



*Ook het RijswielSolax  
is gemonteerd met*

**VREDESTEIN**

*banden*

*snel, soepel en betrouwbaar*



MAANDBLAAD  
TUSSEN JAARGANG N<sup>o</sup>. 7

# Op de SOLEX

Mandblad voor Solex-enthousiasten in Nederland en België

2e Jaargang - No. 7 - December 1950

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

### Administratieve-adress:

voor Nederland: Kon. Ned. Boekrukerij H. A. M. Koolmans, Lange Haven 141, Schiedam, tel. 69300, giro-nummer 5838 voor België: N.V. Standaard Boekhandel, Huttedekerstraat 55-59, Antwerpen

### Redactie-adress:

Herman Dullaartplein 3, Rotterdam

### Aan dit nummer werken mee:

#### Artikelen

#### Nederlandse medewerkers:

K. J. Miller - C. A. M. Kroon - Uffel - Joris van den Bergh - Elie Goldstein - Simon Garnitzgl - Ch. A. Godebout - Henriette van Eyck - Kees Hana - Mr. P. Lambers Hurdrbrink - Maurits Soeman.

#### Belgische medewerkers:

A. Dum - John Beulens - Albert Lammire - Paul Fryre - Roger Dureyre.

#### Tekeningen

Bon Dill - Studio Valk - Fiep Westen-dorp ea.

#### Foto's

Studio Hamalberg - Van der Heem N.V. - Kees Hana ea.

#### Lay-out

Jan W. Wanderink

Het oemrmen van artikelen is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de Redactie. Abonnementen kunnen gestort worden op postrekening nr. 5838 t.n.v. van Kon. Ned. Boekrukerij H. A. M. Koolmans, Schiedam. In België op postrekening nr. 105248 t.n.v. de N.V. Standaard Boekhandel, Huttedekerstraat 55-59, Antwerpen. Inladen niet nood. gegrend, zal per postnecasso over het abonneningsgeld worden beschikt.

### Deze maand:

Met dit nummer, dat extra uitgebreid is (44 pagina's), is ook voor ons blad het jaar 1950 geëindigd.

Wij hopen van ganser harte, dat dit jaar de vervulling geeft van alle wensen en verwachtingen, welke onze lezers en lezeressen bij het begin ervan koesterden. En mocht dit niet zo zijn, zal dan hopen wij dat dit in 1951 zal gebeuren!

Zoals U reeds in onze twee vorige nummers gezien zult hebben, zijn wij met het oog op de uitbreiding van de Solex-organisatie tot België - aan ons blad thans ook Vlaamse medewerkers verbonden en in dit December-nummer komen nu voor de eerste maal ook Waalse journalisten in het Frans aan het woord.

Voorlopig hebben wij 8 pagina's voor onze Zuidervuren. Inge-ruemd, geleidelijk aan hopen wij dit aantal uit te breiden. Dat wij hierbij de belangen van onze Nederlandse lezers niet uit het oog verliezen, behoort wel geen beoogt te zijn. Met andere woorden: de toekenning van Belgische artikelen zal niet gaan ten koste van de Nederlandse, maar steeds gelijke tred houden.

Overigens geloven wij, dat ook de artikelen van onze Vlaamse en Waalse medewerkers door onze Nederlandse lezers met belangstelling gelezen zullen worden.



## Vragen staat vrij!

De Heer W. te s-G. stelt naar aanleiding van de nieuwe verkeersvoorschriften de vraag welke wegen nu precies gesloten zijn voor de Solex en waarom toch die snelheidbeperking van 20 km nodig was.

**Antwoord:** De geslotenverklaring voor „Solex", als deze met de rijwiel worden gajkgesteld, dus van een geel kenteken mogen worden voorzien, komt hierop neer dat alle wegen, die gesloten zijn voor rijwiel, ook gesloten zijn voor Solex. Een „antuweg" aangeduid met met blauw bord met witte anto is dus gesloten voor rijwiel en de Solex, evenals alle andere wegen, waar een bord op voorkomt, dat sluiting voor rijwiel medebrengt. Verder mogen ook die wegen niet bereden worden, waar een „verplicht" rijwielpad naast ligt (blauw bord met wit rijwiel), of de middelste van drie of meer gescheiden rijbanen.

Die 20 km maximum snelheid op verplichte rijwielpaden ligt velen blijkaar zwaar op de maag. Wij veronderstellen, dat het in de praktijk zal meevallen. Het is thans mogelijk dat de politie tegen excessen optreedt en wij persoonlijk verwachten niet, dat men er sterk door zal worden gehinderd. Wij zouden willen aanraden in de praktijk eerst eens ervaring op te doen. Vele schrijvers merken, evenals de Heer W., reeds op, dat men met een Solex op rijwielpaden rijdende dikwijls door jongelui op gewone fietsen gladweg voorbijgereden wordt.

**De Heer P. V. te s-G.** maakt zich bezorgd over de maximum snelheid op de rijwielpaden. Zijn Solex haalt 24,5 km per uur en het lijkt hem een marteling om steeds de snelheid te moeten drukken en door wielrijders, die gebruik maken van een versnellingsnaaf, te worden voorbijgereden. De Solex met zijn goede remmen is veiliger dan de gewone fiets. Waarom deze knellende banden? Is een georganiseerd protest niet op zijn plaats?

**Antwoord:** Wij zouden de zaak eerst eens rustig willen bekijken en hebben voldoende vertrouwen in hen, die deze voorschriften moeten controleren. Ook bij de controle op de maximum snelheid van motorrijtuigen werd gewoonlijk enige spelruimte toegestaan voor miswijzing van meters, terwijl overigens ook rekening werd gehouden met allerlei omstandigheden. De wegever is van mening, dat er een grens moet zijn; welnu, laten we deze aanvarden totdat gebleken is, dat er verandering moet komen om der wille van het algemeen belang. Dan is de tijd rijp voor gepaste actie. We geloven niet, dat het zover zal komen en dat het rijden op de rijwielpaden onder verreweg de meeste omstandigheden niet tot moeilijkheden zal leiden.



# 1950-1951

af s.s. „Nieuw Amsterdam"

ET is niet zo moeilijk aan boord van dit mooie grote schip een rustig plekje te vinden. Rustig, zowel wat sfeer als omgeving betreft. Rustig vooral ook omdat deze winterreis van de „Nieuw Amsterdam" bekend zal blijven als een van de aangenaamste, welke in dit jaargetijde ooit gemaakt werd. Wij hoorden een van de passagiers een vergelijkend maken tussen de Loos-drechtse Plassen en de vlakheid van DEZE oceaan, die in het voordeel van de laatste uitviel. Veel moeilijker is het zichzelf te concentreren op de dingen, die men zich voorogen moet aan boord te zullen doen. Waarom? Het valt niet gemakkelijk daar een antwoord op te geven. Misschien zijn het de ontzienbare verten van de oceaan, waardoor men urenleng in een dekstoel kan zitten zonder iets te doen. Misschien is het de charme van dit drijvende luxe hotel met zijn onvolprezen service, die tijdelijk het initiatief en de werklast op de achtergrond drukt. Misschien is het onbewust het gevoel dat straks aan de overkant het tempo, dat wij van enige vroegere Amerikaanse reizen kennen, een extra scherpe van geest en besluitvaardigheid verlangt, dat aanleiding is tot een grotere mate van voorafgaande en van zelf komende ontspanning dan wij ons hadden gedacht.

Van de vele dingen, die wij ons hadden voorgenomen te doen, is het schrijven van een Kerstgroet in „Op de Solex" een van de weinige die tot uitvoering komt. Wij doen dat graag. Immers met voldoende kunnen wij terugblikken naar het tijdstip, dat de grote en sterke combinatie Stokvis/van der Heem nog slechts betrekkelijk kort geleden het initiatief nam de Solex in Nederland te fabriceren en aan de markt te brengen. Het succes, dat wij behaalden, bewees dat wij de mentaliteit van de wielrijder in ons land op de juiste wijze hadden gepeld. Het is, gelukkig, geen monopolistische positie geworden. Velen zijn ons gevolgd en vele anderen zullen nog volgen. Dit prikkelt ons streven door voortdurende kwaliteitsverbetering onze leidende positie met de Solex te behouden. Een van de voornaamste voorwaarden hiervoor is tevens de verdere ontwikkeling van de service-gedachte; vandaag zijn er 150 service stations, in het voorjaar zullen er ongeveer 175 voor U klaar staan. De wintermaanden zullen ons de gelegenheid geven er voor zorg te dragen dat de onderdelenvoorziening bij al onze service stations perfect is.

Al brengt het Kerstmanneke van 1950 U geen Solex cadeautjes, hij komt U toch gaarne vertellen, dat wij alles zullen doen wat mogelijk is om U zoveel mogelijk plezier van Uw Solex te doen hebben. En als U nog geen Solex heeft, dan zal hij U zeker de welgemeende raad in het oor fluisteren: koop zo vlieg mogelijk een Solex, want Solex rijden is veilig rijden. En nu Kerstmis 1950. Het feest van de vrede, die er helaas niet is. Insteed daarvan spanning en belemmering bij alle vredeleerende volkeren. Alles draait weer om bewapening. Atlantische Pacten, Europese legers, enz. Het valt vaak moeilijk zich vrij te maken van de druk, die het wereldgebeuren op ons legt. Wij vleien ons echter met de hoop, ja wij zijn er zeker van, dat het rijden met een Solex in de vrije natuur en in een mooie omgeving tijdelijk deze zorgen zal wegnemen.

Dank zijn wij verschuldigd aan alle Solexrijders, die hun vertrouwen aan ons product gaven; dank zijn wij ook verschuldigd aan onze service stations, met wier enthousiaste medewerking wij in staat waren onze machtige service organisatie op te bouwen. Dank is zeker op zijn plaats voor het vertrouwen dat wij van onze Belgische vrienden ondervonden in onze opzet van de Solex organisatie bij onze Zuidervuren.

Gaarne maken wij van deze gelegenheid gebruik U en de Uwen van harte een prettig Kerstfeest en veel heil en zegen voor het komende jaar toe te wensen.

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



# Nadere kennismaking met het nieuwe verkeersrecht

door K. J. Miller, hoofdinspecteur  
chef verkeerspolitie te Rotterdam

De reacties, die in de pers gevolgd zijn op de publicatie van ons nieuwe Wegenverkeersreglement, doen weer eens zien, dat we toch een zwaartillend volkje zijn. Naast minder afkeurende critiek zijn er n.l. ook stemmen te horen geweest, die met zoveel onverholpen vergelijking spreken van het nieuwe product van onze wetgevingsmachine, dat we daar toch even tegenop moeten komen. Temeer omdat die felle critiek onder meer gericht was tegen de regeling ten opzichte van rijwielers met hulpmotoren, doch dan niet in de eerste plaats tegen de regeling in het Wegenverkeersreglement zelf, maar tegen de mogelijke gevolgen bij een verkeerde toepassing door lagere organen. De lezer zal langzamerhand wel weten, dat de rijwielers met hulpmotoren vrijwel geheel gelijkgesteld zullen zijn met rijwielers, indien ze zijn „goedgekeurd“ en van een daarvoor apart ingesteld kenteken mogen worden voorzien. De andere gemotoriseerde rijwielers zijn „motorrijtuigen“ met alle consequenties daaraan verbonden. Nu die goedgekeurde soorten straks wel op rijwiel-paden mogen komen met ronde bordes, doch niet op die met rechthoekige bordes (z.g. toeristische rijwielpaden), maakt men zich vele zorgen over het verkeer op deze laatste bedoelde rijwielpaden, die veelal te belangrijk worden geacht om ze te sluiten voor gemotoriseerde rijwielers. Dit hangt echter geheel af van het inzicht van de beheerder van het rijwielpad en de wetgever mocht er o.i. terecht wel van uitgaan, dat die beheerder bij de besluiten of hij die paden al of niet voor de Solex's e.d. wil openstellen, alle belangen goed zal overwegen. Voorheen had de aanduiding met het ene of het andere bord een geheel andere betekenis dan thans, zodat we nog geen spaken behoeven te zien, doordat bij vele paden nog de rechthoekige bordes staan. Een beetje meer moed, vertrouwen en optimisme in het beleid van anderen is daarom, dankt ons, wel op zijn plaats. Bovendien maken we er ons niet de minste zorgen over, dat uiteindelijk en mogelijk wel binnen vrij korte tijd in deze geschiedenis de praktijk vanzelf tot de goede oplossing leidt. Het vraagstuk was voor de wetgever niet eenvoudig, omdat er immers nog niet zoveel ervaring was opgedaan. Nu in vrij korte tijd, n.l. in één jaar, het aantal gemotoriseerde rijwielers van enige duizenden tot enige tienduizenden is gestegen, kan men langzamerhand een beter oordeel gaan vellen over

de problemen. We hebben dan ook nog geen voorstellen gezien, die beter zijn dan de thans getroffen regeling. Ook volgens ons spreekt er overigens wel een te grote bezorgdheid uit de beperking van de snelheid en maken we ook de restrictie, dat de beheerders der rijwielpaden dienen te tonen, dat ze begrip hebben voor de verkeersbelangen. We kunnen ons verder wel voorstellen, dat er leden zijn, die gewoonweg zitten te sprimgen om de ogen te weten te komen, waaraan de motorfjes moeten voldoen om tot de rijwielcategorie te kunnen behoren. Daarbij denken we dan vooral aan de fabrikanen en eerst in de tweede plaats aan de gebruikers. Toch is het ook voor de laatste wel buitengewoon belangrijk tot welke soort ze zullen gaan behoren, daar het vershil wel erg groot is, of je wel of niet een rijbewijs moet hebben, of je al dan niet op rijwielpaden mag komen, enz.

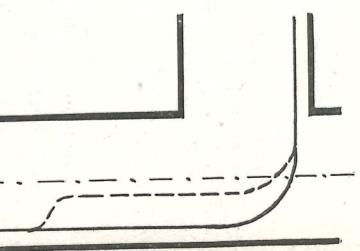
Al met al zouden we de Solexrijders willen aanraden eens rustig de ontwikkeling aan te zien. We voorstellen, dat de grote vlucht, die het gemotoriseerde rijwiel zal krijgen, er toe zal leiden, dat de regeling zich wel moet aanpassen aan de vervoers- en verkeersbelangen. De kracht, die zal uitgaan van de billijke verlangens van honderdduizenden weggebruikers, zal in onze democratische staat voldoende zijn om te bereiken wat uiteindelijk goed is. De overgang is een beetje moeillijk, maar het komt in orde en de eerste stap lijkt ons nog zo kwaad niet. De regeling van de plaats van het gemotoriseerde rijwiel in het verkeersrecht is maar een onderdeeltje daarvan. Aangezien de invoering voor de duur staat, lijkt het wel gewenst om er nu reeds enige aandacht aan te besteden en er later verder op terug te komen.

Wanneer men een verkeerswetgeving raadpleegt om te zien hoe men bijv. als wielrijder moet rijden, dan is het niet voldoende om alleen kennis te nemen van de bepalingen, die speciaal voor rijwielers zijn gegeven. Daarnaast zijn er nog een grote hoeveelheid voorschriften, die voor alle weggebruikers gelden of voor een bepaalde categorie daarvan, waaronder ook de wielrijders kunnen vallen. Bovendien is het om veilig te kunnen rijden ook beslist nodig, dat men weet welke rechten en verplichtingen anderen hebben, zodat men daarmee rekening kan houden in het verkeer. Aangezien de kansen om bij de rijwielers te worden ingedeeld voor het RijwielSolex

bruikbaarheid ten dele afhankelijk van uitvoerende instanties en weggebruikers zelf.

wel niet anders dan gunstig kunnen staan, menen we eerst enige rijwielvoorschriften te moeten bespreken, die verandend zijn. Zo is het in het vervolg geoorloofd om op een rijwiel gezeten een dier te geleiden. Op het platteland is dit wel van belang voor het geleiden van een paard en overigens zijn er heel wat hondelhofhouders, die wel graag eens met een aangrijpende hond fietsen. Dit is straks ook geoorloofd als men op een Solex rijdt. We voegen hier echter onmiddellijk aan toe, dat ons dit allerminst gewenst lijkt en we raden het dan ook ten sterkste af. Het vervoeren van een tweede persoon op een rijwiel, tot dusverre zeer beperkt toegestaan, is veel ruimer geoorloofd. Het is n.l. geoorloofd, en slechts voor het vervoeren van een kind jonger dan 10 jaar is daarbij voor-geschreven, dat dit dient te geschieden op een deelmatige zitplaats met voldoende steun voor rug, handen en voeten. Bij plaatselijke verordening kunnen ten aanzien van het vervoeren van oudere kinderen of volwassenen nog nadere voorschriften worden gegeven en het kan ook verboden worden. Wat het rijden betreft, zal men straks ook de voorschriften die voor rijwielers gelden moeten opvolgen. Dat betekent dat de rijwielpaden, aangegeven met blauwe bordes, *verplicht* bereden moeten worden. Men mag er echter met aangezette motor niet sneller op rijden dan 20 km per uur. Dat betekent natuurlijk niet, dat men bij een grotere snelheid van de rijbaan gebruik mag maken! Men moet zijn snelheid dus eventueel beperken. Op wegen voor gemengd verkeer rijdt men dus gewoon aan de rechterzijde van de weg, maar als er een rijwielpad naast ligt, aangeduid met het blauwe bord, moet men van de rijbaan af. Wanneer er meer rijbaan is, moet men rijden op die, welke voor de wielrijders bestemd is, dus bij drie of meer gescheiden rijbanen mag men niet op de middelste komen (deze zijn alleen voor „echte“ motorrijtuigen). Ook de z.g. „autowegen“, aangeduid met een rond blauw bord met een witte auto erin, zijn verboden voor rijwielers en daarmee gelijkgestelde rijwielmotoren. De voorrangregeling op kruispunten is ongeveer gelijk gebleven, de trams hebben echter weer absolute voorrang gekregen, ook als ze *voortrangsgegen kruisen*. Bestuurders van rijwielers en Solex'en moeten, als ze zelf niet op een voortrangsweg rijden, dus straks aan alle motorrijtuigen voorrang geven, die van links of rechts naderen, en overigens

aan alle andere verkeer dat van rechts nadert. Niet met rijwielers gelijk gestelde rijwielers met hulpmotoren zijn in dit opzicht dus motorrijtuigen en men moet ze, op een Solex gezeten, voorrang geven, ook al komen ze van links. Men kan ze herkennen aan de blauwe nummerplaten (officieel „kentekens“) met witte letters en cijfers. De met rijwielers gelijkgestelde rijwielers met hulpmotoren zijn kenbaar aan de gele nummerplaatjes, die links opzij aan de vooras moeten zijn aangebracht (zie het vorige nummer van „Op de Solex“). Onderling geldt voor de „gelen“ dus: rechts gaat voor. Stopt een auto, die op een kruising linksaf wilt buigen, voor een wielrijder of solexist, die recht door blijft rijden naar de weg waar de auto vandaan kwam, dan rijdt men door, want de autobestuurder geeft bij de regels goed te kennen: in dit geval gaat recht door gaand verkeer voor. Dit was ook al zo in de oude wetgeving, maar is nog lang niet algemeen bekend. De wijze van linksafbuigen op kruispunten is ook veranderd. Vroeger moest alle verkeer, dat links wilde afbuigen, tevoren naar de linkerzijde van de *rechterweg* gaan en vervolgens met een ruime bocht linksaf gaan. Nu moeten motorrijtuigen dit blijven doen, maar rijwielers, daarmede gelijkgestelde rijwielmotoren, paard-en-wagens, dus het „langzame verkeer“, heeft de keuze tussen deze methode en de geheel ruime bocht naar links, dus aanvankelijk rechts blijvend (zie de tekening).

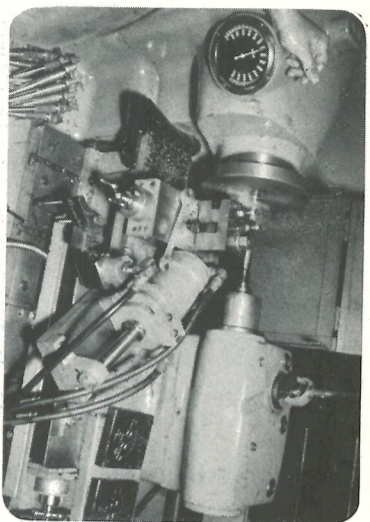


Bij dit linksafbuigen (evenals trouwens bij het rechtsaf gaan) moet men zich beschouwen als ondergeschikt aan het recht door gaande verkeer dat tegemoet komt of reeds naast de afbuiger rijft. Dit geldt ook bij het naar links gaan om te keren, om een hant in te rijden of om links te stoppen, wat soms mag.

Over het algemeen kunnen we concluderen, dat getracht is in het Wegenverkeersreglement gedragsregels vast te leggen, die zich in de praktijk reeds gevormd hadden. Zo hoort het ook: bepalingen, die tegen het „gevoel“ indruisen, zijn praktisch niet te handhaven. Twee voorbeelden hiervan hoe het wel moet zouden we hier willen noemen: Het boven reeds omschreven linksafbuigen, waarbij het langzame verkeer rechts mag blijven en de bepaling, dat men in 't vervolg links mag stoppen als er rechts een stop- of parkeerverbod (thans wachtverbod geheten) is vastgesteld. In de praktijk zag men dit reeds toepassen en de politie deed noodgedwongen een oogje toe. Just omdat het meestal jaren duurt, voordat veranderinge bepalingen tot alle weggebruikers zijn doorgedron- gen (hiervan zijn de bewijzen aanwezig), is het van zeer groot belang, dat de verkeersvoorschriften nauw aansluiten bij de *goede* rijgewoonten. We hebben er al meermalen op gewezen, dat het nuttig en wenselijk is dat Solex-behielders e.d. door hun wijze van rijden laten zien dat geen verdere beperking van hun bewegingsvrijheid nodig is. Het complex van voorschriften, zoals dat nu is vastgesteld, legt de gemotoriseerde wielrijders al vrij sterk aan banden. Ongetwijfeld zal men van zekere zijde met zeer grote belangstelling de gedragsregels van de behielders van rijwielmotoren volgen en er gevolgtrekkingen uit maken, die op de verdere ontwikkeling van grote invloed kunnen zijn.

*Indmiddels vernemen wij, dat de Wegenverkeerswet en het Wegenverkeersreglement op 1 Januari 1951 in werking zullen treden.*  
Redactie.

# De fabricage van de Solex-motor



*Copieerdraven. Duidelijk is hier zichtbaar hoe de krukas volkomen automatisch afgedraaid wordt. De hoelstangen dienen voor de pneumatische besturing van het support.*

C. A. M. KROON

In grove trekken is de vorm aanwezig doch iedere verfining ontbreekt nog.

Deze krukas wordt vervaardigd uit het smeedstuk op een serie gereedschapswerktuigen die de volgende bewerkingen verrichten:

1. Centergaten boren.
2. Copieerdraven. Men zie de afbeelding. Men doet dit



*Monteren ontstekingspoel. Op de montage-afdeling worden spoelplaat, ontstekings- en verlichtingspoel, onderbreker en condensator samengevoegd tot een elektrische installatie.*

## III (Slot)

in het verlengde van de krukas, doch evenwijdig daaraan. De bewerking vindt plaats op een afzonderlijke draaibank.

4. Spijbanen fraisen. In de krukas zijn drie spijbanen: 2 in de eigenlijke krukas, 1 in de kruktrap. Deze spijbanen — horizontale sleuven — worden gefraisd.
5. Schroefdraad fraisen. Alweer een bewerking, die op



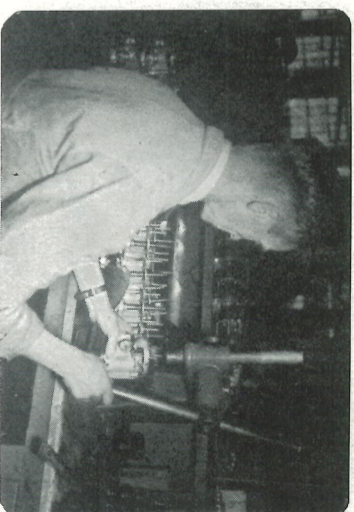
*Wikkelen ontstekingspoel. De spoel is een der moeilijkst te vervaardigen onderdelen van de gehele motor. Deze wikkelaarster is doende de primaire wikkeling (dikke draad) te leggen om het zogenaamde statopakket.*

een afzonderlijke machine, in dit geval een draadfrasmachine wordt gedaan.

6. Slijpen. De krukas draait in twee kogellagers. Deze worden op de krukas geperst en het laat zich denken dat een nauwkeurige passing hier voorwaarde is. In dit geval moet de krukas een maatnauwkeurigheid hebben van 3 micron = 3/1000 mm. Deze nauwkeurigheid wordt verkregen door de krukas te slijpen op een ronduwslijpmachine en tijdens en na het bewerken nauwkeurig te meten.

Wij hebben nu gezien hoe cilinder, drijfstang en krukas worden vervaardigd.

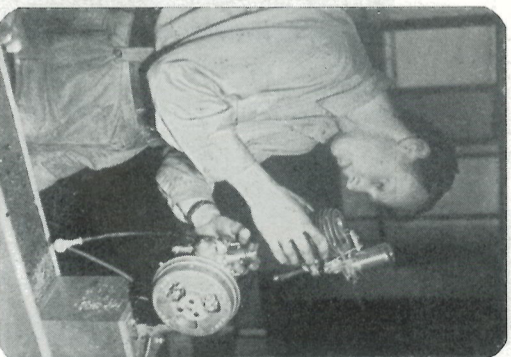
Om te voorkomen dat dit verhaal een fabriecage handleiding wordt zullen wij de andere grote onderdelen overslaan — na nog even gewezen te hebben op de rijen geheel



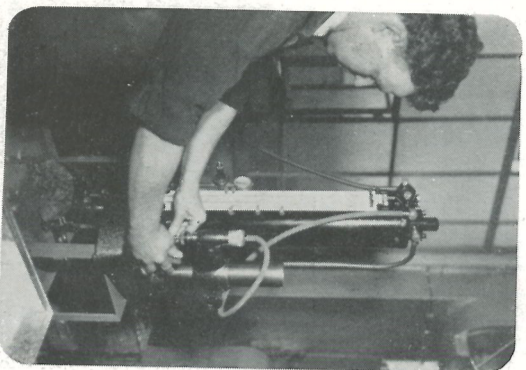
*Montage Solex-motor. Deze monteur is op het punt het kogellager in het carter te persen. Op de achtergrond is een serie carters met reeds gemonteerde krukassen zichtbaar.*

automatische draaibanken die alle mogelijke schroefjes, moertjes en bouten produceren — en onze aandacht even schenken aan de elektrische installatie.

