



*Ook het RijswielSolex
is gemonteerd met*

VREDESTEIN
banden

snel, soepel en betrouwbaar

op de
SOLEX



Maandblad voor Solex-enthousiasten
2e Jaargang - No. 4 - September 1950

Abonnementprijs: f.3,50 per jaar

Administratieve-adres:

Kon. Nederl. Boekruikerij
H. A. M. Roelants, Lange Haven 141,
Schiedam, tel. 69300, giro-nummer 5858

Redactie-adres:

Heinman Dulverplein 3, Rotterdam

Artikelen

Aan dit nummer vertelen mee:

K. J. Müller, Simon Carmignoli, Uffel,
Joris van den Bergh, Piet Bokker, Elna
Goldstein, A. Vriens, Kees Hana, Maurits
Soenen, Ed. Hoornik, Anne H. Mulder,
Henriette van Eijck, Mr. P. Lamberts
Harvelbrink, ea;

Tekeningen

Studio Valk, Socha, Eiep Westendorp;

Foto's

P. Troost, Kees Hana, K.L.M. e.g.;

Lay-out

Jan W. Winderink

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

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

Abonnementsgelden kunnen gestort worden op postgiro-rekening nr. 5858 i. n. van Kon. Nederl. Boekruikerij H. A. M. Roelants, Schiedam.

Indien niet wordt gestreerd, zal per postincasso over het abonnementsgeld worden betaald.

Deze maand:

Op de omslag van dit September-nummer ziet U een foto, die op het eerste gezicht aan een misdruk doet denken. Maar dat is ze toch niet! Wat u ziet is heel eenvoudig het weerspiegelde beeld van een meisje met een Solex in een étalage!

Op nevenstaande pagina laat de heer Egon F. Eriksson, directeur van de Solexororganisatie, een krachtig waarschuwend woord horen tegen het organiseren van z.g. snelheidswedstrijden voor gemotoriseerde fietsen!

Over de kort geleden gehouden achtste van het Verbond voor Velig Verkeer tegen de 4 O's, schreef Hooftinspecteur K. J. Müller een artikel!

Uffel vertelt in zijn technisch artikel uitvoerig op welke wijze de kraachbron van de Solex, het tweetaal motorfje, werkt!

Joris van den Bergh fulmineert tegen de snelheidsmankten: Elna Goldstein bezoekt voor ons het oude Friese stadje Franeker; A. Vriens haalt herinneringen aan Koen Parmentier op in zijn artikel "Drie Fietsen", een ontroerend stukje over vreesdromen in oorlogstijd!

En dan natuurlijk de beloofde prijsvraag, die wij altijd een originele vorm trachten te geven. U kunt uw krachten en uw geluk weer eens beproeven!

De Amsterdamse dichter Ed. Hoornik schreef voor ons blad enige ernstige stemmingsstukjes onder de titel "Zomeravonden"; Mevrouw Anne H. Mulder, die u zeker wel kent van de radio, vertelt over planten en bloemen, maar op geheel andere wijze dan Kees Hana, die ook weer present is, evenals Henriette van Eijck.

Met de hier niet genoemde artikelen hoopt de Redactie u weer een nummer gebracht te hebben, dat er zijn mag!

Uit andere tijdschriften

IN de jubileumaflevering van het tijdschrift "Wegen" komen enige artikelen over rijwielverkeer voor. Daarin worden door terzake kundigen ook enige opmerkingen gemaakt over de rijwielen met hulpmotoren. Het steeds groeiende aantal daarvan maakt kennelijk de nodige indruk. Mr. B. Mees die het rijwielverkeer in de grote steden behandelt merkt het volgende op.

"Tot besluit van dit artikel een enkel woord over deze nieuwste verschnijingsvorm van het rijwiel. Deze verkeersmiddelen hebben, mits zij geen grotere snelheid bereiken dan ten hoogste 25 km per uur, dezelfde eigenschappen als een trapfiets en zij behoren zowel wat betreft verkeersvoorschriften en verkeersregeling als wat hun plaats op de weg aangaat met deze volkomen gelijkgesteld te worden. Is de snelheid groter dan 25 km per uur, dan moeten zij, mede wegens de zwaardere motor en de zwaardere constructie, tot de motorrijwielen gerekend worden, met alle gevolgen van dien. Een grote verbreiding van deze rijwielen zal de verkeers toestanden in onze stadsstraten er niet beter op maken. Aan de ene kant zullen vele wielrijders overgaan tot het gebruik van een hulpmotor, zodat geen absolute toename van het aantal rijwielen optreedt, maar aan de andere kant is de kans groot, dat vele automobilisten en adsprant-automobilisten wegens de steeds toenemende kosten van het auto-rijden en de diverse moeilijkheden bij de import van auto's een Solex zullen aanschaffen. Dit zal wellicht kunnen leiden tot de noodzaak van bredere rijwielpaden, omdat een inhaalstrook onontbeerlijk zal blijken te zijn."

In een artikel over Rijwielverkeer en -toerisme schrijft de heer A. G. M. Boost in hetzelfde nummer o.m.:

"De laatste tijd heeft het gemotoriseerde rijwiel nieuwe problemen opgeworpen. Naar de aard behoren deze zich als fiets gedragende vervoermiddelen op de rijwielpaden thuis, maar gezien hun grotere snelheidsmogelijkheden scheppen ze ook daar moeilijkheden. Zij veroorzaken bovendien geluiden, liggend tussen puttelien en knetteren, die op vele in de stille natuur gelegen rijwielpaden de rust zoekende toerist zullen hinderen. Niettemin is het aantal fietsen met hulpmotor snel stijgende en zal met deze evolutie terdege rekening moeten worden gehouden.

Het is te hopen, dat zij, zowel als het autowegverkeer, gespaard zullen blijven van een gemeenschappelijk gebruik der autowegen. Wij zouden dan op het gebied van de verkeersveiligheid weer vele stappen achteruit raken.

Vragen staat vrij

Onze medische medewerker, die behalve medicus een van de bekendste Nederlandse letterkundigen is, alsmede Hooftinspecteur K. J. Müller, chef van de Rotterdamse verkeerspolitie, hebben zich bereid verklaard, vragen te beantwoorden van onze lezers op medisch resp. verkeers technisch gebied.

Indien u dus met een verkeersvraagstuk in uw maag zit of wilt weten of Solexrijden 's winters voor u geen kwaad kan, schrijft het ons en wij zullen uw vragen doorzenden aan onze medewerkers.

Indien van voldoende algemeen belang zullen wij de beantwoorde vragen in ons blad plaatsen in de rubriek die bovenstaande titel zal dragen.

Wij hopen onze lezers hiermede van dienst te zijn en zien met belangstelling uit of deze nieuwe service „in staat”.

REDACTIE.

FOOT

WI achten het noodzakelijk een waarschuwend stem te laten horen tegen de ontwikkeling, welke het organiseren van z.g. „wedstrijden” voor rijwielen met hulpmotoren aanneemt. Wij aanzelen niet hier van uitwassen te spreken, die niet genoeg bestreden kunnen worden, omdat door deze snelheidswedstrijden het rijwiel met hulpmotor in een volkomen verkeerd daglicht wordt geplaatst.

Het is duidelijk, dat de organisatoren van deze wedstrijden niet beseffen, in welk een kwaad daglicht zij de gemotoriseerde fiets, die voorbestemd is om het meest populaire motorische vervoermiddel in ons land te worden, plaatsen, wanneer zij snelheidswedstrijden organiseren, waarbij de berijders moeten zijn voorzien van een valhelm, rugnummers krijgen en een bepaald aantal „ronden” moeten afleggen om uit te maken, welk rijwiel met hulpmotor het snelste is.

Onze verkeersautoriteiten hebben bij het opstellen van de nieuwe verkeerswet veel moeite gehad het rijwiel met hulpmotor daarin die plaats te geven, welke het toekomt en zij zijn daarbij terecht van het standpunt uitgegaan, dat een rijwiel met hulpmotor niet veel sneller mag gaan dan een normaal traprijwiel, willen geen grote gevaren gaan ontstaan.

De bedoeling van bovenbedoelde wedstrijden, waarvan er thans reeds verscheidene zijn gehouden, druisen volkomen in tegen de eisen, welke aan een betrouwbaar, niet gevaarlijk rijwiel met hulpmotor moeten worden gesteld. Zij schrikken de bezadigde rijder af zich een dergelijk modern motorisch vervoermiddel aan te schaffen. Wil men wedstrijden houden, goed, maar dan moeten daarvoor ook machines gebruikt worden, welke niet behoren tot de klasse van rijwielen met hulpmotoren. Het is daarom ook te betreuren, dat een valblad, dat zich speciaal met het rijwiel met hulpmotor bezig houdt, advertenties opneemt, waarin reclame wordt gemaakt met een hoge gemiddelde snelheid gedurende een betrekkelijk groot aantal uren. Hiermede wordt het doel waarvoor de gemotoriseerde fiets bestemd is, volkomen voorbijgeschoten.

Wat de Solex aangaat, stellen wij er prijs op te verklaren, dat wij nimmer enige medewerking zullen verlenen aan „wedstrijden” welke moeten aantonen hoe snel men nu eigenlijk wel met een rijwiel met hulpmotor kan gaan. De Solex is gebouwd voor een snelheid van om de 22-25 km en wij zullen nimmer aanspraak maken op de mogelijkheid Solexten te leveren, welke in staat zouden zijn zich met snelheidsmankten te meten.

Het is te hopen, dat men zeer spoedig in die kringen, waarin het element snelheid voor een rijwiel met hulpmotor de grootste rol speelt, gaat inziden, dat men zich hiernede volkomen op de verkeerde weg begeeft.



EGON F. ERIKSSON,
Directie Solexororganisatie voor
Nederland, België en Luxemburg.



Wies O's ONWETENDHEID WIT DE PRAKTIJK

Menselijke tekortkomingen en verkeersveiligheid

Hooflinnspeteur K. J. Müller
 Chef Verkeerspolitie Rotterdam

Ze trof het niet, die dame, gezeten achter het stuur van een van die aardige Engelse auto's die men tegenwoordig zoveel op onze wegen ziet. Door de achterruit zag we al dat ze in zeer druk gesprek gewikkeld was met een naast haar zittende sexe-genoot. Haar hoofd draaide veelvuldig naar rechts en uit alles bleek, dat er belangrijke kont gevoerd werd. We moesten wel even achter deze vrij langzaam rijdende auto blijven omdat de linkerrichtingrijzer naar links was uitgestoken. Toen echter de eerstvolgende zijstraat aan de linkehand voorbijgevoerd werd zonder dat de verwachte beweging werd uitgevoerd zijn we voorzichtig links naast die auto gaan rijden en trachten de aandacht van de bestuurster te trekken. Juist toen we naast haar waren (dit verhaal is geheel historisch) zagen we, dat zij beide handen van het stuurwiel nam en een beweging maakte die bij visserstajin niet ongebruikelijk is. Deze gebarentaal verduidelijkt blijkaar weer het gesproken woord dat met naar rechts gewend hoofd gericht werd tot de passagiere. Deze laatste beduidde haar echter onze geïnformeerde aanwezigheid, zodat even later een onderhoud plaats vond langs het trottoir. Gelukkig gaf de bestuurster onomwonden toe, dat ze in alle opzichten gefaald had. Als verontschuldiging

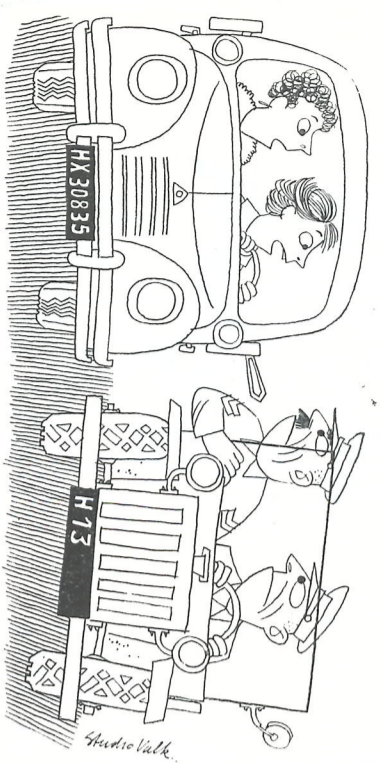
mochten we aanhoren dat zij een Engelse vriendin juist van de trein had gehaald en in zo drinke conversatie was geraakt, dat handen en voeten er aan te pas waren gekomen. De uitgestoken richtingrijzer bleek een overblijfsel van goede wil van enige straten terug. Ziedaar een nogal duidelijk voorbeeld van gebrek aan concentratie, of liever gezegd een verkeerd gerichte concentratie. We zullen dit voor het vervolg van ons verhaal maar een geval van „onopletendheid” noemen.

Moen onlangs een auto van de Ongevallenendienst der Rotterdamse politie zich naar een ernstige aanrijding spoedde en daarbij de Maastunnel inreed, werd de sirene van deze auto in werking gesteld, zodat het de meesten welbekende engszins alarmerende geloei, de autobestuurders de rechterbaan deed opzoeken. Niet also de bestuurder van een klein auto'tje dat intengeheel juist uit de rechterfile kwam en vlak vóór de ongevallenauto de linkebaan ging berijden en kennelijk met alle spoed doch nog veel te langzaam rijdende een hinderpaal bleef tot de uitgang van de tunnel. Het spijt ons dat er toevallig weer een „vrouwspersoon” aan het stuur zat....

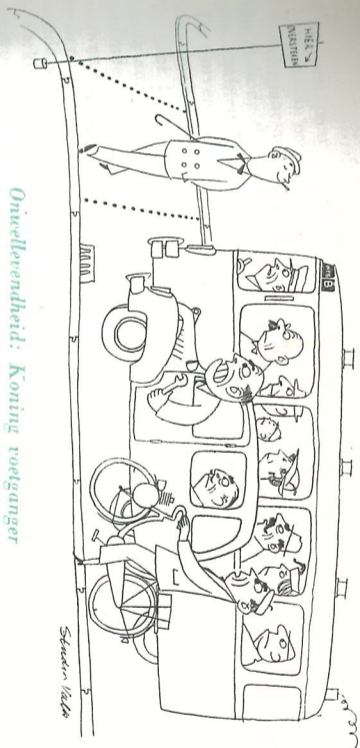
Haar nummer werd al rijdende opgenomen en enige uren later vertelde een kennelijk nog enigszins verschromte vrouwwinstem, dat ze het helemaal niet zo bedoeld had, maar dat zij zich uit de file had begeven omdat ze dacht, dat het geloei betekende dat er een lek in de Maastunnel was ontdekt....

De lezer begrijpt wel dat zoveel charmante onwetendheid zelfs voor de politie aanleiding is om er verder maar geen werk van te maken. Voor die „onwetendheid” vragen we even speciaal de aandacht.

Dat er wonderlijke kostgangers op dit ondermaanse rondwaaier weten we allen. Wij voeren er één ten tonde in aansluiting op



Onopletendheid: een Engelse vriendin



Onwetendheid: Koning voetganger

de volgende opwekking om onze zoelgangers te sparen. Stopt u met uw Solex wel eens voor zich op oversteekplaatsen bevindende voetgangers? Doet u dat wel, dan betekent dit medewerking aan een goed geordend verkeer. Dit lokt de voetgangers naar die oversteekplaatsen, zodat ze niet elders vlak voor uw voorwiel opdunnen.

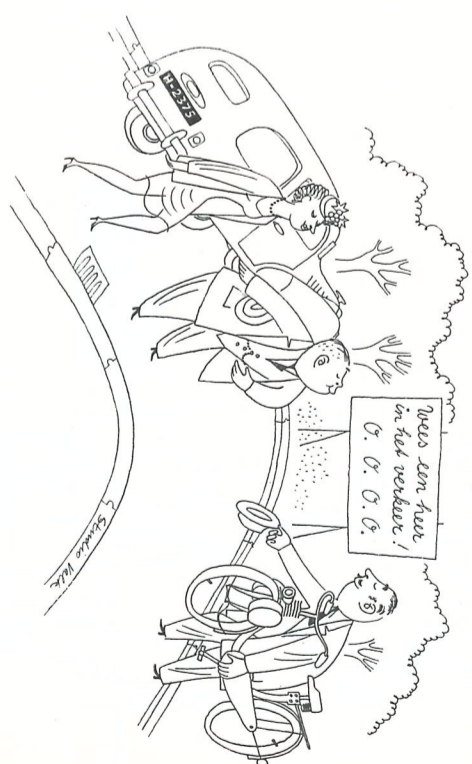
Toen de Rotterdamse politie nu al weer enige tijd terug het rijverkeer voor de oversteekplaatsen liet stoppen om aldus bestuurders en voetgangers te wemmen aan deze nog niet in onze verkeerswetgeving vastgelegde doch zeer noodzakelijke regeling, viel het één der daat dienstdoende agenten op dat iemand herhaaldelijk overstak. Hij ging op de man letten en zag dat hij enige keren aan de kant wachtte tot er rijverkeer naderde. Hij stak dan langzaam over en genoot kennelijk van de bescherming die hem dan telkens werd geboden. Nu volgde er iets, dat niet helemaal volgens de richtlijnen is, maar waarvan de uitwerking paedagogische kwaliteiten bleek te hebben. De betrokken kreeg namelijk een oorvijg, die hem jilngs het strijdtoneel deed verlaten.

Een voorbeeld van dubbelzinnige „onwellevendheid” waarvan gaarne acte tot onze slotopmerkingen.

Zo komen we dan aan ons vierde voorbeeld uit een vrijwel onuitputtelijke casusistiek. Hoe langer hoe meer ziet men zware combinaties van trekkers en aanhangwagens op de weg verschijnen. Deze kolossen

van soms enige tientallen tonnen gewicht behoeven, mits behoorlijk onderhouden en bestuurd, niet als bijzonder gevaarlijke verkeersobjecten te worden beschouwd. Maar in de praktijk blijft dat het nogal eens voorkomt dat de aanhangwagen verloren wordt. Zo arriveerde onlangs een veraste bestuurder in Dordrecht om daar te ervaren dat zijn aanhangwagen niet meer aanwezig was. Bij navraag bleek deze eigens in de buurt van Den Haag langs de weg te liggen....

Meermalen kwam het ook voor dat losgeraakte aanhangwagens puin van winkels randen en grote ravage veroorzaakten. Bij de ingestelde politieonderzoeken blijkt hier veelal dat ondeskundige bevestiging of niet tijdig opgemerkte slijtage in het spel is. Wanneer men de weg op gaat zonder zeker te weten dat alles prima in orde is moet dit als een grove „on-



Goedertil kreken

voorzichtigheid” worden aangemerkt. Onlangs heeft het Verbond voor Veilig Verkeer in samenwerking met vele andere instanties een actie gevoerd tegen „de vier O's”, de eerste letters van onwetendheid, onopletendheid, onvoorzichtigheid en onwellevendheid. Er zijn natuurlijk veel meer menselijke tekortkomingen, die een fineste invloed hebben op het verkeer en men moet uit de boven omschreven gevallen vooral niet afleiden dat deze alleen bij autobestuurders zijn te vinden. Toevallig waren dit enige gevallen die in de laatste tijd werden waargenomen. Maar het is betrekkelijk eenvoudig dergelijke fouten bij anderen te ontdekken, ook bij bestuurders van rijwiel en met hulpmotoren en om de hand maar in eigen boezem te steken, dus ook bij de Solex-rijders. Wij hebben er al eens meer op gewezen dat het regel is, dat de wielrijders de automobilisten en de automobilisten de wielrijders aanwijzen als de veroorzakers van vele verkeersongevallen, terwijl ze gezamenlijk iets tegen de voetgangers hebben. Het is niet denkbeeldig, dat het sterk groeiende leger der Solex-enthousiasten in dit opzicht ook zal worden aangevallen. In feite is dit al wel eens gebeurd. Het is daarom van veel belang dat allen er toe medewerken om eventuele overlast voor anderen zo gering mogelijk te doen zijn. Dit betekent dat iedere Solex-rijder zich zodanig aan de verkeersomstandigheden moet aanpassen dat de vlotheid en veiligheid zo goed mogelijk bewaard blijven. Dat de Solexten een plaats op de wegen moeten hebben is duidelijk. De wijze van rijden der Solexisten in deze tijd zal mede de plaats op de weg in de toekomst bepalen. Hoe beter men rijdt hoe minder men anderen dus hindert, hoe meer „goedwillig” men kweekt bij de overige weggebruikers en de weggever. Haast vanzelfsprekend zal daaruit dan voortvloeden dat belemerende bepalingen zullen uitblijven. Waarmee de denugd dan weer eens beloond is.

De pogingen, zoals de bovenvermelde O-actie, zijn geen inspanning van manakale geesten, ze zijn wel degelijk van belang voor de praktijk. Daarom waken we de Solex-rijders gaarne op om zich te scharen bij de welwetende, oplettende, voorzichtige en vooral wellevende weggebruikers.



S. Carniggelt

Mijn baas had gezegd: „Ga naar de burgemeester van Ullem en interview hem over „die kwestie“. Wat „die kwestie“ was doet er weinig toe — het gaat er om hoe ik in Ullem kwam. Dat plaatsje ligt namelijk in een rare uitloek. Je moet met een trein, dan met een bus, dan weer met een trein en tenslotte nog eens met een bus en als u nu weet dat ik al zeeziek word van een spoorboekje en een fijn ontwikkelde aanleg heb om vervoermiddelen te missen, dan zult u begrijpen, dat dit reisje mij als een steen op mijn maag lag.

„Weet je wat?“ dacht ik, „ik Solox er heen.“ Zo kwam het dat ik op die morgen, langs de Amstel tuffend, het

geamoufleerd met hengeltje . . .



nuttige welgemeend met het aangename combineerde. Hoewel het, voor mijn doen, tamelijk vroeg was, zaten er toch al een paar te vrieën. Daar behoorde je als Amsterdanner namelijk de uitverwaarden van deze rivier voor uit te kiezen. Persoonlijk heb ik het nooit gedaan, want ik sta op het trotse nandheidsstandpunt, dat men voor zo'n subtiële bezigheid moet nützen naar een minder drassig terrein. Toch weet ik zeer wel dat verscheidene Mokkumse gonden echtparen aan de oevers van deze rivier voor het eerst de pinken ineenstragelden, onder het voeren van de talnende conversatie der minnenden: heb je vandaag aan mij gedacht, zo nee, waarom niet, zo ja — wat dacht je dan wel?

Ik weet dat zo goed, omdat ik als beginnend jongetje die paren wel eens afloerde. Met mijn vriendje Henk trok ik op vrije middagen Amstetwaarts, geamoufleerd met een hengeltje, maar in wezen met het zondige doel, stordend op te treden bij personen die eindelijk alleen dachten te zijn.

Zagen wij twee van die in elkander verzonken figuren zitten, dan posterden wij ons in de omgeving — meestal op werpafstand. Met aardappelen die wij daartoe steeds in een handig rugzakje bij ons droegen, probeerden wij dan de gelieven te raken — en ik mag zeggen: dikwijls met succes.

Het was natuurlijk niet aardig van ons, maar wij deden ook geen moeite om aardig te zijn, gewikkeld als wij waren in het grillig proces dat ontwakende jongetjes genoegen pleegt te berijden. Lezers, die zich uit hun wervende jaren herinneren, wel eens aan de Amstel met een eigenheimer te zijn geworpen, kunnen er welhaast zeker van zijn, dat ik het schot afvuurde. Of Henk.

Henk is thans een geachte pianostemmer in Davenport. Maar terwijl ik, dit alles overdenkend, langs de Amstel tuffte, werd ik getroffen door een middelgrote kei, die een Amsterdams ventje voor mijn nieuwe hoed had bedoeld. En ik gevoelde dat de jaren vlieden, als de schone Amstelstroom....

„Geef me een kaart!“

NA een paar uur rijden stapte ik af voor een kopje koffie in een landelijk café. Er zat een zwaar bevestigd echtpaar aan een tafeltje naast het mijne en daar de man claimde dat we elkaar eens in Utrecht hadden ontmoet, raakten we in gesprek.

