



*Ook het RijwielSoler  
is gemonteerd met*

# VREDESTEIN

*banden*

*snel, soepel en betrouwbaar*



*Op de*  
**SOLEX**



Abonnementprijs voor Nederland:  
f 3,50 per jaar; voor België: Bfrs. 65

## Administratieve-adres:

voor Nederland: Kon. Ned. Boekhandel  
H. A. M. Rodants, Lange Haven 141,  
Schiedam, tel. 69300, groennummer 5858  
voor België: N.Y. Standard Boekhandel,  
Huidvetterstraat 55-59, Antwerpen

## Redactie-adres:

Heinman Dulleerplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

## Artikelen

Loris v. d. Bergh, Maurits Dekker, K. J. Meijer, Piet Bakker, Maurits Soeman, Tjifft, Henriette van Dyk, Prits Sijgers, Kees Hanna, Mr. F. Lamberts Harroldstrade

## Tekeningen

Ben Dill, W. Bijmoer, C. J. Kofkens, Fiep Westendorp;

## Foto's

M. Oeremans, P. Troost, Kees Hanna

## Lay-out

Jan W. Wunderink

Het oornemen van artikelen is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de Redactie. Abonnementsgelden kunnen gestort worden op postgiro-rekening nr. 5338 t. n. van Kon. Ned. Boekhandel H. A. M. Rodants, Schiedam, in België op postrekening nr. 105238 t.n.v. de N.Y. Standard Boekhandel, Huidvetterstraat 55-59, Antwerpen. Indien niet wordt gestreeft, zal per postwissel over het abonnementsgeld worden beschikt.

## Deze maand:

Dit is alweer het October-nummer, dat wij hier inleiden. Een armere herige zomer is een roemloze dood gestorven en in September zaten we al midden in gure en vooral natte herfststormen, die eerder het verlangen naar kachel en boek opwekten dan om een zwerftocht op de Solex te ondernemen. Ja, door barre weersomstandigheden gedwongen zullen vele Solex-enthousiasten in de komende maanden hun paardje wel eens op stal moeten laten staan. Maar daarom niet getreurd; na regen en storm schijnt zails in ons land het zonnige weer en is het niet heerlijk om op een mooie herfstdag een tocht door de polders te maken of door het bos met zijn prachtige diepe kleuren? En als het weer helemaal barbaars is, dan is er nog altijd het plezier en de troost van de herinnering aan de mooie vakantie van als een vogel zo vrij langs de wegen van Frankrijk of Limburg, zoemde. En niet te vergeten: de dromen over de plannen voor het volgende jaar!

Over herinneringen gesproken: in dit nummer vindt U enige artikelen over vakantie-tochten in Bretagne, Zwitserland en Noord-Afrika, ons door lezers toegezonden. Ons blad zal binnenkort ook in België verkrijgbaar zijn en in verband hiermede zullen voortaan ook Belgische medewerkers aan het woord komen. Op pag. 149 vertelt Albert Lemaire u hierover het e.e.a. in zijn introductie-artikel.

Wij hopen door deze uitbreiding van de redactie-staf met Vlaamse medewerkers ons blad voor de Nederlandse lezers nog interessanter en veelzijdiger te maken.

## De puzzle van hoofden en bagage

A. Middendorp in Groningen winst de prijs

A. u ziet het hierboven al staan: de heer A. Middendorp, Helperrink 1B te Groningen, is deze keer de goudklige winnaar van onze 6e prijsvraag.

Het aantal inzendingen was ook nu weer formidabel groot. Merkwaardig is, dat veel meer dames dan heren de oplossing instuurden. Zou het komen doordat vele heren der scheping reeds een Solex hebben, maar hun echtgenoten nog niet?

Hoewel de puzzle ditmaal niet zo eenvoudig waren er toch zeer veel goede oplossingen. Er moesten 36 vragen beantwoord worden. Hier zijn de antwoorden. Figuur 1 is een handelsreiziger, maar zijn bagage hoort bij fig. 4 en zijn hoofd bij fig. 12; figuur 2 is een slaager, maar zijn bagage hoort bij fig. 11 en zijn hoofd bij figuur 3; figuur 3 is een huisschilder, maar zijn bagage hoort bij fig. 2 en zijn hoofd bij fig. 10; figuur 4 is een kunstschilder, maar zijn bagage hoort bij fig. 9 en zijn hoofd bij fig. 5; figuur 5 is een boer, maar zijn bagage hoort bij fig. 12 en zijn hoofd bij fig. 4; figuur 6 is een postbode, maar zijn bagage hoort bij fig. 8 en zijn hoofd bij fig. 7; figuur 7 is een timman, maar zijn bagage hoort bij fig. 6 en zijn hoofd bij fig. 6; figuur 8 is een bakker, maar zijn bagage hoort bij fig. 7 en zijn hoofd bij fig. 9; figuur 9 is een timmerman, maar zijn bagage hoort bij fig. 11 en zijn hoofd bij fig. 8; figuur 10 is een musicus, maar zijn bagage hoort bij fig. 3 en zijn hoofd bij fig. 11; figuur 11 is een schoorsteenveger, maar zijn bagage hoort bij fig. 10 en zijn hoofd bij fig. 1; figuur 12 is een arts, maar zijn bagage hoort bij fig. 5 en zijn hoofd bij fig. 2.

In de opsomming van de beroepen, welke als aanwijzing gegeven was, waren door een abuis een tweetal beroepen weggelaten. Door een kaartje aan alle abonnees kon deze fout, waarvoor wij u onze verontschuldiging aanbieden, echter hersteld worden.

De heer Middendorp, die het grote geluk had, dat in de goede oplossing door de prijsvraagjury juist zijn inzending getrokken werd, feliciteren wij van harte met zijn succes.

Tot alle andere inzenders zeggen wij: in December als is er weer een geheel nieuwe (en bijzondere!) prijsvraag. Wie weet is de grillige Vrouwe Fortuna u dan goed gezind!

## Vragen staat vrij!

De heer P. v. d. S. te O. vraagt of het verkeerstechnisch juist is, dat twee „voorraangswegen“ in elkaar vloeien zonder dat één van beide als zodanig wordt opgeheven, terwijl een en ander slechts wordt aangeduid met het bord „Let op het verkeer op de hoofdweg, dat voorrang heeft.“

Wij antwoorden: „Ja, dit is volkomen juist.“ Vermoedelijk verwacht de vraagsteller bovendien nog het bord „Eindpunt hoofdverkeersweg“ (oranje vierkant bord met zwarte streep). De voorschriften luiden echter anders. Bij het kruisen van twee hoofdverkeerswegen wordt bevestigd welke van de beide wegen uit hoofde van zijn geringere betekenis voor het verkeer, ter plaatse zijn voorrang zal verliezen. Dit geschiedt door het plaatsen van het bekende driehoeksbord op de punt geplaatst. „Let op het verkeer op de hoofdweg, dat voorrang heeft.“

## De geschiedenis en de fabricage van de Solex

1000 onderdelen zijn nodig

C. A. M. KROON

De grote schare Solexisten, die op 11 Juni jl. de reis maakte naar Schiphol, zal zich ongetwijfeld hebben laten vertellen tot het trekken van vergelijkingen tussen het motorvermogen van een K.L.M.-Convaer en dat van de eigen Solex. Een vergelijking die in zoverre aardig was, omdat zelfs het verzemelde vermogen van alle 1100 op Schiphol aanwezige Solexes niet opwoog tegen dat van 1 Convaer-motor, die met zijn 2500 paardkrachten evenveel energie onttekent als 5.555 Solexmotortjes.

Immers, het maximale vermogen daarvan is 0,45 pk, en 5555 x 0,45 is 2500. In vele opzichten echter worden aan dweerg en reus dezelfde eisen gesteld. Uiterste betrouwbaarheid, duurzaamheid en zuinigheid zijn voor beide onontbeerlijk. Wij zouden haast willen beweren, dat zij voor de Solex nog sterker gelden omdat deze in het algemeen gebruikt wordt door mensen die hoogwaardig geen verstand hebben of behoeven te hebben van een verbrandingsmotor; en de motor dus zo geconstrueerd moet zijn dat hij tegen alle verdrukking in toch goed en heel blijft. Het is de — lang niet gemakkelijke — taak van de constructeur zo'n ideale motor te ontwerpen. Hij heeft daarbij twee belangrijke richtpunten:

1. de motor moet aan de gebruiker een summum van betrouwbaarheid en eenvoud bieden;
2. de motor moet zo geconstrueerd zijn dat hij op efficiënte en snelle wijze kan worden verwardigd.

Het eerste gezichtspunt is vooral voor de gebruiker van belang. Een gemotoriseerde fiets, die een geheel nieuw vervoermiddel voor het volk belooft te worden, kan alleen slagen als zij geschikt is voor iedereen en zonder noemenswaardige instructie kan worden bereid.

Wat het tweede gezichtspunt betreft, dit geldt vooral voor de fabrikant. Bij het fabriceren wordt hij voortdurend geconfronteerd met het probleem van de kostprijs. Alle kosten die ten behoeve van de productie gemaakt worden, komen uiteindelijk tot uitdrukking in de prijs van de motor. Als nu die motor zo geconstrueerd is dat hij alleen maar kan worden verwardigd door gespecialiseerde arbeiderskrachten en met behulp van uiternate kostbare werktuigen en gereedschappen wordt hij onvermijdelijk duur. En dit is niet in overeenstemming met het streven de motor zo goedkoop mogelijk te maken. Hoe goedkoper de motor, hoe meer gebruikers en daar is op de lange duur het belang van gebruiker, leverancier en fabrikant het beste mee gelidend.

Wij zijn door deze kostprijsbespreking even afgedwaald van ons eigenlijke onderwerp, namelijk, de fabricage van de Solexmotor.

Het mag algemeen bekend worden verondersteld dat deze motor een scheping is van de Fransman Mennesson, directeur van de Solex carburateurfabriek te Parijs.

Deze fabriek, die al zeer lang bestaat, is één van de bekendste carburateurfabrieken van Europa en beschikt over een benijdenswaardige ervaring, verkregen doordat men vrijwel van het beginstadium af dagelijks rekening moest houden met de problemen van de benzinemotor.

Solex maakt carburateurs en aangezien in een carburateur veel spuitgieterwerk voorkomt is het niet verwonderlijk dat dit in de Solexmotor ook het geval is. Men kent de geschiedenis: de heer Mennesson wilde de fiets motoren-rieken. Hij vervaardigde, zoals men van een carburateurfabrikant haast niet anders kan verwachten, een prachtige geaffineerd eenvoudige carburateur en maakte daar een motorfje bij. Toen hij met dit motorfje, gemonteerd op een gewone Franse fiets, ging rijden, bleek de motor wel te voldoen, maar de fiets niet. Daarom ontwierp hij een speciale, verende fiets en toen die wel voldeed, bouwde men een eigen rijwielafabriek om de Solex fietsen, die constructief zeer sterk afwijken van de traditionele fietsmodellen, in eigen bedrijf te kunnen vervaardigen.

Zo ontstond de beroemde V6Solex, als eerste gemotoriseerde fiets een harmonisch geheel vormende en in enkele jaren wereldberoemd. Om de stamboom compleet te maken: in Nederland bestaat al tientallen jaren een innige samenwerking tussen R. S. Stokvis & Zonen, een ruim 100 jaren bestand handelshuis dat terecht trots is op het feit dat het de grootste technische groothandel van Europa is, en Van der Heem N.V., een snel opkomend bedrijf dat voor R. S. Stokvis de onder het handelsmerk Erres bekende elektrische apparaten vervaardigt. Deze samenwerking komt tot uitdrukking in de taakverdeling: Van der Heem N.V. kortweg VDH genaamd houdt zich bezig met de productie terwijl R. S. de verkoop- en serviceorganisatie verzorgt. Toen men zich onmiddellijk na de oorlog realiseerde dat de Solex het aangegeven vervoermiddel voor de motorisering van het Nederlandse volk was, is ook hier deze samenwerking doorgezet.

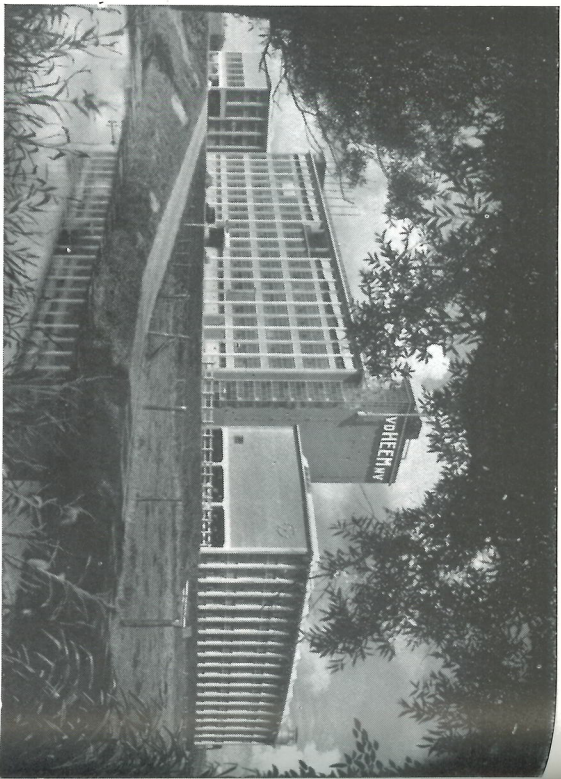
Zo wordt de Solexmotor vervaardigd in de Haagse fabriek van VDH, gelegen in de Binckhorstspolder nabij het station Voorburg.

VDH met zijn grote ervaring in de serieproductie van precisiewerk heeft de fabricage van de Solexmotor met grote voortvarendheid ter hand genomen. De resultaten hiervan kan men dagelijks op de weg bijkijkend zien in de aantallen Solexes.

Uiteraard moest er geruime tijd verlopen tussen het moment dat tot produceren besloten werd en het tijdstip dat werkelijk van een serieproductie gesproken kon worden. Een Solexmotor moge dan eenvoudig zijn, hij bestaat altijd nog uit enkele honderden onderdelen, van het eenvoudige schroefje tot de cilinder toe. Elk van deze onderdelen, klein of groot, moet worden vervaardigd en daarvoor zijn nodig: machines, gereedschappen, methoden en mensen.







Wat de machines betreft: VDH heeft zijn eigen machinepark zeer aanzienlijk moeten uitbreiden. Dit was geen sinecure in een tijd dat elke dollar op een goudschaalige werd gewogen alvorens hij kon worden besteed (en vele productiemachines moesten uit Amerika komen). Er waren meer moeilijkheden te overwinnen: er moesten gereedschappen worden gemaakt, dat wil zeggen stempels, matrijzen, mallen en kalibers en daarvoor zijn uitermate geschoolde arbeidskrachten nodig die in een nog weinig geïndustrialiseerd land als het onze zeer moeilijk te vinden zijn.

Dan is er nog het probleem van de arbeidsmethoden. De Solexgebruiker zal waarschijnlijk niet beseffen hoeveel denkwerk er moet worden verzet en hoeveel vakkenis moet worden gemobiliseerd alvorens zijn voltuurke efficiënt en goed kon worden geproduceerd.

Elk onderdeel stelt zijn eisen en het is bekend: een ketting is even sterk als de zwakste schakel. De motor van de Solex staat, bij nadere beschouwing, uit de volgende „grote“ onderdelen.

- a. *cilinder met cilinderkop*
- b. *zuiger met drijslang*
- c. *krukas met lagers en aandrijfrol*
- d. *carter met carterdeksel en brandstofpomp*
- e. *carburaateur*
- f. *benzinekan*
- g. *spoelplaat met ontstekings- en verlichtingsspoel*
- h. *vliegeveilmagneet*
- i. *uitlaat met knaldemper*

Daarnaast is er een hele reeks kleine onderdelen: schroefjes, moertjes, boutjes, busjes, plaatjes, pakkingen: voeg daar nog bij de samenstellende delen van de fiets en men komt op een totaal van ten naasteنبij 1000 onderdelen.

Al deze onderdelen moeten worden gemaakt, hetzij door VDH, hetzij door een onderleverancier.

Onderleveranciers worden ingeschakeld voor de onderdelen die in gespecialiseerde fabrieken worden vervaardigd, zoals: zadel, banden, kettingen, velgen en spaken. Dit zijn alle rijwielonderdelen. Wat de motoronderdelen betreft: deze worden hetzij geheel door VDH vervaardigd, hetzij door ons als halffabrikaat ontvangen en door VDH bewerkt. (wordt vervolgd)

## Belangrijke tips

Vooraf nu door verschillende omstandigheden banden zeer schaars zijn, moet er de nadruk op worden gelegd, dat de lange levensduur van een band voor een groot deel afhangt van het al of niet goed gespannen zijn. Met te zachte banden rijden veroorzaakt canvasbreuk en snelle slijtage. Bij een Solex is het, door de rolaandrijving, veel meer nog dan bij een gewone fiets nodig, dat ook de voorband goed opgepompt en regelmatig op spanning gecontroleerd wordt.

Wij raden voorts diegenen, die de Solex gedurende de winter maanden op stal zetten, aan, de motor enige tijd (ongeveer een kwartier) te laten draaien met een rijker mengsel. Inplaats van de twee normale tankdopjes olie per liter brandstof neemt u nu 4 maatjes. Wordt de motor stilgezet, dan zijn alle inwendige delen overmatig gesmeerd, hetgeen de motor bij het stilstaan ten goede zal komen. Maak uw Solex verder goed schoon met behulp van een wasachtig met Solex-brandstof (dus benzine, waarin olie vermengd is). Nawrijven met een droge zachte lap. U voorkomt hierdoor het roesten gedurende de winterslaap. Pomp de banden goed op, dan drogen ze niet uit en plaats uw Solex in een droge ruimte.

UPEL.

## Bij een presentatie

# Daarom?

## Daarom!

OMDAT de Solex ook weldra in België een groot succes zal verwerven, daarom gaat het blad „Op de Solex“ het verlangen van deze nieuwe gemotoriseerde fietsers tegemoet. Een blad is een band gelegd tussen twee partijen, de schrijvers en de lezers, begeesterd met één enkele wíl: het verspreiden van een nieuw en doeltreffend vervoermiddel.

Omdat de Solex ook aldaar spoedig vriendschap zal verwerven tussen alle weggebruikers, daarom voert ook „Op de Solex“ het goede woord, met de vastberadenheid het Solexgebruik, even prachtig en even doeltreffend op te trekken zoals in Nederland.

Omdat de Solex een nieuw rijwielformule is, dat zowel in België als in Holland de weggebruikers nieuwe mogelijkheden biedt zal, daarom wordt „Op de Solex“ uitgegeven in het land van Felix Timmemans, van Stijn Streuvels en Guido Gezelle.

De belangstelling voor de Solex, in België, is groot, zeer groot. Talrijke fietsers wachten met ongeduld het uur af waarop zij, net als hun begunstigde Noordvuren, een Solex kunnen aankopen. En dit ongeduld treft men overal aan, zowel in de Ardennen als in het vlakke Vlaanderen, in de schitterrijke Kempen zoals in het industriële kolengebied van Lank of van Charleroi. Het ongeduld wordt ietwat aandrangend in de Vlaamse Ardennen, de strek waar de Kluisberg en de Kwarnemont hun hoofd opsteken midden in de uitgestrekte plattelanden van Oost-Vlaanderen en de Schelde-vallei.

