



*Ook het RijswielSolax
is gemonteerd met*

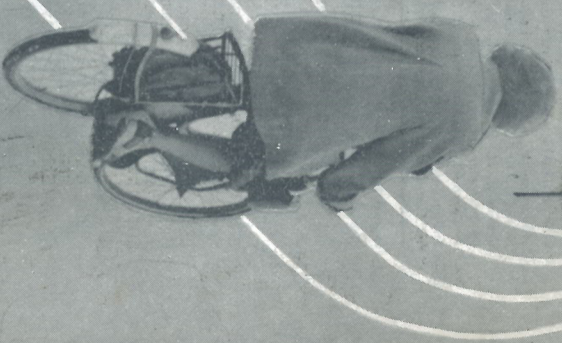
VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar



MAANDBLAD
TWEDE JAARGANG No. 9
FEBRUARI 1951



op de
SOLEX

Op de SOLEX

Maandblad voor Solex-enthousiasten
in Nederland en België

2e Jaargang - No. 9 - Februari 1951

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

Administratie-adres:

voor Nederland: Kon. Ned. Boekdruckerij
H. A. M. Roelants, Lange Haven 141,
Scheffing, tel. 69300, giro-nummer 5838
voor België: (alleen abonnementen) N.V.
Standaard Boekhandel, Huttenlootstraat
55-59, Antwerpen, Tel. 326572, Post-
rekening 105248

Redactie-adres:

Heinman Dullaerplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

Artikelen

NEDERLAND:

K. J. Miller - Joris v. d. Berg - Kees
Hans - S. Carniggel - A. Sandfort -
Tijger - Piet Bakker - Mar. J. Berg-
man - Henriëtte van Eijle - Maurits
Soesman - Ed. Hoornik - Mr. Lamberts
Hurrebrink.

BELGIË:

John Beulens - A. Dom - Albert Lamotte
- Paul Frère.

Tekeningen

Ben Dill - Studio Valk - C. J. Kalfens
- Fiep Westendorp

Foto's

P. Troost - Kees Hans - A. Sandfort -
Mar. J. Bergman e.a.

Lay-out

Jan W. Wanderink

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

Abonnementstijgen kunnen gestort worden op postre-
kening nr. 5838 t. n. van Kon. Ned. Boek-
druckerij H. A. M. Roelants, Scheffing. In België
op postrekening nr. 105248 t.n.v. de N.V. Standaard
Boekhandel, Huttenlootstraat 55-59, Antwerpen.
Indien niet wordt gestroefd, zal per postincasso over
het abonnementsgeld worden betaald.

Deze maand!

Als U dit nummer in Uw brie-
venbus vindt, is de tijd al weer
nabij dat de regering van Koning
Winter — om in de stijl van de
huidige tijd te blijven — zal moe-
ten aftreden. Wij denken niet,
dat er iemand onder onze lezers
zal zijn, die dit zal betreuen, in-
tegenwoordig de gedwongen wint-
erslaap van heel wat Solex'ers in
een donkere stalling of schuur
kan nu weer overgaan in een ge-
zellig gebrom langs alle wegen
van Nederland.

In dit nr. komen weer enkele
belangrijke mededelingen voor. In
de eerste plaats de aankondiging
van een nieuwe Solex rallye naar
Schiphol, waarover U op neven-
staande pagina reeds het een en
ander kunt lezen. Als de weer-
goden voor dit nieuwe feestin-
even prachting voor in petto heb-
ben als het vorig jaar, dan be-
looft het een daverend feest te
worden!

In de tweede plaats vindt U op
pagina 5 de uitslag van de Ben-
lux-prijzvrage, uitgeschreven in
het December-nummer. Het aan-
tal inzendingen op deze prijs-
vrage, die de aardrijkskundige
kennis hielp opfrissen, was weer
kramen volf. Inzendingen.
Tot troost van al diegenen,
wie het geluk deze keer niet
ruiktig was, kunnen wij mede-
len dat het Maartm. een nieu-
w zal bevallen.



Een blauw pak

„Een blauw pak”, zei de man, die naast mij aan
tafelte was komen zitten, „dat heb ik altijd willen hebben, ik
geef toe, ik was een laag bij de grondse verlanger, maar nu
had ik nu eenmaal. Een mooi werd het vervuld. Jaren lang
op weg van kantoor naar huis, stond ik stil voor de confite-
zaken en verhuisde ik mij in al die blauwe kostuums. De
kangaren waren de mooiste. Dan keek ik naar de prijzen.
Ze waren te hoog, zelfs bij uitverkoop. Ik spaarde wel, maar
nooit kreeg ik voldoende bij elkaar. De ene keer reikte het voor
een broek, die ik dan ook hard nodig had, de andere keer
voor een jas; een compleet kostuum haalde ik nooit. Tot ik
in de loerij ging spelen en won. Weliswaar geen groot bedrag,
maar in elk geval voldoende om het beste pak uit te zoeken,
dat ik ooit heb gedragen. Hoe vindt u het?”

Hij stond op en knopte zijn colbert dicht. „Het is heel
mooi”, zei ik; „het heeft een fraaie snit en het staat u goed”.
De man straalde. „En toch werd het m'n ongeluk”, zei hij,
zijn ogen werden dof en hij ging treurig zitten.

„De eerste dag al dat ik het aan had”, vervolgte hij. „Een
collega stootte een fles melk om. Ik sprong nog op zij, maar
het was al te laat. Was natuurlijk opzet. Ik geloof niet in de
zogenoemde ongelukjes. De mensen knellen elkaar veel te
grag. Ik liet het pak stomen, maar het moete was erof, de
fut was eruit. Toch vond ik het nog heerlijk er, als het moe-
teer was, in te wandelen en mezelf te betoveren in de verblin-
ruten. Ik viel zelfs op. Iemand die zo'n pak draagt, dach-
men, bekeert iets. Maar ik bekeert niets. Dat is geen neder-
heid, dat is de waarheid. Buiten dat blauwe pak had ik geen
idealen. Nieuwlijks echter had ik dat ene ideale heretik, of
het leek me erg kinderachtig. Maar toen had het kantoor me
al, en nog wel op mijn eigen verzoek, in de buitendienst ge-
plaatst. Het werk lag me niet. Ik ken de mensen niet iets an-
smoren, waarin ik zelf niet geloof. En m'n leen lang heb ik
eigenlijk alleen maar in een blauw pak geloofd. Op mijn
oude plaats zat een ander, zodat ik niet terug kon. Ik kreeg een
paar waarschuwingen en toen het niet beter werd, ging ik de
laan uit. Ik was een goed boekhouder, maar een slecht
vertegenwoordiger. Ik zou blauwe pakken hebben moeten ver-
kopen, maar welke firma neemt daar iemand voor aan? Stel
je voor dat ik naar Feek & Cloppenburg ging en naar de
blauwe pakken-afdeling zou solliciteren. Ze zouden de politie
opbellen. En nu?, zult u vragen. Nu zit ik als een rat in het
donker bij een klein lampje. Omdat ik niets anders kon krij-
gen, ben ik souffleur geworden. Daar staan ze iedere avond
voor me, de blauwe kostuums, gemaakt door de beste kleer-
makers en de fluisster ze toe. Hun grappes, hun hefflesuorfljes,
hun verdrietigheidjes. Als ik buiten de schouwburg een van
hen aanklamp, lachen ze me uit. Ze kennen het al, mijn ver-
haalje. Het drama van het blauwe pak, spelen ze. Ze hebben
gelijk. Het interesseert niemand. Ook u niet, nietwaar?”

En nog één ik kon antwoorden, stond hij op, sloot omzich-
tig het kangaren costume en knikte ten afscheid.

Ed. HOORNIK



Heer, op leeftijd maar nog zeer vitaal, zoekt
HEERENGEBOODT

voor tochtjes in binnen- of buitenland per Solex.
Residatium en programma nader te regelen. Lieft. omgeving
Amersfoort wonende.

A. H. VERRAGE, LEUSDERWEG 219, AMERSFOORT



Solex Rallye Schiphol 1951

ONGETWIFFELD zullen vele lezers van ons
blad hebben deelgenomen aan de Solex Rallye
naar Schiphol, die op 11 Juni van het vorige
jaar, in samenwerking met onze grote nationale
luhtvaartmaatschappij de K.L.M., werd gehouden
en welke met een deelname van meer dan 1100
Solex-rijders en -rijders zulk een daverend succes
is geworden.

Ook dit jaar zullen wij opnieuw met de zeer ge-
waardeerde medewerking van de K.L.M. een rallye
naar Schiphol organiseren, waarvoor bovendien
een zeer bijzondere aanleiding is, nl. het 25-jarig
jubileum van onze fabriek Van der Heem N.V.,
welke, zoals u allen weet, de Solex vervaardigt.

Dat wij, in verband met dit heuglijke feit, wer-
kelijk zeer grootse plannen hebben, zal u niet ver-
wonderen en u behoeft er dan ook niet aan te
twijfelen, dat in opzet en organisatie deze rallye
naar Schiphol de grootste zal zijn van alles, wat tot
nu toe op dit gebied hier te lande is geschied.

Als datum hebben wij op het oog de Nationale
Festdag 5 Mei, welke dit jaar op Zaterdag valt
en waardoor wij gevolg kunnen geven aan de van
zo buitengewoon vele zijden genite wens om nu
eens een rallye te organiseren, welke niet op Zondag
valt.

De stralende 11de Juni van het vorig jaar staat
allen, die aan de eerste Schiphofrallye hebben deel-
genomen, nog levendig voor de geest. Uit de enquête,
welke wij na afloop bij alle deelnemers hebben
ingesteld, is nuamen de wens naar voren gekomen
opnieuw aan een dergelijk evenement te kunnen

deelnemen, wanneer dit in het volgende jaar zou
worden georganiseerd. Wij zijn er dan ook van
overtuigd, dat het aantal deelnemers een demon-
stratie van massa-motorsering te zien zal geven,
zodanig in ons land nog nimmer is voorgekomen.

Het jubileumfeest van onze fabriek is tevens aan-
leiding, dat een groot aantal schitterende prijzen ter
beschikking wordt gesteld, waaronder 2 complete
Solex'en, 6 Erras radiotoestellen, 3 Erras stofzuigers,
1 Erras vloerrijder, 3 Erras tafelmotoren en nog
vele andere prijzen. De waarde van deze prijzen gaat
de f 5.000,— te boven.

De bedoeling van deze mededeling is u nu reeds
te vragen de 5de Mei voor deelname aan deze
bijzondere rallye te reserveren. U kunt er van op
aan, dat, in samenwerking met de K.L.M., de
organisatie op alle punten prima verzorgd zal zijn
en dat u een onvergetelijke dag zult hebben, in
het bijzonder wanneer u tot de gelukkige prijs-
winnaars of -winnasas zoudt behoren. Nadere
mededelingen worden u op uw verzoek gaarne
toegezonden.

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

De bromfiets

in het nieuwe verkeersbeeld

Goede wenken om veilig en vlot te rijden

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

Op het moment, dat wij dit schrijven denken we: daar zitten we nu al enige tijd met onze nieuwe verkeerswetgeving en nu kunnen we de Solexisten nog niet precies vertellen hoe de zaken staan. Nog steeds zijn er geen ministerieel beschikkingen afgekomen, die aanvragen welke rijwiel met hulpmotor gelijkgesteld zijn met rijwiel, zodat alle „bromfietsen“ eigenlijk nog in alle opzichten „motorrijtuigen“ zijn. Dit betekent, dat de toestand nog precies eender is als vóór 1 Januari 1951: noodgedwongen doet men wat water bij de wijn en wordt oogluikend toegelaten, dat er zonder nummers en rijbewijzen mee wordt gereden, terwijl ook de overige eisen niet aan bepaald strenge contrôles zijn onderworpen. Toch is dit een onzekere toestand, die ons bovendien belet om nu eens aandachtig te bezien hoe de nieuwe regeling werkt. Wij hebben zo het gevoel, dat het jaar 1951 al weer een heel eind op strek zal zijn, voordat alles in kanten en kruiken is. Dit is wel jammer, want het is wel te voorzien, dat juist in het voorjaar hele scharen nieuwe enthousiasten zullen worden toegevoegd aan het legioen der lichtst gemotoriseerden. Het is namelijk opvallend hoeveel deze kleine motorfietjes ook gebruiken voor ontspanning. Dit kan men het best waarmaken op Zondagen: de verhouding tussen het aantal normale gemotoriseerde wielrijders is dan zeer sterk verschoven ten voordele van de bromfietsers. Men gaat er kennelijk mee uit om er eens van te genieten. Als de dagen lang en het weer beter wordt, zal men een verhoogde trek naar buiten krijgen en ongetwijfeld zal dit voor veel het sein zijn om de trapfiets ontworpen te worden en een gemotoriseerd rijwiel aan te schaffen. Voor hen zou het jammer zijn als nog niet bekend was welke soorten als rijwiel zijn goedgekeurd, omdat daar mogelijk hun keus van zal afhangen. Hoe langer die beslissing uitblijft, hoe moeilijker het wordt, vooral ook voor de verkopers van de bromfietsen, die hun klanten nooit zekerheid kunnen geven. Men ziet, dat wij ons hebben laten verleiden om van „bromfietsen“ te spreken, een naam die we zelf niet erg fraai vinden, maar het wordt niet misverstaan en een omschrijving doet wat geleerd en langdradig aan. Velen spreken van „Solexjes“ als ze ook andere merken bedoelen, omdat het RijwielSolex wel de baanbreker in Nederland is geweest, maar een goede verzamelaar is het toch eigenlijk niet, omdat er verwarring door kan ontstaan.

Een blik in de dagbladen is voldoende om er van overtuigd te zijn, dat deze naar verhouding zo nietige problemen ons eigenlijk niet lang behoeven bezig te houden. Maar is het ook niet zo, dat juist het genot, dat we kunnen hebben van een eigen motorfietje, ons weer wat afleiding bezorgt van al die sombere dingen die er gebeuren of dreigen te gebeuren. En zouden we dus niet wat belangstelling mogen vragen en verwachten voor de positie van de Solexrijders in het verkeersbeeld?

We hebben uit ontvragen correspondentie wel gemerkt, dat, zowel in clubverband als afzonderlijk, verschillende lezers zich hiervoor wel degelijk interesseren en dus niet tegenstaande hun degelijke zorgen voldoende belangstelling kunnen opbrengen om actief aan de oplossing van de diverse vragen deel te nemen. Veronderstellende, dat nog vele andere lezers, zonder de verkeerswetgeving zelf te kunnen raadplegen, willen weten waar ze aan toe zijn als ze nu straks, als het weer beter wordt, er met de Solex op uit trekken, roeren we nog enkele punten aan, die van belang kunnen zijn. Daarbij stellen we nogmaals voorop, dat de positie van het RijwielSolex nog steeds „zwevend“ is, doch dat we veronderstellen, dat het t.z.t. met het rijwiel wordt gelijkgesteld en dus het gele kenteken moet voeren.

We voelen ons dus wielrijders, zij het ook dat we, zonder het te laten merken, een beetje medelijden voelen met onze minder goed uitgeruste, trappende soortgenoten. Meermalen hebben we reeds aangeraden om vooral in het stadsverkeer aansluiting te zoeken bij de wielrijdersstroom en niet een aparte baan op te eisen. Dit zou ook wel eens tot moeilijkheden aanleiding kunnen geven, omdat o.a. „bestuurders van rijwiel verplicht zijn op de door hen gevolgde rijbanen en -paden rechts te houden, waarbij zij zich niet verder van de rechterkant mogen bevinden dan door de omstandigheden gerechtvaardigd wordt.“ Men kan er wel zeker van zijn, dat de politie zal eisen, dat de Solexrijder zich ook in dit opzicht als een wielrijder zal moeten gedragen en dus niet voortdurend links mag uitzwerven naast de wielrijders. Een enkele keer ziet men wel eens zo in tweeën Solexrijders rustig naast elkaar rijdend de wielrijdersfile inhalen. Dit is bestisl onjuist en men moet dit elkaar voortzoemen.

Meermalen hebben we in de laatste weken, gedurende de vaak voorgerekomen gladheid, gezien dat bromfietsbestuurders beide benen los lieten hangen om een eventuele slip op te vangen met de voeten. Dit laatste is al een hachelijke kans, ook de voeten glijden dan vaak weg, maar bovendien is het o.i. helemaal verkeerd. Wanneer men zijn benen los laat hangen, dus van de trappers neemt, is het evenwicht veel minder stabiel. Men heeft dan een minder gunstig zwaartepunt en een heel andere gewichtverdeling dan gewoont. Immers normaal verdeelt men zijn gewicht over 5 rustpunten, n.l. zadels, beide stuurhendels en beide trap-

Uitslag Benelux prijsvraag

De belangstelling voor de aardrijkskundige puzzle over het Benelux-gebied, uitgeschreven in ons Decembernummer, is zeer groot geweest. Van overal in Nederland kwamen inzendingen binnen, sommige vergezeld van lange epistels of geestige rijmpjes. Ook onze Belgische lezers konden voor de eerste maal aan onze traditionele prijsvraag deelnemen en ook van hen ontvingen wij vele oplossingen.

Algende op het grote percentage goede inzendingen, moet het oplossen van de prijsvraag niet zo heel erg veel moeilijkheden gebaard hebben. Waar velen wel over gestruikeld zijn is het op de kaart aangegeven plaatsje Harlingen in Luxemburg, dat daar inderdaad ligt. Om nu boze brieven te vermijden delen wij U echter direct mede, dat inzendingen waarbij voor dit dorpie *Harlange* (de Franse naam, welke op vele kaarten voorkomt) werd opgegeven, ook naar de prijs meegeërd zijn hebben.

En nu de oplossing, van boven naar beneden:

Outenaarde = Harlingen	Winkel = Charleroi
La Roche = Anlo	Amsterdam = Spa
Diekirch = Avereest	Ermele = Tongeren
Tongeren = Winkel	Borne = Brussel
Brussel = Amsterdam	Scheveningen = Mechelen
Ermele = Anlo	Haften = Marlenbourg
Dinant = Borne	Venray = Diekirch
Scheveningen	Axel = La Roche
Knocke = Haften	Berghem blijft Berghem
Marlenbourg = Venray	Klundert blijft Klundert
Marlenbourg = Aalst	Aalst (Belg.)
Spa = Axel	blijft Aalst (Belg.)
Harlingen = Knocke	Harlingen (Lux.)
Anlo = Yperen	blijft Harlingen (Lux.)
Avereest = Outenaarde	

En de winnaar is deze keer geworden:

de heer F. Fortuin, Armhemsestraat 27, Scheveningen, de hertmede van harte geluk wordt gewenst. Trouwens, als een heer Fortuin heet, dan kan het toch niet anders of Vrouwe Fortuna moet een oogje op hem laten vallen? Tot troost van al diegenen, die met deze prijsvraag geen geluk hadden, kunnen wij mededelen, dat er in het Naamnummer weer een nieuwe zal volgen. En U weet het: de aanboder wint!

Redactie.

Résultat du concours de Benelux

L'intérêt pour le puzzle géographique sur la région de Benelux mis au concours dans notre numéro de décembre a été énorme. De toutes les parties de la Hollande nous avons reçu des solutions, dont plusieurs accompagnées de longues épîtres ou de rimes spirituelles. Les lecteurs belges pouvaient également prendre part pour la première fois à notre concours traditionnel et eux aussi nous ont envoyé beaucoup de solutions.

Si l'on tient compte du grand pourcentage de bonnes solutions le concours ne doit pas avoir demandé bien des efforts d'esprit. Ce qui a fait étonner beaucoup de chercheurs c'est la localité de Harlingen au Luxembourg indiquée sur la carte, qui est, en effet, située dans ce pays. Or, pour ne pas donner lieu à de méchantes lettres, nous vous faisons savoir immédiatement que les solutions indiquant pour ce village le nom français de *Harlange* (lequel figure sur beaucoup de cartes) ont également rivalisé pour le prix.

Voici donc la solution de haut en bas:

Outenaarde = Harlingen	Winkel = Charleroi
La Roche = Anlo	Amsterdam = Spa
Diekirch = Avereest	Ermele = Tongeren
Tongeren = Winkel	Borne = Brussel
Brussel = Amsterdam	Scheveningen = Mechelen
Ermele = Anlo	Haften = Marlenbourg
Dinant = Borne	Venray = Diekirch
Scheveningen	Axel = La Roche
Knocke = Haften	Berghem reste Berghem
Marlenbourg = Venray	Klundert reste Klundert
Marlenbourg = Aalst	Aalst (Belg.)
Spa = Axel	reste Aalst (Belg.)
Harlingen = Knocke	Harlingen (Lux.)
Anlo = Yperen	reste Harlingen (Lux.)
Avereest = Outenaarde	

Le gagnant a été cette fois:

Monsieur F. Fortuin, Armhemsestraat 27, Scheveningne, à qui nous présentons nos félicitations cordiales. D'ailleurs, lorsque quelqu'un s'appelle Fortuin, Madame Fortune ne peut manquer de lui jeter un regard de bienveillance.

Pour la consolation de tous ceux qui n'ont pas eu de chance dans ce concours nous pouvons communiquer que le numéro de mars contiendra un nouveau puzzle. Et vous le savez: la persévérance vient à bout de tout!

La Rédaction.

pers. Laten we de trappers los, dan liggen de drie punten, waar we contact houden, ongeveer in één vlak en wel hoog boven de weg. Dit is ongunstig om meerdere redenen en ledere motorrijder, die aan motorreinsport heeft gedaan, zal beammen, dat men bij slipkansen vooral zijn voeten op de rustpunten moet laten. Laat de bezorgde wetgever, die het toch zo goed met ons voor heeft, zij het vermoedelijk ook om heel andere redenen, nog een verbod hebben gesteld om als berijder van een rijwiel „gedurende het rijden de voeten niet op de trappers te hebben“! Men zij dus om meer dan één reden voorzichtig met het laten hangen van de onderdanen. Dat men het stuur met minstens één hand moet vasthouden is een aloud voorschrift, dat ook thans weer is opgenomen. Gelukkig gehuuden en verhoofden zullen deze slechts halve gebondenheid zeker op prijs stellen.

Zij, die in steden rijden, waar trams voor het openbaar vervoer zorgen, moeten enige veranderingen even in zich opnemen. Over de voorrang spraken we reeds eerder: de tram heeft bij kruisingen absolute voorrang, ook al kruist deze een voorrangsweg (Den Haag!). Men mag trams met rijwiel niet *links* inhalen, ook niet in éénrichtingsstraten

of zelfs niet als ze stil staan en er rechts geen wegbreedte aanwezig is (als de tramrails dus vlak langs de trottoirs liggen). Vroeger mocht men in deze uitzonderingsgevallen ook met rijwiel de tram links inhalen, maar dat mag thans niet meer. Het voorbijrijden aan de rechter kant van voor in- of uitlaten van passagiers stilstaande trams is verboden, als hierdoor gevaar voor de reizigers ontstaat. Het voorbijrijden dient eventueel met geringe snelheid te geschieden. Overigens is het nog verboden om „op een trambaan te verblijven“, wanneer daardoor een tram in haar loop wordt belemmerd. De tram is dus behoorlijk in de watten gelegd en slechts één veer hebben de tramdirecties moeten laten. Bestuurders van elektrische trams moeten namelijk met ingang van een nader vast te stellen tijdstip veranderingen van richting kenbaar maken.

Wij hopen hiermede weer een steentje te hebben bijgedragen tot het veilig en vlot rijden met de Solex. Dit onderwerp is vaak niet zo aantrekkelijk, maar men moet er toch even doorheen blijven. Zonder kennis van de verkeersregels is het niet mogelijk er op de duur zonder ongevallen of onaangename ontmoetingen met de politie af te komen. Laat uw stemming daardoor dus niet bedorven worden.

Er lijkt misschien niet erg aardig, in een blad als dit te beweren dat een mens meer ziet en meer geniet naarmate hij zich langzamer voortbeweegt. De redactie van „Op de Solex“ moge echter in de eerste plaats bedenken dat dit v&ar is, en verder dat er volgens een oud Chinees spreekwoord zowel een tijd van vissen als van netten drogen is; en misschien verwacht ik dat zij het me niet al te kwalijk zullen nemen wanneer ik uw Solex hier in het zonnige Zuiden veel rust voorschrijf. Stap dikwijls af, geniet van het zeer vele dat hier in de lente te

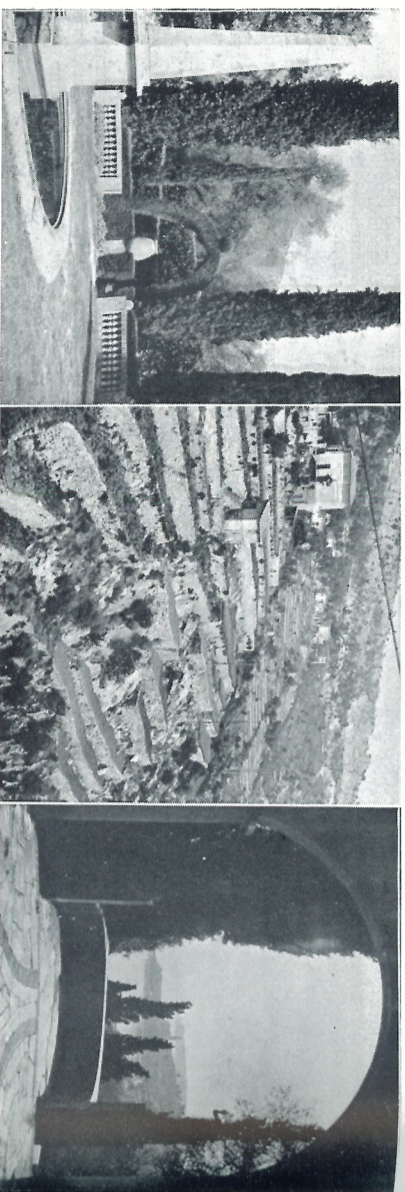
BLOEMENFEEST

bij de Frans-Italiaanse grens

Kees Hana

men tegenwoordig heel veel artissieken en prachtige grootbloemige anjers. En wie zal zeggen sinds hoevele eeuwen op deze zeldde grond al van alles en nog wat geteeld werd? Want we staan hier in één der oudste Europese cultuurlandschappen.