De conversatie liep over kookjes, Nylonkousen, schouwburgbezoek, Laurel en Hardy en Daphne du Maurier. Via haar levensware werken kwamen wij te praten over slechte aanvondels als het onmatig gebruik van alcoholhoudende dranken, het verkeer met minder fatsoenlijke vrouwen en het kansspel. De man bleek een geducht tegenstander van het dobbelen. Hij gevaagde van vroeger levende volkeren, die hun vrouwen plachten te verspelen en verklaarde grinnkend het te betrueren dat daarop tegenwoordig geen kans meer bestond, een aardigheidsje waarop zijn vrouw met een gemaakt lachje reageerde. IJsen schoot me weer te binnen, maar ik bleef tezake en kwam met reiskerminningen aan Monte Carlo op de trappen, want ik ben daar eens geweest en schep er graag mee op, aangezien het inderdaad een heel eind weg is.

De dikke luisterde geboeid en zaid: „Afschuwelijk, al dat gegok. Er moest de doodstraf op staan. Daar heb je bijvoorbeeld dat misselijke spelletje dat „geef me een kaart“ heet. Daar zijn al heel wat mensen ongelukkig door geworden.“

„Geef me een kaart?“ vroeg ik. „Dat spel is me onbekend.“ De man probeerde het mij uit te leggen, maar ik begreep het niet. Om het mij toch duidelijk te maken, bracht hij een handdel kaarten te voorschijn.

„Jij bent de bank,“ zei hij. „Zet een kwartje in, dan doe ik het ook.“

Gelukkig had ik er een: ik droeg mijn hele salaris bij me. „Verdool nou de kaarten,“ riep hij met glinsterende ogen.

„Leder zes. Zo. Nou zeg ik: geef me een kaart.“

Ik bleef stillig zitten. „Toe nou,“ sprak hij. „Een kaart.“

Ik gaf er een en blijkaar een hele mooie, want hij liet een schril gefluit horen en schreeuwde: „Een poelek. Een poelek meens!“ Nu wierp hij de kaarten op tafel. Er waren keurige plaitjes bij van koningen en dames.

„Nou betaal jij mij viermaal de inzet,“ zei hij en hij hield zijn hand op. Ik moest wel doorspelen. Hij had nog driemaal een poelek. Ik daarentegen eenmaal een zogenaamd Delfts Heertje, dat mij op twee maal de inzet recht gaf. Het ging dus blijbaar eerlijk toe.

Eindelijk borg de man de kaarten weg.

„Dat was nou: geef me een kaart,“ zei hij misnoegd. „Misselijk he?“ „Misselijk,“ sprak ik.

Ik had zeven gulden verloren. En een vol uur.

De Burgemeester

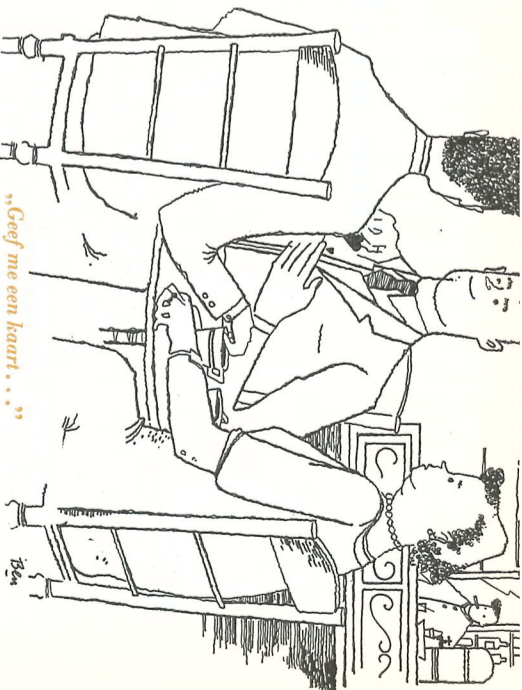
IN Hoogland, tien huizen rond een kerck gekropen, sprong mijn achterhand. Er bestond één fietsenmaker in het gat, maar toen ik mijn gewonde Solox zijn zaak binnenreed, zei zijn vrouw me dat hij ergens bezig was een koe te melken. „Wanneer komt-ie?“ „In 'n uur of in.“

Mijn horloge wees precies twaalf en ik had schriftelijk om één uur afgesproken op het raadhuis. Dat werd dus een ramp, als ik niet iets doortastends deed.

„Zijn hier taxi's?“ vroeg ik.

De juffrouw deed de vraag herhalen, verzonk in gemompel en verklaarde tenslotte, dat er vroeger wel een soort rijtuig was geweest, doch dat had men opgeheven, wegens het afsterven van het paard. Maar misschien ging er een boerenwagen die kant op?

Een kwartier later hield ik, aan de kant van de weg staande, een kar aan, die vol grote rode kolen lag. Op de bok zat een dikke man met een knevel, die de leidsels in de hand had, terwijl een schrale knaap van om en bij de veertien jaren het zweepje bediende. Ja, ze gingen naar



„Geef me een kaart...“

Ullem. Of ik mocht meerijden? Welja, stap maar op. Tensliden van die kolen hobbelde ik over de weg, de tas onder de arm geklamd. Veronderstel nu eens — bedacht ik — dat die burgemeester je ziet, dan sla je een figur als modder. Meneer de interviewer met schrijfgereedschap en al tussen de landbouwproducten! Een joyeuse entree... Een half uur lang snikkelde de wagen voort. De dikke blijkbaar voor het paard bedoeld, dat van deze uitroepen evenwel niet merkbaar onder de indruk geraakte. Mijn klok wees kwart voor één toen wij stilstonden voor een groot hoerenhuis.

„Is hier Ullem?“ vroeg ik aan de dikke, die moeilijk van de wagen klom.

„Zowat,“ antwoordde hij. „Je bent hier bie 'eerste huns.“

„Gaan we niet verder?“ informeerde ik.

„Eerst ette loss'n,“ sprak de man. „Leg oe bull'n moare effe weg, dan kan oe help'n.“

Ik dacht weer aan mijn burgemeester en zei dat ik nodig weg moest, maar nu werd de dikke bepaald boos. Hij ging van het oude beginnel „voor wat hoort wat“ uit en beduidde mij, dat ik na die gratis rit zedelijk verplicht was mijn handen uit mijn mouwen te steken. Terwijl het knechtje en ik met de rode kolen in de weer gingen, strekte de snor zich in het gras uit. Hij vermoede zich blijkbaar onganne en keek dromerig toe, hoe ik de kolen, die het ventje afwierp, als een ervaren keeper opving en op een hoop legde. Het werk was op zichzelf niet zonder charme, maar de angst gezien te worden door de een of andere dorpsnotabel, verhande mijn ijver. Eenmaal verstijfde ik van schrik, door de verschijning van de veldwachter. Ik staakte het kolenvragen onmiddellijk en ging in een gekunstelde houding bij de wagen staan, vooroverdend dat ik een vreemdeling was, die zich om folkloristische redenen voor het gedoe van het knechtje interesseerde.

De man sloeg echter in het geheel geen acht op mij, maar de dikke en zijn kleine bondgenoot groette hij beleefd. Ik nam eerst weder aan het werk deel, toen hij ver uit het gezicht verdwenen was. Spoedig daarop hadden we de wagen leeg. De dikke, die was ingedut, werd door het knechtje gewekt. Slechtgeluimd klom hij op de bok.

„Laten we nu opschieten,“ zei ik geagiteerd. „Ik moet om één uur bij de burgemeester zijn. Weet u soms waar het raadhuis is?“

De dikke wendde zich half om. Hij wees met het handvat van de zweep op zijn brede borst en sprak eenvoudig:

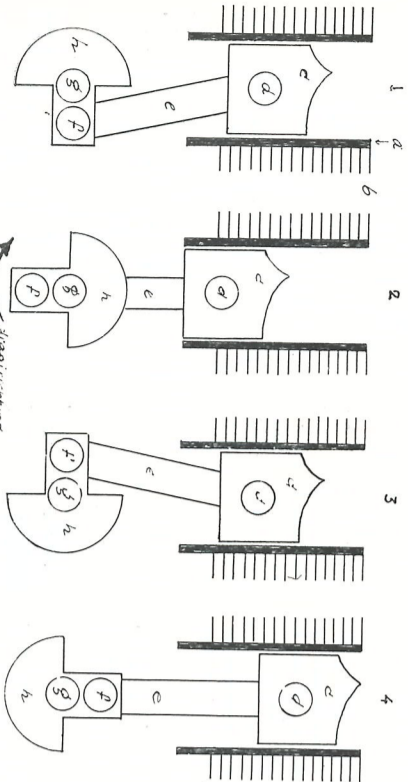
„De burgemeester? Dat ben ik.“

Hoe werkt de tweetactmotor?

door Urie

NU een Solex berijdt, zal het u wel interesseren om te weten hoe de motor nu eigenlijk werkt. Uw Solex wordt voortbewogen door middel van een tweetactmotor, dit laatste in tegenstelling met viertactmotoren. Om de werking van de tweetactmotor goed te begrijpen, zullen wij eens de voornaamste onderdelen van de motor onder de loupe nemen. Deze delen zijn: de cilinder met de cilinderkop, de zuiger met drifstang, het carter met carterdeksel en de krukas met het vliegwiel. De cilinder is een gegoten metalen bus zonder bodem of deksel, waaromheen een aantal ribben zitten. Deze ribben, welke dienst doen om het buitenoppervlak van de cilinder groter te maken en de cilinder daardoor beter af te koelen, heten koelribben.

Op de cilinder wordt met drie bouten een deksel, cilinderkop geheten, aangebracht. De cilinderkop sluit dus de cilinder van boven af en is eveneens van koelribben voorzien. Wat gebeurt er eigenlijk in de cilinder? Hiervoor zullen we eens een gewone fietspomp bekijken. In die fietspomp zit een zuiger, welke d.m.v. een stang met het handvat verbonden is. Drukken we deze zuiger naar beneden, dan stroomt de lucht, die in de pomp aanwezig is, via de pompstang weg, b.v. naar een band. Houden we de pompstang echter met onze vinger dicht en drukken we de zuiger dan naar beneden, dan zal deze, zodra we het handvat los laten, weer door de samengeperste lucht, die niet door de pompstang kon ontsnappen, worden teruggedrukt. Onze motor werkt nu volgens dit principe. In de cilinder zit een zuiger waaraan een zuigerstang of drifstang bevestigd zit. Drukken we de zuiger, welke precies in de cilinder past, naar boven en zorgen we ervoor, dat de cilinder van boven goed is afgesloten door de cilinderkop, dan zal de zuiger zodra we hem loslaten,



a = cilinder
b = koelribben
c = zuiger
d = cilinderkop
e = drifstang
f = krukken
g = krukas
h = vliegwiel

door de samengeperste lucht worden teruggedrukt. Omdat deze kracht echter niet groot is, doen we, in plaats van lucht, gas in de cilinder. We nemen voor dit gas een mengsel van verdampende benzine en lucht. Drukken we dit mengsel samen door de zuigers naar boven te duwen en zorgen we er voor dat het gasmengsel dan aangestoken wordt, dan zal het gas ontbranden. Het verbranden van het gas doet het gas geweldig uitzetten en de zuiger wordt hierdoor met grote kracht naar beneden gedrukt.

Deze kracht gebruiken we om de motor te laten draaien. Hoe doen we dit? Laten we deze keer eens een vergelijkend maken met een koffiemolen. We nemen het handvat vast en de as gaat draaien doordat we de arm heen en weer bewegen. Zo ook de zuiger. Aan de zuiger zit met een pen (de zuigerpen) een drifstang bevestigd. Van boven zit in de drifstang een rond gat, waar de zuigerpen doorheen loopt en ook van onderen zit een rond gat, waarin een pen, de krukpen, past. Deze krukpen zit vast aan de krukas met contragewicht. Uit de 4 tekeningen van fig. 1 zal het duidelijk zijn dat, wanneer de zuiger in de cilinder op en neer gaat, de drifstang er voor zorgt, dat de krukas gaat draaien.

Hoe krijgen we de zuiger echter op en neer? Neer hebben we al gezien, daar zorgt de verbranding van het gasmengsel wel voor. Om de zuiger naar boven te krijgen gebruiken we een z.g. vliegwiel. Dit is een ronde metalen schijf, welke aan het uiteinde van de krukas bevestigd zit. Door de kracht van de gasverbranding wordt de zuiger naar beneden gedrukt, de drifstang brengt de krukas aan het draaien en dus ook het vliegwiel draait mee. Wanneer dit vliegwiel eenmaal draait, wil het niet direct stilstaan. Het wil doordraaien en doet dit dan ook, de krukas draait dus mee en met behulp van de drifstang wordt de zuiger weer omhoog gedrukt.

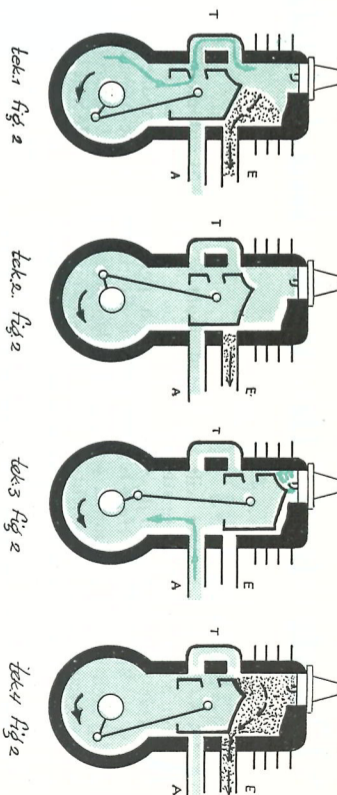
Boven de zuiger zit na de verbranding dus verbrand gas, we kunnen dit gas natuurlijk niet meer gebruiken en moeten er dus voor zorgen, dat dit uit de cilinder kan ontsnappen. Gelijktijdig is er echter vers gas nodig om een volgende verbranding mogelijk te maken.

Nu plaatsen we de cilinder op een luchtdicht carter. Het carter is een ruimte waarin de krukas draait en bestaat uit twee helften, het eigenlijke carter waarin de krukas gemonteerd wordt en een carterdeksel, dat het carter luchtdicht afsluit. In de cilinder maken we vijf gaten, z.g. poorten. Aan de ene zijde 3, twee naast elkaar en één eronder. We dekken deze drie gaten af met een deksel, waarin een kanaal loopt, dat het onderste gat met beide bovenste gaten verbindt. Dit kanaal

heet onlooppkanaal en het deksel onlooppdeksel. U kunt dit deksel voor op de cilinder met 2 boutjes gemonteerd zien. Aan de andere kant van de cilinder komen de andere twee poorten, deze zitten boven elkaar, de bovenste poort staat met de uitlaatpijp in verbinding, terwijl de onderste met de carburateur, die voor het verse gasmengsel zorgt, in verbinding staat. Ook in de zuiger is een poort genaakt, terwijl de bovenkant van de zuiger niet plat, maar van een kamm vorm is. We stappen nu op de Solex. Bekijk U nu de 4 tekeningen van fig. 2 eens, dan kunnen we precies volgen wat er in de motor plaats vindt. Op tekening 1 van fig. 2 staat de zuiger in z'n laagste stand, z.g. het onderste dode punt.

De uitlaatpoort E is, doordat de zuiger gedaald was, niet vrijgekomen, de verbrande gassen ontsnappen uit de cilinder door deze poort en verdwijnen via de uitlaatpijp. Het verse gasmengsel, dat al eerder via de carburateur in het carter was gezogen, is, doordat de zuiger gedaald was en dus de inhoud van het carter kleiner werd, iets samengeperst, dit verse gasmengsel nu stroomt uit het carter via de poort in de zuiger door de poort in de cilinder, door het onlooppkanaal T via de twee poorten in de cilinder boven de zuiger.

Nu gaat de zuiger weer omhoog. Hiervoor nemen we tekening 2 van fig. 2. De poorten aan de ene kant in de cilinder, die door het onlooppkanaal T worden verbonden en de uitlaatpoort E, aan de andere kant worden achtereenvolgens door de zuiger afgesloten. Gelijktijdig wordt het verse gas boven de zuiger samengeperst (gecomprimeerd). Ook wordt de inhoud van het carter, door het naar boven gaan van de zuiger groter, waardoor een onderdruk in het carter ontstaat, de druk in het carter wordt dus lager, dan die van de buitenlucht. We stappen over naar de tekening no. 3 van fig. 2.

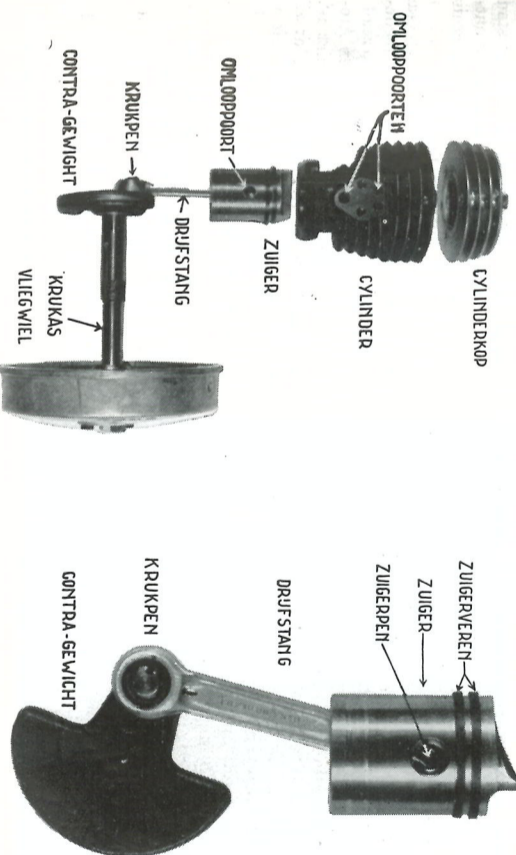


tek. 1 Fig. 2
tek. 2 Fig. 2
tek. 3 Fig. 2
tek. 4 Fig. 2

De zuiger heeft inmiddels zijn hoogste punt (bovenste dode punt) bereikt. Het gas wordt aangestoken. Dit gebeurt doordat een vonk bij de bougie-elektroden overspringt (zie hiervoor het art. startmoetheden). Nu ontbrandt het verse gasmengsel dus en wordt de zuiger met grote kracht naar beneden gedrukt, dit is de arbeidstact of arbeidslag, welke de kracht aan de motor geeft. Toen de zuiger bijna zijn hoogste punt bereikt had, kwam echter de inlaatpoort A vrij, omdat de onderkant van de zuiger er voorbij was. Doordat in het carter een onderdruk was gekomen worden de verse gassen nu via de inlaatpoort A in het carter gezogen.

We bekijken nu de laatste tekening, no. 4 fig. 2 eens weer. De inlaatpoort A wordt dus weer afgesloten, de verse gassen, welke in het carter worden gezogen, worden nu samengeperst, omdat de inhoud van het carter door het dalen van de zuiger kleiner wordt (cartercompressie). De zuiger daalt verder en we zien dat de uitlaatpoort E weer vrij komt. Nu kunnen de verbrande gassen weer ontsnappen. De zuiger daalt nog iets verder en de poorten met het onlooppkanaal T komen vrij. De iets samengeperste gassen in het carter zullen dus weer via dit onlooppkanaal boven de zuiger in de cilinder stromen. Door de speciale kamvorm van de zuiger stoten deze verse gassen tegen de kam en worden naar boven gedreven, de verbrande gassen worden voor het verse gas uit naar de uitlaatpoort gestuwd en de cilinder is dus alleen met verse gassen gevuld.

De zuiger bereikt nu zijn laagste stand en alles begint weer van voren af aan.



Voor deze keer zullen wij het hierbij laten. Misschien duizelt het u wel, maar als u het artikel nog eens langzaam doorleest en de geplaaste tekeningen en foto's rustig bekijkt, zal alles u ongetwijfeld duidelijk zijn. Wanneer u het behandelde in dit artikel onder de volgende artikelen eenvoudig te volgen zijn.

IS je 's ochtends goed wilt opschieten, moet je beginnen met te haat op te staan.

Dat was de kinderlijk eenvoudige doch perfecte raad welke ik een nogal trage vriend gaf. En nog nooit had hij zich zo snel geschoren, en nog nooit had zijn das zo vlg goed gezeten als de ochtend toen hij door tijdnoed gedwongen onder het wassen door zijn ontbijt had genomen. Hij haalde de trein op de tweede af.

Zo heb ik van 'n erge trage, 'n vliegende gemaakt, 'n erge vliegende.

Later openbaarde zich 'n hartandoening.

En ja! toen kwam hij wéér naar mij toe. „De dokter heeft gezegd,” zei hij, „dat ik me niet meer mag haasten, ik moet alles veel, veel kalmer doen. En vooral 's ochtends, als ik nog op dreef moet komen, mag ik mij niet druk maken!”

Begin dan met je 's avonds te scheren! adviseerde ik hem. Dat is 'n idee! zei hij goedkeurend knikkend.

En wat zou je er van zeggen — zo vervolgende hij peinzend — als ik dan 's avonds voor ik ga slapen ook mijn ontbijt nam.

Uitnuntend! zei ik, uitnuntend! doch dan zou ik met een maar in 'n wandeltoilet aantrekken!

Waarom? vroeg hij, mij vreemd aankijkend.

Wel! dan heb je 's ochtends alleen maar wakker te worden!

Geachte lezers, 'k herinner mij dit geval, nu enige mijner kennissen trachten van mij, als trage, 'n vliegende te maken. Ik snap niet, zo zeggen zij, dat jij, op je trage Solex, maar met dat gangetje van 23 km blijft rondkruipen.

Zo-zol meesnuil ik dan, er zijn in Nederland ongeveer vier miljoen wielrijders, en wat zeggen jullie er nu wel van, dat die vier miljoen fietsers maar met 'n slakken-gangetje van 16 à 17 km blijven rondscharen?

Ja maar! — zo protesteren zij dan — dat is toch heel iets anders! Jij hebt 'n motor, en waarom neem je er nu niet een die sneller kan,die 50 à 60 km kan halen.

Neen! repliceer ik scherp, ik heb géén motor! Ik heb 'n gemotoriseerde fiets.... en dat is 'n tussending. Dat is 'n overgangsvorm van fiets naar motorfiets. Ik ben om zo te zeggen méér dan fiets, doch ik kom iets te kort om motorfiets te zijn. Ik kom snelheid te kort, en snelheid zoek ik niet. Ik zoek gemak! De tijd waarin ik snelheid zocht, ligt achter mij. Het proces dat achter mij ligt, moeten jehui, jongeren, nog doorleven. En dan, na zo veel jaar!, zullen jehui tegenover snelheid staan zoals ik, en dan zullen jehui op jehui beurt vragen of snelheid wel 'n zegen is.

Ik heb de automobiel, de motorfiets en de vliegmachine zien komen. En ik heb — nu ongeveer 55 jaar geleden — nog in de automobiel van de eerste Nederlandse automobillist gereden. Die eerste Nederlandse automobilist was de heer Adolphe Zimmermann uit Den Haag, die een Daimler-Benz bezat, 'n auto welke werd voortgedreven door middel van 'n platte riem die over 'n blanke pontje op de achteras liep. Deze auto bereikte een snelheid van 20 km per uur.... wat al hard genoeg was op de wegen van zestig jaar geleden.

Ik heb de snelheid zien groeien. 'k Herinner me nog de sensatie toen de Franse ingenieur Jenatton in de vroege ochtend op 'n eenzame boulevard aan de buitenkant van Parijs met zijn electro-automobile „Jamaïs Content” geheten, de kilometer in 60 sec. had afgelegd. Zestig kilometer per uur? Waar moet dat heen?

Toen ben ik journalist geworden, o.a. medewerker aan

'n automobielblad. 'k Wilde de emotie van snelheid leren kennen. 'k Had snelheids-honger!

