen, dat de uitgeke-
zen exemplaren toch voor U de
herinnering aan de 11e Juni 1950
levendig zullen houden.

Mocht U graag een afdruk van
een bepaalde foto willen hebben,
dan kunt U deze aan ons op-
geven. Een afdruk op formaat
13 x 18 kost f 1,—.

Dit zomernummer is weer zeer ge-
varieerd.

Uw redacteur had een vragge-
sprek met de 63-jarige heer Hen-
nekam uit Roosendaal, die het
presteerde in 30 dagen heen en
terug naar Rome te rijden.

Dat de Solex ook kan dienen voor
woestijnreizen, heeft het Franse
echtbaar Villenhot bewezen.
Onze vaste medewerkers zijn na-
tuurlijk weer present:

Kees Hana neemt U mee naar het
oude land van Twente, K. J.
Miller onderbreekt zijn verkeers-
technische beschouwingen met
een weezien van het land „waar
eens mijn wieg stond“. Simon
Carniggel en Henriette van
Eijk geven hun geestige notities,
Uffel vervolgt zijn technische
beschouwingen over de oorzaken
van startmoelijkheden.

Er is nog veel meer waar wij Uw
aandacht op zouden willen vesti-
gen, maar de ruimte laat het
niet toe. Wel willen wij U nog
vertellen, dat Piet Bakker —
wiens werk U natuurlijk bekend
is — voortaan regelmatig gaat
meewerken.

En mocht U nog geen abonne-
ment hebben, een briefkaartje
aan Lange Haven 141, Schiedam
is voldoende!



„Ebojs“

Ha, daar hing een gele vlag. Wel een beetje geraffineerd
zo aan een drooglijn op het erf van een boerderij.
En wat klein ook. Maar dat was natuurlijk juist een
G.C.P. Ik kende het klappen van de zweep. Hadden wij
niet op 31 Augustus 1944 evenzo gevraagd? Een rood zwem-
pak, een blauw idem en een witte handdoek. Geheim? Ik
heb er veertien uur voor in een hoek moeten staan in het
gebouw van de Gestapo, met mijn handen op mijn hoofd.
Zo waren die moffen.

Nog juist kon ik het erfje opzwenken. Een nogal dikke
vrouw stond zo maar een beetje te niksken tegen de muur
van het huis.

„Goede morgen, waar zitten de heren van de G.C.P.?
De vrouw keek me aan of ik niet goed snk was, draaide
langzaam het hoofd negentig graden naar rechts en
schreeuwde: „Nehus!“

Nehus verscheen, keek eens naar de vrouw en toen drie-
gend naar mij. „Wat mol dat?“ vroeg Nehus, terwijl hij
langzaam in mijn richting kwam aanbenen. Vlak voor me
bleef de man staan. Z'n bovenlijf was alleen bedekt met
een interlockje, zijn bovenarmen hadden ongeveer de om-
vang van mijn bovenbenen en hij torende zeker dertig cm
boven me uit.

Ik begon een blijkbaar nog al ingewikkeld verhaal over
de Solex-Rallye, liet hem mijn kaart zien, wees op het gele
ding aan de lijn en vroeg waar de heren van de G.C.P.
zaten.

„Der ben hier geen heern“, zei de man en, alhoewel ik
wel een beetje in mijn wick geschoten was, eigenlijk kon
ik het toch wel met hem eens zijn. Daarom knikte ik gretig
ja.

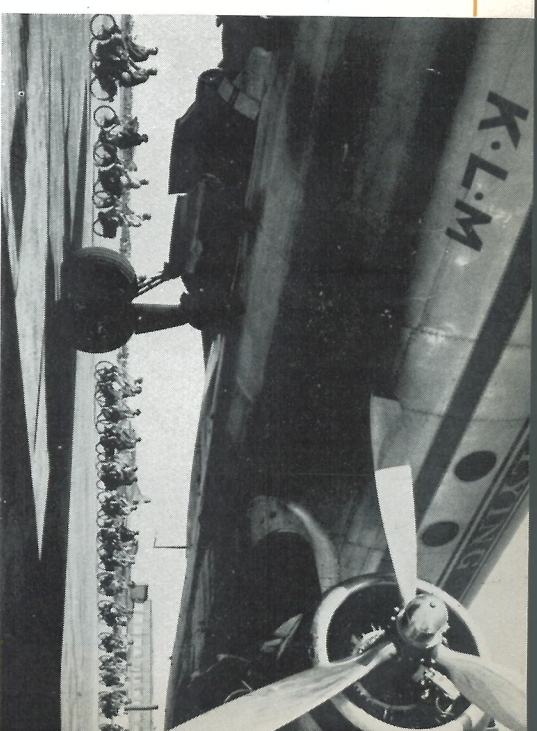
„Maar die gele vlag dan“, en ik wees op het nu toch wel
een beetje vreedzaam lijkend geval aan de lijn.

De vrouw was naast de man komen staan. „Datte?“,
vroeg ze. „Och man, je ben hillgoor ebojs. Das et broeike
yamme klame maiste.“

Toen heb ik het Solexje gekleed en ben het erfje afge-
tuft. Gelukkig sloeg het motorje direct aan. Dat heb je
met die Solex. Gedurende de paar seconden, die de rit op
het erf duurde reed ik spitsroeden en eigenlijk verwachtte
ik iets tegen mijn rug of achterhoofd. Een paar honderd
meter verder op de weg heb ik nog eens omgekeken. Het
echtbaar stond zij aan zij en ik waagde het goeden dag te
wuiden.

Maar ze wuiden niet terug. Jammer, want nu durf ik
er nooit meer terug te komen. En je kunt nooit weten,
voor melk of zo.

J. H. D.



Een stralende dag

Honderden glunderende, lachende, gebruide gezichten.

Een evenvele malen herhaald verzoek om nog eens een Solex Rallye te organiseren.

Een goede organisatie met een perfecte samenwerking tussen K.L.M. en R. S. Stokvis & Zonen.

Het hoogtepunt van de dag, wanneer meer dan 1000 Solexen

over de startbanen van Schiphol voor het parvlieden defileren.

Dat zijn de indrukken,

welke aan deze eerste grote Solex Rallye onverbrekelijk verbonden blijven.

Wie nog aan de opkomst en aan de mogelijkheid in Nederland van het gemotoriseerde rijwiel
zou hebben getwijfeld, zou, wanneer hij getuige geweest is of geweest zou zijn van deze Solex-
dag, zijn mening radicaal veranderen. Voor ons staat vast, dat het gemotoriseerde rijwiel in
ons land zich nog in het beginstadium van zijn ontwikkeling bevindt.

Voor ons staat ook vast, dat de verkeers- en andere problemen rondom deze ontwikkeling
zullen groeien en het oplossen daarvan nog heel wat hoofdbrekens aan knappe mensen zal kosten.
De Solex heeft in Nederland de spits afgebeten. Andere zijn gevolgd en zullen misschien nog
volgen. De populariteit van de Solex zal echter door het groeien van de gemotoriseerde massa
nog meer stijgen. Het is deze groeiende populariteit, die ons er terdage van bewust doet zijn geen
ogenblik te kunnen verslapen in de opbouw van een zo goed mogelijke service-organisatie,

welke wij primair stellen boven de verkoop.

De zo juist beëindigde Solex Rallye naar Schiphol zal u ongetwijfeld een indruk hebben ge-
geven van het Solex-enthousiasme van onze service-stations.

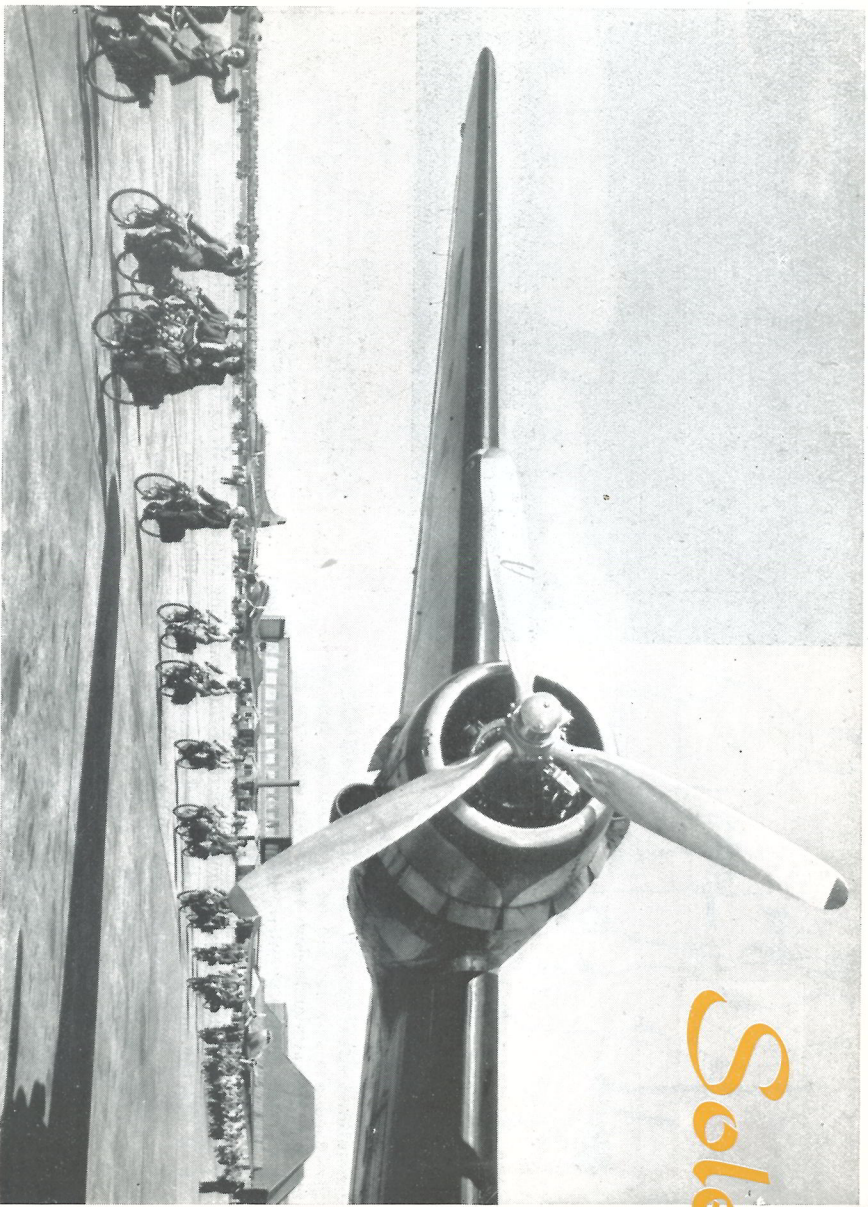
Dit geeft ons het vertrouwen op de juiste weg te zijn.

EGON F. ERIKSSON

Directie Solex-Organisatie voor
Nederland, België en Luxemburg

Bf 703
1023

Solex-Rallye Schiphol



Maurits Soesman

Als wij klokslag half zeven van huis gaan is de geest nog gehuld in slaapnevelen omdat wij 's Zondags nooit zo matineus zijn.

De Rotterdamse straten, waar zes dagen per week zo'n felhaasig en intensief verkeer voorbij jaagt, liggen er nu zo rustig, zo stil en vredig bij, dat ze haast onwerklijk aandoen. Een stralend zonnetje, dat al tamelijk hoog aan de bleek-blauwe hemel staat, werpt een gouden glans op de nog lege trottoirs en gesloten huizen en verlicht alles een feestelijk aanzien.

Het belooft een zeldzaam mooie dag te worden, niet te warm en niet te koud met nagenoeg geen wind en ook geen onweersdreiging, kortom, inlief wij het weer voor deze rallye-dag in de winkel van de weeggoden hadden mogen uitzoeken, hadden wij geen beter weer kunnen kiezen.

Als wij om kwart voor zeven bij het service-station van Willy van Gent aan de Bergweg arriveren, is er nog geen Solex'er te zien, maar alles staat al klaar om ze te ontvangen. De stemming is prima, hoe kan het anders met zulk weertje in het vooruitzicht?

Enkele minuten voor zeven komen de eerste berijders aan en van dit moment af blijven ze aankomsten, de meesten in kleine groepjes. Ook de publieke belangstelling begint te komen, waarbij



En hier ziet u de twee dames uit Middelburg (er noemen ook twee Zeenuen bij), die met hun Zeenuse Miederdracht uiteraard veel belangstelling hadden!

en vadelijk geïnteresseerd komen enkele politiemannen erbij staan. Nu blijkt ook hoe zeer de Solex al in alle lagen van ons volk is ingeburgerd, want wat zich daar in een lange rij in volgorde van starttijd, begint op te stellen vertegenwoordigt zowel de jeugd als de grijze haren, zowel de kantoorman als de huisvrouw, de bouwvakarbeider als de winkelier. Het is een vrolijke verbroedering en als in de vergaderingen van de Verenigde Naties een zelfde sfeer zou heersen, dan konden de kranten hun hoofdartikelen aan de aardeien of aan zelfwedstrijden wijden en zou President Truman gaan vissen met Molotoff!

Een kleine tweehonderd rijders moeten er starten en punctueel om de minuut ontvangen ze hun eerste stempel op hun startkaart, hun route-beschrijving en weg zijn ze, richting Bleswijk.

Uit de vlotheid waarmee alles verloopt, blijkt hoe grondig de organisatie is, trouwens, in het verdere verloop van de rallye komt dit ook wel duidelijk tot uiting.

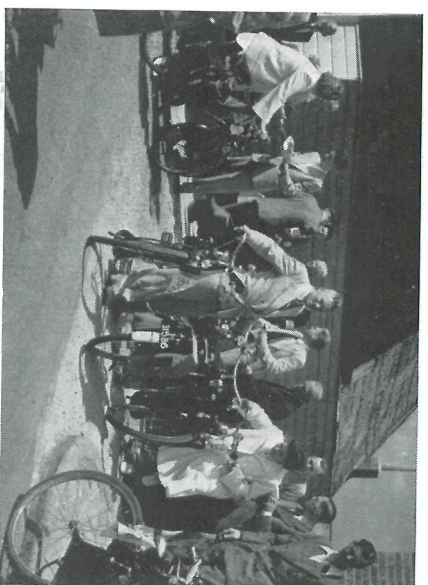
Dat de Solex een complete verjongingskuur betekent zagen wij aan een grijze dame, die 66 jaar bleek te zijn en een jaar geleden hoogstwaarschijnlijk het idee, dat zij nog eens aan een rallye zou deelnemen, met het woord „idiot" bestempeld zou hebben. Nu stond ze te popelen om te vertrekken!

Om half acht besluiten wij een kijkje te gaan nemen bij een andere startplaats, n.l. bij A. Maasland aan de Bezuidenhoutseweg, waar meer dan 300 rijders moeten starten. De drukste verkeersweg van Nederland is zo leeg en verlaten als een Zondagse dorpsstraat

maar kan zijn, op een enkele fietser na die met vrouw en kroost kennelijk op weg is naar Scheveningen.

Als wij bij Maasland aankomen, blijkt ook daar alles voorbereid te zijn voor een vlotte afwerking, hetgeen ook wel nodig is, gezien het grote aantal starters. Wij horen nog van Mevr. Maasland, dat een broer van onze bekende minister van Kleffens, ambassadeur in Washington, meertijd, evenals een 80-jarige oude heer van Eck, die echter buiten mededinging rijdt. Deze krasse heer blijkt in de Solex werkelijk het lang gezocht levenselixer gevonden te hebben, want het vorige jaar reed hij nog 750 kilometers in 10 dagen!

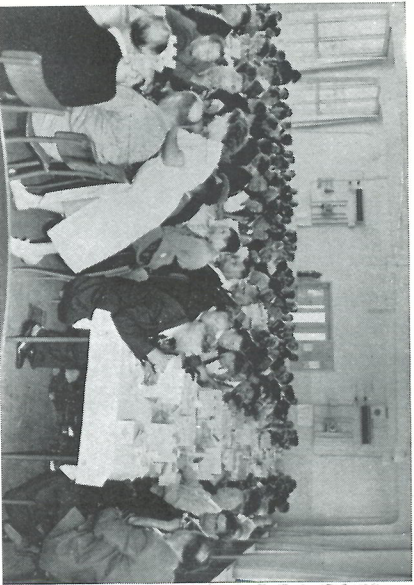
Nadat de fotograaf voor de historie nog een paar plaatjes gemaakt heeft, rijden wij door langs de Rotterdamse route. Het is een prachtige, ideale weg met links en rechts de groene weidenvelden vol dromerig-grazend zwart-bont vee, een idyllisch tafereel in deze vroege zonnige zomermorgen.



Ontdekt! Een geheime controlepost een vóór de Yantijn.

Een prachtige opname van de Yantijn





Buitenlucht maakt hongerig! De lunch in de K.L.M.-cantine smaakt prima!



En hier ziet u de vier Zeenuen reer, bij de prijsuitreiking

hangars, die in de oorlog door onze „vriendelijke gasten“ afgebroken, in kisten verpakt en naar die Heimat werden gezonden. Deze hangars zijn echter niet verder gekomen dan de Duitse grens en na de capitulatie werden zij direct weer naar Schiphol teruggevoerd en weer opgehouwd. Intussen had de luchtvaart letterlijk en figuurlijk een grotere vlucht genomen en waar men eerst kon volstaan met hangars van 7 meter hoogte, nu moesten zij 9 meter hoog worden!

De welbespraakte gids vertelde nog, dat het platform waarover wij lopen, bestaat uit gewapend beton, ter dikte van een halve meter. Na een interessante uiteenzetting over de verschillende soorten vliegtuigen, welke de K.L.M. in gebruik heeft, zoals Convaair-liners en Constellations, komen wij langs de motoren-proefbank, waar gereviseerde en nieuwe vliegtuigmotoren aan een zeer scherpe test worden onderworpen.

Intussen hebben verschillende groepen reeds hun lunchpakket in de K.L.M.cantine verorberd en aangezien ook onze maag oproerig is geworden, besluiten wij ook een duk te nemen in een kop koffie.

Op het bureau van de organisatie-commissie zorgden vele handen ervoor dat de startkaarten snel gecontroleerd werden op gemiste posten en het juiste aantal rode paddjes in het Bosplan



Om 3.00 uur is het verzamelen geblazen voor de prijsuitreiking in de Louis Blériot-loods, die voor de ene helft gevuld is met een menzenzee en voor de andere helft met een Solex-leger, keuring in het geld in lange, lange rijen. Wij hebben nog nooit zoveel Solexes bij elkaar gezien!

Dan begint het feest van de prijsuitreiking, waar iedereen natuurlijk met spanning naar uitzielt.

In een stilte, waarin je echter niet een speld kan horen vallen, begint de heer Eriksson zijn hartelijke speech met de woorden: Solexvrienden en -vriendinnen. Hij vertelt dan, dat al de Solexen die men nu ziet staan de productie van slechts 1 week vertegenwoordigen en dat de toekomst zeker aan het gemotoriseerde rijwiel is. De Rallye-rijders van nu zijn als het ware de gangmakers van de toekomstige tijd.

En dan komen de prijzen t.w.:

1 beker namens R. S. Stokvis & Zonen N.V. voor de oudste deelnemer, de 82-jarige heer J. Sammes, startnummer 115 uit Deventer.

1 beker namens R. S. Stokvis & Zonen N.V. voor de verkomende deelnemer, de heer E. D. Kunst, startno. 654 uit Groningen.

1 Erres radiotoestel aangeboden door Van der Heem N.V., voor de best geklasseerde deelnemer, Mev. P. Hartveld, startno. 1006 uit Rotterdam.

1 certificaat voor een lederen jas naar maat, aangeboden door de Indiana Lederen Kledingfabriek te Den Haag, voor de beste prestatie in het Bosplan, Mevr. M. A. I. van Zeist-Wilde, startno. 121 uit Soest.

1 certificaat voor een lederen jas naar maat, aangeboden door de Indiana Lederen Kledingfabriek te Den Haag, voor de beste prestatie langs de route, de heer K. G. Dijkman, startno. 93 uit Den Haag.

1 sportjas, aangeboden door de Fa. „Verha“ te Amsterdamm, voor de tweede beste prestatie langs de route, de heer N. C. Hommes, startno. 239 uit Beverwijk.

1 sportjas, aangeboden door de Fa. „Verha“ te Amsterdamm, voor de tweede beste prestatie langs de route, de heer N. C. Hommes, startno. 239 uit Beverwijk. alsmede 100 verzilverde plaquettes voor de 100 beste prestaties, die uitgereikt worden aan de volgende dames en heren:



Het hoogtepunt van de dag, de prijsuitreiking. De heer E. F. Eriksson heeft juist de beker overhandigd aan de 82-jarige heer J. Sammes uit Deventer, de oudste deelnemer aan de rallye

136 J. F. Revet, 164 P. H. v. d. Pavoorde, 174 P. H. Revet, 215 J. B. K. Voorn, 382 J. Schouten, 386 B. de Groot, 392 A. F. Lakerveld, 981 W. J. C. Molenaar, 9 M. L. W. v. d. Est, 10 G. v. d. Est, 56 C. J. Reins, 175 J. v. Tongeren, 176 H. L. M. v. Tongeren—de Bats, 178 B. Neuman—Ornee, 421 Zr. Steverding, 483 P. Meertman, 568 Mev. C. M. Heilen, 569 Mevr. G. Kolkman, 909 Zr. Kamphuis, 910 A. Kossen, 1025 Th. J. A. van Meegen, 767 A. M. v. d. Beye, 973 N. Jonging, 1014 Mevr. G. J. v. Amerongen, 42 H. E. Kruisbeek, 184 J. B. H. Klarenbeek, 156 J. W. Klarenbeek, 191 B. A. Visser, 240 H. W. Schouten, 319 C. G. Hol, 333 J. D. Otten, 663 J. Schouten, 700 F. de Boer, 701 A. v. d. Wouden, 704 M. A. Scheerder, 711 Mevr. Arnold, 834 A. J. Dekker, 835 A. Wamstecker, 836 A. Verhey, 860 A. C. Kruit van Gelder, 861 J. v. d. Snoek, 994 J. Rijnstaler, 460 C. Nieuwenhuizen—de Boom, 531 V. H. Kuper, 584 B. Christmans, 621 N. de Vos, 622 F. Janssen, 734 A. U. P. F. Vastena, 747 J. M. Huijbers, 809 C. A. M. v. Dijen, 843 P. A. B. v. Strien, 937 L. Coenen, 128 F. W. v. Morren, 141 L. M. Ehringer, 157 A. P. Visser, 171 L. Janssen, 179 F. de Guntink van Capelle, 200 Mevr. C. de Jong, 282 H. Wytier, 250 E. v. Rijn, 281 F. Ferwerda, 282 Van Straten, 295 L. P. Louwerens, 315 Mev. C. W. v. Straaten, 376 M. A. J. Zandwijk, 395 G. Schar, 418 W. de Leeuw, 454 P. J. Bos, 495 L. H. Landweer, 965 W. Veer—Jopse, 1059 M. J. Visser, 144 P. G. Baas, 155 H. P. Dodeman, 368 H. Oosten, 370 A. Vrijhoef, 371 J. Vrijhoef—Veer, 420 H. Groenendaal, 442 E. E. v. d. Horst—Struvenberg, 443 A. v. d. Horst, 587 M. Borgmeyer, 601 N. Valk—Kokphal, 952 H. M. J. Koch, 168 W. J. Wijnngaarden, 387 J. Zip, 33 W. N. D. Goes, 522 R. E. M. v. d. Made, 761 R. Jonker, 822 L. v. Gent.