Waarom? Dit is vrijwel heel gemakkelijk te verklaren, als men nagaat dat insgelijks in diezelfde strek het grootste getal wielrijders aanwezig is. Wielrijders die, dag in dag uit, op de fiets, naar hun werk rijden en die, in de Solex-formule, een oplossing hebben gevonden op hun verkeersproblemen. Daarom wachten de arbeiders van Molen, van Wervik en Moeskroen met ongeduld op hun Solex. Weliswaar wordt gezegd en geschreven, dat in België de bromfietser anders wordt opgevat dan in Nederland. Het is slechts een schijn. De enige oplossing voor het fietsend voertje is aldaar dezelfde als voor alle landen en men mag wel de nadruk leggen op het feit, dat met de Solex allehande moeilijkheden, wat betreft snelheid en vermogen, zullen weggevaagd worden.

België en voornamelijk Vlaanderen is het uitverkoren land van de wielersport, doch de heer Egon F. Eriksson schreef onlangs: „Font“ en hierin heeft hij volkomen gelijk. De Solex is geen exportwaar voor de sport, alleen maar een werktuig voor de doorslag weggebruiker, dus voor de 2.826.289 wielrijders die in België de wegen vreedzaam bezetten, niet voor de sport, maar voor medeijer indien er geen wijkteest doorgeat zonder de onvermijdelijke kernscooters, dan geldt het hier slechts een minoriteit, enkele druppels water in de eindloze zee van de wielrijders, die de fiets gebruiken met utilitaire of toerisme-doelenden.

Over België wordt er veel gepraat, vooral wat de wegen-toestand betreft. Dit land wist zich op internationaal



gebied een treunenswaardig record te verzekeren, dit van het slechtste en het onberijplbaarste wegemet. De „Belgian Roads“ zijn in Amerika met faam bekend om autovervingen een strenge proef te laten ondergaan. Doch, dit is reeds lang geschiedenis en zal wellicht in de schoolboeken nooit verbroederen met de Brugse. Metten of de Slag der Gulden Sporen. Dank zij een wiskrachtig directeur van wegen, de heer Hondemareq, is het wegemet in België t' allen kant overhoop gegooid geworden. Betonnen hinten lopen nu of weldra van stad tot stad. Fietspaden worden aangelegd, met de meest moderne opvattingen. Weldra zullen ook de bromfietseren op deze paden mogen rijden, voor zover zij de voorwaarden van het Verdrag van Genève, in verband met het verkeer van fietsmotoren, beantwoorden. Voor de Solex is het zaakje reeds klaar. Alleen verwacht men nog een koninklijk besluit om Solex en op dezelfde voet als de fietsen te zien staan.

En wat zal er dan gebeuren! Dan zal men inzien hoe gemakkelijk, hoe reuzeneenvoudig het Solexverkeer is. Dan zal men de Solex zien opdagen, uit alle hoeken en kanten. Een nieuwe en grote familie Solexers zal ontstaan. Duitzenden Solexers meer zullen geboren worden en volledige voldoening schenken aan weggebruikers, die zich het slechts zullen beklagen niet eerder het kleine wonder gekend te hebben.

„Op de Solex“ heeft hier een plicht te vervullen. Dit blad moet de schakel vormen tussen alle leden van deze nieuw gestichte familie. Noord- en Zuidvuren zullen in éézelfle blad dezelfde genoegens vinden en wel in hun eigen taal.

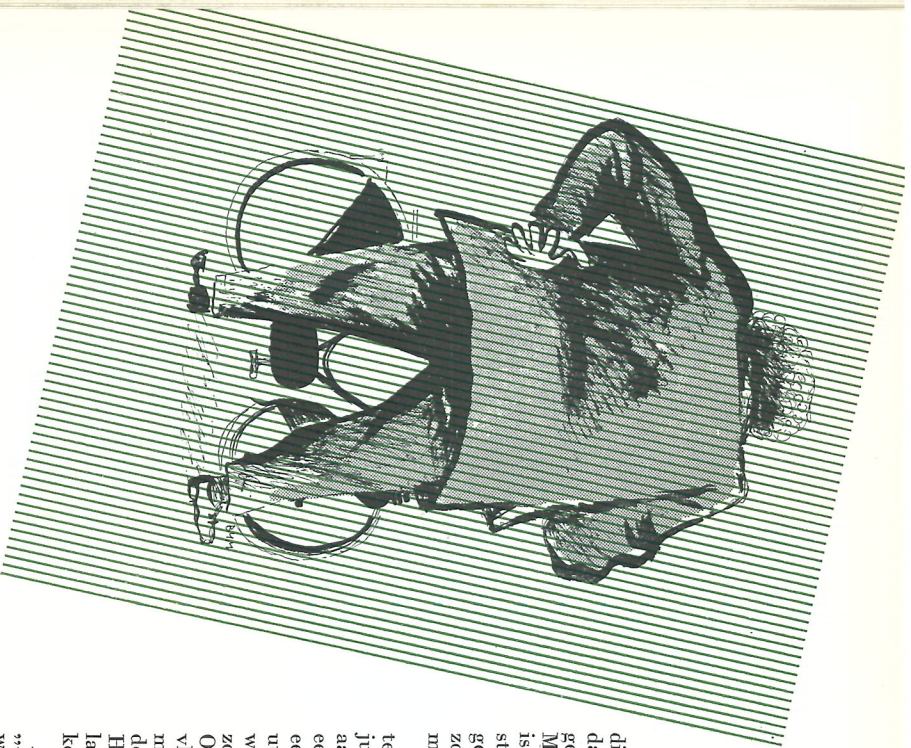
Omdat het blad „Op de Solex“ uitgegeven wordt tot Vlaams-sprekend België, daarom stelden Vlaamse redacteurs zich ten dienste van de gemeenschap en het zal de Nederlandse lezers zeker niet misnagen in hun blad de proza van de meest gekende Belgische rijwieljournalisten te zien verschijnen. Nieuwe medewerkers staan met de pen paraat, waaronder John Beulens, Achiel van den Broeck, Willem van Wijnendale, Fred Damman, Rogier Darthey, Paul Frere en uw dienaar.

Een ploeg die gekozen werd omdat iedere ploegmaat op bromfietser- of kortaf op fietsgebied bevoegd is. Omdat de ene sappig vertellen kan en de andere de techniek op zijn duimpke kent. Omdat een ander anecdoten aanhaalt uit een reeds goedgevulde carrière, en eindelijk omdat niet een ander weet wat fietstoerisme is, met of zonder motor.

Julie, lezers van „Op de Solex“ bent verwend. Julie rijdt reeds lang op de „Solex“, julie leest reeds lang „Op de Solex“. En nu komt er nog een staartje bij, een hele slert nieuwe redacteurs, die het blad nog maar aantrekkelijker, interessanter en levendiger zullen maken. Geloof mij vrij, indien een paradijst bestond zonder „Op de Solex“ en zonder „Solex“, dit ware geen paradijst!

ALBERT LEMAIRE,  
Diensthoofd Afdeling Toerisme Kon. Belgische Fietsrijdersbond  
Hoofredacteur „Vlaamotours“  
Redactiesecretaris „Cyclotouring“





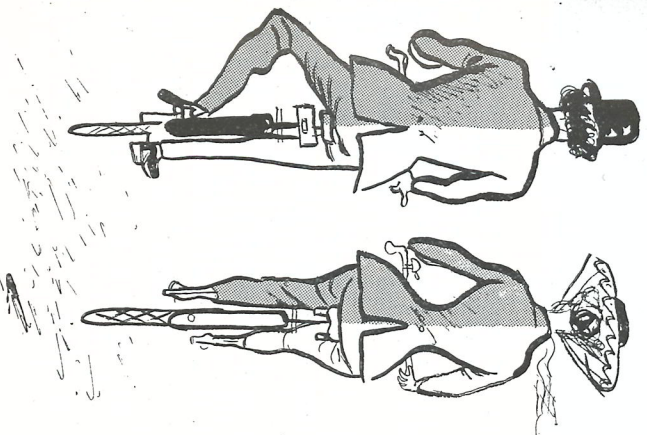
die hem naar adem snakkend naogde, lopend niet meer dan twee of drie kilometer haalde. Ik vroeg mij af of het geen hij daar deed, ook niet voor mij bereikbaar zou zijn. Mijn longen hebben mij in de steek gelaten, de elasticiteit is er uit, maar dat zie je aan de buitenkant niet en als ik stil sta en mij volstrekt niet beweeg, schijn ik in ieder geval nog een kerel, die er zijn mag. Waarom zou ik, zoals die Methusalem, ook niet profiteren van zo'n kleine motor, die voor mij ademde en liep?

De verkoper legde mij haarfijn uit, hoe de machine werkte. Een motorfje van maar een halve paardkracht, een juweeltje. Een kind kon het bedienen, er viel niet veel aan te begrijpen; het moest geprobeerd worden. Ik maakte een proefrit, een blokje om en legde binnen enkele minuten een afstand af, waarvoor ik te voet minstens een half uur nodig zou hebben gehad. Toen het achter de rug was, stond ik te trillen op mijn benen en was mijn mond zo droog, dat ik nauwelijks een woord kon uithbrengen. Ongewoonte, zei de flinke verkoper, maar dat went heel vlug. Ofschoon ik het eerste vreesde, sprak ik de man maar niet tegen. Ik heb mezelf in de bezettingstaren vol-doende leren kennen, om te weten, dat ik een lafhard ben. Het verkoopcontract werd getekend en een week of vier later kreeg ik bericht, dat ik mijn rijwiel met hulpmotor kon komen halen.

EN fiets is een bedriegelijk ding. Je denkt dat het jon draagt, maar in werkelijkheid moet jij dat struk ijzer steeds met je meeslepen". Deze, waarschijnlijk van Shaw afkomstige uitspraak, bevat evenveel waarheid als onwaarheid. Zoals bij de beantwoording van zoveel vragen, hangt ook hier veel af van degenen die het antwoord moeten geven en van het standpunt dat zij, vrijwillig of gedwongen, innemen. Toen ik jong en levenskrachtig was, droeg de snelle en lichte fiets mij en speelde het geen rol, dat ik haar met mijn benen in beweging moest brengen, maar nu ik, nog wel niet stekoud, maar toch niet veel meer dan een wrak ben en niet meer de kracht kan opbrengen, dat struk ijzer t-er met mij mee te slepen, zit er niet veel anders meer voor mij op, dan Shaw gelijk te geven.

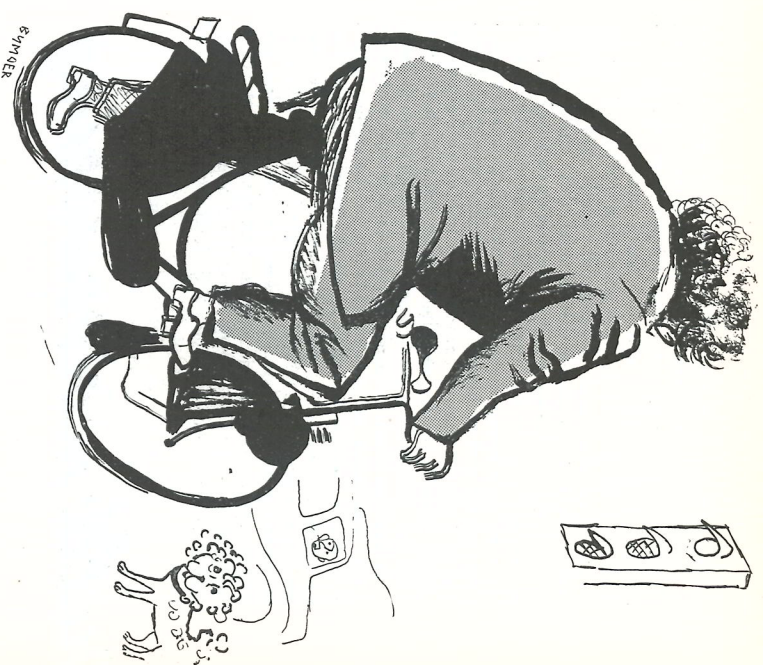
Twee jaar geleden ging het nog een beetje, zij het met een slakkengang en met vermijding van bolle britten, heuvelruggen, grint en tegenwind. Verleden jaar lukte ook dat niet meer en reeds had ik afscheid genomen van mijn ranke en eens zo snelle fiets, zoals ik helaas van zoveel dat rank en slank is afstand heb moeten doen, toen mijn aandacht op het rijwiel met hulpmotor viel. Eigenlijk was het meer de berijder, dan het voertuig, dat mijn aandacht trok. De man was zo oud en bouwwalvig, dat het mij verwonderde, dat hij zich nog overreind kon houden. Het scheen uitgesloten, dat hij ergens was opgestapt; hij moest toevallig op het zadel terecht gekomen zijn en er op zijn blijven kleven. Hoe dan ook, hij reed, hij stooft als een Methusalem op rubberbanden met een vaartje van een kilometer of twintig per uur door het leven, terwijl ik,

leefd te hebben en terwijl ik mij afvroeg, waarom die mensen zo te keer gingen, had mijn trouw motorfje van de gelegenheid gebruik gemaakt, om mij als de blifsten naar het volgende verkeerslicht te brengen. Op hetzelfde ogenblik, dat ik die hatelijke gele lichtvlek zag, had ik reeds gehandeld, het handelen en de remmen stevig ingeknepen. Ik stond als een munit, weliswaar een meter of twintig te vroeg en middanin het verkeer, maar dat speelde geen rol. Met voldoende stelde ik was. Toen ik weer wilde wegrijden, bleek ik tot mijn schrik en verbazing bezitter van onroerend goed geworden te zijn. Mijn half paard had een eigen wil gekregen, gedroeg zich als een koppige halve ezel, zette zich schrap en vertikte het om verder te gaan. Thans pas, nu ik het ding met mijn arme benen door de compressie heen trappen moest, merkte ik, hoe ontzettend sterk dat kleine zwakke motorfje was. Hingend en met een hart dat in mijn keel bonstde, gaf ik het op en ging op de rand van het trottoir staan. Mijn fietsje, dat in de goot stond, was nu zo klein, dat ik het betwijfelde of ik er ooit nog op zou kunnen rijden. Als een zorgzame, maar machtloze vader, die niet weet wat hij met zijn weerbare spruit beginnen moet, boog ik mij over de kleine, kneep nijdig in zijn toetertje en grondde. Hé vader, doet je antoped het niet? vroeg een voorbij fietsende jongen. Ik schaamde mij, boog mij nog dieper over mijn ijzeren mommel en printse dekschuldij aan onderdelen, waarvan ik de betekenis en werking zelfs niet vermoeden kon. Toen ik voldoende licht had om het weer eens te proberen, schoot het ding als een geoliede bliksem vooruit.



recht op een spierwit keeshondje af.... Enfin, ik ben tenslotte thuis gekomen, bezweet, bevond, afgemat en moedeeloos en maar dadelijk in bed gekropen.

Vier of vijf dagen heeft het geduurd, was mijn half paard zo nu en dan een koppige ezel, mijn ijzeren long een hoestbui op wielen. Na verloop van een week echter, kende ik mijn kleine machine door en door en had haar volkomen in mijn macht. Nu brengt zij mij prompt waarheen ik wil, start en stopt gehoorzaam, ademt en loopt voor mij. Ik ben een Mercuurus geworden met vleugels aan mijn hielden, een God, zij het een enigszins wanstaltige en aesthetisch niet vernutwoordde, een kerel, die weer iets in de melk te brokkelen heeft. Ik ben bevrijd uit mijn isolament, niet meer gebonden aan de stoel in mijn woonkamer, maar maak weer afspraken en zeg: Ik kom dan en dan wel even bij je. En dan ben ik er ook, precies op tijd, zoals punctuële mensen met goede longen. Ik heb mijn bijna vergeeten polders en bossen, de dunnen en de zee weer opgezocht, het contact met buiten wonende vrienden hersteld, alles dank zij mijn half ijzeren paardje. Ik heb sympathie gekregen voor dat kleine, dappere en betrouw-bare motorfje, een gevoel van lotsverbondenheid met die geribde metalen tor, die, zoals ik, voortdurend op de grens van zijn vernogens zwoegt, maar zijn taak volbrengt. Waarschijnlijk, een halve paardkracht, een halve kilogram-meter-seconden, is niet veel en toch doet dat kleine ding het er mee, zoals ik het met mijn slappe jute longen doe. Als ik, van de ruimte gemetend, langs de wegen glijd, zonder moeite of inspanning en weer wat frisse wind langs mijn slapen voel waaien, dan overvalt mij soms een sentimenteel gevoel van dankbaarheid voor dat kleine, zacht snorrende ding en als hij niet zo gloeiend heet was van al dat werk, dan zou ik hem willen strelen, mijn IJzeren Long....





**S**NELLER dan velen zullen hebben verwacht voltrekt zich thans de verdere motorisering. Niet overal even snel en ook niet overal op gelijke wijze. In de Verenigde Staten schijnt aan de vraag naar steeds maar nieuwe grote personenauto's, geen eind te komen en de fabrieken werken met record-productiecijfers. De wegens dollagebrek verminderde vraag naar deze auto's in de meeste andere landen schijnt van weinig invloed te zijn op de totale afzet. Dit verschijnsel wordt wel wat duidelijker als men kennis neemt van de verdeling van het autopark op dit ondermaanse. Volgens "The American Automobile" zijn er thans in totaal 62,5 miljoen auto's op de gehele wereld. De U.S.A. alleen heeft daarvan liefst 43,5 miljoen, terwijl de rest het met 19 miljoen moet doen. Rekent men motorrijwiel, vrachtauto's en autobussen erbij, dan komt men voor 1949 op de volgende cijfers. Per 4 inwoners heeft men in de Verenigde Staten van Noord-Amerika de beschikking over 1 motorvoertuig. In Engeland moeten 18, in Frankrijk 18,6, in België 36, in Zwitserland 44 en in Nederland 53 personen het met één dergelijk vervoermiddel doen. Men heeft voor Amerika uitgekeerd, dat de gehele bevolking tegelijkertijd per auto vervoerd kan worden. Wij doen het in Nederland