De redactie vond dat fijn. Zij had „voer” voor me. Want Amerika was naar Europa gekomen met snelle vliegtuigen, Amerika kwam toen met zes-cylinders, en Amerika genude met hoge snelheid. De Nederlandse dealers maakten er nog meer tam-tam over dan Amerika zelf. Zij schreven mijn redactie dat zij het op prijs zouden stellen indien 'n medewerker snelheids-proeven zou willen meemaken. Die medewerker was ik!

We reden tachtig! We reden negentig! Op die wegen en op die banden! 's Avonds dronk ik 'n biertje.... Verheugd dat ik er nog was. Ik deed onderzendingen op die mij er toe brachten 'n stem in het kapittel te vragen. Zo schreef ik 'n importeur die mij 120 km garandeerde, dat ik wel van de partij wilde zijn, maar dan niet op de weg die hij had genoemd doch op de weg die ik prefereerde. En wij haalden de 115 op zijn acht cyhinder. Hij had dus maar 5 km opgeschropt. 't Klinkt nu niet bijzonder meer, 115. Maar toen!

We bleven hard rijden. En het hardst reden we in Italië in 'n klein Italiaans racewagenfje. Doch allengs begon zich tegenzin in hard rijden te openbaren, en weldra had ik er 'n hekel aan. En dat heb ik nog!

Hard rijden is slechts verantwoord wanneer het uit hardheidszaak geschiedt. Maar hard rijden om 'n half uur later met je ziel onder je arm ergens achter 'n kop thee te zitten niks, is waanzin. En momenteel speelt waanzin in de snelheid van het verkeer een zeer grote rol.

Iedereen heeft haast zonder te weten waarom. Waar-door hij haast heeft, realiseert hij zich niet. Hij zou er trouwens van schrikken. Hij heeft haast doordat hij ziek is. En het zijn zij die ziek zijn en die aan de ellendige ziekte van deze tijd lijden, die mij van mijn Solex met zijn snelheid van 23 km trachten te vervreemden en mij naar 50 à 60 km willen adviseren.

'k Weet hoe het is. In hun hart vinden zij 50 à 60 km belachelijk. „Voor 'n zieke kip!” schateren zij in hun modern jargon. Zij zijn mensen van 80, 90, 100 en daarboven. Onder de 80 leven ze niet. Van de ene stad waar zij zich ergeren omdat zij er geen 80 kunnen rijden, rijden ze langs nare kale modderne wegen naar 'n andere stad waar zij zich ergeren. Zij hebben haast om ergernis te ontvloden en zij hebben nog meer haast om nieuwe ergernis te ontmoeten. Zij jachten zich om het jachten!

En als ik dan op mijn apparaat van 23 km zit op een pittowske en lommerrijk pad, dan ben ik vaak van medelijden vervuld. En dat heb ik hun dan ook wel gezegd. Want ik weet wat touristisch genot is, en als ik in Amsterdams of Delft langs de grachten rijdt, dan geniet ik. En zij zitten daar te grommen en te schelden omdat zij zich ergeren.... ergeren aan de chaos.... want het is altijd 'n chaos waaraan zij zich ergeren. En als ik in Rotterdam langs de havens rijdt, dan geniet ik. En zij.... enfin, chaas!

Toch kennen ook zij een hemelse vreugde. En die beleven zij zichtbaar! Hun hele gezicht klaart er van op.

En dat is wanneer zij het oranje-witte bordje zien van Voortgangsweg!

Dan springt hun hart omhoog en geven zij 'n van jefje. Zij hebben haast, razende haast om.... het eind van de Voortgangsweg te bereiken.

JORIS VAN DEN BERGH.



Het vol niet mee om geen struipen op te lopen!

IN het Julinummer van ons blad maakten wij u reeds bekend met het nieuwe evenement, waarmede de Arrhemmers voor de dag gekomen zijn: de Arrhemse Bromfiets Vierdaagse, een initiatief geïnspireerd door de Nijmeegse Wandel-Vierdaagse. Helaas kwam het plan wat laat, zodat er weinig tijd was om er algemene bekendheid aan te geven en het gevolg hiervan was, dat er maar 71 deelnemers waren, verdeeld als volgt: Solexrijders 40, Mosquito 16, Moby-lette 7, Berni 4, Victoria 2, Vap 1 en Mini 1. Alle begin is moeilijk, maar de organisatoren zijn vastbesloten om de tweede Bromfiets Vierdaagse in 1951 minstens met honderden deelnemers te houden.

Al was het aantal deelnemers niet groot, de stemming was uitstekend ondanks de ongezellige aanwezigheid van Plovis.

Zoals wij in het Julinummer reeds vertelden was het Arrhemse Vierdaagse een toeristische toerit, verdeeld in twee klassen: Klasse A 100 km per dag en Klasse B 75 km per dag.

De gemiddelde snelheid mocht niet meer dan 20 km per uur bedragen. De route voerde de eerste dag door het Oostelijk deel van de Veluwe, de tweede dag door de Achenhoek (o.a. door het nieuwestakje de Betuwe en de vierde dag door het Westelijk deel van de Veluwe. De start vond plaats op 1 Augustus.

Arrhemse Bromfiets Vierdaagse

Delfts echtpaar (op de Solex) Kreeg hoofdprijs

De leeftijd der deelnemers varieerde van 17 tot 77 jaar! De ondsie deelnemer, de 77-jarige heer P. H. van Soest uit Arrhem (op Solex) had nog drie „jaargenoten”, nl. van 70, 71 en 72 jaar! Of zo 'n bromfiets ook een verjongingskustur is! De verst komende deelnemer en deelnemster waren de heer en mevrouw J. Th. Bieuzé uit Goois, beiden op Solex.

In tegenstelling met de Nijmeegse tippeplaats vroelden alle deelnemers en deelnemsters aan het einde van elke dag zich nog volkomen monter en „hups” en in de stemming van „laten we nog een rondje rijden!” De geheime contraposten leverden weinig moeilijkheden op maar de originele verkeerspuzzels, uitgedokterd door de Arrhemse Verkeerspolitie onder leiding van Inspecteur Maris des te meer!

Op 4 Augustus had in Muis Sacrum de prijsuitreiking plaats, waarbij o.m. loco-burgemeester W. Tak het woord voerde, die verzekerde dat het Arrhemse gemeentebestuur met grote belangstelling de vierdaagse gevolgd had. Vervolgens maakte de voorzitter, de heer M. Munnich de namen van de prijswinnaars bekend.

Van de 15 prijswinnaars waren er 11 Solexrijders t.w. Mevrouw v. d. Meer, Delft, 1 strafpunt; P. v. d. Meer, Delft, 4 strafpunten, (winnaars van de hoofdprijs; twee nieuwe bromfietsen), Mej. G. Balfort, Hilversum, J. A. van Hagen, Arrhem, J. M. de Bruyn, Den Haag, M. H. Smijter, Arrhem, Mej. J. C. W. Visser, Oostvoorne, Mej. M. J. G. Woerkom, Overveen, J. W. Wichart, Arrhem, Mevrouw A. E. Winter-Hoff, Velp, Mevr. N. A. Aardenhout-Aalberts, Rotterdam.

De stemming was best, vooral als je nog op een platje komt De Solex servicegangen was natuurlijk ook aanwezig



WIJENDE WEG

II Het wonder van het wiel

TSAO Ma Po was een man van grote wijsheid. Dus verwonderde hij zich over zijn medemenssen. Over hun bezig streven naar gewin, hun druk gekraakel over nietigheden. Het ware geluk kan slechts in stilte en rust worden gesmak, vond Tsao Ma Po. „Een leeg hart is schadelijker dan een lege maag” was zijn stelregel. Toch was Tsao Ma Po geen ijdele dromer. Als hij voor zijn huus zat en zijn dunne vingers doelloos speelden met een jade kraal, dan sloeg hij het verkeer gade op de weg. Hij zag hoe paarden en mensen de sleden sleurden over

en-dat moet dan-en-dan daar-en-daar zijn”. Als een van de drie elementen ontbrak dan liep de boel spaak en dat leidde dan tot boze woorden.

Snel wriete de geest, traag kroop de stof....

De gladder jade kraal rolde soepel over Tsao Ma Po's gladder hand. Zij ondervond bijna geen weerstand, rolde snel van pels naar vingertips, zo licht als een gedachte overwon zij de afstand. Tsao Ma Po legde de kraal op een tafeltje en hield dit scheef. Het blanke holletje rustte vliëngsving over het tafeldek, viel er af, rolde nog een heul eind over de gladder tegelvoort.

En daar op de weg sleepte het paard van Ming Tsi Lin een paar zakken rijst op een slede voort. Ming Tsi Lin sloeg het beest met een hamboort, maar het paard kon zijn kracht niet hoger opvoeren, hoe woedend Ming Tsi Lin ook vloekte.

Plotseling rees Tsao Ma Po op. Zijn gezicht verried de hevige spanning van de inspiratie. Een scheppende gedachte woelde in zijn brein, troebel nog, onklaar, gistend, broeiend....

Met twee appels en een stokje kwam hij terug uit het achterhuis. Met dit stokje verbond hij de ronde vruchten, liet ze van het tafeltje rollen. Het ging bijna even soepel als met de jade-kraal. Ja — het moest toch enige zin hebben om de dingen te doen rollen en niet te laten slepen.

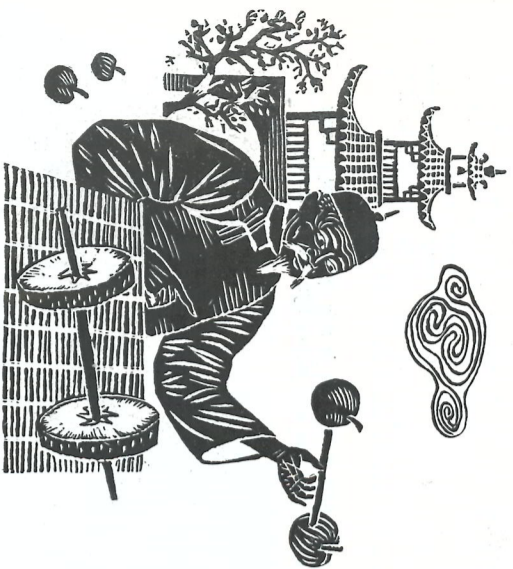
Als Ming Tsi Lin zijn slede nu eens op hollen kon zetten, twee vóór en twee achter, dan behoefde hij zijn paard niet te slaan en zich niet zo boos te maken. Dan zou Ming Tsi Lin een gelukkig man zijn.

Maar.... de slede zou natuurlijk van de twee assen glijden en er telkens weer opgezet moeten worden. Dat ging niet. En toch moest het kunnen!

De verdere dag bracht Tsao Ma Po in diepe zwijgzaamheid door en 's nachts sliep hij niet. Hij worstelde met het eeuwige probleem, hoe een denkbeeld in materie te verwerklijken.

Een platte appel zou hij moeten hebben, een ronde schijf.... Maar natuurlijk!

Hij was een domoor geweest met minder vernuft dan een aap!



Haastig verrees hij van zijn rielen slaapmat en snelde naar het achterhuis. Twee schijfjes sneed hij van de appel en hij stak een rietje in de twee open sterretjes van het klokhuus....

En toen had de goede Tsao Ma Po al zijn wijsgerige zelfbeheersing nodig om niet al zijn gezinsleden wakker te jubelen. Hij had het gevonden! Hij had het wonder van het wiel ontdekt!

Want de twee appelschijfjes draaiden om het rietje heen en het rietje zelf wentelde niet mee.

Dat was het! De as, waarop de slede moest rusten, diende bewegingsloos te blijven....

De volgende morgen spoedde Tsao Ma Po zich naar zijn vriend Kai Ti Mur, die de waterwerken van de keizer aanlegde. Hij vertelde hem aarzelend zijn vondst, bang dat Kai hem met een beleefd glimlachje zou afwijzen. Maar Kai Ti Mur hoorde hem ernstig aan, rolde de appelschijfjes voort, knikte — en omarmde zijn vriend.

„Tsao Ma Po,” sprak hij, „wel hebben de goden u gezegend. Zij gaven u een scheppende geest. Over tien-duizend jaar zal het nageslacht u eerbiedig gedenken.”

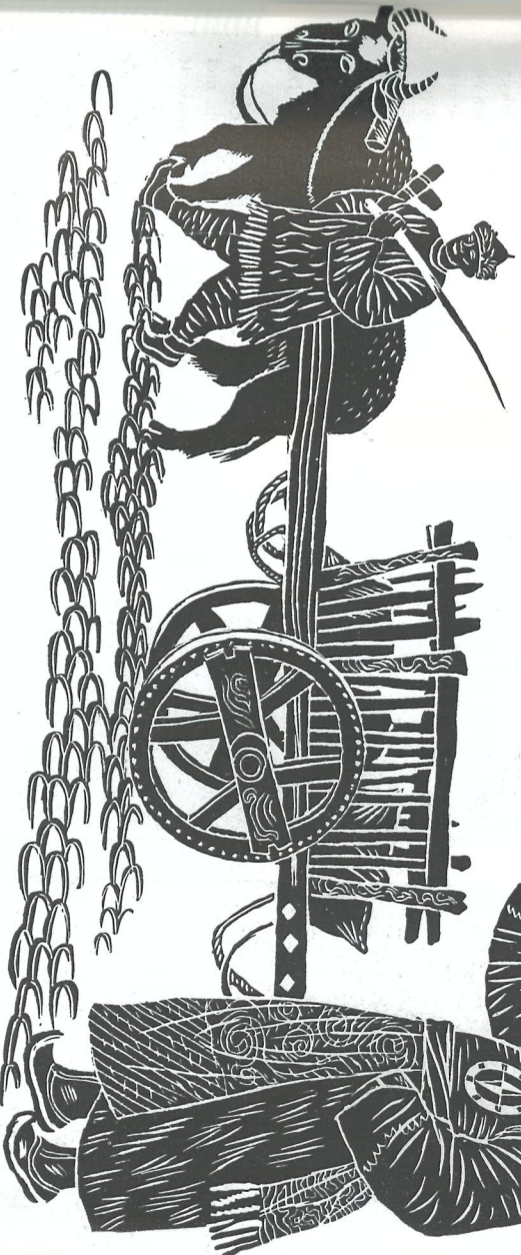
Toen de maan tweemaal vol geworden was, riep Kai Ti Mur de vrachtsleper Ming Tsi Lin bij zich en hij toonde hem de eerste wagen ter wereld.

„Span uw paard ervoor, laad de rijst erop en rijd!” zei hij.

Omdat Kai Ti Mur een machtig heer was, durfde Ming Tsi Lin niet weigeren. Hij deed gelijk hem bevolen was. En het was of de zwaartekracht niet meer gold, toen hij langs de weg reed, alle sleepers passerende.

Ming Tsi Lin was een slim man. Hij richtte de Eerste Chinese Roterende Vracht- en Personenvervoermaatschappij op, die al spoedig de Rotary-Club werd genoemd. Ming Tsi Lin werd millionaire.

Tsao Ma Po speelde glimlachend met zijn jade-kralen. Hij was tevreden en gelukkig, want de voorlieden vloekten niet meer en de paarden werden niet meer zo geslagen.



Franeker

„H each fen Fryslân”

Ella Goldstein

„H” oog van Friesland”, dat was eens, toen de hooggeerde heren, wier geprukte, getabbeerde en gebette konterletseis in de Senaatskamer van het Franeker Museum hangen, er aan de Hogeschool doerden en Franeker het culturele centrum van Friesland was. Met één pennestreek hief Napoleon de Hogeschool, sedert 1585 de glorie van Franeker, op; Leiden en Utrecht hadden haar immers door hun gunstiger ligging overvloed en het was eigenlijk allang met haar internationale beroemdheid gedaan. Wel bleef de Academie na de bevrijding nog tot 1843 als Athenaeum voortbestaan, maar de buitenlandse studenten lieten zich er niet meer inschrijven. En toen als laatste klap werden de rechterlijke en regeringscolleges naar Leeuwarden verplaatst en verviel Franeker tot een rustig provinostadje.

De oude glans is er nog blijven hangen, in de brede, haast al te brede Voorstraat met de deftige „professorenhuizen” en de trotse stinse het Martenahuis; in het kleine en toch zo monumentale stadhuis, in de wijde Martinkerker en langs de smalle grachtjes met de vele trapgeveltes.

Ik kan me voorstellen hoe geestdriftig de jeugd was, die verleden jaar ter gelegenheid van het zeventiende- en vijftigjarige bestaan van de stad onder leiding van de niet minder enthousiaste jonge conservatrice van het museum, mevr. Faber—Hornstra, aan de hand van oude platen een maquette van de stad heeft geconstrueerd.

Een utimuntend idee, want toen pas zagen de jongeren eerst goed — en wij met hen — hoe ruim en mooi hun stad was in de zeventiende eeuw! De middeleeuwse kastelen en poorten, die haar verdedigden, waren nog niet gesloopt; de Voorstraat was niet gedempt, de Academie stond er in haar volle glorie, geen banale gevels ontstonden er grachten en de vele molens wickten lustig in het rond. Nog even schoon en harmonisch van proportie staat er het zestiende-eeuwse Renaissance stadhuis met

zijn hoge torens, trapgevels, beelden en wapenschilden. Hoog in de gevel naast het wapen van de stad, een klok, staan twee maadden ieder met een korenschoof op haar arm.

Een oude legende. Franeker werd belegerd door... excuus, ik weet werkelijk niet wie de vijand was! De dapper bevolking gaf zich natuurlijk niet over, al was er hongersnood in de veste. Het stadsbestuur was tenende raad! Daar verschenen voor de magistraat twee in het wit geklede maagdekens, ieder met een brood in haar hand.

Als zij eens op de wallen gingen staan en de soldaten, die al aan het multen waren, „deze broden des Heren, de laatste die ons overblijven”, toewierpen, dan zou de vijand natuurlijk denken, dat er geen gebrek in de veste was. De list gelukte en het beleg werd opgeheven. Sindsdien staan de twee witte maagdekens aan weerszijden van de klok, het teken van een „vrije stad”, die in oorlogsgevaar en watersnood door luide slagen de burgerij te hulp riep.

Gevochten werd er altijd wel in die goede oude tijd en Franeker was het brandpunt in de strijd tussen Scheemders en Velkopers. Eigenlijk is het toch wel een grote vooruitgang, dat nu alleen vreemde volken elkaar bedreigen, vroeger gingen burgers van één stad elkaar te lijf!

Van de oude stinse rest er niet veel! Het Martenahuis, dat in 1498 is gebouwd, is thans het raadhuis van de gemeente Franekeradeel en maakt met zijn achtkantige toren en koepelvormig dak nog een stoere indruk. Een architectonisch raadsel, de prachtige ingang is aan de voorkant, die geen voorkant is, niet zichtbaar. Loop de smalle steeg naast het gebouw in en het raadsel is opgelost.

Het oude Bothnahuis vervult als Koorbeurs nog een zeer actieve rol, want de graanhandel bloeit in Franeker evenals eertijds, toen de oude pakhuizen met hun dikke muren en vele vensters volgepropt lagen.

Het sierlijke korendragershuisje, eens het wachthuisje voor koren-, bier-, en turfdragers en brandspuitmannen,



is gedurende zijn ruim driehonderdjarig bestaan duizenden malen geschilderd, getekend en gefotografeerd. Geen wonder, want het is één van de mooiste en eigenaardigste gebouwen, die uit de zeventiende eeuw zijn bewaard gebleven.

De grootste trekpleister van Franeker is natuurlijk het wereldberoemde Planetarium door de wolkmaker Eise Eisinga in snijperuurjes gedurende zeven jaren vervaardigd. In 1774 had „een vriend der waarheid” een boekje geschreven over de ongelukkige uitwerkingen, die 8 Mei van dat jaar door conjuncties van de planeten zouden plaats hebben. Wee de ongelukkige tot ondergang gedoemde aarde! Eisinga, die zich al als jongen uit liefhebberij met sterrenkunde bezighield, ging aan het berekenen, wat er zo al op die achtere Mei zou kunnen gebeuren! En dat bracht hem op de gedachte zelf een werking te construeren, waarmee hij de stand van de hemellichamen kon vaststellen zonder al die ingewikkelde berekeningen.

Tegen de zoldering van het slaapvertrek heeft hij op het „hemelsplein” de planeten in natuurlijke omloopstijd rondom de zon aan het wentelen gebracht. Maar niet alleen de loop der planeten, ook de opkomst en ondergang van zon en maan werden aanschouwelijk voorgesteld in dit unieke kunstwerk. Behalve een viertal koperen radieren heeft hij de mechaniek geheel alleen gewerkt.

Vrouwliet schenen niet erg ingenomen met het werk, waaraan haar man ieder vrij ogenblik besteedde en waarvan zij natuurlijk niets begreep. Misschien dat zij er toch mee verzoend raakte, toen haar man tot curator van de Academie werd benoemd en men van beide en ver kwam om het meesterwerk te bewonderen. Het meest zullen haar wel de honderd zilveren dukaten plezier hebben gedaan, die de Staten van Friesland haar betoemde echtgenoot gaven om er een zilveren koffietkan en theepot voor te kopen!

In het Franeker Museum, thans ondergebracht in het Coopmanshuis, is heel wat te zien en te genieten. Trouwens, het oude voorname huis met zijn mooie gevel, lange marmeren gang, binnenplaats en oude kerken met het blanke tegelwerk, de appeltroene verf, het vele tin en koper — o, die arme gedienstigen van destijds! — is al een bezienwaardigheid op zichzelf.

De kunsthistorica-conservatrice, mevrouw Faber—Hornstra, bracht ons natuurlijk in de eerste plaats naar de zaal die geheel aan Anna Marie Schurman is gewijd, haar broer aan de Hogeschool studeerde.

„Het wonder der zeventiende eeuw” had zulk een universele kennis, dat het ons duizelt! Zij kende, behalve natuurlijk Nederlands, ook Frans, Duits, Engels, Italiaans, Latijn en Grieks. Haar kennis van Oostse talen, Hebreeuws, Chaldeeuws, Arabisch en Aethiopsisch, voor welke



taal zij zelfs een grammatica samenstelde, maakte haar door heel Europa beroemd.

„De cijferkunst verstond zij volkomenlich” en in astronomie, botanie, metaphysica en wijsbegeerte was zij al even knap. Maar haar hoofdstride was godgeleerdheid en beroemde theologen raadpleegden haar over de uitleg van bijbelteksten. Zeer merkwaardig is ook een in Latijn geschreven verhandeling, die zelfs in het Frans, Duits, Italiaans en Zweeds werd vertaald, waarin Anna Marie als eerste Nederlandse feministe vurig de rechten van de vrouw verdedigt, die de drang in zich voelt te studeren. Zelf gaf zij het voorbeeld, want in Utrecht zat zij in een alzonderlijk hokje in de geboortezaal der studenten. In latere jaren gaf zij de studie geheel op en verkoos zij „het betere deel”, zoals zij in haar autobiografie „Eudocia” heeft beschreven, door zich bij de Broederschap der Labadisten aan te sluiten.