Het is intussen bijna vier uur en nu beginnen de voorbereidingen voor de grootste slot-apotheose van deze luisterrijke dag: de massale eronde over de brede startbanen van Schiphol. Twee aan twee worden de rijders opgesteeld en om klokslag 4.00 uur begint de indrukwekkende parade langs de in het zonlicht glanzende luchttrazen, een stoet van meer dan 4 kilometer lengte, welke parade langs het geheel gevulde paviljoen ruim 20 minuten duurt, 1050 Solexes, die bij elkaar op die dag bij thuishoofst meer dan 130.000 kilometer afgelegd hebben, d.i. ruim driemaal de omtrek van de aarde!

Op hetzelfde moment tikt hoog in de lucht de Dakota met de 20 winnaars van de, door de K.L.M. beschikbaar gestelde rondvlucht boven Amsterdamm, alsmede de 8 gelukkigen die geloot zijn uit de 350 dames en heren van de contrôle- en serviceposten.

Als de laatste rallye-rijder tenslotte vrolijk wuivend de poort van Schiphol uitrijdt, dan horen wij een van de organisatoren een intense zucht van voldoening slaken en met hem zeggen wij: It was a perfect day!

De grootste slot-apotheose van een luisterrijke dag: de parade van 1050 Solexen over de brede startbanen van Schiphol, een stoet van meer dan 4 kilometer lengte





Zijnloopsters 3

Henriette van Eyk



Annabelle en ik wilden gisteren van het Stationsplein naar het Stadion en dan langs de Nieuwe Meer tot Schiphol wandelen, maar we hebben het niet gehaald. We zijn zo gezegd blijven hangen tussen Schreierstoren en Wag als gevolg van het feit, dat we voor het Noord-Hollands tramhuisje een rode kater ontmoetten.

Dat ging zó. Annabelle's man had een divanbed met uitklapbare bar ontworpen en omdat niemand hier zoiets nodig bleek te hebben, was Annabelle gisterocht ten einde raad met het ontwerp naar Mommikendam gegaan, maar een oudtante, die — naar ze meende — een zwak voor haar had, je moet je echter nooit te veel voorstellen van „een zwak“. De oudtante gaf Annabelle een Deventer-koek, maar van het divanbed met de uitklapbare bar wilde ze niets weten. Annabelle stapte dan ook met een gezicht als een oorworm uit het bootje, dat haar „van de overkant van het IJ“ naar de stad terugbracht. Ik stond, volgens afspraak, bij de steiger op haar te wachten. Het was een warme zonnige middag. We zonden onze tocht bij het Noord-Hollands tramhuisje beginnen, en op Schiphol theedrinken.

„Ik had me die moeite dus kunnen besparen“, zuchtte Annabelle. „Stia je hier al lang?“
 „Nogal“, zei ik. „Je hebt een zwarte veeg op je wang.“
 Annabelle keek geërgerd en haalde zakdoek en spiegelje voor de dag. „En dan straks maar weer wandelen, he“, zei ze een tikje schamper. „We zijn alle twee zo mager als een lat. Waarom wandelen we toch, Maria?“
 Ik zei: „We zijn er indertijd nu eenmaal mee begonnen. Zo'n gewoonte krijgt vat op je. En je ziet nog eens wat. Ik wilde volgende week naar Ransdorp. Daar is een kerk...“
 „O jij met je kerken!“ Annabelle was nog steeds bezig met haar veeg. „We bederven onze voeten door dat malle gehol. De werkster zegt, dat je spataren krijgt van te veel lopen. Dan rijden we straks alle twee in een ziekenkarretje naar die kerk in Ransdorp...“ Ze borg het spiegelje weg. „Ik ben zo ver. Vooruit dan maar weer! In 's hemels-naam...“

We wandelden het Stationsplein op, en toen kwam hij ineens, de rode kater. Hij zat mager en wel in het kringetje van zijn staart, middenop de rails voor lijn 2. Annabelle griste hem nog met bijtijds op de vluuchtheuvel. „Het stomme dier“, riep ze. „Ik schrik me naar.“
 De kat streek langs onze benen en spon boven het lawaai van het verkeer uit. Annabelle stelde vast dat hij een zwer-
 ver was en honger had. „Gek“, zei ze, „dat zo'n stumperfje op je weg wordt geplaatst...“
 Het stumperfje stapte van de vluuchtheuvel af, en ja-

verde tussen tram en auto's door in de richting van de ophaalbrug, en wij — waarom weet ik eigenlijk niet — volgden hem op de voet. „We moeten hem zien te pakken...“, fluiserde Annabelle. „Ja, ja“, zei ik, „Pas op die motor! Grijp z'n staart.“

Een paar verkeersagenten staaarden ons verbaasd na, de bestuurder van een vrachtauto schold, een fietser botste tegen een karretje omdat hij ons niet wilde overrijden, een oude dame, die uit een taxi stapte, keek even peinzend, of ze er over dacht met ons mee te gaan, achter de kat aan...
 Het dier intussen wandelde onverstoobar verder, de Kampebrug over, naar de Schreierstoren, waar hij plaats nam op een tree van het dubbele stoepetje.

De Schreierstoren, die eenen geleden een gevechtstoren was op de muur van Amsterdam, is dik en oud en kort. Maar als je over de bruglening kijkt, zie je dat hij nog een heel eind doorloopt. Zó kort is hij dus eigenlijk niet. Hij staat te laag, of liever de brug die er langs is gebouwd, ligt te hoog. Doodjammer.
 Terwijl Annabelle naar een zuurkar rende om haring voor hem te halen, ging ik voorzichtig naast de rode kater op het stoepetje zitten.

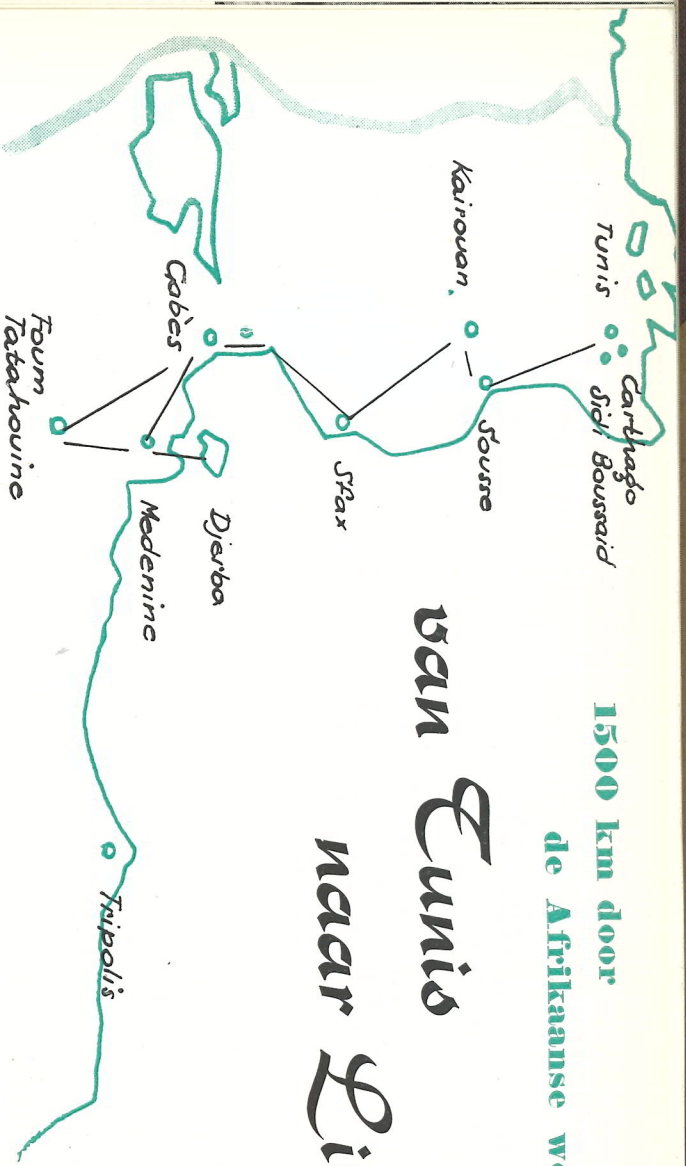
„Zoete poes... Koppikrauw...“
 Koppikrauw? Dat zeg je tegen een papegaai... Zeehul brengen soms papegaaian mee... Vroeger brachten zeehul 60k papegaaian mee... Vroeger, honderden jaren geleden, kon je van dit punt de schepen zien uitvaren op hun eendelooslange reizen... Vroeger wuifden hier de vrouwen haar mannen vaarwel; en hier wachtten ze hun terugkomst af, weken en maanden en jaren...
 „Ken u even opzij gaan met die kat, dame? U blokkeert de cirkulatie.“ Een schipperachtig iemand met een blauwe pet en een rood hoofd wong zich langs de kat en mij het stoepetje op naar de kleine openstaande deur van het havenmeesterskantoor.

„Het is een dubbel stoepetje“, riep ik hem na. „Ik blokkeer niets. U kunt toch de andere kant op.“
 De man keerde zich om. Hij zag nu paars en was kennelijk juist van plan mij eens eventjes duidelijk te gaan zeggen wat hij van me vond, toen Annabelle met de haring verscheen, de kat wegsprong, en wij — zonder ons een ogenblik te bedenken — achter het dier aan de Gelderse kade opstomden.
 Ik heb die buurt daar altijd nogal romantisch gevonden. Kromme Waal, de Montelbanstoren (oorspronkelijk 60k een gevechtstoren), Oude Schans, Rechboomsloot en Kromboomsloot... Een nauw straatje, een smal grachtje

met olmen, hoge pakhuizen met pauwblauw geverfde deuren... Ergens in de wallekant van de Gelderse kade zitten nog wat donkere stenen van de vroegere stadswal, ergens aan de even kant moet Roemer Visscher hebben gewoond. In dat „Saligh Roemers huys“ kwamen in de zeventiende eeuw allerlei beroemdheden te gast; Vondel kwam er, en Barlaeus, Huygens en Hooft, de Drost van het slot te Muiden. Ik heb me vaak trachten voor te stellen hoe de dochters leefden in dat deftige oude huys. Anna studeerde en schreef brieven in de zonnige tuinkamer, Tesselschade zat gebogen over haar glasgraveerwerk, las of vlocht wandversieringen van schelpen en bloemen en slingers groen... Maar aan al die dingen dacht ik nu niet. Het jagersinstinct was in me ontwaakt. Ik rende met een verboden gezicht achter Annabelle en de rode kater aan. En achter ons aan rende — en dat was heel vreemd en onplezierig — de paarse schipper van de Schreierstoren. „Hij is zeker dronken...“, hijgde Annabelle. „Zag ik maar een agent...“
 „Hij kan ons niets doen op klaarlichte dag...“, riep ik onder het hollen. „Grijp die kat dan toch bij zijn staart...“
 Zo kwamen we bij de Nieuwmarkt, waar de rode kater verdween achter een van de kleine torentjes van het Waag-

gebouw. Het Waaggebouw, dat vroeger — als St. Antoniespoort — een van de toegangen vormde tot de stad, heeft nogal wat van die torentjes, en in ieder torentje zit een deurtje. De rode kater schoot van deurtje tot deurtje, en Annabelle en ik, met de paarse schipper op onze hiel, schoten mee. In steeds sneller tempo jilde de stoet om de middelenweuse vesting. Niemand kon eigenlijk meer precies zeggen wie wí achterna zat, wij de rode kater, of de rode kater de paarse schipper, of de paarse schipper ons... En het gekke was, dat er op dat ogenblik niemand in de buurt was om ons uit te jouwen of aan te moedigen of te helpen. Het kan soms, vaak secondenlang, zo wonderlijk stil en leeg zijn in het hart van de oude stad.
 De ontroping kwam betrekkelijk snel. Annabelle gooidde een haring naar het voortrazende dier, gleed een tweede later op die haring tegen het zoveelste Waagtorentje en viel. De paarse schipper botste tegen ons op, tikte aan zijn pet, en overhandigde mij de Deventerkoek uit Mommikendam, die Annabelle scheen te hebben achtergelaten op het stoepetje van de Schreierstoren...
 De rode kater kwam even spinnend en kopgeveerd naast ons staan. Toen keerde hij zich om, wandelde waardig weg, en verdween in een cateetje op de hoek van de Zeedijk.





1500 km door de Afrikaanse woestijn van Tunis naar Libye

Een jong Frans echtpaar, Monsieur en Madame Villenot, maakte het vorig jaar een avontuurlijke tocht per Solex van Tunis naar de Libyze woestijn, een tocht, die ook veel aandacht trok van de huitenlandse pers.

Zij legden hierbij een afstand af van 1500 km, een prachtige prestatie als men in aanmerking neemt, dat er gereden moest worden over ebanneel slechte wegen in de brandende Afrikaanse zon, met vrijwel nergens schaduw, in een land waar een service-station even onbekend is als een ijsbeer.

Als een soort inleiding werd eerst een "sight-seeing" excursie gemaakt van Tunis naar Carthago en terug. Daarna begon het ondernemende echtpaar aan de grote tocht, die laddig langs de route, welke u op bijgaand kaartje kunt zien.

De gehele afstand werd afgelegd met twee normale Solexen, elk bekapt met 30 kilo bagage: kampeeruitrusting, primus, 10 liter water en 7 liter benzine.

Gereden werd hoofdzakelijk in dagetappes van 100 tot 170 km, voornamelijk 's morgens vroeg en in de middag. Ten minste, zo luidde het reisschema, maar verschillende malen maakten de omstandigheden het noodzakelijk, dat ook in de middagen, in de volle hitte van de Afrikaanse zomerzon, gereden moest worden.



Overal, waar zij inheemse dorpen passeerden, hadden zij uiteraard veel bekijks van de bewoners, die waarschijnlijk voor de eerste maal van hun leven een Solex zagen en maar al te graag er mee vereeuwigd werden, zoals bijgaande foto's laten zien.

Alkmaar: V. J. Mulder, Verspreikweg, Bergen a. Zee.
 Almelo: F. D. Kruijer, Grotestraat 195.
 Amstelveen: R. P. Sevensma, Schin-kelkade 24 II.
 Arnhem: Mevr. N. van Eldik, Raap-Arnhemweg 31.
 Assen: K. W. Bultuis, Polkaan-sstraat 57.
 Breda: J. Stubbenrauch, Veemarkt-sstraat 13a.

Delft: F. X. Vos, Voorstraat 51.
 Eindhoven: C. W. van Heiningen, Geradustiaan 7.
 Emmen: W. Oosting, Boslaan 16.
 Enschede: E. J. van Nijburg, Gooth-katenweg 138.
 Goos: A. Nonnekes, Schengestraat 44.
 Groningen: J. E. Noordhoff, Ceram-sstraat 15a.
 Hengelo: J. Jonge Poerink, Vondel-sstraat 37.

Koekange (Dr.): J. Oshar, B. 11.
 Nijmegen: A. C. Robl, Mesdagstr. 23.
 Nijverdal/Deventer: H. Calkhoven, Nijverdal.
 Rotterdam: Adm. Lonckestraat 1.
 Rotterdam: J. Schut, Willem Butte-wechstraat 20b.
 Schiedam: A. Janson, Rotterdamse-dijk 166a.
 Utrecht: J. L. Hoefsmit, Melis Stoke-sstraat 22.

Secretariaat-adressen der Solex-Clubs



Gabès



Fom - Tatahouine

Gedurende de gehele reis werden dezelfde banden gebruikt, die men iets minder hard had opgepompt vanwege de grote hitte, die er wel voor zorgde, dat ze keihard werden. Ondanks de ontzettend slechte wegen hadden de stoutmoedige toeristen geen enkele maal een lekke band.

Bijzondere voorzorgsmaatregelen hadden zij overigens niet genomen.

Het onderhoud aan het eind van de dag bepaalde zich tot het controleren of de aandrijfrol en de filters van de benzinepomp schoon waren.

Als voorzorgsmaatregel werden alleen elke dag alle moeren en schroeven nagelopen om te controleren of zij door al het gehos en gestoot niet losgewerkt waren, terwijl bovendien gecontroleerd werd of de sproeier van

de carburateur niet verstopt was. Motorpech kwam tijdens de gehele trip niet voor. Het brandstofverbruik bedroeg gemiddeld 1 liter op de 100,17 km, hetgeen, gezien de omstandigheden, schitterend genoemd mag worden.

Als men dit summiere verslagje leest, lijkt het zo eenvoudig, maar dat een dergelijke tocht door de Afrikaanse woestijn, langs praehistorische wegen, de hoogste eisen stelt aan mens en machine, is een ding dat zeker is.

Daarom willen wij op deze plaats gaarne hulde brengen aan het jonge Franse echtpaar, dat dit presteerde! En wat de Solex betreft, die is, zoals wij trouwens al wisten, heel wat mans, al willen wij u nu niet aanmoedigen om er mee door de Sahara of de Gobi-woestijn te trekken!

M. S.

U vindt „Op de Solex“ een gezellig en interessant blad? Zo ja, waarom neemt U dan geen abonnement? De prijs bedraagt toch geen bezwaar te zijn, want die bedraagt slechts f.3,50 per jaar. Voor drie en een halve gulden krijgt U 12 maal een blad thuis, waarvan de beste jaarnummers, telkens en foto's in Nederland meeuwen, een blad met een rijk, gewaardeerde inhoud.

Boendien heeft U 4 maal een prachtige kans om een Solex te winnen, want 4 maal per jaar vindt U in ons blad een aantrekkelijke prijsvraag.

U behoort slechts een briefkaartje te schrijven aan de Kon. Nederl. Boekdrukkerij H. A. M. Rodanias, Lange Haven 141 te Schiedam en het is in orde. Vergeet U het niet?

Arnhemse Bromfiets Vierdaagse

De goede burgers van de mooie, tijdens de heroïsche strijd van de geallieerde luchlandingsstroepen in September 1944 zo deertlijk gehavende stad Arnhem, zitten niet bij de pakken neer.

Integendeel, zij bruisen van activiteit om hun stad weer tot een bekend en geliefd toeristencentrum te maken en met bewonderenswaardige energie weten zij de laatste jaren Arnhem een bekendheid te geven, die ver over onze grenzen reikt.

Het vorige jaar organiseerden zij de prachtige tentoonstelling „Europose beeldhouwkunst“, waaraan de internationale kunstenaarswereld haar medewerking verleende; dit jaar is er de grote tentoonstelling „Mijpaal 1950“, die een boeiend beeld geeft van de wederopbouw en het herstel van ons land na 5 jaren, met in de avonden amusement in Oud-Paris, waar zelfs de Eiffeltoren niet ontbreekt.

En nu komen de Arnhemmers dan met een nieuw evenement, dat zij gedoopt hebben: Arnhemse Bromfiets-Vierdaagse.

Iedereen kent de Vierdaagse van Nijmegen, die een enorme „goodwill“ geniet.

„Wel“, zeiden de Arnhemmers, „wat Nijmegen kan, kunnen wij ook, maar wij moeten origineel blijven; dus gaan wij een vierdaagse organiseren voor het meest moderne vervoermiddel: de gemotoriseerde fiets, en wij noemen het: de Arnhemse Bromfiets-Vierdaagse, aldus

Organisatie:

De Arnhemse Bromfiets-Vierdaagse is een toerist, welke wordt vertreden met behulp van een uit te reiken routekaart.

Er bestaan twee klassen:
Klasse A: 100 km per dag,
Klasse B: 75 km per dag.

De gemiddelde snelheid mag niet meer bedragen dan 20 km per uur. De route voert de eerste dag over het Oostelijk deel van de Veluwe, o.a. Zippelberg, Posthoek, Loenen, Apeldoorn enz. De Tweede dag door de Achterhoek, o.a. Montferland en Lijmers. De derde dag door de Betuwe naar Berg en Dal en Nijmegen. De vierde dag over het Westelijk deel van de Veluwe, o.a. Otterloo, Harskamp, Doorwerth.

Inschrijving:

De inschrijving staat open voor iedere bezitter van een gemotoriseerde fiets. Het inschrijfgeld bedraagt f 4,— per persoon. Voor een vlot verloop in de voorbereidende organisatie is het gewensd de opgegeven toelichting zo spoedig mogelijk, verzijnd van het inschrijfgeld, in te zenden aan het Secretariaat, Amsterdamsedijk 122A, Arnhem, giro ten name van Th. Visscher, no. 8590 of per postwissel. Het overnachten kan eventueel plaats vinden in slaatzalen van conferentie-oorlogen, pensioen en hotels; voor de laatste gelden de gebruikelijke prijzen, welke variëren van f 5,— tot f 9,— per persoon per dag. Het Bestuur reserveert het gewenste logies.

een verzamelaars kiezend, die naast „Solex“ al een zekere populariteit geniet.

De bedoeling van de organisatoren is van deze bromfiets-vierdaagse een jaarlijks terugkerende gebeurtenis te maken, die op de duur de wandel-vierdaagse, wat deelname en belangstelling betreft, naar de kroon zal steken. Of dit inderdaad zal gebeuren, zal uiteraard de toekomst moeten uitwijzen. Het getij is in ieder geval gunstig, want de gemotoriseerde fiets veroverd in snel tempo geheel Nederland.

De Solex-organisatie, hiertoe aangezocht, heeft haar volle medewerking toegezegd, speciaal wat het service-gedeelte betreft, zodat alle Solex-berijders en -berijsters, die aan deze eerste Vierdaagse willen deelnemen, kunnen rekenen op de vertrouwde Solex-service. Een inschrijfformulier is in dit nummer bijgesloten.

Zoals uit de hierna volgende beschrijving blijkt, wordt er gereden door enige van de mooiste streken in Nederland, n.l. de Veluwe en de Achterhoek. Uiteraard is de gehele opzet zuiver toeristisch, zodat volop genoten kan worden van al het schone, dat de natuur daar te bieden heeft. Ook aan de nodige ontspanning in de avonden is door het organisatiecomité gedacht. Al met al een initiatief, dat sterk de aandacht zal trekken, zeker ook — naar wij verwachten — van de zijde van de Solexers. Wij laten thans uit het reglement de verschillende bijzonderheden volgen.

Start en Finish:

De start vindt plaats op Dinsdag 1, Woensdag 2, Donderdag 3 en Vrijdag 4 Augustus 1950, des morgens tussen 7 en 9 uur, in de tuin van café-restaurant Mutsaers-Saetun, Velperplein te Arnhem. Aanmelden van de deelnemers moet geschieden tussen 7 en 9 uur aan het start-bureau in genoemd restaurant. De start is open van 7—9 uur. De finish vindt eveneens plaats in bovengenoemd restaurant des middags tussen 4 en 6 uur.

Controle:

Er zijn vaste tijd-controles en geheime verhoers-controles. De vaste tijd-controle is verplicht met een verplichte rusttijd van 1 uur. De vaste tijd-controle wordt nader in programma en routekaart aangegeven. In het programma wordt de strafpuntenregeling nader bekend gemaakt. Elke deelnemer/deelnemster ontvangt een deelnemers-rijkaartje en nummer, dat gedurende de gehele Vierdaagse gevoerd moet worden.

Prijzen:

Winnar is diegene, die de minste strafpunten heeft. Bij gelijk aantal strafpunten beslist het lot. Iedere deelnemer ontvangt bij volbrenging van de rit een fraai uitgewerde herinneringsplaatje. Er zijn verder verschillende prijzen beschikbaar gesteld.