Bij de Solex is deze zeer verzorgd. De elektrische centrale van de motor levert niet alleen 2500 X per minuut de vereiste ontstekingsvonk maar zorgt tevens voor de elektrische verlichting, een onmiskenbaar onderdeel! De elektrische installatie bestaat uit een spoelplaat, waarop gemonteerd ontstekingspoel, verlichtingspoel, onderbreker en condensator. De magneten bevinden zich in het vliegwielt dat langs de spoelen draait en daar een spanning opwekt die met behulp van onderbreker en condensator resulteert in de vonk tussen de contactpunten van de bougie, respectievelijk voor- en achterlicht doen branden.



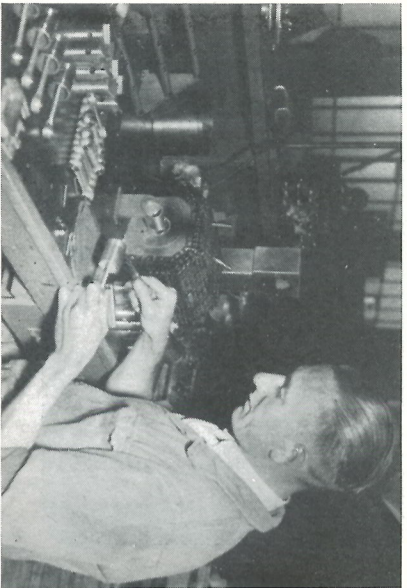
*De motor half gemonteerd. Deze monteur zal de cilinder met daarop bevestigd de carburateur juist op het carter zetten.*



*Het meten van een krukas op een Solex pneumatisch hydraulisch meetinstrument. De krukas moet een maat hebben die tot op 3/1000 mm = 3 micron nauwkeurig is. Op de peilschaal is dit gemakkelijk af te lezen met behulp van een gekleurde vloeistofdotom en verstelbare meetlijfjes.*

op een zeer kostbare machine, die volkomen automatisch werkt, nadat het werkstuk ingezet is. Het profiel van de krukas wordt afgetast van een model en door middel van luchtdruk overgebracht op het beitel-support. Dit klinkt eenvoudig, doch men moet de machine en de uitgeschilde schakelapparatuur gezien hebben om een indruk te krijgen van dit werk. De man die deze copieerdravenbank bedient kan volstaan met het inzetten van het werkstuk en het drukken op een knop. Verder gaat alles automatisch. Natuurlijk moet de krukas na het draaien gemeten worden en — haast vanzelfsprekend — geschiedt dit met een Solex meetgereedschap.

3. Kruktrap draaien. De kruktrap is het gedeelte van de krukas waar de drijfstang aangrijpt. Deze trap ligt niet



Preparatie zuiger. Zuiger, zuigpen en drijfstaaf worden door deze monteur tot een geheel gemonteerd. In het elektrische ovenfje wordt de zuiger verhit waardoor de zuigpen er gemakkelijk ingeschoven kan worden. De pen wordt geborgd met veerringetjes waarvan er op de foto juist een ingezet wordt.

wikkeling van deze spoel een spanning van 10.000 Volt wordt verwekt, dat de spoel hitte en koude, vocht en droogte, trillingen en schokken moet trotseren en, ondanks dat alles, heel moet blijven.

Aan de fabricage wordt dan ook bijzondere zorg besteed. Zo langzamerhand is het aantal onderdelen compleet geworden en zoals in een fabriek gebruikelijk is, alles is samengestroomd in het montagemaatstelsel, klaar voor de laatste ronde: de montage.

Men moet zich die montage zo voorstellen dat iedere man een bepaald deel van de totale taak verricht, daarbij geassisteerd door „onderleveranciers“ die de zogenaamde samenstellingen voor hem prepareren. Een samenstelling is bijvoorbeeld de zuiger compleet met zuigveren en drijfstaaf, of de cilinder met carburateur.

Aan deze hand gaat de montage snel, doch secuur.



De proef op de som. De gemonteerde motor wordt geplaatst op de proefstand en gestart met de electromotor die links nog even zichtbaar is. Brandstof wordt (met de hand want de tank is leeg) opgepompt en spetterend komt de motor tot leven. De ventilator zorgt voor de omhulbare koel-licht. De uitlaatgassen worden afgezogen door de buis die naar boven loopt.

De eerste man nummert het motorcarter op een slag-nummerotour, voorziet dit carter van draadnaden, perst het eerste kogellager in en monteert de krukas.

De volgende man voorziet de krukas van de bekende aandrijfrol en monteert de zijplaten waar de motor op rust.

Zo groeit het werkstuk in korte tijd van een stel losse onderdelen tot een complete Solex-motor die aan het eind van de hand op de proefstand wordt gezet en al sputterend zijn eerste levenssteekken geeft.

De eindcontroleur controleert de motor nogmaals op alle punten, geeft zijn fiat en weer is een Solex-motor klaar om naar de rijwielabriek te gaan om daar op de speciale Solexfiets te worden gemonteerd. Over de gang van zaken in deze speciale RijwielSolex-fabriek een andere maal.

## Ons knutselhoekje

Hoe maken wij zelf een Solex voor onze kleuters?

Hé pa, mag ik ook-es op je Solex?"  
"Nee jongen, daar ben je nog te klein voor."  
"Hé pa, wanneer krijg ik zelf een Solex?"  
"Als je wat groter bent jongen."  
"Hé pa....."

Kinderen willen nu eenmaal graag alles nadoen wat zij in de onderen bewonderen, maar het gezuur van mijn leg begon me op de duur dusdang te vervelen, dat ik van zijn fietsje een Solex maakte volgens onderstaande tekening. Is dit iets voor uw blad, mijnheer de redacteur?

S. v. V., te Den Haag.

En hoe maken wij, vaders, nu een Solex voor onze kleuters?

Wij beginnen moeder te vragen 2 dagen achter elkaar bijkgroenten voor het diner klaar te maken en aan ons de lege blikken af te staan, die wij van het papieren etiket ontdoen (zie a). Dan vragen wij aan de elektricien een stukje buis, waar elektrische draden doorgetrokken worden (hij heeft wel een stukje atval) en boren in de zijkant van één der grootblikken een gat, waar deze buis precies in past (zie c).

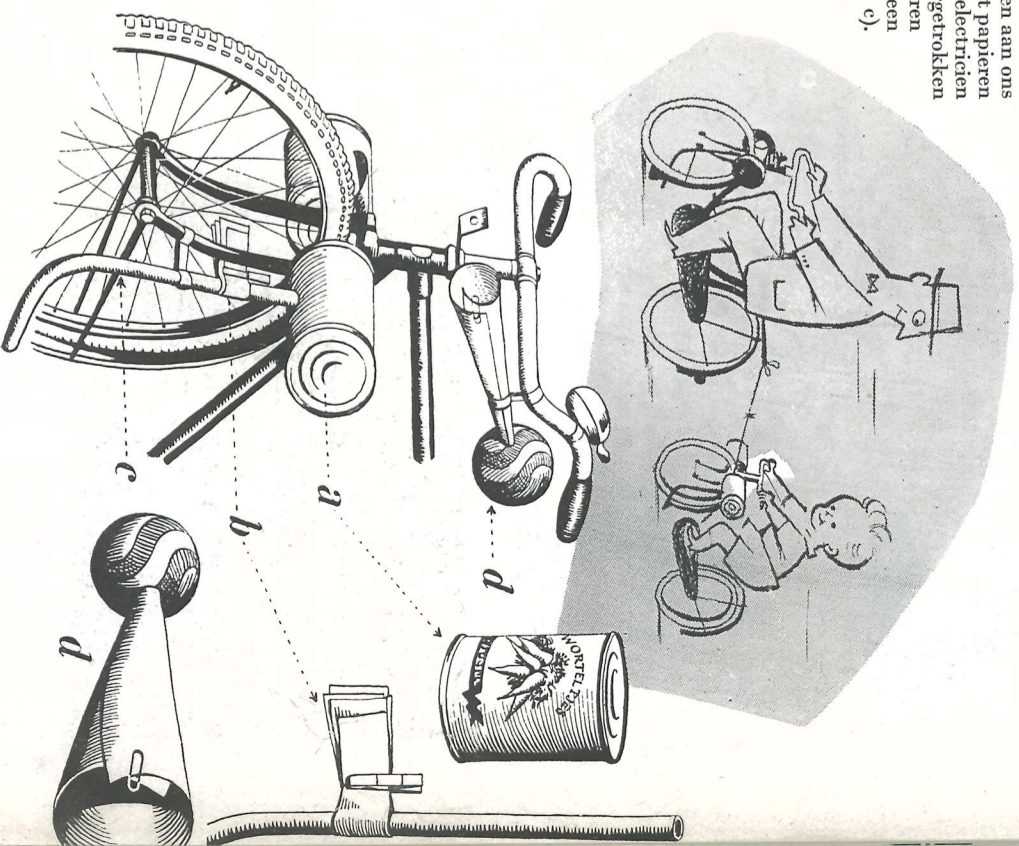
Handige knutselaars kunnen deze aansluiting solderen. Met een beetje geduld en goede wil bevestigen wij nu de grootblikken met twee metalen bijjes links en rechts van de voorvoet en ter versterking bevestigen wij wat naar onder de buis met een metalen bijje aan de voorvoet. Ziezo, de uitlaatbuis is gereed.

Om nu het pruttelend geluid van de motor na te bootsen bevestigen wij, op de manier zoals de jeugd dit reeds vaak doet, één of meerdere stukjes carton rondom de buis, vastgehouden met een wasknijper (zie b), het uittende tussen de spaken.

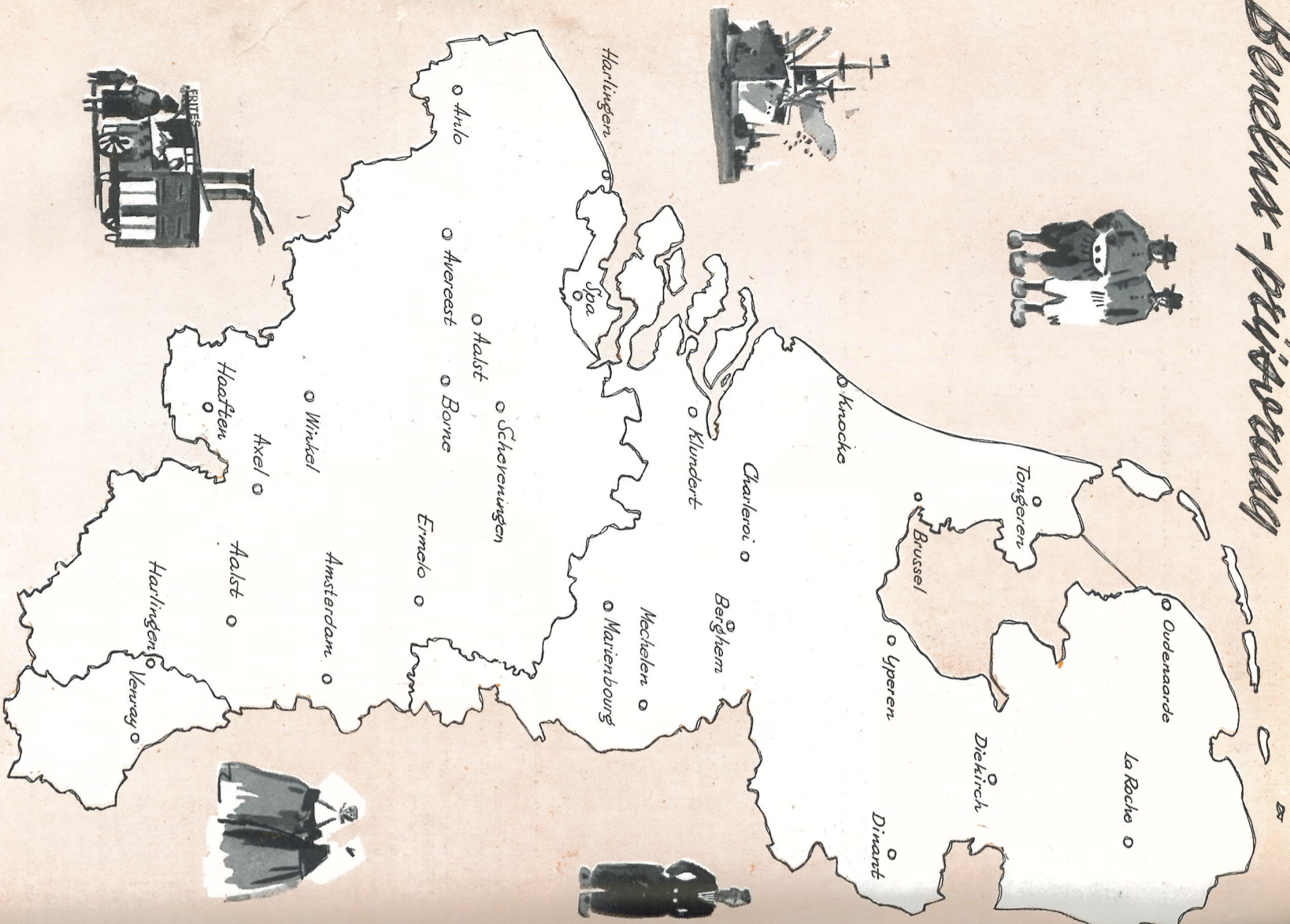
Nu ontbreekt nog de signaalhoorn. Men neme een rubber speelgoedbal, maakt hierin een gaatje en als het heel mooi moet worden koopt u in een winkel van schetsartikelen een feesttoeter, die in het gat geschoven wordt. Wij kunnen ook volstaan met een stuk dun carton van ongeveer 25 x 30 cm, dat comisch opgerold wordt. Het dunne eind stoppen wij in het gat van de bal. Het wijde eind wordt bijeengehouden met een papierclip (zie d). Het geluid bootst nu lieve jongen huus wel natuurgetrouw met de mond na. Markt u daarover geen zorgen.

Ten slotte kopen wij een klein busje fietslak en nadat de grootblikken en de „uitlaatbuis“ zwaar gelakt zijn, kunt u als klap op de vuurrijl eventueel uw eigen provinciaal nummer, als u dit mocht hebben, links en rechts op de bodem van de grootblikken schilderen. Ik zie in gedachten reeds de glantere smultjes van al die gelukkige Solexdreumesen. Vaders! aan de slag en veel succes.

Natuurlijk is dit iets voor ons blad, want wij geloven, dat honderden huisvader-Solex-eigenaars wel dezelfde ervaringen opdoen als de heer v. V. Komt vaders, maakt uw lievelingen gelukkig met een „eigen“ Solex. Het is eenvoudig uit te voeren en een leuk kerfje voor de avonturen. Nog één waarschuwing. Wanneer u per sé uw kinderen op sleeplouze wilt nemen, zoals het plaatje suggereert, kies dan een stil weggetje uit. Immiddels onze hartelijke dank aan de heer v. V. voor zijn aardig idee. Redactie.



Op een na de laatste fase: De benzinetank wordt gemonteerd.



## Benelux-prijsvraag No. 7

**Z**OALS in ons vorig nummer reeds aangekondigd, brengen wij u hier de nieuwe prijsvraag, een aardrijkskundige puzzle, die, in overeenstemming met de Nederlands/Belgische inhoud van dit nummer, de Benelux omvat, een naam die met enige spelling ook op de Solex van toepassing is. Is de Solex n.l. ook geen „beneluxe“? Op nevenstaande pagina ziet u een plaat, die het gehele Beneluxgebied voorstelt. Er komen diverse plaatsen op voor, maar het vervelend is nu, dat de namen hierbij verwisseld zijn. Met andere woorden: de namen van sommige Belgische steden en dorpen zijn gedrukt bij Nederlandse plaatsen en omgekeerd.

Nu is het aan u de taak deze verkeerd aangeduide plaatsen op te sporen. De ligging van de 28 steden, welke op de Benelux-kaart zijn aangegeven, is goed; alleen de namen zijn verwisseld. Zo ziet u bijv. bij het cirkeltje, dat kennelijk Amsterdam moet voorstellen, Brussel staan en bij Scheveningen staat Knocke.

Het enige wat u dus te doen heeft is: ons een briefkaartje te zenden waarop staat:

Brussel moet zijn Amsterdam  
Knocke „ „ Scheveningen  
etc. etc.

Er zijn natuurlijk ook plaatsen bij, welke niet verwisseld zijn, doch welke dat zijn moet u uitzoeken. Uw oplossing zien wij gaarne uiterlijk 27 Januari 1951 tegemoet. Het adres van de Redactie luidt: Heiman Dullaerplein 3, Rotterdam.

Op uw inzending gelieve u te vermelden: Benelux-prijsvraag no. 7 en verder duidelijk uw naam en adres. De prijs voor de gelukkige winnaar of winnares is ook nu weer een fonkelend nieuwe Solex. Wij wenssen u een prettig puzzle-nutje en veel succes! In het Februari-nummer kunt u de uitslag lezen.

REDACTIE.



## Puzzle „Benelux“ No. 7

Voilà notre nouveau puzzle — annoncé déjà d'ailleurs dans notre dernier numéro — puzzle géographique qui, conformément au contenu belgo-hollandais du présent numéro, se rapporte au Benelux, nom qui pourrait s'appliquer, avec quelque fantaisie, au cyclomoteur „Solex“, puisque „bene“ en latin veut dire autant que „très bien“, et que „lux“ implique que ce vélo est un „luxé“, indispensable!

La carte de la page ci-contre représente tout le territoire du Benelux. Elle présente „l'inconvénient“ que plusieurs noms géographiques ont été remplacés par d'autres, ou en d'autres termes: les noms de quelques villos/villages belges se trouvent imprimés auprès de villos hollandaises, et l'inverse.

Or, veuillez vous assigner la tâche de dépister les noms erronés. L'emplacement des 28 villos que présente la carte du Benelux, est exact, les noms seuls se trouvent remplacés. Ainsi le rond représentant selon toute évidence Amsterdam porte la mention Bruxelles; Scheveningue porte Knocke. Tout ce que vous aurez à faire c'est de nous envoyer une carte postale mentionnant:

Bruxelles doit être Amsterdam;  
Knocke „ „ Scheveningue,  
et ainsi de suite.

Evidemment il y en a parmi ces villos quelques-unes dont les noms n'ont pas été remplacés, mais c'est à vous de déterminer desquelles.

Veuillez nous faire parvenir votre solution le 27 Janvier 1951 au plus tard, à l'adresse de notre Rédaction:

3, Place Heiman Dullaert,  
ROTTERDAM (HOLLANDE)

en mentionnant: „Puzzle Benelux No. 7“, ainsi que nom et adresse de l'expéditeur.

Le prix réservé au gagnant sera cette fois encore un cyclomoteur „Solex“ tout neuf. Vraiment un puzzle des plus amusants où il y a de quoi passer une bonne heure de loisir.

En vous souhaitant beaucoup de succès, nous vous informons encore que vous trouverez solution et résultat du puzzle dans notre prochain numéro de Février.

LA RÉDACTION.

# De kraachthbron van de Solex

Het carter met de krukas

door Uffé

TEEDS dieper duiken we in de motortechniek. De cilinder en de cyliinderkop hebben we al bekeken. Wij nemen nu het carter met de krukas eens nader onder de loupe.

We weten al, dat het carter uit twee delen bestaat, n.l. het eigenlijke carter waarin de krukas gemonteerd zit en het carterdeksel, waardoor het carter van de buitenlucht wordt afgesloten.

Het carter kan beschouwd worden als het frame van de motor. Bovenop zit met vier tapeinden de cilinder gemonteerd, aan de rechterzijde is aan het carterdeksel de brandstofpomp opeghangen, terwijl links de vliegwielmagneet (z.g. spoelenplaat) bevestigd wordt. Voorop het carter is de brandstofpomp aangebracht, welke nog d.m.v. een kanaal met het inwendige van het carter in verbinding staat. Hierop zullen we nu nog niet verder ingaan, daar dit bij de behandeling van het pompje aan de orde zal komen. Het eerste doel van het carter, dat met een ongebreeklijk Hollands woord ook krukast genoemd wordt, is echter berging van de krukas. Het contragewicht van de krukas, waaraan de drijfstaaf d.m.v. de krukpen en een stalen bus gemonteerd zitten, draait in het carter.

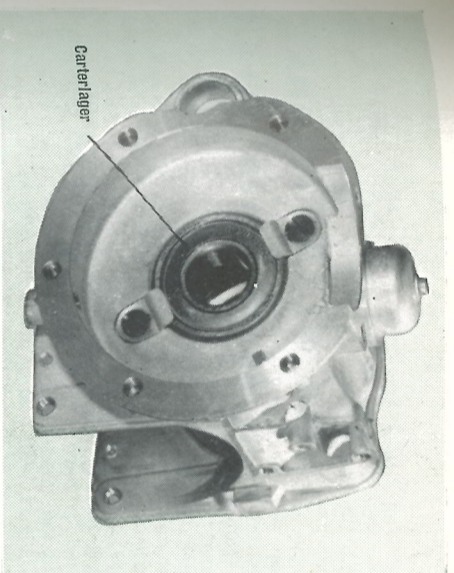
De andere zijde van de krukas steekt door een opening in het luchtdicht afgesloten gedeelte van het carter. Van een der vorige artikelen (2e jaargang no. 4) weet U

nog wel, dat de krukas gaat draaien, wanneer de zuiger in de cilinder op en neer gaat. Iedereen heeft wel eens gehoord van een kinderwagen of rolschaatsen die op kogels lopen. Waarom worden daar nu kogellagers gebruikt? Natuurlijk om de wielen lichter te laten draaien.

De krukas maakt ongeveer 2500 omwentelingen per minuut. Het is dan ook van het grootste belang dat zij licht draait. Daarom loopt de krukas op twee kogellagers. De grootste van deze twee lagers zit in het carter gemonteerd. Naast het lager komt dan op de krukas een afstandsbusje. Dit busje draait met de krukas in het carter en heeft een tweeledig doel. Ten eerste om een goede afsluiting te verkrijgen van de buisvormige opening in het carter, de z.g. carterhals, waardoor de krukas loopt, en ten tweede om ervoor te zorgen, dat een flens, die weer naast het busje op de krukas zit, op enige afstand van het carter wordt gehouden. Deze flens draait n.l. ook al met de krukas mee en zou, wanneer zij te dicht bij de carterhals kon komen, tegen het carter kunnen aanlopen. Maar waarom zit die flens op de krukas? Hiervoor zullen we nog een stapje verder langs de krukas "wandelen".

Naast de flens volgt een dunne rubberbering en dan komt de carbonrindmool. Carbonrindm is een soort steen en dit materiaal is speciaal gekozen om het slippen op de hand te voorkomen. De rol drijft immers onze hand aan. Aan de andere zijde van de rol komt een tweede rubberring met nog een flens. Daarna volgt nog een moer, welke ervoor zorgt, dat al deze delen, dus afstandsbus, rol, twee rollen en rubberberingen goed tegen elkaar aangedrukt zitten. Nu pas komt het kleine kogellager, dat in de spoelenplaat gemonteerd zit. De krukas loopt dan nog door en op het einde zit het vlieg wiel dat d.m.v. een tweede moer op de krukas wordt bevestigd. Het kleine lager, dat dus in de spoelenplaat gemonteerd zit, wordt van de buitenlucht afgesloten door een deksel. Dit lager zit goed in het vet en behoeft dus geen extra smeuring. Anders is het met het grote lager. Dit lager zit immers in het afgesloten cartergedeelte, waarin voortdurend verse benzinegassen stromen.

Vet lost in benzine op, denkt maar eens aan het reinigen van vetvlekken. Dit lager moet dus op een andere manier gesmeerd worden. Dit gebeurt op een zeer eenvoudige wijze. In de benzine mengen we immers olie. Deze olie, die dus met het gasmengsel in het carter komt, staat als



Carter zonder deksel, zijanzicht

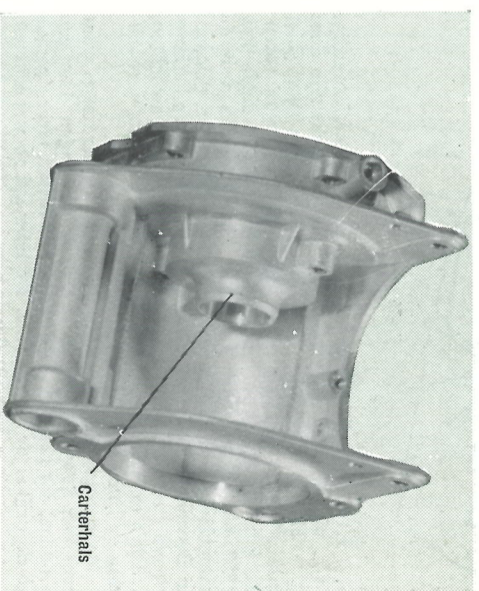
een nevel op de te smeren vlakken, zoals zuiger, cilinder en kogellager, neer.

Misschien vraagt u zich nu af waarom speciaal Solex-olie gebruikt moet worden. Andere oliën zullen deze delen toch ook goed kunnen smeren? Dit is inderdaad juist, indien deze olie alleen zekere smeereigenschappen moet bezitten. Maar er zijn nog andere problemen.

De olie wordt met het gasmengsel ook boven de zuiger gebracht. Hier komt de kwestie "brandpunt" ter sprake. Er zijn oliesoorten, die b.v. eerst bij 400° C volledig verbranden. Onze motor wordt niet zo heet en de olie die bij 460° C volledig verbrandt zal bij de Solex dus onvolledig verbranden. Een gedeelte van de olie verdwijnt met het verbrande gasmengsel door de uitlaat met als resultaat oliepaten en alle onangename gevolgen van dien.

Als gevolg van de verbranding van olie ontstaat kool. Deze kool zet zich in de cilinderkop, op de zuiger, in de uitlaatpoort en in de uitlaat af. Van deze koolaanslag moeten wij niets hebben, immers zij zal de in de motor bestaande verhoudingen in de war brengen. B.v. doordat zich in de uitlaatpoort kool afzet, wordt de doorgang kleiner, gevolg: de verbrande gassen kunnen moeilijker verdwijnen, de ruimte tussen zuiger en cilinderkop z.g. compressieruimte wordt kleiner naarmate zich meer koolaanlag heeft gevormd etc.

Koolaanslag helemaal tegengaan is niet mogelijk, daar



Carter, onderaanzicht

na verbranding van de olie altijd kool gevormd wordt. Wel kan een dussdanige olie worden samengesteld, die zo volledig mogelijk verbrandt en weinig kool achterlaat. Dit is dus het derde punt waaraan de olie moet voldoen. Tot slot bevat de Solexolie nog bepaalde eigenschappen, welke na lang experimenteren werden toegepast, in verband met de weersomstandigheden hier te lande en de manier van berijden.