Kijk hier eens goed om u heen, en sla dan vooral de vele villa-tuinen niet over, want zij bevatten een exotische overvloed, waarvan wij, arme Noordelingen, versteld staan. Palmen in verschillende soorten en vreedende bomen die boven de grijsgroene, oude olijven (vanouds de ver-



De Romeinse tuin van „Les Colombières“

Terrasslandschap bij Menton

Tiizicht op Menton uit de tuin van „Les Colombières“

genieten valt, neem over het algemeen genoegen met een gangeltje van 12 à 15 kilometer in het uur en... laat uw printertje gerust eens een dag in de garage staan.

In alle boekwinkels aan de Côte d'Azur zijn uitstekende topografische kaarten voor een prikje te koop. Tast dus in uw privé-dekiezenpot, studeer 's avonds in uw hotel ijverig op deze meer dan duidelijke „vistickearten van het land“, en laten we dan nu van Menton uit op pad gaan.

Even over de Frans-Italiaanse grens lokt een mekwar-dige tuin van royale afmetingen, in de tweede helft van de vorige eeuw aangelegd tegen de zuidhelling van een heuvel aan zee door wijlen de Engelsman Hanbury, die hier alle mogelijke tropische en subtropische planten bij elkaar wist te brengen (hij was een vermogend man). Deze tuin van Hanbury — door de Italianen steevast Giardini Hanbury genoemd — is niet alleen een dorado voor de botanici, maar tevens een oord dat geen enkele toerist, in welke tijd van het jaar ook, mag overslaan.

We gaan erheen langs de „hoge weg“, die begint waar de oude stad van Menton ophoudt. Valk onder deze weg be-gint een schilderachtig en sterk naar zee afhellend land-schap van honderden terrasvormig aangelegde akkerterfjes. Op de smalle strookjes vruchtbare grond, door bevallige „stapelmuurtjes“ op hun plaats gehouden, verbouwt

leveranciers van het Middellandse Zeegebied) uit steken. U wrijft uw ogen uit wanneer u hier de Indische Tijmanar ontdekt, en met veel moeite realiseert u zich dat een wat stijve boom van een meter of twaalf met keuring in kransen staande takken niet anders is dan... een Kamendennetje, hier uitgegroeid zoals het behoort. Over de stalle muur aan de hoge kant van de weg hangen hele bossen rijk bloeiende geraniums en op een andere plaats klimmen een paar boogamvillen's (in Nederland moete maar „moelijke“ kamerplanten) meters hoog en overdekken de grijze muur met duizenden felpaarse schijnbloemen.

En dan ineens staat u bij Ponte di Luigi, het Italiaanse grensstation. Pas laten zien, nóg eens laten zien en dan naar het wisselkantoor, waar men u een soort aandelen in de Italiaanse Staat verkoopt, die bijletten van 1000 lire blijken te zijn: fraai bedrukte vellen papier die per stuk een gulden of zeven waard zijn, maar waarvoor u in dit gezegende land talloze glazen heerlijke witte Vernouth met een schijffe citroen en een brokje ijs erin kunt kopen (bedenk, dat een mens méér zintugten heeft dan alleen gaan we dan nu verder naar de tuin van Hanbury, even voor La Mortola.

Aannemende dat u aan dit halve woord genoeg hebt, gaan we dan nu verder naar de tuin van Hanbury, even voor La Mortola.

Vlak na de grens eerst een echte mestrap-helling met verwilderde cactussen (Opuntia) langs de weg en schitterende uitzichten over zee. Tuinhagen van niets dan witte ranononrozen brengen u stellig in een verrukking die wel even getemperd zal worden wanneer bij het afdalen een stel gigantische reclameborden zich zeer hinderlijk aan u opringen, net in een bocht en zeer afstekend tegen de bergwand.

Enfin, het is nu nog maar een kwestie van minuten en dan zijn we er, bij de toegangspoort naar de beroende tuin. Moet ik u iets vertellen van de overvloed hier? Het is mis-schien beter dat u zelf maar geniet zoveel u kunt van de bloemen en planten die het meest uw aandacht trekken. U wandelt voorbij bossen van een uitheemse soort slangen-kruid met hoge paarsig blauwe pluinem. De bloempjes in deze pluinem blijken in allerkenigste spiralen gerangschikt te zijn en er darteren een paar grote vlinders, Koningspagas, van top tot top. De Gazania, die u wellicht in uw eigen tuinlijke moezam op het zonnigste plekje kweekt, laat u hier zien wat ze kan als het haar werkelijk naar den vlieze gaat. Dikke stekelige cactusbollen staan er zonnar het



Cactussen

hele jaar in de open lucht tegen een achtergrond van vlam-mend rood bloeiende aloë's. Even verder is een machtige Judasboom volkomen overdekt met een vracht van diepro-rose bloemen die op de onwaarschijnlijke plaatsen uit takken en stam tevoorschijn komen. U maakt kennis met de erpalm in levenden lijve en wanneer u even in het binnenste van zijn kroon met de stijve hardgroene bladeren kijkt, leert u in weinige seconden beter wat nu eigenlijk een „naaktzadige“ is dan uit een lange traie les in de syste-matische plantkunde. Er zit een zeemleerleerrijge bloem-kool van allemaal vilige, niet uitgegroeide blaadjes in het hart van deze palm; en tussen deze „gereduceerde blaadjes“ ziet u zonnar open en bloot de enorme oranje zaadknoppen prijken. Verdere uitleg van de naaktzadig-heid, zelfs aan de ergste leek, volmaakt overbodig!

Hebt u nog tijd om verder de tuin in te dwalen (en bent u nog niet moe van het kijken naar al die bijzondereheden)? Daalt u dan maar wat verder af. Langs de cactussen (die nu eens wél in de strek thuisoren) met hun vloeiende bla en witte bloemen. En langs de boomachtige doornappel-bloemen van een centimeter of twintig. En ruik eens aan die overvloedig bloeiende gele enkele roos (hij is hier ook in het wit).

Hebt u werkelijk een goed geurgengeuen? Ruiken dan maar, telkens opnieuw, tot tenslotte een beeld uit uw kinderjaren u voor de geest komt: Uw moeder in de keuken bezig en telkens weer bedelend om zo'n lekker vers geschnapt worteltje. Want dat is het, waarnaar deze „Rosa banksiae“ riikt: geschnapte worteltjes. Een ken-merk uit duizenden voor de Nederlander.

Laten we nu tot besluit nog even gaan kijken naar de oude Romeinse heirweg, die onderlangs de tuin loopt, en dan aan de terugweg beginnen. Beter twee betrekkelijk korte bezoeken aan de tuin bij La Mortola dan één te lang en te vermoedend.



Cactussen en bloeiende Aloë's

Gelukkig maar, dat er onderweg meer dan genoeg ge-legenheid is om eens aan te leggen. Soms zelfs bijzonder schilderachtig, zoals in de tuin bij het huis „Les Colombières“ aan een zijwegje op Frans gebied, een tuin waarvan verschillende gedeelten aangelegd zijn in atzonderlijke stij-len, de Romeinse ineluis, met donkere statige Cypressen en een kleine witte obelisk. Hier weinig felkleurige bloemen, maar veel rustgevend groen, en uitzichten over de kust en de stad Menton om lang en intens van te genieten. En om tot rust te komen na een dag, vol van velerlei in-drukken.

door Ufrel

Ongetwijfeld zult u, wanneer uw Solex pas ontkoold is, bemerkt hebben dat de snelheid is teruggelopen. Dit is niet verontwaardigend maar een normaal verschijnsel.

Dit langzamer lopen wordt namelijk veroorzaakt, doordat de compressieruimte, dit is de ruimte tussen de cilinderkop en de zuiger, wanneer hij in zijn hoogste stand staat, groter is geworden.

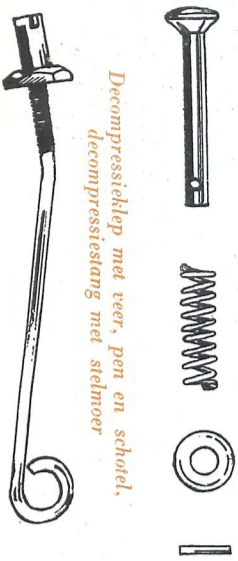
Wij hebben immers alle koolaanslag verwijderd en dus is er meer ruimte vrij gekomen. Het gas-luchtmengsel, dat wordt samengeperst, wordt in een grotere ruimte geperst, waardoor bij de verbranding een kleinere druk op de zuiger ontstaat met als gevolg een geringere snelheid.

Nadat enige tijd is gereden is echter weer koolaanslag ontstaan en hiertoe komen we weer tot de goede verbinding, zodat de snelheid op het juiste peil komt.

Wanneer de Solex ontkoold is en de cilinderkop weer gemonteerd, moet de werking van de klepplichter en het decompresseerklepje nog gecontroleerd worden. U doet dit als volgt: Demonteer het vliegwieldeksel links aan de motor, door de kartelschroef met de hand los te draaien. Klap de motor op, dus van de band. Draai nu met de hand het vliegwiel rond. Ondervindt u geen tegendruk, dan heeft de motor te weinig compressie. Dit kan voorkomen, wanneer de koppakking niet goed afsluit. Deze moet, wanneer zij beschadigd is, vernieuwd worden. Als tweede mogelijkheid moeten de cilinderkopbouten nagelopen worden. Wanneer deze niet goed aangedraaid zitten kan lekkage optreden tussen cilinder en cilinderkop. Ten slotte kan het nog zijn dat het decompresseerklepje niet goed afsluit. Als u "Op de Solex" no. 6 nog bezit, leest u dan blz. 182 en 183 nog eens over, dan is het navolgende gemakkelijker te begrijpen.

Het decompresseerklepje moet bij normaal rijden goed afsluiten. Zou dit door koolaanslag lekken, dan moet dit klepje op zijn zitting vlakgeslepen worden. Gelijk met het ontkolen zal het service-station dan ook dit klepje slijpen. Voor het slijpen is z.g. klepslijppasta nodig, hoewel in geval van nood ook Vim gebruikt kan worden. Wel zouden wij willen adviseren het slijpen alleen dan zelf te doen, wanneer u er van overtuigd bent, dat u het goed kunt doen.

Om het klepje te slijpen moet eerst de cilinderkop gede-monteerd worden. Plaats nu de kop op een vlak en wel zo, dat het klepje niet ingedrukt kan worden, dit bereikt u door een voorwerp, b.v. een moertje of stukje vlakgom tussen de holte in de cilinderkop te leggen, zodat het klepje hertegen rust. Trek nu het penneetje boven uit het klepje terug, door met een schroevendraaier de veerschotel



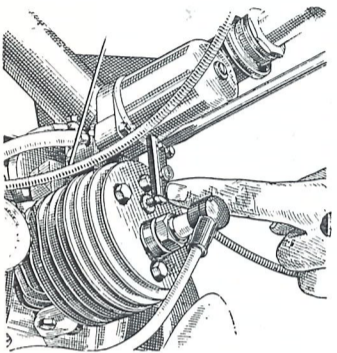
naar beneden te drukken. Nu kan de veerschotel met veertje weggenomen worden en het klepje uit de cilinderkop teruggetrokken worden. Smeer de schone kant van het klepje met wat Vim in en draai met behulp van een schroevendraaier de klep enkele minuten heen en weer op haar zitting. Controleer dan of beide vlakken, dus zitting en kleprand goed gepolijst zijn. Reinig het klepje en de zitting zorgvuldig, zorg ervoor dat geen schuurpoeder aan de klep of steel achterblijft en monteer het klepje weer, met een weinig olie.

Tot slot controleren we nog even de werking van de decompresseur. Deze mag het klepje pas openen, dus indrukken, wanneer het gashandle geheel is ingeklepen. Een en ander moet gecontroleerd worden met negeklepde motor, dus motor op de band rustend. Wanneer het gashandle geheel wordt ingeklepen moet het klepje 1 1/2 à 2 mm dalen. Zou het klepje eerder of verder ingedrukt worden dan moet de klepplichter bijgesteld worden. Schrikt u niet, dit is een simpel werkje. Bekijkt u de tekening eens. Met de vinger drukt u de voorzijde van de klepplichter naar beneden.

Aan de achterzijde zit onder de klepplichter op de decompresseestang een zeskante stelmoer. In de normale stand wordt het zeskant van deze moer door de klepplichter vastgehouden. Doordat we nu echter de klepplichter aan de voorkant indrukken, komt de achterzijde omhoog en het zeskant vrij. Nu gaan we met behulp van een schroevendraaier de stelmoer enkele slagen naar beneden draaien, dit is rechtsom. Controleer hierna met behulp van het gashandle de werking. Zo nodig moer verder indraaien.

Zou het klepje, wanneer we het gashandle indrukken, in het geheel niet openen, dan moet de stelmoer naar boven, dus linksom gedraaid worden. In dit laatste geval zal de motor wanneer het gashandle geheel wordt ingeklepen, zachtjes door blijven lopen. Dit gebeurt trouwens ook, wanneer het kanaal in de cilinderwand dichtgekoold zit. Dit kanaal bevindt zich tussen de twee achterste kopbouten in de cilinder en komt in de uitlaatpoort uit. Wanneer dit kanaal verstopt mocht zijn, zullen de gassen, als het decompresseerklepje daalt, niet naar de uitlaat kunnen ontsnappen. Reinigen van dit kanaal lukt alleen met behulp van een dun spiraalboortje.

Tot slot nog een raad. Doe uw werk vooral zindelijk. Bewaar de gedemonteerde delen in een blikje of doosje, zodat bij het monteren niets zoekgeraakt is en gun uzelf de tijd om secuur te werken.



Door iedere ziekte IS ER EEN KRUID GEWASSEN

Joris van den Bergh

1. Was koud, pitting koud.

En ik moest er uit, ik moest de kou in.

Ik zeg dat ik er uit moest, en mijn vrouw zei ditmaal niet goedge: "Zeg, Joris, zou je dat nu wel doen?" Integendeel, ditmaal moedigde zij mij aan: "Ik zou het maar even in orde maken, op je Solex ben je immers zo teruggelopen." Ik had namelijk een kennisgeving ontvangen, dat ik eigens geld kon komen halen en zij zei: "Daar moet je geen gras over laten groeien, Joris!" Nota bene, alsof gras in het hartje van de winter nog groeit!

Enfin, ik trok mijn duffel aan, kroopte 'n wollen bouffante om, voorts 'n paar oorklepjes, 'n warme sportpact en watten van soepel kalfsleer, gevoerd met schapenvacht. Want 'n want is de uitvinding van de goden, maar 'n handschoen is het product van 'n mode-pias, die vond dat je koude vingers vooral koud moest laten.

Ik stak nog 'n zakdoek in mijn duffel om met één handige greep te kunnen volstaan als er winterse tranen langs mijn paarse kousen zouden biggelen, en toen zei ik: "Jammer dat ik ze niet meer heb, anders trok ik ze aan!"

"Wat is 'vroeg mijn vrouw", "wat trok je dan aan?"

"Mijn klompen!" antwoordde ik met 'n slertje heimwee.

"Want toen ik te Princenhage woonde, buiten het dorp, aan 'n zandpad, stapte ik 's winters op de fiets, op klompen met 'n handje hooi er in, en dan reed ik, met lekkere warme voeten, naar het postkantoor in het dorp, en als ik 'n kennis tegenkwam, fietste ik op mijn klompen doordie genodevoerd mee naar het netje, spoedig gechoqueerde Broda, overwegende, dat, wie mij kende, wist wie en wat ik was; en dat wie mij niet kenden, mij voor mijn part gestolen konden houden!

Nu mis ik mijn klompen. Toen ik naar Den Haag en naar een bovenwoning trok, liet ik de klompen bij 'n goede huurnan achter.

En nu ik op de Solex de kou in moest, zei ik ietwat spijtig: "Had ik ze nog maar!"

"Zou je dat nu heus hebben gedaan? Zou je nu werkelijk met klompen aan op je Solex Den Haag zijn ingegaan?" vroeg mijn vrouw ongelovig.

"Waarom niet? Als ik ze zwart lak, kan het publiek hoogstens denken, dat ik 'n nieuw soort balschoenen aan heb.... special voor 'n samba of de een of andere Papeaanse hooby-wooby."

"Neel! maak nou geen gekheid!" zei mijn vrouw 'n ike aangebrand, "je kunt je indertdaad nogal wat veroorloven, maar er is toch 'n grens!"

"'n Grens? Heeft 'n kouwe teen 'n grens? De grens van 'n kouwe teen is 'n bevroren teen! En de grens van 'n bevroren teen is géén teen, is 'n afgezette teen!"

"Er valt niet jou niet serieuze te redeneren, ga nu maar gauw dat geld halen.... zo koud is het toch ook weer niet!"

Nu ben ik 'n meegaand en goedmoechtig man, doch van die kleine ribbestoofjes, van die echte vrouwelijke stekeligheidjes moet ik niets hebben. Ze maken mij kriegel en reactiviteit. En dat kleinerende: "zó koud is het toch ook weer niet!".... 'n kunst!.... als je zelf op vilten pantoffels in 'n comfortabele suite blijft, waar twee handen volop branden.

En ergo wiep ik mijn derrière tegen de krib.

"En omdat het nu toch heus zo koud niet is," zo zei ik vinmig, terwijl ik mijn oorkleppen afdeed, "ga ik geen kouwe tenen op mijn Solex halen, maar ga ik met de tram!"

En met fiere tred, net alsof ik 'n huishoudelijk Waterloo had gewonnen (zo zijn wij nu eenmaal, krulkegige mannen, we nemen thans nog 'n trionfantelijk air aan na 'n betise!), begaf ik mij naar de tram, maar dat hadden er méér gedaan, dat had 'n heel hussie gedaan; de tram stond vol en ik moest mij tevreden stellen met 'n plaatsje op het voorbalcon, op het koude, tochtige voorbalcon.

"Verthkeme nog 's toe!" zei ik tot de wagenvoerder, "wat trekt het hier.... m 'n voeten vallen af!"

"De mijne niet, meneer!" antwoordde de wagenvoerder rustig.

"De uwe niet? Hoe kan dat nu?"

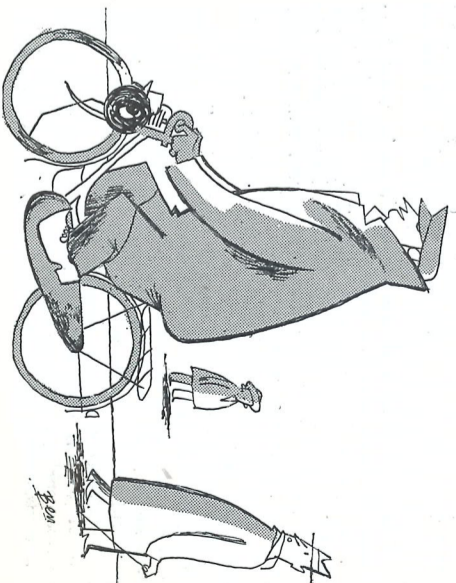
"Hier! Kijk maar 's, meneer, ik heb klompschoenen aan. 'n Lekkere hoge laars met 'n onslag en 'n dikke houten zool. Ik geen kouwe voeten!"

En toen ik thinskwan en mijn vrouw 'n tientje extra gaf en ik tevens nog 'n zakje bombons voor haar op tafel deponeerde (zó zijn wij mannen nu ook weer!), zei ik: "Ik Ben blij, dat ik met de tram ben gegaan, want nu heb ik het gevonden!"

"Wát gevonden?" vroeg mijn vrouw hartelijk belangstellend. "Klompen, waaraan je niet kunt zien dat het klompen zijn. Klompen waar je zonder deining te veroorzaken op je Solex heel Den Haag mee door kan. Klompschoenen, met bloedwarme voeten! Klompschoenen die onze lange pantalon ons beter staan dan de onvangerijke wijde Scandinavische of Russische gevoerde knitlaarzen onze dames staan, onze hersenzwakke dames, dragen bij.... nylon kousen.

Snap je! Omdat het zo koud is, kleed je je van boven en beneden heerlijk warm, maar daartussen laat je 'n stuk van minstens 30 centimeter bloot om dat lekker te laten bevriezen!

Het is om nooit meer bombons mee te brengen!"





S. Garmiggel

Met de kinderen zou ik die middag naar een open luchtfest gaan, zodat ik geesdriftig werd bestemd toen ik om één uur van mijn broodwinning thuis kwam.

"Luister", zei ik, "ik moet nog even naar oom en tante om papieren te brengen waar ze om verlegen zitten. Gelukkig zijn jullie al groot genoeg om alleen thuis te blijven, zonder domme dingen te doen. Precies om twee uur ben ik terug. Als er in die tussentijd een meneer voor me komt, laat hem dan maar even wachten."

"Wat is dat voor een meneer?" vroeg mijn dochterje. "Ik weet niet hoe hij er uit ziet", antwoordde ik. "Maar hij heet Rijkema en hij heeft verhaaltjes naar me toege-stuurd. Daar komt hij nu over praten, begrijp je wel? Nou, tot straks hoor."

En ik trok de deur achter me dicht, niet helemaal zeker van mijn zaak, maar in de overtuiging dat het nu eenmaal niet anders kon.

Welgenoed Saxe ik Amsterdam West in, want daar wonen die twee onwetjes. Toen ik bovenkwam, zei tante: "Neen, Oom is er nog niet, maar ik verwacht hem elk ogenblik. Ga zitten, dan krijg je thee. Nog altijd bij die kramt? Je ziet er uit om een cent te geven. Waarom zoek je geen fatsoenlijk werk?"

Ik ging bij het raam zitten en informeerde: "Waar is oom naar toe?"

"Dat kon je weten", meende tante, die jiverig het strijkijzer hanteerde. "Als oom op straat loopt, gaat hij naar een vertkoping of keert er juist van terug. Ze hadden hem nooit met pensioen moeten sturen, want sinds hij niets om handen heeft, wil hij alles kopen wat niet met zijeren bouten vastgeklonken zit."

"Nou", zei ik vertgevoeljkend, "hij heeft toch veel mooie dingen voor een schijntje op de kop getikt. Dat is..."

Het bevatte een zwarte doos met een nikkel en slot. Toen ik het deksel oplichte, zag ik, dat er allerlei instru-menten in waren.

"Overbeck's Rejyventor" stond er op. Er lagen twee metalen harken bij, waaraan een electrisch smoor kon worden bevestigd. Oom deed het en stopte de stekker in het stopcontact. Meeten gaf het strijkijzer een hoge snik en vertoonde wat vonken.

"Kortsluiting", zei tante en het was zo. Uit het ganse huis klonken verongelijklke kreten.

Oom deed de harken in het étnu. "Een heel duur apparaat", sprak hij. "Nieuw kost het zowat honderd gulden, maar ik heb er een tientje voor gegeven."

"Doe?" zei ik. "En wat kun je met het ding doen? Wat is het eigenlijk?"

"Jja, dat weet ik niet", antwoordde oom. "Maar voor één tientje, denk je eens in! Dat kon ik toch niet laten lopen?"

Toen heb ik de papieren waar hij om verlegen zat maar op tafel gelegd en ben weggegaan.

Bezoek van een aankomende prozäist

Het hep al tegen half drie, toen ik de slentel weer in het slot van mijn woning stak, opgelucht omdat het huis er tenminste nog stond, maar ook enigszins beschaamd, daar die aankomende prozäist zich waarschijnlijk al een half uur blauw zat te vervelen. De kinderen waren niet meer in de gang, maar aan de kapstok hing een vreemde jas en in de leunstoel bij de kachel vond ik een man. Een verflenste rentmeester. op leeftijd. Hij had een sigaar tussen de volle lippen en een kopje koffie in de hand. Zoals hij daar bedaachtzaam puffend overend kwam, zag je hem zijn romantische verhaaltjes niet aan, maar ach, ikzelf val

mensen, die mij alleen uit mijn letteren kennen, ook di- wijls mee.

"Neemt u mij niet kwalijk", zei ik, "ik ben wat langer opgehouden dan ik dacht..."

"O, dat geeft niets", sprak de man en hij nam mijn hand in de zijne met de verraste gelaatsuitdrukking van iemand die een cadeautje krijgt.