Solex-prijzbraag No. 5

De puzzleplaat, waarin onze tekenaar zijn fantasie ongebreideld kon laten spelevaren, heeft — bijkans de honderden inzendingen, welke zijn binnengekomen — heel wat vernuftige geesten aan het werk gezet.

Eerlijk, wij zijn zelfs een beetje geschrokken van de complete walsijsten met fouten die bij ons kwamen binnenrollen!

Wij dachten altijd — heel verwaard —, dat wij over fantasie en scherpsinnigheid beschikten, maar hoe naïef blijkt deze gedachte te zijn!

De lezers van het Juni-nummer, waarin de 5e prijsvraag voorkomt, zijn zulke goede detectives, dat zij fouten ontdekten, waarvan zelfs de uitvinder van de prijsvraag niet gedacht heeft.

Dat stelt de jury straks voor een moeilijke, maar interessante taak.

Omdat het uitzoeken van alle inzendingen heel wat meer werk en tijd vergt dan wij oorspronkelijk dachten en omdat wij onze lezers, die met vacante zijn, ook zoveel mogelijk in de gelegenheid willen stellen om mee te doen,

Boekbesprekingen

„Zeeleeren“, gebonden f 8,90.

Van het Uitgevershuis „De Grabe“ te Arnhem ontvingen wij een nieuw boek van onze bekende en deskundige medewerker Kees Hana, over het leven van dier en plant in de zee aan onze stranden.

Het is een uitgave, die ook typografisch zeer verzorgd is met bijna honderd foto's, die op het mooie kunstwerk papier prachtig uitkomen.

In zijn voorwoord schrijft Kees Hana:

„Dit is een gewoon boek voor gewone mensen, die helemaal geen bijzondere studie van een of ander biologisch onderwerp gemaakt hebben. Bij hun bezoeken aan de zee zien zij echter regelmatig planten en dieren in het zoute water, waarvan ze weinig of niets weten, terwijl het leven van deze schepselen hun toch wel belang inboezent.“

Natuurvrienden onder de Solexers zullen dit boek zeker met veel belangstelling lezen, want het behandelt op een prettige en boeiende wijze, zonder vertoon van geleerdheid, een onderwerp waarover in ons land nog weinig is verschenen. Latijnse namen, die voor een niet-vakman altijd wat irriterend werken, zijn weggelaten.

Het boek is verdeeld in de hoofdstukken: „Langs de vloedlijn“, „Waar het dierenleven der zee op gebaseerd is“, „Zomer in de branding“, „Dieren en planten op onze rotskusten“, „Nieuw zee en dan weer land“, en „De mens eist zijn deel op“.

Voor diegenen, die zich wat dieper in de behandelde onderwerpen willen verdiepen, is aan het eind een literatuurlijst opgenomen.

„Zeeleeren“ is een kostelijke uitgave, waarvan u veel plezier zult hebben, omdat het een wereld ontsluit, waarin de natuur de wonderlijkste dingen schiep.

M. S.



Op bovenstaande foto's ziet U de Enschedese Solex club

Onze gezondheid en de Solex

VAN ONZE MEDISCHE MEDEWERKER

Komt het Solex-rijden het in stand houden van onze gezondheid ten goede?

TOEN iemand mij enige tijd geleden de vraag stelde: „Is het rijden op de Solex gezond?“, was ik aanvankelijk geneigd mij er niet een gratje van af te maken. „Alles is goed of slecht voor de gezondheid, al naar men het neemt,“ stond ik op het punt om te antwoorden, „de grootste verschillen kunnen in kleine dosering een geneskrachtige werking uitoefenen; melk kan uiterst schadelijk zijn, wanneer men er dagelijks tien liter van meent te moeten drinken. En zo zal het ook wel zijn met de Solex.“ „Maar waarom en hoezo?“ hield de man aan, en ik was toen wel genoodzaakt mijn gedachten te verzamelen en een klein college op straat te geven, dat ik hier in iets gekister vorm herhalen wil.

De ervaring leert, dat zowel gezonde als zieke mensen op rijwiel met hulpmotor rijden, waarmede dus een spijting van ons onderwerp volgt. De verhouding van de gezonde tot zijn Solex ligt bestolen in de vraag: „Komt het Solex-rijden het in stand houden van onze gezondheid ten goede?“ — een vraag, die eerder hygiënisch dan geneeskundig of geneeskunstig terrein bestrijkt. Het spreekt vanzelf, dat men hier niet mag generaliseren. Iemand, die zich *uitsluitend* per Solex voortbeweegt, en in het geheel niet meer wandelt, doet zijn gezondheid te kort, want waar reeds het wielrijden zonder hulpmotor minder nuttig voor het lichaam kan worden gericht dan wandelen, zweven, etc., daar moet dit eerst recht gelden voor een vorm van wielrijden, waarbij men niet eens zijn benen hoeft te bewegen. Toch is dit verschil (met het gewone rijwiel dus) nu niet zo enorm groot. Wielrijden stelt ons wel in staat tot beweging, spieroefening dus, maar deze beweging is hoogst eenzijdig, terwijl de nadelen van het tegen de wind in fietsen, die bij de rijwiel met hulpmotor ontbreken, niet moeten worden onderschat. En van de getrouwe voornemens om bij een flinke bries tegen dan maar te gaan lopen met het rijwiel aan de hand, komt gewoonlijk niets, hetzij doordat men haast heeft, hetzij omdat men niet kinderachtig wil zijn. Het gevaar van geregeld fietsen, óók bij de gezonden (of die vooralsnog als gezond gelden), ligt in de inspanning van het hart, zodra de tegenwind vat krijgt, niet alleen op de rijder zelf, maar ook op zijn rijwiel, vooral wanneer dit laatste te licht gebouwd is en door de wind gemakkelijk wordt tegengehouden. In al deze opzichten betekent het rijwiel met hulpmotor een vooruitgang, en wanneer men er niet demate aan verstaakt is, dat men niets anders meer doet, bestaat er medisch niet het minste bezwaar om het Solex-rijden als een gezonde sport te beschouwen. Het element van lichaamsspanning valt wel is waar weg, — behalve bij motorpech, — maar daar staat tegenover: het voordeel van de frisse lucht, het niet hoeven jakkieren bij tegenwind of tegen een heiling op (vooral bij mensen die van beroepswege dagelijks een vrij grote afstand moeten afleggen is dit van belang), en last not least de psychische factor van

de vrij grote snelheid en het afwisselend landschapspeel. Deze factor moet men vooral niet over het hoofd zien in onze eentonige en tot geestelijke isolatie leidende beschavingsperiode. Wordt men door gewone fietsers uitgesloten — maar dat wordt op de duur wel minder! — dan moet men terugschelden of statig doorrijden, al naar gelang van het temperament. Ook dit hoort bij de psychische hygiëne: men moet zich nooit in omstandigheden begeven, waar men minderwaardigheidsgevoelens kan opdoen. Wat de „frisse lucht“ betreft zou ik nog willen opmerken, dat men hiervan vooral op warme zomerdagen partij trekt.

Ik ken mensen, die na een werkdag in stoffige, smoothete ruimten hun Solex als een vertrissende vriend begroeten. Is het weer koud, dan dient men zich te beschermen, wel niet zo degelijk als op een motor, maar toch voldoende om geen kou te vatten. De mate der bescherming, speciaal van de hals, moet ieder voor zich trachten te bepalen, eventueel in overleg met de huisarts. Wie spoedig konvat moet aan dit punt meer aandacht besteden dan degene, die een geklede winter grieploos pleegt te blijven. „Harder“, b.v. door middel van koude afwassingen of douches 's morgens na het opstaan, en dan vooral van de hals en de boorst, kunnen onze vatbaarheid voor verkoudheidsinfecties verkleinen. Bij koude en nat weer dient men ook de bescherming van de voeten niet te vergeten.

Voor welke *patienten* is de Solex aangewezen? Allereerst wel voor personen, die zich moeielijk bewegen en om een of andere reden niet van een gewone fiets gebruik kunnen maken, b.v. mensen met een stijf been, die moeite hebben met het trappen. Daarnaast zou ik onmiddellijk willen noemen de grote categorie van patienten met kwalen, meestal onderdomskwalen, die iets met het hart te maken hebben. Zoals bij de gezonde het tegen de wind in fietsen vaak als schadelijk voor het hart moet worden beschouwd, zo zal bij een hartpatient, een lijder aan angina pectoris, of iemand met te hoge bloeddruk en hartklachten, allereerst het fietsen verboden worden, doch, althans bij niet te ernstige gevallen, niet het bejelden, met mate, van een rijwiel met hulpmotor, te meer omdat voor deze patienten de gedwongen rust vaak een kwelling is en een inbreuk kan betekenen op het normaal gevoel van eigenwaarde (dus de psychische factor weert). Ik ken oude mensen, die zich als koningen voelen op hun Solex, omdat zij weten, dat zij enige jaren geleden zich missen in een invalidegewen hadden moeten laten voorduwen. Aan de behandelende arts te bepalen welke gevallen voor het bejelden van een Solex in aanmerking komen; persoonlijk zou ik deze grens zo hoog mogelijk willen stellen, vooral bij nerveuze hartpatienten, op wie dergelijke toelagen, waarbij zij hun vervoermiddel zelf geheel in de hand hebben, vaak een wonderlijk kalmerende en stimulerende uit-

werking plegen te hebben. Wel mag men de eis stellen, dat zij niet al te nerveus zijn, en dat zij de techniek van het rijden op de Solex perfect beheersen. Dit laatste niet alleen om ongelukken te voorkomen (dit geldt voor iedere rijder), maar ook omdat zij meer gelegenheid hebben zich aan de doorkruste natuur te wijden en de heilzame werking daarvan op het zenuwstelsel te ondergaan, zonder dat deze telkens onderbroken wordt door kramphachtige handgrepen of een plotselinge schrik bij het oversteken van een weg. Het is jammer, dat onze wegen, zowel de rijwegen als de veel te smalle en 's zomers overvolle rijwielpaden, zich nog slecht lenen voor een rustige beoefening van de Solex-sport; maar hoe zekerder de rijder is van zijn techniek, des te minder zal dit bezwaar als beslissend worden gevoeld. Goede bescherming van het lichaam bij koude is bij deze in aanmerking komende ambulante patienten natuurlijk een eerste vereiste.

Met het toestaan van Solex-rijden aan uitgesproken zenuwpatienten moet men voorzichtig zijn. Dit valt alleen individueel te beoordelen, liefst door de specialist. Alles

Smokkelen is overbodig!

Als u straks met uw Solex de grens overgaat vergeet dan niet al betaalmiddelen en alle goederen, zowel gebuikte als nieuwe, bij de douane op te geven, ook bij terugkeer in Nederland. U bespaart zich daarmee ongemak en ongerief. Smokkelarij is een overbodig risico, want de mogelijkheden met betrekking tot het medevoeren van goederen zijn redelijk. De verschuldigde rechten op kleine hoeveelheden evenveel. Zó, dat een poging tot smokkelen de moeite niet loont. Aan te raden is kijkers, fototoestellen en dergelijke kostbare voorwerpen vóór het verlaten van Nederland te laten markeren door de douane. Anders moet de Nederlandse herkomst bij de terugkeer worden aangegeven aan de hand van fabrieks- of winkelmerken of door middel van facturen etc. En slaagt u er niet in de Nederlandse herkomst te bewijzen, dan moet u invoerrechten voldoen.

Aan Nederlandse betaalmiddelen mag u meenemen een bedrag van ten hoogste f.50,—, waarvan in het buitenland echter niets mag worden besteed (u hebt immers Nederlands geld nodig na terugkeer in Nederland).

Aan levensmiddelen mag u de volgende hoeveelheid als reisbagage uitvoeren:

Brood of bloem	2000	gram
Gebak, beschnitt of koeksoorten	250	gram
Peulvruchten	500	gram
Andere snijterwaren dan peulvruchten en rijst	500	gram
Voedingvetten	500	gram
Vlees of vleeswaren	250	gram
Melk in blik, uitgezonderd room	1500	gram
Kaas	250	gram
Eieren	3	stuks
Suiker, boterhamstrootje of versnaperingen	500	gram
Zoete boterhammeesels (jam, boterham-pasta e.d.)	250	gram
Thee	250	gram
Koffie	100	gram
Sacao	100	gram
Speeijfen	100	gram
Vis of visproducten	100	gram
Zeepp of zeepprodukten	150	gram
Uitvoer van room en rijst is verboden.	1000	gram
Aan tabaksartikelen mag men, met het oog op de voorgenomen reis, een redelijke hoeveelheid uitvoeren. ter beoordeling van de douane.	500	gram

bij elkaar genomen, mag men naar mijn mening zeker spreken van een „nutting rendement“ van de Solex onder medische en hygiënische gezichtspunten, al moet, zoals bij alles, tegen overdriving gewaarschuwd worden. Dat de Solex gemakzucht in de hand zou werken — ik heb hier nog nooit over horen klagen, doch dit punt moet wel even onder het oog worden gezien — is stellig geen doorslaggevend tegenargument, zolang zoveel mensen de auto of de fiets verkiezen boven het lopen. Dit soort „gemakzucht“ is een algemeen en vaak noodzakelijk cultuurverschijnsel, waarvoor men de Solex moeielijk aansprakelijk kan stellen. Bovendien: degene die de gemakzucht verfoeit, hoeft maar op zijn Solex naar een mooi plekje te rijden en daar wat te gaan wandelen, eventueel met zijn Solex aan de hand. Hij heeft dan het voordeel v'ligger ter bestender hebben moeten afstaan aan het rijden. Hij kan geheel „fris“ met wandelen beginnen. Dit voordeel klemt te meer, omdat, zoals ik reeds zei, het nut van de lichaamsoefening van de fietser als vrij twijfelachtig moet worden beschouwd (uitsluitend gebruik van de benen, gehoogen rug, etc.).

Tips voor de inwendige mens

Wanneer u er met het week-end op de Solex op uitbrekt en brood meeneemt (buitenlicht maakt hongere!), dan blijft dit het smakelijkst als u het brood zoveel mogelijk in zijn geheel laat — of voor deze gelegenheid kleine broodjes koopt —, deze in een trommelijde doet en een mes, boter en belegging afzonderlijk meeneemt. Als belegging zijn bijv. heel geschikt: hardgekookte eieren en kaas (aan een stukje meegenomen). Mocht er geen gelegenheid zijn om onderweg boterhammen klaar te maken of vindt u dat te lastig, dan is het het beste om het broodmaal vlak voor uw vertrek klaar te maken, maar met overleg, wil het niet te veel uitdrogen en onsmakelijk worden. Slijd het brood dan in dunne sneedjes, om ze twee aan twee op elkaar te kunnen leggen met belegsel er tussen — of neem kadetjes of andere kleine broodjes.

Heel goed smaakt ook een sneeijde roggebrood op wit brood; het vochtige roggebrood voorkomt ook een te veel uitdrogen. Dit droog worden kunt u ook voorkomen door hier en daar tussen het brood frisse blaadjes sla te leggen. Om onderweg de dorst te lessen is fruit heerlijk. Kinderen knabbelen meestal graag op een worteltje. Wie iets te drinken wil meenemen, kiese koude of warme thee met weinig of geen suiker of koffie. Gewone melk wordt gemakkelijk wat gekard door het schudden of zurr van de warmte. Limonade is meestal te zoet, beter is een vruchtendrank. Een thermosfles is natuurlijk heel geschikt, want daarin kunt u thee of koffie gloeiend-het houden.

Attentie!

Heeft U een familieid of kennis, die belang stelt in ons blad, schrijf ons zijn of haar adres en wij sturen gratis een nummer ter kennisname. Ook Solex-clubs, die extra-nummers nodig hebben voor hun nieuwe leden, kunnen deze gratis aanvragen.



S. Carniggelt

ET zomert, want bij de post is een vlekkerige circulaire van het pension, waar we vorig jaar de vacantie doorbrachten. Het heette "Klein Oldenhoëve", omdat er ook nog een "Groot Oldenhoëve" was geweest, doch dat had men afgebroken, niet uit baldadigheid, maar omdat het te wrak werd, om nog langer van nut te kunnen zijn. Er logeerden een tamelijk koele dame met een smal dochtertje van vijftien jaren, dat Henriëtte heette en meestal een kleur kreeg, als ze van haar boek opkeek. Bovendien vond een oude kerel er onderdak. Hij was kolonel geweest en had daarna een neiging tot kranigheid overgehouden. Zo wilde hij bij voorbeeld telkens fauteuils op het terras brengen, want hij bewees zijn ongebrokenheid gaarne door het verslepen van zware goederen. Onder de andere pensionarissen bevonden zich een juffrouw, die in Zwolle bij het onderwijs was en een niet zeer dynamisch verloofd paar. De jongen had, naar spoedig bekend werd, aanvankelijk om één kamer gezocht, maar de heer Daaldemans, de eigenaar van "Klein Oldenhoëve", die alleen verhuurde, omdat hij indertijd klappen in de suiker kreeg, weigende natuurlijk, want hij was wel verarmd, doch nog lang geen sneerlap.

Toon wij pas aangekomen waren en voor het eerst de lunch gebuikten, werden we nogal bekeken. Onder zulke omstandigheden erger ik mij altijd aan mijn vrouw, want als een der kinderen een vork laat vallen, laat zij de kelner een schone brengen, terwijl wij, wanneer zoiets thuis passeert, het ding gewoon even aan schoort of tafellaken afvegen. Natuurlijk zeg ik er niets van, want dan krijgt men woorden, maar ik ageer onbewijshaar tegen haar, door opzettelijk wat harder te eten dan gewoonlijk.

Middags, toen we voor het huis zaten, kwamen die lui op ons af. Mijn vrouw was gauw in gesprek met Henriëtte's moeder, die haar op onze welstand atfaste. Ik

zat met de kinderen terzijde, doch die kolonel wou praten. Hij begon tegen de jongens. "Zo, zijn jullie altijd wel zoet of ook welens stout?" vroeg hij en trok een raar gezicht. Ik hoopde, dat ze zouden grinniken en, desgevraagd, het mooie handje geven, maar ze vonden hem een flauwe vent en keken hem donker aan. Toen ging ik maar gauw over de mooie natuur en de gezonde lucht aan de gang, voordat ze over zijn knevel begonnen. We pradden druk en vermoend-vrijblijvend, er kwamen andere lui bij, m'n hennel, het werd een hele kring daar voor dat huis en we vonden elkaar nette mensen, want iedereen trok zijn Zondagse bakkus.

Ach, eigenlijk ben ik er niet eens zó rouwig om, dat de eigenaardigheden van het Nederlandse belastingwezen



mij deze keer dwingen de vacantie wat kleinschepper op te vatten. Zo'n enkel dagje naar de Veluwe is trouwens ook wel leuk, als de zon schijnt. Ik was er met mijn vrouw en mijn dochtertje en ik zei: "Ach, kijk eens wat een uitzicht!", maar het kind had het warm en verlangde een kogelfles. De schoonheid van de natuur of de wonderen der techniek laten zo'n meisje trouwens tamelijk onverschillig, maar in de trein naar huis komt ze plotseling niet uitgekeken aan de asbakjes die kunnen kantelen. Wij hadden daar minder oog voor, daar we naar zitplaatsen zochten — vergeefs. We gingen tenslotte maar op het balkon staan — er was geen andere mogelijkheid. "Kijk eens aan, ik zet het raampje open, dan krijgen we hier een lekker windje," riep ik met schrille montheid, want als het je op zo'n reis tegenloopt, moet je een gezicht trekken of je pret hebt, dat is goed voor het moreel van de troep.

Het raampje klemd, maar toen het de weerstand op gaf, kwam frisse lucht onze vrulle, verhitte gezichten strelen. "Lekker," zei het kind en mijn vrouw deed echt haar best een beetje te glimlachen. De weiden gleden langs en de koelen stonden er in en zeiden blaas tegen elkaar: "alweer zo'n trein." Toen ik juist op het punt stond, ten gerieve van mijn dochtertje enige leerzame opmerkingen over aan de spoorbaan gelegen steenfabrieken te maken, stapte een vent, die met zijn vrouw vooraan in de wagen zat, het balkon op en sloot het venster, met een korte ruk van zijn sterke arm. Zonder woord of blik keerde hij terug naar zijn jammertijk gelhaddende wederhelft, die een gezicht trok of het nu wat beter ging en zorgelijk aan haar verward peenhaar frutselde.

"Hoe vin-je nou zó iets?" riep mijn vrouw obstinaat. Ik antwoordde niet, maar trok eenvoudig het raam weer open. Was die vent gek!

Niet gek, maar bars. Hij rees geërgerd van zijn plaats, kwam opnieuw het balkon op en sloeg het venster met één klap dicht. Daarop ging hij vlak voor mij staan, nam mijn reyer tussen duim en vinger en zei: "Het tocht. Dichtlaten."

"Jaar wij willen...." begon ik. "Dichtlaten," sprak hij weer. "Anders kom ik je een dreun voor je hersens geven."

Hij liep naar zijn bank. Het wijf applandiseerde, of hij een moeilijke handstand had verricht. Op ons balkon was het stil en warm.

"Pappte," sprak het kind, "mag 't raam open?" "Ssst," deed ik. Die vent met zijn behaarde knuisten zat te loeren.

"Zal ik het opendoen?" zei mijn dochtertje en verdraaid, ik kon haar nog maar net wegduwen. Zij schrok gelooft ik van me en ging bij haar moeder staan, die sprak: "Van dat kind zou ik nou maar afblijven."

Verder niets. Het was een saait terugreis — hoewel de Veluwe zeer fraai was geweest, met al die doorkijkjes.

★

Ons huis met ons zoonkje hadden we achtergelaten onder de hoede van Aagje, de gediensstige van goede vrienden. Zij was breedhupig en woordkrachtig, deze jongedame van het platteland, maar haar trouwe dienstbaarheid stond op haar geschreven, zodat wij thuis en brood gerustelijk aan haar overlieten.

Toon wij terugkeerden kwam de jongen ons onbeschaaidig tegemoet. Het huis was niet afgebrand of ingestort, zodat wij alle reden tot verhoogens hadden. Aagje zat weemoedig in de keuken, geheel van haar stuk gebracht door de omstandigheid, dat zij de dag goeddeels in ledigheid had moeten doorbrengen.

Terwijl mijn vrouw haar over het gedrag van de jongen uithoorde, ging ik goedgenutst de trap op en wilde mijn kamer binnentreden. Ik probeerde dit althans, want de deur ging maar een eindje open en boonsde tegen een versperring. "Heechtee!" riep een zware mannenstem "waacht efte, dat zet ik 'm opzij." Ik hoorde een geluid alsof de piano werd verschoven en kon toen ongeminderd binnen treden. Voor mij stond een behanger, die zo juist een ladder had weggezet.

Op de vloer lagen verscheidene rollen paars-gebloemd behangspapier en tot mijn verbazing zag ik, dat een deel van mijn wand daarmee was beplakt.

"Goeden middag meneer," sprak de man, die een snor droeg.

"Goeden middag behanger," antwoordde ik. "Wat ben je aan het doen?"

De man liet een kort gelach horen. "Wel meneer, ik ben aan het behangen," zei hij een weinig verlegen, want hij vreesde dat ik de drak met hem stak.