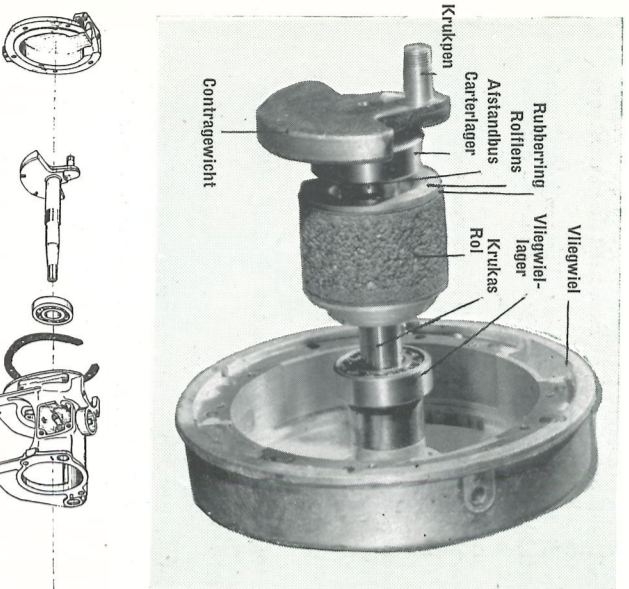
Het mag als een algemeen bekend feit worden geacht, dat elke benzine motor, wanneer zij onder haar normale bedrijfstemperatuur werkt, ongunstig wordt beïnvloed. Het rijden van korte afstanden met veel stoppen en starten zal te allen tijde grotere slijtage veroorzaken.

De speciale eigenschappen van de Solexolie gaan dit evenwel echter zoveel mogelijk tegen.

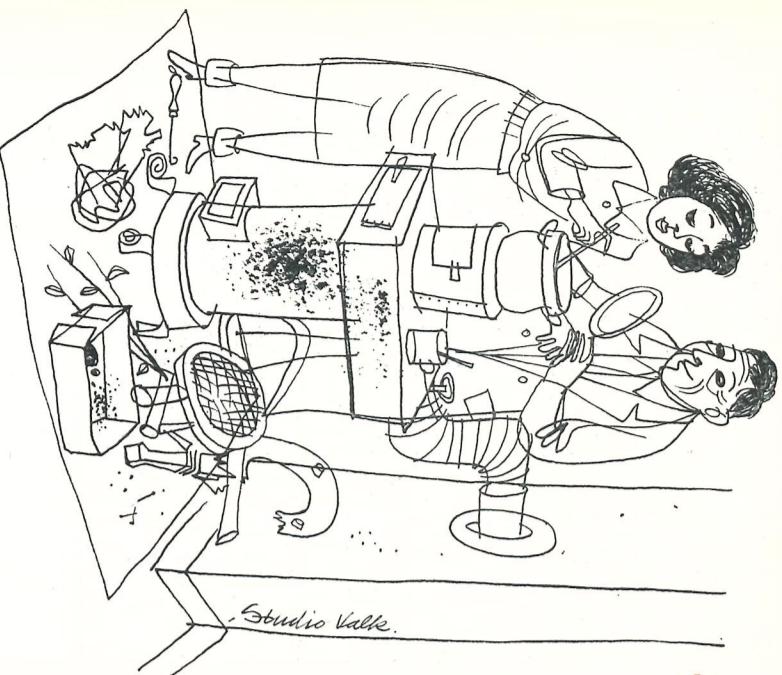
Het is daarom nu welbegrepen eigenbelang dat alleen Solexolie wordt gebruikt. Nu zal het u ook duidelijk zijn, dat de juiste mengverhouding moet worden aangehouden. Deze bedraagt na de laatste ervaringen voor een ingereeden Solex 5% olie, dus 19 delen benzine op 1 deel olie. De service stations zijn hierover ingelicht. Wanneer u dus brandstof bij een service station tankt bent u altijd safe. Te weinig olie in de benzine zal te weinig smeuring geven, maar teveel van het goede is ook niet alles, want dan volgt meer koolaanslag, dus moet er eerder ontkoold worden. Hierover een volgende keer meer.

## Secretariaat-adressen der Solex-Clubs

- |  |   |   |
|--|---|---|
| Alkmaar: P. Langenberg, Kennemer-singel 28.    | Eindhoven: C. W. van Heiningen, Gerarduslan 7.              | Koekange (Dr.): J. Oshaar, B. 11.                     |
| Amelo: Meij. M. C. M. Prins, Noor-diksaan 28.  | Emmen: W. Oosting, Boslaan 16.                              | Nijmegen: M. J. Meuleman, Mestdag-singel 23.          |
| Arnhem: Moer. N. van Eldik, Raap-opweg 31.     | Enschede: E. J. van Nijburg, Gool-katenweg 138.             | Nijverdal/Hellendoorn: H. Galkhoven, Nijverdal.       |
| Assen: J. C. Smits, Vaart 98a.                 | Goos: A. Nonnekes, Schengestraat 44.                        | Roosendaal: Adm. Lonckestraat 1.                      |
| Boskoop: P. J. Kooy, Goudsrijfweg 156.         | 's-Gravenhage: Meij. W. M. Roose-boom, v. Panhuysstraat 14. | Rotterdam: J. H. v. d. IJssel, Ma-thensseerlaan 367a. |
| Breda: J. Stubbenrauch, Veenmarkt-sstraat 13a. | Groningen: J. E. Noordhoff, Ceram-sstraat 10a.              | Schiedam: A. Janson, Rotterdamse-sstraat 166A.        |
| Delft: F. X. Vos, Voorstraat 51.               | Hengelo: J. Jonge Poerink, Vondel-sstraat 37.               | Utrecht: J. L. Hoefsmijt, Melis Stoke-sstraat 22.     |



Carter, compleet met krukas



Studio Valk

# Herinneringen

## aan St. Nicolaas en Kerstmis 1944

door K. J. Müller  
hoofdinspecteur, chef verheerspolitie Rotterdam

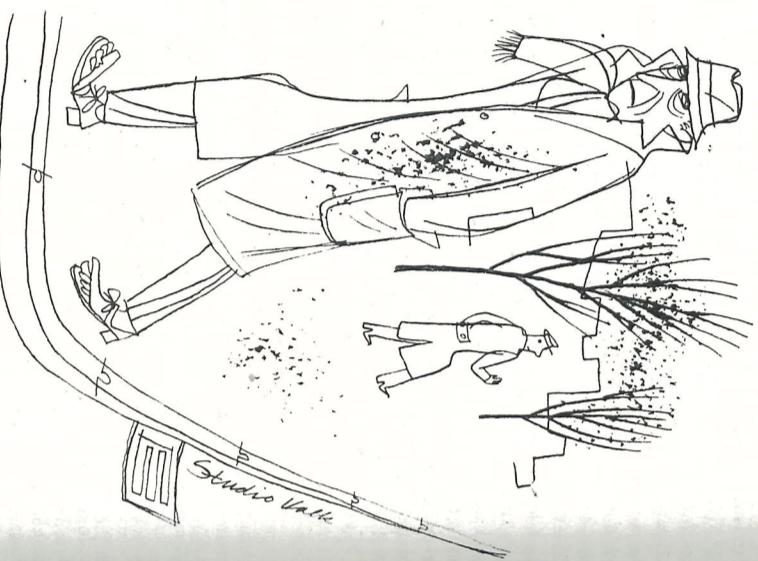
Kacheltjes toch zo voortreffelijk waren, hoorden we achter ons plotseling een gilend gelach en ons omkerend stonden we daar met die attributen in de hand ten prooi aan de schouwens. Inmiddels was n.l., door ons niet opgemerkt, een vriend binnengekomen en nu moet men nog weten, dat die gast destijds wel bijzonder welkom was, omdat hij één van de „goede” boeren en altijd voor anderen in de weer zijnde, gewoonlijk voor de nodige calorische zorgde. De aanblik van ons gedoe was in zijn ogen zo lachwekkend, dat we, de situatie uit zijn standpunt meevolgend, onmiddellijk daarna even luid meelachten. Een andere herinnering uit diezelfde maand dateert

222

ET herinneringen is het dikwijls heel merkwaardig: uit periodes in het leven, die gekennmerkt zijn door algemeen triestheid en ellende, springen soms juist min of meer humoristische gebeurtenissen naar voren. Zo kunnen wij persoonlijk ons thans aan het einde van 1950 nauwelijks meer een juist beeld vormen van de samenleving in ons landje, zoals die zes jaar geleden, in December 1944, was. Slechts betrekkelijk vage herinneringen aan lugubere gebeurtenissen, hongertochten, razza's en aan een mengeling van vrees, angst, verwachting en soms een beetje lef.

Maar al gauw zien we ons dan weer in ons flatje, waar eens een haard prijkte, toen echter vervangen door een product, dat thans nog als curiositeit tussen meer vergane glorie prijkt: de noodkachel. De lezer zal ze wel kennen, met zo'n platte doos voorbij de pijp... Maar in de laatste oorlog-Decembermaand was er ook voor die kachel meestal geen brandstof genoeg om er een schraal maaltje op warm te maken. Vandaar dat gewiekste geesten een nog kleiner kacheltje voor ons hadden gemaakt, dat als we het ons wel herinneren bovenop de opening van de grotere werd gezet en waarin met wat proppen papier, kleine houtjes en bijeengezocht kolengruis een fel vuurtje gestookt werd, waarop moeder de vrouw het een en ander trachtte te berijden. Wij beschouwen het ook nu nog als de grootste uitvinding dezer eeuw na het Rijwielsolex.

Op St. Nicolaasavond van 1944 stonden we met een bloempot met hontsnijpers in de ene en een eutlepel met kolengruis in de andere hand dit „duveltje” aan te wakkeren. Intussen waren zorgzame handen bezig aan op een of andere illegale wijze verworven graanproducten een grauwe papmassa te maken. Terwijl we druk bezig waren onze trouwe doch sceptische eega uit te leggen, dat die



Studio Valk

van enige dagen voor Kerstmis. Hoe donker die dagen waren, we weten het niet precies meer, maar wel dat we meestal zo laat mogelijk opstonden en vaak nauwelijks op tijd bij de baas arriveerden. Op een van die snelle ochtendvochttochten, want we waren toen zo goed afgetrand, dat de wind ons gemakkelijk voortblies, moesten we door een vize konde sneeuwbrj waden. Maar we droegen hoge dienstlaarzen en gaven dus geen krimp. Al vrij ver van huis kwamen we een ander skelet tegen, dat in zoverre minder bevoorrecht was, dat zijn onderste knokken duidelijk door zijn schoenen heen staken, iets wat na enige tientallen meters verder lopen toch nog wel zo diep in ons afgestompte gevoel doorwerkte, dat we ons omkeerden en hem aantrepen. Bij nadere inspectie van het geheel kostte het ons niet al te veel moeite om al wat er aan charitas in ons was bijten te schrapen en we gaven de man een briefje mee, waarin we onze wederheftig verzoachten hem ons oudste paar schoenen mee te geven. Nu was het zo, dat schoenen in die tijd zeer hoog op de ruilmarkt geonteerd stonden en dat er bij ons thuis een baby op komst was. Het was dus wel nodig om flink van de „goede daad” te genieten, aangezien de spijgevoelens in een rij stonden te wachten als klanten bij de toornalige suikerbietenboer. Maar zie, toen wij die dag thinskwamen, waren we het er bedien over eens, dat ons geluk weer vernederend was. Hoe groot echter was de ontgoocheling enige dagen later op de eerste Kerstochtend, toen we in de kast doken en daar het andere paar schoenen (en heus de laatste) uit opschartelden. Neen lezers, geen twee linker of twee rechter schoenen, noch het oude paar hadden we in onze handen, maar van ieder paar schoenen één. Sprakeloos keken we naar elkaar en naar de schoenen en eerlijk, we konden er toen niet om lachen, want ze waren voor een heer van onze stand, zoals Olivier B. Bommel zou zeggen, eigenlijk niet bij elkaar te dragen.

Nu herinnerde één van ons zich heel vaag, dat de gelukkige bezitter van de beide andere verschillende schoenen de naam van een straat genoemd had, waarheen hij op weg was. Aangezien deze echter zo ver van de onze verwijdd was, dat we verwachten konden dat de verdere vrij hopeeloo schijnende naspripping tenninste een dag zou kosten, bleven we die Kerstdag rustig in de pantoffels. De volgende dag gingen we er echter moedig op uit, aangevuld door vele goede wensen van de milde schenkerster. Het begin was niet aangenaam. De straat zag er vyanchtig uit en een adres of naam hadden we niet. Onze handen en voeten stonden wat raar, de laatste door de bekende oorzaak. We hielden maar ergens aan en een sturrs kijkende vrouw kierende een deur open. We waren nog maar half met ons ongetwijfeld vervaard klinkend verhaal klaar of de deur werd zonder een woord met een klap dicht gesgooid. We peinsden wat over goedheid, die niet belooft word maar probeerden het toen eens bij een knaap, die er nogal pienter uitzag en hadden in hem een belangstellende toehoorder voor ons sprookje. Hij verwees ons naar een waterstoker enige deuren verder aan de overkant, „omdat die altijd alles wist”. Intussen hadden we reeds opgemerkt, dat vlak daarbij op een bovenetage een raam was opgeschoven en dat een voor de tijd van het jaar niet al te warm geklode dame, die er overgegens zijn mocht, ons doen en laten al een poos had gadegeslagen. Mogelijk omdat we aan het einde van het jaar gewoonlijk al met goede voornemens voor het volgende beginnen, hadden we daar juist te weinig aandacht aan gewijd dan onder die omstandigheden normaal mocht worden genoemd. Maar de goede fee nam zelf het initiatief en het volgende ogenblik waren we gedwongen iets luider dan we wel gewent hadden nogmaals ons preventielement te maken. En zie, hoe nu toch ons vertrouwen in de goede orde der

dingen werd hersteld. Laat deze blijbaer niet konwelijke rammegeel ook enige dagen geleden aldus de wereld onder haar hebben gadegeslagen, waarbij het andere paar schoenen, tromantantelijk opgeheven door het meergemelde gevaar in de kos? Op nummer zoveel was natuurlijk niemand thuis, maar we kunnen verder kort zijn. Het duurde nog wel enige dagen, maar we kregen de schoenen toch terug. Na de ruil hadden we beiden één door vocht wit uitgeslagen en één goed gepoetst exemplaar aan, doch dat mocht de pret niet meer drukken....



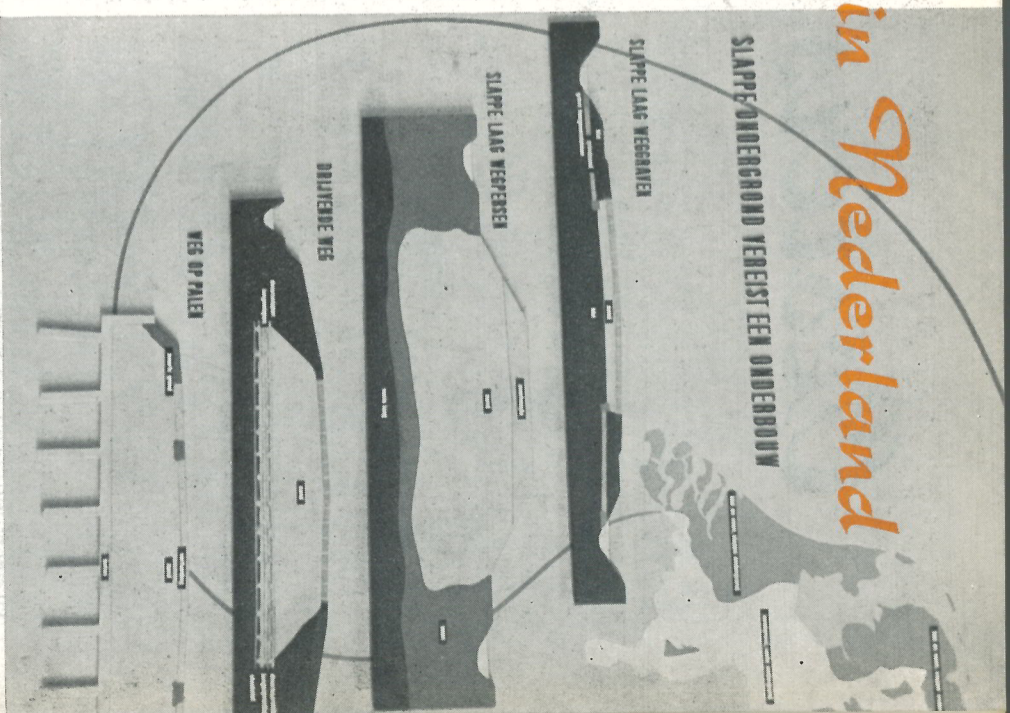
Geen schokkende gebeurtenissen, maar toch herinneringen, die ook bij de lezer mogelijk beelden oproepen uit die zo sombere maand van nauwelijks zes jaar geleden. Wanneer we thans aan het eind van 1950 overal donkere wolken menen te bespeuren, dan mag het toch tot troost strekken, dat we er nu toch heel wat beter aan toe zijn. Of zijn er soms nog, die terugverlangen naar noodkachel's, suikerbieten, oedeem, landwachters of meer van dergelijke zegeningen?



Studio Valk



## Slap weggen-net in Nederland



**W**IST u dat het drukst door motorvoertuigen bereiden traject in ons land de weg tussen Den Haag en Rijswijk is? Wanneer u eens tijdens de spitsuren het verkeer over de Hoorbrug hebt gadegeslagen, zult u dit zonder meer geloven. Maar ook dan nog zal het u verbazen als u hoort, hoeveel het dag-gemiddelde aan motorvoertuigen daar bedraagt, volgens de verkeers-tellingen van de laatste tijd. Dit cijfer komt ongeveer op 17.800 van de laatste tijd. Dit cijfer komt ongeveer op 17.800 te staan en, aangezien het een gemiddeld cijfer is, komen er dus dagen voor, waarop er nog veel meer motorische voortbewegings-middelen deze drukke weg passeren!

Om u wat meer te kunnen vertellen over de toestand van ons wegennet, dat hier meer, daar minder zwaar belast is met een hoog verkeers-gemiddelde, zijn wij op bezoek geweest in het Internationaal Bouwcentrum, aan de Diergaardsingel te Rotterdam.

In dit volgens de moderne architectuur ontworpen gebouw, dat door de Rotterdamers wel wat oneerbiedig met een omgekeerde puddingvorm wordt vergeleken, vindt men momenteel enkele stands ingericht, gewijd aan onze wegennetbouw. Behalve een mooie maquette, die een indruk geeft van de bouw der rijkswegen bij Gouda, zijn er een aantal beeld-grafieken geplaatst naast panelen met foto-montages, door welke de wegennetbouw en de groei van het Nederlandse wegennet worden uitgebeeld.

Een duidelijke voorstelling van de drukste verkeerswegen geeft daar o.m. een beeld-grafiek, waar door middel van een groot aantal witte zilflifjes wordt aangegeven, tot welk een hoogte het gemiddelde dagcijfer op diverse trajecten is opgelopen. Natuurlijk vindt men op de reeds genoemde weg tussen Den Haag en Rijswijk het hoogste zilflifje, waarvan elke centimeter een duizendtal auto's en motorvoertuigen voorstelt.

Tot de in hoogte op deze zilflifende, behoort die welke de weg tussen Rotterdam en Dordrecht (vóór de splitsing naar Gorkum) aanduidt, met ongeveer 14.500, terwijl een daggemiddelde van ruim 11.000 op de trajecten Den Haag - Leiden en Utrecht - De Bilt wordt aangehouden.

Aangezien hiernee nog lang niet wordt bepaald hoe het steeds groeiende verkeer, mede door het aantal Solex-rijwiel en over enige tijd zal zijn toegenomen, kan wel worden geconcludeerd, dat nieuwe voorzieningen nodig zullen zijn, om onze wegen op peil te houden tegenover de komende verkeersuitbreiding.

Daarop wordt nog door enkele andere grafieken in het Bouwcentrum de aandacht gevestigd, o.m. waar het betredt de urgentie van wegen-verbetering op verscheidene plaatsen. Zelfs de nog van jonge datum zijnde rijkswegen tonen hier en daar reeds neiging om achter te blijven bij de frequentie van het motorverkeer. Dit is niet alleen in het dichtbevolkte Zuid-Holland het geval, maar evengoed waar zich grote industrie-centra aan 't ontwikkelen zijn, b.v. in Brabant en Twente.

Wat er nodig is om in ons land met zijn uiteenlopende bodemgesteldheid het wegennet te onderhouden en uit te breiden, kan men zien op een zeer fraaie beeldgrafiek, waarop vier methoden van wegennetbouw zijn uitgebeeld. Op slappe bodem vereist de situatie geheel andere methoden van aanleg, dan wanneer op zand gewerkt wordt. Moeras-sige gedeelten worden overwonnen door met ingebracht zand de onderlaag weg te persen, waarna de weg op het gevormde zandlichaam kan worden gebouwd. Loopt de

slappe laag echter te diep door, dan bestaat het gevaar dat het ingebrachte zand de ondergrond over grote afstanden in beweging brengt, waardoor boerderijen en huizen in de onttrek lijken uit het evenwicht kunnen raken!

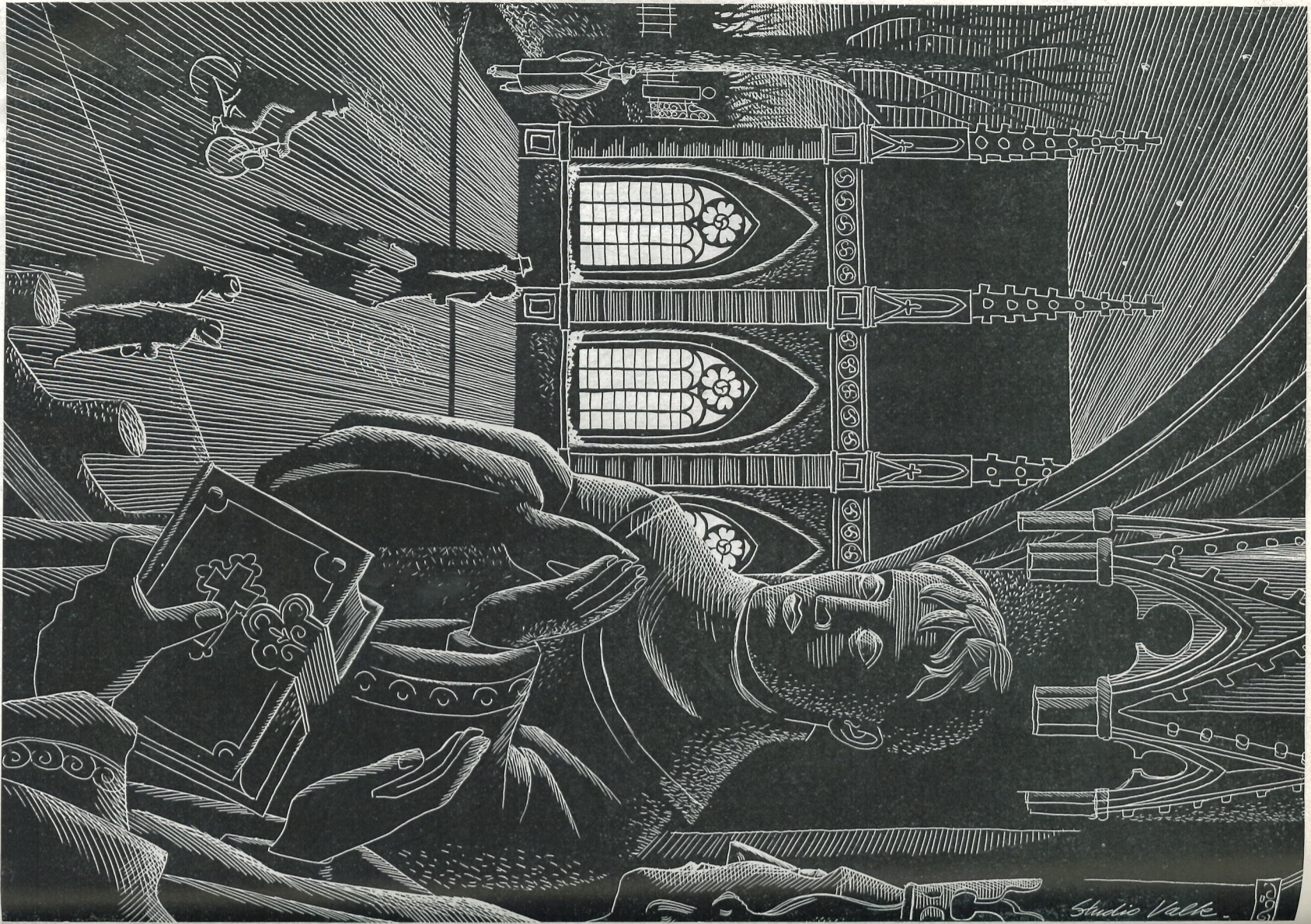
Komt men voor een dergelijk geval te staan, dan ver-widert men de slappe grond tot op een bepaalde diepte, legt daar rijshout neer en stort op dit taame „bed" het nodige zand.

Blijft een grondlaag zo slap, dat ook een rijshouten laag geen redding brengt, dan blijft er maar één middel over, namelijk het maken van een beton-fundering op palen. Zalk een constructie kan men zien toegepast bij het viaduct in de rijksweg bij Overschie. Dat deze methode uiterst kostbaar is, ligt voor de hand. Men rekent haar vijfmaal zo duur als een weg in normale uitvoering.

Het is een feit, dat in ons land nog veel te doen is aan de wegennetbouw en dat de regering hier open oog voor zal moeten hebben. Niettemin mogen wij niet vergeten, dat over 't algemeen het buitenland op dit punt bij ons ten achter is.

Daarom is er ook reden tot voldoening over hetgeen tot dusverre door onze Nederlandse wegennetbouwers en door Nederlandse ingenieurs en wegwerkers in voorbeeldige samenwerking werd gepresteerd sedert de bezetting, vaak met gebrekkige hulpmiddelen, maar steeds met grote kennis van zaken.

v. O.



# Oesters

Joris van den Bergh

Ik ben geen grote eter, bij lange na niet. Ik ben zelfs verregeand maig — voor zover het een betreft — en ik ben van mening, dat ik daar, voor 'n belangrijk deel, mijn goede gezondheid aan dank. Maar in December, met die gezellige feestdagen, raak ik van slag. Neen! niet op St. Nicolaas, want met die zoete snoep ben ik niet te vangen, maar op de Kerstdagen en Oudejaer krijg ik iets van hulle bolle Gijs.

Haas? Och neen! maar 'n klein stukje van de rug! En gans? Alleen maar 'n klein stukje van de borst, en een of twee kastanjies.

En kalkoen? Kan me ook niet zoveel bekoren, wel mooi wit vlees, maar 'n tikje aan de droge kant.

Maar oesters!!!

Water loopt uit m'n mond alleen al nu ik het woord neerschrijf. Ik, de kleine eter, de man van de verregeande matigheid, verander dan in een opgetogen veelvrat. Als er maar oesters genoeg zijn (en ik er dus de kans toe krijg) verloopden ik met opgeheven hoofd elf maanden soberheid.