"De kinderen hebben al voor u gezorgd, zie ik?" ver- volgde ik, toen hij weer zat. "Waren ze niet lastig?"

"Integendeel!" riep de man. "Ik moet zeggen: de ontvangst was bijzonder hartelijk. En dat doet goed. Men ontmoet zoiets niet veel meer tegenwoordig. Het is een harde tijd. Maar ik..."

"Ja, laat ons ter zake komen", zei ik. "Laat mij u meteen zeggen — u hebt een manier van vertellen die mij dadelijk veroverde."

"Dat doet me erg veel genoegen", sprak de man, ge- coiffeerd glimlachend en hij zette het ledige kopje op de tafel. Opeens zag ik dat hij precies zo'n pull-over aan had,

als ik vorig jaar in Frankrijk kocht.

"Mijn zusster heeft dat ook dikwijls tegen me gezegd", vervolgde hij. "Jij hebt je mondje wel bij je!" roept ze wel eens. Dat's zo haar manier om 't uit te drukken..."

"Maar het is mijn pull-over!" dacht ik opeens. "Die gestopte plaats daar aan de linkerarm... en die Vlek..."

De man had mijn blik gevolgd.

"Ja", zei hij, over de wol strijkend, "de kinderen kwamen er meteen mee aan..."

Op dat ogenblik ging de deur open. Mijn dochterje, met een keukenschort voor. Ze droeg een blad vol spijzen en dranken.

"O pap, die meneer is een arme man. Hij had zo'n honger, zei hij en hij vond het zo koud..."

"Mijn beroep is eigenlijk tegelzetter", zei de man, "maar óch..."

Hij heeft nog een kwartiertje lekker zitten smikkelen, maar toen werd het zijn tijd. Misschen is hij toch nog een tegel gaan zetten. Mijn pull-over heb ik lang nagekeken, maar toen zijn we dan toch maar op pad gegaan.

Kinderfeest



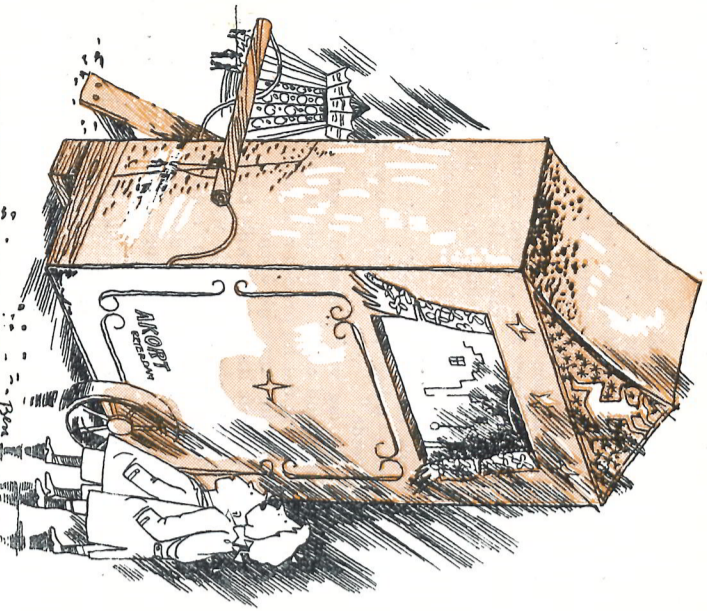
Opgewonden als een kind, dat een Sinterklaasfeest heeft bijgevoerd

Hoewel de organisatoren van het kinderfeest Neder- landers waren, rekenden zij bij de samenstelling van hun programma toch op mooi weer. Het werd dus een mis- lukt. Onder bewolkte hemel waren op een weide aan de rand van de stad een draaimolen, een poffertjeskraam, een tent met grabbelton, een klimmast en een poppenkast opgeslagen, maar toen alles stond en de laatste nagel in het hout gedreven werd, zetten ze boven de sluiszen open en begon het te gieten. De dames van het comité waren er neerslachtig onder, maar de notabel, die alles had door- gedreven, lachte de zorgen weg, verzekerde, dat het strakjes droog zou zijn en stelde een schitterend geslaagde middag, vol jolijt jong en oud, in het vooruitzicht.

"Beginnen, mijne heren, beginnen!" riep hij opgewekt tegen de mannen van de poppenkast, de draaimolen en de grabbeltent, die zwartgallig om hem heen stonden.

"Is maar een butlje, dat zult u zien."

Hij pratte of hij de elementen in de hand had, maar omdat hij de leider was en de financiële verantwoordelijk- heid van het festijn zou dragen, gingen de mannen naar hun tenten, lieten het orgel spelen en de molen draaien. De directeur van de poppenkast maakte echter een uit- zondering. Hij zocht een droog plekje onder een boom,



Vol verwachting stonden ze vlak voor de poppenkast

waar ik ook stond en zei: „Die kast van mij is zo lek als een mandje. Daar ga ik niet in.“
 „Och, wat geeft het“, antwoordde ik. „Je bent toch nat.“
 „Ook waar“, sprak hij. „Maar zonder publiek hoeft ik

m'n Roodkapje niet te maken. Wat zal ik m'n best doen? De centen zijn safe vannmiddag.“

Een linaard, ge merkt het reeds. Gelijk had hij ook, want inderdaad stond géén van de weinige kinderen, die met droog weer van huis waren gegaan, voor zijn kast. De twintig of dertig jeugdige bezoekers, die, onder toezicht van moeder of tante, probeerden er van te maken wat er van te maken was, zaten met glimmende regenjassen in de draaimolen en gleden droefgeestig in het rond, terwijl het orgel van die mooie molen speelde.

„Dat feest is fout opgezet hé“, critiseerde de poppenkastman, die het zich gemakkelijk had gemaakt aan de voet van zijn boom. „Je moet zo iets doen op een terrein, dat vlak bij 'n geboort is. Dan ken je vluchten als 't begint te sijpelen. Maar als je...“

„Hé zeg, waar blijft uw vertoning?“

Dat was de meneer, die alles dóór had laten gaan. Hij stond nijdig voor ons, kletsnat, want om te laten zien, dat hij 't huifje niet zo erg vond, had hij zijn regenjassen in de kassa laten hangen.

„Meneer, ik heb geen publiek“, zei de poppenkastman eenvoudig.

„Zo!“ sprak de organisator gebedeld. „Dan moet u nog maar eens goed kijken en gauw beginnen!“

„Vertraaid“, zei hij. „D'r stáán er twee.“

Het waren mijn kinderen, want ze hadden hun regenjassen aan! Vol verwachting stonden ze vlak voor de poppenkast en wachtten kennelijk op het begin van de voorstelling. De regen stroomde op hen neer.

„Hoe bestaat 't“, zei de poppenkastman. Hij zette zijn kraag op en liep haastig in de richting van zijn ongewest publiek. Ik zag hoe hij vlak voor mijn kroost op zijn hinken ging zitten en een vriendelijk gesprek begon. Ze knikten. Ze lachten. Toen liepen ze weg.

De poppenkastman spurtte terugg naar zijn schuilplaats. Lui strekte hij zich weer onder de boom uit.

„Hebben ze geen zin in Roodkapje?“ vroeg ik.

„Eigenlijk wel“, zei hij geunwend. „Maar ik heb ze twee kwartjes gegeven, om polfertjes te gaan eten.“

Solex-Clubnieuws

SOLEXCUB „EMMEN“ GAF EEN FEESTAVOND.

Op 19 Januari j.l. organiseerde de Solexcub „Emmen“ voor haar leden en genodigden een feestavond, welke in elk opzicht een éclatant succes was worden genoemd. De feestcommissie, gevormd uit enkele leden van het Bestuur, had die avond voor alles gezorgd wat de feeststemming maar kon verhogen. Behalve aan amusement ontbrak het ook niet aan enkele serieuze en leerzame caususvóór, waarvoor men Inspecteur Hoek van de Emmense Verkeerspolitie en de Service Inspecteur van de Solex organisatie, de heer Traupman had uitgenodigd. Er werd gezongen, gedanst, gefilmd en natuurlijk ontbrak de tombola, waarvan het bedrag saldo diende voor verbetering van de kasniddelen van de club, niet.

Bijna 70 Solexisten en genodigden gaven die avond blijk van de echte Solex-geest bezield te zijn. Dat het die avond allen „maar den vize“ ging, moge blijken uit het feit, dat de laatste gast om half drie 's nachts de feestzaal verliet. Bravo Bestuur en leden van de Solex-club „Emmen“. Het was tip-top in orde en ook wif (U kent ons toch nog wel?) hielden ons voor een volgende feestavond gaarne aanbevelen.

EEN VERZOEKSCRIFT VAN DE SOLEXCUBS.

In December j.l. is door de Solexcub „Alkmaar en Omstreken“ mede namens de Solexcubs Almelo, Arnhem, Assen, Breda, Delft, Eindhoven, Emmen, Enschede, Gooien, Groningen, Hengelo, Koekange, Nijmegen, Nijverdal-Hellendoorn, Koosendaal, Hotterdam en Schiedam aan de Minister van Verkeer en Waterstaat een verzoekschrift verzonden i.z. de nieuwe verkeersregels t.o.v. rijwiel en hulpmotor.

In het kort komt het verzoek neer op het volgende: Verhoging van de maximum snelheid op verplichte rijwielpaden tot 26 km per uur.

Het plaatsen van een z.g. „onderbord“ onder het blauwe bord met witte fiets bij zeer smalle rijwielpaden, waardoor rijwielers met hulpmotor gebruik kunnen maken van de hoofdrijbaan, opdat de gevaren bij het inhalen op zeer smalle paden kunnen worden voorkomen.

Aan de betrokken instanties op te dragen, te overwegen welk bord geplaatst dient te worden bij rijwielpaden, waarbij zich thans een rechthoekig bord (zwart met witte letters) bevindt.



Symbool van Nederland Molens oorsprong van ons industriële leven. Van sprinkhanen en kanen

A. Sandfort

De ollemolens „De Kopersloger“ in Koog aan de Zaan, die gekerfde is, maar ook nog op de wind kan draaien.

De molen is het symbool van Nederland geworden. Vraagt u een buitenlander, waarom het kleine landje aan de Noordzee het meest bekend is bij zijn landgenoten, dan zult u in de meeste gevallen te horen krijgen: „om zijn molens“.

Wij Nederlanders hebben reeds vroeg de wind, die zijn machtig spel over ons lage en vlakke land speelt, benut. Al vóór 1500 kende men koren- en oliemolens in Holland. Er werden talrijke molens gebouwd, die een zo volmaakte constructie hadden, dat men tot op heden niets aan het systeem veranderd heeft. En dan te beseffen, dat men toen het gehele, zeer vernuftige mechanisme door middel van met de hand vervaardigde materialen heeft moeten samenstellen. U zult dan ook ongetwijfeld, als u eens gelegenheid heeft het interieur van een molen te bekijken, grote bewondering hebben voor de handwerkslieden uit vroeger tijden.

In het begin van de 18e eeuw nam de houthandel in ons land zulk een hoge vlucht, dat in het jaar 1727 niet minder dan 250 houtzaagmolens aan de beide oevers van de Zaan hun wiken hastig lieten gaan.

Langzamerhand werd de windmolen voor bijna alle takken der industrie gebruikt, namelijk voor de bewerking van rijst, gort, papier, tabak, koffie, cacao, mosterd, cement, tonw, schelpzand, verf en loodwit.

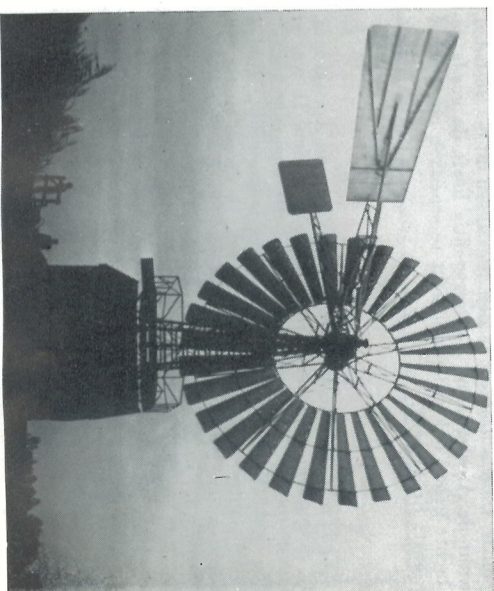
In het midden van de 18e eeuw kon men, alleen al in het Zaaengebied, 600 molens aan het werk zien, een schouwspel, dat men zich bijna niet kan voorstellen. Op feestdagen versierden de eigenaren hun molens met guinlandes en symbolische tekens. En in sterfgevallen bevestigde men er rouwtekens aan, die van verre reeds te zien waren en aangaven of de man, die vrouw of een kind gestorven was.

Door oorlogen en overstromingen zonk het industriële peil van het Zaaengebied zozeer, dat bij het einde van de 18e eeuw al meer dan 100 houtzaagmolens verkommerd waren.

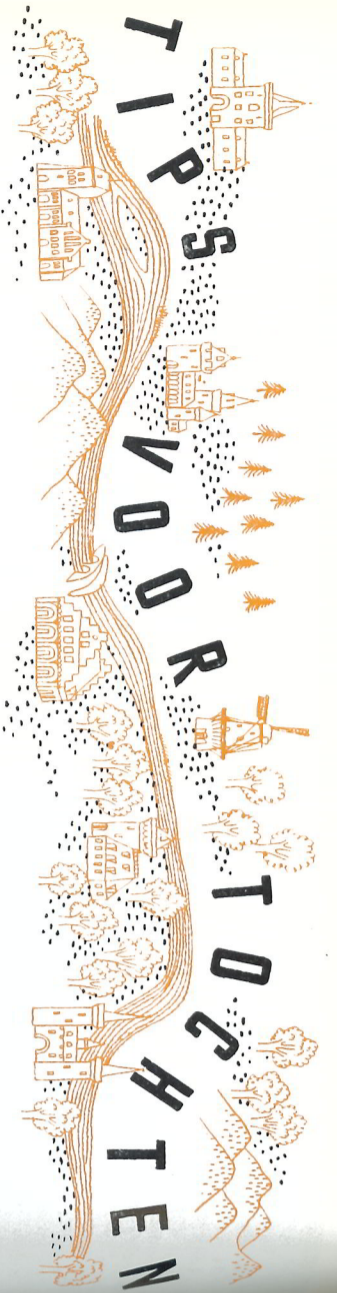
De bevolking verloor echter nooit de moed en vertonwde op de oorsprong van hun vroegere welvaart, de molens, waaraan ze zo gehecht waren, dat ze pas in 1840 — ongeveer 80 jaar na de uitvinding van de stoommachine, welke voor de ontwikkeling van de industrie zo belangrijk was — begonnen om te schakelen en fabrieken gingen bouwen.

Uit dit eens zo rijke molenland is het meest intensieve industriegebied van Nederland gegroeid. Nergens zult u zoveel fabrieken van zoveel verschillende producten zo dicht bij elkaar vinden. Meer dan 200 fabrieken bevinden zich daar.

Een klein aantal windmolens uit de 17de eeuw zijn er nog te zien. Enige daarvan werken nog steeds, namelijk



Een Amerikaanse windmolen in het Nederlandse polderlandschap



II

MIJN tante — u weet wel, die vroeger uit toeren ging in de tram, maar dat nu op een Solex wil doen (en doe!) — vroeg wat ze deze maand nu moest gaan bezoeken. Ik wil u wel verklappen, dat ik er voor dat goede mens nog een beetje hard hoofd in heb. Tenslotte is het toeristseizoen nog niet begonnen. Maar goed, ze heeft het al weer in de henen; ze wil er eens uit. En tenslotte, ze heeft een Solex, dus ze kan tegen een stootje.

Amsterdam, tentoonstelling Amsterdamse verkeerspolitie
 „Tante”, zei ik, „er komt een aardige tentoonstelling in Amsterdam; die moet u niet missen”. Op 31 Januari was het 125 jaar geleden, dat in Amsterdam een „ordnante van het voermanswezen” tot stand kwam, waarbij waarboren werden geschapen voor een ordelijk en veilig verkeer voor personen en goederen langs de openbare weg. Het toezicht op het verkeer werd toen gelegd in handen van een „kommissariaat van het voermanswezen”, bestaande uit twee personen. Omstreeks het midden van de vorige eeuw werden de personen, met dat toezicht belast, bij de Amsterdamse politie ingedeeld in de rang van inspecteur van politie. Daaruit is dan de huidige Amsterdamse verkeerspolitie ontstaan. Ter gelegenheid van dat 125-jarig jubileum wordt nu in Februari in Amsterdam in het Waagegebouw een tentoonstelling gehouden van alles wat betrekking heeft op de Amsterdamse verkeerspolitie. Daar is heel wat te zien, niet alleen uit het verleden, want de Amsterdamse verkeerspolitie heeft de goede gedachte gehad ook volle aandacht te schenken aan de toekomst. En terecht.

Schiphol en het Amsterdamse Bos

Er is nog meer te zien in de omgeving van Amsterdam. Ik mag altijd graag even naar Schiphol rijden. Ik was er laatst, toen het flink gesneeuwd had. De vliegtuigen stonden er als schapen op een wei, een beetje konwelijk. Midden in de winter, toch vol bedrijvigheid. Ik dronk rustig een kopje koffie op de bovenste étage van het restaurant. Want, waar in de zomer vele en vele „kijkers” zitten, was het nu heerlijk rustig; en ik had gelegenheid een best plaatsje aan het grote raam uit te zoeken. Wie eerste klas wil eten, kan in het restaurant van Schiphol op de eerste étage terecht, inclusief een bar, die kan opwegen tegen alles wat de stad biedt. Heen of terug rijdt ik altijd door het Amsterdamse Bos, dat steeds meer een echt bos wordt. Mooie vijvers, prima wegen, landelijke wandelweggetjes. Natuurlijk iets voor de volle zomer. Maar laat u zich niet

het genot ontgaan óók in na-winter of in de voorlent, even door dat bos te rijden. Er is veel meer te zien en te beleven, dan u zo oppervlakkig denkt, als u langs de hoofdweg rijdt.

Voor dat we van Schiphol wegrijden, nog één raad. Er zijn in Nederland nog meer vliegvelden. Maar ik zou mijn tante — en dus ook u — toch afraden daar ní heen te gaan. Ik zal u wel iets beloven. Er zijn in de zomermaanden dagen, dat het beslist de moeite waard is naar zulk een vliegveld te gaan. Ik geef u een tip, als het zover is. Maar op het ogenblik is er nog niet veel aan.

Waar u goed en goedkoop kunt eten

Al die toeren in en door Amsterdam hebben u een beetje hongerig gemaakt, en waar of u nu (natuurlijk niet te duur, we begrijpen elkaar best) een stukje kunt eten. Wel, in het hartje van de stad, bij de Dam, op de N.Z. Voorburgwal 242, kunt u sinds kort uitstekende schotels krijgen tegen lage prijzen. Deze gelegenheid, Scheltema, ligt midden in de journalistenbuurt, de eigenaar noemt zijn zaak zelfs het „journalistenhot”. Tot voor kort was er alleen maar te drinken. Nu is er een voortreffelijke kokkin gekomen. En als u bereid bent, een prima-schotel zo op uw tafel te krijgen, genoeglijk en plezierig, wel u zult het daar vinden.

Als u Chinees aandurt, op de O.Z. Achterburgwal en in de Binnen-Bantammerstraat, zijn nog altijd Chinese eethuizen, waar tegen een (ja zeker) belachelijke prijs zeer fatsoenlijke porties heerlijk Chinees eten worden opgediend.

Winterflorantentoonstelling in Bovenkarspel

Voor de Noord-Hollanders heb ik ditmaal iets moois. Van 21 tot 25 Februari wordt in Bovenkarspel een *Winterflorantentoonstelling* gehouden. Natuurlijk gaat niemand, die een Solex heeft, alleen maar die tentoonstelling bezoeken. Juist in dat „platte” en rechte Noordhollandse land is een Solextocht zo mooi. Hier is een tocht van Alkmaar uit. Van Alkmaar de kant van Hoorn uit, maar na enkele kilometers links afslaan naar Heensbroek, en nu over Obdam-Spanbroek-Hoogwoud naar Medemblik, in totaal zo'n 35 km. U bent nog in het oude land, maar u ziet de Wieringermeer. Daar gaan we een andere keer heen. Ditmaal „dalen” we af over Wervershoof naar de bloemententoonstelling in Hoogkarspel. Als we daar geweest zijn, kunnen we of over Enkhuizen naar Hoorn of direct op Hoorn af-Solexten.

Bloemententoonstelling in Lisse

Voor de Zuid-Hollanders noteerden we een bloemententoonstelling in Gebouw Bloemlust in Lisse tussen 20 en 24 Februari. Wat dacht u ervan die tentoonstelling van Lisse en Den Haag uit te gaan bezoeken. Eerst op Katwijk-Binnen aan, vandaar binnendoor naar Noordwijk en de Leidsche trektvaart en de spoorweg over rechtsaan houden. De Leidsche trektvaart en de spoorweg over dan rechts de Loosterweg pakken, de Esiaan voorbij rijden, maar de Speelknaaan instaan en zo recht op Lisse aan. Het is een van de mooie wegen die naar Lisse leiden; we komen er terug als we naar de bloeiende bloemhollevelden willen gaan. En dat is ook al weer gauw.

Hoorn, de witte stad

Want voordat we het weten, is het alweer tijd om de bloeiende Betuwe, de bollenvelden en Zuid-Limburg te bezoeken. Maar Limburg heeft ook nog ander moois voor liefhebbers. Van Roermond uit laten we hier een tocht van 85 kilometer volgen. De richting Venlo op naar Swalmen, dan naar Beesel, waar de Maas wordt overgestoken, dan Kessel—Panningen—Meijel en „terug” naar de Noorderwaard, die we nu een tijd lang volgen, een beetje recht toe recht aan. Langs Nederweert naar Weert, en vandaar op de zogenaamde witte stad. Want elk jaar tegen Pinksteren worden de huizen in dat plaatsje nog wit gepleisterd. Dat Thorn is eens een vrije rijksheerlijkheid geweest. Er woonden in het klooster jonkvrouwen van de alleroudste adel. Nu is alles stil en uitgestorven. Vandaar langs Wesson en Maasbracht naar Linne en zo op Roermond aan.

De bossen van Friesland

Wat de „Noordelingen” moeten doen? Wel in Februari en Maart kan er al weer best een dag zijn om eens de bossen in Friesland op te zoeken. „En t' golle, moaije Gaesterlân, Set al syn griene sealen iepen”, dichtte Pieter Jelles Troelstra eens over Gaasterland. Uitgangspunt voor een Solextochtje is Sloten, de poort van Gaasterland. Langs een goede weg rijdt men langs Wyckel (kerk met zadeldakoren en gral van Memmo van Coelhoorn) en Balk. Rechts vlak bij, telkens anders, een prachtige uitzicht op het Sloter meer. We solexten, en het seizoen is er nog niet na, maar vergeet niet, dat hier te watersporten is. Bij

Festival of Britain 1951

Groot-Brittannië gaat vier maanden lang (van 3 Mei tot 30 September) op grootscheepse wijze feest vieren. Er zullen grote tentoonstellingen en kunstmanifestaties gegeven worden in 25 officiële festival centra in Engeland, Schotland, Wales en Noord-Ierland.

Daarnaast zullen honderden steden en dorpen in het gehele land elk op de hun eigen wijze deelnemen aan deze grootste nationale manifestatie, die samenvalt met het eeuwfeest van de eerste wereldtentoonstelling in 1851 te Londen.

In de komende nummers van ons blad komen wij nog nader terug op dit evenement, dat ongetwijfeld duizenden toeristen zal trekken.

Balk slaan we af: de weg naar het IJsselmeer in tot Kippenburg. Bij deze oude herberg of bij de boswachter in Nijemdrum aan de andere kant van het bos kunt ge wandelkaarten krijgen. Hier zijn de bossen van de familie Star Busman; eeuwenoude wandelpaden, mooie sparsenpartijen, een fraai bos, waar in het vroege voorjaar best te vertoeven valt. Dwaars door de bossen kunnen we verder nu weer de Friese boerderijen met de bekende pyramide-achtige daken. Op de Brink in Oudemirdum kunt ge uw voeremiddel laten staan om een wandeling te gaan maken langs de Hervormde Kerk over een oud weggetje naar Gaasterlands gemeentebossen. En als het u daar mocht vervelen, er is nog meer bijzonders te zien in die wonderlijke hoek van Friesland, o.a. het Oudemirdummer Klf. Men zal u vertellen dat het uit de ijstijd afkomstig is. Maar dat ge genieten van een prachtig uitzicht over het water van het IJsselmeer. Als u lid bent van de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten, kost dat laatste bezoek u niets, anders moet u een kleinigheid betalen.

Ge moet hetzelfde weggetje terugrijden en vervolgt uw toer naar Rijs, tenzij ge weer een bos, het Jolderenbos wilt bezoeken. In Rijs zelf kunt ge voor vijftien cent een wandelkaart krijgen voor het Rijsterbos: 180 ha ligt voor u open, met reigerkolonie en veel fazanten inclus. En het Zeelaantje brangt u naar een ander klf, het Mirnskerklif. Als het een beetje wil, kunt ge aan de andere kant Enkhuizen zien liggen. Verder rijdende komt ge in Bakhuizen terecht, vandaar naar Henehelm en dan langs een prima weg op Stavoren aan, de andere poort van Gaasterland. Voordat we Gaasterland verlaten, kunt ge van Mirns Stavoren ook langs de IJsselmeertijd bereiken. De weg is niet bijster goed, maar ge komt er langs de vogelbroedkolonie „De Mokkebank” en langs het derde en hoogste klf in Friesland het „Rode Klf”.