"Ja, ja," zei ik, "maar kunt u me ook zeggen, waarom u dat doet?"

Maar dat is me nou toch óók wat! riep hij een beetje nijdig, "heb het ons toch zelf opgedragen?"

"Het spijt me ontzettend," zei ik. "Maar ik kan me daar niets van herinneren. Bovendien vind ik die lila bloemen van u bepaald afschuwelijk."

De behanger spuude getergd op de vloer. "Laten we nou eens spijkers met koppen slaan," stelde hij voor. "Is dat uw adres?" En hij toonde mij een papiertje.

"Ja," zei ik. "Dat is mijn adres. Maar het is de naam van die meneer aan de overkant."

Maar waarom laat dat meisje van u me dan binnen?" vroeg hij.

"Ja," antwoordde ik. "U bent waarschijnlijk zelfverzekerd opgetreden. Hebt u haar dat papiertje laten zien?"

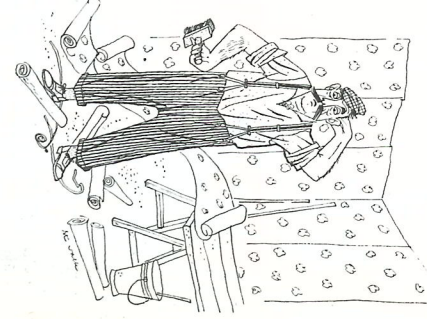
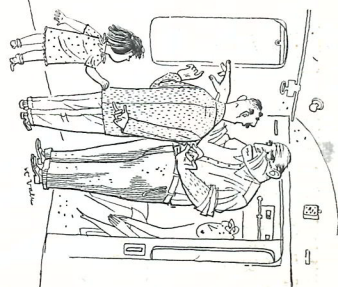
"Nee," zei de man. "Ik riep gewoon: 'Daar is de behanger zus' en ze zee: 'Loop maar deur.'" "En u liep deur," stelde ik vast.

De behanger knikte. Hij was zeer terneeggeslagen.

Mompelend begon hij zijn boel in te pakken. "En hoe moet dat nou met al die bloemen op mijn mnu?" vroeg ik.

"Och, laat maar zitten," zei hij royaal, "t is toch een goedkoop rolfefje."

En ik verzeeker u, vrienden, dat daarvan niet te twifelen valt, want liefker paars heeft het netvies nooit beledigd.



Stuurde in zee....

Ik spreek van zoveel weken terug. En we hadden toen 'n slecht stuk voorjaar achter de rug. Iedere dag zag er beloftevol uit voor de volgende dag, doch telkens werden we opnieuw bedrogen. Regen, wind en gure dagen. Maar nu vandaag, eindelijk, zit er iets van lente in de lucht. 't Is 19 graden, er is maar 'n heel zwak windje, en ik stap voor het eerst zonder jas op mijn Solex.

Ik rijd maar wat, want 'n doel heb ik niet. Ja toch! wèl 'n doel! 'n Beetje rondrijden om mij wat te verpozen en iets van de Lentedag te proeven. En ik zwaa! Den Haag uit en ik rijd langs Meer en Bosch en zwaa! rechtstaf naar de zee. En ik sta daar in Kijkduin, dat door de Duitsers anstradert is, volkomen anstradert, en waar nu 'n paar houten tenten staan met terrasjes. Ik sta daar op het hoge dun in alle eenzaamheid. Benden mij het vale strand en een grijze, slechts even dainende zee. 'n Stille zee op het kenteren van het getij. 'n Zee zonder ook maar één golfslagje. 'n Zee zonder 'n zweem van branding, 'n zee zonder één km'lertje op het strand.

'n Stille grijze zee onder 'n stille grijze lucht. 'n Zee zonder horizon, 'n zee waar de einder verwaagt in heijheid, waar zee en hemel in het parelgrijs vloeien.

Het strand ligt verlaten. Er is slechts één menselijke figuur. 'n Schelpenvisser ledigt zijn sleepnet in de hoge tweewielige kar en het lompe, logge, dik behaarde brinne paard begint te trekken, verstandig langzaam. Want het strand is rul en mul en de last is zwaar, maar man en paard weten, dat er water uit de last van vers geviste schelpen lekt, veel water en dat de last bij elke ruk lichter wordt.

Verstandig traag werkt het logge paard de kar door het losse zand, want dadelijk moet de brinne tegen het hoge dumpad op, en dan is het toch maar beter dat de last zich van al dat zware water heeft ontdaan.

„Best weertje!” zeg ik, als de schelpenvisser op zijn hoge rubberlaarzen langs mij sjokt.

„Best weertje!” antwoordt hij, „ook om schelpen te vissen, nu de zee er zo vlak bij ligt. Ja, meneer! ze zijn nu de tuintjes aan 't in orde maken en nou motte ze schilpen hebbe voor de paate!”



Dan blijf ik nog wat in zee turen. Even, heel even maar, komt de zon door. En plotseling wordt de grijze zee dan vol van vloeiend zilver. Zelfs steekt de zee dan en moet ik mijn ogen even dichtknijpen. Doch dan schuilt de zon weer weg en vinden de grijze zee en de grijze glanzende hemel hun eind weer in een vlierende parelgrijze verte.

En dan stap ik op mijn Solex en bij die symphonie van grijs, denk ik aan de heer Wiechmann, die indertijd voorzitter was van de Zwitserse Wielrijdersbond, zegge van de Zwitserse A.N.W.B.

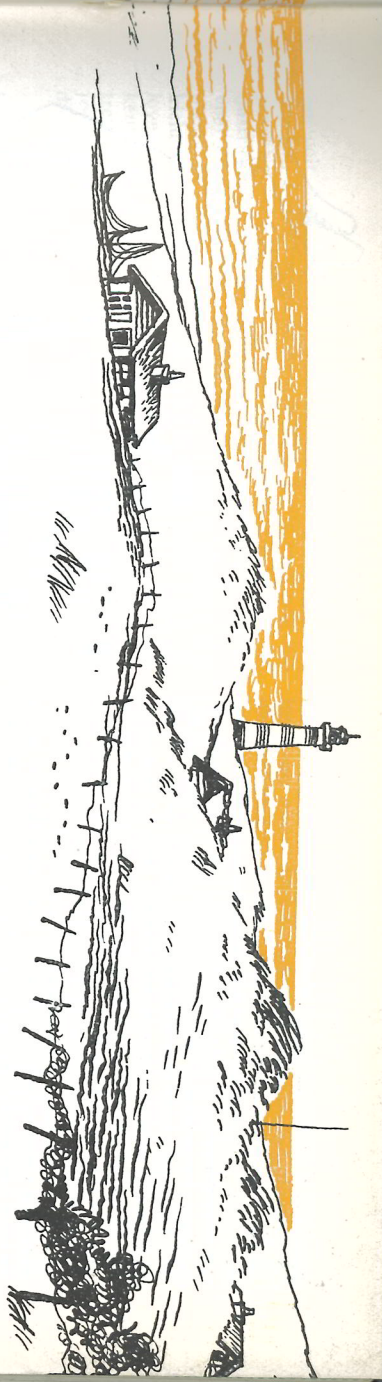
Want die meneer Wiechmann....

Eufin, laat mij dan vertellen dat ik zoveel jaar geleden heb behoord tot een internationaal gezelschap, dat door genoemde bond een driedaagse tocht per auto door het Berner Oberland was aangehouden onder leiding van deze heer Wiechmann. Het was een rijke tocht en een huisterlijke tocht met al het stratelinge comfort en de eerlijke genoe-delijkheid, welke het toenmalige Zwitserland, dat van een blijde wereld was omringd, zo aantrekkelijk maakte, en aan het eind van deze tocht wendde ik mij tot de heer Wiechmann om hem in alle oprechtheid dank te zeggen. En ik complimenteerde hem met zijn land, dat ik zeide zo mooi te vinden.

Doch toen legde de heer Wiechmann zijn hand op mijn schouder en zei hij: „U is Hollander, is 't niet? Welnu, uw land is veel mooier dan Zwitserland, veel artistieker. Ik ken Holland! Van mijn studententijd af kom ik er ieder jaar drie, vier weken. Uw land heeft kleuren die wij in Zwitserland niet kennen, uw land heeft een weergalozeschoon van tonen en tinten; er is in uw land een wonder-schoon grijs en alleen in grijs heeft het honderd nuances. Ik ken uw meren en plassen en uw rietkanten.... het is toch niet toevallig dat uw land zoveel grote schilders heeft gehad.”

Ik rijd op mijn Solex en ik denk aan Wiechmann. Ik denk aan Wiechmann nu de zee zo grijs was en de lucht, en nu daar aan de einder een stralend, parelend grijs vibreerde.

En ja! Wat zei Wiechmann ook weer van die rietkanten.....? Ik zie de rietkanten van de Kagermeer, hemel openbarste om de jonge dag vrij te laten, efliste naar de Friese meren, waar ik mijn vacantes door-bracht in een beste boeier, die wij in het riet helen lopen, tegen de mast ontroerd werd door de wonderlijke poëzie van kabbelend water en ruisend riet, van eindeloze weiden en machtige volkgevaarten. En waar ik mijmerde als



de avond viel en er stilt kwam in mijn gemoed en ik mij (heils maar tijdelijk) een goed mens voelde worden. Ja! Ik lag daar bij Gronw, bij de Pijkmeer..... Maar wat heb ik nu aan de hand!?

Daar zit ik me nota bene bij 's-Gravenzande, in het hartje van het Westland. En daar net was ik in Kijkduin! Wat moet ik in 's-Gravenzande doen? 'k Heb er niets te maken. En ik weet niet eens hoe ik er gekomen ben! 'k Herinner me niet eens meer hoe ik heb gereden, welke weg ik ben gegaan! 'k Heb ongeveer 12 kilometer afgelegd over drukke wegen en ik heb gereden zoals 'n avateur vliegt met 'n automatische piloot.

Neen! ik schrik er niet van, doch ik verwonder mij zeer. Alles heb ik goed gedaan. Ik ben langs auto's en motorbussen gegaan, waarvan het hier wemelt in het Westland, en ik ben langs honderden wielrijders gereden. 't Is alles goed gegaan, niemand heeft 'n waarschuwend signaal behoeven te geven.... anders was ik opgeschrikt. Geen wielrijder heeft mij iets ymings toegevoepen, dus heb ik geen enkele verkeersfout gemaakt. Ik reed en ik sprak met Wiechmann en ik beleefde de Kagerplassen en de Friese meren en ik belandde in 's-Gravenzande, beehands, goed en wel. 'n Tweede wezen in mij heeft feilloos gehandeld terwijl ik in Zwitserland was en in Warmond en in Gronw.

Voorjaar?

Heeft er niets mee te maken!

Want 'n vriend van mij heeft hetzelfde gehad en toen was het géén voorjaar.

Die vriend is schakkeelheer en hij zat met 'n probleem. En al rijdende heeft hij het probleem uitgewerkt en toen hij thuis voor de deur stond had hij de oplossing gevonden. Hoe hij thuis was gekomen, welke weg hij had gevolgd, moest hij eenvoudig reconstrueren.

En 'n medicus vertelde mij indertijd, dat hij met zijn gedachten zo geheel en al bij een patiënt was geweest, dat hij eerst te Wassenaar tot de conclusie was gekomen, dat hij met zijn auto heel Den Haag doorgetrokken moest zijn.

Is u iets dergelijks ook wel 's overkomen?

Zo ja!... dan zijt gij een goed rijder.

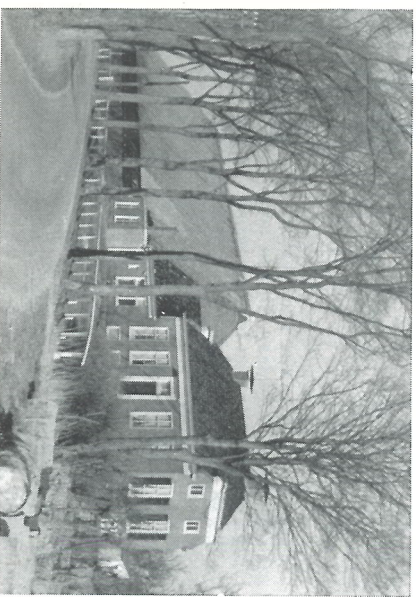
Want gebrekkige rijders, angstvallige rijders, rijders die niet zeker zijn, overkomt zoiets nooit en te nimmer. Het-geen heel gelukkig is, voor anderen en voor hen zelf.

'n Goed rijder rijdt automatisch goed.

Hij ziet verkeersborden zonder dat hij zich realiseert dat hij ze ziet. Hij handelt er naar, zonder met zichzelf te overlagen. Hij is automatisch.

Doch mijn rife Kijkdun-'s-Gravenzande is toch ook voor mij 'n unicum.

WEN we onlangs op een prachtige zomerse dag per auto vanuit het Westen naar het Noorden van ons land reden waren we nu en dan jaloers op de bestuurders van de zeer vele gemotoriseerde rijwielen. Er waren al vrij veel vacantiengangers bij, wat duidelijk bleek uit de meegevoerde bagage. Opvallend veel paartjes ook, die, naast elkaar voortruffend, kennelijk genoten van deze rustige en gemakkelijke wijze van transport. Het is een feit dat men op het rijwiel gewoonlijk veel meer kan genieten van de natuur dan tijdens een autotocht. Het autorijden eist vooral van de bestuurder teveel om veel aandacht aan de omgeving te kunnen schenken en meestal is men, om anderen niet te hinderen wel verplicht om met een zekere snelheid te rijden en is op vele punten het stilstaan onmogelijk. De indrukken van de automobilist zijn slechts vluchtig. Welk een uitkomst nu aan de voordelen van het wielrijden nog is toegevoegd: het voortbewegen zonder inspanning. Evenals dit bij het gewone rijwiel het geval is, is ook het Rijwiel-Solex in vrijwel alle bevolkingslagen doorgedrongen. In alle provincies ziet men reeds verklieden die dit vervoermiddel gebruiken om naar hun werk te gaan, moeders die met een kind achterop een visite afsteken of boodschappen gaan halen, handstrajigers die het platteland afgrazen en burgemeesters die hun gemeente inspecteren. In een dorp zagen we enige jongens van omstreeks 12 jaar aan het



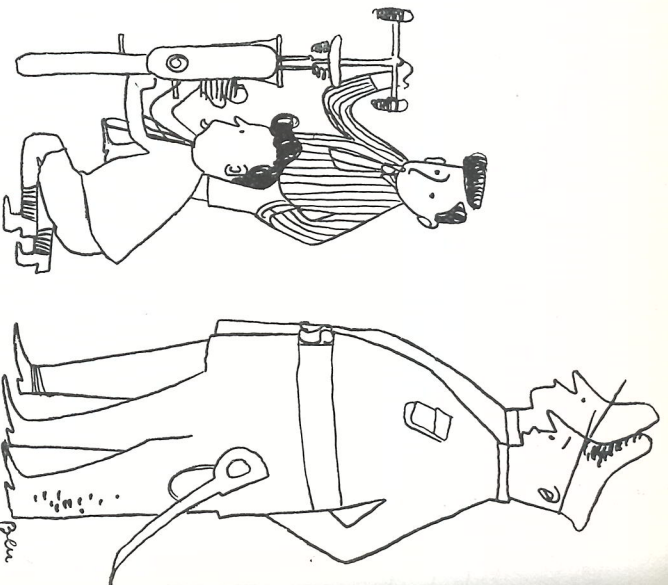
"Oudemster spul" in het vroeger voorjaar

experimenteren met een oud model uit de dertiger jaren toen de hulpmotor weer eens zijn intrede deed doch wegens zijn onvolmaaktheid nog geen vaste voet kreeg. Enige politiemannen, die er naar stonden te kijken, vonden het kennelijk best.

Omvang en gewicht van de berijders schijnen van minder belang te zijn. Zo zagen we in het hoge Noorden een Enakskind op een Solex, wiens rug wel een meter breed leek. In de Noordelijke provincies schenen de mensen ons toch allemaal een decimeter groter toe dan elders, maar dat kan ook wel verbeelding zijn geweest.

Het was al weer lang geleden dat we eens rustig in deze ons vertrouwde omgeving konden rondkijken en we willen er gaarne enige indrukken van weergeven.

In de stad Groningen valt het de bezoekers uit „Holland" op dat er een sterk uitgesproken middagspansuur is, voornamelijk van wielrijders. Iedereen gaat er blijkbaar tussen de middag naar huis om het (warme?) middagmaal



WEERZIEËN IN DE ZOMER

door K. J. Muller, Chef verkeerspolitie Rotterdam

te gebruiken. Komt het wellicht hierdoor dat de verkeersongevallencijfers van deze stad, per 1000 inwoners gerekend, opvallend veel hoger zijn dan die van alle andere steden van ongeveer gelijke grootte?

Degenen die ons nog nooit hebben horen praten weten vermoedelijk niet dat onze wieg tussen de granaanvelden van het Oldambt stond. Meer dan dertig jaren geleden kregen we daar ons phonetische visitekaartje, hoewel we reeds op zeventjarige leeftijd naar „de stad" verhuisden. Reeds lang hadden we er naar verlangd om die geboortestreek nog eens te bezoeken en vooral die plekjes die ons uit de kindjaren goed waren bijgebleven. Zo reden we langs het Winschoterdiep en constateerden dat het water daarin nog dezelfde kleur en geur had als tientallen jaren geleden. De in aanbouw zijnde kustvaarders leken veel te groot

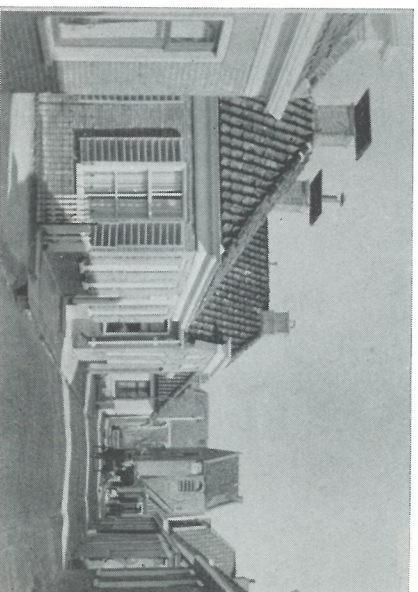
om ooit door dit water naar de zee gelooft te kunnen worden. Links tussen de bomen door heeft men nog een prachtig vergezicht over oude weilanden, die na het industriegebied van Hoogezand en Sappemeer plaats maken voor de bouwlanden. Zo naderden we dan onze geboorteplaats en vonden, zoals we al verwachtten, dat alles veel kleiner was dan onze herinneringen ons wilden doen geloven. Het deed ons deugd dat enkele dorpsbewoners zich kennelijk voor ons interesseerden en met oude schooldorretten kwamen aandragen waarop we prijkten met knooppjesschoenen, witte stijve boord en grote strikdas. Maar dieper werden we gegrepen door een volgende ontmoeting.

In een dorpsherberg kenden we, van al die jaren her, een blinde die daar vroeger met zijn vader, later met zijn zusters woonde. Slechts één der zusters bleek nog aanwezig doch deze was ziekelijk, zodat de blinde Nico de zaak met een hulpe moest gaande houden. In het stille café dronken we een glas en zagen hem binnenkomen. Wat forser geworden doch nog hetzelfde gezicht en vooral dezelfde handen. Zestig jaren moest hij ongeveer zijn. We grepen zijn hand — Nico, wie ben ik. Meer dan dertig jaar geleden heb je mijn hand ook zo vastgehouden en leidde ik je naar de kerk, mocht ik inchtappen terwijl jij op het orgel speelde. Bracht ik je verder na het bezoek aan mijn grootmoeder naar je huis waar je zonder geleide de weg vond. — De nerveuze tastende handen voelden nog precies aan als der-

tig jaren eerder. Na de herkenning een storm van vragen over en weer en vooral aan zijn kant een hemmering aan blijdere dagen. Gelijk gesprek met zijn zuster, schaduw van vroegere trostheid als ze heerste tussen de zwaarste hangsten van ons land die ter dekking stonden in de stallen van de herberg. Eertijds met zwarte haren en zwoep, thans grijs en niet in staat haar broer tot steun te zijn....

Vooral in het voorjaar en in de zomer is het zeer de moeite waard eens een bezoek aan de Noordelijke provincien te brengen.

De landerijen daar vinden hun weega niet. De boerderijen zijn vrijwel alle modelinrichtingen met prachtige woonhuizen en tuinen. In sommige streken schijnt men gewedijverd te hebben wie de mooiste behuizing en de ruimste schuren kon bouwen. Nergens in ons land, wellicht nergens op de wereld vindt men iets dergelijks. Vooral ook in het uiterste Noorden, het „Hogeland", in het waterschap Hunsingo, vindt men, vaak tussen zwaar geboomte vasscholen, machtige boerderijen waarvan de oudere dikwijls stoor van stijl zijn. Deze streken zijn een bezoek al overwaard, maar ook de tocht naar het Noorden zelf zal niemand teleurstellen. Wanneer men er uit het „Westen" per Solex enige dagen voor neemt en de eerste dag, na een kruis-tocht over de Veluwe in de omgeving van Apeldoorn of

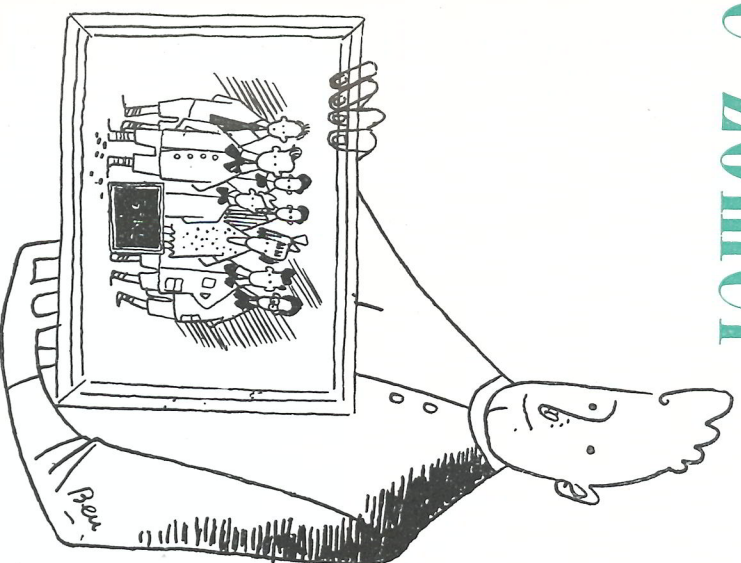


Dorpsstraatje in Eisinge (Gron.)

Zwolle overnacht, kan men de volgende dag, na Meppel bij voorkeur via Ruinen en Ruinerwold rijdend, een prachtige tocht door Drenthe naar Groningen maken. Heeft men er tijd voor, dan is een bezoek aan de streek onmiddellijk ten Zuiden van Groningen zeer aan te bevelen. Vooral op zomervonden kan het in de omgeving van de plaats waar de Drentse A in het Hoornschediep vloekt wondermooi zijn. Maar voor de kleistreken in Oost- en Noord-Groningen name men de derde dag, men zal er geen spijt van hebben.

Wij spraken onlangs een echtpaar dat per Solex een mooie vacantiereis naar Frankrijk had gemaakt. Meermalen lasen we al beschrijvingen van grote reizen op deze moderne rijwielen. Er openen zich hier grote perspectieven voor sportieve vacantiengangers. Maar laat men toch vooral ook onze eigen uit het Centrum gelegen provincien niet vergeten. Ook daar is veel moois te zien.