Oesters!.... Wat 'n eten!!

Hoe smaakt 'n oester...., waar smaakt hij naar? vroeg 'n danseres, die mij zag smullen, maar zelf van oesters griezeld.

Natuurlijk kon ik niet zeggen waar oesters naar smaken, want waar smaakt 'n ei naar, en waar smaakt 'n goeie sigaar naar, en waar smaakt 'n aardappel naar? Maar niettemin.... een antwoord bleef ik niet schuldig.

„Waar smaakt 'n zoen naar?“ vroeg ik triomphantlijk. „Och!“ antwoordde zij gemelijk, „dat hangt van plaats en tijd af. In Frankrijk vaak naar knoflook, in Hongarije naar peper, en hier in Holland op Oudejaer bij het slaan van de klok gemeentlijk naar champagné, bourgogne of de een of andere groeg.“

Aldus sprak 'n bereide (en nogal ervaren) priesteres van de kunst!

Maar ik had het dan over oesters.

„Heb een vriend gehad, die te Bergen op Zoom woonde. En deze vriend had daar, naar het Zeeuwsse toe, oesterputten liggen. Deze vriend heeft mij oesters leren eten. Hij gaf me 'n schijfje en dus begraf ik mij naar Bergen op Zoom. En de volgende ochtend vroeg, om 'n uur of half-negen, gingen we naar de putten. Na 'n korte inspectie-tocht namen we plaats in 'n houten keetje en daar meldde zich dan de man onder wiens toezicht de putten stonden. „Ewel! Sjeft!“ zei de Zoomenaar dan, „steek er maar 'n vijftig open!“ Mijn vriend graaide dan in zijn city-bag, haalde er 'n paar citroenen uit en 'n fles Ale en 'n flesje Stout, en dan werden de glazen gevuld (Ale en Stout door elkaar!) en begonnen we aan de oesters. Met die twee dozijn per man waren we ongeveer 'n half uur in de zeevloed hemel (want je moet niet overhaasten! zei m'n vriend) en dan gingen we — gesterkt! — langs de putten wandelen. En dan, na 'n uur ongeveer, gingen we weer naar het keetje. En daar zei mijn vriend dan weer: „Ewel! Sjeft! Ik zou 'r nog maar 's vijftig opensteken!“

En dan zaten we wederom 'n half uurje in de aardse zalfigheid. Liep dan zowat tegen twaalfven en dan gingen we ergens koffiedrinken. Er werd niet geluncht! 'n Tas

koffie en 'n paar sneedjes toast met boter, daar bleef het bij. Want we gingen nog naar de putten terug. Mijn vriend had daar nog wat met zijn personeel te verhaspstraken en daarna gingen we weer naar het keetje.

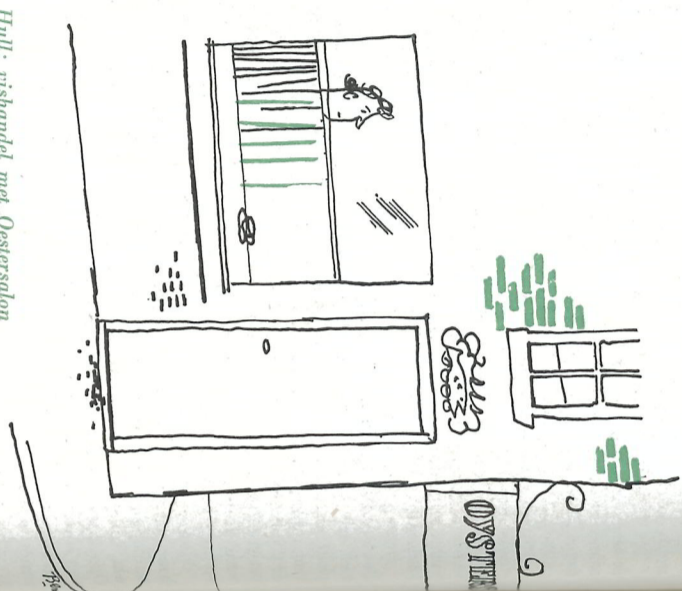
„Ewel! Sjeft! steek er nog maar vijftig open!“

Doch toen grabbede hij uit zijn city-bag 'n half flesje champagné.

„Kijk 's, Joris!“ zo leraarde hij, „'s ochtends moet je ze niet met champagné eten...., 's ochtends met Ale en Stout!, maar 's middags met 'n bescheiden glas champagné. Zoals wij nu, zo eet de wereld geen oesters, de mensen wachten tot er 'n diner is of een of andere lui. Maar zo 's ochtends halfelf bij de vishandel binnen gaan en daar dan 'n dozijnpakken, of 's middags 'n uurje voor de borrel 'n dozijnpakken...., dat doen er maar enkelen.

Wij hebben nu 'n oestertje gegeten.... hoe laat is 't nu?... 's kijken.... halfvier.... nou dan gaan we zo zoeties-aan naar Bergen terug, en daar gaan we met de vrienden in „De Draak“ 'n borreltje drinken.... en je behoelt je vandaag niet angstvallig aan je taks te houden, want nu heb je 'n onderlaag en kan je er eentje meer velen....“

Hebben ik hier memoroer is vele, vele jaren geleden. Het was nog in de tijd dat ik, nu en dan, bij Boot aan de Demmenweg te 's-Gravenhage binnenloep en 'n gulden betaalde.... 'n gulden voor 'n dozijn oesters, echte Zeeuwsse, schoon en wel, met 'n partje van 'n citroen er bij!



Hull: vishandel met Oestersalon

De gang van het leven heeft mij van mijn vriend vervreemd, en ik weet niet of hij die oesterputten nog heeft, maar ik ben hem nog altijd dankbaar, dat hij mij oesters heeft leren eten. Maar achteraf bekeken is het toch wel 'n beetje spijzig, dat hij het mij zo goed heeft geleerd, namelijk dat hij mijn tong en mijn toncillen van meet af aan gewend heeft aan het edelste product, het edelste van al, het allerdelicste: de Zeeuwsse oester!

Want ik kwam eens in Hull, 'n west-wel, die platte stad daar aan de Humber, en de overtocht, van de Hoek af, was stormnichtig geweest. En zo van noord, met nog 'n paar zeebenen, wilde ik me even restaureren. En daar zag ik op 'n kade 'n grijs uithangbord, waar met blauwe letters „Oysters“ op stond. En ik naar binnen! 't Was 'n vishandel met 'n „oester-salon“.... twee houten tafels met acht houten stoelen! Aan de ene tafel zaten drie zwijggame mannen. Zij hadden oesters voor zich, 't Schrikte er van. Ik werd bijna bang van die oesters! Zulke grote had ik nog nooit gezien. We reddeoord-oesters! Zo groot als 'n aton die drie kannibalen met de haard en al! Enfin, ik had er 'n eenmaal ook zes besteld, zes voor 'n spilling!, en daar stonden ze dan vóór me. Met 'n zessen 'n theeblad vol! Toen heb ik mij moed ingesproken. En toen ben ik als coëfleur opgetreden. Dat wil zeggen, ik heb zo 'n oester de haard afgenomen. En toen maar aan 't knawen! 't Leek wel of er zeeuwtjes en knoetsjes in zaten. En geen smaak! Toen dacht ik aan mijn vriend in Bergen op Zoom. „t Is toch bar, dat alles zich maar oester mag noemen!“

Zeeuwsse oesters! Wat 'n eten!!

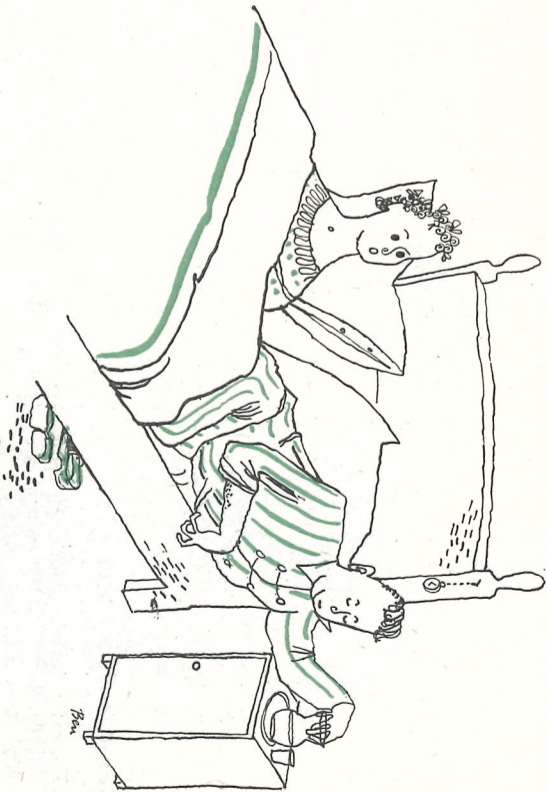
't Is zelfs zo, dat ik er wel van droom. En dat is bij mij iets bijzonders. Want ik droom bij hoge uitzondering. Toen ik veel jonger was...., nu ja!...., toen is het wel voorgekomen, dat mijn voetensind op en neer begon te gaan en dat mijn bed akelig ving begon rond te draaien.... Maar dat was geen dromen, zeiden ze, dat was wat anders....

En ik heb ook enige keren gehad, dat ik in mijn slaap van 'n toren viel, of van 'n dak, of van 'n berg, maar dat nallen, zeiden ze, was eigenlijk ook iets anders als dromen, daar kwam, als je 't goed bekeek, een psychiater aan te pas, zeiden ze.

Maar dat is lang geleden. Doch nu laatst heb ik werkelijk gedroomd! Ik zat op mijn Solex en ik reed langs een oesterput, die daar eenzaam en verlaten lag. En toen ik afstapte en in het water begon te gluren, toen lag daar 'n oester, 'n pracht oester, met de schaal open, 'n juweel van 'n oester, blank en glanzend, 'n zilveren verrukkelijkheid. En dat ding knipogde tegen me. Zo iets van: „Ja! onwe jongen! ik behoor tot het keurkorps!“ Maar toen ik mij voorover boog en mijn hand in het water stak om haar te grijpen, toen sloeg zij haar schalen dicht. Dat was gemeen, gewooneweg gemeen! Want ik had geen zakmes bij me, geen schaar, geen spijker, niets en niets waar ik haar schalen mee kon open maken.

Enfin, 't was maar één oester! zo trachtte ik mezelf troostend te bedriegen. Eén oester!.... was de moeite niet waard!

Dus mezelf maar niet verder druk maken!



En ik, die maar in dat water graaide....

Maar toevalligerwijze keek ik nog 's in de put, en daar lag toen nog 'n oester te knipogen, en róg een. En toen werd het wel de moeite waard, en toen plekerde ik er ernstig over waar ik de oesters mee zou kunnen openen.

Eureka!.... ik had het gevonden! Ik ging naar mijn Solex en trok de sleutel uit het slot, 'n weet wel, dat platte sleutel. Met dat platte ding kon ik de schalen openvingen.

En ik naar de put om nog andere oesters, om méer oesters, te grijpen.

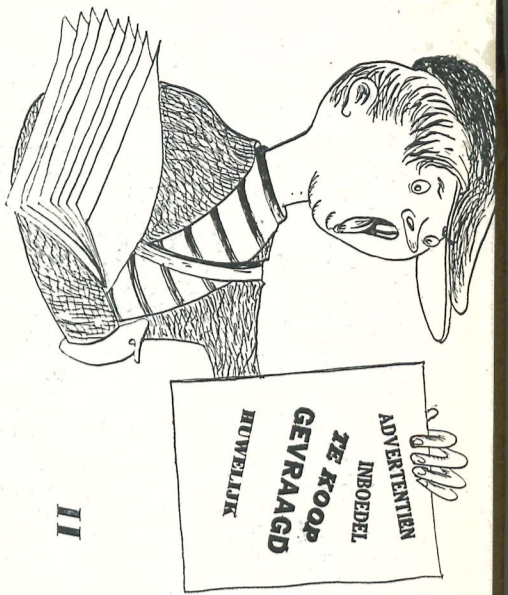
Maar toen, o grote schrik! en ik slaakte er 'n kreet van!.... het ik het sleutelje vallen, in de put, in het water! En ik graaide onder water om het sleutelje te vinden, want nu had ik 'n geen oesters 'n ik kon niet meer op mijn Solex naar huis, want die was nu immers op slot.

En ik, die maar in dat water graaide....

Maar toen trok mijn vrouw aan het koord van het electrisch licht en toen zei ze: „In 's hemelsnaam, Joris, wat voer je toch uit!.... eerst schreeuw je zo, dat ik er vaker van word, en nu hang je buiten bed over je nachtkastje heen en zit je met je vingers in de waterkaraf te graven!“

Ik wilde haar 'n woordje van nitleg geven. En toen zei ik slaperig: „k Z-o-o-e-k.... 't.... s-l-e-n-t-e-l-j-e.... v-o-o-r.... o-e-s-t-e-r-s.“

't Sleutelje voor oesters!' zei mijn vrouw pardoos, „dat heeft Liekink, je weet wel, Piet Liekink. En nu weet ik wel, dat jij over oesters bezig bent, omdat de Kerstdagen en Oudejaer naderen, maar schijf ze maar op je buik. Oesters!.... voor ons!.... daar zijn de tijden niet meer naar!“



## Consequenties uit Advertenties

### Voor de Feestdagen Koop nu Uw kersteend....

#### Henriette van Eyk

Je leest zo'n advertentie, en je denkt: "O ja.... De feestdagen. Waarom zouden we eigenlijk niet een éénd nemen....?"

"Als ik hem maar niet hoeft te braden," zei Annabelle. "Nee", zei ik. "Ik laat hem buitenshuis braden. Door Geert van ouwe tante Claassen. Of door de koelbakker...."

Ik las de advertentie nog eens over, en zag dat de eend in Volendam zat, bij een zetere S. Kwak; ik zag ook dat 't een "voordelige" eend was, en dat hij met Kerstmis "geplukt geleverd" werd.

Het leven zit vol schille tegenstellingen, nietwaar? De één danst met Kerstmis onder de mistletoe, en de ander wordt "geplukt geleverd". Annabelle, die die dag blijkaar in een min of meer vegetarische stemming was, hield een klein betoog over het vreemde van het feit, dat de mensen met Kerstmis altijd speciaal van die áártdige dieren velen hebben om te eten, "hazen en konijnen en ganzen en eenden en reeruggen en kalkoenen....". Maar", zei ik, "zolang Piet en jij en wij allemaal lamsapjes en kalkapoten consumeren, hebben we geen enkel recht om sentimenteel te gaan doen over een eend." Ik vond dit echt stoer gezegd en dacht: "Het is nog vroeg genoege. Ik ga nu, meteen, naar die eend in Volendam."

Goed, ik ging dus. En in Volendam aangekomen vroeg ik aan een paar kleine langgerokte meisjes, die elkaar gierend van plezier op antopefs achterna zaten, of ze me konden zeggen waar S. Kwak woonde.

De kinderen hielden op met gieren, stonden stil en keken me met ronde brutale oogjes aan. Toen ik een dubbeltje tevoorschijn haalde, begonnen ze te glimlachen.

Het kleinste van de twee kleine meisjes borg mijn dubbeltje omslachtig op in een oude portemonnaie met een verroest knipje, die ze vervolgens liet wegglijden in de zak van haar wijde rokje. "S. Kwak, die een eend heeft?" De kinderen waren nu vol goede wil, maar uit hun verhalen kon ik alleen maar opmaken, dat iederéén een eend had, en dat ze niet wisten wie die Kwak wás of wáár 't was....

Ik nam dus afscheid van de kinderen, en vervolgde mijn weg, de brede stenen trap op naar de dijk en de haven.

Volendam 's zomers, in "het seizoen", is een kermissvoorstelling, een onzinnige show, waarin alles en iedereen meespeelt: de vissers, de boten, de mooie meisjes, de netten, de moeders en de kinderen, de oude mannenfjes en vrouwenfjes, de koperen doofpoten en kandelaars, de antieke (?) tegeltjes, de babies in hun wiegjes, de hele visafslag en de haven, de potbroeken, de streeprokken, de kerktiensten en de getrookte alen.... Maar Volendam

nu, in de winter, is het wonderlijkste oude vissersdorp dat je je maar kunt denken. Als een groot gemeenschappelijk erf ligt het om de haven. Het is Maandag; diens over de smalle straatjes en langs de waterkant zijn lijnen gespannen, en overal aan die lijnen, in honderd kleuren, wappert en flappert de Volendamse Was. De namiddagzon is schuul gegaan achter sneeuwvulkanen. Op het gronwewater, vlak tegen de dijk, liggen nog een paar boters, die in de roesbrunne zeilen de letters V J dragen. Een Volendammer met een kruiwagen vol houtblokken komt voorbij; een vrouw die haar schoot over de mand met boodschappen heeft geslagen, komt voorbij; het halve van de kruidenierswinkel rinkelt; een meisje met vuurode bloedkoralen om de hals en een zwartvullen doek om de schouders, gichelt iets tegen een opgeschoten jongen met een sigaret; een klein kereltje, een en al potbroek en tramen, jammer om zijn orangjele huchballon, die er niet touwtje en al van door is gegaan, en die nu als een vuursein opstijgt in de grijze hemel.

De wind wordt sterker; hij drijft de geur van teer en vis het land in. De sneeuwvulkanen drijven mee, en de orangje gele ballon van het huilende kind.... Het zal vroeg donker zijn vandaag. Het wordt stil op de dijk. Achter het raam van een klein huis zie ik een theelichtige branden onder een grote witroosleinen kofflepote.

Wat moet ik hier op deze grijze wintermiddag aan de Volendamse haven? Ik ben hier niet gekomen voor sneeuwvulkanen en kleine huizen met theelichtjes, maar voor een eend, voor de eend van S. Kwak.

Ik zette de kraag van mijn jas op, en liep met de wind pal yóór naar Spannders om "iets warmes" te drinken. Het was stil en schemerig in de gelagkamer. Aan een meisje, dat naast de gloeiende kachel aan iets helblauws zat te breien, vroeg ik of ze wel eens had gehoord van S. Kwak.

"Die is hier", knikte het meisje. "Dat is te zeggen aan de overkant. Het trappetje af en rechts. Een opbaalbruggetje en een grachtje en dan rechts en wéér rechts...."

Op mijn vraag of S. Kwak een eend had, dook er achter de tapkast iemand op, een meneer die in deze omgeving een beetje uit de toon viel door zijn nuchter bruin colbertcostuum.

"Een eend?" schaterde de meneer. "Hónderden eenden! Hij is stapelgek met 'n eenden! Ze hebben allemaal een náám! Ze zijn natuurlijk om te verkopen, maar als er eenfje weggaat, is 't ieders keer wéér het onderstoboven."

"Het trappetje af en rechts", zei het meisje bij de kachel.

En ophaalbruggetje en een grachtje en dan rechts en wéér rechts...."

Toen S. Kwak de deur van zijn huisje opendeed en mij zag staan, deinsde hij even achteruit. Hij was een kleine oude Volendammer en zijn ogen waren zo verdrietig, dat je helemaal ellendig werd als je ze zag. "Ik begrijp al waarvoor U komt," mompelde hij. Hij schrapte zijn keel, en zuchtte. "Maar hoe heeft U mij gevonden? Er was geen adres in de advertentie...."

"Een ophaalbruggetje", antwoordde ik wat suffig. "En een grachtje.... En dan rechts en wéér rechts... Waar zijn de eenden?"

De Volendammer streek met de achterkant van zijn hand over zijn voorhoofd. "Kom dan maar mee, zei hij gelaten. "De dieren wonen een eind verderop. Het zijn er te veel voor in huis." Hij praatte nog wat in zichzelf en zweeg toen. Ook ik zei niets meer. Als een begrafenisstoet bereikten we het hok met de eenden.

"Daar zijn ze....", flinsterde de man. Hij wendde het hoofd af. "Wis maar welke. Geplukt geleverd...."

Heel U wel eens eenden gezien, ik bedoel echt géód gezien? Ze hebben weggepootjes. En als de wind door hun veertjes blaast is het allemaal pluiz. En ze hebben ogen.... O ja, ik weet wel, er zijn méér dieren met ogen. Neem bijvoorbeeld een krokodil....

Já! Ném een krokodil! Braad een krokodil met Kerst! "Ik neem deze, ze ik. "Gewoon zómar.... Levend." Het gezicht van het oude mannetje klaarde op. "Hij heet Anton", zei hij. "Hij eet visstaartjes met garnalen."

Het schemerde al toen ik met Anton in een mandje



### Lezers schrijven ons

#### De eerste fietser op Bali

De mooie omslag van "Op de Soek" van November trof mij, omdat ik de geschiedenis van het daar gebede rijwiel ken. De bekende kunstenaar, schilder beeldhouwer W. O. J. Nieuwenkamp heeft me die zelf verteld en mij ook het reliëf in zijn prachtige buitenplaats "Riposo del Yesso" te San Domenico di Fissole bij Florence laten zien. Het is een voorbeeldig staalje van Balinese beeldhouwkunst, terwijl het tweede reliëf hoogst merkwaardig is voor de wijze, waarop zo'n Europees vehikel langzaamhand opgenomen en vertaald is in de Balinese ornamentiek.

Over zijn buitenplaats heeft de heer Nieuwenkamp, die April 1950 aldaar overleed, is, een prachtige, met eigen tekeningen versierd werk geschreven. "Een Florentijnse Villa", waaraan de 2e dr. onder de titel "Het Huis op den Heuvel" in 1949 bij N. V. H. P. Leopold's Uitg. Mij. 's-Gravenhage, verschenen is. Uit de 1e dr. heb ik bijgaand citaat (pag. 52-54) overgedrupt, dat u weersprokijntijl interesseren zal, wanneer het u nog niet bekend is.

Dr. C. BROUWER, Buitenzwaan 27, Haarlem.

Daaronder (d.w.z. onder een antieke steen in een zijruimte van de achtergeleer) is het reliëf in terracotta aangebracht, dat op foto 45 is afgebeeld. Dit stelt mij zelf voor, gezien op een fiets. In 1904, toen ik voor het eerst Bali bezocht, had ik een fiets meegebracht. Dit was de eerste op dat eiland. Als ik daar in de avondschimering langs den zachtvloeienden weg van Singaradja naar de kust reed, verrekte de vriende, gekindloos voortsnellende verschijning een geweldige opschud-

op het Volendammer treintje stapte. "Eigenlijk een vreemde de geschiedenis....", dacht ik. "Eigenlijk een erg vreemde geschiedenis....", zeien ze thuis. En ze zeien óók — en daarin hadden ze volkomen gelijk — "Het gát niet: een eend op een bovenhuis."

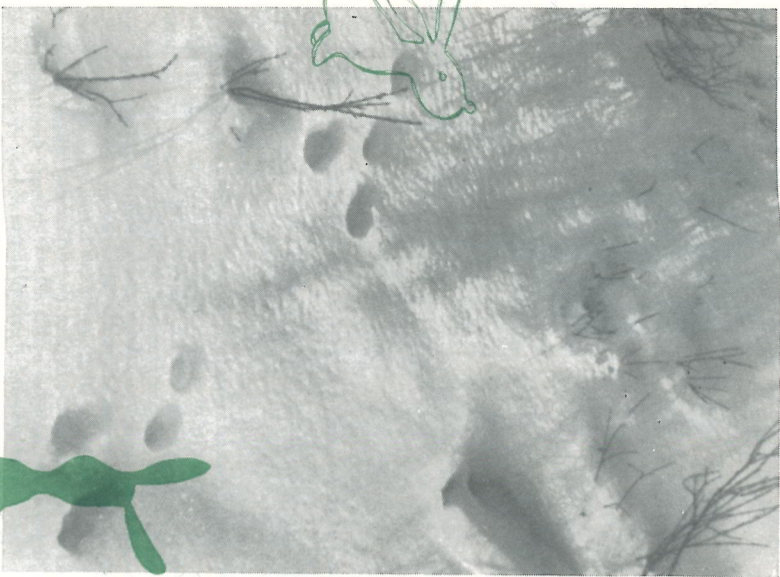
En met Kerstmis? Wel, met Kerstmis zat Anton in Artis, en at visstaartjes met garnalen....

ding onder de vol ontzetting op zijde stuitende inlanders. Geen wonder, dat zij deze zonderlinge vertooning hebben afgebeeld in een van hun tempels, n.l. in den Poera Medoelobering te Koeloeambahan aan de noordkant. Het terracotta-reliëf boerseerde ik in 1929 naar een duidelijke foto in de Berliner Illustrierte Zeitung van 15 Juli 1928. (Zie ook het nummer van hetzelfde tijdschrift van 2 September 1928).

Veroordeelbare knap heeft de Balnische beeldhouwer het voor hem zoo vreemde voorwerp afgebeeld en in het Balnische ornament opgenomen. Hoe snel zoo'n fiets gaat, moet blijken uit de twee handen tusschen de wielen; die hebben niet eens tijd gehad om aan het voortsnellende monster te ontsappen!

Van 7 Januari tot 4 April 1937 was ik voor de vijfde maal op Bali. Toen heb ik nogmaals een bezoek aan genoemden tempel gebracht, omdat de heer A. Mörzer Bruyns, employé bij de K.P.M., mij vertelde, dat ik op het bekende reliëf op een lotus reed, hetgeen ik niet wilde geloooven. Daar hij dit nochtand, ben ik op 2 April er eens heen gegaan, en heb uit Boeleng een fotograaf, Lok Kon Sang, een Chinees, mede-gereproduceerd. (De opname op de omslag van "Op de Soek" November 1950 stelt dit reliëf voor). En zooals men ziet, de heer Bruyns had gelijk. Het achterwiel van de fiets is in een lotus veranderd en de spaken van het voorwiel door een ornament vervangen. In 1917 is de tempel door een aardbeving, die heel Bali zwaar heeft geteisterd, gedeeltelijk verwoest en werd ook het reliëf beschadigd. Het is pas jaren later hersteld en voor een groot gedeelte opnieuw gelakt, zooals op foto 46 te zien is. De achterband, een groot deel van het frame, de voor- en zowat de gehele ketting zijn verdwenen; ook mijn achterhoofd en een gedeelte van mijn hoofdelsel is weg.