# Snelle motorisering

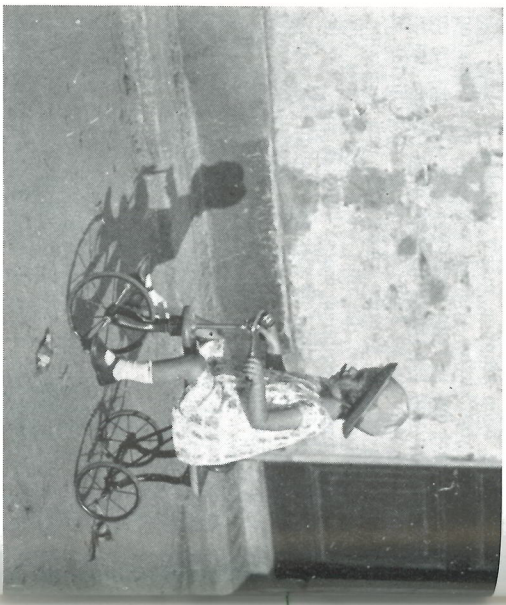
## IN AMERIKA automobielen

## IN NEDERLAND gemotoriseerde fietsen

K. J. Müller, chef Verkeerspolitie, Rotterdam

wat bescheidener en in vergelijking met de andere genoemde landen komen we zelfs een beetje achterop. Toch gaan ook wij hoe langer hoe verder met de motorisering en deze voltrekt zich thans in ons land vooral ook op het gebied van het nationale vervoermiddel de fiets. Een blik in de dagbladen en vaktijdschriften, maar ook naar buiten op de straat kan ons daarvan overtuigen. Wat enkele jaren geleden nog min of meer een bezienwaardigheid was, het gemotoriseerde rijwiel, is thans een dagelijkse verschijning, een reeds in ons verkeersbeeld passend voertuig geworden. Tienduizenden exemplaren rijden er reeds rond en week in week uit komen er duizenden bij. Hoe ver deze groei zal gaan weet niemand. Zeker is, dat de economische toestand van ons land in de komende jaren daarop een grote invloed zal uitoefenen. Algemeen verwacht men dat de "dichtheid" van het park van motorische voertuigen in de West-Europese landen sterk zal toenemen. Voor Frankrijk, België en Zwitserland heeft men deze dichtheid voor de toekomst geschat op 1 motorvoertuig op respectievelijk 9, 14 en 20 voertuigen. De verknochtheid van de Nederlander aan zijn rijwiel kennende,

mogen wij aannemen, dat deze cijfers, indien we de rijwiel met hulpmotoren erbij rekenen, ook in ons land gemakkelijk gehaald kunnen worden. Zoals reeds gezegd hangt dit zeker af van de verdere economische ontwikkeling. Toch is het merkwaardig, dat een land als Frankrijk een tweemaal zo hoge motorisering heeft als België, waar na de oorlog toch een naar verhouding veel sterkere opleving te bespeuren viel. Daaruit blijkt al, dat ook andere factoren sterk meespelen. Verder zijn er sterke verschillen merkbaar in de wijze van motorisering. In Amerika heeft men kennelijk niet veel op met de kleine vervoermiddelen. Hoewel het Engeland gelukt is enige duizenden lichte en middenzware auto's naar het dollargebied te exporteren en sommige Amerikaanse merken met modellen van bescheiden afmetingen experimenteren, is de gemiddelde "Amerikaan" in onze ogen een grote luxueuze auto. Daartegenover produceren de Europese fabrieken op enkele uitzonderingen na bijna uitsluitend naar verhouding kleine auto's. Toch is ook die kleine auto voor de burgerman niet het dagelijkse vervoermiddel in dit werelddeel. Voor verreweg de meesten is een eigen auto een voorlopig onbereikbaar ideaal. Op allerlei wijzen tracht men echter toch mee te doen aan het motoristische



verkeer en dit geschiedt op nogal verschillende wijze. Zo hoort men van hen, die dit jaar Italië bezochten, dat de motorscooter daar zeer grote opgang maakt. Bij duizenden ziet men ze daar in de grote steden en op de buitenwegen, vaak bemand met 2 personen. Ook in ons land zag men ze deze zomer meer dan anders, doch meestal waren het dan Italianen of Zwitsers, die op deze kleine voertuigjes hun vacanietocht maakten. In Frankrijk en België ziet men veel hulpmotoren aan rijwielen en vooral ook veel aan tandems. Wij hebben echter de indruk, dat in Nederland de motorisering zich in hoofdzaak voltrekt door het reeds zo bekende rijwiel met hulpmotor. Dit vervoermiddel is in zeer korte tijd buitengewoon populair geworden. Door de grote verspreiding van het rijwiel in alle lagen der bevolking is er een groot afzetgebied onder hen die wat meer kunnen besteden en aangetrokken door de vele voordelen tot de gemotoriseerde fiets overgaan. Wanneer het gelukt de prijzen voor deze nieuwe verkeersmiddelen, in tegenstelling tot die van de auto's, welke over het algemeen zeer sterk gestegen zijn, gelijk te houden of, wat iedereen hoopt, omlaag te brengen, dan kan

het bijna niet anders of een belangrijk deel van de wielrijders is spoedig gemotoriseerd. Met een beetje optimisme en enthousiasme zien we over een tiental jaren in stad en land de verhouding tussen het aantal gewone en gemotoriseerde wielrijders omgekeerd aan die van nu... Uit verkeerstechnisch oogpunt maken we ons daar veel minder zorgen over dan voor het geval het autoverkeer eens zeer sterk zou groeien. Hoewel men zich in sommige kringen nogal bezorgd maakt over de gestage groei van het lager motoriseerde wielrijders, zien wij dat niet zo somber in. Noch de natuurminnaars, die menen dat zij niet meer ongestoord of wielrijders zullen sterk beïnvloed zien. Mits er een goede regeling in de wet komt, die zowel ruimte geeft als beperkingen schept, behoeft men niet bezwaard te zijn voor overlast. De opgedane ervaring mag nog niet zo groot zijn, toch zijn er tekens die er op wijzen dat de bestuurders van deze vervoermiddelen voor het merendeel hun plaats letterlijk en figuurlijk kennen. In de vakantieaanden is het ons bijv. al opgevallen, dat, hoewel er altijd nog te veel zondaren zijn, verreweg de meeste Solexisten zich niet meer op de autowegen wagen. Ook hebben we slechts één keer gezien, dat een Solexrijder nogal demonstratief voorrang opeiste van een automobilist, die voor hem van links kwam. Hoewel wij hiermit geen al te voorbarige conclusies mogen trekken, worden onze indrukken versterkt door het achterwege blijven van werkelijk ernstige klachten. Vanzelfsprekend zal het toenemend aantal meer moeilijkheden kunnen opleveren, maar dit kan gecompenseerd worden door een goede ver-

keersregeling, wetgeving en vooral ook door goed gedrag op de weg. Verder moeten zij, die bezwaan aanvoeren, kennelijk aan een grote behoefte voldoen, dus ook een plaats onder de zon moeten hebben. Niettemin — en daar willen we nog eens in 't bijzonder de nadruk op leggen — moeten allen, die nog min of meer als "pioniers" op deze nieuwe vervoermiddelen rijden, zoveel mogelijk doen blijken dat dit in 't geheel geen bijzondere lastposten in het verkeer zijn. Juist nu er nog geen sprake is van aaneengesloten files, kan het goede voorbeeld en de zelfbeheersing der eerstelingen veel goeds doen. Niet maar raak rijden, doch vooral in de steden een bescheiden gebruik maken van de mogelijkheden; aansluiting zoeken bij de wielrijders en vooral niet trachten mee te doen met het snelverkeer. We schreven daarover eerder reeds uitvoerig. Toen we onlangs die honderden Solexisten op Schiphol voorbij zagen trekken, allen met vrolijke gezichten en verwonderlijk gedisciplineerd rijdend, dachten we even met een apart slag mensen van doen te hebben. Misschien is er inderdaad sprake van een zekere selectie. Sportieve mensen voelen zich mogelijk sterk tot dit soort vervoermiddelen aangetrokken en van sportieve mensen kan men beheersing verwachten. Wellicht groeit er zo een grote groep gemotoriseerde wielrijders, die zich van de vaak nogal bandelozige fietsers gunstig onderscheidt. De toekomst zal nu moeten uitwijzen of er bij sterke uitbreiding van het Solex-legioen verkeersverwikkelingen zullen ontstaan, zoals de pessimisten menen, of dat dit zo'n vaart niet zal lopen, zoals wijzelf met de optimisten geloven.

## Tien gulden verkeersregels voor de Solexrijders

- Makkelijk gebruik van de rijwielpaden.**
- Mijn zwaarst mogelijke "antowegen", vooral bij duisternis.**
- Zoek in het drukke stadsverkeer aanpassing bij het rijwielverkeer.**
- Regel de snelheid naar de verkeersomstandigheden; beschouw de rijwielverkeer waar u steeds heel voorzichtig bent.**
- De veiligheid gaat boven het gemak: minder vaart voor de bochten, dan is het aangeven van richtingverandering steeds mogelijk.**
- Blijf zo nodig even achter de vaak ver naar links zijwandelende wielrijders, de Solexrijder zal immers deze voor het snelverkeer zo hinderlijke beweging op zijn rekening krijgen.**
- Rijd in de stad nooit in de twee Spelken naast elkaar en doe dit elders niet als er hinder door zou ontstaan.**
- Kijk ook bij kleine afwijkingen naar links even over de linkerschouder, de boderne auto's hoort men bijna niet meer aankomen.**
- Stel wat de voorrangregels betreft u geheel gelijk met de wielrijders.**
- Wees in het verkeer wellevend, ook als een ander het geen niet is. Een klein beetje Solex-smilke.**



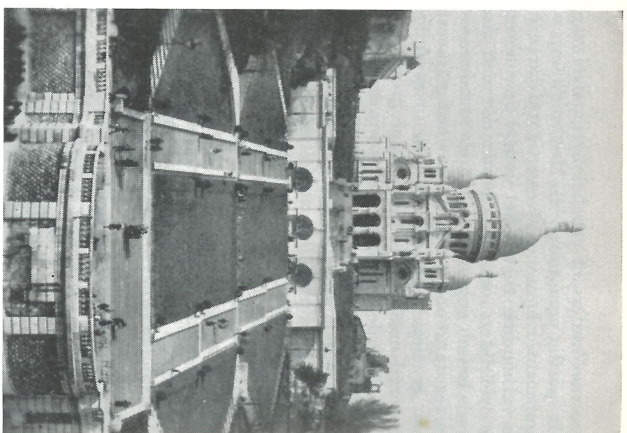
# parijs

De geboortegrond  
van de VéloSolex

6 oktober 1950;  
de 150.000 ste

Tahiti heeft ook  
belangstelling

Maurits Soesman



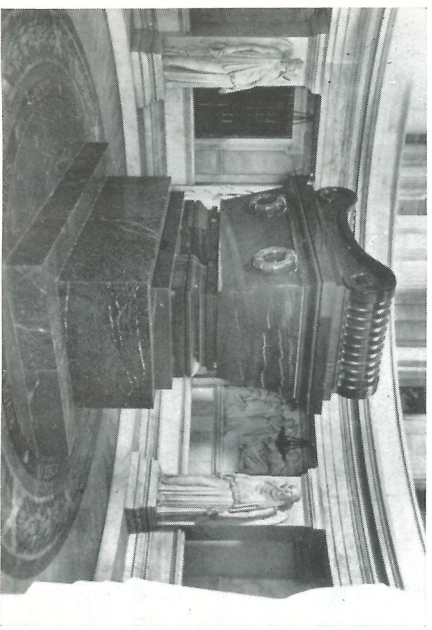
De Sacré Coeur

**P**ARIJS! Paris, la ville lumière! Hoeveel Nederlanders zullen er de afgelopen zomer niet op hun Solexje naar toe gegaan zijn, verlokt door de verleidelijke roep, die al sinds eeuwen van de Lichtstad uitgaat! Dat hun aantal in de honderden loopt is zeker en even zeker is het, dat er weer een paar kilometer film van alle monumenten van Parijs gesnapshot is.

Maar behalve de traditionele foto's van de Eiffeloren, Arc de Triomphe, Sacré Coeur, de Obelisk op Place de la Concorde, zal in mening album als een zoete herinnering aan dat andere, frivole Parijs het entrée-bijlet geplakt zijn van de Folies-Bergère of Bal Tabarin, waar elk programma eindigt met de beroemde Can-Can, die in een duizelingwekkend tempo gedanst wordt.

Als u in Parijs bent, zult u er heel wat Solexjes zien rijden. In feite is het zo, dat le VéloSolex er even populair is als Charles Trenet of Lucienne Boyer. Geen wonder dan ook, dat de productie nog steeds niet is opgewassen tegen de steeds toenemende vraag van het publiek. De Franse Solex-fabriek is gevestigd in Courbevoie.

Graf van Napoleon



Boulevard de Verdun, een der buitenwijken van Parijs. Het is de geboortegrond van de schepving van Mensson, de geestelijke vader van de Solex en dit weekend, hon je als redacteur van „Op de Solex” even symbolisch je adem in als je de fabriek betreedt.

Er wordt daar full speed en zeer efficiënt gewerkt. Wij Hollanders zijn nogal eens geneigd om wat spottend te spreken over het organisatie- of arbeidsvermogen van de Fransen, ten onrechte dikwijls, zoals b.v. blijft uit de productie-cijfers van deze fabriek, waar iedere week een kleine 1000 Solexjes worden geproduceerd ('s Zaterdags wordt er niet gewerkt).

Dat er voor een dergelijke serie-productie heel wat komt kijken, kunt u elders in dit nummer lezen, in een artikel over de vervaardiging van de Hollandse Solex bij Van der Heem N.V. in Voorburg.

6 oktober 1950 was een belangrijke dag in de geschiedenis van de Solex in Frankrijk. Op deze dag n.l. kwam het 150.000ste exemplaar gereed en hiermede was dus — om een geïkete tem te gebruiken — een indrukwekkende mijlpaal bereikt.

Dat VéloSolex overigens op het gebied van de gemotoriseerde fietsen aan de top staat, bewijzen wel de officiële statistieken, opgenomen in het blad „L'Argus de l'automobile et des locomotions” van 25 Mei 1950. Daarin wordt van alle merken een overzicht gegeven van de productie-cijfers over 1949.

In totaal werden in dat jaar in Frankrijk door 14 fabrieken 51.199 complete gemotoriseerde rijwielen of losse hulpmotoren vervaardigd. Hiervan nam VéloSolex alleen 36.017 voor zijn rekening tegenover de 13 andere fabrieken tezamen 15.982! Anders gezegd: van elke 100 gemotoriseerde fietsen zijn er 70 Solexen! Het afzagegebied voor de Solex is overigens ook in Frankrijk groot gebied, want volgens recente cijfers waren er in 1948 10.703.000 fietsen op de weg (1938: 8.788.000), die bij elkaar een lieve duit in het geldtrummeltje van Marianne storten, want elke fietser moet per jaar 115 francs (f 1.15) belasting betalen. Een klein deel van de productie van VéloSolex is bestemd voor export naar de Franse overzeese gebiedsdelen

zoals Algerië, Tunes, Marokko, Indo China. Er gaan zelfs Solexjes naar romantische oorden als Tahiti!

Ook tot het Verre Oosten is de faam van de Solex doorgedrongen, want de export-manager van VéloSolex vertelde, dat hij aanvragen ontvingt uit Formosa, Hongkong, Singapore!

Over een luttel aantal jaren kan misschien de United Nations Solex Club opgericht worden!

Wat de service-organisatie betreft, deze onvat momenteel 200 service-stations. Een lijst hiervan wordt u op aanvraag gaarne door de Redactie toegezonden.

Om nu weer op Parijs terug te komen, nergens ter wereld ziet u zoveel historische auto's, die echter door één of ander misverstand nog formidabel hard over de Boulevards kunnen rijden en bovendien prompt kunnen stoppen als de verkeers-dringent zijn „baton” ophelt. U kunt in Parijs rustig tot het voetvolk behoren als u maar goed het verschiel ziet tussen groen en rood.

De Parijse taxi-chauffeur is een meekwarrijge figuur. Hij draagt pantoffels en een grijze stofjas, en leest de gehele dag kranten, behalve als hij rijdt. Is hij toevallig met een spannend artikel bezig, dan heeft hij geen interesse voor een passagier. Is een auto voor hem raar aan het manoeuvreren dan zegt hij hardop: La la la la. Wordt het te bar, dan steekt hij zijn hoofd uit het rammpje en roept een hoefveheid woorden, die u niet op school geleerd hebt. Overigens is hij een man van weinig woorden en hard rijden. U kunt op hem vertrouwen, maar de Métro is goedkoper. Voor 20 cent brengt zij u van Montparnasse naar Montmartre desnoods tot kwart voor één 's nachts. Daarna moet u of een taxi nemen of uw Solex.

St. Germain des Prés bij Pont Neuf is het tegenwoordige kunstcentrum. Het is een wonderlijke wijk met de wonderlijkste boekwinkels, de wonderlijkste boeken, de wonderlijkste schilderingen en de wonderlijkste mensen. Jean Paul Sartre, de filosoof van het existentialisme woonde er en iedereen die kunst beoefent of doet alsof, zoekt er een kamertje in een van de vele straatjes, die stiek voor stuk een roman waard zijn. Antiekwinkeltjes waar u een hoge hoed uit 1830 kunt kopen of een stoel van Madame de Pompadour zijn er bij tientallen. De kroegjes hangen vol met schilderijen, die alle richtingen vertegenwoordigen.

Als u het volgende jaar naar de hoofdstad van Europa trekt, moet u er eens gaan kijken. Het is er interessanter dan in Montmartre, dat teert op oude glorie en al te veel op de tourist is ingesteld. Maar de Sacré Coeur moet u wel gaan bekijken. Op de terrassen van deze prachtige witte kerk, gebouwd in de Romaans-Byzantijnse stijl, heeft u bij helder weer een weergaloos mooi uitzicht op heel die enorme huizenzee, die Parijs heet.

Ja wat moet u al niet gaan zien in Parijs? Hôtel des Invalides met het graf van de grote Keizer, het Louvre



Colonne Vendôme

met de Mona Lisa, Rue de la Paix en Place Vendôme, waar Madame Schiaparelli zetelt en andere beroemdheden uit de wereld van de haute couture?

Parijs is zo rijk en veelzijdig, dat u zonder een behoorlijke gids en plattegrond veel zult missen.

Maar als u moe bent van alle mensen, monumenten en auto's zoekt u dan eens zo'n klein plantsoentje op, groene oase in een grijze huizenwoestijn, waar het stil is als in een kloostertruin, een oud vrouwtje duiven voert en op de bankjes kindermisjes en verbleefde paartjes zitten en een Parijzenaar natuurlijk zijn krant leest, want kranten worden overal gelezen....

Of wandel eens bij nacht langs de donkere Seineoever en verbaas u dan niet over de zwerwers, die met z'n drieh of viere zonnar op het trottoir liggen te slapen. Ook dat trieste beeld is Parijs.

## Schade door verkeersongevallen in 1948

88 miljoen gulden

Blijkens een door het Nederlands Verkeersinstituut opgemaakt rapport bedraagt de totale schade tengevolge van de verkeersongevallen in 1948 in Nederland niet minder dan f 88.000.000. De materiele schade bedroeg daarvan slechts een betrekkelijk klein deel, n.l. 16 miljoen gulden. Verreweg het grootste deel van de schade, n.l. alle soorten auto's bedroeg ongeveer 11 miljoen gulden, die aan rijwielen ruim een half miljoen.

Al met al wel cijfers om eens te overdenken, dat het zeer de moeite waard is alles te doen om de veiligheid op de weg te verhogen.

„Traffic safety is big business,” zegt de Amerikaan.

Mü.



# WIJ EN DE WEG

## III Hoe het zeilde

BALDUR, de oude Eskimo, voelde zich niet op zijn gemak. Bij de laatste jachtpartij was hij met zijn kajak een heel eind achtergebleven, en toen hij in de iglo bij zijn vrouw Alwa kwam, viel hij uitgeput neer. Baldur wist, wat dit betekende. Ouden van dagen, die hun voedsel niet meer konden bemachtigen, werden volgens een meer dan duizendjarige traditie met hun vrouwen afgemaakt, omdat de stam zich de weldade van alleen maar etende en niet jagende leden onmogelijk kon veroorloven. Dat was goed en rechtvaardig. Wie niet meer mee kon, wendde zich tot de sjamaan met het verzoek om te worden gedood. Men kwam dan bij de godin Sedna en daar was het altijd warm en een onuitputtelijke voorraad rendiervlees maakte het leven in het hiemamaals tot een eenwig feestin.

Zwijgend at hij zijn sober maaltje: een beetje mos met mossels. Er dreigde hongersnood, het ingevroren robbenspek bleef onangeroerd.