Met deze zomerse vacantieoverpeinzingen meenden we onze gewoonlijk anders getinte ontboezemingen wel eens te mogen onderbreken.

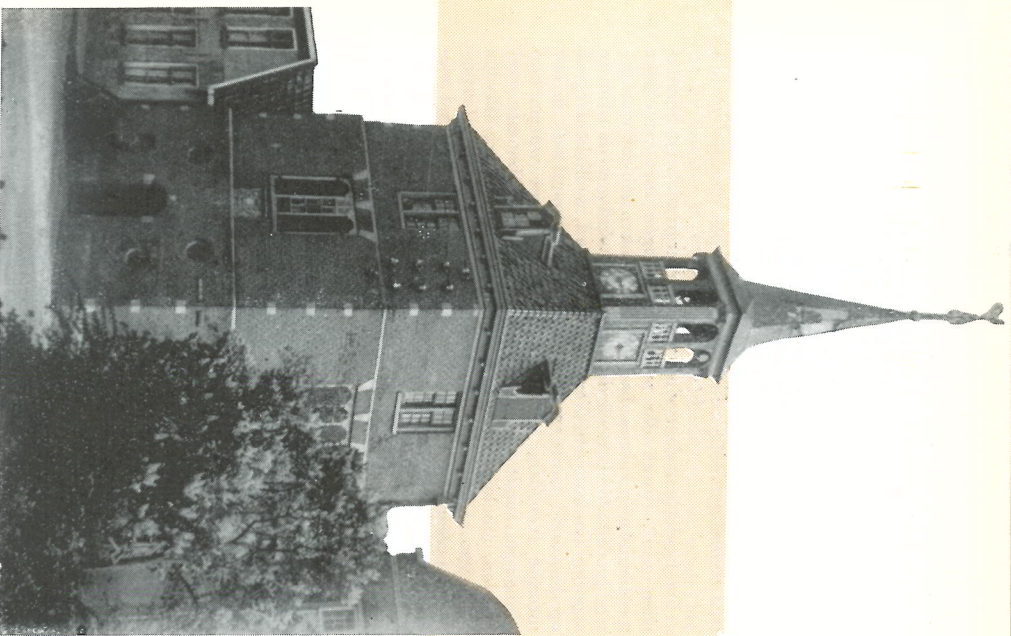


en die laatste doffe dreun van de neerplottende aarde betekende nieuwe welvaart voor

MAKKUM

het oude stadje aan het IJsselmeer

Ella Goldstein



gebleven, sinds de schepen steeds groter werden, bij hoog water niet meer het kanaal konden passeren en de haven meer en meer verzandde. Alleen de ruime straten, de grote kerk, waar het zeepaardje als windwijzer op de toren dacht en enkele fraaie gevels, herinneren aan de oude glorie. De Waag, het mooie gebouwtje uit de zeventiende eeuw, waar eens de bedrijvigheid pulseerde, hoort dat vroede vaderen hem uit zijn nonactiviteit en vervaarlosing zullen verlossen. Hij is het dubbel en dwars waard!

In 1932 was dat grootse monument van Holland, de Alshutdijk, voltooid, maar die laatste doffe dreun van de neerplottende aarde, die de genadeslag werd voor de meeste plaatsjes aan de Zuidoostzee, betekende nieuwe welvaart voor Makkum. Want Makkum, dat eens in de strijd tussen Schieringers en Verkopers een strategisch punt van belang was — wij stellen ons in het cultuurhistoriek van de atoombon en strategisch punt een beetje anders voor! — heeft nu de slag aan het IJsselmeer gewonnen en de vloot van Harlingen en Lemmer veroverd. Eerst trachten de vissers hun vangst nog in Harlingen aan de man te brengen, maar het opklommen tegen de hoge glibberige wal bleek te bezwaarlijk en zij koersten liever naar de gemakkelijker aanlegplaats in Makkum. Ook de Lemmer-vissers lopen er nu binnen om hun vangst te velen en Genemuiden heeft ook al zijn rokerij eeben verplaatst.

Wel is de vis de oude vis niet meer. Maar wat deert het, dat ansovis en haring uit het zoete water verdwenen zijn om plaats te maken voor snoekbaars en schieraal! De Waddenzee blijft immers wel voor zoutwatervis zorgen.

De oude visafslag bleek op de duur te klein en een nieuwe is in aanbouw. En de „Leugenbank“, zal die ook worden vergroot, nu de trek naar Makkum zo toeneemt? Of is het geslacht der leugenaars, die elkaar overtroeven in het opblazen van driesite avonturen, aan het uitsterven? Je zou het niet zeggen, als je ze zo in hun open sociëteit ziet zitten; 'n Hollander kan moeilijk hun taalje verstaan. Er is nog maar een enkele oude visser, die u als jengd-bermning iets vertellen kan van het „sukkerschip“, dat in de vorige eeuw voor de kust van Makkum verging. De mannen reddden in balen wat er nog te redder viel, de vrouwen prikten listiglijk een gat in de zak en hielden er haar schort onder en zo kwam heel Makkum onder de suiker. „We slikken er nog van!“ zegt één der mannen van de leugenbank met een olijk knipogje.

Eén is er, die steeds de waarheid spreekt met een stem als een klok: de bijna zeventigjarige gemeente-omroeper Bruinsma. Zestigmaal roept hij dezelfde boodschap om en luidt daarbij zijn zware blinkend gepoetsd bel. Een ogenblik mogen wij haar vasthouden en zacht laten rinkelen. „Hoort u wel, hoe helder hij klinkt?“ zegt hij met trots, „er zit ook echt zilver in.“

Een vrolijke kwant die Bruinsma, hij zit steeds vol graptjes en... hij dicht. Zo maar voor de vuist weg, improviseert hij zijn om te roepen boodschap op rijm. „Maar dat moet natuurlijk extra betaald worden. Weet u, ik heb bij de geboorte van Prinses Margje de Koningin ook een gedicht gestuurd, maar dat was moeilijk, want als je de beginletters van iedere regel naar beneden leest, dan staat er „Oranje, huns der Nederlanden.““ Nog glimderd hij om die knappe vondst. „En ik kreeg een mooie brief om me te bedanken.“

Hij is niet de enige Makkumer, die met een koningshuis correspondeert. De deur van het aangrenzend dijkhuysje gaat open en een buurvrouw komt voor de dag. „Ik hoorde u zo praten over die brief van de Koningin, maar ik heb twee brieven van Koning Leopold. Ik heb hem geschreven, toen Astrid en zijn vader sterven en beide keren antwoord gekregen. Kijkt u maar.“ en ze laat ons de trouw bewaarde brieven van „Le Cabinet du Roi“ zien, die stellig door heel Makkum afgunstig bekeken zijn.

„U gaat nu zeker naar de scheepswerf.“ zegt onze mentor Bruinsma en wij wijst op de even buiten het dorp gelegen machinefabriek en de scheepswerf van de firma Amels & Zoon. Door de roezige machinehal klauteren wij langs een trapje naar boven. Op z'n kousenvoeten komt een arbeider, pet op z'n hoofd, het lichte kantoor binnenstappen. Het is één der scheepsbouwers Amels zelf. „Ja, kijkt u maar, daar buiten liggen twee van de vier visserskotters, die wij voor Israël moeten leveren.“

Amels Sr. is er zelf heengevlogen — zijn eerste buitenlandse reis — voor besprekingen met de Directeur van het Departement van Visserij, een gewone vissersman, binnenkort komt hij hier om proef te varen. Neen, Engels sprak Amels niet, Hebreuws natuurlijk nog minder, maar 't er was! Maar er wordt hard, heel hard gewerkt.

Amels heeft meer aan het buitenland geleverd: één sleepboot ging naar Nigeria en twee visserskotters naar Bombay en vele bestellingen in binnen- en buitenland zijn aangegomen. „Of ik het bedrijf op een ambachtsschool heb geleerd? Niks hoor. Vader gaf mijn broer en mij de beste vakopleiding, die je maar hebben kan, en 's avonds leerden wij verder uit de boeken. Toen was de werf nog midden



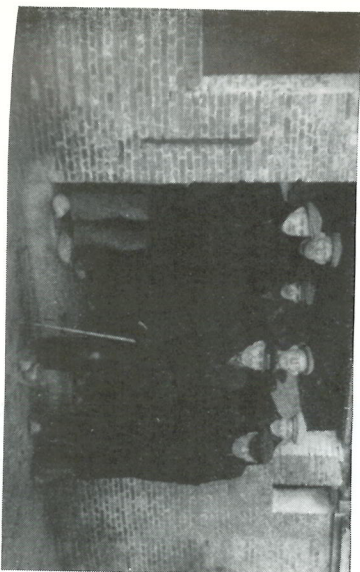
in het dorp en als er een schip te water werd gelaten, dan moesten de mensen aan het kanaal denken en rannen dichthouden, anders sloeg het water naar binnen. Nu zitten we pas een jaar hier buiten en hebben er temminste volop ruimte en water.“

Amels & Zoon, de naam van twee stoere Friese jongens, wordt over verre zeeën gedragen.

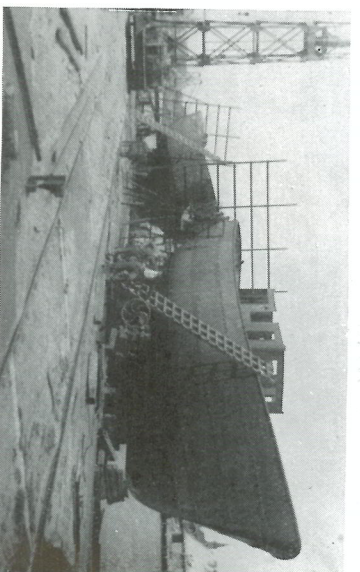
Delft en Makkum, twee namen, die onafscheidelijk aan ons aardewerk verbonden zijn! Op de Tichelaars Kleiwarenfabriek worden het aardewerk en de tegels nog geheel volgens oud-Delftse traditie met de hand vervaardigd, alleen de paardkracht der motoren vervangt nu de echte paardkracht van enige eeuwen geleden.

In 1660 werd de fabriek door Yme Freerks, zich noemde de „tichelaar“, opgericht en sindsdien is het bedrijf in handen van de familie Tichelaar gebleven en heeft alle schommelingen van tegenslag en crisis glansrijk doorstaan. Ondanks het handhaven van de oude techniek

De Leugenbank



De riskotter voor Israël



ROOSENDAAL-ROMEVICE VERSA, een tocht van meer dan 5000 km



Op 2 Mei 1950 vertrok de heer J. B. Hennekam op zijn Solex opgewekt uit Roosendaal.

Op 31 Mei 1950 's middags om 4 uur, was hij weer terug. Tussen die 2e en die 31e Mei ligt een reis van Roosendaal naar Rome en van Rome naar Roosendaal, een afstand om precies te zijn van 5029 kilometer.

Spectaculair niet waar, zeker als u weet, dat de heer Hennekam 63 jaar oud is en de tocht op de Solex geheel alleen ondernam.

Toen wij bericht ontvingen over deze uitzonderlijke prestatie zijn wij eens met Hennekam gaan praten, eensdeels omdat wij wel nieuwsgierig waren naar zijn ervaringen op deze wel zeer moderne bedevaartstocht, anderdeels omdat wij meenden dat onze lezers hiervoor ook wel belangstelling zouden hebben.

Wij zijn met een bloecote vol aantekeningen teruggekeerd. Hennekam, echte Brabander, heeft ons met zuidelijke opgewektheid en uitvoerigheid een massa details verteld waaruit wij twee algemene conclusies trokken, nl. een bewonderenswaardig (en benidenswaardig!) doorzettingsvermogen en een volmaakt vertrouwen in zijn vervoermiddel, een eenvoudig Solexje dat hem trouw over alle bergen heendreeg.

Oorspronkelijk was het de bedoeling, dat Hennekam met zijn vrouw in een auto naar Rome zou gaan, maar omdat zijn vrouw bang was, dat er gebrek aan slaapgelegenheden in Italië zou zijn in verband met het Heilige Jaar, wilde zij niet mee.

Toen zei Hennekam (het gebeurde bij de kapper): Dan ga ik op de Solex. Iedereen lachte hem uit en toen zei hij uit echt-Hollandse koppigheid: En toch zal ik het doen.

En hij ging, op de 2e Mei om de 1 Mei vroege in België en Frankrijk te ontlopen, die speciaal in Frankrijk, die dag onrustig maakt.

Hij nam 15 kg bagage mee, 4 liter olie en 2 liter benzine alsmede fl. 300.— zijnde het bedrag dat Minister Lieftinck uit het deviezienpotje voor de tourist beschikbaar stelt. Commentaar van zijn vrouw: Als alle postdiven altijd zo goed thuis komen als hij....

Frankrijk kent Hennekam zoals hij zelf zegt, als zijn broerzak. Hij heeft er vier jaren gewoond en met de auto duizenden kilometers in afgelegd. Italië was voor hem echter nog terra inognita.

De 1e etappe bracht hem tot Reims, een afstand van 294 km. Enfin, hoe precies zijn route was zullen wij u straks vertellen.

In ieder geval, zijn grote ervaring, vooral in de bergen, kwam hem natuurlijk prachtig te stade. Bergopwaarts moesten de trappers het motorje helpen, bergafwaarts werd de motor van de hand geklaapt. Soms reed hij van hellingen af, die zo steil waren dat hij zonder motor een snelheid bereikte van meer dan 40 kilometer! Daarvoor was hij in staat een daggemiddelde aan te houden van 210 kilometer! De velgren, zoals op de Solex toegepast, bleek in dit terrain ideaal te zijn.

Het zoemen van het motorje werd op de duur zo gewoont, dat hij zich bij tijden moest afvragen: loopt de motor nu of niet?

De 2e eerste dagen had hij wel last van zadeldruijn, daarna niet meer, ook niet van vermoeienis, hoewel hij reed van 's morgens 8 uur tot 's avonds 8 uur met daartussen een uurje rust. Overdag werd gepicnet met een fles wijn, in hotels werd overnacht.

In tegenstelling met de verwachting was in Italië overal gemakkelijk een kamer te krijgen tegen zeer redelijke prijzen. De Italianen waren zeer vriendelijk en behulpzaam en met zijn Frans kon hij overal terecht.

De wegen waren er prachtig (behalve in de stad Genoa) en richtingaanwijzers wezen de weg naar Rome vanzelf. De 13e Mei kwam hij in Rome aan, waar hij 3 dagen gebleven is. De Heilige Stad vond hij schitterend, een

drroom van marmeren kerken, paleizen en standbeelden. Druk? „Nee, veel minder dan ik verwachtte. In de Sint Pieter, die een capaciteit heeft voor misschien wel 50.000 mensen, waren, toen ik er kwam, slechts 2000 mensen. Het Vaticaan heb ik helaas niet kunnen bezoeken, want daarvoor had ik een speciale kaart nodig, die ik had moeten aanvragen.“

De 15e Mei begon de terugtocht, die even voorspoedig verlopen is als de heenreis.

Onderweg had hij nog een ontmoeting met 3 Hollandse bedevaartgangers, die samen de respectabele leeftijd van 203 jaar hadden (de oudste was 73!), en al 19 dagen op een gewone trapfiets zaten! Over doorzettingsvermogen en wilskracht gesproken!

Zijn Solexje heeft hem geen enkele keer in de steek gelaten en probeert, toen wij er waren, op de Warobitentoonstelling die juist in Roosendaal gehouden werd. Er is misschien in heel Nederland dan ook geen grotere Solex-enthousiast te vinden dan deze pittige oude heer, die nog bruin ziet van de Italiaanse zon. „Ik ging blank uit Holland, was rood in Frankrijk en bruin in Italië,“ zegt hij lachend.

900 km voor Roosendaal, toen hij nog 5 dagen moest solexen, stuurde hij de boodschap naar huis: zorg dat de koffie bruin staat en mijn zakgeld klaar ligt!

De 31e Mei stond hij weer in de Adm. Lonckestraat, weliswaar niet bepaald elegant met zijn ondsche plunje, maar zo gezond en levenslustig als een jong paard.

„Ik heb heel veel buitenlandse reizen met de auto gemaakt, maar ik heb nog nooit zo veel gezien en zo veel genoten als met de Solex“ en je voelt, dat wat deze oude heer zegt voor 100% geneemd is.

Als u deze zomer eens in Roosendaal mocht komen, dan moet u eens langs gaan en een uurje met de heer Hennekam praten. Hij zal u vertellen, dat de reis naar Rome zeker geen penelischillejfe geweest is en zeker ook niet lichtvaardig ondernomen moet worden, maar dat als



u uit het goede hout gesneden bent, er geen mooiere reis denkbaar is.

Wij geven u hieronder tenslotte nog een overzicht van de route, welke hij gevolgd heeft.

2 Mei	Roosendaal—Reims	294 km
3	Reims—Tonnarre	255 km
4	Fustdag	
5	Tonnarre—Macon	269 km
6	Macon—Orange	281 km
7	Orange—St. Raphael	237 km
8	St. Raphael—Savona	230 km
9	Savona—Sestri	116 km
10	Sestri—Castiglione	207 km
11	Castiglione—Orbetello	141 km
12	Orbetello—Rome	127 km
13	Rome en omgeving	93 km
14	Rome—Orbetello	129 km
15	Orbetello—Sarzana	217 km
16	Sarzana—Savona	178 km
17	Savona—Imperia	67 km
18	Imperia—St. Raphael	163 km
19	St. Raphael—Linnel	268 km
20	Linnel—Castelmandary	248 km
21	Castelmandary—Lourdes	248 km
22	Lourdes—Casteljaloux	192 km
23	Casteljaloux	
24	Rustdag	
25	Casteljaloux—Anoutême	228 km
26	Anoutême—Tours	216 km
27	Tours—Paris	234 km
28	Paris—Paris	288 km
29	Rustdag	
30	Paris—Mantouze	222 km
31	Mantouze—Roosendaal	172 km

Het brandstofverbruik bedroeg over deze route van 5029 km in totaal 53 liter.

MAURITS SOESMAN.

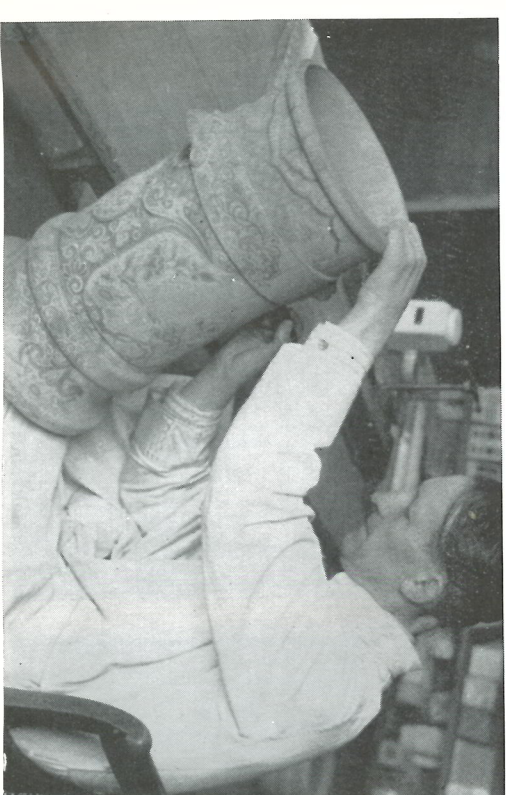
tegens zijn er door zijn handen gegaan; 28 makkers heeft hij al ten grave gedragen. „Maar ik ga nog lang niet, hoor!“ zegt hij en merkt niet, dat wij het niet laten kunnen even hout aan te raken.

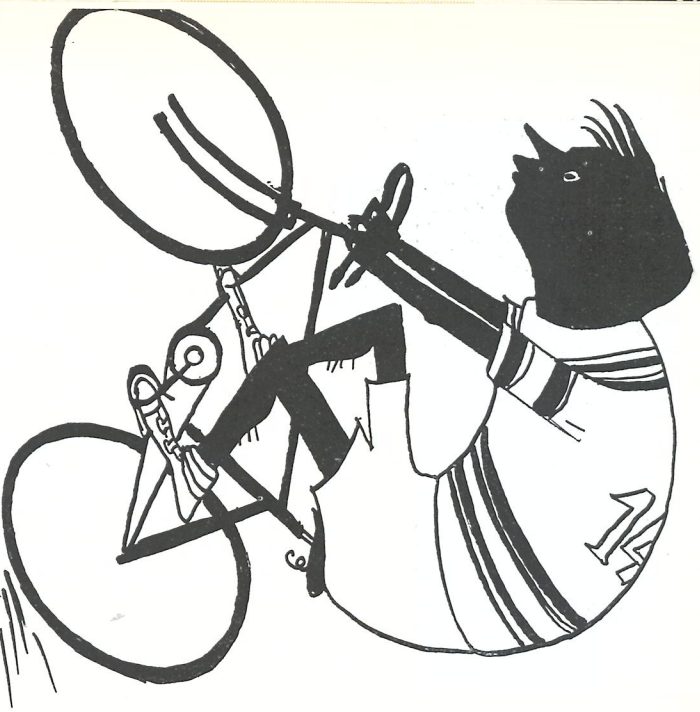


Blauw staat de hoge lichte boven de groene weiden, zilver glanst het water, waarboven soms een vlucht vogels schiet, want rijk aan vogels is dit land. De dakken glinsteren veelkleurig in de zon; in de haven liggen de vissersboten met hun donkere zeilen op en neer te dobberen; op de werf zijn de kotters voor Israël bijna gereed; de schoorstenen van de aardwerf fabriek en de dakpannenfabriek roken en de nieuwe visafslag is in aanbouw.

„Makkm leeft weer, Makkm streeft weer, Makkm's naam is weer hersteld!“

De heer Steensma aan 's werk





A. Viruly

Slulde aan de trapfiets

2

MEN moet de leeuw in zijn hol opzoeken. Dat is flink en dapper. Ik weet niet wie deze mooie raad aan de mensheid gegeven heeft, maar wat er gebeurt als men hem opvolgt, is mij heel duidelijk. Men komt het leeuwenhol binnen, zegt boel of zo iets, de leeuw komt dan overeen, eet u op en is het hele geval na een paar dagen alweer vergeten. Zo'n leeuw wint het natuurlijk. Maar enfin, men is dan tenminste flink en dapper geweest.