WAT is sneeuw toch een wonderlijk iets! Nu ligt het dun eronder en het lijkt ineens een ander landschap geworden. Er valt rossig-oranje winters zonlicht over de hellingen en lange lila schaduwten steken er fel tegen af. Je zoudt je gemakkelijk kunnen verbeelden ergeens in het hooggebied te zijn als er niet de bomen en de strunken waren, die je gevoel voor verhoudingen in evenwicht brengen. En als er geen tropen luidruchtig "flak-kende" blauwgrijze kramsvogels waren die zich — al verder naar het Zuiden trekkend — nog hier en daar tegood deden aan wat late en verbleekte dundoornbessen. Een paar bonte kraaien zellen op hun brede flapvleugels tussen twee heuvelruggen door en onderwijl zie je hun koppelen naar links en naar rechts buigen. Die zijn op strooptocht. In het grote berkenbos is de betovering van de sneeuw



Konijnenspoor in de sneeuw

even steek als in het open duin. Alles is anders geworden door die wonderlijke witte ondergrond. De "zilveren" berken zelf, die anders spierwit van stam lijken, blijken nu vele tinten donkerder te zijn dan het echte wit van de sneeuw die aan hun voeten ligt. En het paarsbruine waas van hun twijgen bindt het geheel samen tot een verrassende kleursymphonie.

Over de hoge helling achter het bos strijken nog juist de zonnestralen, zodat ook achter de geringste onafgeleiden lange schaduwten vallen die het geheel een grote levendigheid geven. En ineens rent er een klein donker dier door het spel van licht en schaduw, gaat een halve seconde zitten, kijkt om, en verdwijnt dan in een klein

hol tussen wat krimpvligen. Het laatste wat je van hem ziet is een wippend wit staartje.

Dat moet dus een konijn geweest zijn, een doodgevoorn konijn dat in het onbesneeuwde duin altijd zo prachtig gecamoufleerd is door zijn granwbrunne kleur en dat nu ineens zo hevig zichtbaar is op de felwitte sneeuw. Overal staan zijn prenten (en die van zijn broeders) in het sneeuwkleed. Telkens vier pootafdrukken bij elkaar, de beide voorste vlak naast elkander en even erachter twee schuin achter elkaar. Die voorste prenten zijn van de achterpoten en bijgevolg de andere twee van de voorpoten. Want een konijn zet zijn achterpoten altijd buiten de voorpoten om en even ervoor neer. Een nogal ingewikkeld bewegings die veel overeenkomst vertoont met het menselijke bokspringen.

Aardige dieren toch, die konijnen. Ze horen zo echt bij het Hollandse duin, vinden de meeste mensen. Vraag maar eens aan honderd Nederlanders, U een dier uit de dinnen te noemen en achtemengting zullen zonder dralen zeggen: konijn.

Ja... wat moet je daar nu op zeggen? Gewoon "ja" is stellig het eenvoudigste, want het is zo, ons konijn is een dinnhater bij uitsluiting. En vertellen ons niet vele geschiedenisboekjes dat de Kaminetaten hun naam aan

# Wintertroefmoeting in het duin

Kees Hana

het konijn dankten omdat zij "konijnenvatters" waren? Ja... maar ik heb toch enkele bedenkingen tegen dit alles. Tegen dat "ons konijn" zowel als tegen die konijnvatters. En dus moet het hoge woord er dan maar uit: het klopt geen van beide. "Ons" konijn is niet zo erg van ons (al kan het dit zelf niet helpen) en dat van die Kaminetaten is luttel. Wat zouden die heren naar gekken hebben als ze ooit op hun jachttochten één enkel konijn waren tegengekomen!

Van wie het konijn dan wél is? Wacht maar, dat komt nog. Eerst een klein stukje konijnhistorie en -prae-historie.

Vermoedelijk kwam het konijn vóór het IJstijdvak in geheel gematigd Europa voor. Door het steeds ongunstiger wordende klimaat dank zij het naar het Zuiden opduinende ijs werd de konijnbevolking teruggedrongen tot in Spanje en Noord-Afrika.

Over Spanje gesproken, dit dankt naar alle waarschijnlijkheid zijn naam zelfs aan het konijn. Want de Phoeniciërs die dit gewest omstreeks 1100 jaar voor Christus' geboorte ontdekten, zagen er de konijnen, vervaarden deze met de klippassen uit hun eigen gewesten en noemden ze dus bij de hen vertrouwde naam "I-shepan-im". En uit dit Phoenicische I-shepan-im is vermoedelijk door etymologie het hedendaagse España ontstaan.

Maar nu verder. Aristoteles gewaagt nergens over konijnen, maar in de tweede eeuw voor Christus noemt Polibios ze, in ontlebare massa's voortkomend op Corsica;

waarschijnlijk als gevolg van de uitzetting van enkele paarjes.

En hier komt dan even de vruchtbareheid van het kraagier om de hoek kijken. Want U daar nog een paar voorbeelden van? Plinius de oudere en Strabo vertellen dat er één enkel paar konijnen op de Balearen werd uitgekast. Korte tijd daarna moesten de ongelukkige bewoners milharre(!) hulp aan keizer Augustus vragen tegen de on-dieren omdat ze al hun landbouwgewassen kaalvraaten.

Ja, ja, lieve jongens, die "schattige konijnjes"! In het jaar 1418 moest het eilandje Porto Santo bij Madeira ontijd worden. De konijnen hadden het voor de mens onbewoonbaar gemaakt.

In 1859 liet een kolonist in de straat Victoria (Australië) daar "voor de aardigheid" één paartje konijnen los. In 1890 schatte men de Australische konijnbevolking op ongeveer 20.000.000 stuks. En vandaag de dag exporteert Australië in één jaar omtrent 100.000.000 konijnvellen; zowat het derde deel van de wereldproductie. Dat is toch wél bij de konijnen af, zowat ik zeggen.

Allemaal goed en wel, maar hoe komt het konijn nu in onze dinnen?

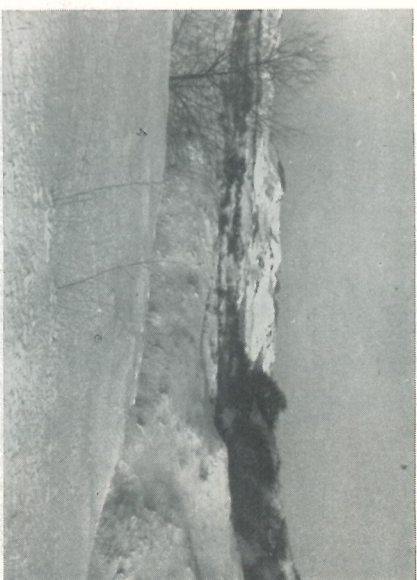
Och, heel eenvoudig, 66k ingevoerd. Naar alle waarschijnlijkheid zijn onze bezetters van 1700 jaar geleden,

de Romeinen, er verantwoordelijk voor. Bezettingsegers schijnen nu eenmaal altijd een voorbilde voor de jacht te hebben (dat ervoeren wij een jaar of vijf geleden nog en onze oosterburen ondervinden het nu) en bijgevolg werden er jachtieren ingevoerd waar er naar de smaak der jagers wat weinig waren.

Overigens zou het konijn toch wel tot ons doorgedrongen zijn, want niet alleen in de Middeleeuwen, maar zelfs tot in het midden van de vorige eeuw werden wilde konijnen nog gekweekt (bijvoorbeeld in Frankrijk) in ommuurde konijnthinnen.

Intussen hebben niet alleen de Romeinen het konijn als jachtdier geïntroduceerd, maar ook al onze eigen Nederlandse jagers in de latere tijd, ja tot vandaag de dag. Zo erg met de konijnenbescherming als in een ordonantie op de jacht in Holland en West-Friesland anno 1716 is het echter niet meer. Toen moest de landman het maar goedvinden dat de konijnen in zijn velden kwamen grazen. En alle sloten die aan het duin grensden moesten zeer geleidelijk oplopende kanten hebben of, als ze toch steile kanten hadden, om de zoveel voet speciale opgangen voor de konijnen.

Neen, dan is nu onze houding tegenover het konijn wel een beetje anders! We mogen hem een gezellige klant vinden, maar we zien wel degelijk in dat hij grote schade toebrengt aan de begroeiing van het duin, onze zeeveering. Want letterlijk niets is veilig voor de vijmscherpe konijn-snjlandjes. Malse knoppen en jonge spietjes vallen er in



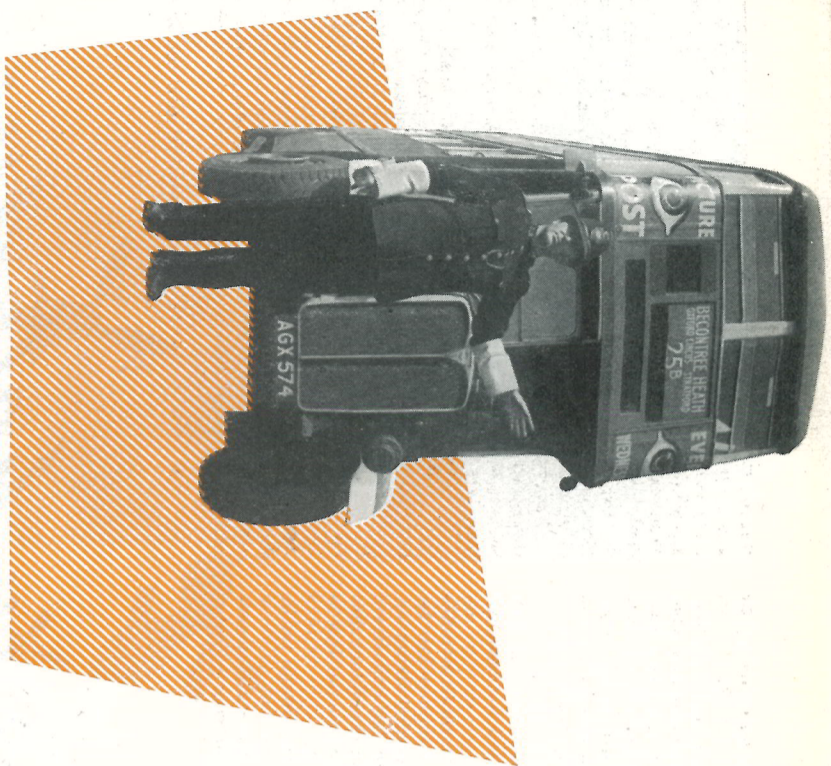
Het berglandschap der besneeuwde dinnen

voortjaar en zomer aan ten offer, maar tijdens de winterse voedselharste is de bast van allerlei stammertjes en takken ook goed genoeg.

Maar laten we tot besluit een enkel lichtpuntje aan het zondenregister van deze dunvermeiler toevoegen: Hij hoeft nooit gevoerd te worden omdat hij op eigen gelegenheid veel meer opscharrelt dan de meeste dunbeheerders lief is. En tenslotte is hij niet te versnaden op de Kerstafel. Dat hij U wél mng smaken als U straks van de wandeling thinskomt!

Door konijnen geschilde stammertjes





**Ella Goldstein**

## Onsamenhangende herinneringen uit Londen

# for women only

Ik schrapte daarom de zes Wedgewood-koppen, die bovendien mijn inkooplijstje stonden, gelukkig maar, hoewel een onvermijdbare douanebelemmering in de Hoek wel me 30% op de inkoopwaarde van een eertijk aangegeven jumper betalen. Laat ik waarheidgetrouw biebelen, op gewaar af, dat alle douanebelemmeringen verwoede Solaxers zijn en dit lezen, dat mijn eertijkheid schijnheilig was en alleen diende om de aandacht af te leiden van de nieuwe mantel en japon, die ik aan had.

Londen bereidt zich in de kille mistige Novembertagen al op Kerstmis voor. Wel is de grote Kerstboom, die Noordwegen uit dankbaarheid ieder jaar na de oortog naar Engeland smurt, nog niet op Trafalgar Square opgesteld, maar Father Xmas en Uncle Holly zijn, al is 't een beetje vroeg, op hun onder goede gaven bedolven sleden, getrokken door zes rendieren, uit het hoge Noorden aangekomen en hebben zich voor Selfridges, het populaire warenhuis in Oxford straat gestalende tenidden van de bont verlichte kerstbomen, die de hele dag aan- en uitgaan. Overal zie je reclames voor plumpuddingen; op een muur in Piccadilly schijnt de met suiker wit bestoven in rijfel aangebrachte pudding al aangesproken en uit het bord stijgt de damp gestadig omhoog. Een zeer suggestieve reclame!

Regent street, waar de étalages van Liberty één verrukking zijn, over Piccadilly Circus, waar de aluminium Eros, balancerend op één been nog steeds zijn pijl niet heeft afgeschoten.

Trouwens, hij heeft minder frivole bedoelingen dan U denkt, want de fontein, waarop hij staat, is opgericht om de nagedachtenis te eren van Lord Shaftesbury, de minister en filantroop, die het werk van vrouwen en kinderen in de mijnen wist te reglementeren.

Piccadilly is het Eldorado voor de mannen; besloten clubs, luxe hotels, dure restaurants, auto-showrooms, beroemde tailors en speciale hoedenwinkel, zij vinden er het beste van het beste en meer!

Misschien is de benaming Piccadilly afkomstig van "piccadille", de witte plooi kraag, die de deftige burgers droegen in een tijd, toen de mannencostums nog niet zo strakkeijk naargestigt en fantasieloos waren als thans. Misschien ook is zijn benaming afkomstig van "peccadillo", 'n kleine zonde en is die Eros op het Piccadilly Circus, het centrum van frivole geneogens, nog niet zo dwaas gekozen! Op de "girls", de onbevallige matrones, die op de treden van de fontein zitten om er bloemen te verkopen, heeft hij het zeker niet begrepen, want zij hebben niets van het blinde bloemenmeisje, dat Charley Chaplin in City Lights bekoorde!

Bij Fortnum & Mason, twee eeuwen geleden een klein

**E**EN goede raad, laat manief zijn eigen wegen gaan, als U gaat shoppen in Londen, of waar ook ter wereld.

En eertijk gezegd, wij kunnen toch niet van hem verwachten, dat hij ook in extase zal blijven sfilstaan voor Nylon-ondersgoed, dat al droog is, als je 't uit het water haalt; het geeft hem alleen maar de schrik, dat hij zal moeten dokken — en hoe! — voor zo'n niemendalletje, waarvan hij toch niet de voordelen begrijpt. En waarom zou hij mee op jacht naar Nylon-kousen moeten gaan, alleen maar omdat ons laatste paar uit Holland bezwaken is? Trouwens, laat de hoop maar varen, dat U gemakkelijke Nylons in Londen zult kunnen vinden! Evenals in de prentse Victorian-tijd, toen kousen en lange pantalons met strookjes artikelen waren, die voor kruise ogen in dozen achter de toonbank werden verstopt, zo worden nu Nylon-kousen weggemoffeld en alleen af en toe aan een favoriete klant genadiglijk verkocht. Ja, in de Oxford-street worden ze te kust en te keur door povere mannetjes uit povere vallesjes op straat aangeboden, maar wie garandeert je, dat het full-fashioned kousen zijn, of dat ze niet ladderen, terwijl je er alleen maar naar kijkt?

Veel inkoop-illuies heb ik in Londen laten schieten. De vroegere perfecte sixpence koopjes bij Woolworth zijn tot waardeloze veramerkanseende prullen gedegradeerd;

de „scented“ transparent Pears soap bleek alleen nog maar een vooroorlogse gepartimereerde droom.

Engeland is radicaal versoberd, vanaf het ontbijt dat „continental“ is geworden, tot de nog steeds gehandhaalde rantsoenen toe. Welke huisvrouw kan voor een wekelijks rantsoen van 1/6 (ca. 85 cent) iedere dag vlees voor de dag toveren? En met twee eteren — soms zelfs maar één — per week schiet er alleen op Zondag de traditionele ham and eggs over!

Tot mijn verbazing serveerde mijn welgestelde gastvrouw de ochtendthee uit grof aardewerk keukenkoppen. „Wij kunnen geen andere koppen krijgen“, verklaarde ze, „al ons mooie porselein en aardewerk gaat naar het buitenland. Zodra een kop of schotel ook maar met één enkel bloemetje of ribbeltje is versterd, is het voor de export bestemd. Ja, wij kunnen wel voor de verkoop afgekeurd aardewerk kopen en ook wel tweede hands of antieke koppen, maar vraag dan niet wat je daarvoor betaalt! Maar jij kunt als vreemdelinge op vertoorn van je pas alles kopen wat je wilt zonder „purchase-tax“, voor ons arme Engelsen is alleen maar „utility“ onbelast. Het pakje wordt dan naar de boot of rechtstreeks naar Holland gezonden, maar je hebt natuurlijk invoerrechten te betalen.“

De étalages zijn extra mooi in deze voor-Kersttijd en lokken drommen „window-shoppers“, die gratis gemeten van de weelde, die zij in hun pover bestaan nooit verwerkelijken kunnen.

Het „window-shoppen“ in Bond street en het slenteren door een luxe warenhuis heeft voor iedere vrouw een bekoring, die een man nooit begrijpen kan! Honderdvoudig geef je het geld, dat je niet besteden kunt, in gedachten uit. Minstens twintig angora jumpers heb je al gekocht, alle poertozen, zelfs de duurste met beschilderd gehaalleerd deksel zijn je eigendom, je kiest de grootste Fles Yardley-lavendel uit, je aanzelt tussen vijf bonfjassen, zal je een modiem stenaad van Cartier, of liever een juweel van Asprey nemen en natuurlijk verlaat je Engeland niet zonder een kenig tailor-mande.

Je loopt en je loopt..... langs



*Eén der „girls“ aan de toeten van Eros*



Shoppen in Oxford street

winkeltje, dat het hof van Queen Anne van zeldzame delicatessen voorzagt, is thans een verkoopplaats, waar de „versobering“ ver te zoeken is! Ik zag er palingen zo dik als slangen; hors d'oeuvre heten er „chefs d'oeuvre“ en zien er ook naar uit! Kalkoenieren, natuurlijk zonder bon, echte schildpadscep uit Jamaica en weer als van ouds die prachtig blauwe gevulde gemberpotten, die we al lang vergeten waren! En dan, misplaatst temidden van al die dure lekkertijen, doodgevorne gondgele Hollandse bokkingen. Antieke meubelen, kostbaar kristal en porselein vind je bij Fortnum & Mason, antieke sieraden, modeljaponnen, alles is er super van kwaliteit en... prijs. En dan Harrods, het luxeuze warenhuis in Kensington met zijn geweldige levensmiddelenhal. Alles is er te koop en al kan je er geen auto of een vliegtuig kopen, je

kunt er toch een Jimusine huren en een vliegtuig naar New York boeken. Er is een theaterpuraan, een bank, een schoonheidsalon, een fotograaf, een kapper en een „restroom“, waar je op een divan, of in een leunstoel, ongestoord rusten kunt zolang als je maar wilt. En nu eens echt shoppin. Natuurlijk zullen wij Van „utility“ profiteren, de kleren, waarop — ook voor Engelsen — geen „purchase-tax“ is geheven en die werkelijk aanzienlijk voordeliger zijn dan de belaste textielgoederen. Zelfs luxewinkels, zoals Liberty, Harrods en Debenhams & Erbody hebben een kleine voorraad „utility“, maar J. Evans, om slechts twee van de ontbare grote magazijnen te noemen, is natuurlijk veel en veel groter. En de prijzen in vergelijking met ons land? Zeker veel goedkoper, als U zo gelukkig bent geen invoerrechten te betalen. Maar niemand zal wel zo stom zijn als ik om een ongedragen knahode jumper in zijn valtes zo maar voor het grijpen te leggen!

\*\*\*

En nu ben ik weer in ons goede landje terug, waar alleen maar de koffie op de bon is en waar wij toch moppen. Ik zeg er zelfs ons onveilig verkeer; ja de voetgangers doen zo'n beetje, wat ze willen, maar de automobilisten en fietsers weten teminste, dat ze rechts hebben te houden. De tram wecht vriendelijk totdat je ingestapt bent en geen conducteur beveelt je bepakt en beladen langs een smal trapje op een al rijdende bus naar boven te klauteren. Je hoeft je geen roltappen af te laten glijden om je in een onderaardse trein mijlen ver te laten vervoeren voor een onnozel bezoeke.

Maar onvolprezen is de Bobby! Waardig en rustig laat hij de golven van het steeds aanspoelend verkeer op zich afkomen en altijd vindt hij nog een goed woord voor het Hollandse provinciaalje, dat hem de weg vraagt en dat het liefst altijd maar weer naar het Piccadilly Circus terug zou willen lopen, omdat zij zich alleen daar weet te oriënteren in die onmetelijke en machtige stad Londen!



Seltridges in Oxford street in zijn Kersttoot 1950. Father Xmas en Uncle Holly hebben er zich geïnstilleerd temidden van bont verlichte kerstboomen, die de gehele dag aan- en uitgaan.

## WIVELIE WINDDEFRANCE

Ik lees tegenwoordig zo dikwijls in de Nederlandse dagbladen en tijdschriften een advertentie met dat jubelende zinnetje: Vive le Vin de France! met een geluid of er een vorst voorhijging in een rijtuig bespannen à la Daumont, gaande één lakci naast ieder portier.

Maar zo is het ook. Dan gaat er in mijn gevoel inderdaad iets hoogs en heel moois door ons leven. Dan blijft ik nimmerend in mijn herinneringen zitten staren en vraag ik mij af hoevelen van mijn landgenoten de Vin de France wel eens in Frankrijk hebben gedronken. Ik bedoel niet in de grote steden, in de grote restaurants, in de persoonlijke internationale sfeer, die tussen Stockholm en Sevilla nergens wezenlijk verschilt. Neen, ik meen: hebt U de Vin de France wel eens gedronken in de onaanzielijke dorpen, die niet in atlasen staan maar wel op de toeristenkaarten voorkomen en die u dus op uw Solex kunt bereiken.

Uw Solex is een leerzaam ding. Hij leert u aardrijkskunde langs aanschouwelijke weg en geschiedenis van de keien op straat. Hij brengt de mens tot de mens en is er in deze verworpen wereld een schoner taak dankbaar? En wanneer hij U tot de Franse mens brengt, voert hij u ook naar de Franse wijn. Tot „le bon vin de France“. Niet „een“ wijn. Nee, „le“ Vin. Want waar u komt is de wijn... ik zou haast zeggen vereerd.

Verwacht u toch nooit het wutle leven in Parijs, waarin de vreemde dingen van heel de wereld hun soms moethide genegenen komen zoeken, met het eenvoudige bestaan van het gewone Franse volk.

De ware geest van Frankrijk kunt u proeven in de Vin de France, aan de oevers van de Loire, de Cher en in Auvergne, Bourgogne, le Bordelais, in Champagne en in de Roussillon.

Wanneer u op de eikenhouten bank voor een dorpsherberg onder bloeiende oleanders of de ranken van een priet-wingerd zit en er de wijn van juist weer dat deel van Frankrijk drinkt, proeft u de blauwe zonnenucht, die gekoepeld staat over de heuvelende wijngaarden, verwacht u de innigheid van het Franse gezinsleven en het karakter van een vrolijk volk, qui aime à rire, maar waarin eerbied leeft voor de grote Franse tradities.

La famille, le pain, le vin zijn er heilig. De wijn is ook de persoonlijkste van alle Franse cultures. Hoe talloos velen bezitten er hun eigen kleine wijngaard, die hun eigen wijn oplevert, die een ander niet heeft, die in vaten in de kelders ligt, in kannen op tafel komt en degelijks wordt gedronken. Iedereen heeft verstand van wijn en behandelt hem met een zorg en een eerbied, die van vader op zoon overgaan. Ons moet van de wetenschap iets bijgebracht worden door nuttige reclamegeschriften omdat een groot deel van de Hollanders immers geen verschil merkt tussen een Mouton Rothschild en een fles van de kruidenier, want u je net zo goed je vulpen zou kunnen vullen en die veelal Frankrijk nooit heeft gezien.

Zet u 's avonds uw Solex maar neer voor de deur van een auberge, 't geeft niet waar, en bestel een liter van de Vin du pays en spreek met dat gemakkelijkt toegankelijke volk. De mnegen zullen als puntjes van geluid rond u zingen, de sigaretten zullen als puntjes van vuur in 't donker gloeien. U zult de boomkivoren horen en de zomergeur smuiven van rijpend graan, dat de basis is van de vereerde woorden „père et mère“, u iets gaan begrijpen van de Franse ziel, van de volk kenmerken. Zó ziet de vreemde het Franse volk te zelden. Zó drinkt hij ook de Vin de France niet.

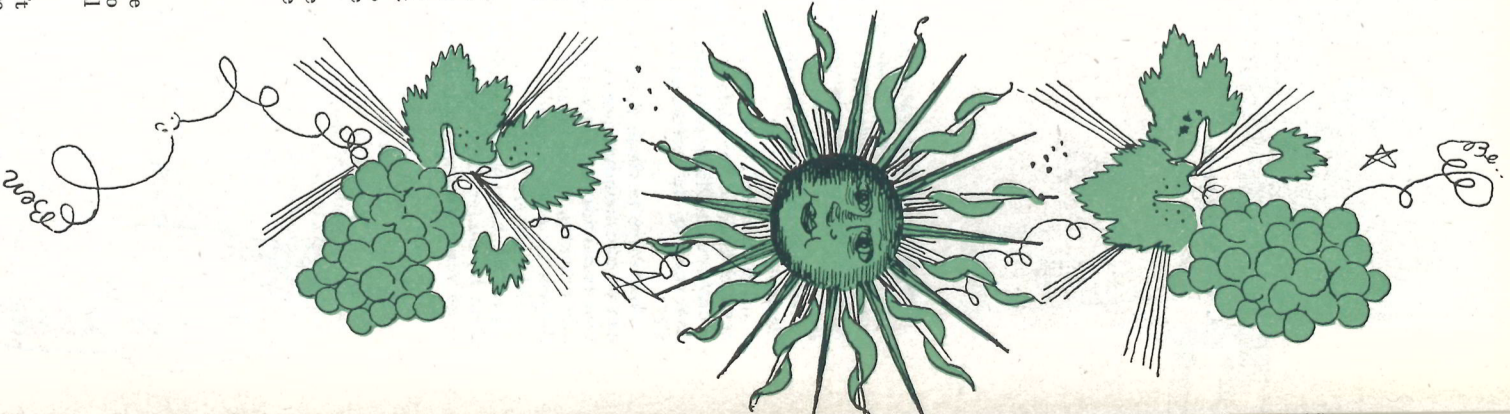
Bestijg uw Solex en ga tot dit volk, meng u eronder en spreek er mee. Leun met de chauffeurs en de arbeiders op de zinken toonbank van de marchand de vin. Ga onder de landbouwers op dat ogenblik, dat ik mij herinner uit mijn kindertijd:

Laboureur, voici le soir  
On fuit la paine,  
Viens avec bonheur t'asseoir  
Sur le banc de chène.....

Drink hun wijn en hun wijsheid. U kent waarschijnlijk wel enkele bekende Franse sprekworoden, die aan de wijn zijn ontleend.... A bon vin point d'enseigne en zo meer. Maar er is een ander sprekwoord dat zegt: Après bon vin bon cheval! dat wil zeggen, wie een goed glas wijn heeft gedronken is een moediger ruitler.

Après bon vin bon Solex!