Laten de Noord-Hollanders, die voor een vakantie met hun Solex het Noorden van ons land gaan bezoeken dit nummer bewaren, en de hier omschreven tocht eens in de andere richting maken: van Stavoren op Sloten aan door het Gaasterland. Ze hadden misschien niet verwacht daar zoveel bossen te vinden.

TIPGEVER

Zoekt U reisgezelschap?

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

Als het lente gaat worden

Maurits Soesman

Wijze en onwijze raadgevingen

Ondanks alle nartigheid waarmee de kranten dagelijks vol staan, is de lente, die verrukkelijke toverlee, die mens en natuur zo wonderbaarlijk kan doen veranderen, weer in aantocht. Zeker het duurt nog wel even, het is pas Februari en u zal hoogstwaarschijnlijk nog wel heel wat zakdoeken moeten vuil maken alvorens u zich op een terrasje kan laten knuffelen door een lekker zonnetje, maar het einde van de overwintering is in zicht.

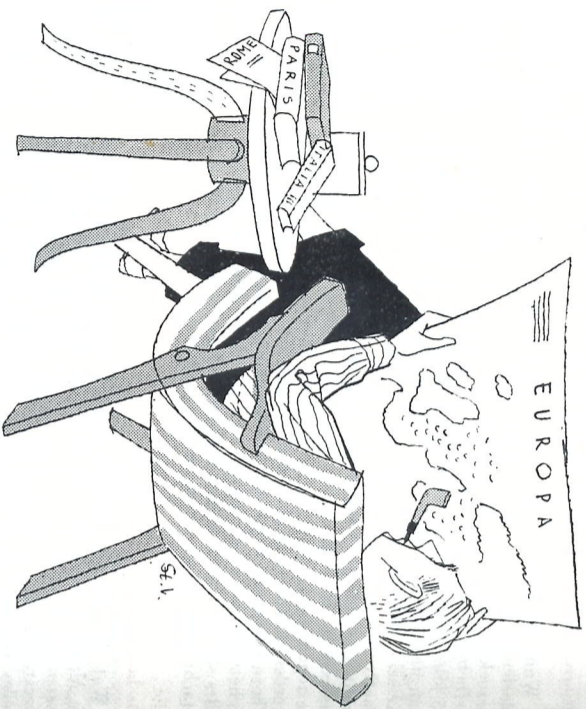
De symptomen van de lente zijn overbekend: huisvrouwen, die niet meer te houden zijn en alles in de zeepsop willen stoppen en tegelijk vertellen, dat zij niets meer hebben om aan te trekken; de vers geschilderde bankjes in het park krijgen weer hun amoureuze klandizie, de poes gaat op avontuur uit, de lammetjes buiten in de wei die weer groen is en meneer Jansen haalt de mobalalen uit zijn zwembroek. Dit en nog veel meer brengt de lente te wege. Zij werkt omrust en heimwee, het verlangen om de ban van de dagelijkse dingen te doorbreken en er op uit te trekken. Vage plannen voor de vakantie beginnen vastere vorm aan te nemen, kalenders en kaarten worden bestudeerd, spaarbankboekjes hoopvol of kritisch bekeken, er wordt gerekend, gecijferd, gespeculeerd, gedebatteerd, geconferreerd....

Het is alles bij elkaar een heerlijke tijd, al moet je vechten om droom en werkelijkheid met elkaar in overeenstemming te brengen.

Voor ons, Solexbroeders en zusters, zijn de mogelijkheden legio. Je kan rustig veertien dagen door de Acherhoek gaan tuffen of een trektocht ondernemen naar Nice. Je kan alle familieleden in Erieland gaan bezoeken of er met je vrouw een „honeymoon” in Parijs van maken. Je kan er alleen op uit trekken of met een club, vijftig kilometer per dag rijden of tweehonderd. Dat alles hangt af van uw smaak, van uw beurs of van uw vrouw.

Voor het geval u er een flinke tocht van wilt maken, geven wij u hieronder enkele adviezen in de jiddele hoop, dat u ze — als het vacantespel begint — niet vergeeten zijt. Wij nemen aan, dat u met uw vrouw gaat en alleen de strikt noodzakelijke bagage in twee dubbele tassen meeneemt.

Alhoewel u reeds twee maanden geleden begon met het opstellen van een lijstje noodzakelijkheden, komt u na 12 uur al tot de ontdekking, dat u allerlei elementaire levens-



Kalenders en kaarten worden bestudeerd....

behoeften vergeten hebt. Dat geeft niet, vooral geen ruzie over maken maar uw vrouw er tachtich op wijzen, dat dit zelfs wereldreizigers overkomt en dat er per slot overal winkels zijn. Mocht U echter thuis het licht of het gas hebben laten branden, dan is het wel economisch en voordeliger voor de vrde om even terug te gaan.

Als u op uw trektocht in hotels wilt overnachten, zorg dan dat u daar over een behoorlijke badgelegenheid kunt beschikken. Na een rit langs lange wegen bent u natuurlijk enigszins bedruimd en het is dan een volmaakte zaligheid om onder een douche of in een kuip te krupen en het stof van 's Heren wegen onthelbare malen af te spoelen.

Als u daarna toilet gaat maken, zult u het zonder brilantme moeten stellen. Flesjes met brilantme hebben namelijk de nare gewoonte om op reis altijd leeg te lopen, gewoonlijk juist in uw beste overhand. U bent dus gewaarschuwd!

Dit is ook het moment om uw vrouw het paar schoenen te overhandigen dat u 5 minuten voor uw vertrek heimelijk in uw bagage tas gestopt hebt. Statistiek over de halve wereld hebben namelijk berekend, dat de vrouw op reis altijd schoenen aantrekt, die of te mooi, dus onpractisch, of efficiënt, maar te klein zijn. Zij zal op uw gebaar schijnbaar koel wel antwoorden: O dat is fijn dat je daar aan gedacht hebt. Die ik nu aan heb, doen me wel een beetje pijn, hetgeen voor een kenner van de vrouwelijke natuur

betekent: ze doen me allemachtig pijn. Haar respect voor u zal door deze intelligente daad enorm toenemen en bovendien blunders, die bij het uitpakken der tassen te vreesdijn komen met de mantel der liefde bedekken. Elke getrouwde vrouw, hoe zelfstandig ook, heeft n.l. de eigenschap op reis haar man voor alles aansprakelijk te stellen. Als dus blijkt dat in plaats van zwarte blauwe schoensmeer is meegenomen, bent u de dader en niemand anders. In het geval u voor goede schoenen gezorgd hebt, mag u desnoods poetspommade in plaats van tandpasta meegenomen hebben.

Als het 's morgens eens toevallig bakstenen regent, kunt u die dingen doen: naar een museum gaan, naar een bioscoop of winkels gaan bekijken. Het eerste is het goed-

Deviezen voor toerisme

ET verstreken van deviezen voor reizen met een niet-zakelijk doel vindt dit jaar op dezelfde voet plaats als het vorige jaar. Onder reizen met een niet-zakelijk doel wordt verstaan:

- toeristische reizen;
- reizen op uitnodiging en/of voor familiebezoek;
- reizen voor gezondheidsredenen.

Opgenomen kunnen worden reisdeviezen tot een maximum van:

f.400,— voor personen, die op 1 Januari 1951 14 jaar of onder zijn en f.200,— voor personen, die op 1 Januari 1951 jonger dan 14 jaar zijn.

Per dag en per persoon mag hiervan in het buitenland worden besteed de tegenwaarde van resp. f.50,— en f.25,—.

De landen waarvoor bovenstaande regeling geldt zijn o.a.:

België	Luxemburg
Denemarken	Noorwegen
Frankrijk	Oostenrijk
Groot-Brittannië en Ierland	West-Duitsland
Italië	Zweden
	Zwitserland.

Er is dus keuze genoeg!

Het is niet noodzakelijk het totaal beschikbare bedrag ineens in een van deze landen te besteden, desgeveest mag dat over verschillende reizen naar een of meer van bovengenoemde landen verdeeld worden.

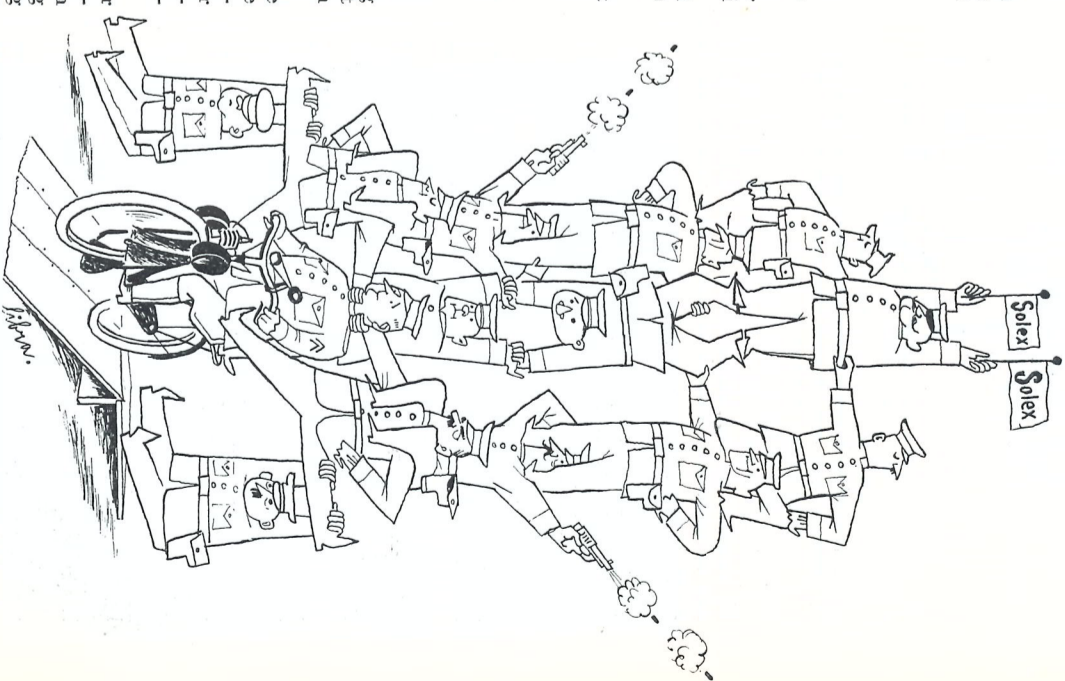
De tegenwaarde van het overgehouden en bij de donane of bij de deviezenbank ingeleverde reisgeld moet na de terugreis in het toeristendevisieboekje worden aangelekd en kan, in mindering van het jaanmaximum, weer voor een latere reis in dit jaar worden gebruikt. Bij terugkeer in Nederland is men verplicht overgehouden reisdeviezen binnen 3 dagen in te leveren.

Het aankopen van deviezen dient verder niet eerder dan veertien dagen vóór de aanvang van de reis te geschieden. Men dient hiervoor in het bezit te zijn van een geldig paspoort of bewijs van Nederlanderschap. Het bedrag aan Hollands geld, dat uit Nederland uitgevoerd mag worden is bepaald op f.50,— per persoon. Ditzelfde bedrag moet ook weer in Nederland worden ingevoerd.

koopste, het laatste het gevaarlijkst, omdat het uw reisprogramma kan ondermijnen. Wordt het toech winkelen en u bent in een grote stad in het buitenland, hond dan goed de weg in de gaten, want uw vrouw ziet alleen maar souvenirs, prentbriefkaarten, Nylonkousen en een beeld van een hoedje. Twee uur te moeten rondlopen omdat u de naam van een straat vergeten bent, is zielig.

Wat de Solexten betreft: waar u ook bent, zet ze op slot! De wereld is slechter dan u denkt en de trein is duur.

Wij willen het voorloopig hierbij laten, het is per slot pas Februari en de kans is helemaal niet uitgesloten, dat er morgen isflora op uw vensters prijkt. Tegen dat het seizoen begint hopen wij u echter nog te dienen met een aantal wijze en onwijze raadgevingen. Tot zo lang dus!





Alles of niets

Tussen de chauffeur en het meisje gaat een gesprekje heen en weer, met de zangerige uithaaltjes, eigen aan het dialect van de streek.

Met een licht geronk is intussen een Solex-rijder aangekomen, die aanstalten maakt zijn rijwiel tegen het raam te plaatsen om zelf binnen te kunnen gaan.

„Die zie je de laatste tijd ôk zat”, zegt het meisje, „Arie van Gerrit-Jan het er een en nou het ons Kees er meteen de kop vol van.”

De chauffeur werpt een blik over zijn schouder naar het raam. „Die bromvlieger”, vraagt hij, „niks waard. Kinder-spelgoed uit de bazar.”

De Solex-man komt druipende binnen. „Goede morgen! Mensen, mensen wat een weer. Een koffie, maar goed heet as-je-blijft.”

„Een handelsreiziger”, raadt ik, „ook uit de streek, die zijn zaakjes per Solex afdoet.”

„Meteen bevestigt hij mijn vermoeden. „Nou ja, we zitten hier droog. Met zulk weer is d'r bij de klanten toch niks te begaan.”

Op dat moment schiet een jogg van een jaar of dertien met een rossige knif en een brutaal sproetensmit achter het buffet vandaan. Ik neem aan dat het „ons Kees” is. Met ontzag kijkt hij naar de nieuwe gast en van hem naar het raam, waartegen het Solexje leunt.

„Vort Kees, naer binnen. Je weet dat vaeder 't niet mo’, dat je voor komt”, vermaant de zuster. Maar het is al te laat.

„Twee Solex-enthousiasten, waarvan de één wel is waar bezitter is, terwijl de ander zich zo'n zaligheid nauwelijks kan voorstellen, hebben elkaar gevonden en zijn in een technisch gesprek gewikkeld.

De chauffeur juistert een poos toe, totdat de Solex-man ook hem in het gesprek betreft.

Maar die schudt zijn strigge blonde boerenkop. „Niks voor mij. Gaet mijn niet hard genoeg. Ak op 'n moter zit, mot 'k alles verbij kunne, eerder he k toch gien rust. En a'k dat niet betale ken, een zwaere kar, dan maer hellegier niet. Ik zeg maer zo, alles of niks.”

Ik moet opstappen wil ik mijn trein halen. Maar onderweg denk ik nog aan het gesprek en de besltheid in starre vasthoudendheid op het gezicht van de jonge boer.

„Alles of niets”. Hoe dikwijls heb ik dit devies horen gebruiken. Met hoeveel trots, met hoeveel verbetenheid, met hoeveel uitdaging aan het lot ook, wordt het dikwijls gelanceerd.

Jonke mensen heb ik het horen zeggen vol overtuiging dat zij hiermee het lot konden dwingen hun datgene te geven wat zij verlangden.

Nog meer misschien heb ik het gehoord van mensen

wier eerste jeugd voorbij was en dit het als een vrijbrief gebruikten voor een gedeeltelijke mishakking: „Wanneer ik niet alles kan krijgen, schippen gaat tegen mijn natuur, ik kan niet marchanderen, dan maar niets.”

Hoeveel moeilijker is het, hoeveel moeilijker ook, te trachten, ondanks dat het niet alles kon zijn, „iets” ervan te maken.

Hoeveel opofferingen, hoeveel kleine en grotere zelf-overwinningen kost het, dat „niets” in „iets” te veranderen.

Het leven is nu eenmaal een aaneenschakeling van gevechten nemen, van telkens moeten proberen, van steeds opnieuw moeten beginnen, van afstand moeten doen van heimelijk gekoesterde wensen. En onze opgave wordt het dan, uit datgene wat overblijft, nadat zoveel onzer illusies zijn vergaan, uit deze schijnbaar waardelose rommel, iets te maken, iets te scheppen dat de moeite waard is. En dit blijft dan dikwijls juist, heel anders dan wij het ons altijd hadden voorgesteld, de waarde van ons leven te gaan uitmaken.

Wie blijft vasthouden aan zijn eis „alles”, voor die blijft niets anders over dan het lege „niets”, veel negatiever dan hij zich ooit heeft kunnen voorstellen dat „niets” kon zijn.

Hoeveel huwelijken zijn er te gronde gegaan en gaan er degeijks kapot aan deze wapenspreuk.

Hoe men ook tracht zichzelf een vorstelijke glans te verlenen als iemand die weet wat hij wil, in wezen is deze lijfspreuk eerder een bewijs van armoede, van levensangst, van een zichzelf niet durven inzetten om denoods een mishakking te incasseren. In plaats van zich te geven, aan de partner of aan het leven zelf, doet men niet anders dan eisen.

Een bezoek aan „De Gekroonde Wilde Man”

Een wereldberoemde, romantische herberg in het hartje van Amsterdam.

WANNEER ministers, ambassadeurs of andere voorname personen, onverschillig uit welk land, Amsterdam bezoeken, zullen zij zich steeds begeven naar de beroemde 17de eeuwse herberg in het centrum van deze karakteristieke Nederlandse stad.

U vindt deze gelegenheid in een oud steegje recht tegenover het koninklijk paleis.

Het is eigenlijk een klein proeflokaal van de IJkeutfabriek „Wynand Fockink”, waar de talrijke dagelijkse bezoekers de fijnste IJkeuten tegen zeer lage prijzen kunnen proeven. Deze aloude herberg, die zeer populair is, heeft een aparte bekoring door haar bijzonder interieur. Er is geen enkele stoel te vinden, U ziet slechts een kleine toonbank en bij het raam een brede vensterbank, waarop ten hoogste drie personen kunnen zitten, plaatsen die voor de meer bejaarde vaste klanten gereserveerd zijn.

Een olielamp, thans geëlectriceerd, verspreidt ondanks deze modernisatie een zacht en intiem licht. Delfessen rondom u, in verscheidene modellen, waarvan enige pachtig beschilderd, en de speciale IJkeutglazen, vervaardigd naar een antiek model, zijn dingen die u teruggaveen naar oude tijden.

Maar vergeet u niet, wanneer men u de bestelde drank voorziet, de ongeschreven wet, een traditionele verplichting in de herberg „De Gekroonde Wilde Man”. Eerst moet u zich over het steeds tot de rand gevulde glas bukken, vervolgens slurpt u een beetje en dan pas mag u het IJkeutglas ophelven....

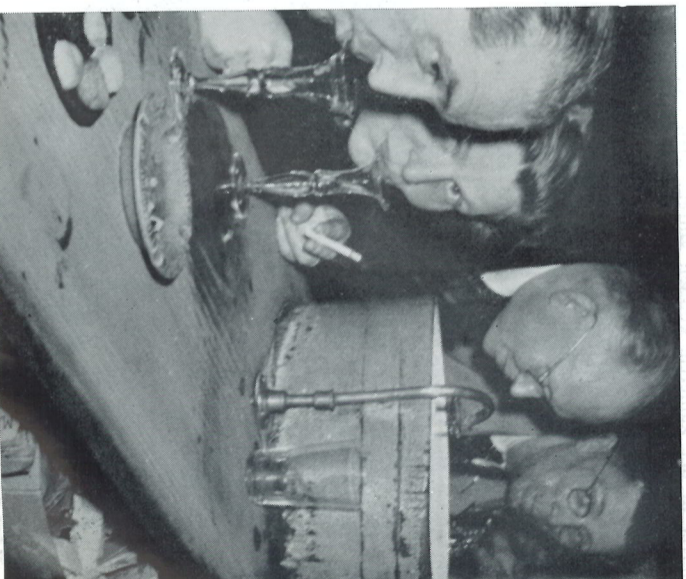
A. SANDFORT



„Niks voor mij, Gaet mijn niet hard genoeg”

Daarom zij men op zijn hoede met mensen die het „alles of niets” in hun blaazen voeren. Het zijn veelal angstige, bekrompen, veelzijdige levenspartners, ook al nemen zij de schijn aan van het tegendeel, die met hun neurotisch devies hun eigen levensgeluk en dat van anderen bedreigen.

E. Th. B.-v. d. W.



Eerst bukken....

WIJ EN DE WEG

DE ZONDERLING

Piet Bakker



Een oude meneer Meesman werd door „de trap“ voor gek versleken. De gangbare mening was, dat hij na het overlijden van zijn vrouw een beetje aan het malen was geraakt. Maar kwaad deed hij niemand en het was een net persoon, vrij van sterke drank. Voor de kinderen had hij altijd een vrientje meegegeven. Zo was de oude meneer Meesman.

Maar toch evengoed een tikje gek. Want wie zat er nou als man alleen de hele lieve dag op z'n zolder, en wie deed daar zo geheimzinnig mee? Dat gedoe op zolder intrigeerde de trap. Niemand kon gewaarworden, wat die oude zonderling er uitvoerde. Toen die jongen van Bastmeyer de deur op een kier had gezien en eens wilde binnen loeren, had de oude meneer Meesman een kreet van schrik geslaakt en die deur ijlings dichtgesmeten, mopperend en grommend op die brutale kweijongen.

Slechts een paar tellen had die astrante Drikus Bastmeyer in het kamertje kunnen gluren. „Hij maakt een spinnewiel!“ wist hij de trap te vertellen. „Ik heb twee grote radereen gezien en die konden draaien“.

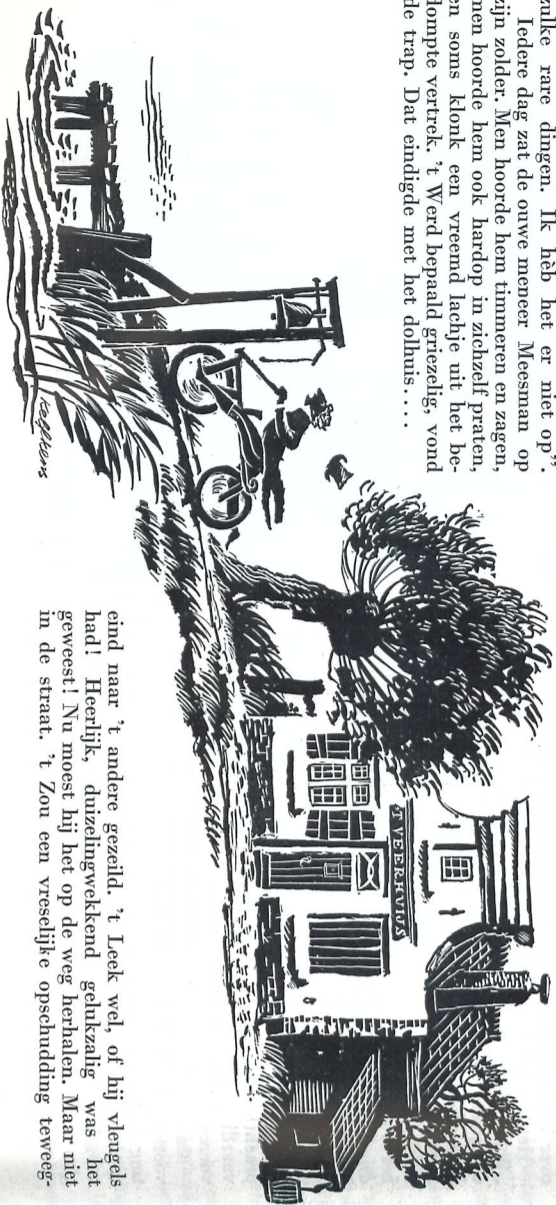
„Dan is 't geen spinnewiel“, zei z'n vader. „Trouwens, wat zou die oude Meesman met een spinnewiel moeten uitvoeren? Al met al blijf ik het een gekke geschiedenis vinden“.

„Als het maar met rechte middelen toegaat“, smufte juffrouw Bastmeyer. „Een mens hoort vandaag d'n dag zulke rare dingen. Ik heb het er niet op“.

Iedere dag zat de oude meneer Meesman op zijn zolder. Men hoorde hem timmeren en zagen, men hoorde hem ook hardop in zichzelf praten, en soms klonk een vreemd lachje uit het bedompte vertrek. 't werd bepaald gracieus, vond de trap. Dat eindigde met het dolhuis....

De trap kon niet weten, dat de oude meneer Meesman op zijn zoldertje ogenblikken van de hoogste menselijke verrukking beleefde. Als zoveel oude, eenzame mensen, was hij gegrepen door een idee fixe, en daar wijdde hij nu zijn verdere leven aan. Hij wilde een loopwiel vervaardigen, een bestuurbaar apparaat met twee wielen en een bankje, waarop iemand zittend de grond met de voeten kon bereiken en zichzelf voortdruwen. Gelijk zo vaak had het toeval hem op die vreemde gedachte gebracht. Een rond potdeksel was gevallen en het rolde, zolang het vaart had, niet omver. Als er dus een kracht was, welke een wiel kon voortbewegen, dan zou dit rechtop blijven. Iets volkomen nieuws was dat! Tot dusver hadden alle wagens en karren vier wielen bezeten. Maar met twee wielen achter elkaar moest het 60k kunnen. Zelf er tussem zitten en je eigen voortbewegingskracht zijn.... grappig was dat. De idee liet de oude meneer Meesman niet meer los. Hij was altijd een handig knutselaar geweest. Zijn vrouw was dood, een mens moest wat omhanden hebben.