„Wat ben je stil?“, zei Alwa. „Is er iets?“  
„Ja, er is iets“, antwoordde Baldur. „Ik word oud, ik kan niet meer, morgen moeten wij ons laten doden met een kajak-mes, trek je Zondagse kamniken aan, — het is zo ver...“

„Je bent gek!“ schrok de goede Alwa. „Zal een griepje wezen. Hoe oud ben je nu? Veertig jaar! In de kracht van je leven. Kijk het nog eens een weekje aan...“

Die nacht kon Alwa de slaap niet vatten. Zij hield niet van doodgegaan. Als enige overgebleven echtgenote van de twaalf, die Baldur in zijn goede tijd bezeten had, vond zij het leven lang niet on aardig. Zij moest er wat op vinden, onzin was onzin...  
Alwa besloot om er eens met haar dochter Helgei over te praten, die aan de andere kant van de baai een lieve iglo, air-condition en ramen van dun ijs, had.

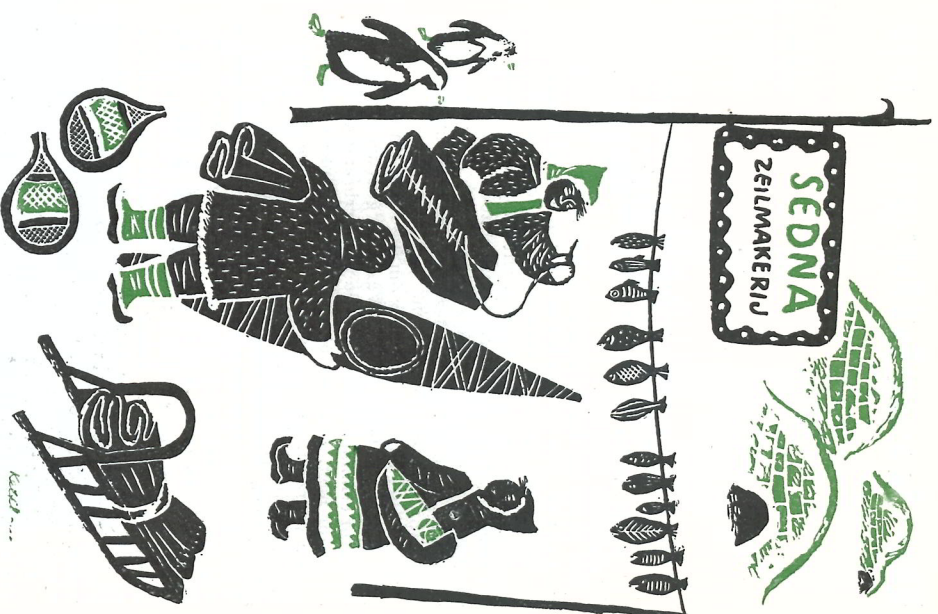
„Pa wil dood“, viel zij met de deur in de sneeuw.  
„Moet pa weten“, zei Helgei hartelijk.  
„Maar dan moet ik ook dood“, merkte Alwa op.

„Nou, en...?“  
Er viel met Helgei geen verstandig woord te spreken.



vond Alwa. Zij ging naar naar huis terug. Een beetje vertedigd peddelde zij haar kajak tussen de schotsen door. Het was warm voor de tijd van het jaar, zeker één grad boven nul, een heerlijke zomere dag. Alwa deed haar borthantje open en hield het wild-nit om wat lucht te kunnen krijgen. Was om te stikken. Bij Sedna moest het altijd zo warm zijn, mijmerde zij. Foel! Zij kon niet tegen die hitte. Die Baldur met zijn doodgegaan! Stapel was die man. Mannen voelden altijd wat. Huhiers!  
Alwa pekte en zij vergat te peddelen. Ploetseling keek zij bevreemd op. Zij was aan het eind van een ijsbergeje gekomen en zij had al een hele tijd geen peddel in het water gestoken. Die kajak ging yanzelf! Kijk maar! Dat was... dat was een wonder! Daar zat Sedna achter! Alwa rilde van angst en deed haar manteltje weer dicht. Yvernd, nu lag de kajak stil. Zij moest weer peddelen. Eensklaps grinsde Alwa breed en vrolijk. Dat was Sedna niet, — dat was de wind! Die had de kajak voortgehazen, toen zij haar mantel had uitgespreid. Zij zou het nog eens doen... Zie je wel? Daar ging ie weer voor niks. Inderdaad voor niks! Jammer dat zij geen langere armen had. Dan zou het nog sneller gaan. Maar... maar als zij nu eens een stok in de kajak zette met nog een dwarsstok en zij spande daar een dun robbenvel aan met twee rendierriemen om het doek vast te houden...  
Vertraand nog toe! Die stomme Baldur hoedde niet dood! En — wat veel belangrijker was — zij óók niet! Een zeil zou zij maken, was die vent betoeterd? Dan kon hij vóór die jonge kerels uitvaren. Wacht es even... Ze zou zeggen, dat zij Sedna zelf gesproken had en dat de godin uitdrukkelijk had gezegd, dat zo'n goddelijk zeil alleen tegen inlevering van robbenvlees en walvisstaan bij de firma Baldur en Alwa te bekomen was. Menslief, wat een inval!

★



Baldur stond in zijn nette pels ongeduldig te wachten. „Ga mee naar de sjamaan!“, gelaste hij kort. „Ik vertrap het langer. Je kan die dingen beter meteen doen. Dat wachten maakt me nervens. Over een kwartier zitten we warm en behagelijk bij Sedna.“  
„Dan ga je maar alleen!“, zei Alwa opstandig. „Ik heb er wat op gevonden.“ Zij zei het zo stellig, dat Baldur ervan onder de indruk kwam. De hele nacht zat zij robbenvellen te naaien, glimlachte geheimzinnig, zong zelfs een leuk liedje uit de Edda, nam hem de volgende morgen mee naar zijn kajak en zette het zeil. Stormverbaasd keek Baldur haar na, toen zij met een heerlijk brisje in de rug over de baai zeilde. De pingvins schrokken zich een mink en kristen. De robben ploppten onder. De buren vielen steil achterover. Alwa kwam terug en glimlachte.

„Nou jij“, zei ze tegen Baldur. „Een mens kan beter zeilen dan doodgegaan. Sufterdi!“  
De zeilmakerij, die als „Sedna“ werd geregistreerd, floreerde. Baldur en Alwa werden dik, rijk en tachtig. Toen zij stierven, leep half Groenland uit voor de begrafenis. Aan de Edda werd het „Alwa-lied“ toegevoegd en dat wordt nog gezongen. Op de lange winteravonden.

Piet Bakker

U vindt „Op de Solex“ een gezellig en interessant blad? Zo ja, waarom neemt U dan geen abonnement? De prijs behoort toch geen bezwaar te zijn, want die bedraagt slechts f 3.50 per jaar. Voor drie en een halve gulden krijgt U 12 maal een blad thuis, waaraan de beste journalisten, tekenars en fotografen van Nederland (en straks ook van België) meewerken, een blad met een rijke, getoetste inhoud.  
Bovendien heeft U 4 maal een prachtige kans om een Solex te winnen, want 4 maal per jaar vindt U in ons blad een aantrekkelijke prijsraag.  
U behoort slechts een briefkaartje te schrijven aan de Kon. Nederl. Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Lange Haren 141 te Schiedam en het is in orde.  
Vergeet U het niet!



## Hoe voorkomen wordt, dat gassen ontsnappen

door Uffel

**N**ADAT in ons vorige artikel het grondprincipe van de tweetactmotor behandeld werd, zullen we nu een stapje verder in de motortechniek gaan en meer de detailspunten bekijken.

We weten nu dat de zuiger nauwsluitend in de cilinder moet passen. Zou dit niet het geval zijn, dan zal immers het samengeperste gas in de cilinder langs de zuiger en cilinderwand naar het carter kunnen ontsnappen. De druk van het samengeperste gas boven de zuiger zou hierdoor minder worden en wanneer de vonk van de bougie dit gasmengsel aansteekt, is de kracht van deze verbranding ook geringer. De motor zal slechter trekken.

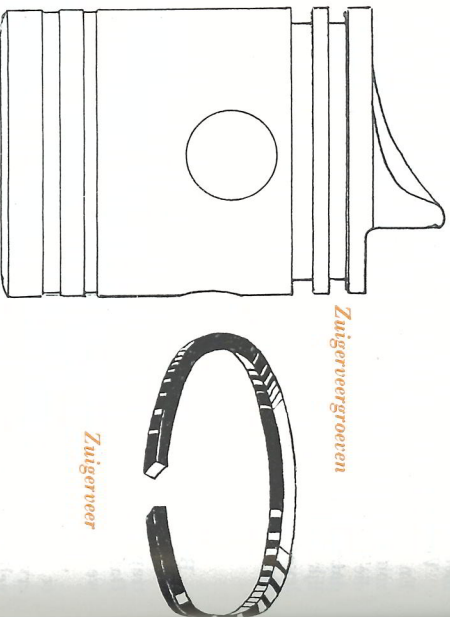
Toch is het niet zo eenvoudig om die zuiger nauwsluitend in de cilinder te laten passen. Want wat gebeurt er wanneer de motor eenmaal loopt? Door de vele verbrandingen wordt de motor heet. Zoals we al weten is de cilinder van koelribben voorzien, om een gedeelte van de ontstane warmte aan de buitenlucht af te geven. We moeten dit jammer genoeg doen. Waarom jammer genoeg, zult u zich afvragen. Wel, bij een grotere warmte zullen de ontbrande gassen nog meer uitzetten en dus meer kracht opleveren. We kunnen de warmte dus goed gebruiken. Zou echter de cilinder te heet worden, dan zullen zowel cilinder als zuiger zoveel uitzetten dat de zuiger in de cilinder zou vastlopen en zelfs zou de zuiger kunnen verbranden. Ondanks de koelribben wordt de cilinder toch nog heet en van school weten we nog wel dat een metaal, dat verwarmd wordt, uitzet.

De cilinder wordt dus van binnen iets groter. De zuiger wordt echter nog heter, want deze is niet direct met de buitenlucht in aanraking. Hierdoor zet de zuiger dus al meer uit dan de cilinder. Daar echter de cilinder van gietijzer is, dat bij verwarming betrekkelijk weinig uitzet en de zuiger, om deze zo licht mogelijk te houden, van een lichte metaalsamenstelling (aluminium) is gemaakt, die juist veel uitzet, wordt het verschil nog groter. De cilinder zet iets uit omdat hij heet wordt en van gietijzer is, maar de zuiger zet veel meer uit, omdat hij heter wordt en van een lichte metaallegering is. Zouden we nu de zuiger zo precies laten passen in de cilinder, dat praktisch geen ruimte tussen zuiger en cilinderwand overblijft, dan zou de zuiger, als de motor warm wordt, zo veel uitzetten dat geen ruimte meer tussen de cilinderwand en zuiger overblijft. De zuiger zou vastlopen tegen de cilinderwand. We moeten er dus voor zorgen dat zelfs bij een warme motor voldoende speling tussen de zuiger en cilinderwand overblijft, zodat de zuiger niet kan vastlopen.

Nu is er echter de mogelijkheid dat dan de gassen, welke door de zuiger worden samengeperst, toch langs de zuiger zullen kunnen ontsnappen. Om dit nu te voorkomen worden er in de zuigeromtrek twee groeven gemaakt. In deze groeven passen twee ringen van gietijzer. Deze ringen zijn doorgezaagd en passen precies in de cilinder. Doordat de ringen bewerkt zijn, bezitten zij een bepaalde veerkracht. Deze ringen, zuigerveren genoemd, worden in de groeven van de zuiger gelegd en wanneer de zuiger in de cilinder wordt gedrukt, persen de zuigerveren zich door haar veerkracht tegen de cilinderwand. Hierdoor wordt dan de

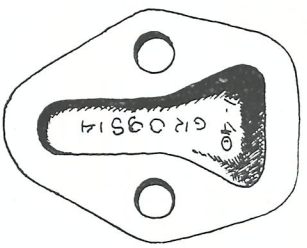
zo nodige afsluiting van de zuiger in de cilinder verkregen en kunnen de gassen dus niet meer langs de zuiger lekken. We hebben er nu dus voor gezorgd dat het gasmengsel, wanneer dit door het naar boven gaan van de zuiger in de cilinder, wordt samengeperst, niet langs de zuiger naar het carter kan ontsnappen.

Het volgende punt waar we op moeten letten, is, dat geen gassen kunnen ontsnappen tussen cilinder en cilinderkop. Zoals we al weten zit de cilinderkop met 3 bouten op de cilinder bevestigd. Ook al dransen we de bouten goed vast aan dan zou het samengeperste gas toch tussen de beide aansluitingsvlakken kunnen verdwijnen. Wat doen we daar nu tegen?

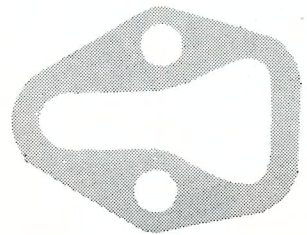


U weet dat b.v. bij een jampotje tussen het deksel en het potje nog een rubbertoring wordt gedaan om een luchtdichte afsluiting te verzekeren. Een rubbertoring kunnen wij echter niet gebruiken. Bij de hoge temperaturen van de motor zou deze ring al gauw verbranden. Daarom gebruiken we een z.g. cilinderkoppakking, die hittebestendig is en dus niet verbranden kan.

**Binnenkant omloopdeksel**



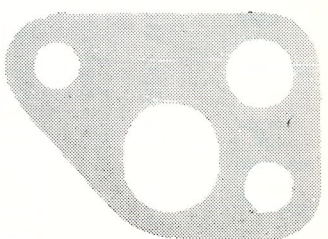
**Pakking omloopdeksel**



**Cilinderkoppakking**



**Cilinderkoppakking**



**Spruitstukpakking**

In de cilinderkop zit de bougie geschroefd, ook daar zou dus lekkage kunnen ontstaan. Daarom wordt ook bij de bougie een pakkingring geleverd om een goede afdichting te verzekeren. Het is dus ook nodig dat de bougie goed wordt vastgedraaid. Verder worden bij de motor nog 4 pakkingen gebruikt en wel tussen de cilinder en het omloopdeksel, tussen de cilinder en de spruitstuk, waaraan de carburateur en de uitlaatpijp bevestigd zitten, tussen cilindervoet en het carter en ten slotte nog tussen knaldemperdeksel en knaldemperhuis.

Daar het carter niet heet wordt kan tussen het carter en het carterdeksel met een papieren pakking worden vol-

staan, deze wordt nog met zgn. vloeihaare pakking ingesmeed en op deze wijze luchtdicht gemonteerd.

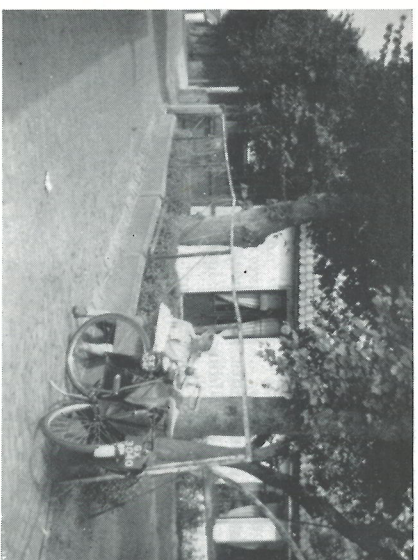
Al die pakkingen, de cilinderkoppakking, de cilinderkoppakking, de omloopdekselpakking, de spruitstukpakking, de knaldemperpakking en de carterdekselpakking, dienen dus om er voor te zorgen dat nergens gas kan ontsnappen of lucht in de motor kan worden gezogen, anders dan via de normale kanalen.

Tot zover wat betreft de afdichting (het verpakken) van de motor. In een volgend artikel zullen wij de cilinderkop behandelen.

## FOTOS VAN DE MAAND



Met 'n gloednieuwe Solex en 'n lachende smuit  
Trok onze scout er deze zomer op uit.  
"Eggs niet pompe!" dat's zijn goede daad,  
Want met half lege band, is z'n "plof"  
niet paraat.



Hoe ga ik nu verder? Eens op de kaart zien!

En hier ziet u weer twee foto's, bekeerd in het kader van onze fotowedstrijd „Foto's van de maand“.

De foto links werd ingezonden door Martin Holman, Boyen Oosterdiep 84, Veendam en de foto hierboven door Meij J. Kenning, Amstedijk 136III, Amsterdam, die beiden f.10.— ontvingen.

Nieuwe inzendingen voor deze rubriek zien wij gaarne tegemoet.



In tijden van spanning, zoals thans... enfin, ik kwam 'n goede kennis tegen en die deed 'n beetje zorghelijk.

Wat heb jij? vroeg ik hem.  
„Ah!... met die banden!”  
„Wat met die banden?”  
„Met die fietsbanden....”  
„Niets jij dan?”

„Nee!... fietsen niet, maar je weet, ik heb 'n Solex, en als je nu al geen gewone fietsbanden meer kan krijgen, hoe kom ik dan aan banden die 'n extra maat hebben.... als er wat gebeurt?”

Als ik je goed begrijp — zei ik onverschillig — wil je 'n stel banden hamsteren voor het geval.... dat er iets gebeurt maar-e.... heb je geen andere zorgen aan je hoofd?”

„Ja natuurlijk wil ik 'n stel banden in reserve hebben! zei hij bijna driftig, ik moet toch met mijn Solex kunnen rijden als er wat gebeurt!”

Zoi zei ik, zoi,.... rijd jij alleen op banden? Ik rijd ook nog op benzine, weet je. Als ik jou was ging ik nou ook nog benzine hamsteren. Graaf maar gauw 'n paar honderd liter in je tuin!

„Ik heb geen tuin!” zei hij onthutst, „ik woon op 'n bovenhuis!”

Zet dan maar 'n paar honderd liter op je dak!

„Dat kan ik niet doen!” antwoordde hij kriegel. „want daar heeft mijn vrouw al haar slaolie neergezet!”

Zo-zoi! amice, hamstert je vrouw ook! Heeft ze nog meer gehamsterd?”

„Ja puddingpoeder!”

Dat lijkt mij geen slechte combinatie, zei ik zo langs m'n neus weg, frambozenpudding met slaolie!

„Maak me nou niet betoverd,.... ik ben toch al niet erg lekker!”

„Maar hamstert jou vrouw dan niet?” vroeg hij, mij onderzoekend aankijkend.

Natuurlijk heeft ze gehamsterd.... textiel!.... daar is ze toch vrouw voor! Ze hamsterde mantels.

„Mantels?”

„Ja! mantels. Ze koecht er een die in de mode is, en een die mode wordt. En toen koecht ze er nog een.

„Nog een?”

„Ja! een die niet aan mode onderhevig is! Ze-zoi! zei ze, nu ben ik voor alle tijden klaar: voor nu, voor over 'n jaar, en voor al de tijd die daar tussen ligt!

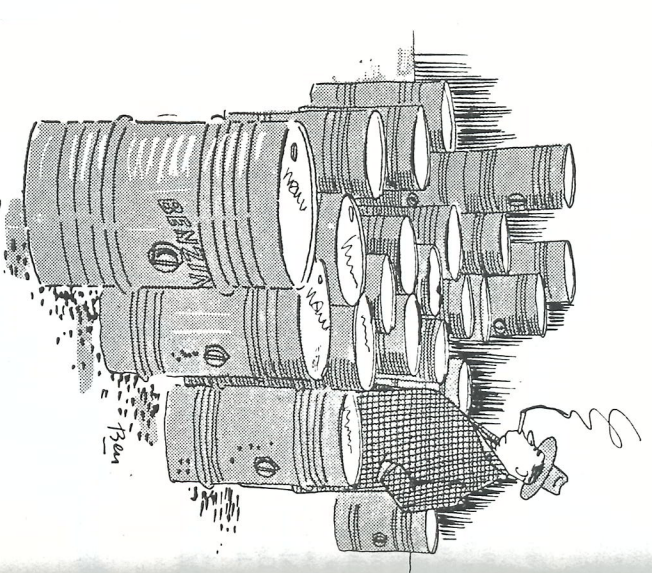
Rare mensen zijn er toch! vervolgde ik.