Wie met de matigheid van de beschaafde mens een goed glas Franse wijn heeft gedronken, kan zich genust weer op zijn zadeld zetten en verder trekken naar andere wijnen naar altijd dezelfde vrolijke en toch bezonken, intelligente mensen vol esprit aan wie het leven ook geleerd heeft, dat alles zijn mogelijkheden en iedere wijn zijn bezinsel heeft: que „Chaque vin a sa lie“.



Ch. A. Cocheret



S. Carmiggelt

## Komt U even schuilen?

**G**E weet niet half hoe pijnlijk het voor mij is te schrijven in een uitgave die de feestdagen luister bijzetten moet, want zodra ik in dit verband de pen opneem, moet ik denken aan de vreselijke avonturen van vorig jaar.

Het was de eerste Kerstdag en hij begon al meteen slecht.

"Ach meneer", had mevrouw Witterveen van nummer zeventien door de telefoon gezegd. "Wilt u me klein-zoontje vanmiddag even naar zijn oma brengen, want daar mag hij de kerstboom zien en ik kan niet weg, ziet U?"

Zoiets doe je. Toen ik aanbelde, had Hannibje zijn jasje aan en zijn mondje open, want zijn oma stond hem juist voor te bereiden op het wonder, dat hij te zien zou krijgen: "Zó prachtig, Hannib — een boom met allemaal lichtjes en slingers en engelenhaar en zilveren ballietjes. . . ."

"Echt zilver?" vroeg hij, ongelovig nog.

"Echt", beloofde mevrouw en deed hem zijn petje op. Toen hij buiten liep, aan mijn hand, zei hij er geen een — zó verdroomd was zijn vijfjarige verbeelding bezig met



"Is dat de Kerstboom?" vroeg Hannibje.

de naderende nacht en in de tram wou hij niet eens een rittenboekje van de conducteur. Hij had er gewoon zijn kop niet bij. Hij zat maar te staren. Zilveren ballietjes dacht hij. En: engelenhaar. . . .

Bij de halte moest ik hem er uit tillen. We staken over en sloegen een zijstraat in.

"Daar woont oma Frans!?", zei hij, voor het eerst ontwakend.

"Ja Hannib", sprak ik feestelijk. Toen gingen we er op af. Maar juist op dat ogenblik ging in het pand, dat hij mij had aangewezen een raam open en vloog een geheel brandende kerstboom naar buiten, achtervolgd door een sliert gordijn, dat ook had vlamgevat. Het was een fel fikke, midden in die lege straat. Om Frans kwam het persoonlijk uitdoven met een emmer water.

"Die smoktopen!", meende Oom Frans. En hij keek nog even nijdig naar boven, waar achter het open raam twee jongetjes stonden te huilen, met de handjes tegen de wangetjes, waarop kennelijk nog onlangs was gelefd.

"Is dat de kerstboom?" vroeg Hannibje, neerkijkend op de zwart verbrande hoop bij zijn knoopsoepetjes. Hij maakte eerder een verbaasde dan een bedroefde indruk, maar wat het allemaal aan zijn zieltje heeft verbogen, zullen we over een jaarje of dertig stellig van zijn psychiater vernemen.

Ik heb hem met schok en al aan zijn vergrande oom overhandigd en ben met de tram naar huis gereden want we zouden die avond bij kennissen gaan eten en ik moest me nog geheel opschikken. In de kamer vond ik een briefje op tafel, waarin mijn vrouw meldde dat ze even een bezekje afstak en de hoop uitsprak, dat ik me alleen zou redden zonder beschadiging van het servies. Tervil! Ik mijn feestpak aantrok, brak buiten een afschuwelijke onweersui los. Ik ging voor het raam staan. In de meezwepende regen kwam op een sukkeltrafje een jongeman aangelopen. Ook hij was gehuld in een feestpak, dat hij tegen de elementen trachtte te beschermen, door een kraant boven zijn hoofd te houden. Toen hij zich schuldig tegen de deur van mijn huis drukte, zag ik, uit het raam dat het kerstnummer van het blad waarin ik een wyldloppige vertelling geschreven had, hem tot parapluie diende.

Ontroerd, daar een lezer in nood te vinden, ging ik naar beneden en opende de deur. De jongeman viel ruggeings

bij mij de gang binnen en keek ontlost naar mij op.

"U kunt wel even binnen schuilen", zei ik, overbodig eigenlijk, want hij was er al, van hoofd tot voeten. Op de been krabbelend, gaf de jongeman een tris stevige dankbetuiging ten beste, waarbij de natte kraant slap afhing uit zijn hand.

"Kom even in de kamer", zei ik, met een winnig glimlachje.

"Nu, dat zinde hem wel. Bij de deur kregen we nog wat „na u" -moeilijkheden, maar eindelijk had ik hem toch onder de pannan. Toen wij echter tegenover elkaar zaten, was de mint in de conversatie plotseling op.

"Wat een weer he", zei ik nog maar eens. Het was zo.

"Nou", zei hij zorgelijk.

"Daar de regen aanheld en de zwijgende aanwezigheid van de jongeman op mijn zenuwen begon te werken, verhoef ik mij, drentelde naar de kast en zei:

"Wilt u misschien iets gebruiken? Een glaasje van 't een of 't ander?"

"Nou, als ik u er niet van beróof", zei hij, met een lachje. Het was een enge knul eigenlijk.

Daar de kelkjes nog onafgewassen in de keuken stonden, nam ik twee waterglazen en schonk ze half vol thum, want iets anders kon ik tussen het ledige fust niet staande houden.

"Beng!", riep de bliksem baldadig.

"Poost", zei ik.

"De jongeman nam een ferme slok. Toen de consumptie zijn keelgat was gepasseerd, maakte zich plotseling een diepe onsteltens van hem meester. Hij zette het glas haastig op tafel, greep zich met beide handen aan de onderbuit en vertrok zijn gelaat zó smartelijk, dat ik ongerust overtoerd kwam en vroeg:

"Hebt u iets?"

"Vreselijk. . . . het is alcohol", riep de knaap. "Dat lust ik niet. . . . daar wot ik altijd bereofd van. . . ."

"Nou hij jekte niet. Na enige minuten begon hij diepe, droeve kreten te slaken, gelijk een aangesloten roofter in de prairie. Zijn balbeeld gelaat was asgrawu geworden en zijn ogen rolden als knikkers door hun kassen, maar in het logeerbed gestopt. Hij lag daar nog steeds te kermen, toen mijn vrouw thuiskwam. De situatie beveld haar allerminst daar zij vrede deed te we bij de onbekende zonden moeten waarden. In plaats van te Kerstmaken, naard de jongeman riep met gebroken stem dat hij maar het liefst alleen was, zocht we, na een kwartierlye aarzelen, de deur toch achter ons dichtrokken.

Het regende onverminderd.

"Heb jij geld voor de tram?" vroeg mijn vrouw.

"Drie cent", antwoordde ik naar waarheid.

In het donker begon zij in haar tasje te zoeken — een soort broekzak van een tienjarig jongetje, vol nutteloze voorwerpen.

"Hebbewat?" vroeg ik humeurig, want het regende met dichtgeplante droijjes.

"Nog één gulden", zei ze en duwde me het bijjet in de hand.

Toen we er mee op de stampvolle tram stonden, zag ik, dat het maar 'n vies guldenje was, vol lippenood en tabakskrimmetjes. Ik veegde er een beetje mee langs mijn jas, maar daar werden we geen van tweeën mooier op.

"Afschijft", zei ik tegen de conducteur. "Hij ziet er een beetje naar uit, maar het is een echte."

Ik had het op populair toon te berde gebracht, maar één blik op het gelaat van deze taniig tramganger maakte mij duidelijk, dat ik er onvergelijkelijk naast geslagen had. Hoewel haast alle Amsterdams conducteurs zich met een verbijsterende levensmoed staande hielden in hun kwellen-de betrekking, had nu juist deze zijn humeur verloren bij



"Vreselijk, het is alcohol. . . ."

al dat geduw van mensen, die niet willen doorlopen. Met een bleek uitgeteerd haatgezucht keek hij me aan, liet vervolgens een allernoodlotigste blik vallen op dat besmeurde munthijet en sprak onnodig luid:

"Dat kan ik niet aanemen, meneer".

"Dat not u", zei mijn vrouw — hoogmoedig, of we een kist met knaken bij ons hadden, maar alleen op het principe stonden.

"O ja?" sprak de man met een verschrinkelijke ver- achtung. Daarop duwde hij mij de lippenstift-gulden weer in de hand, legde de pezige vingers aan het betonw en stelde "Betalen — of er uit."

"We gaan er niet uit. Noóit", riep mijn vrouw op rellerige meeningtoon. Met het woordje "mooit" moet je echter altijd voorzichtig zijn. "Tingeling" deed de man en daar stond de tram al.

"Kom nou — dame", riep een dunne stillerd, die blijk- baar niet van bonje hield.

Twee seconden later stonden we in de regen — na enig ruggeduw.

"Ik wil uw nummer noteren", riep ik juridisch.

De conducteur belde af.

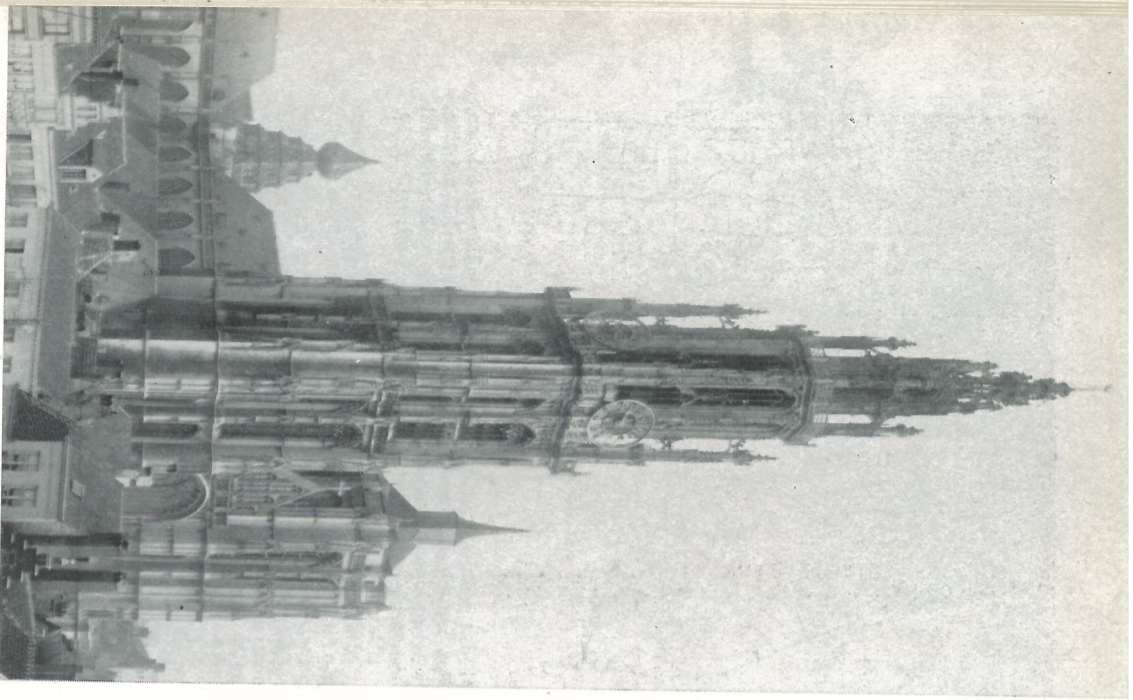
"Kom hier, dan zal ik het effe op je boordje schrijven", riep hij pesterig. En een tram vol homerisch gelach liet ons alleen — in het volledig genot van onze nederlaag.

Doornat waren we toen we te voet bij onze gastheren aankwamen. We nuttigden slecht gehunend het smakelozen eten, voerden een trekkenge conversatie en waren eigen- lijk blij dat we om elf uur weer de regen in mochten. Frans kwam het gejanmer van de onbekende man ons weer tegemoet. Het ging hem nog onverminderd slecht, maar van een dokter wilde hij niet horen.

"Laat me met rust", riep hij knorrig. Dit deden we — maar hij óns niet. Want de hele nacht heeft hij liggen woden en jammeren, telkens op de gang bezig met het openen en sluiten van deuren en het plassen met water in de badkamer. Toen ik op de morgen van Tweede Kerstdag wakker werd, klonk zijn verdriegende rumbudl nog met droeve regelmaat door het huis. En de toen tóch maar gehalde dokter sprak: "Houd u hem een paar daagjes onder de wol. . . ."

Waarnee ik maar zeggen wil, dat het soms zo begrote- lijk kan zijn, iemand op Kerstmis even te laten schuilen voor de regen.

Dit is de toren in zijn volle pracht. Wegens vernieuwing van de bouw is er heden ten dage een stelling reeds 16 jaren rond de eerste en tweede verdieping om herstellingen te doen en hopelijk eens te beëindigen....



makere met Romhout Keldermaas, betekent tevens het zinnebeeld van Antwerpen's machtige kunstgeschiedenis, terwijl de onmiddellijke omgeving de legende van de „Metropool“ symboliseert. Kunst en historiek zijn éénmaal onsterfelijk. Onze Lieve Vrouwentoren zal dus tot in de verste toekomst het centrale punt van het toerisme blijven. Eens leidden ratelende „chairs à bancs“ en open koetsen de nieuwsgierigen naar dit uitgangspunt van een stadstoelt weldra zal ook de Solex dutzenden in de gelegenheid stellen nader kennis te maken met het „vare Antwerpen“.

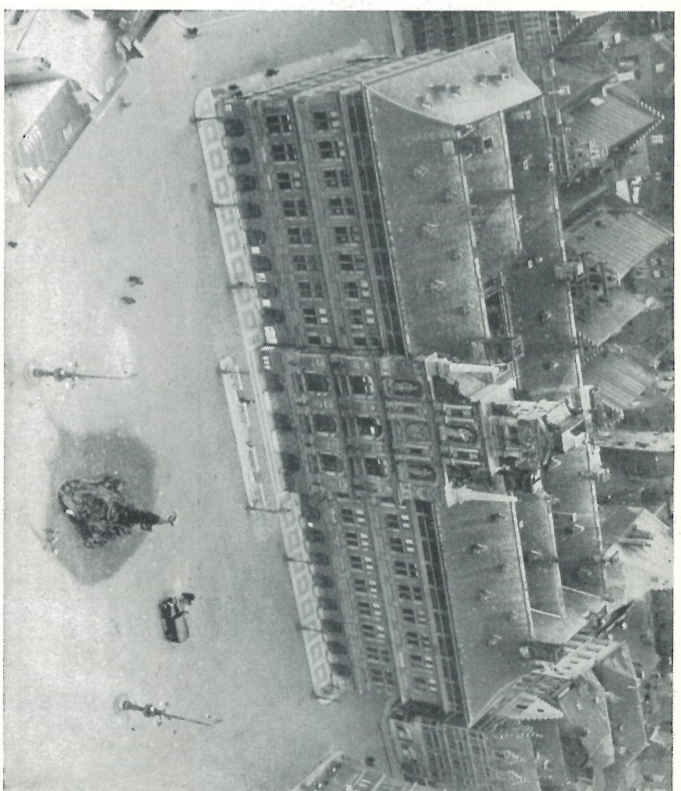
Ook zij zullen zonder wegannwijzer noch stadsplan de voet van het majestueuze monument kunnen bereiken. Waar de „toren“ immers eens, eeuwen terug, het oriëntatiepunt was van de vervoertrief en... de talrijke oprukkende legers, is hij in de moderne tijd dit ghebleven van de honderden dagelijkse stadsgasten.

Zijn spits beheerst immers Antwerpen, is overal te ontwaren!

Recht over de hoofdingang op de Handshoemarkt bevindt zich de „putkeve“ (de waterput), het kunstige smeedwerk van een der beroemdste Scheldelozen, Quinten Massys, de smid en schilder, de „vader“ van de met de tijden vereeuwigde Antwerpse schilderschool, Rubens. Van Dijk en Jordans, wier werken van pralente breedheid, van kolonistische weelde, van uitstralende levensblijheid, niet alleen alle voornamste musea en kerken van de stad zelf sieren, maar die tevens over de gehele wereld een voorraanstaande plaats in de tentoonstellingshalen en religieuze tempels hebben ingenomen.

Het was Quinten Massys die met de gesmede kleine handwepert „Brabo“ boven op de putkeve, de door velen aangenomen legende van het ontstaan der stad (Hantwerpen... held Brabo zou de hand van reus Antigon, die aan elke voorbijvarende schipper tolvrecht eiste, afgehaakt en weggevoerd hebben) in een kunstwerk vastlegde (1490). Hieromtrent vergissen de Sinjoren zich veelal zelf, vermisd

Luchtfoto van de Grote Markt, met het stadhuis, in het midden Brabo en rechts enkele gildenhuzen.



alderkleinste betekenis). Een aandachtige rondgang van de Grote Markt is zoveel als de lectuur van een vijfzig geschiedensboek van Antwerpen.

Hier smilt men immers reeds met volle teugen de lucht van de Scheldestroom op, de „cel“ van het ontstaan, de historiek en de grootheid der stad. De blik over de Suikerrui (links van het stadhuis) weerspiegelt het huidige Antwerpen als wereldhaven. Het gehuld van de toeschouwer zal inderdaad niet lang op proef gesteld worden om een „zeereus“ statig op het water te zien voorbijtrekken, het gefluit van de opgezette stoomkleppen op te vangen of de grijs-blauwe rook uit de grote scheepsschouwen hoog te zien opklommen.

Dit moderne aspect wisselt af wanneer de bezoeker meer het midden van de Grote Markt opwandelt en zijn

aandacht verleent aan de in gotiek, renaissance en barok opgetrokken Gildenhuzen of aan de brede en veelvleer lage voorrevel van het stadhuis, een nauwegezetten uitbeelding van de burgerlijke Vlaamse renaissance der 16de eeuw.

Uiterst rechts op de hoek van de Wisselstraat is het oude „Voske“ slechts een paar jaar geleden terug in zijn oorspronkelijke stijl opgetrokken. Hiermee beoogde de stadsverheid nog meer harmonie te leggen in het oude en kunstige uitzicht.

Deze 350 tot 400 jaren oude huizen, herinneren meteen aan een der grootste geschiedenspunten der Scheldestad. Alhoewel volgens de legende van Brabo in de 7de eeuw sprake was van Hantwerpen en in de 10de eeuw de nog steeds bestaande Scheldeburcht „Het Steen“ vlak bij de stroom werd opgetrokken, toch bleef Antwerpen voornamelijk een weinig belangrijke plaats.

De Hertogen Van Brabant zonden later haar bloei wel bevorderen, zodat de nijverheidsstad een handelscentrum werd, maar het was toch eerst tijdens einde 15de, 16de en begin 17de eeuwen, dat Antwerpen als haven en als middelpunt van alle vervoertrief een welderige bloei zou kennen, ondanks ze herhaalde malen het doolwit zou worden van strijdende legers (godsdienstige oorlogen).

(slot volgt)

Het onoverwoestbare Steen staat nu reeds 10 eeuwen lang aan de Schelde-oever als oudste getuige van Antwerpen's uitgroei.

# Antwerpen's ziel

## blijft eeuwig jong

A. Dam

De trots tegen de lucht opstekende gotieke spits van de 123 m hoge „Onze Lieve Vrouwentoren“ is de eenwige magneet van Antwerpen. Sedert verschillende tijdvakken trekt hij reeds van kilometers ver in de ronde, de belangstellenden met omweerstaanbare macht recht tot het „hart“ van de Scheldestad aan.

Het architecturale gedrocht van verschillende generaties (1356—eerste helft 17e eeuw), Jan en Pieter Appelmans, Hermann de Waeghemakere, Jan Taek, Domien de Waeghe-

ze doorgaans niet de nog niet honderdjarige Brabo-waterfontein (voor het stadhuis) van Jef Lambeaux, maar haar barokke opstapeling van rubenianse maakten, voor de oorspronkelijke uitbeelding der legende houden.

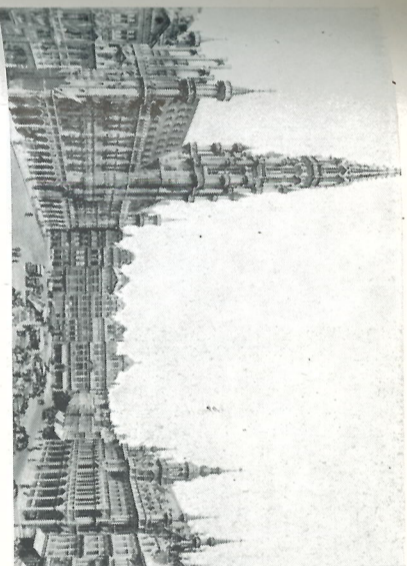
Om dit sterfelijk beeldhouwwerk te bereiken hoeft de motor van de Solex slechts enkele seconden aangeslagen. De „Torenvoet“ en de Grote Markt met het stadhuis, met Brabo, met haar talrijke gildenhuzen, zijn slechts gescheiden door het Blauw Moezelstraat.... je (je.... naar zijn



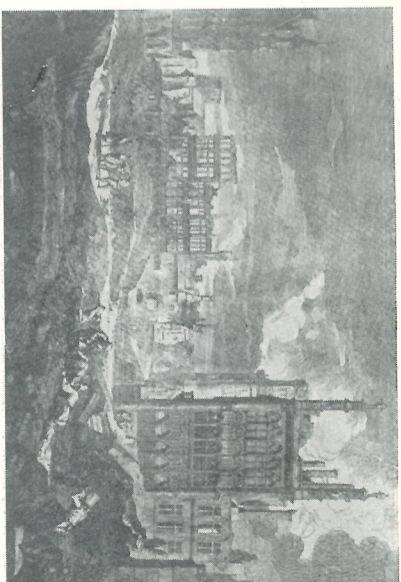


# Bruxelles

aujourd'hui et autrefois



La Grand Place aujourd'hui.



La Grand Place après le bombardement de 1695 (d'après une estampe de A. Coppens)

**B**RUXELLES, une ville merveilleuse, la plus belle que j'aie vue, après Paris," écrivait Stenklewicz, exprimant par ces quelques mots, toute son extase devant la majesté de la vieille cité, construite sur les rives de la Senne.

La capitale belge, au cours des ans, n'a pas cessé de se développer, d'étendre toujours plus loin ses limites, d'augmenter sa prospérité. Aujourd'hui encore, elle vient de reformer ses entrailles, en plein coeur de la ville, au pied même de la majestueuse collégiale des Saints Michel et Gudule, où viennent de se terminer des travaux destinés à réaliser une liaison ferroviaire souterraine entre le Sud et le Nord. A l'endroit même de la rue de la Puterie, ancien centre des messageries, s'élève maintenant une gare centrale.

La ville se métamorphose encore chaque jour. Elle s'agrandit, s'embellit, s'enrichit sans cesse. A la voir si belle, elle fait songer à son passé glorieux et l'on s'imagine volontiers que ce passé était fait d'allégresse, de joie de vivre, qu'il était pétri de la fierté qu'avaient ses guildes et ses corporations et du bon renom de ses savants, de ses artistes et de ses artisans.

Que ce soit par la masse imposante de son palais de justice, par la fébrilité de ses boulevards du centre, par l'ordonnance parfaite de sa place Royale, par la richesse de ses églises, par la hardiesse de ses tours, par la fraîcheur de ses parcs, par l'expression de ces façades ou même par la frondeur de son Manneken-Pis, Bruxelles fait éclater partout sa joie de vivre, le souvenir d'un passé plein de gloire, sa confiance en l'avenir et sa fierté de compter parmi les plus belles capitales du monde.

Victor Hugo sut apprécier le charme de la ville et la bonne humeur de ses habitants. D'autres ont parcouru les vieilles ruelles pour y trouver, tracé dans la pierre, toute l'histoire d'un peuple pacifique et travailleur. Dans l'enceinte de Bruxelles devaient vivre des gens heureux et ce de tous temps.

Et pourtant, hélas, que de ruines se sont accumulées dans cette cité millénaire, dont le Grand Marché (Grand-Place), porte les cicatrices d'une histoire tumultueuse. Les connaisseurs remarquent ce détail immédiatement en admirant les façades de styles différents, et notamment de celui de la Maison du Roi (gothique) et de celui des maisons (renaissance).

Ceci est un point d'histoire sur lequel nous voulons nous attarder quelques instants, car il met en lumière une

des plus grandes calamités qui se sont abattues sur Bruxelles: le bombardement de 1695.

En l'an 1692, Namur avait été pris par Louis XIV. Mais trois ans plus tard, en 1695, Guillaume d'Orange s'efforçait de reprendre cette ville. Destructeur de le détourner de ce dessin, Louis XIV donna au Maréchal de Villeroi, l'ordre de bombarder Bruxelles.

Dans la nuit du 10 au 11 août 1695, l'armée française atteignit Hal, venant d'Enghien. Le 11 août, elle atteignit Anderlecht et Molenbeek et occupa toutes les hauteurs dominant la rive gauche de la Senne.

Au sud de Bruxelles, la Senne fut franchie par les ponts entre Ruysbroeck et Beersel, localités dont les maisons furent détruites.

Installés derrière la ferme de Ransfort, à Molenbeek St. Jean, les troupes du Maréchal de Villeroi entamèrent le bombardement le 13 août à 5 heures du soir ayant pris comme point de mire l'élégante flèche de l'Hôtel de Ville. Une pluie de bombes et de boulets chauffés au rouge s'abattit sur le centre de la ville semant la destruction et l'incendie.

Le lendemain 14, le bombardement recommença à 9 heures du matin pour cesser à 4 heures de l'après-midi. Durant les 48 heures que dura le bombardement, trois mille bombes et douze cent boulets rouge-avaient été lancés, réduisant la ville en ruines, incendiant ou détruisant plus de 4.000 maisons.

La première bombe tomba Montagne de la Cour, à côté de la Cour de Nassau, palais seigneurial du XVI<sup>e</sup> siècle que se fit ériger Engelbert II de Nassau, sur le versant méridional du Coudenberg, et dont il ne reste plus aujourd'hui que la Chapelle St. Georges.

En peu de temps, le feu envahit le Grand Marché (Grand-Place), englobant l'Hôtel de Ville, la Maison du Roi, la Grande Boucherie (rue Marché aux Herbes), la Cour d'Arenberg, quatorze églises, détruisant des trésors, et notamment des tapisseries, des oeuvres d'art magnifiques, entre autres le tableau „Justice" de Roger Van der Weyden, le „Portrait des Echelvins" de Van Dyck, la „Gamblyse" de Rubens, etc....