En zo zat hij op zijn zolder met de twee wielen, die hij op de kop had kunnen tikken, twee smalle wielen van een hondenwagen, licht en sterk. Heel veel hoofdbrekens had het gekost om het voorste wiel bestuurbaar te maken. Eigenlijk was het de kruiwagen geweest, die hem de oplossing had geboden. 't Zag er wel wat naar uit, maar 't ging toch. Ook de verbinding der twee wielen met het zadeltje erbij, had vele weken gevergd. Maar toen 't af was, had hij het op de ruime droogzolder geprobeerd, en het ging, het ging! In twee stappen was hij van 't ene



eind naar 't andere gezeld. 't Leek wel, of hij vluengels had! Heerlijk, duizelingwekkend gelukzalig was het geweest! Nu moest hij het op de weg herhalen. Maar niet in de straat. 't Zou een vreselijke opschudding teweeg-

11

brengen. Neen, buiten, op de dijk, heel in de vroege.... Behoedzaam had de oude heer Meesman zijn loopwiel de trap afgedragen. In het donker nog. Buiten nam hij zijn hoge hoed af en wies zich met een rode zakdoek het klamme voorhoofd. Toen de zon boven de rivier tipte, stapte hij op, duwde af, onzeker nog, maar al spoedig overtuigd, dat het zon lukken. Niemand beyond zich op de dijk. Het leek wel, of de wereld onbewoond nog was, en hij de enige mens, een God gelijk, meester van de afstand, de voorst van de weg! Voordruwend zette hij zich af, de panden van zijn jas wapperden in de frisse wind. Hij had willen jubelen! Zo snel als een paard ging het! Hoop-twee....! Hoep-sa....! Efffts....! Efffts....! Fries....! ging het.

Een harde schreeuw klonk van een erf langs de weg. Een boer had hem gezien. De man stak in opperste verbazing de handen omhoog en stond verstart van ontsteltnis. „Ha, ha!“ lachte de oude heer Meesman. „De kerel weet niet, wat hij ziet! Fries....! fiets....! vooruit maar weer....!“

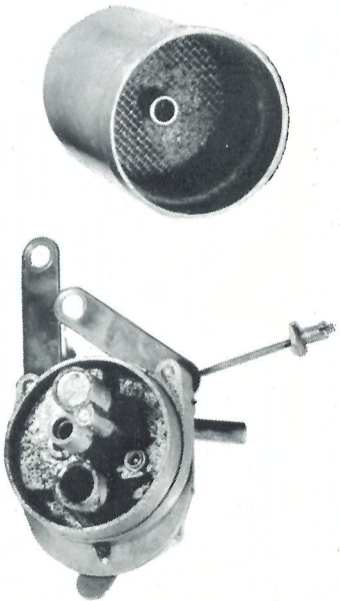
Met de wind achter zich trapte hij zich langs de weg, op het veerhuis in de verte aan. Daar zou hij rusten en zijn loopwiel laten bewonderen door de voetlui en de kastelen. Zijn schepingsstrots van zo even verdween en maakte plaats voor menselijke jiddeheid. Dat hadden ze toch nooit achter hem gezocht! Een uitvinder was hij, niets minder dan de beroemdheden, waarvan je soms las

in de Opregte Haarlemmer. Een wereldnaam zou hij krijgen. De fameuze uitvinder van het loopwiel.... In een roes reed de oude meneer Meesman de weg af naar de steiger van het veer. De herberg was nog niet open. Niemand vertoonde zich. „Learus“, daecht de oude heer, „moet zich net gevoeld hebben als ik, toen hij voor het eerst vloog. Maar toen zengde de zon zijn vluengels en hij viel morsdood....“ De weg naar de steiger hield een weinig. Een onstimmige vaart kreeg het loopwiel. Pylsnel ging het op de steiger af. Een waater van felle, verbijsterende kleuren sloeg voor hem open. De oude heer Meesman moet nog een kreet geslaakt hebben. Toen werd alles zwart voor zijn gezicht....

In de Opregte Haarlemmer stond een bericht:

„Onze stadgenoot, de heer W. G. Meesman is niet in zijn woning weergekeerd. Vermoed wordt, dat hem een ongeval heeft getroffen. Zijne buron hoorden den laatsten tijd vreemde getingten van zijne zolderkamer. Een landman heeft in de vroege eene vreemde verschijning op den dijk waargenomen, eenen man, die zig met eene groote snelheid voortbewoog langs den weg. Daar in het water van het Spaarne een zonderling tweewielig toestel is aangevallen, neemt men aan, dat de heer Meesman het slagtoffer van eene onvolmakene uitvinding is geworden. In het bureau der politie is gezegd toestel opgeborgen. In het Spaarne wordt druk getregd.“

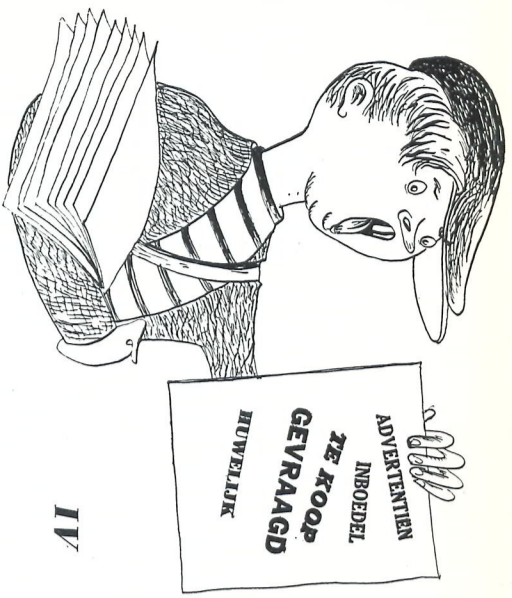
Waarom metalen Silkschermen funest kunnen zijn!



IN het vorige nummer heeft u kunnen lezen, dat er bij de service-stations een silkscherm verkrijgbaar is. Op zichzelf genomen lijkt dit scherm een zeer eenvoudige accessoire. Toch is dit eerst na lang experimenteren gereed gekomen. Reeds vele soorten van metalen schermen waren in de handel. Onze ervaringen hebben echter aangetoond, dat al deze schermen in de praktijk voor onze Solexmotor funest kunnen zijn. Wij moeten het gebruik van deze metalen schermen dan ook vooraf bij de Solex, welke nog voorziën zijn van een oud type carburateur, te herkennen aan een schroef met gleuf op de kap, ten sterkste, afraiden. Wat is n.l. het geval? Deze schermen lopen tot bijna onder of zelfs tot aan de carburateur toe door. Onder de carburateur zit echter een gat, waardoor de motor lucht naar binnen zuigt. Het zal duidelijk zijn, dat opvallend vuil en stof langs de schermen tot voor het gat van de carburateur wordt geleid en van daar in de motor wordt gezogen. Onze carburateur werkt dan als een soort stofzuiger. Bij het nieuwe type carburateur, waar op de kop een ronde gekartelde dopmoer zit, is een luchtfilter aanwezig, waardoor dit vuil grotendeels wordt vastgehouden.

Bij de oude carburateur zuigt de motor het vuil echter rechtstreeks in de cilinder. Het zand en de stof werkt dan als een soort slijppasta met gevolg abnormale slijtage van de zuiger en cilinder en hoge reparatiekosten. Bekijkt u de photo eens van de gedemonstreerde carburateur. Deze is afkomstig van een Solex met een metalen scherm. U ziet, dat zowel de kop als het carburateur-lichaam vol met zand en stof zitten. Het door ons ontworpen scherm zit van boven bevestigd aan de vorkscheden. Tussen de carburateur en de bovenkant is echter voldoende ruimte overgelaten om te voorkomen, dat het vuil door de wind naar de carburateur wordt geleid.

394



IV

Henriëtte van Eyk

HERLIJK zijn is natuurlijk *gôéd*, maar je moet toch wel altijd oppassen, dat je niet te *gâw* eerlijk wordt, wat Annabelle heeft gemeekt naar aanleiding van het feit, dat ze laatst in de Kalverstraat voor een schoenwinkel had getrap op een „sierspeld met steen”. Ze trapte op dat ding, ze bukte zich en keek; ze rapte het op, zei: „Een bazarprul”, en liet 't achteeloos glijden in de zak van haar regenjas.

Een uur of wat later, zo tegen zessen, zat ze aan een leestafel met Piet, die in een architectenblad iets wilde nasmaken over schommelstoelen, en ze las links en rechts kranten, tot haar oog viel op de advertentie van de „gouden sierspeld met steen”.

Tewijl Annabelle die advertentie las, herinnerde ze zich de speld in de zak van haar regenjas, die nu thins aan de kapstok hing, en ze zei tegen Piet, dat ze in elk geval toch maar vast dat nummer zou ophellen, wat ze *dééd*, waarna ze de ratelstem kreeg te horen van een dame, die zei dat ze de hele nacht had liggen huilen omdat de steen van de sierspeld de manchetknop was van een overleden „relatie”.

Annabelle is erg teehartig. De manchetknop bracht haar tranen in de ogen, en toen de dame haar telefonisch begon te zegenen, was het hek — zogezegd — helemaal van de dam. Als de portier haar niet discreet had gewezen op een rij van drie meneren met opschriftboekjes, die zich kennelijk al minutenlang voor de telefooncel stonden te verbijten, had het gesprek nog tijden kunnen duren. Nâ eindigde het met een hartelijk afscheid, nadat eerst nog haastig repte overeen was gekomen, dat de dame van de manchetknop de volgende morgen, tegen koffietijd, bij Annabelle zou komen om haar eigendom af te halen.

„Ze is zo gelukkig als een kind”, zei Annabelle tevreden toen ze weer aan de leestafel zat, en Piet keek op van zijn schommelstoelen en mompelde: „Mooi zo...”. Het was allemaal erg vredig en prettig, maar 't narre is, dat er altijd complicaties kunnen ontstaan....

Ik zou die zomervond op bezoek gaan bij een botanisch-zoölogisch aangelegde achtertuin, die een „tuintje met huisje” heeft in het Bijenpark aan de Sloterweg, en omdat Marietje's oude fiets zo langzaam gaat, had ik Annabelle gevraagd of ik de Solex mocht lenen, en ze had me de huissleutel gegeven en gezegd, dat ie op het plaatsje stond,

Consequenties uit advertenties

Verloren, gaande Kalverstr. richting Munt, gouden sierspeld met steen. Souv. Fl. bel. Tel. 91284

en omdat er wolken waren, leende ik ook meteen maar Annabelle's regenjas, die ik aan de kapstok zag hangen, waarna ik in de zonsoudergang met donderkoppen reed naar de achtertuin, die voor het hoesblad op een idyllisch wandeltje zat te wachten met overal muggen imphas van bijen.

Toen ik 's avonds Annabelle's sleutel in het slot stak om de fiets en de jas weer te bestender plaats af te leveren, stonden zij en Piet me al in de gang op te wachten. Annabelle rukte de jas uit mijn handen, deed een duik in de zakken, en riep verschrkt: „Waar is ie?” „Wie?” vroeg ik.

„Ze zoekt dat platgetrapte ding uit de Kalverstraat”, richte Piet me in.

Platgetrapte ding? Pas na een tijdje drong tot me door waar het om ging. „Goete genade!” riep ik. „Een kostbaar sieraad? Maar als het er in zat, zit het er nog in.” Verzuimd doorzochten we de zakken, maar de „sierspeld met steen” was uit de regenjas verdwenen.

Er ontstond nogal wat deining door dit feit. Piet liep met dreunende stappen heen en weer in het gangetje en Annabelle zat te huilen op de onderste tree van de trap. „Het was zo'n aardige vrouw”, gierende ze. „En ze was zo blij. Ze zal ons allemaal aanklagen! Ik ben zo bang! Ik durf haar niet open te doen morgenochtend....”

Ik voelde me vreselijk schuldig. „Morgenochtend”, zei ik, „zal ik voor dag en dauw naar dat Bijenpark gaan om de waranda af te zoeken. Daar heb ik de jas over een stoel gegooid, daar kan ik dat rodding hebben verloren. Niet onderweg.”

Slechts met moeite konden we Annabelle weerhouden nog diezelfde nacht naar het bewuste tuintje te gaan.

De volgende morgen, in alle vrede, reden we langs de stille Sloterweg, ik op Marietje's roestige knarsfiets, bij de schouder meegesleept door Annabelle.

De Sloterweg heeft zoiets gezellig onderwets. Achter het raam van een kleine boerderij zie je de haveromtoppen op een petroleumstel staan. Je passeert een kar vol rammlende melkbuizen, een jongen met een paard aan een touw, een klein meisje, dat goetmorgen zegt.... Maar als de grote autobus langs komt, moet je in het gras vlakbij de slootkant gaan staan.

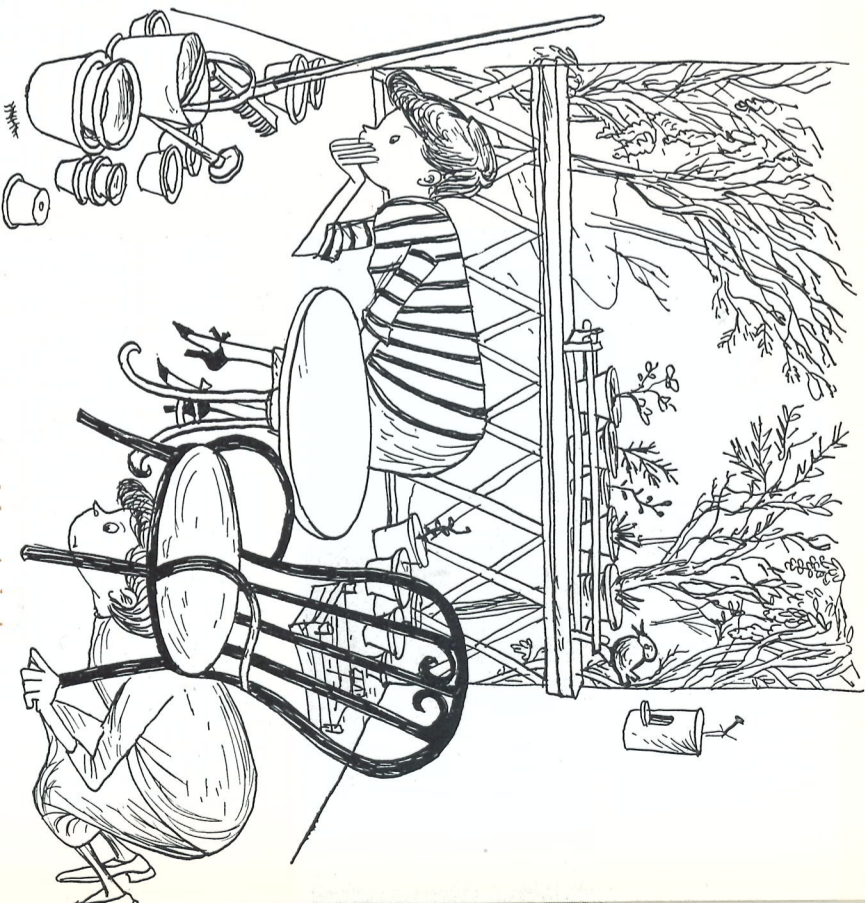
In het Bijenpark waren nog geen meisen. Aan het begin van een van de brede wegen bleven Annabelle en ik staan. Hier en daar tussen de bossen lagen grappige kleine huisjes, over het gras dreef een lichte nevel, die door de morgenzon oranje-achtig werd gekleurd, overal geurden en bloeiden bloemen: blauwe riddersporren, rode en roze en witte rozen, tussen de bovenste takken van een kleine donkergroene spar glansden de zilve-ron draden van een enorm spinneweb. Er waren vindsters en libellen en vogels, en boven deze tovertuin, in dichte wolken, zoemden en dedden de bijen.

Annabelle vergat een ogenblik waarvoor we hier waren gekomen. „Lustier eens naar dat zoeman....”, zei ze zacht. „Het is net of in de verte mensen zingen bij een orgel....”, in een kathedraal.... „Toen stak de sierspeld de kop weer op. „Laten we nu toch doorlopen”, riep ze. „Waar is die malle warande van je achter-nicht?” „Hier”, zei ik.

We stapten twee houten treetsjes op, doken onder een tros blauwe regen door, en stonden naast de roodgelakte tuinstoel waar de regenjas de vorige avond op had gelegen. „Hier!”

We zochten onder het tafeltje, achter de hark, in de gieter en tussen de planken van de vloer; we vonden een dubbeltje, de plattgrond van een rotsstuntje en een duizendpoot, maar de sierspeld, de „sierspeld met steen”, vonden we niet.

Toen we na een hele tijd eindelijk weer terug waren in Annabelle's woning, vonden we Piet in het atelier met de dame van de manchetknop, een grote brede zwartswaartspijne dame met goudgele golven, onwaarschijnlijk hoge hakken en een enorme, platte, wiststroten pannekoekachtige hoed. Ze strekte twee wartglacé handen naar ons uit en riep: „Ik wilde u even persoonlijk komen zeggen dat hij er is. Ik heb hem vannacht na enen in de kaasstolp gevonden. Ik denk, ik ga morgen meteen naar dat leve mevrouw-tje van de telefoon. Ik dank.... Meneer uw man was zo beleefd me een sigaret aan te bieden. Maar neemt u er nu een van mij. Deze zijn beter. Ik krijg ze via een relatie. Dat was me gisteren een toestand, hè mevrouw-tje! Ik had subiet 't heen en weer van de zenuwen. Ik zeg tegen mijn vriendin, ik zeg....”



Hij zochten onder het tafeltje, achter de hark, in de gieter....

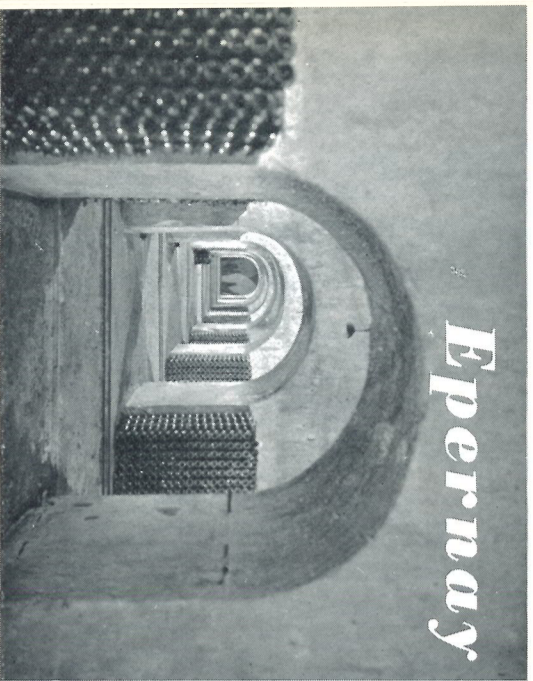
Ze ratelde door, ze ratelde ons allemaal in een staat van versuffing. Ze ging ook niet meer weg; ze bleef koffiedrinken, ze bleef theedrinken, ze bleef eten.... „Zo aardig”, zei ze. „Zo'n spontane vriendschap tussen mensen.” Tegen middernacht heeft Piet haar in een taxi gezet. Ze heeft iedereen welterusten gekust. Ze is weggereden, en we hebben nooit meer iets van haar gehoord.

Nadat Annabelle de volgende dag het platgetrapte ding uit de Kalverstraat had gevonden tussen de voering van haar regenjas, heeft ze getracht om het met een hamer en een niijplang weer wat in model te krijgen. „Ik ga het bewaren”, zei ze tegen mij. „Als herinnering.” „Aan dat zotte mens?” vroeg ik verbaasd. „Nee”, zei ze. „Aan die tuin en die bijen.... Zo heel in de vroegte....”

Secretariaat-adressen der Solex-Clubs

Altmarr: P. Langenberg, Kennemer-singel 26.
Almeij: Meij, M. C. M. Prins, Noor-dixlaan 28.
Aanhem: Mevr. N. van Eldik, Raap-opsweg 31.
Aasen: J. C. Smits, Vaart 96a.
Boskoop: P. J. Kooy, Goudserijweg 156.
Breda: J. Stubbenrauch, Veemarkt-sstraat 13a.
Delft: F. X. Vos, Voorstraat 51.

Eindhoven: C. W. van, Eindhoven, Gerarduslaan 7.
Emmen: W. Oosting, Boslaan 16.
Enschede: E. J. van Nijburg, Gool-katenweg 138.
Goes: J. G. Rouw, Marjkestraat 29.
's-Gravenhage: Meij, W. M. Roose-boom, V. Panhuysstraat 14.
Groningen: J. E. Noordhoff, Ceram-straat 15a.
Hengelo: J. Jonge Poerink, Vondel-sstraat 37.
Koekange (Dr.): J. Oshaar, B. 11.
Nijmegen: M. J. Meulenman, Mesdag-sstraat 23.
Nijverdal/Hellendoorn: H. Calkhoven, Nijverdal.
Roosendaal: Adm. Lonckestraat 1.
Rotterdam: J. H. V. d. IJssel, Ma-thonessorlaan 367a.
Schiedam: A. Janson, Rotterdamse-dijk 166A.
Ttrecht: J. L. Hoefsmijt, Melis Stoke-sstraat 22.



Epernay

Op bezoek bij Graaf Florens de Castellan

In de sprookjestuin van de landstreek Champagne, de Marnevallei, ligt het pittoreske stadje Epernay, dat met Reims en Châlons tot de belangrijkste champagne-centra van Frankrijk behoort.

Doch het lijkt wel of het plaatsje zich nederig teruggetrokken heeft in de schaduw van het majestueuze Reims en zich verscholen heeft tussen de heuvels, waarop de eindeloze wijngaarden zich uitstrekken. Jaarlijks trekken duizenden vacantiëgangers naar dit prachtige plekje, om de geboortegrond van de parol der Franse wijnen te zien en de wereldvermaarde Champagne te proeven.

Prachtige bossen bedekken de heuvels van deze streek, de geonduideerde wijngaarden bieden in hun groen bebooste omlijsting een schilderachtige aanblik en vanaf de heuvels ontvouwen zich de mooiste vergezichten. Vredige huissjes in de dalen, rechts en links van de Marne, de stroom, die zich als een zilveren lint door de bergen slingert....

Een legende verhaalt, dat omstreeks de derde eeuw van onze jaartelling de wijnstok door de Romeinse overheersers werd ingevoerd. Religieuze orden, die onmiddellijk inzagen, welk een vooruitgang de verdere ontwikkeling van deze wijnstok voor deze landstreek, ja zelfs voor het gehele land zou betekenen, namen dadelijk de cultivering van deze druivensort ter hand.

Hoewel men uit dit tijdperk niet veel met zekerheid kan vertellen, schijnt wel vast te staan, dat Saint Rémy, aartsbisshop van Reims en doper van Clovis in zijn testament melding heeft gemaakt van zijn wijngaarden in Champagne. Paus Urbanus II, die in deze landstreek geboren is, bezat wijngaarden in de omgeving van Ay, waar ook Hendrik IV — in de volksmond „Sire d'Ay" genoemd — zijn bezittingen had.

Men beschikte in die tijden echter nog niet over de bruinsende wijn, die wij thans onder de naam van champagne kennen.

Het geheim, om champagne mousserend te maken, werd in de 17de eeuw ontdekt door de keldemeester van de abtjij Hautvillers, gelegen aan de oever van de Marne, nabij Epernay, aldus de legende.

De monnik, Dom Pérignon, nam op zekere dag enkele wijnen — afkomstig van verschillende wijngaarden — en mengde deze met elkaar in een karat. Na enige tijd bemerkte

de sprookjestuin van „Champagne"

PER SOLEX NAAR DE MARNE-VALLEI

Neen, u behoort niet te schrijven van het aantal af te leggen kilometers of van de „beruchte" Franse wegen. (± 450 km).

Des morgens om zes uur vertrokken uit Amsterdan, waren wij juist op tijd in s-Hertogenbosch om een „twaalf uurtye" te gebruiken.

Om twee uur op weg naar Hasselt, waar wij de avonds om zeven uur arriveerden. Van tijd tot tijd natuurlijk afgepast voor een klein beetje koffie of een scheutje benzine.

De volgende morgen weer om zes uur op weg

hij, dat de drank ging schuimen en bruinsend over de rand van de karaf goltde.

Dit proces gaf aan de wijn een tot op dat ogenblik nog ongekende helderheid. De nagedachtenis aan Dom Pérignon, aan wie Champagne zijn wereldvermaardheid te danken zou hebben, wordt ook nu nog door de bevolking in ere gehouden.

Maison „MOET & CHANDON" heeft zelfs een standbeeld van deze monnik opgericht.

Het champagneproces is thans natuurlijk geperfectioneerd, doch men is trouw gebleven aan de oude beginselen.

Koningen, dichters en de Champagne.....

De eeuwenoude traditie, die tot in onze dagen is blijven voortbestaan, om aan koningen en vorsten, die de landstreek bezoeken, champagne aan te bieden, vindt zijn oorsprong in de tijd, dat de koningen naar Reims togen om daar gekroond te worden.