„Wat rare mensen?”

„Ja! je kent Willem Verschuren toch,.... ja!.... die lange met dat paardengebht. Nou, die heeft 'n heel parijfje kauwgunmi ingeslagen. Je moet toch wat te kauwen hebben, zegt hij, als er iets gebeurt!”

„Maar 't gaat toch niet om het kauwen, doch om het vullen van de maag. Hij zal die gauwgunmi toch niet inslikken?”

Hm! zoi ik, dan fabricceert hij luchtballonnetjes, want hij lijkt me net zo'n ouwe gasbouder als jij.



## Solex-Clubnieuws

### Nijmeegse Solexclub

Na een conferentie met het dagelijks bestuur van de Arnhemse Solexclub, welke in het teken stond van: „vol verwachting klopt ons hart”, kregen wij een uitnodiging voor een oriënteringstocht op 27 Augustus.

Welgemeend vertrok onze club die dag naar Arnhem, waar ze werd ontvangen door volhvtege bestuurders en clubleden. Allereerst werd gereden naar de Westerbou-wins, waar geluncht werd met prettige nieuw verworven Solex-vrienden.

Om half twee werd afgereden naar de startplaats, gelegen in een prachtige omgeving, gevestigd door Oostenbeek, langs het grote monument voor de gevallen Verzetsstrijders en vandaar naar het Engelse kerkhof. Hier werd even afgestapt en in pletselvolle stilte herdachten wij de mannen, die daar, in ruil voor onze vrijheid, hun laatste rustplaats vonden. Daarna werd getweeden gestart en wel zoveel mogelijk een Arnhemmer en een Nijmeegenaar, waarbij men zelf zijn partner kon kiezen. En zo gingen dan 56 Solexers om de minuit van de start. De rit was uitgezet in een prachtige boersjke omgeving, waar helaas niet ten volle kon worden genoten in verband met de slechte toestand der wegen.

In het palen en verkeersborden tellen bleken een Arnhemse dame, 2 Nijmeegse dames en een dtho-her de beste te zijn geweest: alle vier kregen een prijs. De voorzitters hun tevredenheid betuigden over de tocht. Bij het afscheid werd daarom ook een hartelijk „tot ziens” toegeroepen aan de pas verworven Solex-vrienden.

Zo behoort dan ook de „invasie-knobbelrit” van 17 September weer tot het verleden. Tegenom met onze club-vrienden uit Arnhem verschenen 51 deelnemers aan de start, die ook allen de finish wederom bereikten. De stemming zat er van het begin tot het eind in en het werd een in alle opzichten geslaagde middag, waarop de organisatoren, die we voor de correcte organisatie veel dank zeggan, met trots kunnen terugzien.

Dies avonds werden de prijzen bekend gemaakt. De beide hoofdrijzen: een dubbele Solexets, bleken door Nijmeegse deelnemers te zijn verdiend. Na de prijsuitreiking werd het samenzijn in een gezellige stemming voortgezet, waarin niet alleen de voorzitter, doch ook de Nijmeegse Solex-Service-Stationer met zijn trouwe helpers, bijgestaan door een paar collega's uit Arnhem, dank en hulde werd gebracht voor de verleden seizoen op deze dag en het afgelopen seizoen.

Uit de conversatie hier en daar bleek, dat het wordt geapprecieerd om ook in de winter maanden het onderling contact te laten voortbestaan en de voorzitter deelde, officieel, mede, dat er reeds voorlopige plannen bestaan voor het houden van technische en verkeerstechnische samenkomsten.

### Alkmaar se Solexclub

Clubrit naar Texel. De Alkmaar se Solexclub organiseerde op 27 Aug. een club-rit naar Texel 's. Morgens om half zes startte men in Alkmaar met prachtige wagen. Nietend van de mooie rit door de ontvakkende polders, werd men over Schoorland, de Slingerdijk en de Grote Sloot naar Den Helder, waar men ruim op tijd voor de boot aankwam. Na de aankomst in Oudeschild werd de reis vrijwel onmiddellijk voortgezet. Langs het Russische doolhof op de Hoge Berg werd gereden naar het zee-zicht het ontbijt goed. Het smaken. Den Burg, waar men zette men koers naar De Waal en Oostereind. Yanddaar naar De Coeksdorp. Na een korte rustpauze bij het schildderachtige havenje helaas gesloten was. Na het rijwielpad en een groot aantal z.g. klaphokjes te zijn gepasseerd, bereikte men De Mul, waar men even op het dthn ging.

De tocht vervolgend langs het rijwielpad, arriveerde de club in De Koog, waar de Solexers werden gestald. Na op eigen kracht het strand te hebben opgezocht, gebruikte men het dthner.

De tocht werd vervolgd door de boersjke streck... De Demmen. Over De Hoorn en Den Burg werd nu koers gezet naar Oudeschild, waar men om plm. zes uur weer op de boot stapte.

### Haagse Solexclub

Op 20 Augustus jl. trok de H.S.C. er weer eens op uit en wel in de richting Alphen a/d Rijn, alwaar AVIRAUNA, het Prachtige vogelpark, werd bezocht.

Op 9 September jl. bevonden de leden der H.S.C. zich in een der dthruvenkassen van de heer A. v. d. Linden te Nardwijk, die zijn bezoekers hartelijk ontving en hun veel welenswaardiges vertelde over de dthruvencultuur in het Westland. Yanzelfsprekend werd het heerlijke fruit ter plaatse gekeurd en zeer smakelijk bevonden.

Op 10 September jl. liet de heer v. d. Linden zijn gasten hthngeveer 5 uur. liet de heer v. d. Linden zijn gasten H.S.C. werd in een stromende regen huiswaarts gereden. Toen een fthne middag, was de algemene opinie en dit zegt genoeg.

Onze Solexclub bestaat deze maand een jaar en ondanks tegenslagen kunnen we terugzien op een geslaagd seizoen. Het bestuur is dan ook tevreden, maar toch niet geheel voldaan. Er werd met 16 leden gestart en thans tellen we 46 leden, dus wat dat betreft mogen we niet mooppen. Deze zomer zijn een achttal ritten verreden van verschillende aard. Zij waren niet alle een succes door het slechte weer dat ons veel parten gespeeld heeft.

De laatste rit was echter een succes. Dit was een oriënteringstocht voor bromfietzen in het algemeen, dus hier werden ook andere merken toegelaten. Het aardige van deze rit was echter dat het tevens een verkeersvoedkundige rit was waaraan de Goese politie haar medewerking gaf. Om te beginnen werden alle bromfietzen op technische gebreken gecontroleerd en indien niet goed, werden strafpunten gegeven. De deelnemers werden toen met twee tegelijk gestart met tussenpozen van twee minuten en moesten aan de hand van een routebeschrijving hun weg zoeken langs verschillende geteemde controlesvoerde.

Bij aankomst te Goes wachtte hun een verrassing in de vorm van een dthral verkeersborden met evenzoveel punten aan de ridders een vragenlijst voorgelegd met acht vragen op verkeerstechnisch gebied, welke in 15 minuten beantwoord moesten worden. Het geheel slaagde volkomen en viel zeer bij de deelnemers in de smaak.

Ook de prijsuitreiking was gezellig. Deze geschiedde in aanwezigheid van de Inspecteur van politie die veel belangstelling voor deze rit toonde. De dthne eerste Solexer, ieder met 10 strafpunten waren: E. de heer C. Staal, Ierseke; mej. Oele, Ierseke; de heer E. de Nooyer, Goes.

De Solex-club te Emmen had tot nog toe geen officiële naam. Alle club-leden werden aangespoord om een passende naam te bedenken. Vele namen kwamen bij de secretaris binnen, doch er kon geen enkele genade vinden in de ogen van het bestuur. Meer moest er gedacht worden. Een baby van 3 jaar mocht toen eens een naam hebben? Na afloop van een gezelligheidsrit, gehouden op 9 September '51, werd deze kwestie weer onder de loup genomen. Het resultaat was, dat met algemene stemmen werd besloten om de club te noemen, de Eerste Drentse Solex-Club Emmen en Omstreken, afgekort te D.S.C. Emmen & O."

De je D.S.C., Emmen & O." telt momenteel 53 leden. Er zal in het komende winterseizoen een ledenverkiezing plaatsvinden, die tot doel heeft het ledenal tot minstens 100 op te voeren.



## Perikelen op de Rotterdamse roltrap

Door het verbod van fietsmotoren in de Maastunnelhuizen voor snelverkeer is een reeds meermalen gesignaleerd gevaar (dat m.i. wel wat aangeeld is) uit de weg geruimd. Nu moeten de Solex-bezitters en bestuurders van andere bromfietzen gebruik maken van de rijwielwiel, of een omweg maken over de Maasbruggen. Verreweg de meesten zullen het eerste prefereren. Maar daarmee is een nieuw gevaar ontstaan, dat met de groei van het bromfietzenleger in omvang zal toenemen. Iedereen, die in de spitsuren van de tunneltrappen gebruik maakt, weet, dat deze trappen dan meer dan overbelast zijn. Daar een R.S. toch altijd iets meer ruimte inneemt dan een gewoon rijwiel en, vooral bij het afslaan, zwaarder te hanteren is, zal het gevaar op deze trappen met de tijd toenemen. In niet geringe mate wordt dit in de hand gewerkt door de houding van een zeker soort publiek, dat met het hier volgende voorval wordt getypeerd.

Eén dezer dagen stond ik met mijn Solex om ca. half zes, komende van de Linker-Maasoever in de rij, om met de roltrap naar beneden te gaan. Ik stond daar in gezelschap van een paar opgeschoten jongens met een trapfietz, die poogden vooruit te dringen, hegegen hun in de gegeven situatie niet goed gelukte. Toen ik eenmaal op de roltrap stond gebeurde datgene, waarover ik reeds ongerust was: ik kreeg van een ruwweg vooruitgeduwde fiets een duw, waardoor mijn Solex, tot grote schrik van degenen, die beneden mij stonden, naar beneden schoot. Met grote moeite gelukte het mij, deze in bedwang te houden, doch het scheelde maar weinig, of ik had hem moeten laten glijpen, met al de gevolgen van dien. Toen ik de schuldige kwajongen vroeg, of hij niet wat voorzichtiger kon zijn, antwoordde deze op brute toon: „opschrijven! er staan meer mensen te wachten!“ uit welk antwoord, waartoe niet de minste aanleiding bestond, ik kon opmaken, dat hier opzet in het spel was. Deze jongeman werd blijbaar beheerst door een zeker antagonisme, dat bij een bepaalde categorie wielrijders ten opzichte van het R.S. schijnt te bestaan en dat in het maandblad „Op de Solex“ reeds meermalen is gesignaleerd. Wat daarvan de reden is, kan in 't midden gelaten worden. Zeker is, dat het bestaat en vaak op hinderlijke (in dit geval wel heel gevaarlijke) wijze aan de dag treedt. Nu is het wel heel dom om te trachten de Solexbezitter op bovengeschiede wijze te duperen, want wanneer ik mijn Solex inderdaad had moeten laten glijpen, dan zou niet ik een ongeluk hebben gekregen, maar de mensen, die beneden mij stonden en van een mogelijke beschadiging van mijn Solex of van enige wettelijke aansprakelijkheid had ik mij niet veel behoeven aan te trekken, omdat ik tegen dit alles verzekerd ben. Maar de brunt, die door zijn opzettelijke ruwheid het ongeluk veroorzaakt zou hebben, zou waarschijnlijk een zwaardere pijn te roken hebben gekregen. Maar afgezien hiervan duidt dit voorval op een groeiend gevaar op de tunneltrappen, dat men wel zal doen, tijdig onder de ogen te zien. Een strenger toezicht door het tunnelpersoneel op een zeker soort publiek, dat wettelijk niet verborgen is, maar met een natte vingervalt aan te wijzen, kan hier veel onheil voorkomen.

E. HOFMAN

## Een verjongingskuur

Als men de zestig nadert, gaat men zich zo lang zamerhand bij de „oudies“ indelen. Fietstrochten langer dan een uur, behoren al niet meer tot de ontspanning, maar, vooral met tegenvind, tot de inspanning. Dan gaat men maar liever met de trein of met de bus en dus... het leven wordt duurder of... men blijft meer thuis.

Dat is een heel ding als men, zoals ik, dol is op „buiten zijn.“ Elk week-end was ik geweest de stad te ontfruchten. Vol zorg zag ik de komende jaren tegemoet. Just in die jaren, waarin het weerstandsvermogen vermindert, heeft men er des te meer behoefte aan om in de week-ends wat levenskracht en energie op te doen door het mademen van frisse lucht en om de geest tot rust te laten komen door het zien van het groen van bos of weide of zee!

En straks zijn we gepensionneerd! — Minder inkomen! — Geen vestigingsvergunning in een lieflijk stil dorp! — maar opgesloten in de grote stad! Het spook van opsluiting grijnst ons aan!

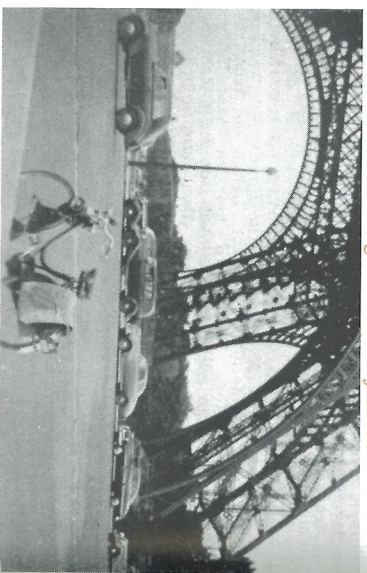
Wie brengt de bevrijding? De Solex, het recept voor de verjongingskuur en de oplossing voor de duurte van het reizen.

Ja en zo trok ik deze zomervacantie door Bretagne. Ik stuurde m'n „vriend“ op naar St. Malo en reisde daar zelf heen per trein met één nacht overblijven in Parijs. Vanuit St. Malo heb ik de hele Bretonse kust langs gefietst. St. Michel, Dinard, St. Brieuc, Paimpol, Morlaix, Huelgoat en zo naar de Zuidkust: Quimper, Hennebont, Quiberon, Belle-Ile! Een tocht om nooit te vergeeten! Die woeste rotskust met er tussen in telkens de lieflijke baaitjes met schelpen of keienstrand.

Eenzaam is men nooit, want de bad- en vissersplaatsjes volgen elkaar op, op afstanden van vier à zes km.

Liefhebbers van vis, garnalen en krabben (zo groot als tafelbord!) kunnen hun hart ophalen, maar ook vegetariërs kunnen er goed terecht. Men eet à la carte en vindt overal sla, sperciebonen en fruit, zoals perziken en abrikozen, maar ook pruimen, peren en meloenen. En niet te vergeten de kleine witte druiven!

Aardappelen zijn er schaars, wat niet te verwonderen is, daar de stranden er bezaaid zijn met coloradokevers.



Onder de bogen van de Eijeloren

Maar, zoals bekend, men eet in Frankrijk bij elke maaltijd stobbrood. Het draagt z'n naam met ere en wordt vijf of seep gesopt of bij kleine stukjes gegeten bij in koffie en vis. Voor de invendige mens heeft men groente, vlees en vis. Hotels zijn er zo veel, dat ik steeds bij eerste vraag reeds een kamer vond. De gemiddelde prijs voor logies is 350 Frs.

Over het meer of minder duur vinden van het levensonderhoud kan men natuurlijk van opinie verschillen, maar niet zal het er zeker over eens zijn, dat het natuur-schoon *onbetaalbaar* is en dit geldt vooral voor de kust! Daar knijgt men nooit genoeg van. Het water is van een diep blauwe kleur en zo helder, dat men alle schelpjes op de bodem ziet liggen. Daar er geen branding is, kan men er heerlijk zwemmen.

Als men het geluk heeft er te zijn, als er in een plaatsje een „pardon“ is, d.i. een kerkelijk feest ter ere van een heilige, — dan kan men vele Bretonse klederdrachten bewonderen. Velerlei kanten hoofddeksels en prachtige oostums van zwart fluweel en zwart satijn, versierd met gekleurde borduurwerk en witte kant. Toch worden ook daar, evenals in ons land, de klederdrachten door de moderne kleding verdrongen.

Zo genoot ik veertien dagen lang van het Bretonse landschap, het te Quimper voor alle zekerheid, bij een Solex-service-station mijn motor even controleren, en stapte toen in Vannes met Solex op de trein naar Tours. Hier bezocht ik in twee dagen vele van de beroemde kastelen aan de Loire. Rijdend tussen velden met wijnstokken of door bossen, genoot ik weer dubbel van het mooie landschap.

Toen was feitelijk mijn Solextocht geëindigd. Toch stuurde ik hem nog niet regelrecht naar Holland, maar gebruikte hem nog vier dagen in Parijs.

Daar zag mijn „vriend“ vele broertjes. Ook trok mijn Nederlands vlieggetje veel belangstelling van landgenoten. Of het er niet veel te druk is? — Neen. Het verkeer is er uitstekend geregeld. Rode en groene lichten, evenals in Amsterdam en op alle andere drukke verkeerspunten, verkeersagenten, ook met als in Amsterdam. Dat er méér auto's langs je snorren, daar heeft men geen last van, want het verkeer gaat één richting.

Na twee en een halve week bracht de trein „ons“ weer van Parijs naar Adam C.S., vanwaar ik op mijn Solex weer vrolijk naar huis tufte.

Mej. TH. M. JANSSEN, Amsterdam

## Per Solex naar Zwitserland

Twee jongelui, This Dol en Gijs de Boer uit Aalsmeer, maakten in Augustus een veertendaagse vacantiereis, per Solex naar Zwitserland (Luizen en omgeving).

De route voerde door de Ardennen, Luxemburg, Vogezen naar Luizen, heen en terug een afstand van plm. 2400 km.

Over Zwitserland schreven zij o.a.:

„We kwamen via Bazil Zwitserland binnen, waar we aan de grens enige moeilijkheden kregen, daar we naast onze nummerbewijzen en trip tickets ook nog een rijbewijs nodig hadden, doch na een uur oponthoud bij de douane mochten we toch door.“

Van Bazil ging het via Olen naar Luizen. De laatste drie dagen leidde de weg door erg mooi en heuvelachtig landschap met hier en daar flinke stijgingen, die soms wel 8 km lang waren, maar met trappen konden we er tegemoet. Bij de afdaling zetten we de motor af.

In Hergiswil, een klein plaatsje voorbij Luizen, hebben

we gekampeerd, van waaruit we dagreises maakten (een boottocht op het Vierwoudstedenmeer, het beklimmen van de Pilatus en toehies op de Solex naar Brunnen, Stanz enz.).