Le coeur de la ville de Bruxelles venait d'être durement éprouvé. Seules la tour de l'Hôtel de ville et les maisons „La Louve", „la Bronette" et „Le sac" furent épargnées, d'où l'on explique la différence de style dans l'architecture remarquable de la Grand-Place actuelle, chaque style représentant une époque et c'est une des plus grandes

curiosités de l'ancien Grand Marché que de pouvoir lire sur les façades toute l'évolution de l'art au cours de dix siècles.

L'église St. Nicolas, sanctuaire gothique dont l'histoire s'annonçait fut incendiée et en grande partie détruite. Sa tour devait s'effondrer en 1714, après avoir été le beffroi de la ville.

La rue de l'Écurie, étroite artère au coin de laquelle se trouvait déjà le Manneken-Pis, fut complètement détruite. D'autres rues telles que la rue de la Madelaine, la rue de l'Amigo, la rue de la Montagne, la rue de la Fontaine, subirent le même sort.

Les hôtels seigneuriaux de Bergeyck et d'Arschot, l'église de la Chapelle, des couvents et de nombreux autres édifices furent détruits ou gravement endommagés.

Cette catastrophe réduisit la population à la misère. La mendicité prit des proportions considérables. Pendant de nombreuses années, la vie bruxelloise souffrit des plaies que laissa une action militaire inconsidérée. Dès le départ des troupes françaises l'on organisa des secours. Des convois de vivres furent envoyés, à l'initiative des dignitaires ecclésiastiques, des nobles et d'autres grandes villes, principalement Anvers, Malines et Louvain. La magie

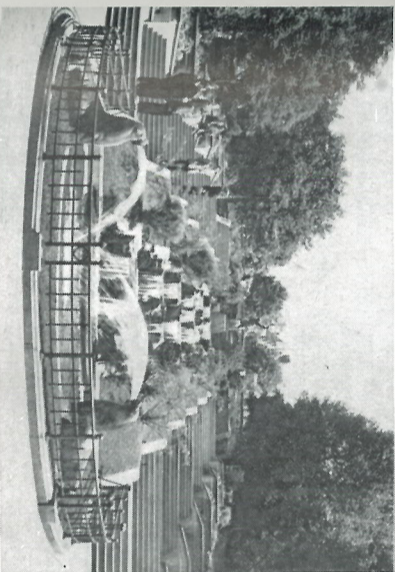
structure, provisoirement installée à l'Hôtel d'Ursel et dans quelques maisons privées, ordonna les travaux de débâchage. L'embouteillage fut tel que la décision dut être prise de contraindre les tombereaux de suivre une voie pour l'enlèvement des décombres, et d'en suivre une autre pour le retour.

Il s'agit là, de la première application du sens unique, actuellement imposé dans certaines artères étroites à trafic intense.

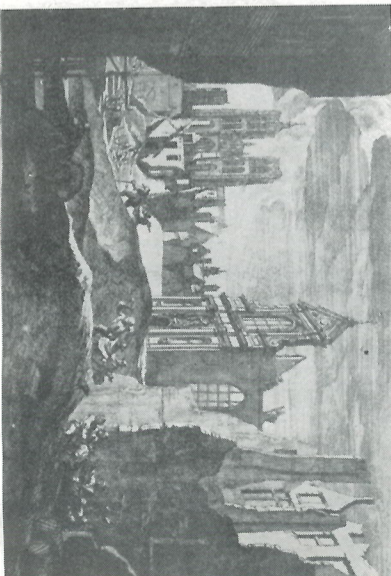
Lors de la reconstruction de Bruxelles, l'on profita des circonstances pour élargir certaines rues, pour rectifier les tracés, et exhausser la rue au Beurre, la rue de la Colline et la rue des Chapeliers. Afin d'activer la reconstruction et de venir en aide à la population sinistrée, le Gouvernement autorisa des coupes dans la forêt de Soignes et faisait bénéficier la ville de l'exemption pendant trois années, de toutes charges et impositions dues pour l'entrée dans le pays ou dans la ville, des matériaux de reconstruction des édifices détruits.

Mais le courage de la population bruxelloise est proverbiale. Trois années après que le malheur se fut abattu sur la ville, une calvaude fit oublier les blessures de la cité, accompagnée de réjouissances, la paix de Rijswyck ayant

Le Mont-des-Arts aujourd'hui.

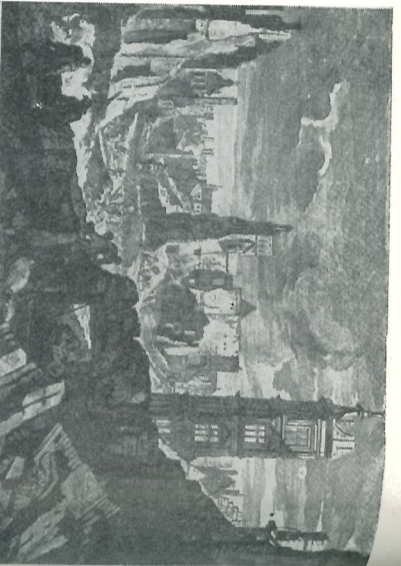


Le premier projectile du bombardement de 1695 atteignit le Mont-des-Arts. (d'après une estampe de A. Coppens)





La Collégiale S. S. Michel et Gudule aujourd'hui.



Le même quartier après le bombardement de 1695 (d'après une estampe de A. Coppens)

été signée, dominant aux Bruxellois l'espérance d'une ère nouvelle de prospérité.

La vie reprit peu à peu son cours normal. Les leçons du passé allaient radir les Bruxellois dans leur désir de résister à tout envahisseur. Elle le fit deux fois au cours de ces cinq dernières décades, en 1914 et en 1940. Armée du même esprit que ses deux derniers mayeurs, la population

## De fietsmotor en de Belgische wegen

**D**E fietsmotor is een familiair beeld geworden in het stads- en haarverkeer. En toch wekt het steeds de belangstelling, inzonderheid als het tuig bestuurd wordt door een charmante jonge dame en zoemend over het mooie wegdek voorbij schuift.

Dat is een specifiek Hollands toneeltje.

Voor België is daarop de volgende variante: ... en zoemend over het hobbelige wegdek voorbij hotst en hotst. De Belgische wegen, in steden of buiten de agglomeraties, hebben een treste locale en internationale reputatie. De „kassel“, hoofdbestanddeel van ons wegennet, heeft er voor gezorgd, dat we in Engelse moto-magazines lezen van „Belgian cobbles“, vergezeld van het adjectief „terrible“.

Laatst zag ik een plaat, uitgegeven door een Amerikaanse autotrust, waarop een afbeelding van een testbaan, om het de mensen duidelijk te maken, dat de producten van dat consortium effectief en rationeel beproefd worden. Alles is er op voorzien: hellingen, bochten, waterplassen, lange rechte weggedelen en een stuk „Belgian blockroad“.

Misschien hebben onze vroegere wegenbouwers en hun volgende generaties dit materiaal als ideaal aangezien. Doch ik kan gerust de verzekering geven, dat er een hemelsbreed meningverschil bestaat tussen de weganalegers en de weggebruikers. Courant is het, op de autobouwen, gewoonlijk op de achterruit, een rollend protest aan te treffen met nagenoeg deze formule: voor onze X-milliard frank belasting eisen we goede wegen.

Niet alleen wordt ge druchtig door mekaar geschud, betraakt ge rekeningen aan de lopende band voor veren, schoke-dempers, enz., maar bovendien moet ge steeds op uw hoede

Bruxelloise opposa à l'envahisseur une résistance opiniâtre et non dépourvue d'un certain humour. Jamais elle ne perdit confiance quant à l'issue des batailles.

Le 11 novembre 1914, ainsi que le 3 septembre 1944, Bruxelles fit aux armées victorieuses ou libératrices, un accueil d'un enthousiasme indescriptible, mais aussi empreint de la plus vive émotion.

Zijn voor de bondgenoot: de rail van tram of trein. Normaal zou die moeten gelijk liggen met het wegoppervlak, maar even normaal door zakkingen liet het zijeren gevar en eens en stuk hoger, dan weer een heel deel lager. Tegelijk over de magistrale samenhang van kassei en spoor is het wenselijk de adressen en telefoonnummers van de verschillende hospitaal bij de hand te hebben.

Uit de aard van ons wegennet ziet het er naar uit, dat die toestand wel remmend kan inwerken op de groeiende populariteit van de fietsmotor. Doch daarom behooven we nog niet te wanhoppen, moeten we het niet TE erg openemen.

Onze wegen hebben ook recht op goede aanhalingen: ten eerste ze zijn niet alle even slecht, ten tweede werkt men momenteel flink aan nieuwe bedekkingen en ten derde zijn er nog de fietspaden.

Ligt hier een oplossing voor de fietsmotoren in de nabije toekomst? Best mogelijk.

Evenals in Nederland zijn er in België stappen aangevend voor een faveur-regime ten bate van fietsmotoren. Het lijkt mij maar logisch, dat onze brommerfjes op het rijwielpad worden toegelaten. Met een minien gewicht, een lichte motor, krachtige remmen en een farsoonlijke snelheid hindert zo'n n nergens en niemand.

Ongeduldig wordt het resultaat tegemoet gezien. Wat een vreugde en verbetering in het verschiel! wat een sensatie voor ons zelf!

Van de slechte baan op het goede pad (letterlijke betekenis).

JOHN BEULLENS  
Berchem-Antwerpen.

## L'avenir du cyclomoteur

**L**E cyclomoteur prend de plus en plus sa place parmi les modes économiques de locomotion. Il correspond à un véritable besoin. Avec une cylindrée modeste moindre de celle des vélomoteurs d'antrefois, la bicyclette à moteur auxiliaire offre à ses usagers des possibilités identiques. Dès le début, on ne prévoyait pour le cyclomoteur que de petits parcours urbains. Les extraordinaires perfectionnements apportés à ce type de machine, la valeur exceptionnelle des petits moteurs établis par de firmes spécialisées furent telles qu'on put, après peu de temps, envisager pour les cyclomoteurs un rayon d'action bien autrement étendu que celui auquel on s'était borné en premier lieu.

A vrai dire, le monde cycliste, qui représente un nombre considérable d'usagers de la petite reine, est directement intéressé par la performance des cyclomoteurs modernes. La randonnée cycliste sur longues distances, à allure moyenne honnête, sans fatigue, n'est plus un mythe. On peut citer le cas „d'équipes“ de cyclotouristes à moteur qui dans la période des vacances n'ont pas hésité devant un parcours de 2.000 kilomètres vers des régions cependant assez accidentées, telles que, par exemple Paris—les Pyrénées, ou bien une autre fois un peu de tourisme en Suisse.... Ni plus, ni moins.... Dans une épreuve disputée au printemps dernier, on a pu voir trois cyclomoteurs accomplir avec une remarquable aisance le trajet Nice—Paris, qui avait, en ce qui les concernait, un certain caractère d'officialité.

Dans les pays comme la Belgique et la Hollande, où le cycliste est légion, le nombre est grand de ceux qui souhaiteraient pouvoir étendre leur rayon d'action avec le minimum de fatigue physique et une moyenne horaire sensiblement accrue. Ceci, le cyclomoteur leur permet. Et il est impossible, à ce sujet, d'ignorer tout ce que l'effort de Solex a représenté en la circonstance.

Le cyclomoteur n'a pas manqué de tenter les aventureux, et c'est à un magnifique et tout à fait indépendant instrument de transport pour le grand public et pour le travail de tous les jours. Son extension n'est pas le fait du hasard ni celui d'un engouement momentané. Le cyclomoteur s'est avéré être l'instrument de transport le plus pratique et le plus économique qui ait jamais été créé.

C'est en 1918, un peu avant la fin de „l'avant-dernière“ guerre, que furent déposés les premiers brevets de Marcel Mennesson, qui devaient aboutir à la création du Solex. Les premiers exemplaires réalisés à titre d'expérience n'avaient que de lointains rapports avec la belle création actuelle, et ce n'est que vingt ans plus tard que les usines Solex avaient enfin, après une parfaite mise au point, mis sur pied le mode de fabrication et de vente d'un instrument de transport qui devait s'avérer le plus démocratique de tous ceux jamais imaginés. Le regrettable Maurice Goudard avait prévu le destin et la croissance de ses nouvelles usines en leur assignant une production de mille Solex par jour. Il n'est pas mauvais qu'en présence de ce chiffre, nous placions ceux, officiels, fournis par les statistiques actuelles.

En 1947, sur 12.000 cyclomoteurs produits seulement en France, on comptait déjà 9.000 Solex.... En 1948, sur 37.000 cyclomoteurs construits, 25.000 étaient des Solex, et en 1949, sur 55.000 appareils environ, 36.000 étaient encore des Solex..... On voit l'éloquence des chiffres!

Ce qu'est le Solex

Quelles sont les caractéristiques du Solex? On peut

Les résumer en trois mots: poids 26 kilos — vitesse 28 kilomètres à l'heure — consommation de carburant: 1 litre aux 100 kilomètres....

Avec son petit moteur à 2 temps de 45 cm<sup>3</sup>, bien abrité par son capot et monté à cheval sur la roue avant, entraînant celle-ci par galeet, simple et confortable, le Solex est un instrument pratiquement indéfectible, simple et silencieux, fonctionnant dans un ronronnement onaté et que ne sauraient rebuter les plus longs parcours.

Le Solex inspire une telle confiance à ses usagers que plus d'un parmi ses possesseurs s'est déjà lancé dans ce qu'on pourrait appeler les grandes aventures. Nous ne saurions faire mieux que citer le cas d'un mélange de cyclotouristes qui, en plein été, s'en alla faire quelque 1500 kilomètres de pistes et de bled dans le Sud-Tunisien et les confins de la Tripolitaine.... Tels ces colomnaux qui, pour leur travaux journaliers au Sénégal ou en Indochine, emportèrent avec eux le Solex qu'ils avaient utilisé dans son pays d'origine.... Tel enfin le pilote privé du général Eisenhower, qui, conservant à bord de son avion son Solex, l'utilisait à chaque escale pour ses déplacements à terre....

### Emploi d'un 2-temps robuste et indéfectible

Le Solex nous montre l'aspect fin et élégant de cet engin de transport, type achevé du „passerpartout rapide et sûr“... Mécaniquement, on se trouve en présence de l'adoption des solutions suivantes:

Utilisation d'un moteur monocylindrique à essence, du type à deux temps et trois lumières, qui a amplement fait ses preuves et dont la robustesse autorise tous les efforts. Ce petit moteur est refroidi par air, et le graissage se fait, comme sur tous les deux temps, par un mélange d'huile fluide à l'essence. La puissance, à 2.000 tours, est de 0,4 CV. La cylindrée étant de 45 cm<sup>3</sup> avec 38 m/m d'alésage et 40 m/m de course, cela indique une puissance spécifique de 22 CV, fournie sans aucun effort, en laissant une marge de sécurité considérable.

Le carburateur est un Solex 100% étanche, sans flotteur et sans pointeau. Le réservoir est accolé au bloc, sous capot, et il n'y a pas de robinet d'essence. L'allumage et l'éclairage sont assurés par volant magnétique. Le cadre est d'un type unique, pour homme ou dame, comme le montre notre cliché, et l'on peut remarquer la large selle et le porte-bagages.

Pour en revenir au moteur, soulignons que les créateurs du Solex ont porté leur choix sur le système le plus simple, le moins sujet à déréglage, celui offrant à son usager le strict minimum de préoccupations.

A l'heure actuelle, parmi les milliers de Solex qui roulent, il en est des quantités qui ont présentement des milliers de kilomètres dans les rayons, et certains ont passé le cap des 50.000 kilomètres, avec moteur et vélo d'origine, témoignage puissant de la qualité de la fabrication et de l'excellence des méthodes.

Nous verrons plus loin ce que sont les détails de construction du Solex, puis examinerons ultérieurement l'importance de l'organisation et de l'assistance post-livraison qui permettent aux cyclistes motorisés ayant porté leur choix sur le Solex de rouler partout et toujours sans souci du lendemain.

ROGER DARTYRE,  
Ingénieur.

# Piston à déflecteur

Paul Frère

## Problèmes du moteur à deux temps

### et piston plat

**L**ORSQUE le piston d'un moteur à deux temps atteint le bas de sa course, il découvre d'abord la lumière d'échappement, puis, quand une partie des gaz brûlés a été évacuée, la lumière de transfert par laquelle les gaz frais, précomprimés dans le carter, pénètrent dans le cylindre. Les deux lumières restent ouvertes simultanément pendant un certain temps, pendant lequel les gaz frais sont censés produire dans le cylindre un courant remontant jusque dans la culasse, puis redescendant en balayant devant eux, le plus efficacement possible les gaz brûlés et les chassant par la lumière d'échappement.

Une condition essentielle d'un bon balayage est que les gaz frais et les gaz brûlés se mélangent le moins possible, car autrement il ne resterait dans le cylindre, en fin d'opération, qu'un mélange de gaz frais dilué par des gaz brûlés, réduisant donc ainsi la quantité de gaz frais susceptible de fournir un travail utile, alors qu'une autre partie des gaz frais, mélangée aux gaz brûlés, aurait été évacuée en pure perte en même temps que les gaz d'échappement.

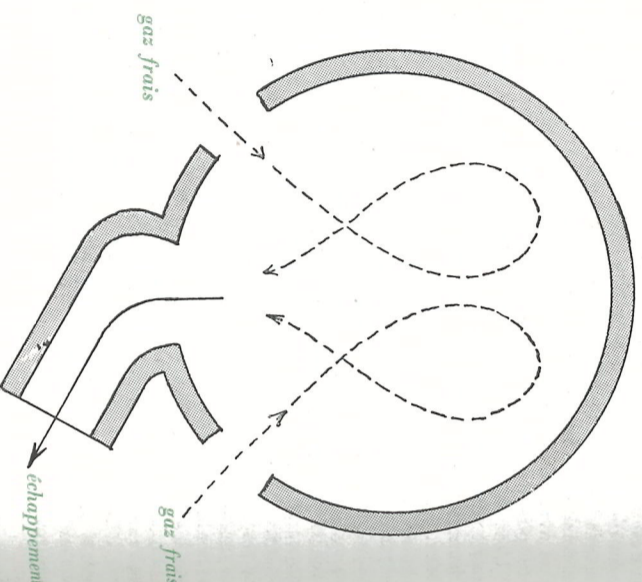
Du fait de leur densité, température et composition chimique nettement différentes, les gaz frais et les gaz brûlés n'ont heureusement qu'une assez faible propension à se mélanger, mais il faut, pour réduire les possibilités de mélange, tâcher de réduire le plus possible la surface de contact entre les deux sortes de gaz. Ici les très petits moteurs sont nettement désavantagés vis-à-vis des plus gros parce que la surface de contact des deux colonnes de gaz y est plus grande, par rapport au volume du cylindre. Dans les gros moteurs, le piston dans lequel un déflecteur dirige vers le haut du cylindre la colonne de gaz frais a été supprimé presque partout en faveur du piston plat plus léger et moins sujet aux déformations dues à un échauffement excessif et irrégulier.

Dans ce cas, la déviation des gaz frais vers le haut est obtenue en disposant les lumières de telle manière que le courant des gaz brûlés s'échappant du cylindre oriente les gaz frais de manière à réaliser un balayage convenable. Mais à mesure qu'on réduit la cylindrée unitaire, il devient de plus en plus difficile d'éviter qu'une partie de plus en plus importante des gaz frais se mélange aux gaz brûlés. Non seulement les surfaces en contact deviennent relativement plus grandes, mais l'écoulement des gaz dans le canal de transvasement de petite dimension prend un caractère tourbillonnaire favorisant lui aussi le mélange entre les gaz frais et les gaz d'échappement. Il devient ainsi de plus en plus difficile de se passer de déflecteur. Les inconvénients de celui-ci sont d'ailleurs beaucoup moindres dans un petit moteur que dans un gros, car le piston y est monté avec un jeu relativement grand, de sorte que les déformations inégales du piston, dont le déflecteur peut être la

cause, n'ont guère d'importance, pas plus d'ailleurs que la légère augmentation de poids qu'il entraîne.

Mais le piston à déflecteur a encore un autre avantage qui ne peut être négligé. Aussi perfectionné soit-il, un moteur à deux temps à balayage par mélange carburé est toujours un moteur à taux de remplissage relativement faible; à pleine admission, même dans les moteurs les plus réussis, les gaz frais ne représentent guère que 45% de la charge que comprime le piston: le reste est constitué par des gaz résiduels de la combustion précédente. A faible admission, la charge de gaz frais est encore bien plus diluée, et sa combustibilité affaiblie en proportion. Ce fait est aggravé de ce que les gaz frais et les gaz résiduels ne se mélangent qu'avec une certaine difficulté, des zones de gaz inertes peuvent se former aux environs de la bougie empêchant l'inflammation de se produire.

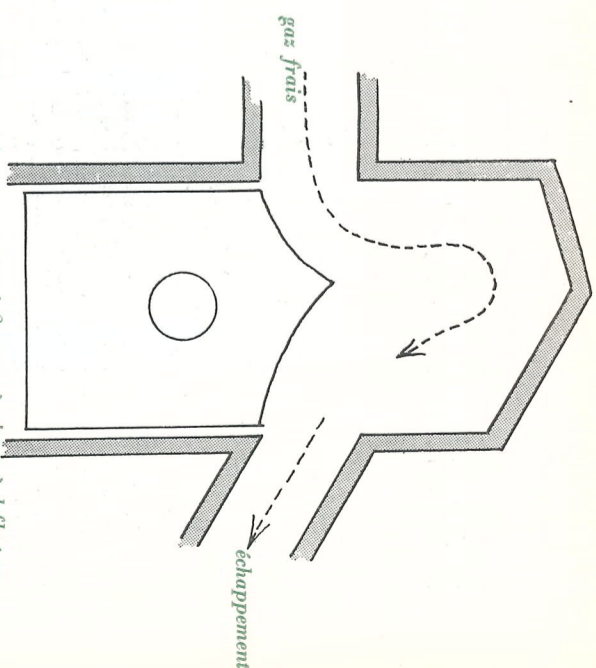
Balayage dans un moteur à 2 temps à piston plat.



C'est ainsi que des ratés se produisent souvent dans les moteurs à deux temps lorsqu'ils fonctionnent sous faible charge ou tournent au ralenti: il faut deux ou trois balayages successifs avant que le cylindre contienne un mélange suffisamment homogène et concentré en gaz frais pour obtenir l'inflammation.

Si l'on fait donc absolument éviter les mélanges entre gaz frais et gaz résiduels lors du balayage, il faut par contre favoriser par une forte turbulence, ce mélange, après la fermeture des lumières. Encore une fois, le déflecteur vient à point ici: utilisé avec une culasse de forme appropriée, il permettra d'obtenir une haute turbulence et ainsi une excellente homogénéité du mélange. Evidemment, ceci oblige à abandonner la culasse de forme hémisphérique à surface radiante minimum, et à augmenter ainsi les déperditions de chaleur, mais cet inconvénient est d'ordre secondaire en comparaison des avantages qu'offre la combustion plus rapide et plus régulière que la turbulence permet d'obtenir.

Ce bref aperçu des problèmes que pose le balayage dans les moteurs à deux temps de faible cylindrée unitaire, fait clairement ressortir qu'en arrêtant leur choix sur le piston à déflecteur, les créateurs du moteur du Vélosolex ont fait preuve d'une parfaite clairvoyance dans la solution d'un problème qui n'est certainement pas des moins complexes.



Balayage dans un moteur à 2 temps à piston à déflecteur.

## De toekomst van de Solex in België

Hoewel fietsen hier circuleren kan ik bij benadering niet zeggen. België is nu eenmaal een land van velo's en van „patatos frices“. Talrijk zijn de verbeteringen er aan toegevoegd — aan de velo's of cause — lichtheid, versnellingsapparaten, e.a. Maar toch blijft het trug te veel inspanning veregen van de berijder, de verplaatsingsafstand ligt binnen de grenzen van de menselijke mogelijkheden. Vlaanderen en Wallonië, onafgezien van verschillende bodemgesteldheid, zijn op hun fiets gesteld wat betreft het massa vehikel: de velo met zijn voordelen, maar ook met al zijn nadelen.

Motorsatite-ideën zijn aan de orde van de dag. De fiets, die van zelf gaat is het algemene droombeeld, dat werkelijkheid wordt. Een heel leger trappende tweewielers wacht maar een complex fiets-motor, maar een ensemble, dat chamneert door zijn eenvoudige bediening en door zijn billijke prijs.

Het is echter niet voldoende enkele exemplaren van een product te lanceren en de algemene interesse daardoor op te wekken. Bij voorbaat kunt ge gerust aannemen, dat zulke actie slechts momenteel is. Er moet inhoudt zijn in het vooropgezette plan. In het vervoer-probleem ligt het succes daar waar de producten geruststand zijn door een solide service.

Rolland materieel, hoe flink reeds uitgewerkt, is toch niet helemaal failloos, zelf niet vijf van periodieke inspecties en minime zorgen. Zowel voor gewoon onderhoud als voor meer ernstige gevallen, moet de eigenaar verzekerd zijn een spoedige rationale oplossing bij de hand te hebben. De service is het natuurlijke en noodzakelijke complement van het voertuig.

De Solex en zijn service zijn gekoppeld binnen onze grenzen aan het publiek voorgesteld. Een gunstig onthaal staat te wachten. De Solex gaat hier een mooie toekomst tegemoet.

## Winkelen

Dat is momenteel de nieuwe sport. Vooral de grootwarenhuizen houden er de moed in. De komende feestdagen zijn prachtige gelegenheden om Sinter Klaas- en Kerstetages op de aantrekkelijkste manier te schikken. U zijt als het ware verplicht van het ene uitstrahaan naar het andere te slenteren.

Bepaald gek worden de kleuters, groten en kleinen, gemaakt met de moderne middelen van onze tijd. De acht-komende de ene keer met een helicopter te midden van de stad, de andere keer met de boot aan de kai en steeds met de dunste, open auto's wordt de rit beëindigd aan het betreffende kindereparadijs.

Hier is het al mechaniek wat de klok slaat. Grote mensen verdringen de kleintjes en staan vlak voor de ruit van het nistralraan, een hele ruimte vol met een complete installatie van stations, treinen, wissels, enz.... en alles werkt. De toeloop vergroot grandeweg. Ledereen is nieuwsgierig. Ik ook.

Ik stap van mijn fietsmotor, beproef mijn hals driemaal zo lang te maken en krijg nu en dan een stukje van de miniatuur-wonderen te zien. Maar meteen bega ik een onvergeeflijke fout, hetgeen ik enkele ogenblikken later maar zoon realiseren. Ik zeg, tamelijk luid: „Zo, dat zijn fijne dingen om de vaders te laten mee spelen“.

Een van uit die trossen mensen draait zich verontwaardigd om, bekijkt mij van kop tot teen, mijn velomotor van stuur tot achterwiel en blaft me toe: „Eh, zeg, wilt gij eens beginnen met dat motocycteke terugg aan uw dochter te geven.“

JOHN BEULLENS,  
Berchem-Antwerpen.