Zij werden dan door de bevolking hartelijk ontrouwen en met trots bood men het product van zijn landstreek aan. Ook de Franse dichters hebben een lange tijd van de „grats champagne" kunnen profiteren.

In een wijnoorlog tussen Champagne en Bourgogne speelden vele dichters namelijk een belangrijke rol, waarvoor zij „vorstelijk" werden beloond.

De strijd ontbrandde, toen de concurrentie tussen deze twee wijnproducerende landstreken haar climax bereikte en de geneesheren uit Bourgogne beweerden, dat het gebruik van de champagne zeer nadelige gevolgen had. Deze wijn zou de zenuwen prikkelen en zelfs jicht en geestelijke inzinkingen veroorzaken.

De medicij uit Champagne begonnen — in antwoord op deze beschuldiging — een groots opgezette reclame-campagne, waarin duidelijk naar voren werd gebracht, dat Champagne het middel was tegen koorts etc.

De dichters, die bemerkten een sjaatje uit deze wijnoorlog te kunnen slaan, wierpen zich in de „strijd" en bevalen met verzen en lofdichten beurtelings de wijn uit Champagne en dan die uit Bourgogne aan. De geïnteresseerde steden beloonden de dichters voor hun agressieve gedichten rijkelijk, wanneer een vers in hun voordeel was uitgevallen. De

voor de tocht naar Namen, waar we om tien uur aankwamen.

Hier eindigde het vershinden van kilometers, om te genieten van de prachtige natuur, waarmee deze landstreek rijklijk begiftigd is.

Voor de 28 kilometer naar Dinant hadden wij de rest van deze dag eigenlijk niet genoeg. De derde dag stonden wij „met de koffie" in Roerri en tegen het bitternu in Reims. Van Reims naar Epernay is slechts een wip.

Wegen uitstekend, natuurschoon bijna onbeschrijfelijk mooi. Een tochtje om aan te bevelen!

dichters „vochten" triompherend door en vaarden er wel bij....

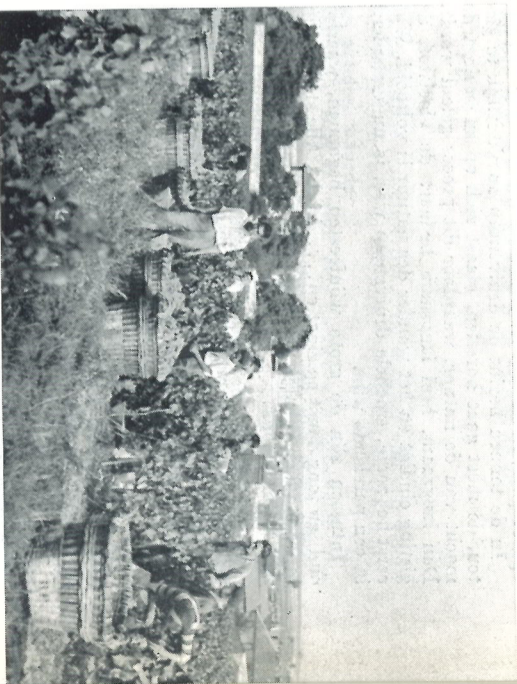
Prachtige verhalen weten de wijnbouwers uit de Champagne-historie op te dissen. Of alle verhalen overeenkomstig de waarheid zijn doet er eigenlijk weinig toe. De humor, die in elk vertelsel schuilt is sprankelend als de wijn uit Champagne zelf.

Uren kunnen zij babbelen over hun streek, hun werk en.... hun wijn.

Deze wijnbouwers komen over het algemeen voort uit eeuwenoude geslachten, die zich van vader op zoon, zelfs van moeder op dochter, met trots, liefde en toewijding gaven aan het werk in de wijngaard.

In de wijngaarden

Zodra de eerste stralen van het voorjaarszonnetje door de grijze wolken breken, trekken de wijnbouwers naar de velden. De oude planten worden gesnoeid en de ranken,



die in het voorafgaande jaar de kostbare trossen druiven hebben gedragen, worden verwijderd. De velden worden omgespit en de leistokken, die vóór het vallen worden winter waren opgeborgen, worden bij elke wijnstok opnieuw in de grond geslagen. Zich koesterend in het voorjaarszonnetje schieten de loten uit de grond en de steeds groter wordende ranken vleien zich tegen de leistokken. Om de wijnstokken tijdens hun groei tegen de ongunstige weersgesteldheden te beschermen, worden de planten met roggestro aan de stokken bevestigd en daarna tegen ziekten ingespoten.

En terwijl de natuur haar wonderlijk werk verricht, hebben de wijnbouwers de handen vol met het verwijderen van het steeds weer opschietend en alles vernietigend onkruid.

Na veel zorg en toewijding te hebben gevraagd, meldt zich dan eindelijk tegen het einde van de maand September de door de wijnbouwers zo vurig verbeide oogst. Langzaam zijn de druiven van kleur veranderd, van bleek-groen in roze en daarna in azuurblauw; de witte druiven hebben inmiddels hun fijn doorzichtige goudgele kleur aangenomen.

Dan trekken de wijnbouwers met hun vrouwen en kinderen naar de velden, om de trossen te plukken en de druiven te lezen.

In manden transporteert men de druiven vervolgens naar de persen, waar de druiven worden platgedrukt en het druivensap van de huid wordt gescheiden.

Alleen het sap, dat gewonnen wordt na de eerste maal persen, wordt gebruikt om champagne te maken. Geen wijnbouwer laat zich in deze drukke tijd tot een praatje verliezen. Champagne hult zich in een „geen-tijd" mantel.

Auto's rijden af en aan, de persen draaien dag en nacht, de tonnen worden naar de verschillende champagne-bedrijven gebracht en in de kelders



Een tijd voor 'n plaatje.

De velomoteur thans onder zijn hoede

De Belgische Wielrijders Bond, de "Bé Wé Bé" in de volksmond, wordt ond. Op zijn geboorte-akte staat 1882 vermeld. Bijna vier jaren terug, banketeerden we met zowat 60 maanden vertreging zijn diamanten jubileum en laten toen maar ineens voor zijn brillanten er bij. Wel dra gaan nu de "platina", de "robijnen", de "saffieren", de "smaragden", de "topazen" e.a. jubilea volgen. Worden er daarvan nu geen overgeslagen dan staan we 'r, pardon onze maag, goed voor.

De Bé Wé Bé heeft een groots verleden. Zijn maniakken beweren zelfs dat hij om zijn organisatie het voortbeeld van alle continentale wielerverenigingen is. Dat.... moet ge zo maar niet a priori geloven.

De B.W.B. heeft nochtans reeds heel wat uitgericht. Menig grijs haar op het hoofd van de pleiade aan ministers van Verkeerswezen is een onzalige herinnering aan de eeuwige revolutionair. Als "dekken" van de Belgische sport- en toeristenverenigingen is dan ook zo stilaan zijn tijd voor berusting gekomen. Zo schijnt ten minste de normale gang van zaken te voorspiegelen.

Niets van, zegde evenwel de B.W.B. Wanneer Verti zijn "Ohello", zijn "falstaff" op zijn zeventigste jaar com-poneerde, wanneer Bernard Shaw op zijn vier en negentig ook nog flink voortuit kunnen. En stante pede kocht ik ook nog flink voortuit kunnen. En stante pede kocht de Bond nieuwe localen aan, voorzorg uitbreiding, nam als een zestienjarige bij het bepalen van zijn beroep, als een twee en twintigjarige bij het kiezen van zijn vrouw, een levens-wichtige beslissing.

De Belgische Wielrijders Bond sprak inderdaad enkele tijd geleden uit, dat hij de "velomoteuristen" (zo noemt men de new-look toeristen in België...) in zijn schoot zou opnemen. Volle onze stokoude 68-jarige Bond, had een "communicanten" kostuumetje aan. Met de velomoteur begint hij immers een nieuw jongdijg leven. Met dit besluit beoogde de Koninklijke natuurlijk een doel; dat is voor-komen wat het verleden zo zeer geleerd heeft.

Zaals reeds gemeld was hij van alle officiële rijdende organisaties in België, de eerste. Uit zijn schoot ontsproot niet alleen de U.C.I. (Union Cycliste Internationale), maar ook de Belgische Automobilisten Bond, Belgische Moto Bond, Belgische Toeristen Bond, schoten wortel aan de stam van de B.W.B.; werden gesticht door leden die in de oudste vereniging, geen ruime genoeg vonden om hun hobby te zien groeien en te zien verdedigd worden. De B.W.B. volgde niet wat destijds de Algemene Nederlandse Wielrijders Bond reeds zo goed begreep. Deze bleef niet stug pikerken bij zijn oorspronkelijke activiteit, maar nam stiekem alle nieuwe takken van toetsame in zijn milieo op. De A.N.W.B. werd alzo met zijn plus minus 120.000 leden de huidige machtige Konink-lijke Nederlandse Toeristen Bond, die van de chieke automobilist tot de eenvoudige voetganger groepeerd.

De B.W.B. daarentegen heeft dikwijls met gebalde vuist moeten kampen tegen de organisaties, waarvan hij in wezen de vader is. Onder de huidige "automobilistische" en "wielrijdende" woonde wordt er trouwens nu nog steeds een duchtig weerde gewisseld. Kwestie dat de ene wat al te veel wil nemen, wat de andere niet, en terecht, wil afstaan. De match kreeg nog geen win-naar....

Het is dat allemaal, dat de B.W.B. nu wil vermijden

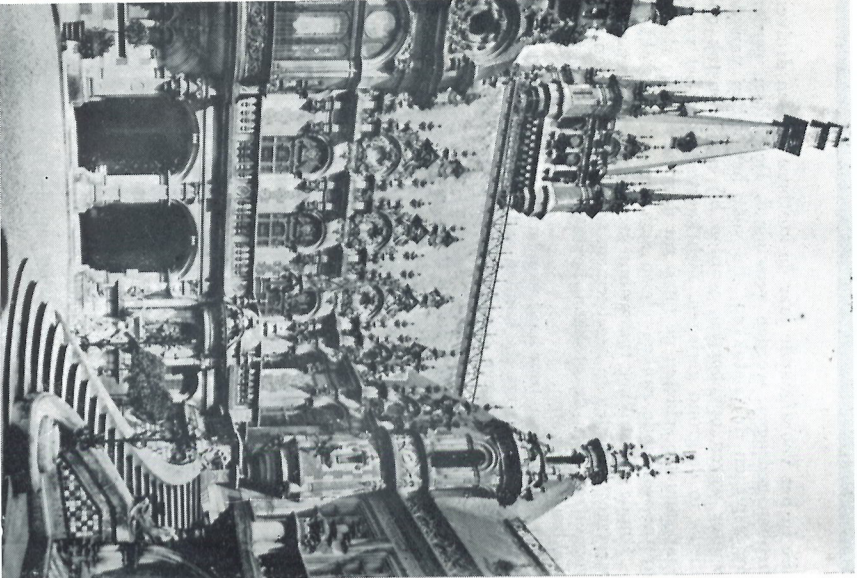
opgestapeld, kortom geheel de landstreek is in rep en roer. In de tomen begint de druivensap onmiddellijk te gisten, de most gaat borrelen, blaast zich op en bezigt de macht van de natuur, waardoor dit proces geleid wordt. Dan langzaam, heel langzaam bedart de vloestof, de gisting eindigt en het wonder der natuur is voltooid. Wat eerst het zoete, troebele druivensap was, is nu veranderd in een parelende wijn.

Intussen zijn de grote wijnfesten begonnen, waarbij oud en jong danst en zingt en... drinkt. Alle steden zijn in feesttooi en rijklijk vloet de wijn, waaraan Champagne zijn naam schook.

De feestdruk is echter nog niet achter de rug of de keldemeesters komen in de weer, in hun interessante werk bijgestaan door de wijnbouwers, die tot Februari van het volgende jaar toch niets op de velden kunnen verrichten.

Bij Graaf de Castellane

In „Maison Champagne de Castellane”, een bedrijf, dat in de vorige eeuw door Graaf Florens de Castellane gesticht is, hebben we de tocht van de champagne van het veld



De Beneluxine te Pécamp

tot de kelder mogen volgen. Dit Huis, dat behoort tot de middel-grote bedrijven, beslaat een oppervlakte van ongeveer 21.500 m², verdeeld in magazijnen, bureaux, ateliers, laboratoria, bergmuniten etc. De kelders, waarin de Champagne rijpt, beslaan een oppervlakte van ruim 40.000 m² en zijn als een netwerk gebouwd in de heuvels.

Zodra de most in de fabriek komt, wordt deze — gegoten in vaten — soort bij soort in de kilometers lange kelders opgeslagen.

Als de wijn, na het gisten, tot bedaring is gekomen, wordt deze overgegoten in andere vaten. Het bezinksel, dat door het gisten ontstaan is, blijft in de vaten achter en kan op die manier gemakkelijk verwijderd worden.

Van de diverse wijnen, afkomstig van verschillende wijngaarden, wordt een hoeveelheid genomen en in mengvaten gestort.

Grote houten slingers mixen de wijn, tot een harmonieus geheel is gevormd, dat dan tot champagne verheven kan worden. Dan komen de wijnproevers ten tonele.

Met een gloedvol betoog brengt één van deze specialisten ons aan het verstand, dat men wijn proeft met de neus en met het verhemelte.

„Mag een scheikundige analyse de voornaamste grondstoffen, waartuit de champagne is opgebouwd, aan het licht brengen, de geringe smaak, de boeket van de wijn, wordt beoordeeld door deze twee leden van een niet te betriegen jury”. En de proever wijst naar de reeds genoemde lichaams-onderdelen.

„Ongeveer het vijfde deel van de in Champagne geteelde wijnstokken, zo vervolgt hij, brengen witte druiven voort, de rest van de wijngaarden geven blauwe druiven.

De blauwe druiven geven aan de champagne de kracht, zij maken er een wijn van, zij vormen eigenlijk het lichaam van de drank, de witte druiven zijn de ziel, zij schenken aan champagne een zwingige luchtheid en élgance.

Na de nogal uitgebreide doch leerzame inleiding, begint onze zegenman te proeven. De neuzen van de andere heren zijn al enige tijd in het glas verdwenen.

Zeer critisch zijn deze mensen, geen mengsel van wijnen zullen zij uit handen geven vóór deze voldoet aan hun hoge eisen. Nog vóór de winter wordt de wijn in flessen gebotteld en na toevoeging van een weinig suiker, hermetsch afgesloten. Meteen begint dan de tweede gisting. Het mysterieuze spel van de natuur werkt de koolzuur en alcohol op. Enkele maanden blijft de „champagne-in-wor-ding” zo in de kelders liggen.

De flessen hangen in houten rekken met de kop naar beneden. Het bezinksel, dat tijdens deze tweede gisting ontstaat, hoort zich dan vlak onder de kurk op. Dit heet het voordeel, dat de keldemeesters deze ongerechtigheden in de flessen zeer gemakkelijk kunnen verwijderen. De flessen worden daartoe één voor één geopend en kallend ontsnapt het gas; de schuimende proestende champagne wijpt het bezinksel uit de fles en vóór de wijn kans krijgt het bezinksel achterna te gaan, stuit de keldemeester de champagne in deze wilde tocht.

Is de wijn bedard, dan wordt een bepaalde hoeveelheid likeur toegevoegd, welke gemaakt is van 1/4 van de aller-beste soort champagne en 3/4 rietsuiker.

Daarna worden de flessen voorgoed gesloten met de bekende uit Catalonische kurkeken vervaardigde kurken. Minstens vijf jaren moet de champagne nu nog in de kelders blijven liggen voor deze voor consumptie geschikt is.

Is deze tijd voorbij, dan krijgen de flessen hun charmante kleeding aan. Om de halzen komt een gouden of zilveren vastgemaakt en op de jaszies, die op de buiken van de flessen worden geplakt, prijken in sierlijke letters de namen van de bedrijven, waar het werk van de natuur begunstigd is.

Eerst dan kan de champagne de fabriek verlaten om als ambassadeur van de landstreek Champagne naar alle windstreken van de wereld te worden gezonden en daar charme en vrolijkheid te brengen.

MAX. J. BERGMAN

Angelika

John Beullens

IS VAN DE HAND GEDAAN

van Solex en Service

Ik reed tot voor korte tijd met Angelika. Neen, dat is geen zwarte, ook geen blondine. Ik ben een fatsoenlijk burger, getrouwd en rijd bijgevolg niet in gezelschap van buiten-echtelijke vrouwenketelspersoon. Angelika is de naam van mijn economisch, sterk, betrouwbaar 7 pk karretje, dat eigenlijk Anglia heet, doch door de meeste mensen verkeerd wordt genoemd. De ene zegt Anglia, de andere Angeliska en weer anderen vermoorden de naam nog op hun manier, zodat ik zelf twifelen moest aan de eigenlijke betiteling van het vehikel in kwestie en uit pure gewoonte maar mee — verkeerdelijk — sprak van Angelika.

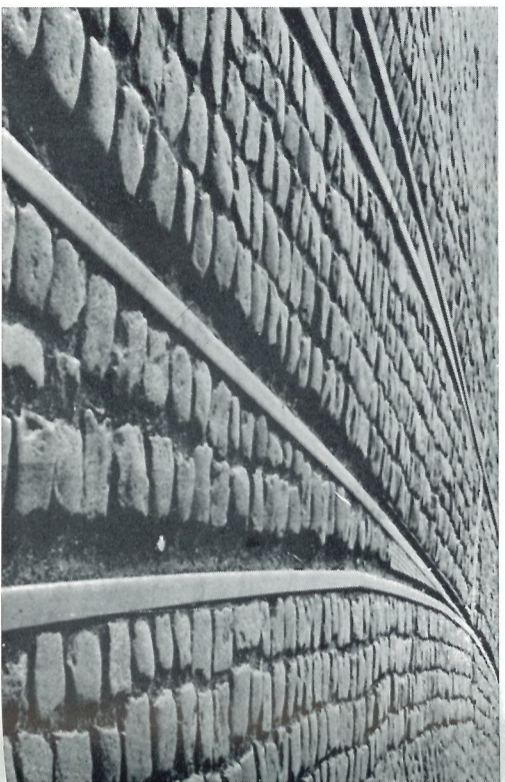
Als vierwielig en van koetswerk voorzien vervoermiddel was het ding niet duur, ook niet van onderhoud, maar toch momenteel te zwaar voor mijn budget. Bijgevolg moest het van de hand worden gedaan en ik zou verder wel zien hoe het aan boord te leggen. De eerste dagen ging alles goed, maar achteraf spendeerde ik fortunen aan trambrifjes, af en toe aan taxi's. Met de tram was het houdbaar, met de huurauto strindrend. Laatste, op een avond, was ik in het Antwerpse Sportpaleis en genoot van de geboden wedstrijden, van Tigrasigaretten, van consumpties, enz. Doch na de meeting kwam de keerzijde van de medaille. Ik stond daar bij een 12-graden-temperatuur op de tram te wachten, die natuurlijk niet kwam opdagen. Zo gaat het natuurlijk altijd, dat hebt ge zelf al meer dan eens ondervonden. Vlakte voor mijn neus een „car heated“ taxi!

Binnen een paar minuten was ik met deze op mijn bestemming en meteen 35 fr. kwijt, drinkgeld inbegrepen. Dat deed er de deur aan toe.

Toen ben ik begonnen te cijferen, heb alle mogelijke catalogussen van buiten geleerd zonder uitkomst, tot ik een exemplaar van het bulletin van een grote Vlaamse toeristische vereniging ter inzage kreeg.

Ik las daar alles in over uw Solex in kleuren en geuren. De steller van het artikel, die ik toevallig betrekkelijk goed ken en doorgaans geloofwaardig kan geacht worden, besloot zijn uiteenzetting in deze zin: Met Antwerpen als vertrekpunt rijden we voor 5 fr. de Kempen onderstboven, voor 7,50 fr. gaan we naar zee, voor minder dan 50 fr. zijn we in Zwit-

... dat ligt aan de kassen en transporen



erland. Ik verstook vast meer met mijn „allumeur“! Verderop was een mooie advertentie, waarin gemeld werd, dat dit wonder de koop was voor 6.200 fr. en dan stond er nog een knappe juffrouw op het plaatje, alhoewel die niet in de prijs was inbegrepen, maar die mij, om konsekwent te blijven met de indeling, niet kon interesseren.

Ik ging naar het gegeven adres, werd door een yinnig, enthousiast verkoper bij de hurven gepakt en kreeg als een douche honderd en zoveel voordelen te verwerken. Er werd mij gesproken over „service“. Dit zou de beslissing forceren; ik was gesteld op service, daar had ik onder-vinding van. De dienst ten allen kante voor Angelika was daarvan de ontegensprekelijke confirmatie.

„Den John“, dat is mijn alledaagse en over het algemeen best gekende naam, was en is Solexist.

Het spul, laat me eertlijk zijn, bevat me best. Af en toe hobbel en hobbel ik over de weg, maar dat zit de Solex voor niets tussen; dat ligt aan de kassen en transporen. Soms zoem ik echt gezellig over de boulevard. Ik ben met mijn petrool-complex, voorvrietractie, nummerplaten en volwaardig gemotoriseerd weggebruiker. Gisteren nog bolde ik zij aan zij met een doodgevoen trapfietser. Een auto, niet te koop voor een paar honderd van die blauwe briefjes (1000 fr.), fiiste voorbij, hetgeen mijn maat deed zeggen: „Eh! kijk die daar, dat lijkt mij óók een goede machine.“ De kilometerteller, die ik mij als een extra permitteerde, noteert zorgvuldig de steeds groeiende en reeds respectabele

Quand les stationers Belges font connaissance

Initiative du département Solex de la N.V. Stokvis en Zonen, Rotterdam et de son directeur M. E. F. Eriksson, les dirigeants de cette importante société et tous ceux qui, en Belgique, sont appelés à devenir les pionniers d'une organisation Solex, ont été réunis au cours de Fraternelles agapes, tenues le 16 janvier dernier, dans les salons de la Taverne Royale à Bruxelles.

Il n'y a qu'un banquet pour mettre à l'aise les personnes qui travaillent pour une même cause, et pour se les faire apprécier mutuellement. C'est l'expérience que firent les propriétaires des quatorze stations service Solex de Belgique, conviés à une soirée d'ouï la bonne humeur n'était certes pas bannie.

Après avoir visité le Salon de l'Automobile et du Cycle aux Palais du Centenaire, et particulièrement le stand Solex du Palais 3, les invités s'étaient donné rendez-vous à 18 heures, à la Taverne Royale, où M. E. F. Eriksson ainsi que M. van der Heem, les attendaient. Les présences se firent, dépourvues de tout esprit protocolaire. Pour beaucoup d'entre les invités, ce fut d'ailleurs en pays de connaissances qu'allant se dérouler une séance de fraternisation hollandobelge.

À l'apparition, M. Eriksson entonna, suivi en cela par tous les dirigeants et responsables Solex, la chanson Solex, ritournelle entraînant dont un enregistrement permit à chacun d'entendre tous les complets.

„Op de Solex“ était bientôt sur toutes les lèvres, tant des stations flammandes que wallons. La N.V. Stokvis dut promettre à chaque des stations, l'envoi du disque de cette joyeuse chanson de propagande.

L'appétit était ainsi créé. À table, Mesdames, Messieurs, et que la bonne humeur ne vous quite pas! Chacun sut apprécier comme il convient, le menu délectable choisi par Solex à l'intention de ses collaborateurs les plus directs. Une ambiance sympathique ne cessa de régner, avec le concours d'un accompagnement musical, mais surtout grâce au répertoire du ténor léger qu'est M. Pellikan. Chef de la Publicité de la N.V. Stokvis. Le chanteur de charme se dépensa sans compter, mettant

la joie sur toutes les tables et récoltant des applaudissements français, d'ailleurs largement mérités. Ainsi se poursuivit le repas fin auquel les artisans du succès Solex avaient été conviés.

Au dessert, M. E. F. Eriksson ne prononça pas un discours, mais une allocution, en français d'abord, d'une manière condensée, et ensuite en néerlandais, en mettant avec justesse l'accent sur sa satisfaction de voir la Belgique suivre la Hollande dans l'exemple Solex. Il remercia chaleureusement les stationers belges et sut trouver les termes choisis pour exprimer le fond de sa pensée, le travail pour le succès futur du Solex en Belgique.

M. Everaerts, de la Station Service d'Alort, se fit l'interprète des stationers belges, pour assurer la N.V. Stokvis en Zonen, de la collaboration totale et du désir des responsables belges de consacrer tous leurs efforts à la propagation de l'idée Solex en Belgique.

M. Vandenberghe offrit à M. Eriksson la présidence d'honneur d'un groupement de Solex Stationers belges qui vient d'être créé, ce que M. Eriksson accepta, non sans avoir manifesté son désir de participer activement à la vie du groupement. Enfin, M. Vandenberghe, avec beaucoup d'humour, mit un terme aux allocutions et se fit applaudir avec chaleur, car son exposé était bien de nature à tenir à niveau le degré de bonne humeur que l'ambiance d'abord et le champagne ensuite, s'étaient chargés de créer parmi l'assistance.