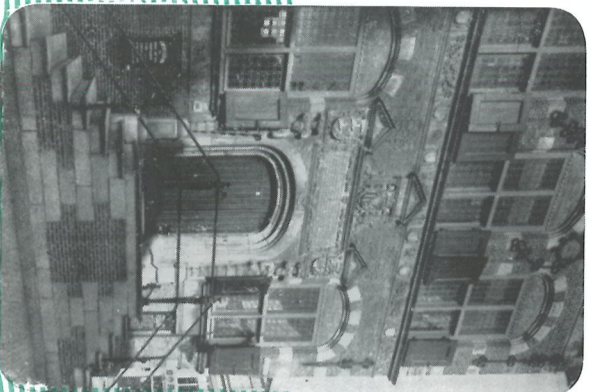
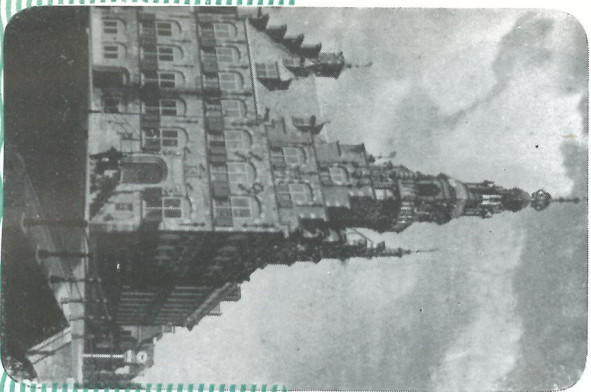
Bij al haar geleerdheid was zij ook een veelzijdige artieste. Zij schilderde, etste, graveerde op glas, was een knap borduurster en een grote schaakkunstenaar. Het is aandoenlijk, dat ragfijne papieren kamkampsel, de band van het rood fluwelen psalmboekje met parels en gouddraad bestikt en het verbleekte borduurwerk te zien, die zij als meisje en als jonge vrouw heeft gemaakt. Wie het leven van deze buitengewone vrouw uitvoeriger wil leren kennen, leze het boeiende boek van Una Birch: „Anna Schurman. Artist, Scholar, Saint”.

Maar er is nog meer te bewonderen in het zeer overzichtelijk ingerichte Franeker Museum. Fraai aardwerk en porselein, oud zilwerwerk, accessoires van de mooie Friese klederdracht uit een tijd, toen de wereld nog niet zo vervlakt was en het leven een schonere schijn had dan thans!

Franeker is echter geen dood stadje, dat een historisch verleden met zich meesleept. Als in vroegere eeuwen brengen de landbouwers er nog hun waren op de markt. Kom ook maar eens kijken naar de kaatspartijen, die de Permanente Commissie al bijna honderd jaar op het ruime kaatsstadion organiseert, een herleving van de oude Friese sport, die in de middeleeuwen al door de adel beoefend werd.

Elk jaar komen de Friese studenten uit het gehele land met Kerstmis bijeen in de oude Studentenociëteit „De Bogt van Gunné” en dan gaat het er even vrolijk en ludeluchtig toe als in de vervlogen gloriejaren.

Franeker was voor mij een grote verrassing, toen ik zonder enige verwachting — dit lag aan mijn historische onkunde! — er op een avond belandde om te overnachten. Ik heb er de volgende dag rondgezworven en genoten! Daarom, zet u ook eens een Solextocht naar Franeker langs de Afslinldijk en Harlingen op uw programma. Het zal u stellig gaan als mij.



Drie fietsen



Koen Parmentier: fietsen voor Rio en de meisjes

„Alles, wat vergankelijk is, is maar een symbool,” heeft Goethe gezegd, maar geldt dat ook voor de fiets? Een vlag kan een symbool zijn voor een land, een ring voor de eendeloosheid van de trouw, een duif voor de vrede of een zwaard voor de oorlog, maar een fiets? Wel, ik kan getuigen, de fiets als een onvergetelijk symbool te hebben gezien.

In 1942 en 1943 hadden sommigen onzer in Engelse dienst gevlogen, maar niet met Engelsen alleen. Ook Polen en Noeren, Fransen en Belgen waren verenigd tot een en hetzelfde soort vliegtrijbemanningen, die allen voor dezelfde soort van opdrachten stonden. We vlogen van Canada op Engeland en terug, of van Engeland op Egypte en terug, naar Lagos, naar Casablanca of Calcutta — overal waar vervoerd moest worden terwijl van de strijd tegen Duitsland en Japan. Het was, in zekere ongewilde zin, toch een goede tijd. We werkten allen onder dezelfde vlag, spraken één taal, stuurden op dezelfde zon en dezelfde sterren, startten en landden dezelfde Liberators en hadden alleen hetzelfde doel: het winnen van de oorlog, die de

vrijheid aan onze landen moest terugbrengen. Achter dat ene en zelfde doel lagen onze eigen, persoonlijke en heel verschillende bedoelingen.

Montgomery nam Alamein en toen heel Noord-Afrika; de Russen namen Stalingrad. We werkten dat niets op dezelfde manier: het ging ons goed. Ons, dat wilde zeggen ons Noeren, Fransen, Hollanders, Belgen of Polen. De vlaggetjes van de frontlijnen op de kaarten in de Operation Rooms van de Canadese of Engelse of Egyptische vliegvelden, waar wij elkaar ontmoetten, toonden elke week vooruitgang: ons éne doel kwam dichterbij. Dan geviel het 's avonds wel eens, dat wij voor 't vuur in de Mess spraken van wat wij onszelf van de eenmaal gewonnen oorlog voorstelden.

De oorlog bleek dan te worden gevoerd boven een ondergrond van veel kleine, ver uiteen liggende bezorgdheden en gestuwd te worden door de kracht uit even zoveel, meestal verzwegen gelieven droombeelden van wat de komende vrede zou kunnen brengen. Ergens aan een Noorse fjord, waar een vader en een broer gefusilleerd waren, zou een huise herbouwd worden en een teruggekomen vlieger zou er met zijn vrouw en zijn moeder het nieuwe leven beginnen. Ergens in Bourgogne, waar een wijngaard vertrapt en vernield was, zouden weer druiven groeien. Ergens in Polen, waar eerst Duitsers en toen Russen een dorp vernietigd hadden, zou weer gran wuiven en in vrijheid geogest mogen worden....

Zo heb ik een Pools boekje vol aantekeningen van nachtvlichtten over de Ocean gezien: elk vlieger in elke nacht betekende daarna een dollar op een Canadese Bank; dat waren echter al geen dollars meer, maar stoelen en tafels en een servies en een bed en dekens, die eens uit Montreal naar een dorp bij Warschau gestuurd zouden worden. Zo weet ik nog van een Franse navigator, die een Canadese maaimachine bij elkaar aan 't vliegen was en die tijdens de donkere konde vlichtten over de IJskap van Groenland en de sneeuwvelden van Labrador onder zijn passers en gradenbogen alweer tijdens hete Junidagen het hoge gras op de heuvelen langs de Somme op hopen zag liggen....

Toen kwam 1944, en ik werd van onze Canadese basis in Montreal teruggevoerd naar Bristol in Zuid-Engeland, waar de K.L.M. onder leiding van Parmentier de dienst op Portugal onderhield. Ik kwam er op een koude Februariochtend aan; ze waren aan 't station, de teruggevonden Hollanders, en we gingen eerst met z'n allen naar Parmentier's flat. Er kwamen veel vliegvrienden; de hanne, de mijne, de onze. Toen de anderen naar huis waren en ik mijn koffers wou gaan uitpakken, zei Parmentier een beetje verlegen: „Nee, nu moet je éerst hier eens zien. Hier, in 't „kamerijtje van voor als we teruggaan naar Holland.”

Later heb ik dat kamerijtje beter bekeken. Later heb ik er de dossiers met zijn plannen voor de na-oorlogse wederopbouw van de K.L.M.-vliegdienst gezien. Later vond ik daar, in map naast map, de getuigenis van alle vakmanschap en studie en ijver, waarin terwijl van de K.L.M. alles was neergelegd, wat onze kundigste vlieger door de oorlogsjaren heen terwijl van ons bedrijf had verzameld. Doordacht en uitgewerkt. En later ook mocht ik er in de koffers kijken naar de hammen en de sardientjes in blik,

die uit Portugal meegebracht waren, en naar de pakken lavemout, en naar de lappen stof voor jurken, en de lavemout, en schoteltjes, en al 't andere voor „thuis”. Maar nooit zal ik vergeten hoe ik 't eerst in dat kamerijtje drie fonkelende damessiften zag staan.

„Fietsen voor Rio en de meisjes,” zei Koen Parmentier met een mislukte poging tot nuchtheid. Maar zijn gezicht met een mislukte poging al wat beter. Op een straalde van plezier. De oorlog ging al wat beter. Op een dag zou er weer een geropareerd huis aan een geropareerde weg naar Schiphol staan. De blikken lavemout en sardientjes zouden dan al gedient hebben. De zon zou weer schijnen over een bevyld Nederland. Hij zou er misschien

Sterrit naar Kampen

Ter gelegenheid van de tentoonstelling „Kampen Roept” werd door de N.V. Wolters Antbedrijf op 29 Juli j.l. een Solex-sterit naar Kampen georganiseerd. In samenwerking met R. S. Stokvis en het Tentoonstellingsbestuur. Van beide en ver zijn op 29 Juli de Solex-rijders en -rijders naar Kampen gekomen.

De dechname had wat groter kunnen zijn — er waren ongeveer 100 deelnemers — maar toch is deze Solexsterit een aardige demonstratie geworden. Om half twee was de eerste deelnemer binnen n.l. uit Enschede. In de loop van de middag kwamen alle deelnemers en deelnemers Kampen binnen rijden, uit Nijmegen, uit Hilversum, uit Beverwijk, uit Den Haag enz.

Een schitterende prestatie werd geleverd door de heer G. W. Hoetink uit Zwolle. Hij kwam uit Vliissingen.

Deze Solex-rijder is Vrijdag naar Vliissingen gereden en Vrijdagavond 12 uur is hij vandaar gestart. Om 3 uur berishte hij Kampen. De prestatie wordt nog zoveel groter als men rekent dat deze meneer in 1890 geboren is en dus al 60 jaar is.

Het was overigens een internationaal gezelschap dat naar Kampen kwam, want onder de rijders bevonden zich ook de heren Tyoeng Hie Thian en Tan Khng Boen, die per Solex uit Den Haag kwamen.

Omstreeks 6 uur reed men vanaf Garage Wolters naar „Kampen Roept”, waar de prijsuitreiking plaats vond.

Nadat de deelnemers zich in het restaurant hadden verzameld, werden zij toegesproken door weth. Scholten namens de gemeente en alle besturen van de Middenstandsverenigingen en dat van „Kampen Roept”.

Vervolgens reikte wethouder Scholten de prijzen uit. 1. (beke beschikbaar gesteld door R. S. Stokvis) G. W. Hoetink, Zwolle; 2. (beke van V.V.V. te Kampen) B. v. d. Berg, Kampen, als oudste deelnemer (75 jaar); 3. (beke van de gemeente IJsselmuiden) mej. A. v. Leeuwen, Leidschendam, als de beste deelnemer (afstand 200 km); 4. Lanwerkrans van „La Botsa”, E. Nyburg, Enschede, (voorzitter Solexclub); 5. A. Roelman, Genemuiden als de jongste deelnemer (16 jaar); 6. W. Broekhuis, Amsterdam; 7. J. v. Embden, Vlaardingen; 8. clubje van drie Kampen inwoners t.w. J. v. d. Wereld en gbr. Last; 9. V. J. Mulder, Bergen aan Zee; 10. echtpaar Veens uit Zwolle. (Kamper Nieuwsbl. van 1/8.)

nog honderd keer voor door de nacht over de Golf van Biscaye moeten — maar die dag zou komen. Dan zouden ze in de zon door hun vrijeland fietsen, zijn Rio en zijn meisjes. Ze stonden er wat nuchter in de donkerende wintermiddag op een bovenkamer, hoog in een stukgebombardeerde Engelse stad, die drie fietsen. Maar ik vist meteen, dat ik keek naar een heel Nederlands symbool voor 't beste, wat ons land in die dagen op te brengen had. — een symbool voor de zorg, de moed, de trouw en het vertrouwen, die bergen kunnen verzetten en ze verzet hebben ook. Ze inspireerden; ze waren om voor altijd te onthouden, die drie fietsen.



De oudste deelnemer was de 75-jarige schoenmaker B. v. d. Berg uit de Venestraat te Kampen, die beslag legde op de 2e prijs; een kronige prestatie.

Zutphen - Kotten

vice versa

Kees Hana



Kamperfoelie

NEEMT u de kaart weer mee? Prachtig! Verwonder u er alleen niet te zeer over wanneer ze hier en daar niet meer precies blijkt te kloppen. De kaarttekens kunnen er per saldo ook niets aan doen dat juist in het Oosten gedurende de laatste vijf-en-twintig jaar nogal wat stukjes bos en veen aan de ontginning ten offer gevallen zijn. Er is echter óók nog heel veel gespaard gebleven en daarvan willen we nu tegen het eind van de zomer een graantje meepikken.

Natuurlijk zoeken we ons geluk weer langs de kleine wegen (waarvan er zeer vele voren zijn van uitstekende rijwielpaden) en zo trekken we dan langs de kastelen Den Bramel en De Wildenborgh op Bronwershoek aan. Onderweg hebt u dan al een aardige indruk van de fraaie Achterhoekse loofbossen gekregen en wanneer u er eens een kwartiertje voor genomen hebt, bent u daar vast al echte hospitanten als het Grote Sprinngaad met zijn waterige balsenienstengels en wonderlijke gele bloemen tegengekomen. Om nog niet te spreken van het sierlijke Heksenkruid met zijn fijne witte bloempjes en hakige vruchties en de laatste bloemtrossen van de elegante Kamperfoelie.

Hebt u er wel eens bij stilgestaan, dat die Kamperfoelie overdag nagenoeg niet geurt? Let u er maar eens goed op. De verklaring voor dit feit is eigenlijk heel eenvoudig: Kamperfoelie is zozeer ingesteld op het bezoek van nachtvinders, dat ze overdag niet eens moeite doet insecten tot zich te lokken. De zoete geuren in de avondstand zijn uitsluitend bedoeld voor de meestertelijke



Vogelneest-stammnetjes

vligers uit onze vinderwereld, de pijlstaarten. Zie vinder de lichte, zwaar geurende bloemen gemakkelijker genoeg in het donker, blijven er als kolibri's voor zweven, steken hun centimeterlange zuig tongen naar binnen om een drupje nectar en... raken onwillekeurig even aan de stampers en meeldraden, die deze bloemen ver naar buiten gestoken hebben om aldus te profiteren van die vluchtige bezoeken der pijlstaarten.

Maar genoeg hierover, het is mijn bedoeling u nog veel verder de Achterhoek in te loodsen, tot vlakbij de Duitse grens, waar het aanvallige gehuchtje Kotten ligt en waar vele boerenhoeven een naam hebben die eindigt op „ink“. Roerdrink, Wilthik, Wassink, Stemenhink, Oosink, Buisink, en zo gaat het maar door.

We koersen dus op Landvelde aan om vandaar over het aloude Grol (Groenlo) de weg naar de Duitse grens bij Zwilbroek te nemen. En dan na een kilometer of drie nemen we de kleine weg naar Meddeho. Daar staan forse, nu uitgebloede, Bereklaauwen in de berm en de Speerdistels zitten er al boordevol wit zaadpluis, dat de wind in grote plokken wegvoert, terwijl jiverige hommels nog op de laatste bloenhoofdjes bezig zijn. Want we leven op de grens van zomer en herfst.

Intussen naderen we meer en meer het paradijs achter Winterswijk, het land waar veel schoons verteeren, maar ook veel gespaard bleef en waar oeroude bossen tot natuurmonumenten verheven zijn. Van Meddeho gaan we over Huppel (let u even op het Huppelbeekje!) naar Ratum, dat ook al een eigen beek heeft; tenniniste, dat lijkt zo, maar in wezen is het de bovenloop van de Huppelse beek zoals de kaart u leert.

Let u voor de aardigheid eens op de ligging van hoerden, oude (iets boven de omgeving uitstekende) bouwlanden en beekdalen en er zal u iets duidelijk worden van de wijze waarop lang geleden de naar het Westen trekkende Saksische stammen dit land in bezit genomen hebben. Zij zochten bij voorkeur de hoogste plaatsen om hier hun landbouw te gaan bedrijven. Langs de „roegebulten“ kwamen dan de wegen en aan de randen ervan verrezen de boerderijen. Pas later gingen de mensen zich ook wat dichterbij het water vestigen, gewoonlijk nog juist op de hoge randen van de beekdalen. Zowel buiten als op een nauwekruige kaart kunt u deze structuur herhaaldelijk te zien krijgen.

Van Ratum gaan we nu naar het Zuidwesten; over Wilthubrug en dito beek door het Vossenveld naar Kotten. En onderweg genieten we van prachtige, breed uitgeroide Koningsvarens in de berm. Zij hebben nu tweestielsoort bladeren, mooie groene en verschrompelde roestbruine. Deze laatste zijn echter niet ziek, maar volkomen normaal. Ze bevatten duizenden kleine sporendoosjes, waaruit u door er even tegen te tikken hele wolken microscopische sporen te voorschijn kunt toveren. Zij zijn bestemd om ver van de oude plant verward te worden en daar weer te kiemen tot nieuwe Koningsvarens.

Nu van Kotten maar verder het Zutphen in om „ergens“ het spoorlijntje Winterswijk—Borken over te steken en zo in de buurtschap Het Woold te geraken. Hoe minder haast u hier hebt, hoe meer u zult genieten! Het gaat er nu alleen maar om dat u binnen afzienbare

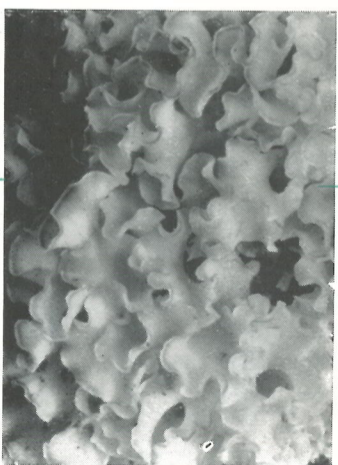
tijd ook nog de lijn Winterswijk—Boocholt oversteeft, om niet iedelijk in de omgeving van Boddeweske te belanden. En dan bent u vlakbij „het van het“, d.w.z. bij het natuurmonument Bekkendelle, het zeer oude bos op de oevers van de Slinge-beek.

Zet u hier de Solex maar tegen een boom. Want in de eerste plaats past zijn gesnor er niet en in de tweede plaats mag u een dergelijk brokje Nederlands oerwoud maar niet klakkeloos voorbijgaan. Kijk er uw ogen maar uit, aan de bomen en aan het bos-sals-geheel, aan de weelderige flora van kruidachtige planten en aan de paddenstoelen, die er om deze tijd al rijkelijk te vinden zijn. U zult er een paar wonderlijke Paardstaarten ontmoeten, edele familieleden van het onkruid waar u in uw tuin zo'n last mee hebt. De ene heet Schaafstro en door de rinvheid van zijn stengels doet hij zijn naam alle eer aan; de andere is de fijnvertakte Bospaardstaart, sterk en gracieus, te vinden in de diepste duisternis op plaatsen waar ook de zeldzaamste Nederlandse varens groeien, zoals bijvoorbeeld de Smalle Benkvarren.

Temidden van al dit groen en de rijpende vruchten der „hogere“ planten zult u ook kinderen van Flora vinden die een beetje lager op de ladder der ontwikkeling staan: paddenstoelen. Of liever: zwammen, want vele van hen zijn helemaal geen paddenstoelen van het klassieke model met een steel en een hoed. Zo zijn er, half verschrompen tussen takjes en blad, de Vogelneestzwammen, Bekertjes, die onderin een paar „eijtes“ rijk zijn. Maar deze eijtes zijn niet anders dan vliezen, die de sporen van de kleine zwammen bedekken. Ze komen er aan de randen onderuit en stijgen uit de bekertjes, dank zij uiterst geringe thermische luchtstromingen in het binnenste van deze wonderlijke planten.

Ook de Grote Sponszwam is hier een regelmatige verschijning. Net een echte spons; tot je er dichtbij komt en ondkt dat het geval is samengesteld uit een menigte van fraai gekrulde lapjes. Een een demestronk, die zware haarstromen lijkt uit te zwellen, is in werkelijkheid in hoelag genomen door de Harszwam, een initiator van de bovenste plank. Soms moet je werkelijk even voelen of het nu echte hars is of niet op zo'n stuk boom. En tenslotte wordt de wereld van schertsfiguren in het sprookjesbos volledig als je een stel wat bruin gebakken oliebollen tussen de dennenaalden meent te vinden. Maar u vermoedt nu natuurlijk al iets, en terecht. Het zijn prachtige bruine Oliebolzwammen met lichte randjes, die hier voor wat nazomerse versterking zorgen. En eindelijk brengen wat „echte“ paddenstoelen in de vorm van witte, doorschijnende Porsleinzwammen die zomaar uit de stam van een ogenschijnlijk gezonde beuk komen groeien, ons weer tot de werkelijkheid. We komen terug in de wereld die we daarstraks bijna ongemerkt verlaten hebben, in de wereld van de klok. En van de Solex, die ergens tegen een boom staat....

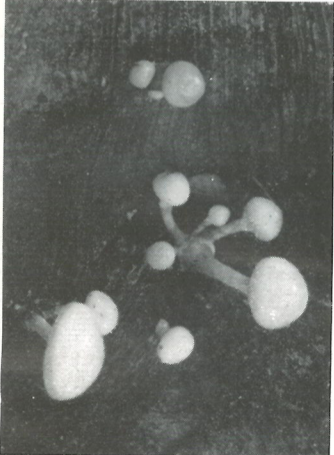
Moet u werkelijk vanavond weer in Zutphen zijn? Neemt u dan de mooie weg over Bredewoort, Varsseveld, Zelhem en Hengelo. Maar waarom zoudt u niet nog wat in dit achterste stukje Achterhoek blijven? Ook Winterswijk heeft goede hotels en te zien is er nog meer dan genoeg!