Plato heeft de moed dan ook de geringste van de deugden genoemd. Maar dat zal mij niet beletten om zo nu en dan toch ook eens flink en dapper in het hol van de leeuw te willen zijn. Daarom wil ik dan nu voor de tweede keer hilde aan de trapfiets brengen in het blad van het Solex-rijwiel. Ik weet het wel, Solex wint het natuurlijk téén. Maar ik heb mij dan van mijn schuld gekweten en daarbij blijft het altijd iets moois, flink en dapper geweest te zijn. Welnu, ik heb mij altijd warm verkocht aan de trapfiets gevoeld. Weliswaar heb ik daar eigenlijk alleen maar een paar jaar vaste verkiezing mee gehad, op mijn 18e en 19e jaar, toen ik amateurwielrenner was, maar de 2500 pk motoren, die tegenwoordig mijn tochtige enigszins vergemakkelijken, zullen mij toch nooit zo warm kunnen stemmen als het uitputtende mechaniek waarop ik de ene wedstrijd-Zondag na de andere (en zeer ondanks hetzelfde) een hartvergroting ontkomen ben. Wat een inspirerende tijd was dat! Ik kan niet ontkennen dat ik, als er tegenwoordig op Schiphol motoren proefgedraaid worden, dikwijls aan dat geluid merk dat ik het er naar mijn zin heb en dat ik er vaak zelf zin in vliegen van krijg, maar de bezieling die daarvan uitgaat haalt in geen enkel opzicht bij die van het geknetter van het nummer Achter Grote Motoren, wanneer die kampers anno 1923 hun rondes op de Rijswijkse Wielebaan draaiden, terwijl ik op het middenterrein in

het gras naast mijn trapfiets op mijn eigen nummer lag te wachten. Ook is het natuurlijk tegenwoordig wel aardig om op grote vluchten zo maar met Stahs, ministers, baronnen, kolonels, schoonheidskoninginnen of kauwgomkoningen te mogen praten, maar zo onder de indruk van menselijke grootheid geraakt als ik toentertijd bijvoorbeeld onder die van Pieter Daniël Moeskops, vijfvoedig wereldkampioen, geraakt ben, zal mij niet meer gebeuren. Ik herinner mij hoe ik eens voor mijn kleedbox in het nauwe gangetje onder de tribune van de Rijswijkse Wielebaan gestaan heb met een collega, beiden met onze trapfiets over onze schouder en geroed om voor ons nummer naar de start te gaan. Op dat ogenblik kwam Moeskops met fiets en bloemen na het zijne naar beneden en moest ons passeren. Toen mijn collega deze oersterke persoon zag naderen, drukte hij mij tegen de wand, en zei met ontzag: „Opzij joh! Als die knul je op je hoofd slaat, heb je meteen platvoeten.“ Maar Moeskops, langs schrijvende, zei alleen maar: „Succes jongens,“ en geen woord dat ik op latere leeftijd van een andere Grote der Aarde heb mogen vernemen, heeft ooit zo'n indruk op mij gemaakt als dit. Ook heb ik niet de illisie, dat ik er in de toekomst nog een horen zal dat mij dieper zal treffen.

Van zo'n trapfiets leerde je tenminste iets van het menselven. Daar had je bijvoorbeeld Bosch van Drakenstem, die 17 kampioensritten van Nederland bij elkaar gefist had en de zich mijn lot had aangetrokken. Hij trainde me. En leerde me tactiek. Hij trok sprints voor me aan. Hij analyseerde wedstrijden met me. Toen ik tenslotte mijn eerste grote amateurs-wedstrijd moest rijden, gooide ik er alles achterheen wat mij ingepompt was. Ik won een serie, mijn kwart finale, de halve finale en werd in de finale tweede met maar een handdikte verschil. Vervuld van de warmste zelfingenomenheid ging ik bij hem verslag uitbrengen. „Wel?“ „Fijn! Tweede van de vijf!“ zei ik. „Nooit zal ik het vize gezicht trekken dat hij trok.“

„Tweede? Da's niks“, zei hij uit de grond van zijn kampioenshart. Zodoende heb ik op mijn achtste jaar hiermede al geleerd, waar de meeste mensen pas vol bitterheid op hun veertigste achter komen. Tweede, da's niks. Zo gaat het in het menselven. Hilde aan de trapfiets. Of daar had je bijvoorbeeld Krens. Krens had mij gedurende drie achtereenvolgende Zondagen ten aanschouwe van tienduizenden geklopt. Dat was een beetje vervelend geworden. Ik had daarom een lijstje plan gemaakt. Annemende dat hij weer als gewoonlijk op 250 meter voor de eindstreep een spurt zou beginnen, besloot ik hem op 700

Friese Raadhuisen-tocht

De Provinciale Friese Vereniging voor Yceindelingen-verkeer heeft op 18 en 19 Augustus a.s. een tocht voor gemotoriseerde fietsen door Friesland nageschreven. Het is een toertocht, waarbij ongeveer 25 stempels op verschillende raadhuisen moeten worden gehaald, waarvan dan na afloop aan hen, die de hele tocht volbrachten en het vereiste aantal stempels haalden, een Fries souvenier wordt uitgereikt of toegezonden. Het juiste aantal raadhuisen is nog niet op te geven, omdat de route nog niet helemaal van punt tot punt vaststaat.

Le dag: Leeuwarden - Roodkerk - Veenwoudsterwal - Oostemeer - Drachten - Beetsterzwaag en door die omstreken naar Heerenveen en terug naar Oldeboorn - Nes - Gronw - Leeuwarden.

2e dag: Leeuwarden - Mantgum - Langweer - Joure - Sloten - Balk - IJst - Sneek - Bolsward.

In totaal zal de afstand ongeveer 240 km per beide dagen zijn, dus ongeveer 120 km per dag.

Het inschrijvingsgeld bedraagt f 3.50, waarvoor de deelnemers het Toehoeke met routebeschrijving en vermelding van de stempelplaatsen ontvangen. Voor proviandring onderweg en nachtlgies moeten de deelnemers zelf zorgen, doch desgewenst verleent de Prov. Friese V.V.V. bemiddeling bij het bespreken van nachtlgies in Leeuwarden (of indien de deelnemer zeer groot is buiten Leeuwarden).

Tenslotte ligt het in de bedoeling aan de tocht nog een bepaalde attractie te verbinden waarvoor prijzen worden uitgedeeld.

Solex Sterrit te Kampen

Van 26 Juli tot en met 1 Augustus a.s. zal er in Kampen een nationale tentoonstelling gehouden worden van handel, nijverheid en industrie, onder de naam „Kampen roep!“ Ter gelegenheid hiervan wordt op 29 Juli een RijwielSolex-sterrit georganiseerd. Deze sterrit is alleen opgesteld voor Solexers en de inschrijving is geheel kosteloos. De contróle is geopend van 2 tot 5 uur, zodat het voor iedere Solex-rijder, die over een vrije Zaterdagmiddag beschikt, mogelijk is hieraan deel te nemen. Aan de sterrit zijn voorts nog enige attracties verbonden, zoals gratis toegang tot de tentoonstelling en een te houden concert, terwijl iedere deelnemer een blijvende herinnering aan deze rit zal krijgen. Het secretariaat van de tentoonstelling is gevestigd aan de 3e Ebbingestraat 18, telefoon 937, waar men alle gewenste inlichtingen kan krijgen.

Friese Elfstedentocht per Solex

Dat de Solex voor velen een complete verjongingskuur is, wordt weer eens bevestigd door de 72 jarige heer

meter te verrassen. Toen wij de vierde Zondag weer samen in de finale waren geraakt met drie andere renners, liet ik me dan ook op 700 meter een meter of twintig afzakken, zodat toen zo hard mogelijk aan en spoot het vertaal voorbij. Het ging precies zoals ik hoopte. Ze aanzelden, omdat niemand nog met de vermoede leiding van een achtervolging wilde beginnen en in die vijf seconden kwam ik ver genoeg weg om te kunnen winnen. Ik spurte nog 300 meter door, zag toen een kolossaal eind achter me Krens op zijn eentje de achtervolging inzetten, hoorde het publiek te keer gaan, zag de streep niet ver meer, staakte de spurt

P. Kingma, Mr. P. J. Troelstraweg 135 te Leeuwarden, die op de Solex de ruim 200 km lange Friese elfstedentocht heeft uitgereden. Deze tocht werd gehouden op 29 Mei j.l. (2e Pinksterdag) toen het weer allesbehalve fraai was.



De heer Kingma zond ons een uitvoering en enthousiast verslag over de rit, waaruit wij het volgende hebben samengevat. 's Morgens om 7.10 uur werd gestart uit Leeuwarden. Eerst werd naar Dokkum gereden, aankomst 8.15 uur en vandaar weer dezelfde weg terug naar Leeuwarden, pal tegen de wind in met een halve storm. Aankomst Leeuwarden 9.35 uur, daarna naar Sneek en Ylst. Van Ylst ging het naar Sloten, steeds in een stormachtige wind. Aankomst in Sloten half één, waar koffie gedronken en wat gegeten werd. Vervolgens richting Stavoren, door die prachtige strek Gaasterland. Van Stavoren naar Hindeloopen waar zorgden, een alleraardigst gezicht.

Van Hindeloopen door naar Workum en vervolgens naar Bolsward en Harlingen, waar iedereen met de tocht meeleefde. Om 5.15 uur aankomst in Franeker, het eindpunt van de route, waar alle deelnemers hartelijk ontvangen werden in Hotel de Bleek. Daarna volgde tenslotte de terugtocht naar Leeuwarden.

Prijzen der Stationsstallingen

Aan de Directie van de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht is door ons verzoekt lagere stallings-tarieven voor gemotoriseerde rijwelen te willen bepalen en tevens de mogelijkheid open te stellen om tegen een gereduceerde prijs maandabonnementen af te sluiten.

Op het ogenblik is het zo, dat per keer 25 cent in rekening wordt gebracht en dat derhalve iemand, die vrij ver van het dichtstbijzijnde station al woont en er een woonwone van heeft gemaakt zich naar het desbetreffende station per Solex te begeven, daarvoor ca. f 7.50 per maand moet betalen, terwijl een maandabonnement voor een rijwiel slechts f 1,25 kost.

Dit is natuurlijk onbillijk, vooral als men bedenkt, dat een Solex niet meer plaats inneemt dan een gewoon rijwiel. In het volgende nummer hopen wij over deze aan gelegenheid nader nieuws te kunnen geven.

en fietste kaln door naar het eind. Dat ging erg prettig en bevredigend tot 20 meter voor de streep, toen een uitgeputte maar doorgezet hebbende Krens mij nog net voorbij fietste. Als ik nu na 25 jaar 's nachts wakker word, ben ik daar nog kwaad over.

Verstandige personen hebben altijd betoogd dat naast alleen die mensen wereldse successen kunnen behalen, die langer volhouden met werken dan ze eigenlijk zin hebben en die blijven doorhengen tot ze zijn waar ze wezen willen. Niet echter van al die verstandige personen, maar van de trapfiets heb ik het werkelijk geleerd. Hilde aan dat ding!

Met onbekende bestemming door het

Twentse land



Zomer aan de Dinkel

R staat een linde uitbundig te bloeien en de lucht is vervuld van een doordringend zoete geur. Duizenden en duizenden kleine geel-groene bloempjes, waar de meeldraden en stampers ver uit naar buiten steken, zitten half verscholen tussen de grote lindbladereen, maar de vinders weten ze niet-temin opperbest te vinden. Zij gaan doordringend aan de bloempjes hangen en peuren de begeerde nectar uit hun binnenste. Er is een ware overvloed, en ieder die onder de linde doorloopt, voelt wel een paar spatjes op zijn gezicht. Maar hoog boven de geurende boom hangt een donkere rooksluier in de lucht, zo juist naar boven gestuwd uit de nauwe mond van een torenhoge Twentse fabrieksschoorsteen, één van de vele. We zijn in Hengelo, het dorp, dat, evenals verschillende van zijn collega's, door de snel toegenomen industrialisatie van de decennia, welke achter ons liggen, op onstelende wijze uit zijn stedsbouwkundige kraacht gegroeid is.

Maar wat deert ons dat op het ogenblik? We zijn gekomen om die oorden te bezoeken, waar de Twentse textielindustrie en alles wat daarbij hoort in wezen gebakerd is. Dit wil zeggen, dat we naar het oude landschap gaan met zijn beken en essen, zijn heuvels en dalen en zijn prachtige natuur....

Nee, lach nu niet lichtelijk smalend, Twentenaar, die nu land al veertig jaren of langer kent. Want ik weet het wel: er is hier in de loop der jaren ontzettend veel aan ontginning, industrialisatie en bebouwing ten offer gevallen; nu eens zo heldere beken vol interessante planten en dieren zijn voor een groot deel afvoegoten van vuil fabriekswater geworden. En toch is het nog prachtig, nu "Tukerlaand", toch geniet ik er van jaar tot jaar weer en toch durf ik het iedere toerist van harte aan te

Dinkel. Buitenbocht in het Lutter Zand



bevelen (niet alleen in de zomerdag, maar het hele jaar door!).

Koets Noordooit

We gaan dus op weg, ongevcer naar het Noordooiten, want onze eerste aangeplaat zal Oldenzaal zijn.

Maar natuurlijk neemt nemand de grote straatweg! Beroorden en bezinden hiervan zijn immers veel aantrekkelijker wegen en paden (die ik u echter niet met name noem vanwege hun veelheid, het feit dat

u zowel een behoorlijke kaart als uw mond bij u hebt, en omdat ze alle hun eigen bekoorlijkheden hebben).

Er mogen dan grote industrerevlekken in Twente zijn, nauwelijks daarbuiten maken we echter meteen kennis met het oude landschap. Het landschap waar al heel vroeg Saksische stammen zich gevestigd moeten hebben, de hoogste gedeelten voor hun woonplaatsen verkiezend. En op die hoge "essen" of aan de randen ervan staan nu nog veelal de karakteristieke Twentse boerderijen met hun houten geveltoppen, altijd omgeven door een groep eiken, die te zijner tijd weer nieuw en pulkbest timmerhout zullen leveren, dat geen kwaastje vert nodig heeft en zomaar vanzelf verweert met een fijne zilvertint.

Tussen akkers en weiden is hier telkens weer houtgewas, nu eens een lage hakhoutwal, dan weer opgeand gebouwt, maar altijd weer die inrijtme beslotenheid van het omringende bos. Laat u door deze verdeling van het landschap in vele kleine stukjes echter niet van de wijs brengen, maar probeer een beetje overzicht op het geheel te behouden, vooral wat hoog en laag aangaat. En let op het gebouwt van het land! Hoog wil meestal zeggen: bouwland, laag: weiden, maar ook dikwijls: oude beekbedding en dus goede vruchtbare grond. En zie, op die oude beekgronden hebben de vroegere bewoners hun vlas verbouwd,

Oude Twentse boerderij in de Lutte



het vlas dat zij zelf tot garen verspinnen, om die dan weer thuis tot linnen te weven; het destijds beroemde boerenlinnen. Dit heeft honderden jaren zo voortgeduurd; tot er eindelijk ondernemende geesten kwamen die deze huishoudindustrie wisten om te zetten in een fabriekindustrie. En daarom zijn er nu zoveel textielfabrieken in Twente.

Oldenzaal—Denekamp—Ootmarsum

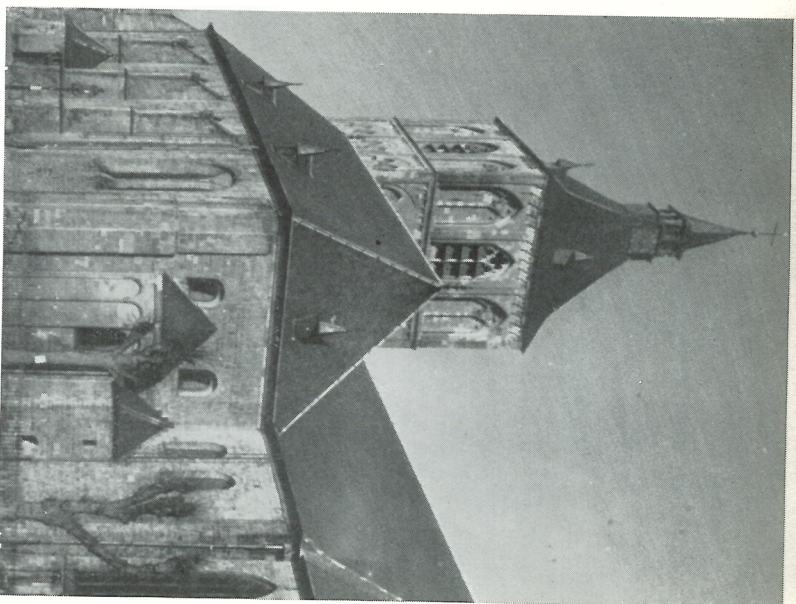
De oude kerk van Sint Plechelmus beheerst Oldenzaal volkomen en ik raad u aan, haar goed te gaan bekijken, onverschillig of u het meest geniet van de fraaie tinten van de oude Bentheimer zandsteen, dan wel van de Romaanse en Gotische elementen, die in dit kostelijke gebouw tegelijkertijd te vinden zijn.

Nu van Oldenzaal verder Noordooit. Nee, natuurlijk niet over de straatweg naar Denekamp, maar veel liever en onrechtig mooier over het stille pad langs Tankenberg, Paasberg en Hakenberg. Houd u intussen niet te zeer aan deze getrefte Solexroute, maar ga ook eens links of rechtsaf, het bos in of naar de kleine vochtige gebieden, waar beekjes ontspringen. Daar in de bossen is nu de geurende kamperfoelie, die vooral als het eenmaal donker wordt op het gezicht valt. Deze plant is namelijk geheel ingesteld op het bezoek van grote nachtvlinders, die de lichte bloemen bijna uitsluitend op de geur afgaand moeten vinden; om er tenslotte voor te blijven zweven en hun lange tongen naar binnen te steken. De kamperfoelie heeft echter op dergelijke zeer vluchtige bezoeken gerekend en haar stampers en meeldraden ver naar buiten gestoken, zodat die insecten haar toch bestuiven.

Van de Hakenberg naar het land van de Dinkel is om zo te zeggen maar één stap; een stap waarvan u nooit spijt zult krijgen. Er zijn verschillende mogelijkheden, al naar het jaargetijde meer of minder aantrekkelijk. U kunt het bijvoorbeeld zo inpikken, dat u juist bij Kribbenburg uitkomt. Dan krijgt u die Dinkel heel mooi te zien, terwijl hij zich door het Lutter Zand slingert en op menige plaats de oevers steil afknaagt; maar in de zomer zult u misschien ook een beetje schrillen van de drukte daar.... Enfin, dan kunt u het wat verderop zoeken, bijvoorbeeld bij Müllemansbrug. Ook daar is het goed dwalen door de weiden langs het riviertje. Er is zelfs nog te genieten van heel oude struikjes bos en van prachtige rose steenmyrtjes, die zomaar bij honderden tussen het fijne gras staan. Maar de Dinkel zelf.... Ach, daar is kortgeleden ook de fabrieksverruiling gekomen. Een textielabriek even over de grens (je moet het van je buren maar hebben!) maakt hem zes dagen van de week troebel en alleen 's Zondags is het water helder.

Toch is er ook nog een echt mooi beekje in de buurt, alleen een beetje lastiger te vinden, maar dat is dan goed voor de fijnproevers. Het stroomt vlakbij de Duitse grens en het heet de Puntbeek. Daar bij die kleine Puntbeek zijn stukjes hei, waar de circa weelderig bloeit, dennepoosjes met rode bosbessen vol kleine klokbloemen en misschien al een enkele parelmaniet. Er zijn natte plekjes in de buurt, waar de brunel met haar lila bloemen prijkt en waar echte orchideeën groeien; moeraswespenorchis en lila handkonkskruiden. Een land om eindelijk dwalend in rond te rijden en te lopen, zomaar met onbekende bestemming, net als de dagvlinders, die fladderend het koninginnekruid aan de beek opzoeken om daar honing te zagen.

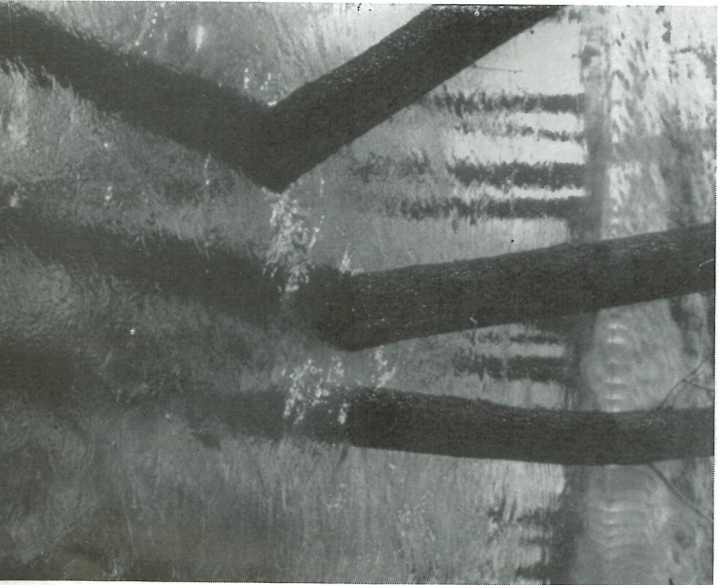
De weg naar Denekamp is van de Puntbeek af gemakkelijker genoeg te vinden. En van Denekamp naar Oot-



De St. Plechelmuskerk in Oldenzaal

marsum, ja dat is eigenlijk weer een ander verhaal. Laten we het maar voor een volgende gelegenheid bewaren; u weet nu alvast dat er in die hoek wel het een en ander te genieten is; en u mocht er eens een paar dagen extra aan kunnen besteden....

Hoogwater in de Dinkel



Solex-Clubnieuws

Emmense Solex-club

Op 3 Juni j.l. hield de Emmense Solex-club een tocht door de Zuid-Oosthoek van Drenthe, waarover de „Emmer Crl.“ het volgende schreef:

Zo waren wij de gast van de Solex-club Emmen op een clubrit door een mooi deel van de Zuid-Oosthoek. Enige uren later hield de Solex-club Emmen een tocht door de Zuid-Oosthoek van Drenthe, waarover de „Emmer Crl.“ het volgende schreef:

Op 3 Juni j.l. hield de Emmense Solex-club een tocht door de Zuid-Oosthoek van Drenthe, waarover de „Emmer Crl.“ het volgende schreef:

Op 3 Juni j.l. hield de Emmense Solex-club een tocht door de Zuid-Oosthoek van Drenthe, waarover de „Emmer Crl.“ het volgende schreef:

Op 3 Juni j.l. hield de Emmense Solex-club een tocht door de Zuid-Oosthoek van Drenthe, waarover de „Emmer Crl.“ het volgende schreef:

Op 3 Juni j.l. hield de Emmense Solex-club een tocht door de Zuid-Oosthoek van Drenthe, waarover de „Emmer Crl.“ het volgende schreef:

Op 3 Juni j.l. hield de Emmense Solex-club een tocht door de Zuid-Oosthoek van Drenthe, waarover de „Emmer Crl.“ het volgende schreef:

Nijmeegse Solex-club

De beide „ganzmakers“, de Heren P. A. van Raaij en M. J. Meulenaar, die het initiatief namen tot het bijeenroepen van de Nijmeegse Solexisten, hebben succes gehad.

Op 23 Mei werd de club opgericht.

De contributie werd vastgesteld op f 2.— per jaar en bovendien bij toetreding als lid f 1.— inschrijffgeld. 34 Solexisten gaven zich als lid op, waaraan ontleend buiten Nijmegen; dit is voor een stad als Nijmegen echter te weinig. Mede met de reeds op stapel liggende plannen is opvoering van dit aantal nodig.

De leden besloten hun lid niet te zoeken in het buitenland van verscheiden, doch op de Solex. Op een vraag naar de wenselijkheid om ook andere gemotoriseerde rijwielrijders te laten toelaten tot de club, om technische redenen, afwijzend geantwoord en conform besloten.