Pour conclure une réunion aussi bien réussie en tous points, les hymnes nationaux belge et hollandais, vinrent créer quelques moments de silence, tandis qu'ensuite, invités et amphitryons se quittèrent, certains non sans s'être donné rendez-vous dans l'un ou l'autre établissement de Bruxelles.

Et, en voyant ainsi les joyeux Solex-men quitter la salle, il est bien permis de dire que Solex est non seulement une idée, une réalisation et un véhicule, mais aussi le ciment d'une collaboration plus étroite entre la Hollande et la Belgique!

Albert Lemaire

ingedommeld geraakt achter een knetterend vuurtje met denkbeeldig blyschift: niet storen.

Ik ben toen die keer toevallig heel ongepast gekomen, want door de band kan elke benzine-man toch wel vriedeljk zijn.

In elk geval, het geronk van mijn minder dan 50 cc was voldoende om mijn man in kwestie te wekken, ogen-schijnlijk een beetje uit zijn humeur. Mogelijk had hij een „dikker“ klant verwacht. Ik weet het niet. Wat ervan zij, ik gaf de bestelling, hoe reusschig dan ook, en dat was mij voldoende.

„Een pollepel benzine, a.u.b.“

„Zo.“

„Een koffielepel olie, van de beste.“

„Hm, hier.“

„Ik wil betalen.“

„Meneer, dat is alles, niets meer?“

„Neen, voor zover ik weet, neen.“

„Wacht dan, ik zal even...“ (mizen), „dan zijn meteen uw handen opgeblazen!“



Albert Lemaire

Au salon de Bruxelles 1951

N l'aurait dit depuis longtemps! Le Salon 1951 belge dépasserait en ampleur et en intérêt tous ses devanciers. On avait dit aussi: le Salon 1951 sera le Salon de la bicyclette à moteur auxiliaire. Ces deux promesses ont été tenues, et cela bien au-delà de leur portée.

Soixante mille mètres carrés de surface, entièrement abrités dans les Palais grandioses du quartier du Centenaire, monument imposant rappelant le souvenir des joyeusetés de 1935, l'Exposition Universelle qui, l'on s'en souviendra, fut une réalisation magnifique, digne d'un peuple travailleur et aimant à se laisser vivre.

Avant la construction des palais du Centenaire, le Salon de l'Automobile et du Cycle se tenait dans les Palais de l'Arcade du Cinquantenaire et qui, malgré leurs dimensions imposantes, devinrent d'année en année toujours trop petits.

En prenant possession des immenses palais du quartier du Heysel, les organisateurs ont pu se dire: nous avons quitté des halls trop petits, maintenant nous nous trouvons devant des halls trop grands! Si tel était leur raisonnement, l'avenir devait bientôt leur donner tort. En 1950, les halls du Centenaire étaient trop exigus pour contenir tous les exposants. La partie cycle d'une part, mais aussi la partie automobile, se trouvaient fort à l'étroit. Un palais nouvellement construit, le palais 3, allait permettre en 1951, de donner à chacun l'emplacement qui lui était nécessaire. Les automobiles de luxe, comme de coutume, occupaient le palais central, les poids lourds et les camions les trois palais latéraux et le cycle trouvait logement dans le palais

3, en échange du palais 2 qui, en 1950, on s'en souvient bien, était beaucoup trop petit.

Malgré ce sage raisonnement des organisateurs, les surfaces des cinq palais que nous venons d'énumérer étaient encore trop petites. Un hall supplémentaire pour autos de luxe dut être aménagé, derrière le palais central, et un hall de dimensions réduites, le palais 6 bis, dut être ouvert à l'usage des accessoires d'automobiles.

C'est la rangon du succès! Après cette courte relation de ce qui pouvaient être les soucis des organisateurs, nous allons faire une promenade, non pas dans tous les halls, mais seulement dans celui qui nous intéresse particulièrement, celui que l'on appelle Palais du Cycle, mais qui en réalité, était le Palais du Cyclomoteur.

Il y a un an, l'on pouvait encore voir au Salon du Cycle, des constructeurs de bicyclettes, se bornant à exposer des vélos complets, des accessoires, mais pas de moteurs auxiliaires. En 1951, pas un seul stand de cycles, où l'on ne put, à côté de toute la gamme de bicyclettes, allant du type cyclotouriste au type de course, voir une bicyclette motorisée. Il y avait des modèles de toutes cylindrées et pour tous les goûts.

Et cela se confirme dès que l'on entrait dans le péristyle du palais 3.

Dans un stand de 32 mètres de long, la Royale Ligue Vélocipédique Belge présentait l'évolution de la bicyclette, de 1818 à 1951. La draineuse, premier véhicule à deux roues, est conduite par un «incroyable», zazon de l'époque 1818. Suivent trois vélocifères, conduits également

par trois cyclistes affublés de costumes d'époque, rehaussés aux couleurs voyantes, javallières imposantes, jaboets et manchettes de dentelles, chapeaux de couleur et hauts de forme, longs favoris et moustaches menaçantes. Un grand bi, de 1875, est accompagné d'un artiste habillé suivant la mode d'antan. Un garçonnet le suit, conduisant un petit bi et la série continue, en passant par le safety, les modèles créés par Bianchi, par F.N., le chamless notamment datant de 1900, le vélo de dame, des cadres d'un dessin spécial, au total vingt modèles différents, et pour terminer la série, la machine de course 1951, le vélo de cycle-ball, le vélo de cyclotourisme et... le vélo de l'avenir, un vélo sans marque, avec lequel il ne faut plus pédaler et que nos lecteurs connaissent bien, parce qu'il est leur compagnon fidèle.

Ainsi donc, la noble lignée des vélos se termine par une bicyclette à moteur auxiliaire, forme de cyclisme n'appartenant pas à l'avenir, mais faisant déjà intégralement partie de la vie contemporaine.

Nous n'avons fait qu'entrer dans le palais 3, où d'innombrables tubes fluorescents forment un plafond de lumière douce et foisonnante. C'est le moment de jeter un rapide coup d'œil d'ensemble sur ce palais si parfaitement réussi, où déjà nous voyons apparaître un stand de très grandes dimensions, surplombé de cinq lettres S... O... L... E... X... et devant lequel un public intéressé s'immobilise, examinant avec curiosité, et la forme réduite du moteur et la structure spéciale du vélo, conçu de manière à former un tout homogène, une bicyclette qui ne fasse pas la honte de la construction des cycles dans les termes les plus larges, ni de la construction mécanique dans le sens le plus sévère.

Dans un cercle de lumière, un Solex se détache, impeccable et parfait. Une rangée de Solex, sur soi de lumière, invite à la promenade. Examinons en détail trois pays d'Europe, La France et la Hollande, avec leur réseau complet de stations service Solex et la Belgique où quatre stations ont déjà été créées. Poussés par la curiosité, voyons de près le toboggan nouveau modèle, banc d'essai du Solex faisant partie de l'équipement de toute station service. Arrêtons-nous devant un moteur Solex éventré, montrant la précision de tous ses organes et faisons un bini de cause avec l'état-major de ce stand de bon goût, ces messieurs de la N.V. Stokvis en Zonen de Rotterdam, dont l'amabilité saura convaincre plus d'un client hésitant. Et il ne nous faut pas longtemps pour comprendre que Solex est dès à présent lancé en Belgique et qu'il y gagnerait rapidement... aussi rapidement qu'en France et qu'en Hollande... toute la masse des cyclistes.

Prenons place dans le salon aménagé dans le stand et c'est là, dans le calme, que nous voudrions tirer les conclusions de notre visite au 34ème Salon de l'Automobile et du Cycle, de Bruxelles. Certes, le choix du moteur est énorme. Le marché du cycle belge est inondé de moteurs auxiliaires, de toutes marques et de toutes provenances. Certaines réalisations sont à vrai dire remarquables et méritent un éloge rien que pour le soin apporté

par les constructeurs à l'adaptation d'un moteur sur le vélo de modèle courant.

D'autres constructeurs s'écartent résolument du service courant de vélo et arrivent à créer des modèles esthétiques, des vélos signés, capables de concurrencer les meilleurs artisans parisiens.

Enfin, certains exposants se contentent d'être uniquement les importateurs de moteurs qui, sans cependant être démunis de qualités, ne complèteront jamais de manière idéale, les vélos construits en Belgique et possédant une bonne renommée.

Le choix est grand parmi les vélos motorisés complets, construits ou montés dans le pays et leur qualité est indiscutable. Leur succès est également immédiat....

Mais....

Aucune marque de moteurs auxiliaires, sauf Solex, n'a consacré son attention à l'important problème du service. S'il est aisé d'acquiescer un vélocycleur chez son mécanicien du cycle habituel, il ne faut pas s'attendre de sa part, à une connaissance profonde de la mécanique des trois ou même plus de marques qu'il vend. Un moteur vendu est simplement vendu et ne bénéficie pas d'un service. Or, c'est une condition première pour un cycliste motorisé que de pouvoir bénéficier, dans un rayon réduit, de toute l'aide dont il pourrait avoir besoin. Il y a la garantie contre vices de construction qui n'est aussi nullement négligeable. Il y a toujours des conseils à donner et des expériences à acquiescer. Seule une station service, ayant un personnel spécialisé, est outillée pour donner à une marque — et à seule — le service d'entretien, l'aide et les conseils dont l'usager aura toujours besoin. Il est regrettable qu'en Belgique, tant de constructeurs de moteurs de bicyclettes à moteur auxiliaire, aient perdu de vue une chose aussi primordiale pour leur succès futur. C'est ce que l'on appelle «la politique à la petite semaine» que de ne considérer que le présent, en méconnaissant l'avenir.

Soulignons donc que la N.V. Stokvis en Zonen, avant de présenter en Belgique le Solex que tout le monde connaît déjà, de nom tout au moins, ait songé à prévoir d'abord des stations service et ait veillé à n'entamer la vente de ce vélo à moteur auxiliaire de renommée mondiale qu'au moment où tout acquiescent peut bénéficier non seulement des plaisirs du cyclisme motorisé, mais aussi de toute l'aide qu'il pourrait devoir attendre de son fournisseur.

C'est une méthode de vente qui dénote d'une bonne organisation et qui, sans aucun doute, sera la seule à permettre la motorisation des cyclistes dans un délai très rapproché.



331

L'indice d'octane

et le rendement d'un moteur

Paul Frère

Le mot «rendement» est un des plus malmenés de la langue française. En fait, dans son sens correct, il implique toujours la notion d'un rapport qui, en langage technique, est l'énergie libérée par une machine pour une certaine quantité d'énergie qui lui est fournie.

Le rendement d'un moteur est donc l'énergie qu'il dégage pour l'énergie qui lui est fournie sous forme de carburant. Sachant que l'essence a un pouvoir calorifique d'environ 11 grandes Calories par kilogramme et qu'une grande Calorie équivaut à un travail de 425 kilogrammètre, ce rendement peut être déterminé. Il est, bien entendu, toujours inférieur à l'unité, c'est-à-dire qu'on ne retrouve jamais sur l'arbre moteur l'équivalent mécanique des calories absorbées par le moteur sous forme de carburant. Une partie de ces calories est en effet perdue dans l'atmosphère sous forme de chaleur non récupérable due aux frottements mécaniques, évacuée par le système de refroidissement ou par les gaz d'échappement. La chaleur perdue par l'échappement est d'assez loin la plus importante et est la seule sur laquelle le constructeur puisse agir pour obtenir une amélioration sensible du rendement de son moteur. C'est le rendement négligeant les pertes par frottement et par le système de refroidissement qu'on appelle le rendement thermique théorique d'un moteur.

Ce rendement thermique est fonction du taux de compression du moteur; nous comprendrions aisément pourquoi il en est ainsi après avoir précisé ce qu'on entend par taux de compression. La figure ci-contre représente

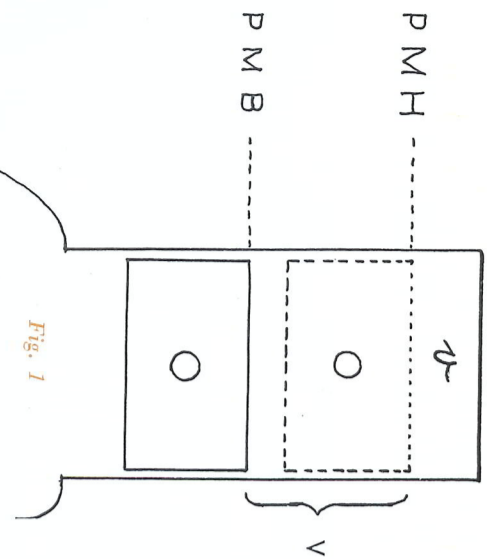


Fig. 1

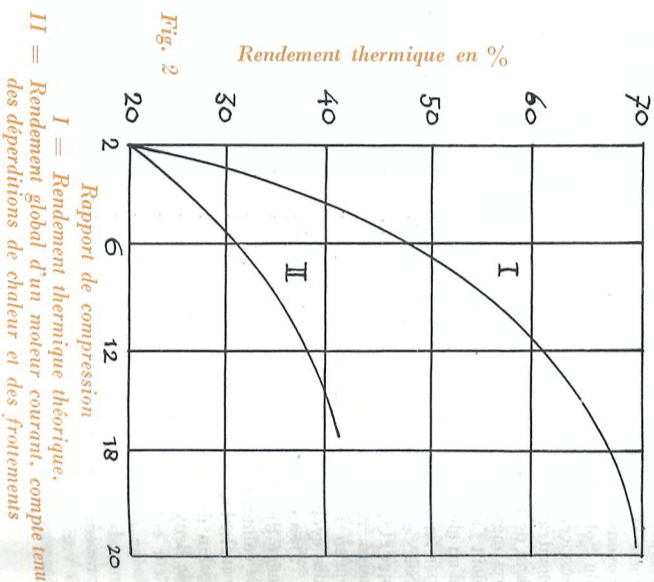


Fig. 2

I = Rendement thermique théorique.
II = Rendement global d'un moteur courant, compte tenu des déperditions de chaleur et des frottements

un cylindre avec son piston au point mort bas (trait plein) et au point mort haut (trait pointillé). Le volume engendré par le piston entre les deux points morts est la cylindrée; le volume restant libre quand le piston est au point mort haut est la chambre de combustion. Si nous appelons le premier volume V et le second $V + v$, le taux de compression sera le rapport $\frac{V}{V+v}$ qui peut, par exemple être de 6/1.

Dans tous les moteurs courants, le taux de compression (correspondant à la course ascendante du piston) est égal au taux de détente (correspondant à la course descendante du piston). Or nous savons qu'en se détendant, un gaz se refroidit. Nous pouvons donc en conclure que plus la détente des gaz après leur inflammation est forte, plus froids ils seront lorsque les orifices d'échappement s'ouvriront, plus grande sera donc la quantité de calories qu'ils contiennent qui aura été utilement dégagée.

Il y a donc tout avantage à augmenter le plus possible le taux de compression, ce qu'il est aisé de réaliser en réduisant le volume de la chambre de combustion.

Malheureusement, lorsqu'on dépasse certaines limites, le régime de combustion du mélange gazeux change: on se heurte à un phénomène connu sous le nom de détonation.

Ce phénomène qui a fait et fait toujours l'objet de

nombreuses recherches est fort complexe dans ses détails; mais le principal peut se résumer assez succinctement: dans une combustion normale, l'étincelle qui jaillit à la bougie d'allumage allume la couche de gaz qu'elle traverse; en brûlant, celle-ci allume la couche immédiatement avoisinante qui, à son tour allume la couche suivante. La combustion s'effectue donc de proche en proche jusqu'à ce que toute la masse de gaz ait été atteinte. Cette combustion est, bien entendu, rapide, mais elle n'est pas instantanée.

Une flamme n'est cependant pas indispensable pour provoquer l'inflammation du mélange gazeux; il suffit, pour que la combustion ait lieu, que le mélange soit porté à une température très élevée, variant suivant la composition du carburant. Seulement, si la combustion est obtenue par l'élevation de la température non pas d'une très petite fraction du volume du mélange, comme c'est le cas quand elle est provoquée par l'étincelle de la bougie, mais bien par élévation de la température de toute la masse de gaz, toute la masse brûlera d'un seul coup, quasi instantanément, avec l'effet d'un choc violent sur les parois dans lesquelles la masse gazeuse est contenue.

La détonation est précisément la combustion brusquée d'une partie de la masse gazeuse portée à une température excessive au cours de la combustion normale d'une première couche de gaz allumée par propagation normale.

Or, la température du mélange gazeux brûlé dans un moteur à essence résulte de l'accroissement de température dû à la compression des gaz au cours de la course montante du piston d'une part, et de la combustion du mélange, d'autre part. Pour un mélange donné, l'accroissement de température par combustion ne varie guère; le seul moyen de limiter la température de fin de combustion du mélange est donc de limiter son élévation de température lors de sa compression préalable à la combustion. Si le taux de compression est trop élevé, la masse gazeuse atteindra au cours de sa combustion une température telle qu'une partie s'enflammera spontanément,

avant d'avoir été atteinte par la combustion régulière. Cette combustion quasi-instantanée prend l'allure d'un choc sur les parois du cylindre et la tête du piston; une grande partie de l'énergie libérée est transformée en chaleur due à l'effet de choc au lieu de l'être en travail utile.

Les recherches effectuées ont montré que certains carburants détonaient à des températures plus élevées que d'autres; que certains étaient sensibles non seulement à la température mais aussi à la pression alors que d'autres ne l'étaient guère. Bien entendu, ce sont les carburants les moins sensibles à la détonation qui sont les plus avantageux, parce qu'ils permettent l'emploi d'un taux de compression plus élevé sans que la détonation se produise. C'est pourquoi on a cherché à classer les carburants suivant leur pouvoir anti-détonant. On est parvenu à classer les carburants de base, l'un, très détonant, l'heptane, l'autre très peu détonant, l'octane.

Un carburant composé d'un mélange de ces deux éléments de base est d'autant plus anti-détonant que la proportion d'octane qu'il contient est plus grande. Si le mélange contient 70 % d'octane et 30 % d'heptane, on dira que son «indice d'octane» est de 70. Ayant déterminé pour quel taux de compression diverses compositions d'heptane et d'octane commencent à détoner dans un moteur à compression variable, on pourra y assimiler tout autre carburant. Si, par exemple, un échantillon quelconque commence à détoner pour le même taux de compression qu'un mélange de 75 % d'octane et 25 % d'heptane, on dira que son indice d'octane est de 75.

Nous reviendrons, dans un article ultérieur, sur les carburants à indice d'octane élevé, connus dans le commerce sous l'appellation de super-carburants. Retenons en maintenant que l'élevation de l'indice d'octane des carburants commercialement disponibles permet aux constructeurs d'adopter pour leurs moteurs un taux de compression plus élevé qui en améliore le rendement et est donc à la base d'un fonctionnement plus économique.

Voorlopige lijst van

Solex-service-stations in België

- Autonoto, Mechelse Steenweg 91, Antwerpen.
- Merks, Statiestraat 150, Eschen.
- Lemonnier, Boul. Maurice Lemonnier 121-123, Bruxelles.
- Dailly, Ch. de Louvain 514, Bruxelles.
- Louise, Rue Veydt 15, Bruxelles.
- Everaert, Gentsestraat 6, Aalst (O.V.).
- Laroye, Adolph Buytstraat 27, Oostende.
- Van Hinfel, Koophandelsplein 9, Gent.
- Lingier, Zoutelaan 19, Zoute a/Z.
- Kindkens, Burgemeesterstraat 37, Leuven.
- Nahourg, 58, Rue Godfried, Namur.
- De Pander, Onder de Toren 11, Mechelen.
- Ullens, Avenue des Alliés 29, Charleroi.
- Doutrepont, G. Gezellestraat 7, Hasselt.



Solex service station Everaert, Gentsestraat 6, Aalst (O.V.).
Op bovenstaande foto ziet U van links naar rechts de Heer E. F. Eriksson, Mevr. Everaert en de Heer Marcel Everaert

Rijwiel SOLEX SERVICE

SOLEX-SERVICE-STATION E. M. MAATJE TE OVERSCHIE

Mr. P. Lamberts Hurrelbrinck



VERSCHIE is een klein, rustig plaatsje, maar behoort tot de grote haven- en handelsstad Rotterdam. De heer E. M. Maatje is er een bekende persoonlijkheid, hij is er geboren, heeft er zijn jeugd doorgebracht, een zaak opgericht en tot bloei gebracht. Heel vroeg reeds is hij ermee begonnen, op veertienjarige leeftijd reeds. Nadat hij eerst bij R. S. Stokvis en Zonen zijn opleiding had gehad, stelde zijn vader, die een modelmakerij te Overschie bezat, hem een werkplaats in zijn bedrijf ter beschikking, waar de zoon, onder het wakzaam oog van de vader fietsen reparerde. De zaak liep goed, de werkzaamheden namen toe, zodat na enige jaren ook de reparatie van motorrijwelen ter hand genomen werd.

Toen de jonge zakenman voor de militaire dienst werd opgeroepen, nam zijn broer de zaken waar en dit beviel deze zo goed, dat beide broers na afloop van de dienstdadigheid tezamen het bedrijf voortzetten. De firma Maatje was geboren. Dit was in 1923.

De reparatiewerkplaats floreerde, er werd naar uitbreiding, naar nieuwe mogelijkheden gezocht en de eerste stap was de aankoop van een auto voor verhuur. De bewoners van Overschie kregen de gelegenheid om nu per taxi naar het centrum van Rotterdam of des avonds naar de schouwburg te gaan en zij maakten er een druk gebruik van.

Een nieuwe uitbreiding volgde. Op de nieuw aangelegde rijksweg Rotterdam—Overschie, werd een benzinstation opgericht en met de toename van het motorisch verkeer groeide dit benzinstation uit tot een bloeiend bedrijf op zichzelf.

Het was tot nu toe alles zo mooi gegaan, de stugge arbeid werd zo rijkelijk beloond, maar nu kwamen er moeilijke dagen, of eigenlijk een lange zwarte periode, waarin de werkracht en het doorzettingsvermogen onder moeilijke omstandigheden op een zware proef werden gesteld. De rijksweg Rotterdam—Den Haag werd gebouwd, toen had het geen zin meer om het benzinstation op de oude plaats te laten en het werd dus verplaatst naar de Parallelweg. Toen echter hier een viaduct verscheen moest het benzinstation opnieuw verhuizen, maar de vergunning voor een plaats langs de rijksweg werd geweigerd, zodat het station opgeheven werd. Tegelijkertijd viel een andere slag. Wegens ophoging van de Delft, waar het hoofdbedrijf gevestigd was, moest ook dit verdwijnen. Gelukkig vond de heer Maatje toen een gunstige gelegenheid aan de Rotterdamse Rijksweg, waar het bedrijf thans nog gevestigd is.

De moeilijkheden waren overwonnen, het bedrijf had de schokken doorstaan, het wagenpark van het taxibedrijf was tot vijf auto's uitgebreid. De toekomst zag er rooskleurig uit, maar... het werd 1939.

Het volgende jaar kwam de grote ramp over Nederland, waarvan de heer Maatje onmiddellijk ruim zijn deel kreeg. De garage werd door de Duitsers in beslag genomen, twee wagens gevorderd, de drie overige konden nog bijtijds in veiligheid gebracht worden en doken onder. Dergelijke momenten zijn een vuurproef voor de energie. Het taxibedrijf werd zonder auto's voortgezet, een hippomobiel verving de vijf automobielen. Met paard en wagen werden de klanten naar Rotterdam en Delft gebracht, het ging wat langzamer dan vroeger, maar het ging. Vijf jaren lang.

Na het einde van de oorlog ging de heer Maatje onmiddellijk aan de slag om zijn bedrijf opnieuw op te bouwen. En het lukte, zoals alles lukt wat met energie en werklust wordt ondernomen.

In September 1950 onderging de zaak opnieuw een belangrijke uitbreiding. Een Solex-service-station werd opgericht in een pand tegenover de garage, dat hiervoor verbouwd werd.

Er zijn in de afgelopen maanden reeds heel wat Solex verkocht, het personeel bestaat op het ogenblik uit twee volwassen krachten en tegen de lente zal er nog een derde nodig zijn. De bedrijven van bromfietzen immers gebruiken hun voorrang in alle jaargetijden, maar de nieuwe adempelen wachten de lente af om er een te kopen. De heer Maatje heeft reeds een uitgebreid lijstje van deze aspirant Solex-rijders en er komen er nog voortdurend bij.

Service-station Maatje te Overschie is echter op alles voorbereid.