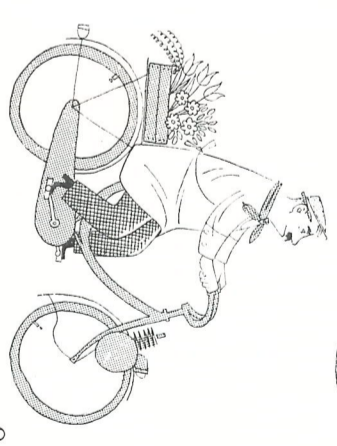
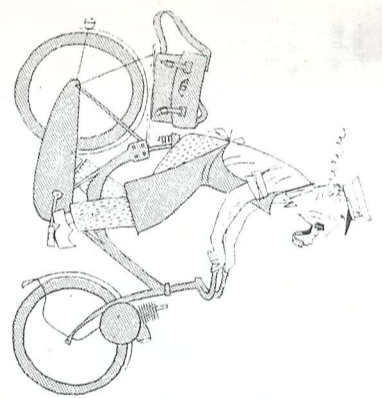
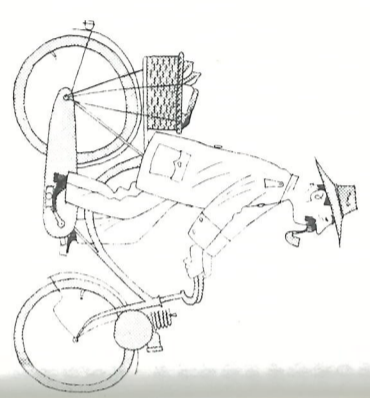
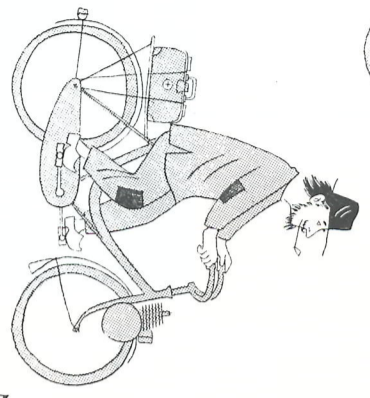
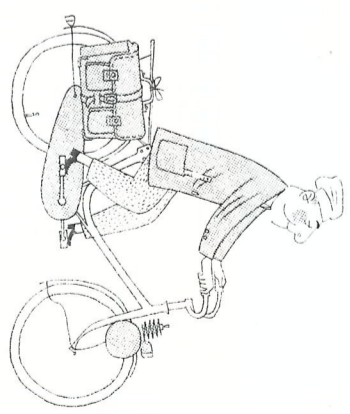
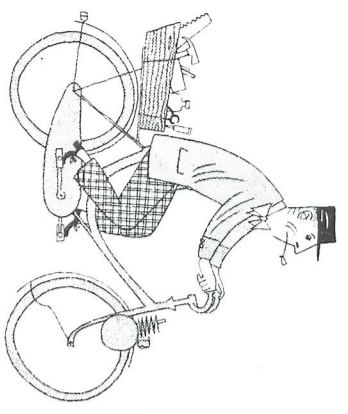
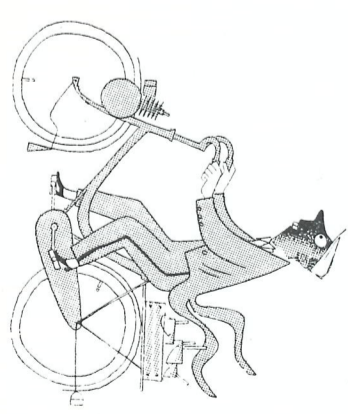
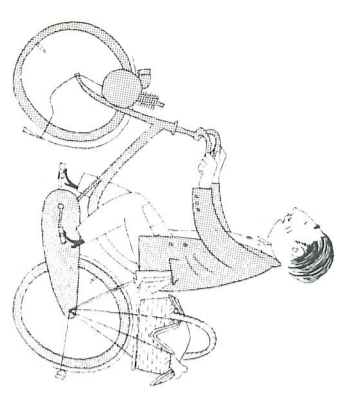
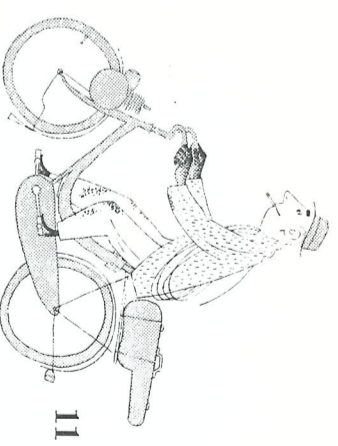
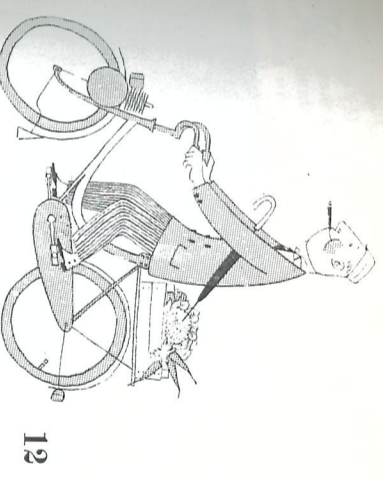
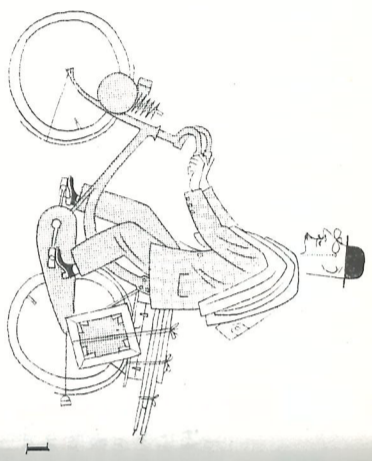
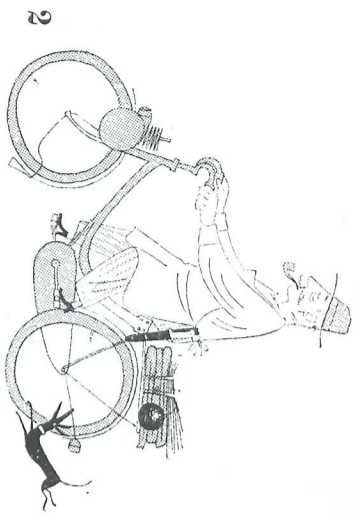
Grote Sponszwam



Oliebolzwammen



Porsleinzwammen



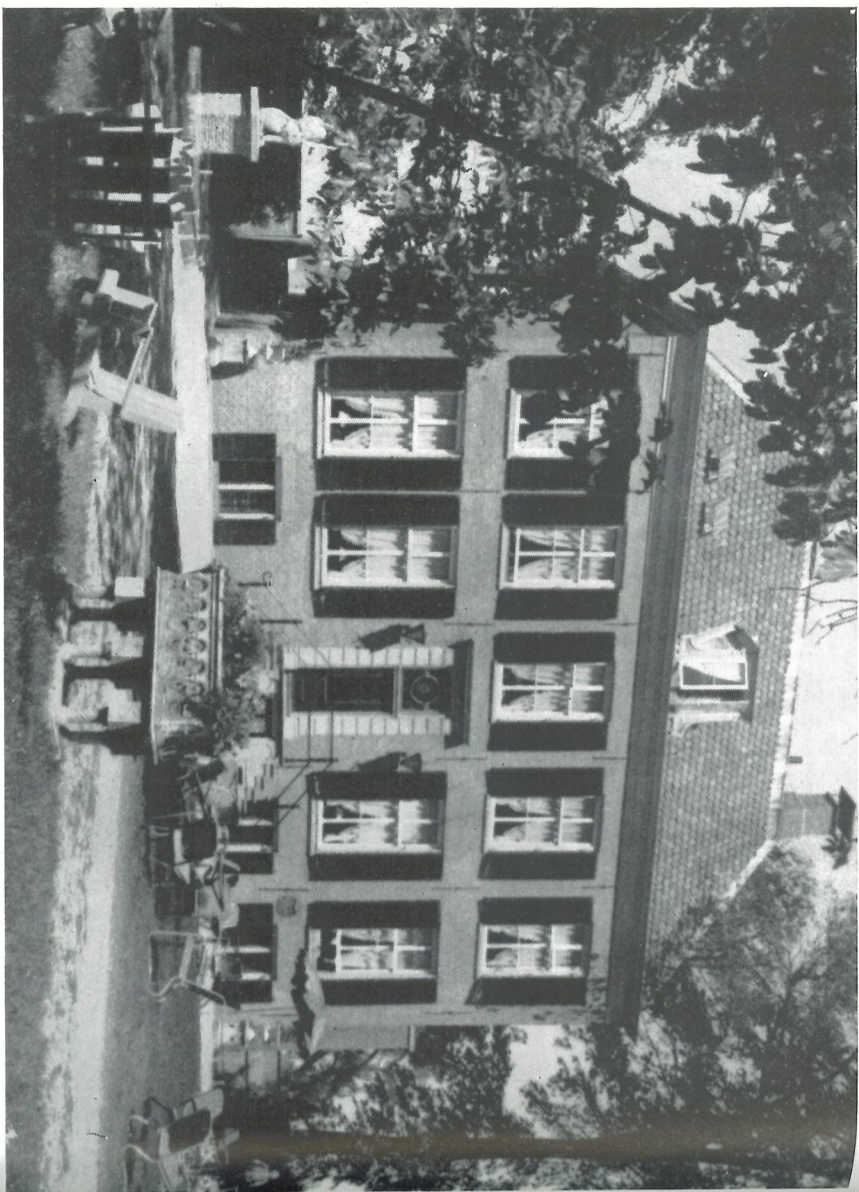
De puzzle van hoofden - Prijsvraag No. 6

TOAIS beloofd in ons vorig nummer, volgt hier thans de prijsvraag, die, naar wij hopen, U weer enige uren pret bezig houden met het zeker wel aangename vooruitzicht, een mooie kans heeft om de prijs, een Solex, te winnen. Wij noemen deze 6e prijsvraag een puzzle van hoofden en inderdaad met één blik op deze dubbele pagina zult U zien, met deze 12 vertegenwoordigers van een eerbiedwaardig beroep waardige dingen gebouwd zijn. Hun hoofd is n.l. op een verkeerd hoer terecht gekomen, terwijl bovendien hun bagage, attributen van beroep, verwisseld is.

Aan U is nu de taak toebedacht, om ons te vertellen: a. welk beroep de 12 heren in het dagelijks leven vervullen; b. bij wie hun hoofd en c. bij wie hun bagage precies thuis hoort. U krijgt dus 36 vragen te beantwoorden, dat lijkt heel wat, maar er eens rustig voor gaat zitten, dan valt het o zo mee. Wij zullen U bovendien nog een handje helpen, door hier een op de Solex vertegenwoordigd zijn. Hier komen ze: timmerman - glazenwasser - agent - handelsreiziger - stratenwaker - schoenpoetser - postbode - inbreker - slager - schoenmaker - dekker - kunstschilder - tuinman - boekhandelaar - musicus - wachter - schoorsteenveger - boer - kapper - fotograaf - schipper. Aan de hand van de bagage en de kleding en met behulp van dit

komt U het beroep vrij gemakkelijk vaststellen. Als U dit eenmaal weet, komt U de bagage ook bij de juiste figuur thuis brengen en tenslotte ook het hoofd. Trouwens de stand van het hoofd is op zichzelf al een belangrijke aanwijzing bij welke man het behoort. Uw oplossing komt er dus als volgt uit te zien: figuur 1 is een handelsreiziger, maar zijn bagage behoort bij figuur 12 en zijn hoofd bij figuur 10. Een beroep hebben wij U nu verteld maar de andere zult U zelf moeten vinden, hetgeen gezien de scherpsinnigheid, welke bleek uit de oplossingen op onze vorige prijsvragen, wel niet veel hoofdbreken zal kosten. Ter vergemakkelijking van de controle op de inzendingen gelieve U uw oplossingen volgens bovenstaand model in te zenden, dus: figuur 1 is een maar zijn bagage hoort thuis bij figuur en zijn hoofd bij figuur De sluitingsdatum voor deze nieuwe prijsvraag is 3 October a.s., let daar wel op! De inzendingen moeten geadresseerd worden aan de Redactie, Heiman Dillaertplein 3, Rotterdam. De uitslag zal bekend gemaakt worden in het October-nummer. De prijs is, zoals hierboven vermeld, een fonkelende Solex. Wie zal er deze keer op wegsijden? Wij laten U daarom deze kans niet ontgaan maar zend zo spoedig mogelijk uw oplossing in aan ons Redactie-adres. Veel succes! REDACTIE.

Merkwaaardige Stotels 2



HET OUDE KONINGSHUYS - A° 1680

MIDDEN in de beroemde hollenstreek ligt het plaatsje Sassenheim, waar in het vroege voorjaar, als de crocussen en hyacintken bloeien, vrolijk de vlaggen wapperen van een tiental nationaleiteiten.

Daar, in dat centrum van bloembollencultuur, ligt het Oude Koningshuys - anno 1680. Het is niet moeilijk te vinden, al ligt het wat afgezonderd van de moderne bebouwing. U rijdt slechts naar de grote R.K. kerk in het dorp en vandaar ziet u het deftige Buiten vanzelf liggen, in een parkje, gedeeltelijk weggescholen achter bomen, waaronder honderd jaar geleden „aanzienlijke jongelieden” liepen te wandelen.

Sedert eind 1947 is dit prachtige Huys in gebruik als hotel-restaurant onder leiding van de heer R. H. de Hoog, die het geheel liet inrichten in de sfeer van de vroegere 17e en 18e eeuwse bewoners.

Als u via een stenen trapje de hall binnentreedt, ziet u aan de rechterzijde een schilderij hangen van Koningstadhouder Willem III, eertijds bezitter van het Oude Koningshuys — vandaar de naam. Daarvoor was het in het bezit van Prins Maurits en heette toen „Het Huys ter Nieuwburg”.

In 1677 werd het aangekocht door: Mevrouw en Elisabeth Maria ende Emilia Loyza, beide prinsessen van Portugal (kleindochters van Emanuel I van Portugal en Emilia van Nassau, en achterkleindochters van Willem I en diens tweede gemalin Anna van Saksen).

In 1700 werd het Huys verkocht namens Koningstadhouder Willem III aan Mr. Nicolaas Dierquens, die het zelf ging bewonen.

De volgende twee en halve eeuw verwisselde het Koningshuys nog meerdere malen van eigenaar. Zo werd het in 1767 bewoond door de WalEdelGestrenge Heer Barthant Adriaan van Assendelft, Raad en regerend Schepen der Stad Leiden en in het jaar 1852 richtte een zekere Heer Joh. Kapijn er een kostschool op voor bovengenoemde „aanzienlijke jongelieden”.

Al deze interessante bijzonderheden uit het vorstelijke verleden van het oude Buiten vernamen wij in de gezellige lounge van het Hotel, waar de heer de Hoog uw redacteur zeer gastvrij ontving.

Behalve de geschiedenis was er nog een verrassing: de echtgenote van de heer de Hoog bleek de bekende en vooral bij dames zeer populaire schrijfster Annie de Hoog-Nooy

te zijn. En zo kwamen wij in een zeer geanimeerd gesprek van Prins Maurits bij het Rotterdamisch Nieuwshad terecht, waarin Annie de Hoog-Nooy in 1919 debuteerde met een tiental gedichtjes, die tot haar grote verbazing alle met een tiendertigjarige leeftijd gepubliceerd werden! Dat was 5 jaar na haar huwelijk en als nu snel rekent weet u dat zij dus 36 jaar getrouwd is — een onbeschrevenheid, die ons wel vergeven zal worden!

Sedert dit literair debuut in 1919 heeft haar gevoelige geest heel wat indrukken en voorvallen verwerkt en verschenen van haar hand een 12-tal romans, 4 bundels gedichten en ontelbare artikelen, verhalen en schetsen in talrijke bladen.

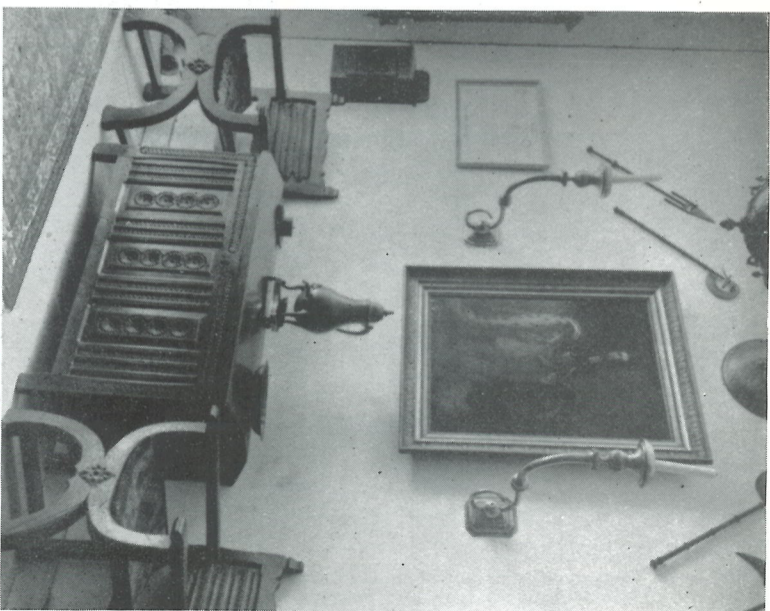
En nu wij toch onbescheiden zijn geweest mogen wij ook wel verklappen, dat er weer een nieuwe roman op stapel staat, die dit jaar zal verschijnen en voor onze lezeressen voegen wij er nog aan toe: ja, zij heeft kinderen, een grote dochter en een grote zoon, die in Indonesië bij de Deli Maatschappij is. Het merkwaaardige van deze zeer productieve schrijfster is wel, dat zij zo volkomen fris en zo volkomen up to date gebleven is en de grote en kleine problemen in een mensleven zo eetlijk en zuiver weet weer te geven.

In haar spaarzame vrije tijd schildert zij graag, ongekunsteld, zoals heel haar werk en persoonlijkheid is.

Uiteraard is het hoteltak, waar haar man al van zijn 15e jaar in zit, voor haar een onuitputtelijke bron van inspiratie!

Het antiek, waarmee het Hotel is ingericht en dat er zo'n voorname steer aan geeft, verzamelde het echtpaar met liefde en zorg in de loop van vele jaren niet met de bedoeling een privé-museum op te bouwen maar om het te gebruiken voor een interieur waar het goed vertoeven is. Direct al na de opening, in November 1947, had het Huys de belangstelling van de „upper ten” in binnen- en buitenland. U moet de handtekeningen in het gastenboek maar eens ontcijferen! U komt dan in het voorname gezelschap van ministers, ambassadeurs en andere grootlieden der wereld. Leden van de Noorse hofhouding logeerden er en Dr. Plesman, de zangeres Jo Vincent en de Engelse lucht-

Annie de Hoog—Nooy, schrijfster en schilderes



Hal met bedientis van Koningstadhouder Willem III

maarschalk Sir Basil Embury, de broer van Bing Crosby en gravin Jacoba van Beyeren! Deze laatste was er ter gelegenheid van het grote Bloemenoorso, dat op 22 April jl. in Sassenheim gehouden werd.

Voor de feestelijke intocht van de Hoooggeborene Vrouwe Jacoba schreef Annie de Hoog-Nooy een oorkonde, die de schoonheid bejuidt van:

... een onatzenbaar bloemtapijt, vermaard in verre landen
 gefield product van de natuur, voltooid door menschen-
 handen."

Wie zich eens luxueus ontspannen wil in een aristocratische sfeer waar het rumoer van de razende wereld niet doordringt en elke „gast” inderdaad een gast is, vindt in „Het Oude Koningshuys” wel zijn ideaal. Lekkerbakkken kunnen er hun geknede strelen want het hotel staat op de erelijst van de Parijse „club sans club”. Slechts 11 andere in Nederland delen deze eer!

Een spook ontbreekt, maar wat u er wel vindt is het oude cachot. Laat u zich daar eventueel maar rustig opsluiten: het is omgetoverd tot een allerzelligste bar en een eetzaalje met grote witte kaarsen op de tafeltjes en spreken en narrenkoppen op de geplisterde muur:

De sotten doen bij tijden wijs,
 De wijsen doen bij tijden sot.
 Elk zoekt zijn eigen Paradijs
 En vindt het in dit Cachot.

Tot slot nog een goede tip: mocht u nog eens in dit plezante gevang terecht komen, weet dan dat de cipier een groot zwak heeft voor kruiswoordraadsels en... stoeien!
 MAURITS SODESMAN.

Zomerbonden

nonchalante houding; vaag, maar zonder schuldbesef, dank ik aan het werk dat blijft liggen.

II

Van het terras kijken we tegen het somber massief van de kerktoren met de rood-verlichte wijzers. Midden op het plein staat het crèmekleurig wagentje van de ijsoverter. Een man stapt van zijn fiets af, verdwijnt even tussen het volk bij de kar en rijdt dan weer verder. Meestal echter zijn het kinderen uit de buurt, die op een draf komen aanlopen en even later, het witte bordje met de hoogopgestapelde wafels voorzichtig voor zich uit, naar huis terugkeren. Trams en autobussen, de interieurs helder verlicht, vertrekken van dit punt. Met de lanternen, die in de bomen schijnen, geeft al dit licht iets feestelijks, iets van kermiss, waarop elk ogenblik de draatorgels kunnen losbarsten. Maar in de bijna donkere hemel klimt het geraas van een vliegtuig. Tegelijk rekken de mensen op het terras de halzen en kijken de snel verdwijnende ster na. Dan hervatten ze, langzaam, het gesprek.

III

Gespannen las ik het relaas van John Hersey over Hiroshima. Vooral het verloop van de geheimzinnige stralingsschik, waaraan bijna allen die de atoombom hebben overleefd, gemene tijd leden, boeide mij. In het eerste stadium direct na de ontploffing, sterven 95 pct van hen, die zich binnen 800 m van het centrum bevonden. De stralen verwoestten de cellen van het weefsel, brachten de kernen daarvan tot ontbinding en vernietigden de cellenwanden. Het tweede stadium begon 10 à 15 dagen na het vallen van de bom. De voornaamste symptomen waren het uitvallen van de haren, diarree, koorts en bloeduitstortingen op huid en slijmvliezen. Bleef de koorts hoog, dan had de patiënt weinig kans er door te komen. In het derde stadium deed het lichaam zijn best de beschadigingen te compenseren. Bij velen traden echter complicaties op, zoals infectie in de borstholte, anderen genazen: de brandwonden sloten zich met diepe lagen van een rose, gummiachtig lichte weefsel. Hersey heeft dit alles zakelijk, met een koel objectiviteit beschreven. Ook de verwoeste stad, watover, een maand nadat de bom was gevallen, een kleeblad lag gespreid van helder, weelderig en fleurig groen, dat uit de fundamenten van de ingestorte huizen omhoog kroop. De boom had de ondergrondse organen van de planten niet alleen ongerept gelaten; hij had ze ook geprikkeld. Overal stonden korenbloemen, gladiolen, ganzenvoet, koekeksbloemen en jebes, wolfsklauw postleim, klitten

en sesamzaad, ook vingerras en moederkruid. Dit alles vertel ik mijn vrouw, zittend op het terras, nadat het vliegtuig is overgekomen.

IV

Als we thuis komen zijn de kinderen wakker. Op het door de maan beschenen balkonnetje aan de achterkant van het huis staan ze in hun pyama te kijken in de donkere tuinen beneden.

„Die ster is daar óók een zon,“ roept het jongetje van de bovenbuiten, dat Bruno heet, en met zijn vingertje wijst hij langs de avondbomen naar de enige ster, die hij van zijn post uit kan zien.

„Je bent gek,“ repliceert ergens uit het huizenblok een ander jongetje, dat blijkbaar evenmin kan slapen.

„Het staat in een boek,“ zegt Bruno en dit schijnt de ander respect in te boezemen, want het blijft stil.

„Ik heb kanwegummi,“ roept nu mijn jongste dochter naar boven, maar mijn vrouw vindt het welletjes en steekt als de onzez griechelend onder de dekens liggen, van het balkon een betoog af, dat culmineert in de uitroep: „Anders bel ik bij je moeder.“

„Belt u maar gerust, mevrouw,“ schreeuwt Bruno zo hard, dat het tot ver over de tuinen te horen is. „Mijn moeder is uit en mijn grootvader is dood.“

Ik sta mij in de keukens te verknien, maar ineens schiet het mij te binnen, dat de oude man mij een paar uur geleden nog gegroet heeft.

„Nou, Bruno, vooruit nou!“, hoor ik mijn vrouw zeggen. En weer, maar nu nog luider, en met lange uithalen, roept de knaap: „mevrouw, dag mevrouw, belt u maar lekker hoor.“

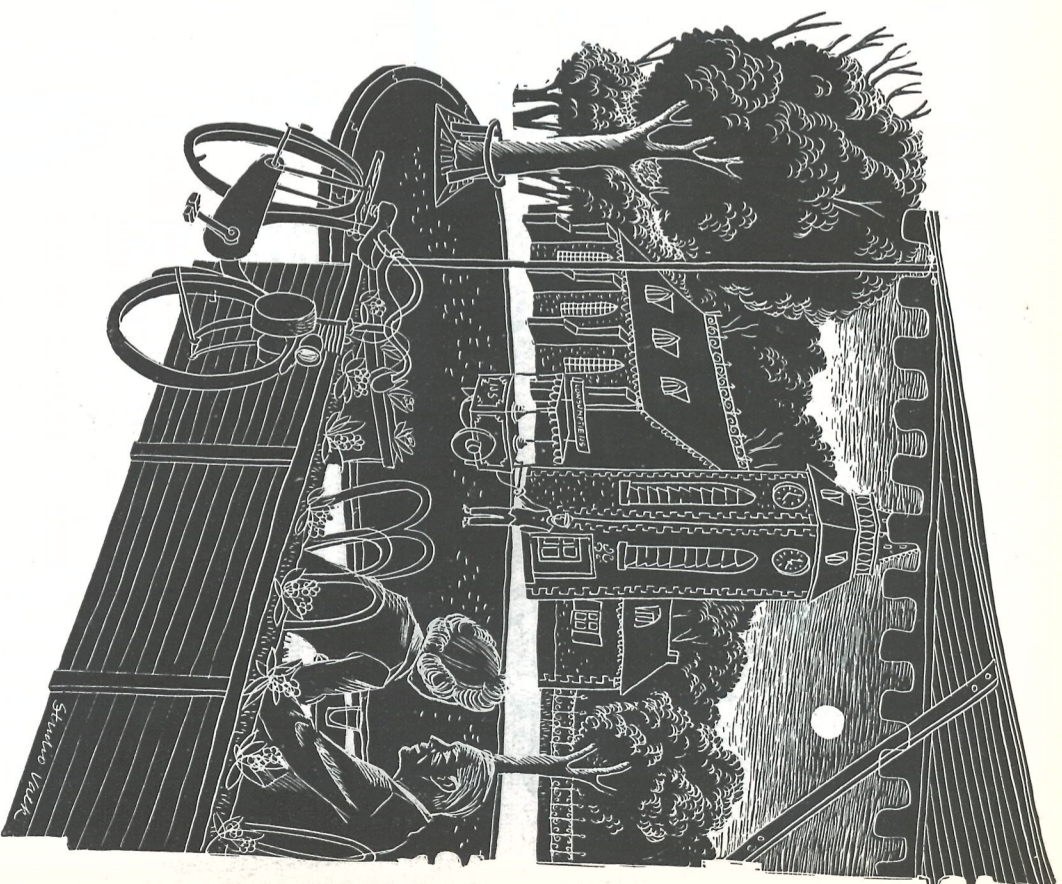
Mijn vrouw sluit de balkondeuren en komt in de keukens water opzetten.