## SOLEX-SERVICE-STATION CHR. MANTEL TE BADHOVEDORP

Mr. P. Lambertis Hurrelbrinck



**H**ET is, vooral in de tegenwoordige tijdsomstandigheden, zo verrissend om af en toe eens een mens te ontmoeten, die op zichzelf vertrouwt en geheel alleen, zonder steun of bescherming of hulp van anderen, zich door eigen werkkracht zijn weg door het leven baant en met rustige doch onverstoopbare wilskracht geleidelijk, stap voor stap, naar boven klimt. Zo iemand is de heer Chr. Mantel, Solex-service-stationner en eigenaar van een kleine garage te Badhoevedorp, het idyllische plaatsje onder de rook van Amsterdam.

Chr. Mantel was oorspronkelijk belenaar niet voor het rijwiel-, motor- of autovak bestemd. Op 15 jarige leeftijd koos hij het beroep van Hollands Glorie en ging hij varen. Zeven verre zee-reizen maakte hij als jongmatroos, zes maal naar Indonesië en eenmaal naar Oost-Azië, naar China en Japan. Het was een interessant en avontuurlijk leven, dat hem op de duur echter niet aanstond, zodat hij na drie jaren de zee vaartwel zet en zijn toekomst bouwde op het land. Hij was toen 18 jaar, had het besturen van een auto geleerd en werd chauffeur. Hij woonde bij zijn vader te Badhoevedorp en des avonds na volbrachte dagtaak hield hij zich in een schuur van vaders huis onledig met het repareren van rijwielen. Zijn eerste klanten waren uit sluitend familieleden, vrienden en kennissen, maar weldra kreeg de jonge, nauwkeurige reparateur bekendheid bij de inwoners van het kleine dorp, in zulk een mate, dat toen hij op 24 jarige leeftijd trouwde, hij besloot zich geheel aan het rijwielvak te wijden en een eigen zaak op te zetten. Toen onstond zijn relatie met K.S. Stokvis & Zonen, die sindsdien nooit meer verbroken is.

Hij begon toen ook zich toe te leggen op het repareren van motorrijwielen, waarvoor hij de eerste kennis had opgedaan in de praktijk en door zelfstudie in technische boeken. Hete avonden worstelde hij met problemen, met reparaties, die hij thans in enkele uren zou volbrengen, maar hij gaf nooit de moed op. De tevreden klanten wisten nooit hoer veel zwoegen een reparatie somtijds had gekost. In 1935, hij was toen 26 jaar, kreeg Mantel zijn eerste agentschap van motorrijwielen. Twee jaar later kwamen daar bekende merken bij, Ariel, Royal Enfield en Velo-cette en wep een jaar later kreeg hij zijn eerste auto-agentschap — de Austin.

De zaken gingen zo goed, dat Mantel het grote, witte pand

**Een jubileum**  
Service-station F. H. Meierdes, Tolstraat 130, Amsterdam, vierde op 4 November j.l. zijn 25-jarig jubileum. Bij de vele gelukwensen, welke de heer Meierdes op deze dag ontving, voegen wij gaarne de onze. Nog vele jaren!

### Eenkele nieuwe en practische toebehoren voor uw Solex

Van de Solex-verkooporganisatie vernamen wij, dat haar programma van accessoires voor de Solex met enkele nieuwe en praktische toebehoren is uitgebreid.

**Reservoirs**  
Een zeer praktisch reservoir voor het medenemen van een liter reserve brandstof. Zowel rechts als links van de bagagedrager aan te brengen zonder dat daardoor de eventuele dubbele tassen achterwege moeten blijven. De montage is zeer eenvoudig. De montage is zeer eenvoudig, dat het reservoir in een oogwenk kan worden verwijderd en weer gemonteerd. De prijs hiervan bedraagt compleet f 9,25.

**gepatenteerde ventilatie-ventiels**  
Door montage van deze ventielen behoeven geen ventilatieaangerechten meer voor te komen, want zij worden zonder ventiel-slang gemonteerd. De montage is eenvoudig. Prijs per paar f 0,70.

**Reinigings-middel en was**  
Wanneer u van plan bent uw Solex op te bergen tot het weer beter wordt, dan is het noodzakelijk uw Solex schoon te maken met een speciaal reinigingsmiddel en daarna in te wrijven met speciale was, teneinde roesten te voorkomen.

De betreffende cleaner en polish zijn voor dit karretje de aangewezen middelen. Ook wanneer u uw Solex gedurende de winter gebruikt, is een hoeveelheid cleaner en polish om hiermede uw Solex eens per week een "goede burt" te geven zeer nuttig. Te leveren in verschillende hoeveelheden.

**Kilometer-tellers**  
Binnenkort is te leveren een prima naaf-kilometer teller van Zwitsers fabriek, welke na langdurige en grondige proef-nemingen het overtuigende bewijs leverde voor de Solex de aangewezen kilometer-teller te zijn.

In verband met het feit, dat deze kilometer tellers niet onbepikt geleverd kunnen worden, adviseren wij u nu reeds een exemplaar bij uw service station te bestellen.

**Benodigde nieuwe Solex-toebehoren zijn, met uitzondering van de kilometer teller, door uw service-station direct te leveren.**

### Met de Solex naar Duitsland

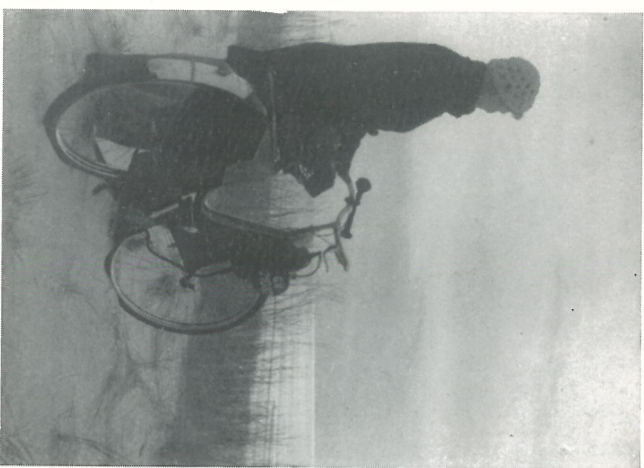
Aan al diegenen onder onze lezers, die van plan zijn het volgende jaar hetzief voor vakantie hetzief voor andere doeleinden naar West-Duitsland te gaan, kunnen wij mededelen, dat voor dit land thans ook geen rij- of nummer-bewijs meer nodig is.

U heeft op uw paspoort echter wel een visum nodig, dat u kunt verkrijgen op het kantoor van het "Allied High Commission Permit Office", gevestigd Pompstationsweg 7 te Den Haag.

### Bestaande Service-Stationen

- Alkmaar: Jan Moesjes, Nieuwe sloot 38, Tel. 2243.  
 Alphen a.d. Rijn: Voskamp, Spoorstraat 16-18, Tel. 2252.  
 Alphen a.d. Rijn: G. G. R. Dool, Raadhuisstr. 243, Tel. 3151.  
 Amersfoort: H. Hojstseijn, Utrechtsestraat 28, Tel. 6886.  
 Amsterdam: N.V. Boermeijer, Overtoom 73, Tel. 82476.  
 N.V. H. v. d. Meer, Lijnwaaskeade 11, Tel. 52440.  
 P. L. v. d. Meiden en Zonen, Meenenwaan 104, Tel. 60096.  
 F. H. Meierdes Jr., Tolstraat 130-134, Tel. 20054.  
 W. W. Smit, Amstelveenseweg 864-735, Tel. 90646.  
 J. Schot, Saurijstraat 34, Tel. 52910.  
 Apeldoorn: J. H. G. v. Witte, Hoofdstraat 161, Tel. 5635.  
 Applingedam: G. de Boer, Gouden Pand 4, Tel. 174.  
 Assen: A. L. d. Ploeg, Roldestraat 1, Tel. 20325.  
 Assen: M. Teldener, Stationsweg 3, Tel. 3326.  
 Badhoevedorp: Chr. Mantel, Sloverweg 133, Tel. 281.  
 Badhoevedorp: H. Zwart, Amsterdamsedijk 22, Tel. 199.  
 Bergen: H. Reinken, Havenstraat 2, Tel. 77.  
 Bergen op Zoom: Service-Station Bergen op Zoom, Entgeeststraat 20, Tel. 206.  
 Beverwijk: J. W. van Yunen, Pomphavenlaan 80, Tel. 3656.  
 Breda: J. A. Daniels & Zn., Smeesterslaan 28, Tel. 12.  
 Breda: G. F. de Jager, Edoerstraat 7, Tel. 265.  
 Breda: G. F. de Jager, Edoerstraat 210, Tel. 227.  
 Boshooop: J. A. Verbeek en L. C. Verbeek, Voorkeade 27, Tel. 1593.  
 Boxmeer: Pa. Jetter, St. Rochusplein, Tel. 57.  
 Breda: Gebr. van Nuen, Hazeegeweg 442-444, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

## FOTOS VAN DE MAAND



Hier ziet U weer twee bekroonde foto's ingezonden voor onze maandelijkse fotowedstrijd. De zeer stemmingsvolle foto links werd ingezonden onder het motto „Ook in de herfst Solex toerisme“ door de Heer J. van Hasselt, Soembastraat 1 te Den Helder en bovengstaande vacantheftemming „Ontbijt in Fontainebleau“ door Sergeant Marva M. C. Massizzo, van Lemmingsweg 42 te Den Haag. Beide inzenders ontvingen f 10,—. Nieuwe foto's voor deze rubriek zien wij graag tegemoet.

## Mosseldiner voor de Rotterdamse Solexers

Op 14 Januari a.s. organiseert de Rotterdamse Solexclub voor alle Solexrijders van Rotterdam en omgeving een mosseldiner in het Restaurant Den Ouden, Kleiweg 221. Aanvang 8 uur. Zij, die hierbij aanwezig willen zijn, worden verzocht, vóór 30 December a.s. bericht te zenden aan de heer S. A. Dekkers, Palestijnstraat 61 (tel. 82497).

## Arnhemse bromfiets-vierdaagse

Enige maanden geleden vertelden wij u het een en ander over het Arnhemse initiatief om — evenals Nijmegen — elk jaar een Vierdaagse te organiseren, niet voor wandelaars, maar voor bromfietzers. Door de korte tijd van voorbereiding kon de eerste Bromfiets-Vierdaagse nog geen volledig succes worden, maar voor 1951 is men reeds vroeg met de voorbereidingen begonnen en zo kunnen wij u nu reeds mededelen, dat de datum, waarop zij gehouden zal worden, 31 Juli tot en met 3 Augustus zal zijn.

## Bestaande Service-Stations

### Vervolg

Lemmer: K. Koopmans, Langestreek 1, Tel. 98.  
Lisse: Jo de Kooiker, Kanaalstraat 50.  
Lonneker-Einschede: J. H. Veger, Oldenzaalsestraat 726, Tel. 4109.  
Maasland: H. Vink, Huis ter Lucht, B 41a, Tel. 4561.  
Maasstrich: J. Felix, St. Pletersstraat 34, tel. 4672-51.  
Marthesse (N.O.P.): S. Dijkstra, Breestraat, Tel. 51.  
Meppel: A. Kroeskop & Zn., Zuiddijde 50, Tel. 712.  
Middelburg: Gebr. van den Driest, Heerenstr. 12, tel. 2410.  
Middelbarms: H. J. Campfens, Chr. de Vrieslaan C 133, telefoon 60.  
Nijmegen: A. W. Boom, v. d. Havenstraat 12-14, tel. 23964.  
Nijverdal: Jan Hosmar, Grote straat 111, tel. 608.  
Olrschot: Fa. U. F. C. van Zeist, Spoorwondksweg 138, tel. 350.  
Oldenzaal: G. Rorink, Bentheekstraat 174, Tel. 431.  
Ommen: D. Luttekes, Stationsweg 14, Tel. 71.  
Oostendorp (post Eiburg): W. Zoel, Rijksweg H 53, Tel. 415.  
Oosterwold: F. Tasna & Zonen, Brinkstraat 5, Tel. 35.  
Ootmarsum: W. A. Heisterkamp, Marktstraat 346, Tel. 221.  
Oss: Gebr. Hendriks, Heuvel 25, Tel. 2425.  
Overschie: E. M. Maatje, Rott. Rijksweg 9, Tel. 49300.  
Oud-Beyerland: J. Brouwer, Oost Voorstraat 37, tel. 128.  
Purmerend: Fa. Schermer, Slotplein, tel. 131.  
Raalte: Jorink en Van Rossum, Stationsstraat 32, Tel. 331.  
Raamsdonkveer: A. B. M. van Zwol, Hoofdstraat 3-5, Tel. 42.  
Roermond: J. op 't Rool, hoek Wilhelminal-Venlosep. 8, tel. 2320.  
Roosendaal: Fa. Hemekeam, Adm. Lonckestraat 1, tel. 2044.  
Roosendaal: W. v. Gent, Bergweg 220, tel. 43384.  
R. S. Krookvis & Zonen N.V., Oostkousdijk 17, tel. 50577.  
J. A. Krookvis, Pretoriaaan 15, tel. 71288.  
Fa. H. Maaskant, Oudewijk 54, tel. 22172.  
E. M. Maatje, Rotterdamseweg 9, Tel. 51235.  
Rozenburg: Fa. J. Lieveart, Koningsmolen 5, tel. 31.  
Rappeneer: H. Schaap, Noorderstraat 45, tel. 2481.  
Schagen: Fa. K. Middelbeek, Loet 17, tel. 251.  
Schermerhagen: Maastrand, Keizerstraat 60a.  
Schiedam: Garage „Unique“, Burg. Knappertlaan 6, tel. 68100—67100.  
Sneek: Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85, tel. 2163.  
Spijkenisse: G. van Pelt, Stationsstraat 5, tel. 15.  
Stadskanaal: Gebr. Iest, Hoofdstraat 130, tel. 73.  
Steenwijk: M. de Vroome, Gasthuisstraat 36, Tel. 2215.  
Stijfien: C. den Haan, Nieuwe straat 19, tel. 202.  
Tonnensen: Gebr. Campendijk, Axelsestr. 174, tel. 2030.  
Tholen: C. Duine & Zn., Weerstraat 13, tel. 50.  
Tiel: A. Smits & Zn., Weerstraat 18, tel. 3402.  
Tilburg: Fr. Bogaers, Bredesweg 7, tel. 2226.  
Tilburg: G. Dinkla, Kaakstraat B 260, tel. 13.  
Uithuizen: A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 13609.  
Vaas: I. Jor & Zn., Boschstraat 12, Tel. 306.  
Vasserveeld: J. H. Ruesink en Zn., Spoorstraat C 43, Tel. 291.  
Veghel: Frans v. d. Dungen, N.C.B.-laan 7, Tel. 106.  
Veendam: Fa. S. J. van Wijck, Prins Bernhardlaan 219, tel. 930.  
Venlo: J. van Hoogstraten, Parade 21, tel. 2652.  
Venray: L. van Haren, Markt 2a, tel. 221.  
Vierdingen: Motorhome H. Vink, Jan Steenstraat 22, Tel. 4611.  
Vissingen: Fa. v. d. Driest, Scheldestraat 59, Tel. 2216.  
Waalwijk: Fa. A. M. Schoor, Langenhe 39, tel. 102.  
Wageningen: H. B. Godhart, Grinhoutweg 48a, tel. 2724.  
Wassenaar: Garage Janssen, Straatweg 773, Tel. 9841.  
Weert: A. H. Halkers-Vissers, Beekstraat 89, tel. 2037.  
Wierkerke: Jac. Smedes, Bijhamsterstraat 9, tel. 509, b.g.g. 314.  
Winterswijk: Langwerden en Kuenen, Torenstraat 2, tel. 2133.  
Wisselkerke: P. A. van Damme, Noordindstraat 128, tel. 224.  
Woerden: Fa. Ton van Beynum, Leijessestraatweg 124, Tel. 409.  
Worlam: G. S. Visser, Markt A 188, Tel. 99.  
Wolvega: Fa. J. Gonna, Heerenveenseweg 2a, Tel. 52.  
Zaandam: F. J. Verhoer, Saduhuisplein 2, tel. 3831.  
Zeist: G. van Amersfoort, Stouthaan 33, tel. 5366, Tel. 206.  
Zevenaar: H. L. Thonissen, Arnhemseweg 250, Tel. 119.  
Zierikzee: Remeyn en v. d. Zande, Lange Nodelstr. A 119, tel. 130.  
Zuilen (Utrecht): W. van 't Hoog, Joh. Uitenhoegvedstraat 34, Tel. 13466.  
Zutphen: J. Zwiter, Berkelingsel 40, tel. 1497.  
Zwolle: W. Draegt, Thomas & Kempsstr. 26, tel. 6392.

*Stel je voor...  
zo gekleed op de Solex!  
Neen, dat is voorbij.*

**INDIANA** Ontkruipen speciaal voor de SOLEX-rijders/sters en pas en mantel welke vormaakt genaamd moogen worden.

*Deze kleding mint uit door:*

- ☆ *Kwaliteit*
- ☆ *afwerking*
- ☆ *zeer praktisch model*

**INDIANA-SOLEX-leden kleding**  
*verplichtigbaar bij de*  
**SOLEX SERVICE STATIONS**



## De Solex in Italië

Bovenstaande charmante foto ontvingen wij van de VoloSolex organisatie in Italië, Corso Trapani 6 A, Turijn, die ons tevens een uitgebreide lijst zond van alle Solex-servicestations in Noord-Italië.

Lezers, die belangstelling hiervoor hebben, kunnen een afschrift van deze lijst ontvangen. In het Zuiden van Italië zijn op het ogenblik nog geen servicestations gevestigd.



„Een Solex-rit is pas gestlaagd,  
wanneer men „MK“ kleding draagt!”

### „MK“ Lederen kleding als:

Jassen, Mantels,  
Jekkers, Pantalons,  
Vesten.

Alles in de beste kwaliteit en  
de meest solide uitvoering.

● Onze lederen kleding wordt  
zonder prijsverhoging  
geheel naar maat ge-  
maakt.

● Gemakkelijk en praktisch  
systeem van maatsnemen.

● Prima pasvorm wordt  
gegarandeerd.

● Levering uitsluitend  
via de handel.

● Catalogus, maakkaarten en  
stalencollectie op aanvraag.

Firma

### M. Kunst

Fabriek van  
Lederen kleding

**SILVOLDE**

Oggericht 1898



Solex-rijders zijn aldoende beschermd tegen koude met een

### PEHAVEE-pullover

zokknags-model. IJZERSTERK en.....

„Pehavee“ gaat langer mee!

Vraag Uw winkelier of schrijf naar de  
„Pehavee“ Tricotfabriek te Veendam. Directeur: H. G. Hey



de meest perfecte  
spleter Coats

Model „COMMANDER“	f 68,-
Model „RUNNER“	f 44,-
Model „CANADIAN“	f 49,50
Model „DAILY“	f 48,20
Model „WARD“	f 42,80
Model „PRINCESS“	f 41,25

In de kleuren: KHAKI, ZWART, BEIGE,  
BLAUW EN BORDEAUX

Bestel er een bij Uw handelaar

VRAAGT GRATIS PROSPECTUS

Speciaal kleding fabriek

**JOHS. TITTEL**

Franklinstraat 103 's-Gravenhage

voor de handel: de heer F. Boer Kerksr. 13, Voorburg (Z.H.)



Een goed

als de

## CHAMPION

burgie

's werelds favoriet

op elke motorvoertuig voldoet,  
voldoet zij op het

**RijwielSolex**

## Solex Kleding

PRACTISCH EN VLOT

VOOR DAMES

WOLLEN 3/4 SPORTJASIES

SUËDE JACKET'S

In diverse kleuren f 115,-, f 125,-

VOOR HEREN

CANADIENNES (Katoen)

met honktraag f 75,-

IDEM MET LOSSE VOERING

wol extra f 75,-

In Camelhair extra f 45,-

TWEEDIJKERS (m. lamshont gewerd)

met honktraag f 190,-, f 240,-

zonder bonktraag f 175,-, f 225,-

Zichtzendingen franco door geheel Nederland



DEN HAAG

33-35 Prinssestraat

Telefoon  
11.39.02  
18.20.05

Herenhoeden - Sportcombinaties - Regenkleding

## België

De N.V. Standaard Boekhan-  
del, Huidvetterstr. 55-59, Ant-  
werpen, neemt gaarne Uw  
abonnementsopgave voor „Op  
de Solex“ in ontvangst.  
De abonnementsprijs bedraagt  
slechts Bfrs. 65 per jaar.

Een proefnummer

wordt op aanvraag

**GRATIS TOEGEZONDEN!**

## Adverteert in dit blad!

U bereikt er meer dan  
**10.000 lezers** mee in  
**Nederland en België**

Advertentie tarieven  
worden U gaarne  
op aanvraag toege-  
zonden door de administratie: **LANGE HAVEN 141,  
SCHIEDAM of HUIDVETTERSTR. 55-59 ANTWERPEN**

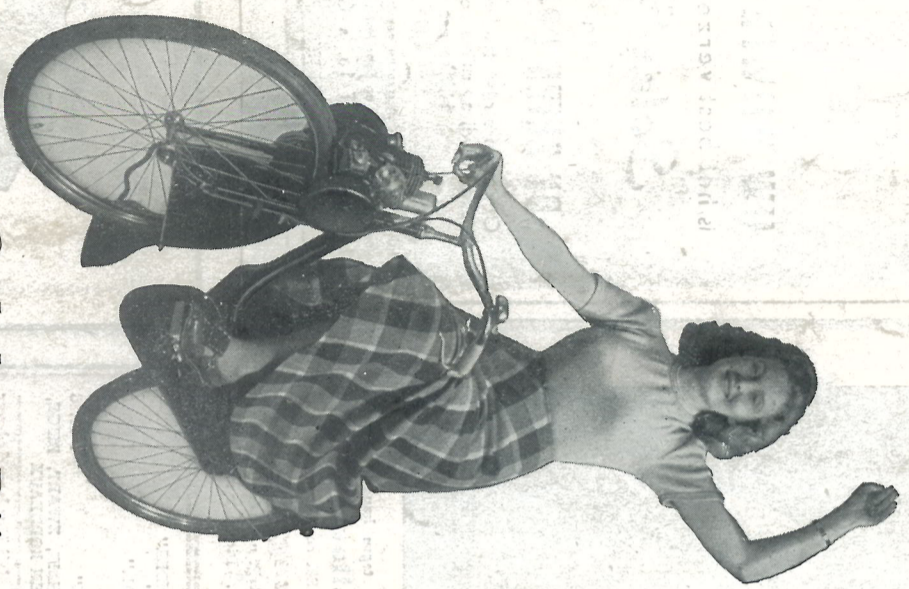
**UW RIJWIELSOLEX**  
is het best verzekerd op de  
**Solex Polis**

van

**„DE ZEVEN PROVINCIËN“**

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

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



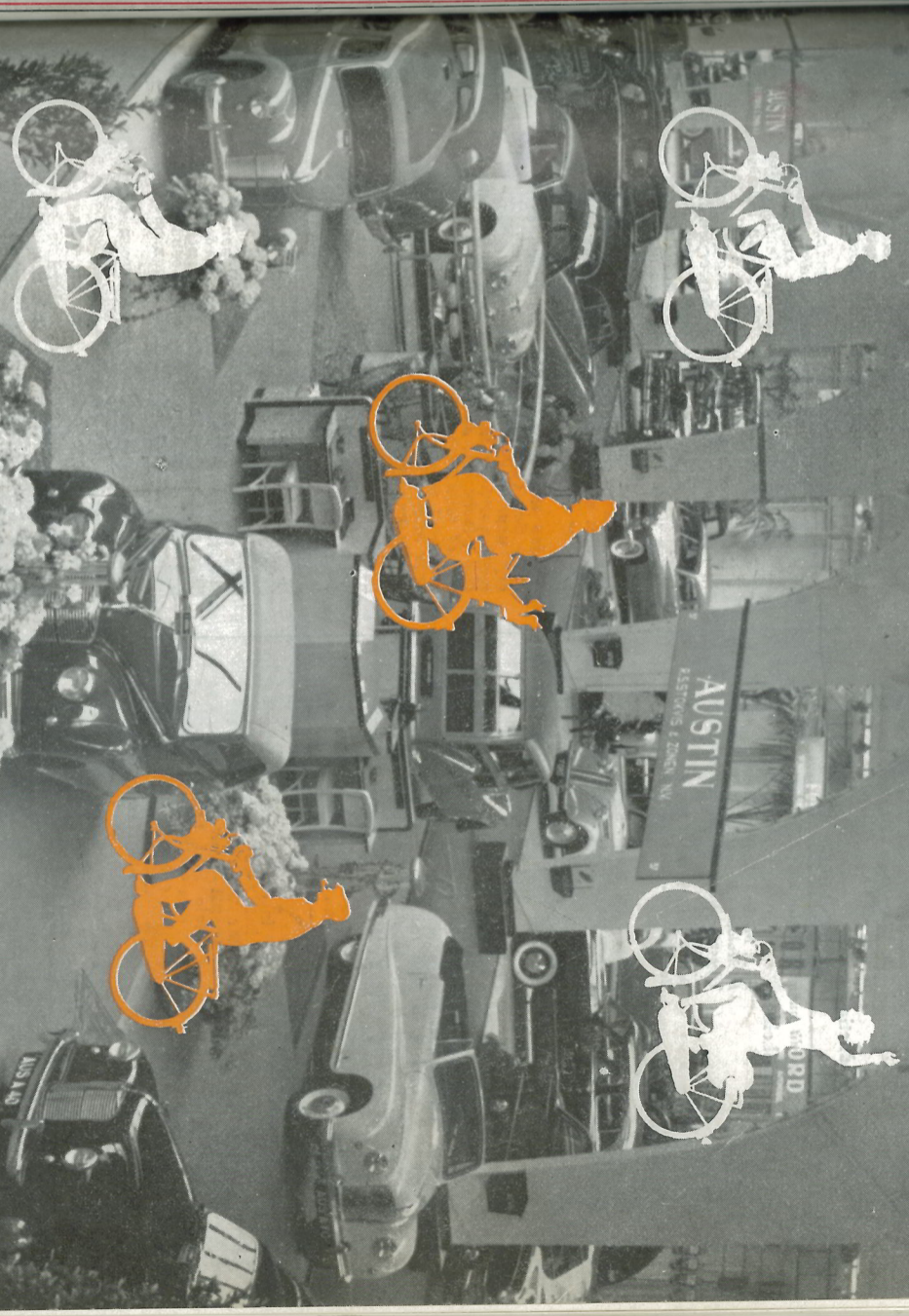
Ook het RijswielSoler  
is gemonteerd met

# VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar

R.A.I. NUMMER



op de  
**SOLEX**

MAANDBLAD  
TWEDE JAARGANG NO. 8  
JANUARI 1951