Solex in de Benelux

WANNEER de Benelux eenaal verwezenlijkt zal zijn, dan zullen, naast zo vele anderen in de drie betrokken landen, ook de Solexrijders hiervan voordelen genieten. Hun toeristische horizon wordt verruimd. Zij zullen wederzijds elkanders landen kunnen bezoeken, en zij zullen wederzijds hun auto's naar Maatricht of van Breda naar Antwerpen of van Limk naar Maatricht of van Aken naar Brussel of van Assen naar Maastricht kunnen worden met even weinig moeite als van Gent naar Brugge of van Assen naar Groningen. De Solexrijders uit België en Nederland zullen het altijd zo aanlokkelijke genoegen van een buitenlandse reis kunnen smaken, zonder de na-oorlogse besommeringen, die daaraan nog verbonden zijn. Zij zullen wederzijds in aanraking komen met een bevolking met andere gewoonten en opvattingen dan de hunne, zij zullen brokken natuurschoon leren kennen, die zij in eigen land niet vinden, want het is opmerkelijk hoe verschillend de natuur in beide nabuurlanden is. Wat zullen de Belgen zeggen van de Brabantse vennen, van de Gelderse en Overijsselse bossen, van de Friese meren en van de Afsluitdijk? De Nederlanders, die als heuvelland alleen Zuid-Limburg kennen, vinden in Wallonië de Belgische Ardennen en ook dat prachtige toeristenoord van de Maasvallei tussen Namen—Dinant en Franse grans, en dan in Vlaanderen het toeristische kroonjuweel, de Belgische kust, een snoor van badplaatsen, 70 kilometer lang, van Le Zoute tot La Panne, die geheel en uitsluitend voor en van het toerisme leven. En achter België ligt Luxemburg, het derde Beneluxland met zijn wilde romantische natuur van rotsachtige heuvels, die reeds het begin van een werkelijk berglandschap geven.

Voor de Nederlanders en Vlamingen bestaat geen moeilijkheid van taalverschil, maar ook in iedere Waalse stad of dorp behoort een Hollander nooit lang te zoeken naar iemand die zijn taal verstaat, zoals de Waal of Luxemburger in Nederland ook nergens met zijn Frans zich hulpeloos behoeft te voelen.

Voor de grensbezoekers van België en Nederland lokken tal van Zondagtrips met de Solex naar de overkant. Voor de Limburgers uit de omstreken van Heerlen, Valkenburg en Maatricht ligt die prachtige toerotocht open langs de Maas naar het vrolijke Limk, la cité ardente. De Brabanters kunnen naar de Belgische Kempen of naar de interessante havenstad Antwerpen, terwijl de Zeuwers een gehele dag kunnen genieten van het zomerse strandestijn in een der vele badplaatsen langs de kust. Dit zijn alle ééndagsritten, die de Solexrijders toestaan om des avonds weer terug te zijn in eigen land en huis.

Zulk een Zondag in het gemeedelijke België doorgebracht zal niet nalaten om het verlangen op te wekken naar uitbreiding tot een week-end-tocht van Zaterdagmiddag tot Zondagavond, met op de achtergrond de hoop op een Paas- of Pinkstertocht van enkele dagen, als voorbereiding tot een zomerse vacantiereis door het gehele Benelux-gebied.

(Slot op pag. 377)

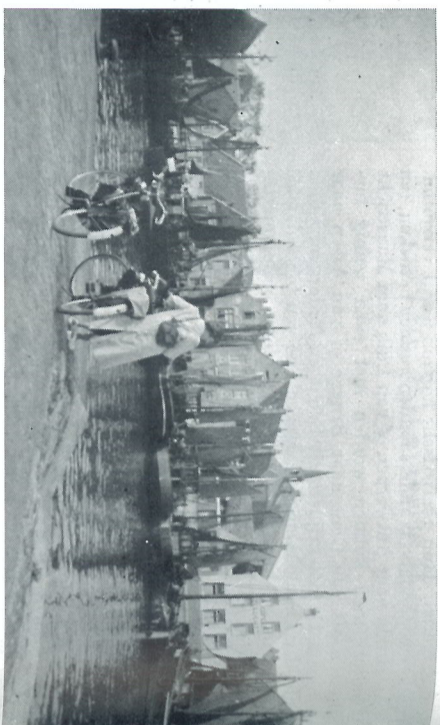
Bestaande Service-Stationen

- Alblasserdam: Fa. N. Westveen, Oost-Kinderdijk 62, Tel. 327
- Alkmaar: Jan Moesjes, Nieuwe sloot 38, Tel. 2243.
- Almere: Gehr. Voskamp, Spoorstraat 16—18, Tel. 2292.
- Almere a.d. Rijn: G. R. Dool, Raadhuisstr. 243, Tel. 3151.
- Amersfoort: H. Holstern, Utrechtsestraat 28, Tel. 6856.
- Amsterdam: N.V. Borgmeier, Overtoom 73, Tel. 82476.
- N.V. H. v. d. Meer, Linnaeuskaade 11, Tel. 52440.
- Fa. H. v. d. Meer, Willem de Zwijgerlaan 17—19.
- P. L. v. d. Meiden en Znen, Meewenlaan 104, Tel. 60096.
- F. H. Meijerdes Jr., Tolstraat 130-134, Tel. 20064.
- Jac. Schot, Sarphatistraat 34, Tel. 52910.
- W. W. Smit, Amstelvenneweg 864-735, Tel. 90646.
- Appeldoorn: J. H. G. v. Wijhe, Hoofdstraat 161, Tel. 5635.
- Appingedam: G. de Boer, Gouden Pand 4, Tel. 174.
- Arnhem: A. L. van Wijk en Co., Steenstraat 99, Tel. 20325.
- Arnhem: K. v. d. Ploeg & Zn., Roldenstraat 1, Tel. 2701.
- Assen: M. Lettenmeyer, Stationsweg 1, Tel. 3326.
- Badhoevedorp: Chr. Mantel, Slotenweg 133, Tel. 261.
- Barnegard: Fa. H. Zwart, Amerfoortsestraat 22, Tel. 199 en 203.
- Beilen: H. Raterink, Havenstraat 2, Tel. 77.
- Bergen op Zoom: Service-Station Bergen op Zoom, Embelweg 15, Tel. 306.
- Beverwijk: W. van Vunnen, Populierenlaan 80, Tel. 3656.
- Reverwijk: J. Donijds & Zn., Snelerslaan 28, Tel. 12.
- Bladel: Fa. C. P. de Jager, Broerstraat 7, Tel. 265.
- Bolsward: C. P. de Jager, Broerstraat 7, Tel. 265.
- Borculo: "Solextoer", Burg. Bloemstraat 210, Tel. 327.
- Borner (O.): K. v. d. Vlag, Hoofdstraat A 30, Tel. 8.
- Borner (N.): A. M. Verpakel en L. C. Vergeer, Voorkeade 27, Tel. 196.
- Boxmeer: Fa. Jetten, St. Rochusplein, Tel. 57.
- Breda: Gebr. van Nunen, Haagweg 442-444, Tel. 8419.
- Breskens: J. P. Hoogfman, Spuijplein, Tel. 111.
- Bussum: Gebr. v. Hamersveld, Herenstraat 36, Tel. 6973.
- Coevorden: N.V. v. Berkum i.o., Stationsstraat 2, Tel. 212.
- Delft: L. Ham Jr., Houthuizen 7, Tel. 1605.
- Den Burg (Texel): Fr. Zeesl, Parkstraat 16, Tel. 150.
- Deventer: L. v. d. Berg, Zwoilseweg 32, Tel. 3715.
- Doetinchem: Gebr. J. en H. Riethorst, Terborghseweg 43-45, Tel. 613.
- Dokkum: T. C. Stelma, Laagweg 3 106, Tel. 303.
- Dordrecht: Jaap Vos, Steegsewieslout 32, Tel. 6131.
- Dordrecht: Fa. K. Lammens, Noordbuurt 41, Tel. 2234.
- Ede: J. van Wijk, Rijksweg 59, Tel. 2644 en 2645.
- Endhoven: J. A. C. Smulders, Tongerest. 105, Tel. 5961.
- Enschede: H. Buegeling, Hoofdstraat 29, Tel. 47.
- Enschede: Gebr. S. en Mr. Kornalijnshijper, Bredestraat 38-46, Tel. 223.
- Enschede: Melching en v. Uizen, v. Lochemstr. 8, Tel. 2624.
- Franeker: Fa. Engelsma en Wijnia, Voorstr. 26, Tel. 2370.
- Geldermalsen: E. M. C. Udo, Herman Krijvistraat 28-30, Tel. 381.
- Gelken: J. S. Coorens, Burg. Lemmensstraat 2-4.
- Goos: Gebr. Aartsma, Kimmelaanstraat 16, Tel. 2033.
- Goor: A. J. Ruessink, Deldenerstraatweg 36-38, Tel. 646.
- Gorinchem: C. F. v. Mill, v. Arkelstr. 50, Tel. 2644 en 2645.
- Gorinchem: H. Koelstra, Hoofdstraat 196, Tel. 226.
- Gouda: H. W. Gaurman, Kluweweg 96, Tel. 3728.
- Groningen: H. J. Veenendaal, Showroom: Geel. Zuiderdiep 36, Tel. 26534.
- Gripsherk: Kleine Pelsterstraat 6, Tel. 20671.
- Gripsherk: E. de Vries, Friesestraatweg 4, Tel. 152, Tel. 14.
- Den Haag: M. v. d. Berg, Conradskade 89, Tel. 327975.
- Fa. "Hama", De la Reyweg 170-172, Tel. 536829.
- A. Maasland, Bezuidenhoutseweg 131, Tel. 770470.
- Fa. Th. R. Sheriff & G. Dal, Pijpeliensstraat 120, Tel. 398663.
- A. J. Zwets, Eijswijkseweg 31-33, Tel. 112740.
- Haarlem: J. J. van Kooten, Plein 20, Tel. 12001.
- Harderwijk: B. Ruitenbeek, Donkerstraat 22, Tel. 2208.
- Heeze: A. Smit, Brink A 7, Tel. 80.
- Heerde: M. Dalhuisen, Stationsstraat 9-11, Tel. 650.
- Heerde: M. Dalhuisen, Stationsstraat 12, Tel. 4524.
- Heiden-Panningen: Herm. Reynen, Markt 18, Tel. 2.
- Den Helder: K. Majoie, Keizerstraat 98, Tel. 2383.
- Den Helder: H. J. W. Schikens, Molendstraat 187, Tel. 2739.
- Helmond: H. J. W. Schikens, Molendstraat 187, Tel. 2739.
- Hengelo: B. L. Jansma, Deldenerstraat 208, Tel. 26884.
- 5-Hertogenbosch: Fa. Dodemont, Vughterstr. 81, Tel. 7384.
- 5-Hertogenbosch: Fa. Dodemont, Vughterstr. 81, Tel. 7384.
- Hilversum: Gebr. v. Hamersveld, Edmustr. 44, Tel. 5172.
- Hoogeveen: Fa. A. Kip, Hoofdstraat 92, Tel. 92.
- Hoorn: K. de Reus, Kleine Noord 6, Tel. 46.
- Hulst: J. L. Kerckhaert, Vismarkt A 73-75, Tel. 14.
- Houwer: R. Schootstra, Midstraat A 73-75, Tel. 14.
- Kampen: J. W. Wolters, Oudestraat 40-42, Tel. 71.
- Katwijk a. Zee: Fa. A. P. Dijkman, Sluisweg 31, Tel. 2433.
- Kranbendijke: A. Olievanter en Zoon, Steynstraat 39, Tel. 4.
- Leens: J. F. Bunnemeyer, Wilhelmijnstraat A 206, Tel. 8.
- Leendam: Gebr. van Ames, Kerkerstraat 50-56, Tel. 29.
- Leeuwarden: Fa. Brouwer & Alkema, Pierstr. 10, Tel. 30639.

(Vervolg 337)

335

FOTO'S VAN DE MAAND



Over gebrek aan belangstelling voor deze rubriek behoeven wij gelukkig niet te klagen. Elke dag brengt de post ons nieuwe inzendingen. Voor deze maand viel de keuze op de inzending van de heer Jac. J. v. d. Steen, Juliana-laan 42, Arnhem, die schreef dat de Solex een trouwe kameraad is maar tegen een dik pak sneeuw ook niet opgewassen is. De andere foto, welke een prijs krijgt, is van de heer Fr. Kesselaar, Voorzorgstraat 3, Haarlem, die als motto nam: „Moderne en oude gemeedelijkheid, Urk, Sept. 1950.” Nieuwe inzendingen voor deze rubriek zien wij weer gaarne tegemoet.

(Slot van pag. 335)

Het Nederlandse invasieleger van vele duizenden Solex-toeristen, over het gehele land verspreid, staat gereed. In België is men nog maar sinds kort begonnen, maar de eerste Solex-servicestations zijn reeds opgericht en hun aantal zal geleidelijk uitgebreid worden, zoals dat ook in Nederland is geschied. In al deze servicestations in beide landen zullen de Hollanders en Belgen zich onmiddellijk laten gevoelen, omdat alle servicestations uniform ingericht worden. Vele Franse Solex-toeristen, die gedurende de afgelopen zomer Nederland bezochten, hebben daar hun bijde verhuizing over uitgesproken. De Solexrijder uit een der Beneluxlanden behoeft er geen zorg voor te dragen om een busje speciale olie mee te nemen, waar zijn rijwiel zo kieskeurig op gesteld is. Hij kan ervan verzekerd worden, dat hij overal in elk servicestation zijn tankje kan laten bijvullen met het brandstofmengsel, dat naar staat, in de juiste verhouding gemengd voor hem klaar staat. Mocht eventueel de bijstelling van een of ander onderdeel nodig blijken of wel een kleine of zelfs bodamrijke reparatie noodzakelijk zijn, dan heeft hij de genustellende gedachte, dat deze in de drie Beneluxlanden, zoals overal elders in een Solex-servicestation, met dezelfde speciale gereedschappen worden uitgevoerd door bij uitstek deskundige monteurs, die een speciale Solexcursus hebben doorlopen — dat wil dus zeggen in de kortst mogelijke tijd en dien-tengevolge op de goedkoopste wijze.

Er bestaan in Nederland op verscheidene plaatsen Solex-clubbys en naarmate het aantal Solexers in België zich uitgebreid, zal dit voorbeeld ongetwijfeld ook daar gevolgd worden. Het gemotoriseerde rijwiel bevindt zich op het ogenblik nog in de eerste fase van zijn bestaan, het rijpke dat de trapfets, een zestig jaar geleden, toen het nog een nieuwe verschijsning op de wegen was, ook heeft doorgemaakt. De Solexrijders voelen zich op het ogenblik nog als een grote familie, waarvan alle leden gemeenschappelijke belangen hebben. Zij groeten elkaar wanneer zij alander op de buitenwegen tegenkomen en wanneer twee Solexers elkaar in een handlijk café ontmoeten, dan begint onmiddellijk tussen die onbekenden een gesprek.

Zulk een belanggenootschap leidt tot vereniging. Ook in België zullen de Solexclubs wel spoedig verschijnen. Daar vloekt in beide landen dan onherroepelijk de wens uit voort om contact te krijgen met de zustersclubs in het buitenland, vooral wanneer de toegang daarheen niet langer meer versperd wordt door grensbarrières. Wederzijde bezoeken van Belgische en Nederlandse Solexclubs, zijn te verwachten en een indrukwekkende Solex rallye, zoals in de afgelopen zomer op Schiphol plaats vond, zal op een aantrekkelijke plaats dichtbij de vervallen grensscheiding tussen beide landen georganiseerd kunnen worden. Toekomstigroment ja, inderdaad, maar die door Benelux-vertegenwoordigers kunnen worden.



Stekimo's...
Weten dat laatste kleding alleen beschouwt tegen werklmaat. Stekimo's dragen zelfgemaakte kleding, verhalvuldig van zelf-gelovide huiden.

Niet behoekt u gelukkig niet te doen. INDIANA ontvullen speciaal voor de SOLEX-rijders, zelfs een jas en mantel welke vormaakt gekaend mogen worden.

Alle kleding nuut uit doos:
 ☆ **Kwaliteit**
 ☆ **Afwerking**
 ☆ **Zeer praktisch model**
 ☆ **Verkijsbaar bij de SOLEX SERVICE STATIONS**

Bestaande Service-Stations

Vervolg

- Leiden: H. Walenkamp & Zn., Haarlemmerstraat 1, Tel. 23784.
 Leekervek: F. P. Nobel, Kerkweg 98, Tel. 270.
 Lemmer: K. Koopmans, Janestreek 1, Tel. 98.
 Lisse: Jo de Kooiker, Kanaalstraat 50, Tel. 3821.
 Lonneker-Banschede: J. H. Veger, Oldenzaalsestraat 726, Tel. 4109.
 Maasland: H. Vink, Huis ter Lucht B 41a, Tel. 4561.
 Maastricht: J. Felix, St. Pietersstraat 34, tel. 4672.
 Marknesse (N.O.F.): S. Dijkstra, Breestraat 2, Tel. 51.
 Middelburg: A. Kroeskop & Zn., Zuideinde 50, Tel. 712.
 Middelburg: Gebr. van den Driest, Herenstr. 12, tel. 2410.
 Middelharnis: H. J. Campens, Chr. de Vrieslaan C 193, telefoon 60.
 Nijmegen: A. W. Boom, v. d. Havestraat 12-14, tel. 23964.
 Niverdal: Jan Hosmar, Grote straat 111, tel. 608.
 Orschot: Fr. U. F. C. van Zelf, Spoorwondksweg 198, tel. 350.
 Oldenzaal: G. Rorink, Bentinkstraat 174, Tel. 431.
 Ommen: D. Luitkes, Stationsweg 14, Tel. 71.
 Oostendorp (post Elburg): W. Zoel, Rihisstraatweg H 53, Tel. 415.
 Oostervolde: F. Tasma & Zonen, Brinkstraat 5, Tel. 35.
 Oostvoorne: 'Voorne', Voorstraat A 425, Tel. 100.
 Ootmarsum: W. A. Heisterkamp, Markstraat 346, Tel. 221.
 Oss: Gebr. Hendriks, Heuvel 25, Tel. 2428.
 Overschelde: E. M. Maatje, Rolt, Kluweg 9, Tel. 49300.
 Oud-Beyerland: J. Brouwer, Oost Voorstraat 37, tel. 128.
 Purmerend: Fa. Satermer, Stulpden, tel. 131, tel. 331.
 Raalte: Jorink en Van Rossum, Stationsstraat 32, Tel. 331.
 Raamsdonksveer: A. B. M. van Zwol, Hoofdstraat 3-5, Tel. 42.
 Roermond: J. op 't Root, hoek Wilhelmijnpl.-Venlosep. 8, tel. 2320.
 Roosendaal: Fa. Heineke, Adm. Lookestraat 1, tel. 2044.
 Rotterdam: W. V. Gent, Bergweg 220, tel. 33364.
 Rotterdam: J. S. Stokvis & Zonen N.V., Oostkousdijk 17, tel. 50577.
 R. A. Kroeswijk, Pretoriaaan 15, tel. 11288.
 Fa. H. Maaskant, Oudeveld 54, tel. 22172.
 E. M. Maatje, Rotterdamseweg 9, Tel. 81235.
 Rozenburg: Fa. J. Lieveart, Koningsmeelaan 6, tel. 31.
 Sappeneer: H. Schaap, Noorderstraat 46-47, Tel. 2481.
 Schagen: Fa. K. Middeldijk, Loet 17, tel. 251.
 Scheveningen: Maasland, Keizerstraat 60a.
 Schiedam: Garage „Unique“, Burg. Knappertaan 6, tel. 63100-67100.
 Sneek: Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85, tel. 2163.
 Spijkensse: G. van Pelt, Stationsstraat 6, tel. 15.
 Stadskanaal: Gerh. Iest, Hoofdstraat 130, tel. 73.
 Steendam: M. de Vroome, Gasthuisstraat 36, Tel. 2215.
 Strijen: C. den Haan, Nieuwe straat 19, tel. 202.
 Tennoezon: Gebr. Cappendijk, Axelsestr. 174, tel. 2680.
 Tholon: C. Duine & Zonen, Eendrachtsweg 13, tel. 50.
 Tiel: H. Smits & Zn., Weerstraat 18, tel. 3402.
 Tilburg: Fr. Bogaers, Bredaseweg 7, tel. 2228.
 Tithuzen: Fa. G. Dinkla, Kaakstraat B 260, tel. 13.
 Utrecht: A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12609.
 Vaals: P. Lux & Zn., Boschstraat 12, Tel. 306.
 Vassenveld: J. H. Ruessink en Zn., Spoorstraat C 43, Tel. 207.
 Veendaal: Fa. S. J. van Wijk, Prins Bernhardlaan 219, tel. 530.
 Verhel: Frans v. d. Dumgen, N.C.B.-laan 7, Tel. 106.
 Venlo: J. A. M. van Hoogstraten, Parade 21, tel. 2662.
 Venray: L. J. van Haren, Markt 2a, tel. 221.
 Vlaardingem: Motorhome H. Vink, Jan Steensstraat 22, Tel. 4561.
 Vlissingen: Fa. v. d. Driest, Scheidestraat 59, Tel. 2216.
 Waalwijk: Fa. A. M. Schoep, Laagheide 39, tel. 102.
 Wageningen: H. B. Goedhart, Grinthe 46a, tel. 2724.
 Wassenaar: Garage Jansen, Straatweg 773, Tel. 9941.
 Weert: A. H. Halbers-Niessen, Beekstraat 89, tel. 2037.
 Wierse: Jac. Smedes, Bijhamsterstraat 9, tel. 509.
 b.g.f. 514.
 Winterswijk: Langwerden en Kuunen, Torenstraat 2, tel. 2133.
 Wissekerke: P. A. van Damme, Noordendstraat 128, tel. 224.
 Woerden: Fa. Ton van Beynum, Leidsestraatweg 124, tel. 409.
 Wolven: Fa. Gouma, Heerenveenseweg 22, Tel. 52.
 Workum: G. S. Visser, Markt A 188, Tel. 99.
 IJsselmonde: A. Kleingeld, Hordijk 22, tel. 73445.
 Zaandam: P. J. Verhoef, Stadhuisplein 2, tel. 3851.
 Zeist: G. van Amerfoort, Slotlaan 39, tel. 3366.
 Zeyenar: H. L. Thonissen, Arnhemseweg 286, Tel. 206.
 Zierikzee: Remeyn en v. d. Zande, Lange Nobelstr. A 119, tel. 130.
 Zuiden (Utrecht): W. van 't Hoog N.V., Joh. Uitenboogaerd-straat 34, Tel. 13466.
 Zutphen: J. Zwier, Berkeisingel 40, tel. 1497.
 Zwolle: W. Dragt, Thomas à Kempisstr. 26, tel. 682.

„TESTON“ the most perfect!

Model „COMMANDER“ f 66.—
 Model „RUNNER“ f 44.—

Bestel bij uw handelaar

VRAAGT PROSPECTUS
 Speciaal kleding fabriek
JOHN. TITTEL
 Frankstraat 103
 s-Grevenhage

Vertrouw op



BETTER THINGS FOR BETTER LIVING... THROUGH CHEMISTRY



voor rubber, die véél meer dan stootkracht geeft..... óók aan industriële producten.

Hoe men rubber ook verwerkt - hetzij in gummiballen of industriële producten zoals slangen, drijfremmen en pakkingen - Neoprene van Du Pont biedt tal van bijzondere voordelen. Deze door mensenhanden gemaakte rubber heeft niet alléén de elasticiteit en veerkracht van natuurrubber, maar is bovendien bestand tegen de inwerking van olie, hitte, zonlicht en de meeste chemicaliën. Neoprene is onbrandbaar en niet onderhevig aan slijtage door wrijving, voortdurende buiging of veroudering.

De beste chemici van Du Pont werken 6 jaar lang aan de vervolmaking van deze nieuwe rubbersoort. Neoprene is een typisch voorbeeld van de prestaties, waartoe het Du Pont concern met zijn uitgebreide staf van ervaren vakmensen, enorme laboratoria en fabrieken in staat is. Deze ontzagwekkende industriële hulpbronnen zijn een reden te meer, waarom U altijd kunt vertrouwen op Du Pont... en zijn méér dan 28.000 „better things for better living... through chemistry“.

E. I. DU PONT DE NEMOURS & CO. (INC.) WILMINGTON, DELAWARE, U.S.A. Gevestigd 1802



Slaerijders zijn alfoende beschermd tegen koude met een

PEHAVEE-PULLOVER

rolkrang-model. IZENSTEERK en.....

„Pehavee“ gaat langer mee!

Vraag Uw winkelier of schrijf naar de

„Pehavee“ Tricotafabriek te Ypenburg. Directeur: H. C. Hey



Een goed

als de

CHAMPION

lounge

's werelds favoriet

op elke motorvoertuig voldoet, voldoet zij op het

RijwielSolex



Even waardevol als een
„RIJWIEL SOLEX“

is het bezit van een

UNICUM-Ongevallenpolis

van

„DE ZEVEN PROVINCIEN“

Levenslange, jaarlijkse rente-uitkering bij overlijden van de verzekerde ten behoeve van diens weduwe

Afneembaarheid van de premie voor de inkomstenbelasting

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



337



*Ook het RijswielSoler
is gemonteerd met*

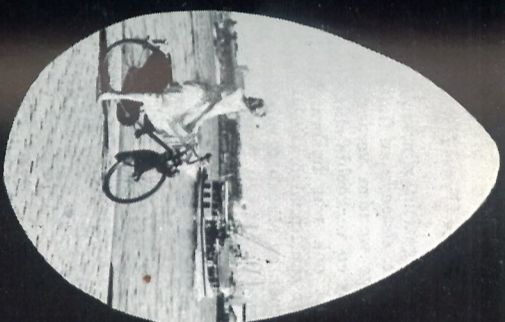
VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar

340

MAANDBLAD
TWEDE JAARGANG No. 10
MAART 1951



Op de
SOLEX