„Dat kan toch niet,“ zeg ik. „Die grootvader van Bruno zat daarstraks nog voor het raam?“

„Nou, en?“

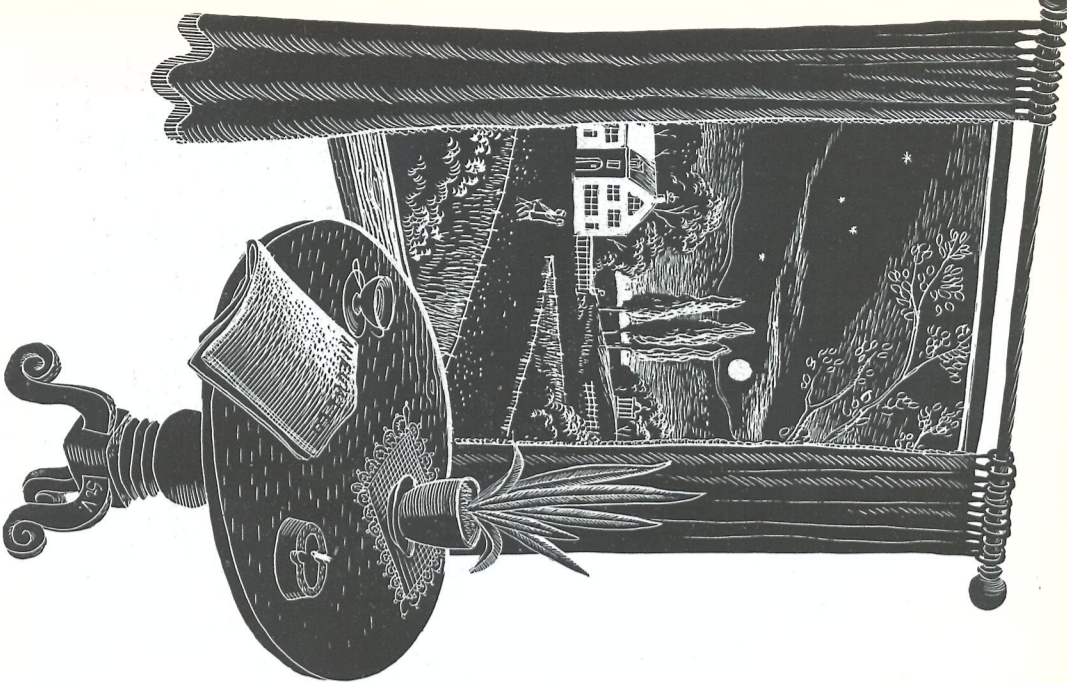
„Maar die jongen zei toch, dat je dood is.“

Mijn vrouw begint te lachen en dan, een beetje scherp, zegt ze: „Waarom moet je de dingen altijd zo dramatiseren? Bruno zei heel duidelijk, dat zijn grootvader dood is.“



V

Sedert het zomer is, kom ik hem iedere avond, als ik het kantoor verlaat, tegen: de schuifelaar. Toen ik hem voor het eerst ontmoette, schreef het mij reeds toe dat ik hem kende. Dat kwam in hoofdzaak door zijn typische manier van lopen. Zo liepen ze allemaal, de laatste weken voor ze stierven, de muzikanten van Dachau, Buchenwald en Auschwitz. Eigenlijk liepen ze niet: ze schoven. Zo schuift ook deze man, voetje voor voetje, langs de huizenkant van de gracht. Op het eerste gezicht nauwelijks een invalide; meer iemand, die omdat hij slecht ziet, onzeker gaat. Door welk toeval is hij aan de gaskamer ontsnapt? Misschien omdat hij zo mooi laarzen kon poetsen, misschien ook, omdat zijn naam in het dodenregister voorkwam en hij dus, volgens de logica der S.S., niet kon leven. Zo ongeveer denk ik als ik hem zie aankomen. Als hij vlakbij is, grijpt een grote ontroering mij aan. Maar men kan toch niet midden op een gracht in tranen uitbarsten, knielen of nog vreemder dingen doen. De broek zou uit de plooi gaan en de mensen zouden u voortaan met de vinger nawijzen. Ach wat, de mensen. Hé sufterd roept de automobilist, die voor hem vaart moet minderen, als hij zonder uit te kijken oversteekt en voetje voor voetje, de Vijzelstraat in gaat.



I

AS het in de kamer, waar de hele dag de zon in heeft geschinen, lauw en broetierig is, en het uitgelezen avondblad alle zin heeft verloren, zie ik, kijkend uit het raam, de maan groot en langzaam stijgen boven de rij populieren aan de andere kant van het plein. Hoewel ik mijn vrouw gezegd heb te moeten werken, trek ik mijn jasje aan en vraag of we nog even zullen omlopen. Zo zacht mogelijk om de kinderen niet te wekken, sluit ik de buitendeur; dan dalen we de stenen trap van de portiek af. Buiten gekomen beginnen wij de groeten te beantwoorden van de buren, die zich op de nauwe balkonnetjes en voor de hoog opgeschoven ramen vernemen: de gescheiden onderwijzers, wier dochtertje in een inrichting is; de N.S.B.-er die een paar jaar is weg geweest; het meisje dat op kamers woont en over wie het hele pleintje fluisert in verband met de auto die 's avonds laat voor de deur staat; het kinderloze echtpaar, dat ik net als mijn dochters met oom en tante aanspreek en de gepensioneerde spoorman, die amicaal zijn hand met de pijp naar ons opsteekt. Direct om de hoek zijn we onbekenden geworden: een man en een vrouw, op een mooie zomeravond wandelend in een buitenwijk. Dan ben ik ook teruggevallen in mijn gewone

Jk heb de inhoud van alle bruidenboeken

geroken



Of ge nu op de Veluwe of door de Geveentes tuft — ze staan overal te buigen en te wuiven, ze verdingen elkaar langs elke weg, als de jonge meisjes uit de dorpen die ge passeert. Ge behoelt uw motor maar even „af“ te gooien en met één sprongetje bent u tussen de varens en de wilde tijm, tussen de gele en de blauwe monnikskappen, de dotterbloemen en de zeven gefijnde klaver die, naar de oude Grieken zeiden, zeven maal per dag veranderde van geur en die, gedroogd en gemalen, de Zwitserse kaas haar prikkelend-groene licht heeft geschonken.

Ook dit zijn werelden, die ge op uw Solex maar te ontdekken hebt.

Bij het eerste aardappelveldje linksaf en dan rijden alle klussen en gezegende distels voorbij tot aan de doornappel, dat „duvelkrant“ door zigeuners uit Turkije naar Duitsland gebracht, een akelig giftig dwerggewas. Maar kijk er de stekelige appels en de geschrompelde stam eens op aan, grootheid aan lager wal. Hij heeft wel een ander verleden dan aardappelveldjes en gezegende distels gekend, het Paradijs was z'n vaderland, ge tuft per Solex raketlings langs de boom der kennis. Houd uw stuur stevig in de handen, opdat ge niet ten tweeden male.... Het gaat er om, de rechte weg te houden en zorg dat ge niet over de éémbes rijdt; wie op een éémbesplant trapt, met de voet of met de banden van z'n wielen, verdraakt.

Maar gooi de motor af — een handvol tunkers, langs de weg geplokt — dat maakt de eerste boeterham die uit uw fietstas komt tot een schilderij....

En nu ge toch aan t' provianderen zijt — klim even over dat muurtje — de wilde kervel aan deze kant is licht vergiftig, maar aan de andere zijde staat de tannike kervel 60 cm hoog, in rijen gezaaid. Een bosje kervel onder de pomp en onder het mes — en ge maakt er de volgende herbergier, die juist voor u zijn blanke soep staat te roeren, gelukkig mee.

Een tur op de Solex en ge hebt de inhoud van alle kruidenboeken geroken. Dodoens en Clusius en Boerhaave, geur op sné. Het is, voor wie diep adem haalt, of te door kloostertinnen rijdt, waar monniken spargeelkruid hebben gezaaid en hyssop tegen kou en rheumatiek. Van de

hyssopblaadjes trok men eertijds een pot hete thee, die een mens drie maal nuzen deed, al eer hij van zijn gehoosi en geproost werd verlost. Hyssop verlost van eger dingen.

„Ontzondig mij met hyssop“, zegt de psalmist.

Ge komt niet veel kloostertinnen langs, zelfs niet op een Solex die alle achterwegegejes kiest. Maar ge tuft, zo ongemerkt, zo zonder ze te zien, langs kortander en wilde marjolein, dat wil zeggen dat ge langs de geschiedenis van een heel karmelietenklooster te Parijs jaagt, langs witte en rode bloempjes, langs geuren en krachten, die voor die monniken eertijds en levenskwesie waren. Of zou het geen levenskwesie zijn, een patent waar ze grif 1000 francs per jaar voor neertelden, 1000 francs geëist door het pharmaceutisch college.... Dat was na Lodewijk XVI, want vóór die tijd had niemand ze hun „Eau des Carnes“ betvist. Wanneer dan in 1791 de goederen der kloosters worden geseculariseerd, blijft het eigendomsrecht van het praeparat gehandhaafd tot de laatste broeder zal zijn gestorven; en vijf en veertig monniken leven joyeus van de maagpijn van hun medemens....

Pink lukraak planten en bloemen die u voor de voeten of de banden komen — tien tegen één dat ze helpen tegen al wat boos en van de duivel is. Dat deden, volgens een ond bijgelooft, ongeveer alle kruiden; en die er mee omgingen hadden zelf ook iets van duivelse macht. De Gemannen (en alle sprookjesdichters doen het hun na) deden hun wijze kruidenvrouwen diep in donkere bossen leven, vrouwen die goed de geneeskraft kenden van elk blad waar ze op trapt en die volleerd waren in het ritueel dat aan het verzamelen der planten verbonden is. Zij kenden formules en schreven tekens in het zand en wisten alles van wassende maan en eerste kwartier. Wie veelvuldig op kamillen, bilzenkruid of papaver stootte, kon er „top“ op zeggen dat de zaak daar ter plaatse niet plus kon zijn, daar werd om middernacht wel het een of ander gebrouwen. Scheering, alsom, belladonna, die „zwarte nachtschade“ ging men maar liefst uit de weg. Een atraksel van „gevelkte scheering“ zat trouwens in de gifbeker van Socrates.

Gooi uw stuur wat naar rechts, gooi uw stuur wat naar



links — bij alle koplampen en achterlichten — ge rijdt per se tussen O.L. Vrouw Bedstro en Knoflook door. Het één zo goed als het ander heft recht om het hardst te geuren — O.L. Vrouw Bedstro, dat door Jozef zelf met armen vol de Heilige Stal werd ingedragen en knoflook (ge kunt dat ruiken!) door de duivel zelf geschapen. Maar in de Pyreneeën leggen de bewoners rauwe gesnipperde knoflook op hun grauwe brood. Zij houden, naar zij zeggen, het klimmen dan langer vol. Dodoens gaat tegen de duivel zelf met knoflook te jiff, hij wendt het aan tegen pest en kiespijn en giftige beten en de Hongaren leggen drie knoflookbollen, drie peperkorrels en drie struipes wierook in een doekje gewonden tezamen met een gezangboek onder het kindje in de wieg.

Ze zijn niet Europees, het knoflook en de ui, maar de oude Grieken leerden heel Europa uien eten of beter — Rusland, Spanje, Frankrijk leerden het elkaar. Knoflook is wel het meest genoten en meest verguisde kruid.

Horatius kon het in z'n mond niet houden, die schreef aan Maecenas „Wat hebt ge mij nu tot voedsel gegeven, iets dat giftiger is dan scheering, dodelijker dan adderbloed. Duivelsgoed, dat in mijn licham hushoudt als een woedend ondt.“

Ge tuft, ge avontuurt maar wat tussen de brandnetels en de cichorei. Ge kunt alleen maar hopen, dat er in het eerstvolgende kroegje geen koffie van is gezet, cichorei, die in Siberie nog altijd met de meisjesnaam Czekanka wordt genoemd....

En leer van de lelies, behalve dan een hemelse onverzorgdheid, de geschiedenis van Frankrijk, van Clovis I die zich met 3000 Franken liet dopen en die toen van een engel een lelie ontving — tot aan de laatste Bourbon, die de lelie nog steeds in zijn wapen voert....

Ge kunt de Franse geschiedenis ook van de Maartse viooltjes leren. Ge avontuurt maar wat.... Maar zo ge op uw Solex achter de bomen Malmaison ziet liggen, denk dan aan een keizerin van Frankrijk die er eenzaam stierf; en op haar haar lag een toef Maartse viooltjes, haar liefste bloem, geschenk van Napoleon....

Anne H. Mulder



Fietsloopsters 5

Henriëtte van Eyk

Je kunt eigenlijk, in het geval van Annabelle en mij, moeilijk meer van „lopen”, laat staan „hijlopen”, spreken. We zwieren de omgeving van Amsterdam af met bussen, bootjes of fietsen. Wie durft te zeggen, dat de omgeving van Amsterdam niet mooi is! De omgeving van Amsterdam is de mooiste en wonderlijkste omgeving, die je je maar kunt denken. We hebben de Gouwe, de Waterlandse Meren, de Vecht, de Amstel, 's-Graveland... „t. Is allemaal zo vlak,” zeggen ze. Maar waarom, waarom in vredesnaam, moet „heuvelachtig” of „bergachtig” à tout prix mooier zijn dan „vlak”? Neem het Muiderslot. De bomen er omheen zijn tijdens de oorlog gekapt. Natuurlijk doodlammer van de bomen, maar het slot zelf is nu overal in de omtrek zichtbaar. Het staat middenop het vlakke grasland, eertijk en wel.

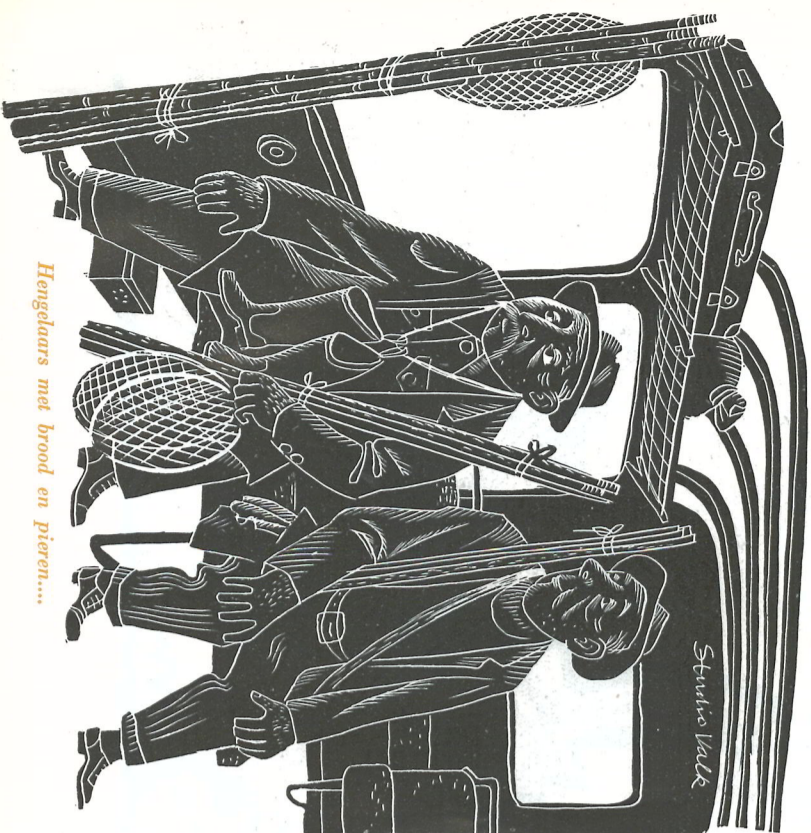
Geen romantisch gedoe van steile rotsellingen, woeste begebeken en donkere wouden. Alleen maar een mooie, sterke, stok-oude Hollandse burcht met er omheen een slotgracht, waarin riet groeit, en dááron heen het weiland en de sloten, en heel in de verte de stad, Amsterdam. „Ik wil er best weer eens heen,” zeiden we, en dus gingen we, Annabelle op de Solex van Piet (die momenteel met geen stok het huis uit te krijgen is, omdat hij geïnspireerd werkt aan een nieuw ontwerp: een stalen slot met vijf poten, gegolfde armlenningen en ingebouwde asbak) en ik per bus.

Mijn bus zat stampvol hengelaars, die geheimzinnige trommelcljes, waarin ik brood en pieren (levend!) vermoelde, met zich meevoerden. Ze hadden dikke oliefjassen bij zich en paraplu's, en fluwelen kussentjes om gedurende het hengelen op te zitten. Sommigen hadden zware vetleren laarzen aan een veter om hun hals hangen. Sommigen spraken over het weer. Het was of je de pieren in de trommelcljes hoorde krioelen.

Ik dacht: „Waarom hengelen de mensen? De kinderen van mijn buien hengelen ook, zomaar... Als het mijn kinderen waren, zouden ze al de gevangen vissen zelf moeten bakken en opeten. En als ze dat niet wilden? Dan niet meer hengelen, nooit meer hengelen. Al die doote pieren en al die doote vissen! Is dat sport?” „Een prachtige sport, nietwaar,” zei een meneer met twee jassen boven elkaar en een cognacflles in een netje tegen een meneer in een zeildoeken cape. „Ik laat geen dag van het seizoen ongebruikt voorbijgaan.”

„Muiden!” zei de conductrice. „Denkt u om de ogen van de andere passagiers, heren?” De heren met de jassen, de laarzen, de trommelcljes en de cognacflleses wuimden zich, moeizaam manoeuvrerend met de lange hengelstokken, naar buiten. Ik volgde.

Annabelle kwam stralend aangereden en bracht haar fiets meteen naar een stalling, waarschijnlijk om



Hengelaars met brood en pieren...

het schrijnend onderscheid, dat er tussen ons, als weggebruikers, bestond, niet al te erg te laten uitkomen, na welke fietsgevoelige geste we naar het slot waddelden. „Floris V is hier vermoord,” zei ik somber. „Door de Edeleyn!” Maar Annabelle vond Floris te lang geleden. „Toen ik daarnet langs de weilanden reed,” zei ze, „trachtte ik me voor te stellen, dat ik hoegertappel hoorde en het geknal van een zweep... Ik trachtte me voor te stellen, dat ik in de zeytliende eeuw leefde, dat ik even uitwek om een karos te laten passeren. In de karos zaten mensen. Misschien was hij er bij, Hooft, de Drost van Muiden, op weg naar het oude slot...” Ze grinnikte. „Gek spelletje, he?”

„Nogal,” mompelde ik een beetje stijf. Maar het gekke van zo'n gek spelletje is, dat je het soms, in weerwil van jezelf, mee gaat spelen. Eenwen geleden... Toen waren er groene tuinen aan de Vecht. Er voeren zeilschepen over de Zuidzee. Holland was rijk en machtig. En hier op het slot ontmoeten geleerden en kunstenaars elkaar, hier kwamen Huygens, Vossius, Jacob van Campen, Franciscus Daarte, Tesselschade... We gaan de slotbrug over. Op het plein staan sightseeingde mensen, die — evenals wij — min of meer detonen in deze omgeving: keurig geschoten grijsflanelen heren, leunend tegen de zware muur, sportieve dames met „windswept” coiffures naast een schietgat.

„We komen in een stenen-eikenhouten vertrek, waar het licht door kleine ramen, langs diepe venstermissen binnenvalt. We komen in de grote zaal, waar nu het portret van Hooft hangt, en waar het stil is. Het gezelschap staat nog buiten, Annabelle en ik kijken de enigste te zijn, die hier rondlopen door dit huis. Het is een beetje vreemd, een beetje leeg, of je rondloopt in een droom door kamers die niet bestaan. Jaren geleden hebben we hier, in het Muiderslot, eens een feest meegemaakt. Toen brandden er karssen. In de grote zaal was muziek van oude instrumenten. Je luisterde en dacht:

„Net als in de dagen van Hooft. Net als toen...” Je keek hoe het kaarslicht op de balken zoldering scheen. Net als toen... Je zag hoe er soms plotseling schaduwen vielen over het wit van de muren, hoe buiten de kleine ramen met de openstaande luiken de witte nevel van de avond boven de grauwblauwe weilanden hing... Net als toen.

„Het was nacht. We hebben gedanst onder het licht van de grote kaarsenkronen. Buiten, op het slotplein, waren vlamrende toortsen. Weet je nog wel, Annabelle?”

Natuurlijk weet je zoiets nog wel, een nacht in het Muiderslot is een ervaring die je niet gauw vergeet. Maar nu is het dag en doodstil om ons heen. We buigen ons uit een openstaand raam en horen het ruisen van het riet in de slotgracht. Als je je hand even over het oude hout van een luik of beschoot laat glijden, is het verleden heel dichtbij. Een paar minuten... tot het gezelschap de stenen buitentrapp komt opstompielen — is het Muiderslot helemaal alleen van ons.

Later, in de autobus terug naar Amsterdam, turnde ik nog over de weiden rechts. Verweg, als een speelgoedkastel op een groenpluchen tafelfleed, lag de oude burcht in het licht van de ondergaande zon. Twee Amerikaanse dames met blauwe brillen keken even door haar binocles en zeiden: „Wonderful...”

„Waarom zeggen zij „wonderful” en waarom zeggen wij „Geef mij maar Parijs met Versailles...” of „Brussel...” of „Stockholm...” of een Zwitserse alp... Amsterdam is niets en de omgeving is niets...” Amsterdam is anders dan alle andere steden van de wereld. En de omgeving? Wat weten we er van! Wat weten we van de grote fabrieken en moderne bedrijven, maar 60k: wat weten we van de halfvergeten geheimzinnige oude dorpjes, van de vergane grootheid der stille buitensplaatsen, van de legenden en spookverhalen... Werkelijk, we hoeven het avontuur niet nietsluitend te zoeken op bergellingen en in ravijnen. Het is hier vlakbij te vinden, langs de met wilgen beplante landwegen, langs de plassen en meren, in een kleine oude kerk, bij een met mos begroeide toren, bij het kruispunt, in de middeleeuwse heberg, waar de lage balkenzoldering zwart is van oudedom en tabaksrook... Je kunt de wereld gaan zien met een vliegmaschine of een pultman-trein, maar je kunt de wereld 60k gaan zien door zo nu en dan eens een korte rit te maken op een fiets of — desnoods — in een volle rummelende autobus.



„Floris V is hier vermoord,” zei ik somber.