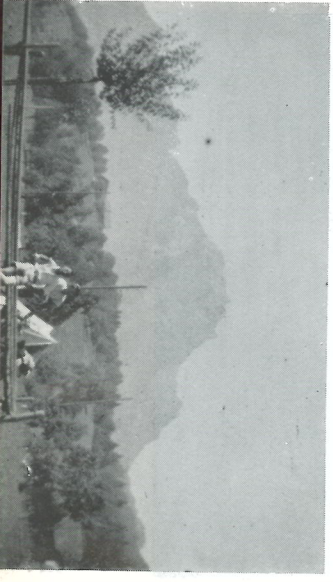
De boer, bij wie wij onze tent hadden staan, was zeer gastvrij en begeleidde ons bij de klimpartij op de Pilatus en 's avonds stond er steeds een maaltijd voor ons gereed, wat ons na zo'n vermoedende dag uitstekend smakte! We hebben in de Solex een trouwe metgezel gehad, die ons in al die 14 dagen niet eenmaal in de steek heeft gelaten en ons een plezierige vakantie heeft bezorgd en niet veel van ons vacantiengeld heeft opgemaakt.“



België. Op de achtergrond de ciadel van Dinant.



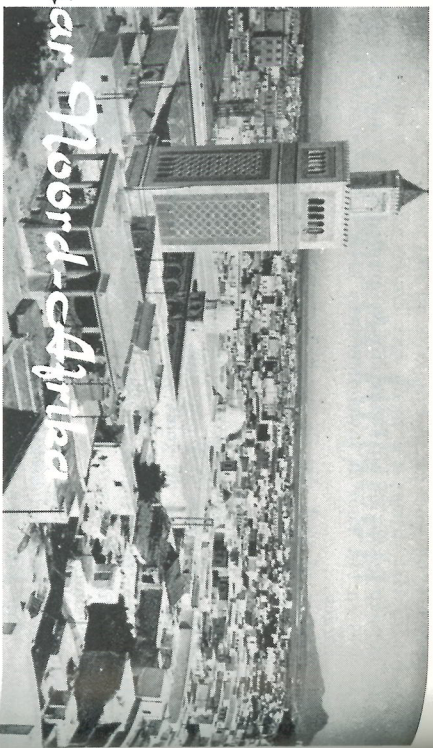
Kampeertplaats in de Vogezen.



Zwitserland. Kampeertplaats in Hergiswil. Op de achtergrond de Pilatus.



# Op de Solex naar Gibraltar en Algiers



Op 15 Juli haalden wij voor dag en dauw onze Solexen uit de stalling en begonnen onze tocht naar Noord-Afrika. Heen en terug ongeveer 4000 kilometer. Bepakt en beladen met tent, pannenkoeken, primus en verder kampeergerei, een lang niet boordvol gevulde beurs, wel boordvol gevulde tanks en 3 liter Solexolie, paspoort voor „alle werkdelen“ en tripkaart voor de „motoren“.

Aan geestelijke bagage — wellicht het belangrijkste — de wil om er te komen, een goed humeur, goede kameradschap en ons devies „geen ontspanning zonder inspanning“.

Een goed begin is 't halve werk. Welnaam. De eerste dag legden we een kleine 200 kilometer af en kampeerden een eind voorbij Hasselt in een wei aan de spoorbaan naar Lank. Ieder halfuur denderde een trein voorbij en er werd over en weer gewuifd tussen machinist en kampeerters. We konden elkaar met het bereikte resultaat van die dag feliciteren — hetgeen we dan ook prompt deden — kropen in onze slaapzakken en... sliepen.

Zo heerlijk als wij onze voeten van Amsterdam naar Hasselt op de zwanenhals van onze Solexen hadden laten rusten zo moesten ze nu op de pedalen blijven om onze kleine 45 cc vriend te helpen. Terwijl echter alle motorloze fietseridders naast de fietsen hun stalen „rossen“ moezaam de heuvels opduwden, zaten wij toch altijd nog in het zadel. Wat de Solexen dan ook presteerden in dit „heuveldop-heuveldaf“ land is boven alle lof verheven. Voor iedere helling verdween een suikerklonkje achter onze kleezen en dan stormden we er op af als Don Quichotte op de windmolens. Later las ik dat de Tour de France-renners

dat systeem ook toepasten. Hebben ze van ons geleerd.

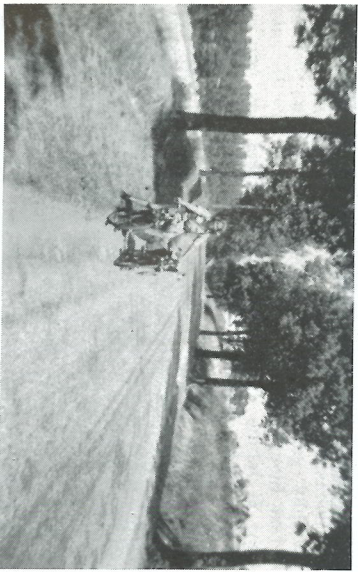
De dagen verliepen met Solexen, koken, eten, drinken en vooral genieten van de heerlijke landschappen in „la douce France“. Wij kampeerden vaak op heel mooie plaatsen aan de Maas, Sambre of Rhone en waarden steeds weer opnieuw de ongelooftelijke vrijheid die men met „trekken“ met eigen huis geniet.

Tien dagen na onze start in Amsterdam scheepten we ons in op de „Ville d'Oran“, die ons als vierdeklas (dek-passegrs) naar Tunis bracht. De boottocht was een evenement. De 24 uur die we aan boord doorbrachten in het heerlijke Middellandse Zee klimaat was een weldaad en noot te voren hadden we zo heerlijk van onze rust genoten. Toen de zon heel langzaam in zee zonk kropen we in onze slaapzakken en slechts enkele minuten beleefden we nog intens dat we op het dek van een heel groot onderzee-koopel van miljoenen sterren en een wit glanzende maan lagen. Het was of we op de rug van een heel grote vis meegevoerd werden die langzaam door zwom en heel zacht, diep in z'n binnenste, gronde en steunde en af en toe rilde van kop tot staart.

Men bemerkt direct, zodra men voet op Noord-Afrikaanse bodem zet, in een ander werelddeel te zijn beland. Niet slechts de tropische hitte en de palmbomen verraden dat, doch vooral de schilderachtige kleding van de Tunesiers. Naast deze Oosterse folklore als groot contrast de Europeanen met tropenhelm en in shorts en Europese vrouwen naar de laatste mode gekleed.

De emancipatie van de vrouw schijnt in Tunesië lang-

Ergens in Frankrijk



Tunesische vrouw met zwartgezon masker



zamer te gaan dan in de meeste Arabische landen. Wel kan men vrouwen en meisjes nu — in tegenstelling tot vroeger — in menigte op straat aantreffen. Ze dragen nog wel een zwart gazen masker maar dat geeft toch meer van de draagsters te gissen dan waarschijnlijk de bedoeling is. Velen verbergen het gezicht door met een hand een gedeelte van de hoofdhoed of voor te houden. Dat dit vaak aanleiding geeft tot geraffineerde koketterie behoeft geen betoog. Wanneer men van het in Europese stijl, met grote warenhuizen en moderne winkels, ingerichte gedeelte van de stad Tunis plotseling de Rue Kasbah instapt, zou men het liefst even tegen de oeroude muur van een van de duizenden winkeltjes van de Souk (Arabisch wijk) willen leunen om zich te realiseren of het een droom is of werkelijkheid wat zich voor de ogen openbaart. Hier schijnt de tijd stilgestaan te hebben. Als een fraaie illustratie uit „De Druif en Een Nacht“. Een labrynt van smalle, slecht bestrate en — ter wroting van de zon — met kleurrijge lappen bespannem straatjes is de wijk waar de eenvoudige Arabier leeft en werkt. Hier worden nog tapijnen geweven, fezen gemaakt, koper gesmeed en bewerkt, leder gelooid en van over-overvoortvaderen dat deden. De pottenbakker gebruikt nog dezelfde materialen en modellen als eeuwen geleden. Arabische en Joodse scholen treft men er aan zowel als hospitaal en een Arabisch museum. Uit een van de honderden steegjes komend kan men vrij plotseling voor een moskee komen te staan met witte sterke minaret. Voor de verschillende takken van handel en industrie heeft men aparte straten. Zo is er „de straat van de tapijtmakers“ van kleermakers, slagers, fezenmakers, leerbewerkers of van handelaars in zijden stoffen en textiel. De winkeltjes zijn vaak zo klein dat de eigenaar of op straat vóór z'n zaak of er vlak boven op een soort balkon of zoldertje zijn ambacht uitoefent. De slagers nemen het niet zo nauw met de hygiëne. Op een vierkante meter slachten ze een schaap en hangen als trophoe bij wijze van reclame de afgehakte kop aan een spijker aan de pui van de winkel. Men hoede zich voor zakkenrollers. Van pothte is geen spoor te bekennen.

Wij kampeerden in Hammam-Lif — 20 kilometer van Tunis en winterresidentie van Z. M. Sidi Lamme Pacha Bey van Tunis — in de tuin van een Hollandse familie enkele meters van de Middellandse Zee. De hitte was enorm. We doken herhaaldelijk in zee waar we drie dagen te voren vanaf de Franse kust in gezwommen hadden. Honken ontelbare kopjes zwarte koffie in Arabische catjies en genoten volop ondanks de hitte.

Natuurlijk bezochten wij Carthago. Ondanks twee verwoestingen komt men onder de indruk van de ruïnes

van het 900 jaar voor Christus gestichte Carthago. Schitterende mozaïekvloeren en kunstig getraaide zuilen hebben de verwoestingen overleefd. Onze oude gids, over z'n fez nog getooid met een enorme zonnehoed, scheen geen last van de hitte te ondervinden. Toen wij hem betaalden vroeg hij nog 20 francs extra voor een kop koffie. Verbaasd over zo veel vrijpostigheid gaf ik de 20 francs boven de fooi zonder meer. Hij wenste ons tiemaal goede reis en verdween flink stappend als een jonge kerel. In het dichtstbijzijnde café zakten we op een houten bank neer en dronken ieder een liter citroen-press met ijs. De sigaretten in de borszak van mijn shirt waren vochtig. Na ons vijfdaags verblijf in Tunis zette de „Charles Plumier“ ons na 36 uur varen weer op de kade van Marseille.

Als onze vakantie langer geweest zou zijn en onze beuzen voller, hadden we er niet tegenop gezien de gehele Noord-Afrikaanse kust langs te rijden tot Cairo. Waarmee ik maar wil zeggen, dat de Solex niet alleen geheel Nederland voor ons ontstuit en niet alleen geheel Europa, maar dat voor de enthousiaste Solexbezieter de gehele wereld openstaat. We bronden weer heerlijk de richting van

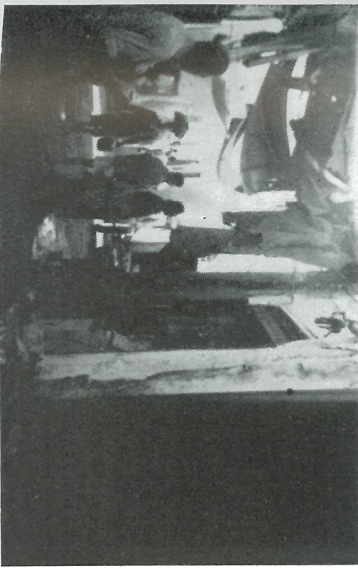


Carthago. Ruïne van de Tempel van Jupiter

Paris op en iedere ochtend opnieuw waren we verbaasd dat de motoren aansloegen en het weer deden. Van Parijs namen wij (de Solexen en hun berijders) de nachttrein naar Amsterdam.

Diegenen, die niet tegen een beetje vermoeienis opzien, de hitte op de koop toe nemen en de gelukkige bezitters zijn van een Solex kan ik van harte aanbevelen voor met veel geld heel veel te zien in „la douce France“ en het interessante en schilderachtige Tunesië.

Straatjes in de Souk (Arabisch wijk) van Tunis



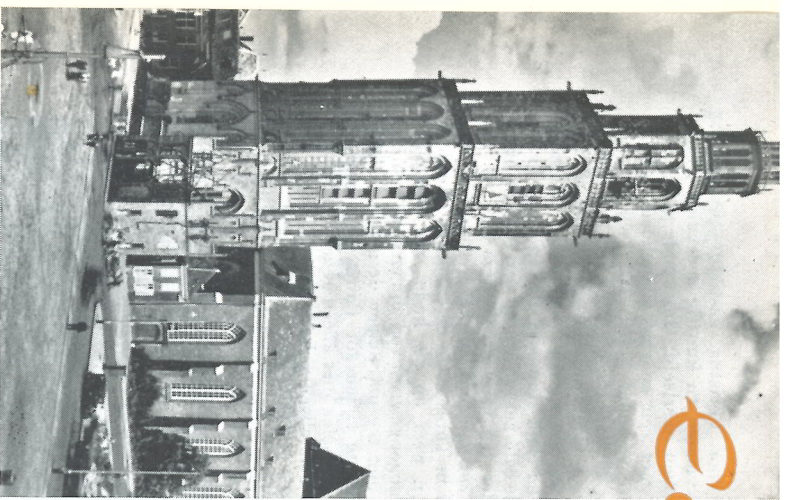


# Een nieuw jaartal

28 AUGUSTUS 1950 - SOLEX VEROVERT GRONINGEN

Chris J. Rendering

Dit is allesbehalve een verhaal uit een grijzig verleden. Maar toch moeten wij ten historisch doen: op 28 Augustus 1672 joegen de Groningers Bommenberend en zijn begeerders voor de stadswallen vandaan. Sindsdien staat in de geschiedensboeken der lage landen: 28 Augustus 1672 — Groningen ontzet.... En sindsdien is het ook elk jaar weer, op 28 Augustus feest in Grano's veste, die geen veste meer is. Elk jaar weer paarden in de morgen, kermis in de middag en vuurwerk in de avond....



Op de 1950-dag van Groningens Ontzet zijn de paarden uit galop geraakt, is de kermis van draai gekomen en is het vuurwerk van knal gesprongen. Een Solex-leger heeft deze traditionele drie de schrik aangedaan. Op alle flanken is de aanval op de stad gewaagd en... geslaagd. Groningen is rijdender- en brommenderhand bezet. En dat op ontzettend!

Maar geen der Groningers, die erom heeft getreurd. De invasie der Solex-eenheden heeft nieuw amusement bijgezet aan het traditionele paarden-kermis-vuurwerkfeest. Het was een knappe Operatie Overrompeling.

Konann, het wordt tijd, dat wij de militaire raadsel-terminologie conge geven en verder gaan in burgertaal. „Burgerlijk“ gezegd dus: uit Groningen, stad en lande, hebben Solex-rijders en-rijdsters op 28 Augustus 1950 de sportieve strijd aangebonden tegen Friese ridders-van-de-Solex.

Het begon om drie uur bij het Sterrebos. Daar vertrokken de Solex-Sterriters, de een na de ander, voor een puzzel-tocht, kris-kras door de stad in feesttoot. Het enige „wapen“, dat zij meebragen voor de rit, was een druk bedrukt paperaas, inhoudende de route en een zevental

*Ook een Volendamse was vereideld geraakt bij het Groninger Solex-feest (28 Aug. 1950). Zij was al gauw goede maatjes met Jan Solex, de pop, die de deelnemers aan het Solex-tournooi van de ene stoel naar de andere moesten vervoeren tijdens de hindernisrit. Tussen haaltes: geen echte juffer van Volendam — haar naam is mej. Tjennes en zij komt uit Peize bij Groningen. Met „Pake“ Koosstra (een 79-jarige Leuwarder) was zij een der „bijzonderheden“ van het feest, dat 12.000 toeschouwers trok!*



vragen van de strikkende soort, in het stellen waarvan Jan Boots en Bob Wallagh zulke experts zijn:

„Wie woont op nummer 87a in de Rabenhauptstraat?“ (Reacties: Verdraaid, die trap op! Hm, geen naam-bordje. Ambellen maar. Rrrrr... rrrr.... Dan maar bij de buren bellen!)

„Hoeveel spoorbannen telt de spoorwegovergang in de Paterswoldseweg?“ (De listige jury wist, dat er 3 spoorbannen en 1 tranbanaan waren. O, die vele foutieven met hem 4 spoorbannen!)

„Hoeveel wijzerplaten heeft de klok van de toren aan de Radesingel?“ (Het lijkt op vier of vijf, maar het zijn er zes. Gratis gezichtsbedrog).

„Hoeveel treden heeft de trap, die naar de ingang van het Bannrhuus leidt?“ (Observatie: welke van de drie trappen is het nu?)

Maar het gros der deelnemers liet zich door deze bewegelijke hersengymnastiek niet strikken — trouwens, al even-

Op Groningens jaartijds feestdag, de 28ste Augustus, waarop men Groningens Ontzet van 1672 over, is aan de Solexers gelukt met Bommenberend (in 1672) mistukt is. Stormenderhand hebben zij Grano's veste „veroverd“.... per Solex. Eerst een puzzel-sterri door de stad, daarna een Solex-hindernis-tournooi op het centrale Bernoulli-plein en tenslotte in het Parvlije van het Stadspark uitreiking van de vele prijzen. Op de foto: Ringstelen op het Bernoulli-plein.

## Geen hindernis uit de weg

Na een origineel onthaal (varité- en vliegemonstraties op het middenveld) startten de Sterriters andernmaal. Hindernis-tournooi heette deze tweede wedstrijd en wij zonden er geen beter woord voor weten. Hindernis voor en te na, daar in de rijbanaan rondom het plein: tonnetjes-ronden.... balanceren en rijden over een smalle plank.... Jan Solex (pop) van de ene zedel naar de andere transporteren.... tolboom passeren.... ringsteken. De heer Franke reed hier het franket en vrijst en veroverde daarmee de kampioensbeker.

Met de gemotoriseerde politie voorop reed men tenslotte een rondje afscheid voor de duizenden-aan-de-kijkerskant. Massaal brommend ging het naar het Parvlije in het zomerse Stadspark.

Nauwelijks binnen barstte de bui. Slagregens en onweer-in-serie bedierven in de binnenstad de verdere 28 Augustus-viering. Maar daar (hoog en droog) in het Parvlije ging het feest verder. Prijzuitreiking (alle Solexers een prijs), vraag- en antwoordcommentaar, toespraken over en weer en een kopje van dit of van dat vulden nog enkele goede nutties. Gezamenlijk Insterde men ook naar een rake radio-reportage van het Solex-feest, welke des middags op de wire-recoorder was vastgelegd en reeds in de avonduren van dezelfde dag door de Regionale Omroep Noord werd uitgezonden....

En de volgende dag verschenen er geestdriftige verhalen in de plaatselijke dagbladen. Inderdaad: 28 Augustus 1950-Solex heeft Groningen veroverd. Misschien komt het wel in de locale geschiedensboeken. Evenals 28 Augustus 1672, welke óók een vruugtedag was.

## Secretariaat-adressen der Solex-Clubs

Alkmaar: P. Langgeberg, Kennemer-singel 26.  
 Almelo: M. C. M. Prins, Noord-dijkstraan 28.  
 Amsteldam: R. P. Sevensma, Schin-kelkade 24 II.  
 Arnhem: Mevr. N. van Eldik, Raap-opseweg 31.  
 Assen: K. W. Balthuis, Pelikaan-sstraat 57.  
 Boskoop: P. J. Kooij, Goudserijweg 156.  
 Breda: J. Stubbenrauch, Veemarkt-sstraat 138.

Deift: F. X. Vos, Voorstraat 51.  
 Eindhoven: C. W. van Heiningen, Gerarduslaan 7.  
 Emmen: W. Oosting, Boslaan 16.  
 Enschede: E. J. van Nijburg, Gool-katenweg 138.  
 Goes: A. Nonhekes, Schengestraat 44.  
 's-Gravenhage: Meij. W. M. Rooze-boorn, v. Panhuysstraat 14.  
 Groningen: J. E. Noordhoff, Ceram-sstraat 15a.  
 Hengelo: J. Jonge Poerink, Vondel-sstraat 37.