Per circulaire werd aan alle bekende Solexisten van de oprichting kennis gegeven, waarin gelijktijdig de eerste Solex-tocht werd aangekondigd op Pinkstermandag. Deze ging via Eist — Arnhem — Westervoort — Duijven — Zevenaar — Groessen — Loover — Huissen — Pennel — onder de rook van Nijmegen begon in de vorm van twee processen-verhaal wegens het onjuist oversteken van de spoorwegrails. Na het oversteken van de Rijn bij Loover wilde een der Solexisten z.g. niet starten. Onder grote hilariteit stelde de technische bestuurslid als diagenose: de motor is niet gekoppeld.

Bij de rust in Huissen stelde de voorzitter een — vermedelijk gratis — kersenlocht in uitzicht. Een drietal nieuwe leden gaven zich op.

Op 11 Juni j.l. hield de club haar 2e tocht, onder werkelijk ideale weersomstandigheden. Om het stadsgewoel met zijn gevarieerde kruispunten te ontvrijen, ging het via de buurtschap Brakkenstein naar Mook en vervolgens naar 't Oude, maar mooie stadje Genneep en naar Afferden, waar de Maas naar het Brakkenstein, hier werd een bezoek gebracht aan Boxmeer. Oloof, Mill en Grave, waar over de Maasbrug deze rivier nogmaals werd genomen om in Gelderland de laatste kilometers te maken. Deze drie provincie-tochten vond plaats langs bijzonder goede asfalt- en vele met loomver beschnitte wegen.

Aanmeldingen voor het lidmaatschap worden gaarne (schriftelijk) in ontvangst genomen door de Secretaris, Medesstraat 29 en kunnen ook geschieden door storting van contributie en inschrijffgeld op postrekening 5346.94 ten name van de Heer A. C. Roël.

Solex-club Schiedam

Op Dinsdag 30 Mei j.l. had de oprichtingsvergadering plaats van de Solex-club Schiedam. Na een welkom door de heer Janson, volgde een uiteenzetting van het clubverleden en het voortduren van het rijden in clubverband, waarna tot het kiezen van een bestuur werd overgegaan.

Tot voorzitter werd de heer A. Janson gekozen, tot secretaris de heer A. Stout, tot penningmeester de heer J. Amorens en tot commissarissen mev. E. J. de Frouw en de heer M. v. d. Zanden, allen te Schiedam.

De contributie werd voorlopig vastgesteld op f 2.50 het eerste halfjaar en f 1.50 het tweede halfjaar.

Nieuwe leden, ook uit omringende plaatsen, kunnen zich opgeven bij de bestuursleden.

Erste Amsterdamsse Solex-club

Op 4 Juni j.l. hield de E.S.C.A. een tocht naar „de Lage Vuursche“.

Te ongeveer 9 uur werd gestart op het Stadionplein, Eerst naar Amstelveen, vervolgens naar Oudekerk, door de Waver naar Aboude, Loenen, Loosdrechtse Plassen, om langs tertaire wegen op de Lage Vuursche aan te komen. Daar werd de lunch gebrukt en ruim tijd genomen voor verpozing.

Vanaf de Lage Vuursche ging de tocht met een omweg naar het Kleivitsdal en buiten Hilversum werd nogmaals gepauzeerd. Tenslotte door Hilversum, 's-Graveland en Diemen weer naar Amsterdam. Behoudens een lichte band en een vetgeslagen bougie deden zich geen moeilijkheden voor, wat gelukkig was, want ter besparing van het toch al kleine kassaldo was er geen monteur mee gegaan.

Begunstigd door schitterend weer was het een zeer gezellige tocht, waaraan met genoegen kan worden gedacht.

Solex-club Assen

De stad van de T.T. races heeft thans ook een Solex-club. Op 6 Juni j.l. is opgericht de Solex-club Assen. Het voorlopig bestuur bestaat uit G. v. Zanten, K. Klein 10, voorzitter en K. W. Buithuis, Peilhamstraat 57, secretaris-penningmeester.

De eerste tocht is gemaakt op 10 Juni j.l. naar Gielen, een prachtige uitstapje. De club telde toen 18 leden.

Nieuwe leden worden gaarne ingewacht bij de secretaris-penningmeester.

Betrouwbareheidsrit Alkmaarse Solex-club

Op 2 Juni j.l. hield de Solexclub Alkmaar en omstreken een interessante betrouwbareheidsrit, waaraan 22 berijders deelnamen. Aan een verslag in de Alkmaarse Courant ontlemen wij de volgende gegevens.

De tocht was georganiseerd door de Heer J. Moejles, die een grote ervaring op dit gebied heeft in samenwerking met zijn bedrijfsleider de Heer G. Wessels.

In het parcours, dat ruim dertig km. lang was, waren 5 geheime controleposten opgesteld. De deelnemers moesten met een schiedelde snelheid van vijftien km. rijden en iedere minuut te vroeg of te laat leverde een strafpunt op.

Stralpunten bleven dan ook niet uit en bij de finish, welke voor het Wapen van Heemskerk was, hadden sommigen een totaal van 21 punten bereikt.

Het was een buitengewoon fraaie avond voor een dergelijke tocht. Het parcours voerde door het door zon overgoten polderlandschap en tegen de tijd dat de duisternij werd bereikt schonk de ondergaande zon een wonderlijke bekoring aan de donkere bossen die scherp afstaken tegen de blonde duimtoppen.

De voorzitter van de club, de heer Van Dalen, bracht na afloop van de tocht hartelijke woorden van dank aan de heren J. Moejles en G. Wessels, aan wie het groter-deels was te danken, dat deze eerste tocht uitstekend was verlopen.

De uitslag was: 1. L. Prins 3 pt., 2. N. N. 3 pt., 3. J. Halfr 5 pt., 4. mev. Prins 6 pt., 5. Haakman 6 pt., 6. Van Dalen 6 pt., 7. mev. Van Dalen 7 pt., 8. C. de Boer 7 pt., 9. mev. Van Willigen 8 pt., 10. J. Langenberg 8 pt.

Rotterdamse Solex-club

Op Dinsdag 30 Mei j.l. had de oprichtingsvergadering plaats van de Solex-club Rotterdam. Na een welkom door de heer Janson, volgde een uiteenzetting van het clubverleden en het voortduren van het rijden in clubverband, waarna tot het kiezen van een bestuur werd overgegaan.

Tot voorzitter werd de heer A. Janson gekozen, tot secretaris de heer A. Stout, tot penningmeester de heer J. Amorens en tot commissarissen mev. E. J. de Frouw en de heer M. v. d. Zanden, allen te Rotterdam.

De contributie werd voorlopig vastgesteld op f 2.50 het eerste halfjaar en f 1.50 het tweede halfjaar.

Nieuwe leden, ook uit omringende plaatsen, kunnen zich opgeven bij de bestuursleden.



Op bovenstaande foto ziet U de leden van de Rotterdamse Solexclub, die op 4 Juni een tochtje maakten naar Schoordeveld/Haastrecht. Dit was de eerste rit van de R.S.C. en alle deelnemers/deelnemers waren er enthousiast over.

Op 18 Juni j.l. hield de club een nieuwe tocht, dit keer ging het via Rodenrys, Oude Leden, Delfgauw en Pijnacker naar Vlootbrug.

Na het traditionele kopje koffie ging het naar Wassenaar, waar namens R. S. Slokvis & Zonen door de heer Krel-gier een consumptie werd aangeboden, een geste die zeer gewaardeerd werd. Vervolgens zoemden de Solexisten benoed naar Scheveningen, waar nog gezellige omringden Rotterdamse Solexrijders, die nog geen lid zijn, worden gaarne verwacht bij volgende tochten.

Arnhemse Solex-club

In navolging van tal van andere plaatsen is men ook te Arnhem gekomen tot oprichting van een club van Solexrijders, met het doel om een onderlinge band te scheppen het uitschrijven van puzzel- en oriënteringstochten en van een voorlopig comité had daartoe tot Solexrijders, waarvan naam en adres bekend waren, een oproep gericht voor een vergadering, die in de „Bordelase“ werd gehouden en werd geleid door de heer G. J. Backer van Lantven. Staande de vergadering gaven zich ruim veertig leden op, terwijl er Reeds vijftien schriftelijke aanmeldingen waren ingekomen. Er werd een voorlopig bestuur gevormd, bestaande uit: A. van Houtum, voorzitter; mev. N. van Eldik, secretaris; Raadpostweg 31, tel. 21083; J. van Eldik, penningmeester; J. van Laar, mev. C. van Oyen-Coster en J. H. de Heer.

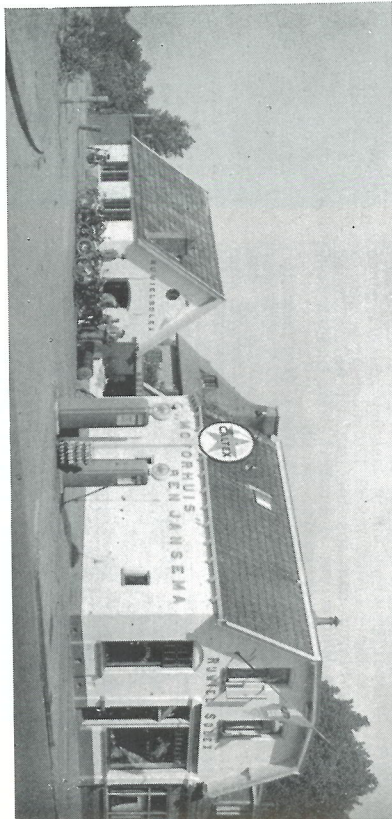
Bestaande Service-Stationen

- Alkmaar: Jan Moejles, Nieuwe sloot 38, Tel. 2243.
Almeido: Gerh. Voskamp, Spoorstraat 18—18, Tel. 2252.
Alphen a.d. Rijn: G. G. R. Dool, Raadhuisstr. 243, Tel. 3151.
Amersfoort: H. Holsteyn, Utrechtsestraat 28, Tel. 6886.
Amsterdam: N.V. Borgmeier, Overtoom 73, Tel. 52476.
N.V. H. v. d. Meer, Linnaeuskaade 11, Tel. 52440.
P. L. v. d. Meiden en Znen, Meentewal 104, Tel. 60096.
F. H. Meijndres Jr., Tolstraat 130-134, Tel. 20064.
W. W. Smit, Amstelveenseweg 864-735, Tel. 90646.
Jac. Schot, Sarphatistraat 34, Tel. 52910.
Apeldoorn: J. H. G. v. Wijhe, Hoofdstraat 161, Tel. 5635.
Appingedam: G. de Boer, Gouden Pand 4, Tel. 174.
Arnhem: A. L. van Wijk en Co., Steenstraat 99, Tel. 20325.
Assen: K. v. d. Ploeg, Roldersstraat 3, Tel. 2701.
Badhoevedorp: Chr. Mantel, Sloterweg 133, Tel. 261.
Barnveld: Fa. H. Zwart, Amersfoortsestraat 22, Tel. 199.
Beverwijk: J. W. van Yvren, Populierenlaan 80, Tel. 3856.
Boxmeer: Fa. Jelten, St. Rochusplein, Tel. 57.
Borculo: Gebr. Veer, Burg. Bloemenstraat 210, Tel. 327.
Boskoop: J. A. Verbakel en L. C. Vergeer, Voorkeade 27, Tel. 196.
Breda: Gebr. van Nunen, Haasweg 442-444, Tel. 8419.
Breskens: J. P. Hooftman, Boulevard 18, Tel. 111.
Bussum: Gebr. v. Hamersveld, Herenstraat 36, Tel. 6973.
Coevorden: N.V. v. h. J. v. Berkum i.o., Bentheimerstraat 58, Tel. 212.
Dalt: L. Ham Jr., Houttuinen 7, Tel. 550.
Den Burg (Texel): F. Zeegel, Parkstraat 16, Tel. 150.
Deventer: L. v. d. Berg, Zwolseweg 32, Tel. 3715.
Doetinchem: Gebr. J. en H. Ritthorst, Terborghseweg 45, Tel. 613.
Dordrecht: T. C. Stollme, Laagweg 3 106, Tel. 303.
Dordrecht: Jaap Vos, Steegoversloot 32, Tel. 6131.
Draughten: Fa. R. Lammers, Noordduurt 41, Tel. 2234.
Eindhoven: J. A. C. Smulders, Tongelerssteet 105, Tel. 5951.
Emmen: H. Beugeling, Hoofdstraat 29, Tel. 47.
Emschede: Melching en v. Uizen, v. Loochemstr. 8, Tel. 2624.
Franker: Fa. Engelsma en Wijnia, Voorstr. 26, Tel. 2570.
Goes: Gebr. Adriamse, Rijnmelanstraat 16, Tel. 2033.
Goor: A. J. Ruesink, Deldenerstraat 36-38, Tel. 646.
Gorinchem: C. F. v. Mill, v. Arkelstr. 65, Tel. 2644 en 2645.
Gouda: H. Weurman, Kleiweg 96, Tel. 4191 (b.g.s. 3728).
Groningen: H. J. Veendaal, Showroom: Zuidertiep 41, Tel. 26634.
Service-station: Kleine Pelstersstraat 6, Tel. 20571.
Grifpskerk: E. de Vries, Friesestraatweg A 89, Tel. 44.
Den Haag: M. v. d. Berg, Conrathkade 89, Tel. 337976.
A. Maasland, Beauldenhoutseweg 181, Tel. 770470.
A. J. Zweits, Rijswijkseweg 31-33, Tel. 112740.
Haarlem: J. J. van Kooten, Fyeln 20, Tel. 12000.
Harderwijk: E. Ruitenbeek, Donkerstraat 22, Tel. 2208.
Heemse: A. Smit, Brink A 7, Tel. 80.
Heerten: J. Kolenburg, Geerstraat 12, Tel. 4534.
Den Helder: K. Majoie, Keizerstraat 98, Tel. 2883.
Helmond: H. J. W. Seifkens, Molentstraat 187, Tel. 2739.
Hengelo: E. L. Jansena, Deldenerstraat 208, Tel. 2686.
's-Hertogenbosch: Fa. Doodenot, Vughtstr. 81, Tel. 7381.
Hilversum: Gebr. v. Hamersveld, Emmanstr. 44, Tel. 8172.
Hoogeveen: Fa. A. Kip, Hoofdstraat 92, Tel. 92.
Hoorn: K. de Reus, Kleine Noord 58, Tel. 4071.
Hulst: J. L. Kerckhaert, Vismarkt 6, Tel. 46.
Kampen: J. W. Wolters, Oudestraat 40-42, Tel. 71.
Klundert: A. Ottevanger en Zoon, Steynstraat 39, Tel. 4.
Krubbenrijke: J. Francke, No. 84, Tel. 70.
(Vervolg op pag. 69)

Rijwiel Solex Service

SOLEX-SERVICE-STATION BEN JANSEMA TE HENGELO

Mr. P. Lamberts Hurrelbrinck



Bij de oude heer Kroeskop te Meppel leert men de middelen van de auto- en motorsport in ons land kennen, maar wanneer daar te Hengelo de nog jonge Ben Jansema zijn loopbaan vertelt, dan lusteren wij naar de vaderlandse historie van de Nederlandse rijwiel- en motorhandel uit de allerlaatste tijd. Wij krijgen dan levens een inzicht in de vele en grote mogelijkheden, die ook thans nog bestaan voor jonge, wiskrachtige werkers, die zelf hun toekomst willen opbouwen.

Ben Jansema is in Mei 32 jaar geworden. Hij werd opgeleid voor radio-technici. Hiervoor moest hij iedere dag naar Enschede 9 km ver. Dit is voor jonge mensen niet zo erg, maar doet toch op winddige herfst- en winterdagen het verlangen opkomen naar een eigen vervoermiddel. Daarom koest hij op 16-jarige leeftijd van zijn opgespaard zakgeld voor 7½ gulden een stokoude motorfiets. Om dit apparaat in bedrijf te houden moest er voortdurend aan geknutseld en gerepareerd worden. Daar heeft Ben Jansema veel praktische kennis mee opgedaan en hierna de grondslag gelegd voor zijn latere grondige kennis van de motortechniek.

Toen hij eenmaal afgestudeerd was, bleef hij het motorrijwiel niet alleen getrouw, maar ging er zelfs meer en meer in op. Niet alleen verzorgde hij natuurlijk zelf de motoren, die hij bereed, maar hij vond er ook een waar genoegen in om 's avonds in zijn vrije tijd zijn motor-kennissen te helpen bij het uitvoeren van reparaties. Hij deed veel kennis op met deze vriendendienst en raakte daardoor bovendien onder de Hengelose motorrijders bekend als een uitstekend reparateur. Hij kreeg het druk des avonds in de kleine werkplaats achter zijn huis.

Toen kwam de oorlog en er vielen voor Jansema geen motorrijwelen meer te repareren. Gedurende de laatste maanden van de oorlog moest hij nog onderduiken.

Na de bevrijding besloot Jansema zijn liefhebberij als levensdoel te kiezen en hij vestigde zich als motorhandelaar. Die keuze bleek de juiste te zijn geweest, want het ging Ben Jansema goed. Hij kreeg nu zelfs gelegenheid om deel te nemen aan motorwedstrijden, wat

hem altijd als een onbereikbaar ideaal voor ogen had geweest. Hij wipt zich met zijn gebruikelijke voortvarendheid op alles — terreintjes, betrouwbaarheidsritten en snelheidswedstrijden. In 1946 kwam hij voor het eerst als nieuweling uit, aan het einde van dat jaar reeds was hij senior en twee jaar later was hij dubbelkampioen: op Matchless kampioen terreintjes in de 500 cc-klasse en kampioen betrouwbaarheidsritten in de 125 cc-klasse. Daarenboven kreeg hij in dat gloriejaar 1948 de „Hans de Beaufort-beker“, een onderscheiding van zeer bijzondere betekenis, omdat deze prijs wordt toegekend aan de rijder, die zich in het afgelopen jaar heeft onderscheiden, niet alleen door sportieve prestaties, maar bovendien ook door karaktereigenschappen.

Een meesterschap korte sportloopbaan heeft Ben Jansema achter de rug, die hij nu afgesloten heeft, omdat zijn zaak hem te veel in beslag neemt. Deze vrijwillige terugtrekking uit een sport, die hem nog steeds zo na aan het hart ligt en waarin voor hem nog zoveel toekomst lag, tekent zijn karakter. Wedstrijden eist volledige concentratie — zegt Ben Jansema, en die wil hij niet onttrekken aan zijn zaak, waarin de toekomst ligt voor hem.

Verleden jaar Augustus werd Ben Jansema service-station voor het RijwielSolex en met zijn dynamische voortvarendheid gaf hij zich onmiddellijk aan deze nieuwe taak. De Solex is in elke stad van ons land reeds een dagelijkse verschijning geworden, maar misschien nergens ziet men er zo veel als in Hengelo. Het is bepaald opmerkelijk, het valt terstond op bij een bezoek aan deze stad. Ben Jansema stelt er zich niet tevreden mee om Solex te verkopen en service te verlenen aan de bezoekers, maar hij wijst dezen ook de weg om er het meest van te profiteren en te genieten. Natuurlijk bestaat er in Hengelo een Solexclub en Ben Jansema is er de stuwende kracht van. Hij brengt de leden op clubtochten naar de mooie Overijsselse natuur en hij heeft reeds met een gezelschap van 4 dames en 6 heren deelgenomen aan een stertrit naar Den Haag — 225 km op één dag. Door deze stertrit zijn velen tot de ontdekking gekomen, dat ook het groottoerisme met de Solex kan worden beoefend.

Nieuwe Wegenerkeerswet
Naar wij vernemen, zal de nieuwe Wegenerkeerswet, waarin de wettelijke positie van het gemotoriseerde rijwiel definitief geregeld is, nog dit jaar in werking treden. Wij hopen hierop in een volgend nummer nog nader terug te komen.

Motorverkeer heeft voorrang

Nu voor de gemotoriseerde fietsen in het algemeen verschillende faciliteiten zijn verleend, raadt de K.N.A.C. berijders hiervan dringend aan, zich in het wegverkeer geheel als fietsers te gedragen met name voorrang te verlenen aan alle motorverkeer.

Ten opzichte van elkander en van gewone fietsen behoren zij dus de gebruikelijke regel „rechts gaat voor“ bij gelijkwaardig naderen van kruispunten enz. toe te passen.

Geen extra deviezen

Naar de A.N.W.B. vernemen, zullen eigenaars van een gemotoriseerde fiets niet in aanmerking kunnen komen voor een extra toewijzing van deviezen voor het buitenland. Het benzineverbruik is zo gering, dat naar de mening van de Nederlandse Bank de reiskosten niet merkbaar op de toegewezen deviezen zullen drukken.

Solex in Zwitserland

Ook in Zwitserland, waar de Solex verraardigd wordt door de beroemde Hispano Suiça-fabrieken te Genève, is een speciale Solex-service organisatie aanwezig.

Lezers, die hiervoor interesse hebben, kunnen een lijst van Zwitserse service-stations krijgen.

Deviezen

De Nederlandse Bank stelt voor elke toerist maximaal f 300,— aan Franse francs beschikbaar, die u desnoods in 6 dagen mag opsupperen (kortere eelster niet!). Kinderen beneden de 14 jaar ontvangen f 150,— aan deviezen.

Voor Engeland wordt f 35/- (f 37,5,—) beschikbaar gesteld, voor Denemarken 500 Deense kronen (± f 275,—). Voor België kunt u eenmaal per jaar 200 Belgische francs (± f 15,—) ontvangen. Voor toerisme wordt nog een nader te bepalen bedrag vastgesteld. In 1949 bedroeg dit Belgische francs 2800 per persoon.

Verplaatsing kantoor R.V.I.

Op verzoek van de Rijksinspecteur van het Verkeer in het district Zuid-Holland, delen wij mede, dat de kantoren van de Rijksverkeersinspectie en het Beveiligingscommissariaat met ingang van 30 Juni j.l. verplaatst zijn naar Heemstraatsingel 221, Rotterdam, Telefoon 35843.

Op verzoek van Jans. Tittel, speciale fabriek voor ledereen kleding te Den Haag, delen wij u mede, dat de door deze fabriek in de handel gebrachte modellen „Daily“ en „Canadian“ (zoals afgebeeld in de advertentie in het Juni-nummer) momenteel speciaal ten behoeve van verpleegsters en verplegers beperkt te leveren zijn in de blauwe uniformkleur.