RIJWIEL SOLEX SERVICE

SOLEX-SERVICE-STATION F. H. MEIERDRES TE AMSTERDAM

Mr. P. Lamberts Hurelbrinck



TOEN Meierdres 14 jaar was, kwam hij in het motorvak als leerling en 8 jaar later richtte hij een eigen motorzaak op. Dat was 1 November 1925, dus over enkele maanden een zilveren jubileum. Hij begon o.a. met het agentschap van Velocette en hij is waarschijnlijk de oudste Velocette-agent in ons land. Een tweede jubileum.

In latere jaren heeft Meierdres praktisch alle beroemde merken, zoals Matchless, te Amsterdam vertegenwoordigd en hij heeft ze ook bereiden, als toerist, voor zijn zaken en als wedstrijdrijder. Ach, wanneer Meierdres over zijn vroegere sportloophaan begint, dan komt er vuur in zijn ogen, dan rollen de woorden hem sneller uit de mond en buitelen de herinneringen over elkander. Dinnoncaarritten, Zesdaagse en Assen vliegen achter elkander voorbij als een ris renners, die elkaar op de rembaan achtervolgen. Buitenstanders begrijpen dit zo niet, maar het is de koortstemperatuur, die men bij iedere sportman constateert, zodra hij zijn herinneringen begint op te halen. De oorlog heeft aan de actieve sportloophaan van Meierdres een einde gemaakt en hij heeft deze na de bevrijding niet meer hervat. Op tijd te eindigen is een levenskunst, die niet door zeer velen wordt verstaan. Het betoverende wedstrijdmillien heeft Meierdres echter niet verlaten. Als 47-jarige staat hij er nog midden in, als officiaal bij alle races en belangrijke ritten. Toen twee jaar geleden het gemotoriseerde rijwiel zijn intrede in ons land deed, stond Meierdres daar tamelijk sceptisch tegenover. Hij herinnerde zich de pogingen, die vlak na de eerste wereldoorlog waren gedaan, maar die alle op mislukkingen uitgelopen waren. Dertig jaar geleden was het principe echter niet minder goed dan thans, doch de techniek was toen nog niet ver genoeg om het principe te kunnen verwezenlijken.

Solexten te verhuuren. Dit is gebleken een doeltreffend propagandamiddel te zijn. Zelfondervinging immers is overtuigender dan het welsprekendste plaidooi. Er zijn nog heel veel mensen, die bang zijn voor het woord „motor“. Het gaat zo snel, men maakt zich zo vul en de behandeling is zo ingewikkeld. Welnu, zei Meierdres, beproef het eens voor vijf gulden per dag of voor dertig gulden per week, dan kunt u het zelf onderwinden en... de vreemde proeven.

Het resultaat was verbijfrend. Tal van huurders werden binnen enkele dagen kopers. Thans staan er 12 Solexten voor de verhuur in de zaak, die gedurende de zomermaanden geen dag rust gehad hebben. Verscheidene vacante toelichten naar het huitenland zijn er mee ondernomen. Een enkel voorbeeld spreekt voor alle. Twee jonge meisjes zijn per Solex door België, Luxemburg naar Frankrijk gegaan om daar de beroemde kastelen langs de Loire te bezichtigen. Zij hebben er 14 dagen over gedaan, reiskosten 60 gulden. Wat zou de trein alleen al niet gekost hebben en wat zouden zij vanuit de rannen van een coupé van het landschap gezien hebben en van het leven der bewoners in de dorpen? Zij hebben geplicht langs de berm van de weg, in een bos of aan de oever van een riviertje. Hoe veel prettiger dan op een druk en stoffig station tijdens het oponthoud van de trein haastig een paar broodjes en een kop koffie te kopen! Zij hebben overnacht in die charmanate hotelletjes langs de weg, begroeid met klimopranken, zoals men er zoveel in Franse dorpjes vindt, waar het eten zo goed is en de eigenaars hun gasten met zo veel hartelijkheid ontvangen.

Het per Solex reizen wordt internationaal, vertelde Meierdres, die er deze zomer de ondervinding van heeft opgedaan. Een paar maal reeds waren Franse Solexrijders aan de zaak geweest om brandstof bij te vullen. Zij hadden een lijst van alle Nederlandse service-stations bij zich en wisten dus waar zij overal het juiste mengsel van olie en benzine konden krijgen. Zij waren er over verwonderd, dat — evenals in Frankrijk — hier in Nederland een uitgebreid systeem van aparte Solex-service-stations bestaat. En zij keken niet alleen met verwondering maar vooral ook met bewondering voor de keurige uniforme inrichting!



„INDIANA“- LEDEREN EN SUËDE KLEDING INDUSTRIEËN

deelt mede dat in overleg met R. S. Stokvis & Zn. N.V.

een speciale

Indiana-Solex

LEDEREN JAS EN MANTEL

is ontworpen welke voorziet in de behoefte van
PRACTISCHE KLEDING OP DE SOLEX

De elegante en gemakkelijke pasvorm
alsmede de correcte afwerking zullen
het dragen van deze kleding tot een
waar genoegen maken, zoals dit bekend
is van **alle INDIANA**-producten.

Van September a.s. af uitsluitend verkrijgbaar bij de RIJWIELSOLEX-SERVICE-STATIONS tegen de volgende prijzen: Herenjassen van **f 133.50** af Damesmantels van **f 134.50** af

Let bij aankoop op het speciale INDIANA-SOLEX-
Etiket **met het loodje**, waarvan iedere jas is voorzien
Uw Solex Service Station zal U gaarne lederenstaden tonen

INDIANA

LEDEREN EN SUËDE KLEDING INDUSTRIEËN
DEN HAAG, HOLLAND — MONTREAL, CANADA

(Zie ook pag. 137)

Bestaande Service-Stations

Alkmaar: Jan Moejes, Nieuwe sloot 38, Tel. 2943.
 Almere: Gebr. Voskamp, Spoorstraat 16-18, Tel. 2952.
 Alphen a.d. Rijn: G. G. R. Dool, Raadhuisstr. 243, Tel. 3151.
 Amersfoort: H. Holsteyn, Utrechtsestraat 28, Tel. 6386.
 Amsterdam: N.V. Borgmeier, Overtoom 73, Tel. 53476.
 N.V. H. v. d. Meer, Linnaeuskaai 11, Tel. 62440.
 P. L. v. d. Meiden en Znen, Meuwanielaan 104, Tel. 60096.
 F. H. Meijnders 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.
 Assen: K. v. d. Ploeg, Roldersstraat 3, Tel. 2701.
 Arnhem: A. L. van Wijk en Co., Steenstraat 99, Tel. 20325.
 Baarn: M. Lettemeyer, Stationsweg 1, Tel. 3326.
 Badhoevedorp: Chr. Mantel, Sloterweg 133, Tel. 261.
 Barmveldt: Fa. H. Zwart, Amersfoortsestraat 22, Tel. 199.
 Bellen: H. Eaterink, Havenstraat 2, Tel. 77.
 Bergen op Zoom: Service-Station Bergen op Zoom, Engelsestraat 15, Tel. 306.
 Beverwijk: J. W. van Vuren, Populierenlaan 80, Tel. 3656.
 Biadell: Fa. Danijls & Zn., Smidestraat 28, Tel. 12.
 Bolswaard: C. P. de Jager, Broerestraat 7, Tel. 265.
 Borculo: Gebr. Veer, Burg. Bloemenstraat 210, Tel. 227.
 Boshoop: J. A. Verbakel en L. C. Vergeer, Vorkade 27, Tel. 195.
 Boxmeer: Fa. Jetten, St. Rochusplein, Tel. 57.
 Brede: Gebr. van Nunen, Haagweg 442-444, Tel. 6419.
 Breda: Gebr. van Nunen, Boulevard 18, Tel. 111.
 Breda: Gebr. v. Hoorntman, Boulevard 18, Tel. 111.
 Bussum: Gebr. v. Hoorntveld, Herenstraat 36, Tel. 6973.
 Coevorden: N.V. v. h. J. v. Berkum i.o., Bentheimerstraat 38, Tel. 212.
 Delft: L. Ham jr., Houttuin 7, Tel. 559.
 Den Burg (Texel): F. Zegel, Farkstraat 16, Tel. 150.
 Deventer: L. v. d. Berg, Zwolseweg 32, Tel. 3715.
 Doetinchem: Gebr. J. en H. Kleiborst, Terboerseweg 45, Tel. 613.
 Dokkum: T. C. Stellaena, Laagweg C 106, Tel. 303.
 Dordrecht: Jaap Vos, Steegoversloot 32, Tel. 6131.
 Drachten: Fa. R. Lammerts, Noorderbuurt 41, Tel. 2234.
 Eindhoven: J. A. C. Smulders, Tongelreesestr. 105, Tel. 5981.
 Emmen: H. Beugeling, Hoofdstraat 29, Tel. 47.
 Enhuizen: Gebr. S. en M. Kornalshuiper, Breedstraat 35-45, Tel. 223.
 Enschede: Melching en v. Ulzen, v. Lochemstr. 8, Tel. 2634.
 Franeker: Fa. Engelsma en Wijnha, Voorstr. 26, Tel. 2370.
 Geldermalsen: R. M. C. Udo, Helman Kuyperstraat 28-30, Tel. 381.
 Goes: Gebr. Ahrhaanse, Rijnlandsdijk 16, Tel. 2033.
 Gooch: A. J. Ruesink, Deldenerstraatweg 38-38, Tel. 646.
 Gorinchem: C. F. v. Mill, v. Arkestr. 65, Tel. 2644 en 2645.
 Gorradijck: H. Koelstra, Hoofdstraat 196.
 Gorra: H. Weurman, Kleiweg 96, Tel. 4191 (b.g.f. Tel. 3729).
 Groningen: H. J. Veendaal, Showroom: Zuidendiep 41, Tel. 26634.
 Service-station: Kleine Polsterstraat 6, Tel. 20671.
 Grijsbeek: E. de Vries, Friessestraatweg 4, 89, Tel. 44.
 Den Haag: M. v. d. Berg, Conradikade 89, Tel. 327975.
 A. Maasland, Bezuidenhoutseweg 131, 112740.
 A. J. Zwets, Ruywijkseweg 31-33, Tel. 12000.
 Haarlem: J. I. van Kooten, Plein 20, Tel. 12000.
 Harderwijk: B. Kruitenbeek, Donkerstraat 22, Tel. 2208.
 Heemse: A. Smit, Brink A 7, Tel. 80.
 Heerde: M. Dalhuisen, Stationsstraat 9-11, Tel. 650.
 Heerlen: J. Kolenburg, Geerstraat 12, Tel. 424.
 Helden: J. van der Helm, Keizerstraat 8, Tel. 102.
 Den Helder: K. Matole, Keizerstraat 98, Tel. 2883.
 Helmond: H. J. W. Selkens, Molensstraat 187, Tel. 2739.
 Hengelo: B. L. Jansma, Deldenerstraat 208, Tel. 2686.
 s-Hertogenbosch: Fa. Doodemont, Vigherstr. 81, Tel. 7381.
 Hilversum: Gebr. v. Hammersveld, Emmastr. 44, Tel. 8172.
 Hoogeveen: Fa. A. Kip, Hoofdstraat 92, Tel. 92.
 Hoorn: K. de Reus, Kleine Noord 58, Tel. 4071.
 Huist: J. L. Kerckhaert, Vismarkt 6, Tel. 46.
 Joure: R. Schoofstra, Midstraat A 73-75, Tel. 14.
 Kampen: J. W. Wolters, Oudestraat 40-42, Tel. 71.
 Klundert: A. Ottevanger en Zoon, Steystraat 39, Tel. 4.
 Krabbendijke: J. Francke, No. 84, Tel. 70.
 Leens: J. F. Baumel, Wilhelminastrat A 206, Tel. 8.
 Leerdam: Gebr. Ames, Kerkestraat 50-56, Tel. 29.
 Leeuwarden: Fa. Brouwer & Alkema, Pier Pandersstraat 10, Tel. 3069.
 Leiden: H. Walenkamp & Zn., Turfmarkt 5, Tel. 200650.
 Lemmer: K. Koopmans, Langestreek 31, Tel. 98.
 (Vervolgd op pag. 139)



In het hartgedelen te Wassenaar gehouden concours van versiede rij- en voertuigen nam Service Station Jansen deel met 4 Solex'en, welke de 1e prijs kregen. Op bovenstaande foto ziet u de versiede groep, welke de prijs behaalde.

Waarschuwing

Wij maken onze lezers en lezeressen attent op enkele recente krantenberichten, waarin gemeld wordt dat „zwijnfjesjagers“ het thans ook gemunt hebben op Solex'en. Laat Uw Solex dus vooral voorzien van een deugdelijk slot (uw servicestation heeft het) en laat hem bij avond niet uren lang buiten staan. Heeft u het motor- en framnummer genoteerd staan in uw zakboekje?
 Mocht onverhoopt en ondanks voorzorgsmaatregelen uw Solex op een kwade dag verdwenen zijn dan zijn deze gegevens voor de politie van veel belang voor het opsporen van uw eigendom.

Genotriseerde rijwiel niet meer in autobuizen van Maastunnel

De Hoofddienstcommissaris van Politie te Rotterdam maakt bekend, dat gebreken is, dat het verkeer in de autobuizen van de Maastunnel ernstig in gevaar gebracht en belemmerd wordt door de aanwezigheid van rijwielen met hulpmotoren. In verband hiermede zal het voortaan verboden zijn met dergelijke voertuigen de hoofdrijbanen van de Maastunnel en de op- en afdalen daarvan te berijden. Dit verbod zal op duidelijke wijze worden aangegeven.
 Berijders van genotriseerde rijwiel kunnen gebruik maken van de rijwielpaden van de Maastunnel. In verband met het ontbreken van een speciale ventilatie mogen de motoren daar echter niet worden gebruikt, zodat men de voertuigen door trappen moet voortbewegen.

Prijzenverhoging jasheschemers

De prijzen van de grondstoffen, die nodig zijn voor de vervaardiging van de Solex jasheschemers en voor de zijschermen zijn de laatste tijd niet on aanzienlijk verhoogd, met als gevolg, dat de prijs voor dit artikel ook enigszins verhoogd moest worden. Met ingang van 1 September is de prijs van een compleet stel jasheschemers met voorzijdscherm gebreikt op f10,25 (montagekosten f0,50).

Solex'en voor Duikermannen

De 22 mannen van de Kon. Marine, die gedurende de afgelopen zomervakantie op de tentoonstelling Rotterdam Ahoy (1.600.000 bezoekers) zulke interessante demonstraties hebben gegeven als duikers en klippermannen, hebben van het Bestuur als waardering voor hun vele werk al een Solex ten geschenke gekregen.
 Als zij nu maar met hun Solex boven water blijven!

FOTOS VAN DE MAAND



Is dit nu een Solex? Wat zou er in die bal zitten?



„My Solex loves your Solex“.

Hier ziet u weer twee bekwonde foto's ingezonden voor onze fotowedstrijd „Foto's van de maand“. De foto van de nieuwsgierige koe werd ingezonden door Meij. J. H. Brommet, Amstedijk 136 III, Amsterdam-Z en de foto van de verhefde Solex'en door Zr. A. Kieboom, van Galenstraat 54 te Den Haag, die beiden f10.— ontvingen.
 Nieuwe inzendingen voor deze rubriek zien wij graag tegemoet.

Attentie!

Aan elke originele

**INDIANA-SOLEX-
 LEDEREN JAS OF MANTEL**

is het hierbij afgebeelde merkjetiket, met het bekende **Indiana loodje**, bevestigd. Alleen dan bent U verzekerd van de

INDIANA-SOLEX-SERVICE



Solex-@lubnieuws

Rotterdamse Solexclub

Op 30 juli heeft de Rotterdamse Solexclub een mooie tocht gemaakt door het Westland. Via Schiedam en Vlaardingen zongen 15 motorfies tussen de broekassent hun naamend lied. In Kijkduin werd wat koffie getinkt en zonde zeelucht opgesnoven. De tocht ging verder naar en greningen en vervolgden naar het vliegveld Ypenburg. Snel juist een vliegfeest in volle gang was. Het was er wat druk. Na van de capriolen in de lucht gingen te hebben, ging het over de oude Delftweg huiswaarts, na het nog gezellig gebijfart en een danste gemaakt te hebben. Het was een gezellige dag, welke alle deelnemers/deelnemers veel genoegen heeft gegeven.

Solexclub Boskoop

Mit 15 leden is te Boskoop opgericht de „Solexclub Boskoop en Omstreken“. Het voorlopig bestuur is samengesteld uit de heren J. Verbakel, voorzitter; Jan Koof, secretaris en D. van Gemeren, penningmeester.

Nijmeegse Solexclub

Aan de Solex-sterfrit naar Kampen op 29 juni werd ook door leden van onze club deelgenomen. Om zes uur 's morgens werd, bij een behoorlijk koude en vochtige temperatuur, gestart en — teneinde zoveel mogelijk Service-Stationen te bezoeken — werden behoorlijke omwegen gemaakt. Ver na het middernachtelijk uur keerden de deelnemers terug: vier in het bezit van een prijs, welke op de een of andere wijze was behaald.

Op 13 Augustus werd een middagtocht gehouden naar de omgeving van Arnhem, waarbij voornamelijk als eindoel gold een bezoek aan de zuidelijke Veluwezoom, een sterk geaccidentieerd terrein. Vanaf de „Postbank“ genoten we van een pracht panorama en wanneer het zonnige bier had medegevoerd, hadden we kunnen genieten van vergezichten tot diep in Duitsland. Dichte bossen, uitgestrekte heidevelden en blinkende stuizanden karakteriseerden dit landschap. De terugtocht ging over de hoge toppen van de Zijpeboeg. Via Kozendal en Velp.

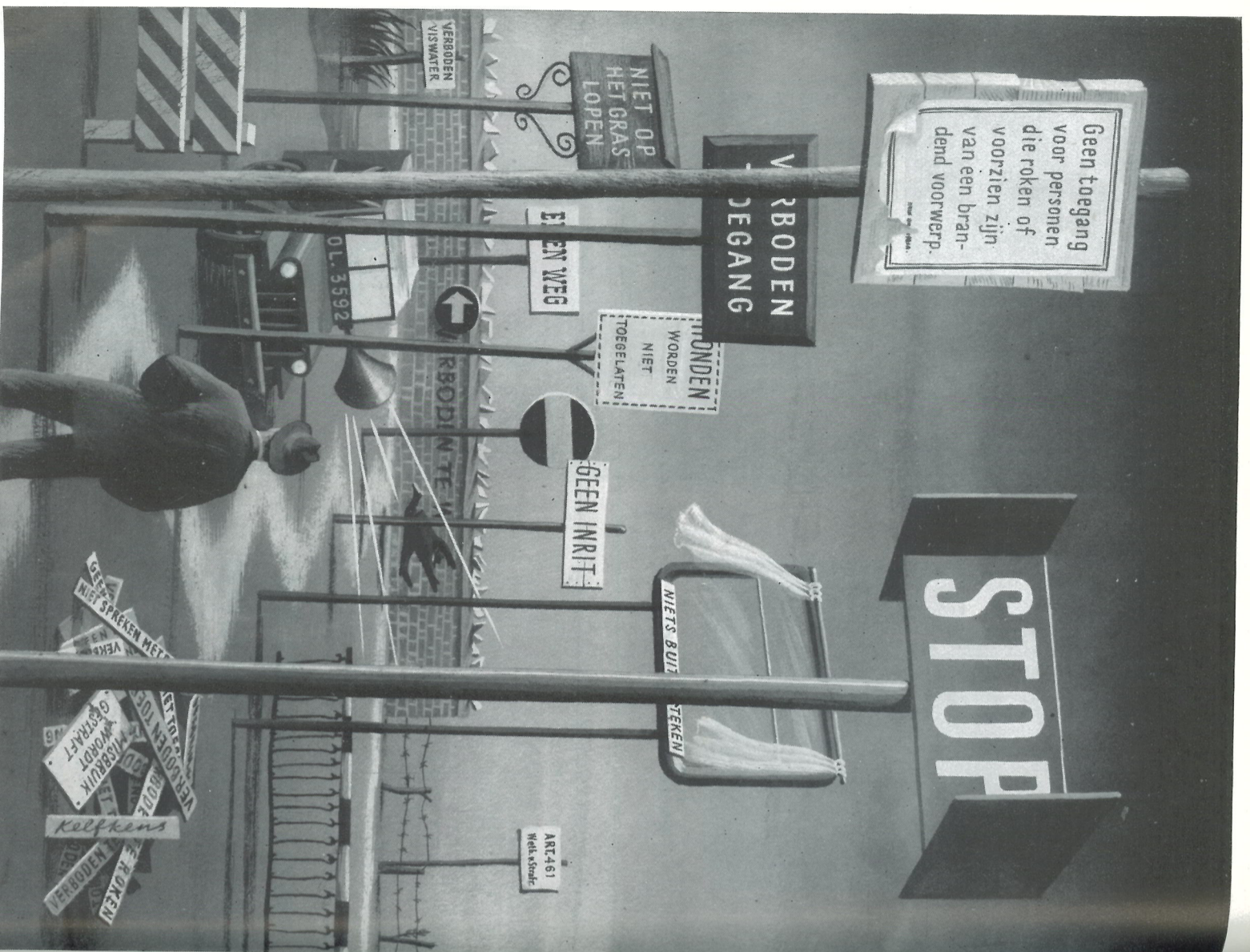
Op de terugweg kregen we als afscheid een regenbuijfe te verwerken, dat de goede stemming echter niet vermoct te belevten.

Dinsdag, 15 Augustus (Maria, Hemelvaart) werd een oorlogsmuseum te Overloon, het 28. Caen, waar de betrande geworden Amerikaans-Duitse tankslag zich afspeelde. Na een bezoek te hebben gebracht aan het in de bossen opgestelde oorlogsmuseum, maakten wij een deskundige leiding een rondgang door het gebouw. Wij zagen hier o.a. een intate tijdbomklok, een kamme met aangeschikte booby-nijnen. Ook aan de Geallieerde en Duitse wapenzaal werd een bezoek gebracht. Daarna werd nog een tijdje in de bossen en het restaurant verpoost, waarna allen voldaan huiswaarts keerden. Enkelien gebruikend door de zon, welke de gehele dag onze bondgenoot is geweest.