Koekange (Dr.): J. Oshaar, B. 11.  
 Nijmegen: M. J. Meuleman, Misdag-sstraat 23.  
 Nijverdal/Hellendoorn: H. Calkhoven, Nijverdal.  
 Roosendaal: Adm. Lonckestraat 1.  
 Rotterdam: J. H. v. d. IJssel, Ma-thensensorlaan 367a.  
 Schiedam: A. Janson, Rotterdamse-dijk 106a.  
 Utrecht: J. L. Hoefsmit, Melis Stoke-sstraat 22.



# grasstrit door Zuid-West Friesland

Kees Hana

heuveltye op. Alleen is van de rode leem, waaruit het bestaat, niets meer te zien vanwege een stevige bazaltglooiing aan de zeezijde. Wat niet wegneemt, dat deze heuvel alleen wegens zijn eethedwaardige ouderdom nu aandacht ten volle waard is. Want hij stamt uit de derde ijsijd, toen het landijs een groot gedeelte van Nederland overdekte. Als poederfijn slijpsel van onder het ijs vernalen keien is dit leem hier afgezet, tegelijk met grote en kleine

In Balk



Urbord met zierennemotief

steenbrokken van noordelijke herkomst en een massa zand. Langs Laaxum met zijn aardige kleine haven, waarin nu als het meest een paar Stavense jollen kunt bewonderen, bereikt u het volgende bergje, het Mirnser Klf. Hier buigt de weg naar links en voor u het weet rijdt u tussen de bouwlanden. De greiden horen nu eenmaal bij de veenachtige laagte en hier op het lenige zand is het goed de landbouw te bedrijven. Zodra u van Mirns de grote weg bereikt, gaat u rechtsaf en dan laat ik het vinden van een aantrekkelijke route voorlopig graag aan uw eigen initiatief over. Want nu bent u in Gaasterland, dat we met enig recht de Veluwe van Friesland zouden kunnen noemen. Alleen is er betrek-

Grote Parasolzwammen op de IJselmeertje



**S**PIEGELEND spat het licht van de najaarszon in duizend strkjes uiteen op het eenwig beweeglijke water van wat eens onze Zuiderzee was en onderwijl ploegt de geriefelijke Enkhuizer boot zich met bekwame spoed naar het Noorden. Vooreerst is er aan de Noord-ooster horizon niets bijzonders te zien, maar al spoedig komt er iets, dat de nieuweling op dit traject, die Friesland nog nooit met eigen ogen aanschouwd heeft en het alleen maar van beschrijvingen „kent“, misschien voor een

fata morgana houdt. Hij ziet de duidelijke omtrekken van bossen boven de kin verschijnen en die verwacht hij niet in dat land van lage weiden en hoge boerderijen....

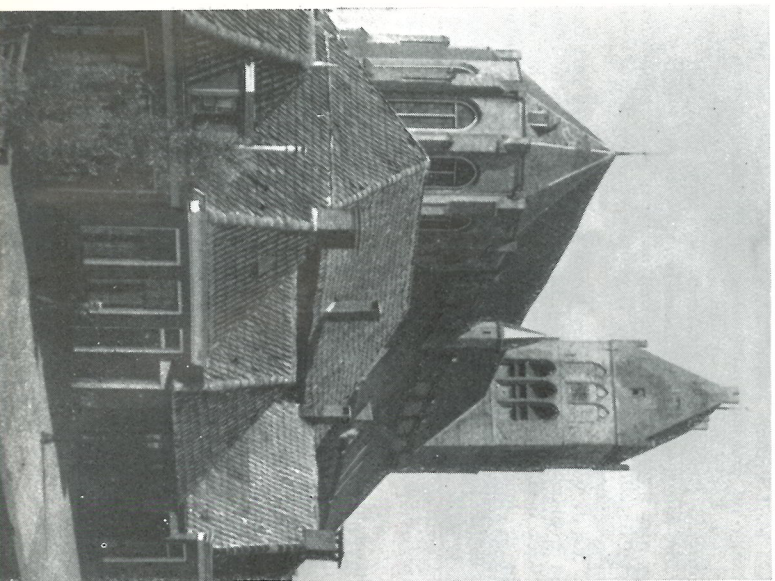
De aankomst in Stavoren maakt een en ander voorlopig niet duidelijker, maar eenmaal daar aangeland zal uw geduld niet lang meer op de proef gesteld worden. Verlang u echter niet te zeer op dat Stavoren van vandaag; het is een andere „stad“ dan die van het rijke en balorige weeuwtje. Geen huis zal er onder zijn dan zeg driehonderd jaar en het enige stedelijke aan deze plaats van om en nabij 1000 zielen zijn haar oude stadsrechten.

Onderaan de dijk loopt er een keurig nette straat, langs wat kleine huizen en tenslotte langs het gemeentehuis. Dan is er een hek. U doet het open, gaat erdoor en sluit het weer (want dit hek moet eventueel op de dijk grazende koeten of jong vee buiten de stad houden). Een eindje verder nog zo'n hek. U doet het open, gaat erdoor en sluit het weer. En u tuit verder. Uw eerste kennismaking met het Friese land: links de sappige „greiden“ met hier en daar het zeer hoge en zeer rode dak van een kapitale boerderij en rechts de dijk. Uit het welige gras van die dijk komen hele troepen grote witte paddenstoelen te voorschijn. Jonge lijken ze veel op de stokken met zeenleren ballen, waarmee men een grote trom bewerkt, maar onder hebben ze grote hoeden met lichtbrune schubben. Het zijn Grote Parasolzwammen.

Dan is er weer een hek, nu met een oud mannetje ehji, dat het gedienstig opendoet en hiervoor volgens oude gewoonte „een cent“ verwacht (tegenwoordig lever een stuiver). Zo gaat het maar verder. Telkens een nieuw hek, steeds ongeveer hetzelfde uitzicht. En toch blijft ik ehji, dat dit één van de beste wijzen van kennismaking met Zuid-West-Friesland is; tenminste voor wie een beetje gevoel voor sfeer heeft.

Maak u intussen niet ongerust, want er komt nog afwisseling genoeg. Het land links blijft niet aldoor even plat. Bij wat vanouds het Rode Klf heet rijdt u tegen een echt

De St. Martinkerk in Bolsward







De aankondiging in het September-nummer van „Op de Solex”, dat in overleg met R. S. Stockvis en Zn. N.V. een speciale

## Indiana - Solex LEDEREN JAS EN MANTEL

is ontworpen, welke voorziet in de behoefte van PRACTISCHE KLEDING OP DE SOLEX, is door veel Solex-bezitters enthousiast ontvangen

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

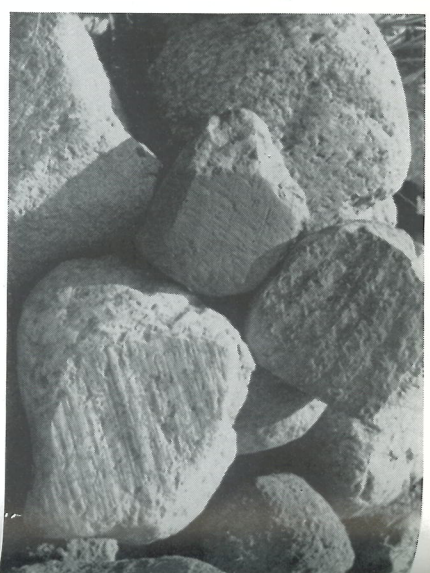
De aflevering kan nu enkele weken in beslag nemen. **Heb het er voor over**, want U komt hierdoor in het bezit van een originele Indiana-Solex-jas, en U bent verzekerd van de INDIANA-SOLEX-SERVICE

Verkrijgbaar bij de

RIJWIELSOLEX-SERVICE-STATIONS

# INDIANA

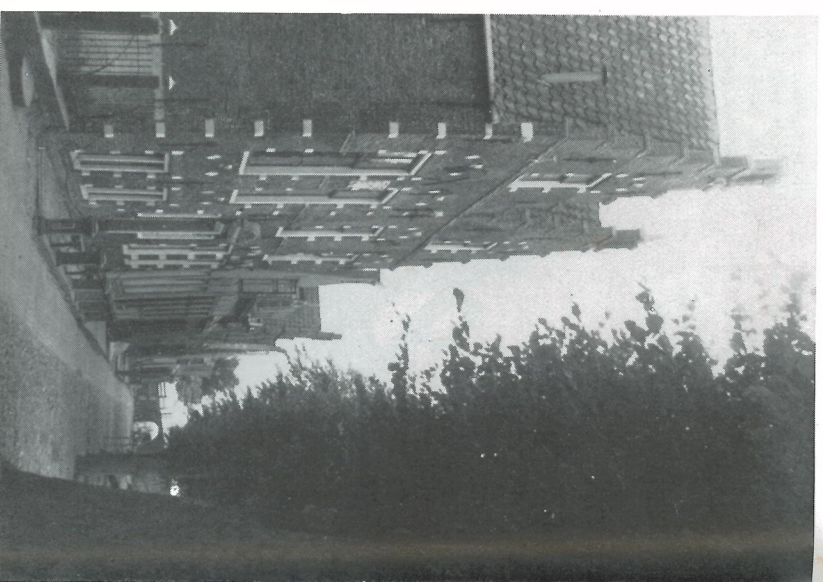
LEDEREN EN SUEDE KLEDING INDUSTRIEËN  
DEN HAAG, HOLLAND — MONTREAL, CANADA



Keien met gletscherkrassen

En wat nu terugweg aangaat, nu u al zover noordelijk bent, zou ik er als ik u was maar een wijtje naar Bolsward aan vastknopen. Om te genieten van het onvergelykelijke Renaissance-stadhuis en van de Sint Martinkerk met al haar schatten. Holland kunt u dan het gemakkelijkst bereiken over de Afsnuitdijk, die wel erg lang en erg reeth is, maar die op een Solex waarlijk meevalt.

Sloten



kelijk weinig hei en veel bos; heel mooi bos zelfs met zwaar en gemengd hout. En ik neem aan, dat het u hier zal gaan als mij: de Solex krijgt een poosje rust en u gaat eens te voet in het bos kijken. Keus genoeg, bij Rijs is er het vanouds beroemde Rijster Bos, bij Oude Mirndum is er niet alleen het Oude Mirndumer Klif (zolang de golven van de Zuiderzee er tegen sloegen een geologisch natuurmonument van de eerste rang), maar ook het prachtige Jolderbos, Noordwest van Nijemidam is er de Nijemidummetheide (niet nogal wat demen) en even verderop de Bremer Wildernis. Enfin, zo kunnen we verder gaan, de omgeving van Sondel is de moeite waard en bij Wijckel is een klein maar mooi bos. En in al deze bossen zijn er de kostelijkste herfstinten; en de planten, die er van de zomer bloeiden, staan nu in het zaad. Koekoeksbloemen met zaaddozen als behaarde bekerjes en Bitterzoet met rode en gele bessen.

Bent u eenmaal in Wijckel aangedand, dan rijdt u natuurlijk even door naar Sloten, evenals Stavoren één der elf Friese steden. En wat voor een! Kort en goed een juweeltje met „waterpoorten”, die niet anders zijn dan hoge stenen bruggetjes, antieke gevels en een bestrating van Gaasterlandse veldkeien.

Zult u intussen onderweg niet vergeten de boerderijen eens terdege te bekijken? Daar is van alles en nog wat aan te zien, te beginnen bij de kenmerkend Friese dakversieringen in de vorm van fraai bewerkte „vulboarden”, waarop niet zelden twee gestyleerde maar nog duidelijk herkenbare zwanen prijken, en te eindigen bij de niet direct te verklaren deur, die vaak ruim een meter boven de begane grond in de gevel van het woonhuis zit. Wanneer u echter even op de hoogteligging van dergelijke hoesteden let, wordt deze wonderlijke deur u spoedig duidelijk. Een dergelijke boerderij ligt steeds zo, dat ze in geval van overstroming der Zuiderzee nog wel een heel stukje in het water zou kunnen staan. En vandaar die hoge deur, die men dan niet te voet, maar per schuitje bereikte.

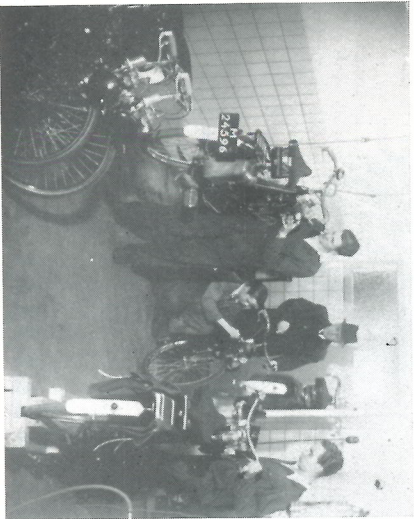
Van Sloten naar Balk is maar een eindje. Rechts hebt u het uitzicht op het Slotmeer en links zijn er weer de bossen; en hij, die wat gevoel heeft voor het oude, zal zich in Balk weer best vernemen.

Bent u erg aan de tijd gebonden? Rijdt u dan van Balk over Kippenbrug naar Rijs en houdt u hier nu eens de grote weg naar Stavoren. Die gaat bij Warns weer ineens even de hoogte in, tegen een kleine heuvelrug op, die u even de nodige aandacht moet schenken. Jan en alleman volgt namelijk gewoon deze weg en bereikt op ordentelijke manier Stavoren. Maar u gaat even kijken aan de rand van de heuvel (zeezijde), waar wat oude huisjes staan met vriendelijke lange tuinen ervoor. Hier woonden oudtijds de Warnser houtslapers, hoog en droog en toch vlakbij hun zee; en de huizen zijn de moeite van het bekijken best waard!

Bent u minder aan tijd gebonden? Gaat u dan of over de Galamadammen of over Warns en Molkwerum naar Koudum, dat ook weer op een heuvelrugje ligt. In de oude zandkuil kunt u er keien van noordelijke herkomst vinden, die nog duidelijk de sporen van hun transport onder de gletschers dragen in de vorm van diepe krassen en groeven. En als u eenmaal in Koudum bent, gaat u natuurlijk even verder naar de oude Zuiderzeesteden Hindeloopen en Workum. Langs vaarten en sloten wuiven de volgroeiende plunnen van het riet en de Gele Lissen dragen er een soort dikke groene angurken, waarin de lichtbruine zaden leutig in drie rijen liggen. Vooral Workum zal u verrassen door zijn oude architectuur. Daar komt werkelijk geen Solex aan te pas, maar eerder een landelijk hotel en de volgende morgens eens rustig rondwandelen.



Mr. P. Lamberts Hurelbrinck



**H**ARDERWIJK is een lief, stil Gelders stadje, waar het leven onderwets rustig door de straten kabbelt. De mensen staan er midden op de rijweg stil om met elkaar een praatje te maken, het geluid van de wind, die door de bladeren ritselt van de lommetrijke bomen op het kerkelein wordt er niet door verkeerslawai overstemd. In die gezellige rust van een zonnere namiddag hoort de wandelaar herhaaldelijk het gezoen van grote bromvliegen, hij kijkt er niet voor om, want hij weet het is een Solex, die er een vertrouwd verschijning in het stadsbeeld geworden is, sinds 1 November 1949, toen B. Ruitenbeek de eerste Solex in de straten van Harderwijk bracht. Hij deed dit enigszins aarzeland, het was zo iets geheel nieuws in de oude, bloeiende rijwielzaak, die toen juist 40 jaren bestond en waarin hij dit jaar 25 jaar werkzaam is. Twee jubilea vlak na elkaar. Op 12 jarige leeftijd kwam hij als leerling bij zijn vader in de zaak, die hij na diens dood alleen voortzette. Er kwamen natuurlijk ook motorrijwelen bij, maar rijwelen zijn steeds de hoofdzaak gebleven. Dit was dan ook wel de voornaamste reden, dat Ruitenbeek in November van het vorige jaar zijn aanvankelijke aanzeling overwon. De Solex is een rijwiel, het is de natuurlijke ontwikkeling van de trapfiets, het moderne verkeersmiddel waaraan de toekomst behoort.

Ruitenbeek heeft er geen spijt van gehad. Reeds enkele maanden later, in Februari, kreeg de Solex haar eigen home in een nieuw aangebouwd pand en hij wekt er thans met twee volwassen monteurs en een leerling.

Ruitenbeek vatte de zaak onmiddellijk krachtig aan. Als geboren Harderwijker kent hij iedereen in het stadje en in de omtrek en iedere middag trok hij met zijn auto waarop twee Solexen er op uit. Dan ging hij zijn kennissen bezoeken, hij liet ze een proefrit op een der Solexen maken en op de andere vergezeldde hij hen. Geneesheren, handdeisers en pleegzusters zijn Solexrijders, die iedere servicestationer onder zijn klanten telt, maar daarnaast heeft ieder station een speciale categorie, afhankelijk van de streek. In Harderwijk temidden van een landelijke omgeving, zijn dit de landbouwers uit de omtrek. Men ziet ze daar op hun Solex rijden met de klompen aan, een pijp in de mond en een luijfel op. De boerenstand is daar geheel

voor de Solex gewonnen, ofschoon dit in de aanvang we enige moeite heeft gekost. De landbouwer is van nature achterdochtig en staat wantrouwend tegenover iedere nieuwghaid. Hij vertrouwt alleen zich zelf en zijn medelandsbouwers. De grote moeilijkheid was dus om de eersten te winnen, maar toen het eenmaal zo ver was, toen kwamen de anderen als van zelf, vooral de ouderen voor wie het trappen tegen de wind in, moeilijk wordt.

Op een goede dag kwam een oude boer van 84 jaar op zijn trapfiets bij Ruitenbeek de zaak binnen rijden. Hij wilde zo'n nieuwere fiets toch ook wel eens proberen. Ruitenbeek, die een voorzichtig Geldersman is, vond dit eigenlijk helemaal niet prettig. Hij bedacht, dat een mogelijk ongeluk een slechte propaganda voor de Solex zou zijn. Een zakenman, die aarzelt zijn product te verkopen is een zeldzaamheid, maar een die weigert — dat bestaat niet. Hij gaf dus enkele aanwijzingen omtrent de behandeling en zag met een bezwaard gemoed de oude baas wegrijden. Doch spoedig daarna kwam hij weer opgewekt de zaak binnen rijden. „Laat mijn fiets vanavond maar bij mij thuis brengen, ik heb geen zin meer om te trappen, ik hou dit nieuwe ding“ — zei hij glunderend van genoegen. Sindsdien maakt hij iedere dag als het mooi weer is, zijn ritje op de Solex.

Ja, er wordt veel gereden op het platteland. De afstanden zijn er groot en de mensen zijn er voor hun inkopen aangewezen op de stad.

Tot het rayon van servicestation Harderwijk behoren Putten, Voorhuizen, Stavorden, Garderen, Nunspeet, allemaal plaatsen, die op een afstand van 12 à 15 km liggen. Gemiddeld wordt er 400 liter brandstof per week verkocht. Er is een geneesheer, die vroeger zijn patienten in de omtrek per auto bezocht. Hij doet dit nog bij spoedgevallen, bij slecht weer en wanneer de afstand, vooral bij nacht, wat ver is. Maar sinds hij een Solex heeft maakt hij voortaan hiervan gebruik. „Het kost mij per jaar niet zo veel als vroeger per maand alleen aan benzine“ — zegt hij.

De Solex heeft zijn weg in Harderwijk gevonden. Hij is in dit oude stadje, binnen een jaar, een verschijning in de stille straten geworden, waar niemand meer voor omkijkt.