Bestaande Service-Stationen

Vervolg

Leens: J. F. Bunnemeyer, Wilhelmijnestraat A 206, Tel. 8.
Leeuwarden: Fa. Brouwer & Alkema, Pier Panderstraat 10, Tel. 3069.
Leiden: H. Walenkamp & Zn., Turfmarkt 5, Tel. 20050.
Lemmer: K. Koopmans, Langestreek 31, Tel. 98.
Lisse: Jo de Kooiker, Kanalsstraat 50.
Maasland: H. Vink, Heis ter Lucht, B 41a, Tel. 573.
Maastrecht: J. Felix, St. Pieterstraat 34, tel. 4672.
Meppel: A. Kroeskop & Zn., Zuidende 50, tel. 401.
Middelburg: Gebr. van den Driest, Herenstr. 12, tel. 2410.
Middelharnis: H. J. Campfens, Chr. de Vrieslaan C 193, telefoon 60.
Nijmegen: A. W. Boom, v. d. Havenstraat 12-14, tel. 23864.
Nijverdal: Jan Hosmar, Grote straat 111, tel. 608.
Orisshof: Fa. U. F. C. van Zelst, Spoorwondkeweg 198, tel. 350.
Oostervolde: Gebr. Tasma, Brinkstraat 10, tel. 35.
Oud-Beyerland: J. Brouwer, Oost Voorstraat 37, tel. 128.
Purmerend: Fa. Schermer, Slotplein, tel. 131.
Roermond: J. op 't Root, hoek Wilhelmijnapl.-Venlosep. 8, tel. 2320.
Roosendaal: Fa. Hennekam, Adm. Lonckestraat 1, tel. 2044.
Rotterdam: W. v. Gent, Bergweg 220, tel. 43364.
R. S. Stokvis & Zonen N.V., Oostkousdijk 17, tel. 50577.
J. A. Krooswijk, Pretoriaaan 15, tel. 71288.
Fa. H. Maaskant, Oudewijk 54, tel. 22172.
Rozendburg: Fa. J. Lieveart, Koningsmelaan 5, tel. 31.
Sappemeer: H. Schaap, Noorderstraat 45, tel. 2481.
Schagen: Fa. K. Middelbeek, Loet 17, tel. 251.
Scheveningen: Maasland, Keizerstraat 60a.
Schiedamsche Garage „Unique“, Burg. Knappertlaan 6, tel. 63100—67100.
Sittard: S. J. D. Vandenbergh, Voorstad 15, tel. 2736.
Sneek: Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85, tel. 2163.
Spilke: Gebr. van Pelt, Stationsstraat 5, tel. 15.
Stadskanaal: Geh. Iest, Hoofdstraat 130, tel. 73.
Strijen: C. den Haan, Nieuwe straat 19, tel. 202.
Tennezen: Gebr. Cappendijk, Axelsestr. 174, tel. 2030.
Tholen: C. Duine & Zonen, Eendrachtsweg 13, tel. 50.
Tiel: A. Smits & Zn., Weerstraat 18, tel. 3402.
Tilburg: Fr. Bogers, Bredaeweg 7, tel. 2286.
Uithuizen: G. Dimkja, Kaakstraat B 260, tel. 13.
Utrecht: A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12609.
Veenendaal: Fa. S. J. van Wijk, Prins Bernhardlaan 219, tel. 530.
Vono: J. van Hoogstraten, Parade 21, tel. 2662.
Venray: L. J. van Haren, Markt 2a, tel. 221.
Waalwijk: Fa. A. M. Schoep, Langende 39, tel. 102.
Wageningen: H. B. Goedhart, Grinhweg 48a, tel. 2724.
Weert: A. H. Hallers-Niessen, Beekstraat 89, tel. 2037.
Winschoten: Jac. Smedes, Eijthamsterstraat 9, tel. 509.
D.S.G. 514.
Winterswijk: Langwerden en Kuenen, Torrenstraat 2, tel. 2133.
Wisskerke: P. A. van Damme, Noordeindstraat 128, tel. 224.
Woerden: Fa. Ton van Beynum, Leidsestraatweg 124, tel. 409.
Zaandam: P. J. Verhoef, Stadhuissplein 2, tel. 3851.
Zeist: G. van Amerfoort, Slotlaan 39, tel. 3366.
Zierikzee: Remenyn en v. d. Zande, Lange Nobelstr. A 119, tel. 130.
Zutphen: J. Zwier, Beekelingsel 40, tel. 1497.
Zwolle: W. Draeft, Thomas & Kempisstr. 26, tel. 6892.

Startmoeilijkheden

No. 2

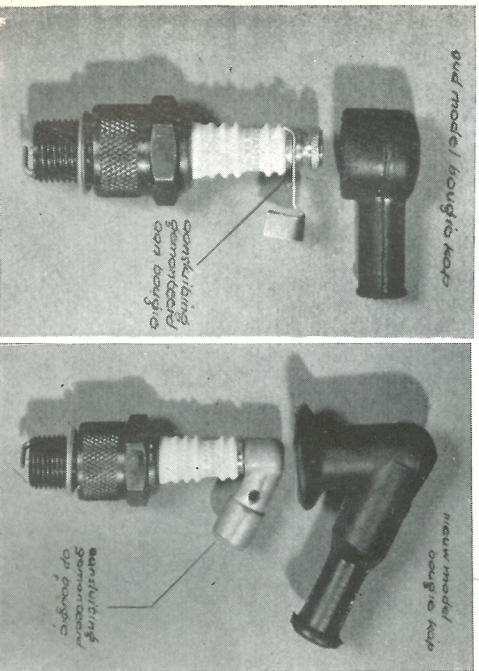
DE BOUGIE

NADAT in ons vorige artikel de bougie behandeld werd, zullen wij u nu een stapje verder meememen naar wat de oorzaak kan zijn van startmoeilijkheden. Nog eens de vergelijking met de gasaansteker. Deze kan nog zo goed zijn, maar als u de gasaansteker laat vonken, terwijl er geen gas aanwezig is — dus zonder dat de gaskraan openstaat — dan gebeurt er niets. Zo ook met onze bougie; de vonk moet bij de bougiepunten (electroden) overspringen als het gasmengsel aanwezig is en verder is het nog nodig dat dit gasmengsel samengeperst is, omdat anders de drukverhoging — die ontstaat bij verbranding — te gering is en deze onvoldoende kracht zal kunnen ontwikkelen en van de druk moeten we het juist hebben. De bougie zelf kan hier geen verandering in aanbrengen. Als stroom wordt toegevoerd, dan springt de vonk over. Dus moet er gezorgd worden dat juist dan stroom wordt toegevoerd als de vonk nodig is. Om dit te bereiken moeten we iets dieper hierop ingaan. We zullen dit zo eenvoudig mogelijk trachten te doen.

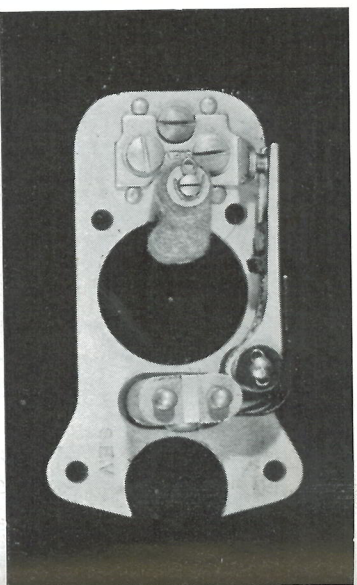
Het overspringen van de vonk wordt geregeld door een z.g. onderbreker. Deze bestaat uit een verstelbaar contact (contactpunt) en een contacthamer, welke zich bevinden in de zwarte trommel links aan de motor. De contacthamer wordt telkens, wanneer de vonk nodig is, gelicht, waardoor de hoogspanning-stroom — opgewekt door vlieg-wielmagneet en een ontstekingspoel — wordt onderbroken. De stroom zoekt dan een andere weg en op dat ogenblik gaat de stroom van de ontstekingspoel via een z.g. stroom-afnehmer en de bougiekabel naar de bougie, waar dan een vonk tussen de punten overspringt.

Om dit volkomen duidelijk te verklaren, zou ons te voeren. Het zal echter begrijpelijk zijn, dat, wanneer de aansluitingen van contactpunt en contacthamer door het voortdurende aantikken iets versleten raken, de stroom eerder — dus ontijdig — onderbroken wordt, daar de afstand groter is geworden tussen contactpunt en hamer, terwijl de stroom bij vervulling later — dus ook ontijdig — wordt onderbroken. Hierdoor ontstaat alreeds moeilijker starten van de motor.

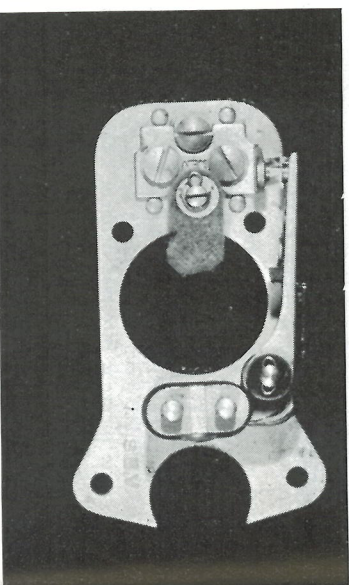
Wanneer de Solex nieuw afgeleverd wordt, is het verstelbare contact (de contactpunt) zodanig afgesteld, dat de contacthamer tijdig stroom onderbreekt, zodat de vonk op tijd bij de bougie overspringt.



68



Onderbreker gesloten



Onderbreker onderbroken (overdriven voorgesteld)

Is de Solex eenmaal in gebruik, dan kan het dus voorkomen, dat het verstelbare contact moet worden bijgesteld.

Het service station gebruikt een z.g. ontstekingsstijp-contrôlamlampje om te onderzoeken of de vonk wel op tijd overspringt. Springt de vonk te vroeg over, dan hebben we z.g. voorontsteking; springt zij te laat over na-ontsteking.

Deze onregelmatigheden in de ontsteking veroorzaken startmoeilijkheden. Constateert het servicestation nu, dat de ontsteking „van tijd“ is, dan wordt het verstelbare contact dusdanig bijgesteld, dat de stroom op tijd wordt onderbroken en de vonk bij de bougie overspringt.

Dit gebeurt door het verdraaien van een excentrische schroef, waardoor het verstelbare contactpunt zonnig dichtert of verder van de contacthamer wordt gebracht.

Na de bougie en het „op tijd“ staan, gaan we verder op de weg, welke door de stroom wordt genomen. Deze loopt — zoals boven gezegd — van de ontstekingspoel, naar een stroomafnehmer, door de bougiekabel, naar de bougie. De verbinding tussen bougiekabel en bougie is afgeschermd door de z.g. bougiekap, een rubberhoesje, waarin de bougiekabel eindigt en dat over de bougie geschoven zit. U kunt dat kapje daar zien.

Zit de kabel niet aan de bougie bevestigd, dan kan de stroom dus niet van de kabel naar de bougie gaan en moet de kabel dus weer bevestigd worden aan de bougie.

In het nieuwe model bougiekap zit aan de bougiekabel een aansluiting met een gaatje, waarin de koperen aansluiting van de bougie past. Is de aansluiting nu van de bougie getrild, dan drukken we de bougiekap weer goed aan, zodat de koperen aansluiting van de bougie weer in het gaatje van de aansluiting zit.

Moet de nieuw model bougiekap van de bougie worden afgenomen, dan moet dit gebeuren door de kap tussen de vingertjes te nemen en voorzichtig recht naar boven te trekken. Dus niet aan de bougiekabel of zijstuk van de kap rukken; uit de foto zal het duidelijk zijn, dat de koperen aansluiting in de bougie dan kan afbreken. Bij het oude model bougiekap kan het rubbertje zonder meer opgetild worden en dan ziet u een klem met open gleuf, welke onder de moer van de bougie wordt vastgeklemd. Draai zonnig het ronde moertje van de bougie vast, zodat de klem stevig aan de bougie vastzit.

Nu wij toch oud en nieuw model bougiekap behandelen: bij het oude model kap kunnen, vooral wanneer deze bovenop versleten raakt, startmoeilijkheden voorkomen en wel als de Solex in de regen heeft gestaan. Het porselein van de bougie en ook de rubberkap, zijn nat geworden. Vocht is een goede geleider en dus kan de vonk dan gemakkelijk van de koperen aansluiting over het vocht op het porselein buitenop naar de metalen bougie huls overspringen. Als het porselein van de bougie dus nat geregend is, droog dit en ook het rubberkapje van binnen en van buiten goed met een doekje af en start dan uw Solex.

Tracht u eerst te starten en springt door de regen de vonk op het porselein over (dit bemerkt u doordat de motor niet wil starten) dan zuigt de motor brandstof aan, terwijl geen explosie plaats heeft, gevolg: bougie-electroden slaan door de brandstof vet. Droogt u daarna het porselein af, dan kan de vonk bij de electroden moeilijk overspringen, omdat de bougie inwendig vet of nat is. (Zie hiervoor ons vorige artikel).

Daarom heeft de Solex in de regen gestaan en is nog een oud model bougiekap gemonteerd, droog eerst het porselein en de rubberkap goed af en start daarna (de nieuw model bougiekap kan zover over het porselein schuiven, dat vocht daar geen kwaad kan doen). Tot slot nog een raad, gebruik voor demontage van de bougie alleen de zeskante sleutel, die in het gereedschapstasje zit.

Deze past precies op het zeskant van de bougie en u voorkomt daardoor dat onregelmatige druk op het porselein wordt uitgeoefend met als mogelijk gevolg haarschaurtjes in het porselein.

UPEL.

ENAVO AUTOVEILINGEN

„Nothing succeeds like success“

**NIEMIGENS GROTER KEUZE
NIEMIGENS KOOPT U BETER**

VOOR HET WESTEN EN ZUIDEN:

Iedere Woensdag: **STADION, AMSTERDAM**

Iedere Vrijdag: **VEEMARKT, ROTTERDAM**

VOOR HET NOORDEN EN OOSTEN:

Iedere Dinsdag: **VEEMARKT, ZUTPHEN**

**INSCHRIJVEN VAN 9 - 1 UUR AAN DE POORT
VEILEN BEGINT OM 2 UUR PRECIES**

Indiana

LEDEREN KLEDING INDUSTRIE

wenst hiermede

MEVROUW M. A. J. VAN ZEIST-DE WILDE

te Soest, (winnares in de klassementsproef van de Solex-Rallye)

en

DE HEER K. G. DIJKMAN

te 's-Gravenhage, (winnaar van het gehele parcours van de Solex-Rallye)

veel geluk met de door hen gewonnen

LEDEREN DAMESMANTEL EN LEDEREN HERENJAS

Het zal hun blijken, dat **alleen** lederen kleding van prima kwaliteit afdoende is op een rijwiel met hulpmotor.

Daarom iedere Solex-berijder drager van

Indiana Lederen Kleding

Munt uit door

pasvorm, kwaliteit en afwerking

134.454

Wist U dat van de 1e Jaargang van dit blad in totaal 134.454 exemplaren gedrukt zijn?

69

Net persoon 41 j. zoekt
REISGENOOT(E)
om een gezellige vakantie Solextocht te maken door Nederland in de week van 23 t/m 30 Juli a.s. R, v. d. Velden; Kruislaan 9, Eekhuizen.

Sportieve jongeman zoekt sportieve
SOLEX-VRIENDIN
om Zondags tochten te maken, liefst omtrek Gouda of Rijnsstreek. Br. onder No. O.S. 10, Bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

Bushouders voor
SOLEX BRANDSTOFBUSSEN
uit voorraad leverbaar. Prijs per stuk f. 3,-. N.V. Borgmeier, Overtoom 73, Amsterdam. Tel. 82476.

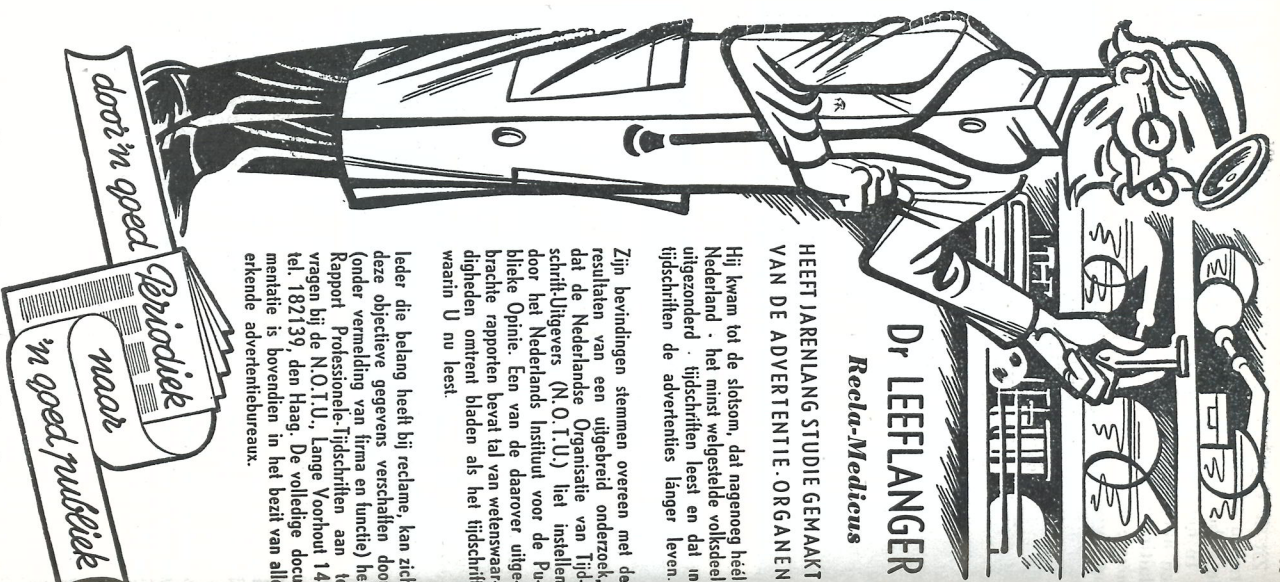
Heer, m.l., wonende te 's-Gravenhage, zoekt
REISGEZELSCHAP
om per Solex een binnenl. reisje te maken, ook v. dagt. Datum en tijdsd. nader te bespr. Br. onder No. O.S. 13, Bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

R.K. Dame, 42 jaar, te Haarlem, zoekt contact met dito dame voor gez.
Week-end en (of) vakantie-tochtje
per Solex. Br. onder No. O.S. 11, Bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

welged. oclrn.aangevr.
Recticel
RUBBERVULLING

voor
Rijwiel- en motordeksken
Stoelzittingvullingen
Sportartikelen
(Springsmatten
scheenbeschermers)
Tapijt- en Traploperonderleg

N.V. FABRON, RHENEN



Dr. LEEFLANGER
Reclame-Medicus

HEEFT JARENLANG STUDIE GEMAAKT
VAN DE ADVERTENTIE-ORGANEN

Hij kwam tot de slotsom, dat nagenoeg heel Nederland - het minst weiggestelde volkdeel uitgezonderd - tijdschriften leest en dat in tijdschriften de advertenties langer leven.

Zijn bevindingen stemmen overeen met de resultaten van een uitgebreid onderzoek, dat de Nederlandse Organisatie van Tijdschrift-uitgevers (N.O.T.U.) liet instellen door het Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie. Een van de daarover uitgebrachte rapporten bevat tal van wetenswaardigheden omtrent bladen als het tijdschrift waarin U nu leest.

Ieder die belang heeft bij reclame, kan zich deze objectieve gegevens verschaffen door (onder vermelding van firma en functie) het Rapport Professionele-tijdschriften aan te vragen bij de N.O.T.U., Lange Voorhout 14, tel. 182139, den Haag. De volledige documentatie is bovendien in het bezit van alle erkende adverteerbuureaux.

en... Uw advertentie leeft langer!

Adverteert in dit blad!

U bereikt er 10.000 koopkrachtige lezers mee!
Advertentie-tarieven worden op aanvraag gaarne toegezonden



Een goed
als de

CHAMPION
's werelds favoriet
bougie

op elke motorvoertuig voldoet,
voldoet zij op het

RijwielSolex

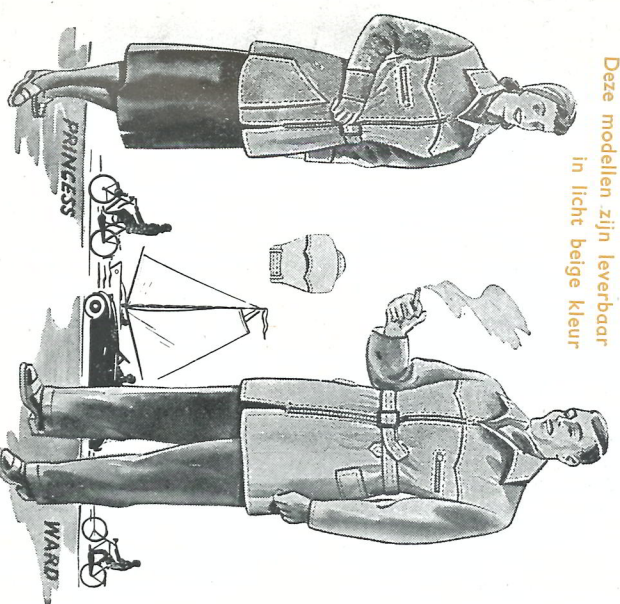


UW RIJWIELSOLEX
is het best verzekerd op de
Solex Polis

van
"DE ZEVEN PROVINCIËN"

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

Op de Solex een "Eston", the most perfect Sport Coat!



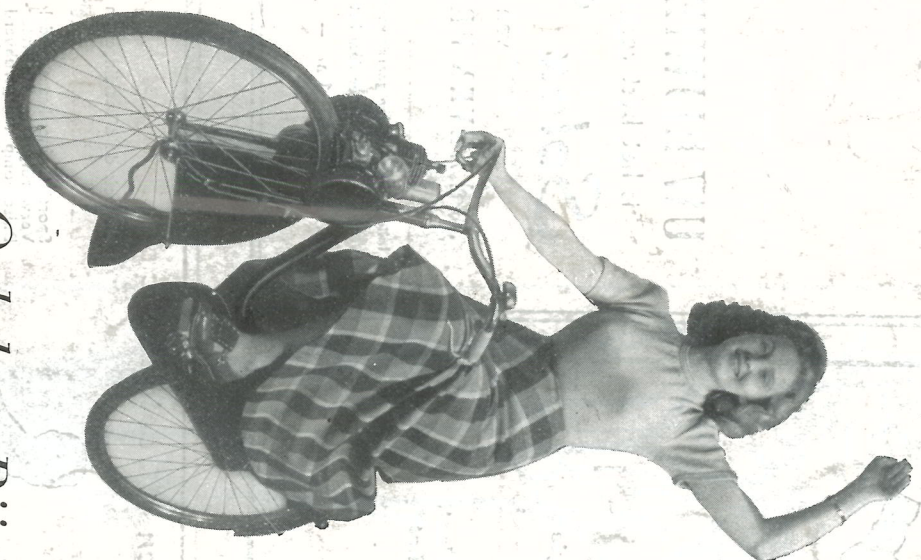
Deze modellen zijn leverbaar
in lichte beige kleur

Zie ook de afbeeldingen in het April- en Juni-nummer
MODEL "PRINCESS" lengte 75 cm F 37.50

● Sportief Amerikaans model
● Vervaardigd van 2 x water- en winddicht materiaal
● Buitencromp van gerubberde lijnen
● Voering van gerubberde zijde
● Bors- en rugstuk, gepassepoilleerd met bruin biesje
● Twee ingezette zijzakken met kleppen
● Horizontaal lopende borszak met treksluiting
● Voorsluiting met prima deelbare treksluiting
● Ceintuur rondom met gesp
● **CAPUCHON** voor model "Princess" extra F 4,-
● **MODEL "WARD" lengte 85 cm F 38.75**

● Vlot sportief model
● Vervaardigd van 2 x water- en winddicht materiaal
● Buitencromp van gerubberde lijnen
● Voering van gerubberde zijde
● Bors- en rugstuk, gepassepoilleerd met bruin biesje
● Twee ingezette zijzakken met kleppen
● Horizontaal lopende borszak met treksluiting
● Voorsluiting met prima deelbare treksluiting
● Ceintuur rondom met gesp

Bestel er één bij Uw "Solex" agent
Vraag gratis prospectus
SPECIAL FABRIEK VOOR MOTORKLEDING
J. TITTEL
FRANKLINSTRAAT 103 - DEN HAAG



Ook het RijswielSoler
is gemonteerd met

VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar

MAANDBLAAD
TWEDE JAARGANG No. 3
AUGUSTUS 1950

Op de
SOLEX