Op uw tocht naar Twerthe, bezoekt:

„HOTEL DE KROON“, HENGELO (O)

Eerste Hotel links aan hoofdweg van Amsterdam



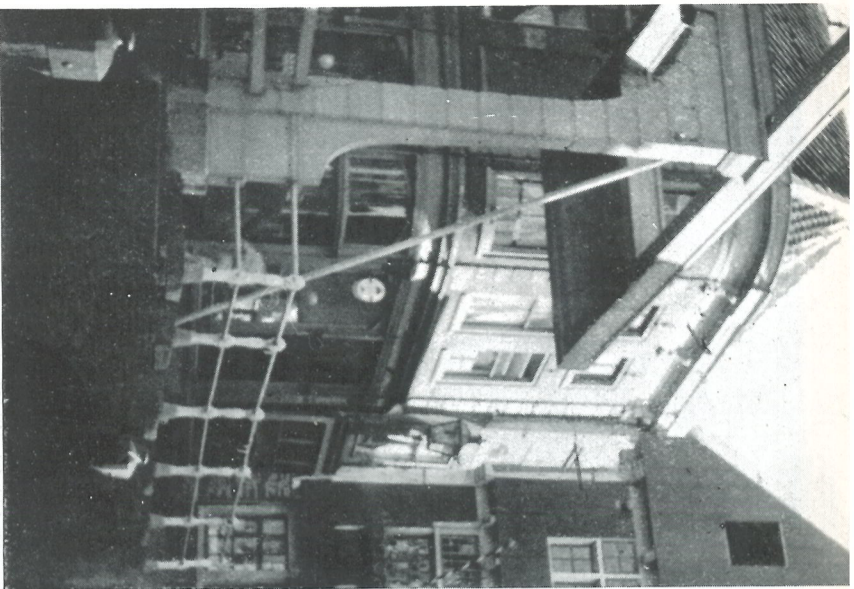
Bestaande Service-Stationen

Vervolg

- Lisse: Jo de Kooiker, Kanaalstraat 50.
- Lommel-Enschede: J. H. Veger, Oldenzaalsestraat 726, Tel. 4109.
- Maasland: H. Vink, Huis ter Lucht, B 41a, Tel. 573.
- Mansrecht: J. Felix, St. Pieterstraat 34, tel. 4672.
- Marrenesse (N.O.P.): S. Dijkstra, Breestraat, Tel. 51.
- Meppel: A. Kroeskoop & Zn., Zuidende 50, tel. 401.
- Middelbarms: Gebr. van den Driest, Herenstr. 12, tel. 2410.
- Middelbarms: H. J. Campfens, Chr. de Vrieslaan C 193, telefoon 60.
- Nijmegen: A. W. Boom, v. d. Havenstraat 12-14, tel. 23964.
- Nijverdall: Jan Hosmar, Grote straat 111, tel. 608.
- Oirschot: Fa. U. F. C. van Zeist, Spoorwonsseweg 198, tel. 350.
- Ommen: D. Lutteskes, Stationsweg 14, Tel. 71.
- Oosterdorp (post Elburg): W. Zoet, Rikksstraatweg H 53, Tel. 415.
- Oostervolde: Gebr. Tasma, Brinkstraat 10, tel. 35.
- Ootmarsum: W. A. Heisterkamp, Marktstraat 346, Tel. 221.
- Oss: Gebr. Hendriks, Hevel 25, Tel. 2426.
- Oud-Beyerland: J. Broewer, Oost Voorstraat 37, tel. 128.
- Purmerend: Fa. Schermer, Slooplein, tel. 131.
- Raalte: Jorink en Van Rossum, Stationsstraat 32, Tel. 331.
- Ramsdonksveer: A. B. M. van Zwol, Hoofdstraat 3-5, Tel. 42.
- Roermond: J. op 't Root, hoek Wilhelmijnapl.-Vennossp. 8, tel. 2330.
- Roosendaal: Fa. Hennekam, Adm. Lonckestraat 1, tel. 2044.
- Rotterdam: W. v. Gant, Bergweg 220, tel. 43364.
- R. S. Stokvis & Zonen N.V., Oostkousdijk 17, tel. 50377.
- J. A. Kroeswijk, Pretoriaaan 15, tel. 71288.
- Fa. H. Maastkant, Oudedijk 54, tel. 22172.
- E. M. Maartje, Rotterdamseweg 9, Tel. 51235.
- Rozendburg: Fa. J. Lievaert, Konijnmeelan 5, tel. 31.
- Rappeneer: H. Schaap, Noordstraat 46, tel. 2481.
- Schagen: Fa. K. Middelbeek, Loet 17, tel. 251.
- Schermoningen: Maasland, Kerkstraat 60a.
- Schieland: Garage „Utrique“, Burg. Knappertlaan 6, tel. 68100-67100.
- Sitar: S. J. D. Vandenberg, Voorstad 15, tel. 2738.
- Sneek: Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85, tel. 2163.
- Spijkenisse: G. van Pel, Stationsstraat 5, tel. 15.
- Stadsmaai: Gebr. van Velt, Hoofdstraat 130, tel. 73.
- Steenwijk: M. de Vroom, Gasdunstraat 36, Tel. 2215.
- Stipan: C. den Hean, Nieuwe straat 19, tel. 202.
- Terenzon: Gebr. Cappendijk, Axelstraat 174, tel. 2030.
- Tholen: C. Dunne & Zonen, Bendrechtweg 13, tel. 50.
- Tiel: A. Smits & Zn., Weerstraat 18, tel. 3402.
- Tilburg: Fr. Bogers, Breedseweg 7, tel. 2226.
- Tilburg: G. Dinkla, Kaakstraat B 260, tel. 13.
- Tilburg: A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12809.
- Utrecht: F. J. J. L. van V. Boschstraat 12, Tel. 306.
- Yarssveid: J. H. Kuepink en Zn., Spoorstraat C 43, Tel. 207.
- Yegnel: Frans v. d. Dungen, N.C.B.-laan 7, Tel. 106.
- Yeerendaal: Fa. S. J. van Wijk, Prins Bernhardslaan 219, tel. 350.
- Yem: J. van Hoogstraten, Parade 21, tel. 2662.
- Yem: J. van Harren, Markt 2a, tel. 221.
- Yerdingen: Motorhome H. Vink, Jan Steenstraat 22, Tel. 2075.
- Ylssingen: Fa. v. d. Driest, Scheidestraat 59, Tel. 2216.
- Yalwijk: Fa. A. M. Schoep, Laagende 39, tel. 102.
- Yassingen: H. B. Goedhart, Grinhweg 46a, tel. 2724.
- Yassenar: Ganage Jansen, Straatweg 773, Tel. 9941.
- Yeer: A. H. Haliers-Nissen, Beekstraat 89, tel. 2037.
- Yischoten: Jac. Smides, Bihharnsterstraat 9, tel. 509, b.g.g. 514.
- Yinterswijk: Langverden en Kienen, Torensstraat 2, tel. 2133.
- Yissekerke: F. A. van Damme, Noordelndstraat 128, tel. 224.
- Yoerden: Fa. Ton van Beynum, Leidsestraatweg 124, tel. 409.
- Yorkum: G. S. Visser, Markt A 188, Tel. 99.
- Yolvega: Fa. Gouma, Heerenveenseweg 22, Tel. 52.
- Zaandam: P. J. Verhoef, Stadhuisplein 2, tel. 3881.
- Zaist: G. van Amersfoort, Slotaan 39, tel. 3366.
- Zevenaar: H. L. Thonissen, Amphonsseweg 286, Tel. 206.
- Zierikzee: Remeyn en v. d. Zande, Lange Nobelstr. A 119, tel. 130.
- Zulien (Ttrecht): W. van 't Hoog, Joh. Uitenbogardstraat 34, Tel. 13466.
- Zutphen: J. Zwieter, Berkeislingel 40, tel. 1497.
- Zwolle: W. Dragel, Thomms & Kempisstr. 26, tel. 6892.

Slet huis met de kogel

Kostbaar oud-hollands interieur



Het huis met de kogel.

R zullen dit jaar wel vele „bromvlieggen“ op de aloude kaasstad Alkmaar zijn afgekomen. Daar is namelijk sinds enige tijd behalve het interessante kaasmarktriteel iets heel bijzonders te bewonderen: een zogenaamd bewoond museum, in oud-hollandse stijl ingericht.

„Het huis met de kogel“ — zo wordt het museum in de volksmond genoemd — trekt niet alleen vanwege

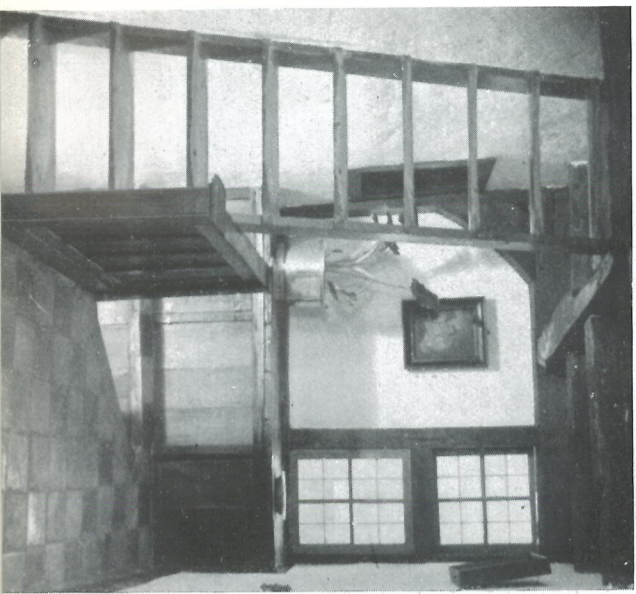
zijn rijke inhoud doch ook om zijn merkwaardige historische aandacht. Het werd omstreeks het jaar 1480 gebouwd en tijdens de belegering van de vesting Alkmaar door de Spanjaarden, die onder leiding stonden van de hertog van Alva, in de maand September van het jaar 1573 beschoten.

Het huis werd getroffen door een kanonskogel, die ongeveer veertig pond woog. Hij drong door de gevel, sloeg dwars door de woning, versplinterde een spinnewiel, waaraan juist de vrouw des huizes aan het spinnen was, vernielde een stoel en kwam tenslotte terecht in een wastobbe, waaraan de dienstmaagd stond te wassen.

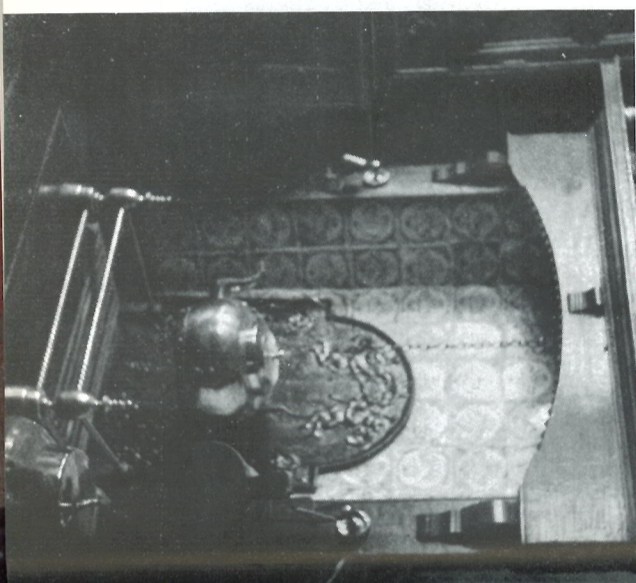
Het mag een wonder heten, dat, ofschoon zich op dat ogenblik zeven personen in huis bevonden, niemand gewond werd. De kogel is als curiozeit bewaard gebleven en later in de gevel bevestigd.

Sinds de belegering tot aan het jaar 1937 was in het huis een mandemakkerij gevestigd. Daarna was „Het huis met de kogel“ enige tijd onbewoond, daar niemand zich vanwege de bouwvalligheid van de woning een wilde vestigen. Tot even vóór de oorlog een decoratieschilder uit Groningen er zijn intrek in nam en met de restauratie van het huis begon. Hij richtte het met veel zorg en smaak in als een 15de-eeuwse woning. Reeds toen hij met een gedeelte van het huis gereed was, stroomden de bezoekers binnen, die verrukt waren over het kostbare oud-hollandse interieur. Met de opbrengst van de entreegelden slaagde de decoratieschilder erin de overige vertrekken van „Het huis met de kogel“ te restaureren. Hieronder bevindt zich een stijlvolle oud-hollandse koffiekamer, die alle bewondering verdient.

Dank zij het initiatief van deze Groninger mag Alkmaar zich in het bezit van een bijzonder museum verheugen!



Een van de voorbeelden van de toegepaste middeleeuwse houtbouw in Nederland.



Oud-Hollandse schouw

Naar de Zuid-Hollandse

en Zeeuwse eilanden

DE handelman in het hotel te Middelharnis krijgt een steeds bezorgerd trek op zijn gezicht, als hij met een gedetailleerde kaart voor zich de mogelijkheden zit te bestuderen, om de volgende dag met zijn auto op Schouwen te komen. Een blijft inderdaad niets anders over dan langzamerhand het veer Oosterschelde—Dintherlaars over Brabant een finke omweg te maken. Waarom is de man ook niet op de Solex gekomen? Dan hadden de eilanders hem nog met een kluitje in het riet gestruud, maar hadden wij hem niet minste de weg kunnen wijzen. Ofschoon wij die weg ook zelf hebben moeten uitvinden.

Met welke inleiding ik alleen maar wil zeggen, dat de Solex het aangewezen vervoermiddel is, om een bezoek te brengen aan de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden en ten volle te genieten van alles, wat deze gezegende landstreek biedt. En dat is heel veel, zoveel, dat ik mij alleen maar zal beperken tot enkele algemeenheden. Iedere Solexer (of Solexist) moet zelf een ontdekkingsstocht gaan maken, als hij in het volgende iets van zijn geding vindt. Hij zal even dankbaar en voldaan zijn, even vol met nieuwe indrukken thuis komen als wij, daar twijfel ik niet aan.

Verwacht dus van mij, geïnteresseerde lezer, geen dithyrambische beschrijving van de onvolprezen schoonheid van deze eilandwereld. Wel geloof ik, u enige noodzakelijke aanwijzingen te moeten geven.

Begin dan uw tocht in Delft: ik kan u dit beginpunt zeer aanbevelen — wanneer u Delft kent, begrijpt u waarom en als u het niet kent, zult u het onderkennen — en bromfietst dan over Maassluis naar Brielle. Weliswaar moet u over twee veren, maar de veerdienssten sluiten goed aan en het tweede veer kost u niets, als u tenminste uw kaartje van het eerste niet verloren heeft. Zolang u zich op Voornse en Putten naar het Westen beweegt, bevindt u zich in een — zij het ook zwakke — toeristenstroom, die vlooit naar Oostvoorne en Roekanjie, naar de prachtige begroeide dijnstreek, zoals u ook zult aantreffen op Goeree, Schouwen en event. Walcheren. Houd u nu aan het devies van de Solexer, „vermijd de primaire wegen“. U zult er geen spijt van hebben, al happens uw Solex ook nog zo over de kronkelende, enigszins hobbelige weggetjes. Buiten bovengenoemde toeristengebieden is u vrijwel alleen in een soort wonderland.

Heeft u ooit zulke rijke korenvelden en aardappelakkers, die zich letterlijk tot aan de horizon uitstrekken, gezien als in de Hoeksewaard, op Flakkee en Zuid-Beveland? Of is u ooit meer verrast door boerderijen als villa's met hun reusachtige schuren, de statige bomengroei, de boomgaarden en tuinderijen bij Ond-Beerland, op Schouwen en op Zuid-Beveland? Misschien hebt u meer aandacht voor de oude, sierlijke raadhuzen, de imposante kerken, torens en kastelen. U vindt ze in Brielle, Ond-Beerland, Middelharnis, Goedereede, Zierikzee, Renesse en Haamstede. Goes, u kunt genieten van de intieme sfeer in stadjes en dorpen, waar het leven schijnbaar stil te staan. Bij Heenvliet, Goedereede, Halvevoetsluis, Brouwershaven vergeleken, zijn de „dode steden aan de Zuidzee“ drukke centra. Kent u knusser, schilderachtiger havenvjes dan die van Brunnisse en Stellingdam? U moet die zien, wanneer de mosselen- en garnalenvisers thuishkomen.

Ik zou u nog kunnen wijzen op de welvarende „steden“ Ond-Beerland en Middelharnis met hun „Kalyverstraat“ op de dijk vol mooie winkels, op de vreemdeIngencentra Zierikzee en Goes, in welke laatste plaats de prijzen in guldens en Belgische franken aangegeven zijn, en op de vaak zeer oude molens, die in dit korenland heel in de verte reeds een ander dorp aankondigen. U moet dit alles echter eens zelf gaan ontdekken.

Hieronder echter nog enige praktische raadgevingen. Zorg, dat u tegen de avond in een grotere plaats bent, u kunt daar goed logeren en eten. Er zijn heel wat uitstekende Solex-service-stations over de eilanden gestrooid, waar men vriendelijk en goed geholpen wordt. Ik wil er alleen een noemen, omdat ons daar een ontvangst te beurt viel, die het hart van elk Solexer sneller zou doen kloppen. Stel u voor, dat in alle stations een vriendelijke dame de wachttijd tijdens een kleine reparatie verangenaamt door een gul geserveerde portie zwarte bessen, gevolgd door een heerlijke kop koffie! Dit gebeurde inderdaad in... Strijen.

Wat betreft de veren tenslotte nog het volgende. Schaf u een dienstregeling aan van het veer van Numansdorp naar den Bommel (van der Schuyt-van den Boom-Stan-fries-Reederij N.V., Oosterkade 9, Rotterdam) en laat de Zeeuwse reisgids komen (Middelburgse krant, Middelburg). Anders kan het u gebeuren, dat u 2½ u. in Numansdorp moet wachten, zoals wij, wat overigens geen al te grote straf is, wanneer u uw anker heeft in een restaurant, waar u ook in het Engels en Frans te woord gestaan kunt worden.

Hoe komt men echter van Oeverflakke op Schouwen? Laat u niet inlichten door dorpeelingen, ze brengen u op een dwaalspoor en verwijzen u naar Herkingen, waar de veerdienst al in 1942 opgeheven is, zoek niet op de kaart, want u vindt geen doorlopende sippelijntjes, verdiep u ook niet in de gids voor busverbindingen, stoomboot- en veerdienssten voor het Zuiden, u zoekt daarin tevergeefs. Misschien echter vindt u ergens een politiaagent, die u stuurt naar de „Hoek van St. Jacob“ op een tijd (volgens zijn dienstregeling), dat het motorbootje al lang weg is en over 5½ u. weer terugkomt. Het was ons geluk, dat men ons op een eenzame boerderij gelegenheid gaf, naar Brunnisse te telefoneren, waarna de goedwillige Zeeuwse schipper voor ons expres de Krammer overstak, om ons te halen. In elk geval hebben we een uur heerlijk aan de wijde waterlakte te midden van koelen en een prachtige flora kunnen genieten. (N.B. het bootje vaart 's zomers om 8½ u., 2½ u. en 6½ u., 's winters om 10 u. en 3 u. van de „Hoek van St. Jacob“ naar Zijpe).

De terugtocht ging van Goes over Zuid-Beveland, Bergen op Zoom, Roosendaal, Zeegse, Oudenbosch, Standaardhuiten, Zevenbergen en Moerdijk langs uitstekende fietspaden en rustige wegen naar Dordrecht. Wanneer onderweg uw maag begint te rammelen, moet u niet daaraan toegeven voor u in Zevenbergen tegen een mooi nieuwgebouwd hotel aan rijdt, want daar zal de eigenaar alles doen, om u tegen een civiele prijs in culinaar opzicht volkomen te bevredigen.

Dr. C. BROUWER.
Haarlem.

Secretariaat-adressen der Solex-Clubs

Alkmaar: P. Langenberg, Kennemersingel 26.
 Almelo: Meij. M. C. M. Prins, Noordkisaan 28.
 Amsterdam: R. P. Sevensma, Schinkelkade 24 II.
 Arnhem: Mevr. N. van Eldik, Raapopseweg 31.
 Assen: K. W. Buihuis, Pelikaanstraat 57.
 Boskoop: P. J. Kooy, Goudserijweg 156.
 Breda: J. Stubbentrauch, Veemarktstraat 13a.
 Delft: F. X. Vos, Voorstraat 51.
 Eindhoven: C. W. van Heiningen, Gerarduslaan 7.
 Emmen: W. Oosting, Boslaan 16.
 Enschede: E. J. van Nijburg, Goolkatenweg 138.
 Goos: A. Nonnekes, Schengestraat 44.
 's-Gravenhage: Meij. W. M. Rooseboom, v. Panhuysstraat 14.
 Groningen: J. E. Noordhoff, Ceramstraat 15a.
 Hengelo: J. Jonge Poerink, Vondelstraat 37.
 Koekange (Dr.): J. Oshaar, B 11.
 Nijmegen: M. J. Meulenman, Mesdagstraat 23.
 Nijverdal/Hellendoorn: H. Caltkhoven, Nijverdal.
 Roosendaal: Adm. Lonckestraat 1.
 Rotterdam: J. H. v. d. IJssel, Mathenesserlaan 367a.
 Schiedam: A. Janson, Rotterdamsewijk 166A.
 Utrecht: J. L. Hoefsmit, Melis Stokestraat 22.



Een goed
als de

CHAMPION

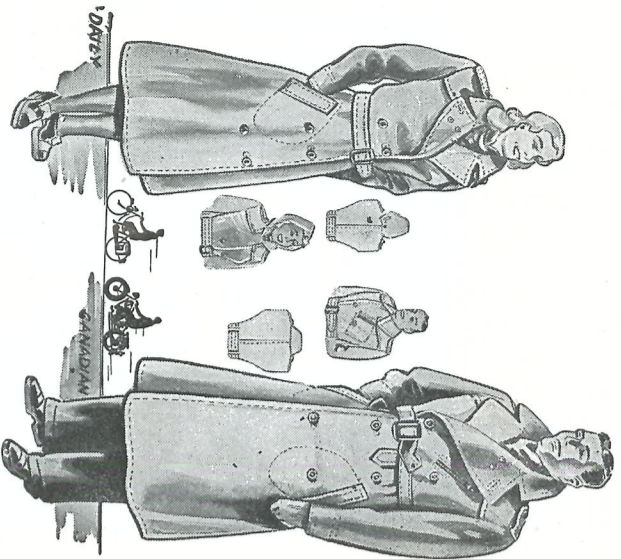
bouwte

's werelds favoriet

op elk motorvoertuig voldoet,
voldoet zij op het

Rijwiel Solex

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



Verkrijgbaar in de Kleuren Beige, Marine en Bordeaux
 Model „DAILY“ lengte 120 cm f 42.—

Prima wind- en waterdicht Caraskin
 (textiel-sudex-laag)

Open en gesloten te dragen
 Royal model
 Twee schouderlappen met drukkers
 Schuin ingezette steekzakken
 Fijne kraag met sluitlummel
 Schouders met spatletten
 Mouwen voorzien met windcuffs
 Centuur rondom met gesp
 Ventilatieingen onder de armen
 CAPUCHON voor model „DAILY“ extra f 3,50

Model „CANADIAN“ lengte 125 cm f 45.—

Prima wind- en waterdicht Caraskin
 (textiel-sudex-laag)
 Open en gesloten te dragen
 Royal model
 Twee schouderlappen met drukkers
 Schuin ingezette steekzakken
 Borstzak met treksluiting
 Fijne kraag met sluitlummel
 Schouders met spatletten
 Mouwen voorzien van windcuffs
 Centuur rondom met gesp
 Ventilatieingen onder de armen

Bestel er één bij Uw „Solex“ agent

Vraag gratis prospectus

SPECIALA FABRIEK VOOR MOTORKLEEDING
 J. TITTEL
 FRANKLINSTRAAAT 103 — DEN HAAG

Adverteert in dit blad!

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

Reclame-Medicus

Dr
LEEFLANGER

ZEGT:



DE YAKMAN WIST HET WEL UIT DE
PRACTIK

maar de lange levensduur van tijdschrift-
 advertenties kan thans met deugdelijke
 cijfers bewezen worden.

Wist U dat driekwart van alle abonnee's
 hun vakbladen bewaart en dat bijna twee-
 derde van hen de gewoonte heeft ze later
 nog eens na te slaan?

Deze en andere gegevens over de Neder-
 landse vaktijdschriften vindt U in het Rap-
 port Professionele Tijdschriften, dat onder
 opgave van firma en functie aangevraagd
 kan worden bij de Nederlandse Organisatie
 van Tijdschrift-Uitgevers, Lange Voorhout
 14, telefoon 182139, Den Haag.



en... Uw advertentie leeft langer!



UW RIJWIELSOLEX
 is het best verzekerd op de
 Solex Polis

van

„DE ZEVEN PROVINCIEËN“

Ook andere rijwielen met hulpmotor ver-
 zekeren wij op ruime condities en tegen
 billijke premie.

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de plaatselijke
 vertegenwoordigers en door het Hoofdkantoor van de Rij-
 welaarsvereniging „DE ZEVEN PROVINCIEËN“
 JAVASTRAAT 1a, 's-GRAVENHAGE

oefroonnummer 66141

Recticel

RUBBERVULLING

voor

Rijwiel- en motordelken
 Stoelzittingvullingen
 Sportartikelen

(Springmatten
 scheenbeschermers)

Tapijt- en Traploperonderleg

N. V. FABRON, RHENEN



*Ook het RijswielSolex
is gemonteerd met*

VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar



op de
SOLEX