TAARTENBEST

In juni j.l. nam de Directie van de Solex-organisatie het besluit om die servicestations, welke aan de 500e of 1000e Solex toe zijn, een pracht van een taart toe te zenden. De eerste kwam terecht bij Willy van Gent, Bergweg te Rotterdam.

Dat die taart trots in ontvangst genomen werd en met de nodige vrolijkheid verorberd werd, kunt u zich wel voorstellen. Hieronder volgt een lijstje van de servicestations, welke inmiddels de jubileumtaart ontvingen.

- 500-ste:
- L. Ham Jr., Delft
  - H. Holsteijn, Amersfoort
  - F. H. Meierdres Jr., Amsterdam
  - Jaap Vos, Dordrecht
  - H. Vink, Maasland
  - A. L. van Wijk, Arnhem
  - Fa. Hennekam, Roosendaal
  - J. A. C. Smuiders, Eindhoven



**PRISJVERHOOGING HANDHOORNEN**

Tengevolge van de aanzienlijke prijsverhoging van rubber- en koper materiaal moest de prijs van de handhoorns verhoogd worden en wel tot f. 5,90 per stuk.

## Bestaande Service-Stationen

- Altmarr: Jan Moeltes, Nieuwe sloot 38, Tel. 2243.
- Alphen: Voskamp, Spoorstraat 18-18, Tel. 2252.
- Alphen a/d. Rijn: G. G. R. Doel, Raadhuisstr. 243, Tel. 3151.
- Amersfoort: H. Holsteijn, Utrechtsestraat 28, Tel. 6886.
- Amersfoort: N. V. Borsmeijer, Overtoom 73, Tel. 62476.
- Amstelveen: H. v. d. Meer, Linnaeuskaade 11, Tel. 52440.
- P. L. v. d. Meiden en Znen, Meewuylaan 104, Tel. 60096.
- F. H. Meierdres Jr., Tolstraat 130-134, Tel. 200064.
- W. W. Smit, Amstelreneweg 864-755, Tel. 90646.
- Ja. Schot, Samphatstraat 34, Tel. 52910.
- Apeldoorn: J. H. G. v. Wijhe, Hoofdstraat 181, Tel. 5635.
- Appingedam: G. de Boer, Gouden Pand 4, Tel. 174.
- Arnhem: A. L. d. Ploeg, Roldersstraat 3, Tel. 2701.
- Assen: K. L. Lettemover, Stationsweg 1, Tel. 3326.
- Baarnt: M. Lettemover, Stationsweg 1, Tel. 3326.
- Bathoefeldorp: Chr. Mantel, Slotweg 133, Tel. 261.
- Bathoefeldorp: Fa. H. Zwart, Amersfoortsestraat 22, Tel. 199.
- Beltem: H. Katenhik, Havenstraat 2, Tel. 77.
- Bergen op Zoom: Service-Station Bergen op Zoom, Engelsstraat 12, Tel. 306.
- Beverwijk: J. W. van Ynnuren, Populierenlaan 80, Tel. 3656.
- Bladcl: Fa. Daniels & Zn., Smidenslaan 28, Tel. 12.
- Bolsward: C. F. de G. B. B. Bloemstraat 7, Tel. 265.
- Boskoop: Gebr. Veen, Burg. Bloemstraat 210, Tel. 327.
- Boskoop: J. A. Verbakel en L. C. Vergeer, Voorstraat 27, Tel. 195.
- Bosmeert: Fa. Jatten, St. Rochusplein, Tel. 57.
- Breda: Gebr. van Nuten, Haageweg 442-444, Tel. 8419.
- Breda: Bremsen: J. P. Hootman, Spuijplein, Tel. 111.
- Bussum: Gebr. v. Hamersveld, Herenstraat 36, Tel. 6973.
- Coeverden: N. V. v. h. J. v. Berkum i.o., Beethimeerstraat 58, Tel. 212.
- Delft: L. Ham Jr., Houthuizen 7, Tel. 559.
- Den Burg (Texel): F. Zegel, Parkstraat 16, Tel. 150.
- Deventer: L. v. d. Berg, Zwolseweg 52, Tel. 3715.
- Doelincheim: Gebr. J. en H. Riethorst, Terbotseweg 45, Tel. 613.
- Dokkum: T. C. Steltenma, Lageweg C 106, Tel. 2033.
- Dordrecht: Jaap Vos, Steegoversloot 52, Tel. 6131.
- Dordrecht: Fa. R. Lammer, Noorderbuurt 41, Tel. 2294.
- Ede: J. van Wijk, Rijksweg, Tel. 9658.
- Eindhoven: J. A. C. Smuiders, Tongelersstr. 106, Tel. 5951.
- Emmen: H. Beugeling, Hoofdstraat 29, Tel. 47.
- Enkhuisen: Gebr. S. en M. Kornalshuisper, Breedstraat 35-45, Tel. 223.
- Enschede: Melching en v. Ulzen, v. Lochemstr. 8, Tel. 2624.
- Franecker: Fa. Engelsma en Wynja, Voorstr. 26, Tel. 2370.
- Geldermans: R. M. C. Udo, Heilman Kuyperstraat 28-30, Tel. 381.
- Goos: Gebr. Adriaanse, Rimmelstraat 16, Tel. 2033.
- Goor: A. J. Ruesink, Deldensstraatweg 36-38, Tel. 646.
- Gorinchem: C. F. v. Mill, v. Arkestr. 65, Tel. 2644 en 2845.
- Gorinchem: H. Koelstra, Hoofdstraat 196, Tel. 226.
- Gonda: H. Weurman, Kleiweg 96, Tel. 4191 (b.g.e. Tel. 3728).
- Groningen: H. J. Veenendaal, Showroom: Zuidertiep 41, Tel. 26634.
- Service-station: Kleine Pelsterstraat 6, Tel. 20571.
- Grijpskerke: E. de Vries, Friesestraatweg A 89, Tel. 44.
- Den Haag: M. v. d. Berg, Cornackade 89, Tel. 337975.
- Den Haag: Hama', De la Reyweg 170-172, Tel. 336852.
- A. J. Maasland, Beuzidenhousweg 181, Tel. 12740.
- A. J. Zweits, Ritswitsweg 31-33, Tel. 12900.
- Haarlem: J. I. van Kooten, Plein 20, Tel. 12900.
- Haarlem: J. I. van Kooten, Donkerstraat 22, Tel. 2208.
- Harderwijk: B. Ruitenbeek, Stationstraat 9-11, Tel. 650.
- Heemse: M. Dalhuisen, Stationsstraat 12, Tel. 4524.
- Heerde: J. Kolenburg, Geerstraat 12, Tel. 4524.
- Heerde: J. Kolenburg, Geerstraat 12, Tel. 4524.
- Helden: J. van Nijmegen, Meijole, Keizerstraat 98, Tel. 2883.
- Den Helder: H. J. W. Seiffkens, Molendinstraat 187, Tel. 2739.
- Hilversum: Gebr. A. Kip, Hoofdstraat 208, Tel. 2886.
- Hongelo: B. L. Jansens, Deldendinstraat 208, Tel. 2886.
- 's-Hertogenbosch: Fa. Dodemont, Vughtsestr. 81, Tel. 7381.
- Hilversum: Gebr. A. Kip, Hoofdstraat 208, Tel. 2886.
- Hoogeveen: Fa. A. Kip, Hoofdstraat 208, Tel. 2886.
- Hoorn: J. K. de Raet, Kleine Noord 58, Tel. 92.
- Huist: J. L. Kerckhove, Vismarkt 6, Tel. 46.
- Joure: K. Schroeter, Midstraat A 72-75, Tel. 14.
- Kampen: J. W. Wolters, Oudestraat 40-42, Tel. 71.
- Kamperduin: A. Olters, en Zoon, Steynstraat 39, Tel. 4.
- Kranenburg: J. Prandke, Willeminstraat A 296, Tel. 8.
- Laens: J. F. Bunnemeyer, Willeminstraat A 296, Tel. 8.
- Leerdam: Gebr. Ames, Kerkstraat 50-56, Tel. 206.
- Leuwarden: Fa. Brouwer & Alkema, Fier Panaderstraat 10, Tel. 3069.
- Lelidam: H. Waterkamp & Zn., Turfmarkt 5, Tel. 20050.
- Lemmer: K. Koopmans, Langestreek 31, Tel. 98.

(Vervolgd op pag. 174)



## Bestaande Service-Stations

### Vervolg

IJssse: Jo de Kooiker, Kanaalstrat 50.  
Lommerbeek: J. H. Veger, Oudezaalbeestrat 726,  
Tel. 4109.  
Maasland: H. Vink, Hris ter Lucht B 41a, Tel. 573.  
Maasstrat: J. Polix, St. Pieterstrat 34, tel. 4672.  
Marresse (N.O.P.): S. Dijkstra, Broestrat, Tel. 51.  
Meppel: A. Kroeskop & Zn, Zanddinde 50, tel. 401.  
Middelburg: Gebr. van den Driest, Herenstr. 12, tel. 2410.  
Middelbarnis: H. J. Campenis, Chr. de Vriesslaan C 193,  
telefoon 60.  
Nijmegen: A. W. Boom, v. d. Havenstrat 12-14, tel. 23864.  
Nijverdal: Jan Hoornat, Grote strat 111, tel. 608.  
Orschot: Fa. U. F. C. van Zelis, Spoorwonsweg 198,  
tel. 360.  
Ommen: D. Lutkes, Stationsweg 14, Tel. 71.  
Oostendorp (post Eiburg): W. Zoel, Rijkstratweg H 53,  
Tel. 415.  
Oostervolde: Gebr. Tasma, Brinkstrat 10, tel. 35.  
Ootmarsum: W. A. Heisterkamp, Markstrat 340, Tel. 221.  
Oss: Gebr. Hendriks, Heuvel 26, Tel. 2426.  
Oud-Beyerland: J. Brouwer, Oost Voostrat 37, tel. 128.  
Purmerend: Fa. Schermer, Slotplein, tel. 131.  
Rante: Jorink en Van Rossum, Stationsstrat 23, Tel. 331.  
Ramsdonksveer: A. B. M. van Zvol, Hoofdstrat 3-5,  
Tel. 42.  
Roermond: J. op 't Root, hoek Wilhelminalpl.-Vanlosep, 8,  
tel. 2330.  
Roosendaal: Fa. Hennekam, Adm. Lonckestrat 1, tel. 2044.  
Rotterdam: W. v. Gent, Bergweg 220, tel. 43364.  
R. S. Stokvis & Zonen N.V., Oostkoudijk 17, tel. 50577.  
J. A. Krooswijk, Pretoriaaan 15, tel. 71288.  
Fa. H. Maaskant, Oudeijk 54, tel. 22172.  
E. M. Maatje, Rotterdamseweg 9, Tel. 81295.  
Rozenburg: Fa. J. Lievaart, Koninginnelaan 5, tel. 31.  
Rappenburg: H. Schaap, Noordstrat 45, tel. 2481.  
Schagen: Fa. K. Middelbeek, Loet 17, tel. 251.  
Scheveningen: Maasland, Keizerstrat 60a.  
Schiedam: Garage „Unique“, Burg. Knappertlaan 6, tel.  
68100-67100.  
Sittard: S. J. D. Vandenberg, Voorstad 15, tel. 2736.  
Sneek: Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85, tel. 2163.  
Spilkenisse: G. van Pelt, Stationsstrat 5, tel. 15.  
Stadskanaal: Gerh. Iest, Hoofdstrat 130, tel. 73.  
Steenwijk: M. de Vroome, Gasthuisstrat 36, Tel. 2215.  
Strien: C. den Haan, Nieuwe strat 19, tel. 202.  
Terneuzen: Gebr. Cappendijk, Axelsestr. 174, tel. 2030.  
Tholen: G. Duhne & Zonen, Bendrachtsweg 13, tel. 50.  
Tiel: A. Smits & Zn., Weerstrat 18, tel. 3402.  
Tilburg: F. R. Bogaers, Bredesweg 7, tel. 2226.  
Tilthuzen: G. Dinkla, Kaakstrat B 260, tel. 13.  
Utrecht: A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12609.  
Vants: P. Lux & Zn., Boschstrat 12, Tel. 306.  
Vansveld: J. H. Ruesink en Zn., Spoorstrat C 43,  
Tel. 207.  
Veghel: Frans v. d. Dungen, N.C.B.-laan 7, Tel. 106.  
Veendam: Fa. S. J. van Wijk, Prins Bernhardlaan 219,  
Tel. 530.  
Vianen: J. van Hoogstraten, Parade 21, tel. 2662.  
Vianen: J. van Haren, Markt 2a, tel. 221.  
Vianen: Motorhome H. Vink, Jan Steenstrat 22,  
Tel. 4561.  
Visschen: Fa. v. d. Driest, Scheldestrat 59, Tel. 2216.  
Walwijk: Fa. A. M. Schoep, Laageinde 39, tel. 102.  
Wassenaar: Garage Jansen, Strataweg 773, Tel. 9941.  
Weert: A. H. Halkeers-Niessen, Beekstrat 89, tel. 2037.  
Winstoven: Jac. Smedes, Bijhamsterstrat 9, tel. 509,  
D.G.S. 51a.  
Winterswijk: Langwerden en Kuenen, Torenstrat 2, tel.  
2133.  
Wisselkerke: P. A. van Damme, Noordeindstrat 128,  
tel. 224.  
Woerden: Fa. Ton van Beynum, Leidssestratweg 124,  
tel. 409.  
Workum: G. S. Visser, Markt A 188, Tel. 99.  
Wolvega: Fa. Gouna, Heerenveensweg 22, Tel. 53.  
Zaandam: P. J. Verhoef, Stadthuisplein 2, tel. 3881.  
Zaist: G. van Amerfoort, Slotaan 39, tel. 3366.  
Zevenaar: H. L. Thönlissen, Arnhemseweg 286, Tel. 206.  
Zierikzee: Reineyn en v. d. Zande, Lange Nobelstr. A 119,  
tel. 130.  
Zuilen (Utrecht): W. van 't Hoog, Joh. Uitenbogaerd-  
strat 34, Tel. 13466.  
Zutphen: J. Zwier, Bertelsingel 40, tel. 1497.  
Zwolle: W. Dragt, Thomas à Kempisstr. 26, tel. 6892.

oefrooinummer 66141

# Recticel

RUBBERVULLING

voor

Rijwiel- en motordekkens

Stoelzittingvullingen

Sportartikelen

(Springmatten

scheenbeschermers)

Tapijt- en Trapploperonderleg

N.V. FABRON, RHENEN

★ SOLEX-jes ★

### SOLEX-VRIENDEN

Wilt U uw boekenbezit vertijken met een keurig gebonden en zeer leetzaam boek? Laat dan uw complete jaargangen van

„OP DE SOLEX“,

vakkundig door ons inbinden!

Prijs f 2.95 per jaargang.

Gebr. DE HEER, Boekbinders, Kerkstrat 12, Nieuw-Belgerland

Jongeman, 25 jaar, zoekt

SPORTIEVE VRIEND

(leest in Haarlem of omgeving), om in vrije tijd (week-ends, vacantes, e.d.) samen per Solex er op uit te trekken.

Brieven aan: G.C.J. Koning, Brandstrat 10, Haarlem.

Belgie

Abonnementen op dit blad kunnen opgegeven worden aan de N.V. Standaard Boekhandel, Huidvetterstrat 55-59, Antwerpen. Postrekening 105248

De abonnementsprijs bedraagt Bfrs. 65.— p. jaar

Dr. LEEFLANGER  
Recla-Medicus

ZEGT:



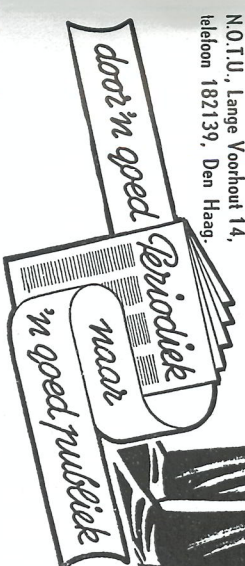
EEN GOED LEVEN EN... EEN LANG LEVEN.

Dit hebben de advertenties in onze goed gelezen en lang bewaarde tijdschriften!

Het feit, dat iemand op een of meer tijdschriften geabonneerd is, wijst op een zekere maatschappelijke welstand en op ontvankelijkheid voor goede lectuur.

Een reclame-hoofdschap, die RUSTIGE lezing vereist, is aan de abonnee's van tijdschriften wel besteed.

Ieder, die bij het kiezen van reclame-media niet over één nacht ijs gaat, zal kennis willen nemen van de uitkomsten van het landelijk onderzoek, dat in opdracht van de Nederlandse Organisatie van Tijdschrift-Uitgevers (N.O.T.U.) verricht werd door het Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie. Het Rapport Professionele-Tijdschriften kan door serieuze belangstellenden onder vermelding van firma en functie aangevraagd worden bij de N.O.T.U., Lange Voorhout 14, telefoon 182139, Den Haag.



en... Uw advertentie leeft langer!

Adverteert in dit blad!

U bereikt er 10.000 koopkrachtige lezers mee!

Advertentie-tarieven worden op aanvraag gaarne toegezonden



UW RIJWIELSOLEX

is het best verzekerd op de

Solex Polis

van

„DE ZEVEN PROVINCIEËN“

Ook andere rijwielers met hulpmotor verzekeren wij op ruime condities en tegen billijke premie.

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de plaatselijke vertegenwoordigers en door het hoofdkantoor van de Rijwielbond, JAVASTRAAT 1a, s.-G.RAVENHAGE



Een goed als de

CHAMPION

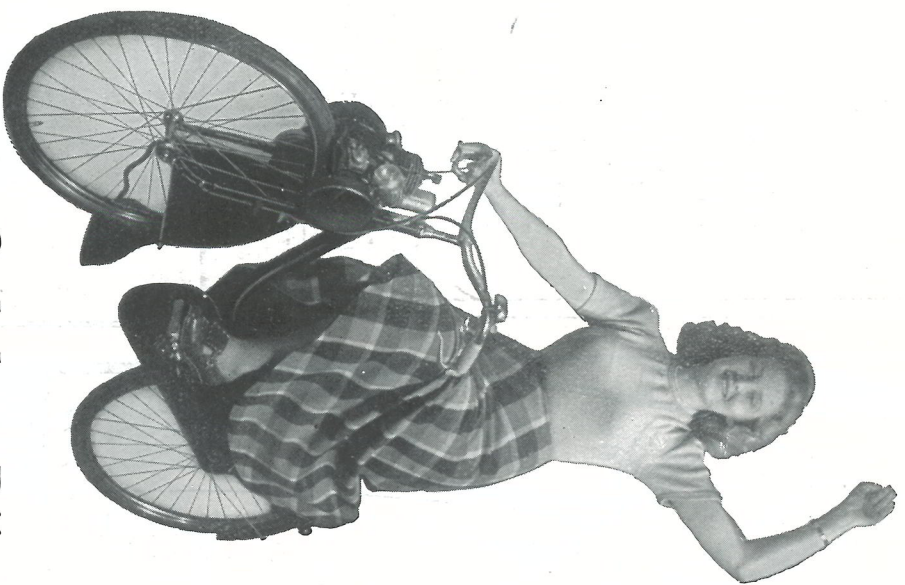
bougie

's werelds favoriet

op elk motorvoertuig voldoet, voldoet zij op het

RijwielSolex





*Ook het RijswielSoler  
is gemonteerd met*

**VREDESTEIN**

*banden*

*snel, soepel en betrouwbaar*

176

*op de*  
**SOLEX**



MAANDBLAD

TWEDE JAARGANG No. 6

NOVEMBER 1950