

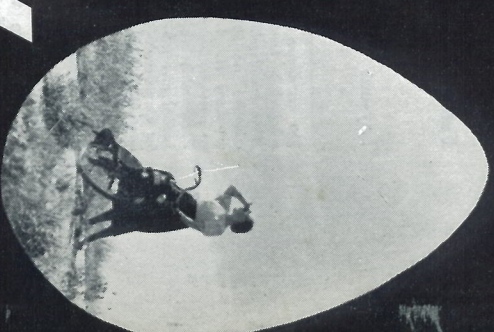


*Ook het RijswielSoler
is gemonteerd met*

VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar



Op de
SOLEX



Maandblad voor Solex-enthousiasten
in Nederland en België

2e Jaargang - No. 10 - Maart 1951

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

Administratieve-adres:

voor Nederland: Kon. Ned. Boekdrukkerij
H. A. M. Rodants, Lange Haven 141,
Schiedam, tel. 69300, giro-nummer 5358
voor België: (alleen abonnementen) N. V.
Soudanij Boekhandel, Huittevestendael
55-59, Antwerpen, Tel. 326572, Post-
rekening 105246

Redactie-adres:

Heinman Dulleerplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

Artikelen

Elia Goldstein - Uffel - K. J. Millor-
Joris v. d. Berg - Kees Hama - Henriche
van Bijle - Max J. Bergman - Maurits
Soeman - Tjipgeer - Mr. P. Lamberts
Hurdbrinck - Albert Lamotte - John
Beulens e.v.

Tekeningen

Studio Valk - Fiep Westendorp - Ben
Dill e.v.

Foto's

Monumentenweg - Panorama - P. Troost
- P. Nootboom - Kees Hama - Max J.
Bergman - v. O. - e.v.

Lay-out

Jan W. Wunderink

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

Abonnementstijden kunnen gestort worden op postre-
kening nr. 5358 t. n. van Kon. Ned. Boek-
drukkerij H. A. M. Rodants, Schiedam. In België
op postrekening nr. 105246 t.n.v. de N.V. Soudanij
Boekhandel, Huittevestendael 55-59, Antwerpen.
Indien niet wordt geregeld, zal per postincasso over
het abonnementgeld worden betaald.

Deze maand:

In dit nummer vindt u in een
bijzake volledige gegevens betref-
fende de nieuwe Solex Rallye naar
Schiphol op 5 Mei a.s., die onge-
twijfeld duizenden naar onze grote
internationale luchthaven zal bren-
gen, waar de Solex-organisatie
voor een klinkend festijn zal zorg-
dragen. Wij raden u aan: zorgt
dat u er bij bent!

Ook op de nieuwe prijsvraag
vestigen wij uw speciale aandacht.
De lente is weer in het land —
officieel althans — en op toeris-
tisch gebied zowel binnen- als bui-
tenland bieden wij u weer een keur
van artikelen, waaruit u zeker
ideeën zult kunnen putten voor
grotere of kleinere tochten.

Van onze Belgische medewer-
kers vindt u in dit nummer o.a.
een artikel over de Belgische bad-
plaatsen en over het schone land
van Stijn Streuvels en Guido
Gezelle.

Als Moeder Natuur onze reis-
planten nu maar rijkelijk begon-
stelt met veel warme zonneschijn!



Pas op de lucifers!

Het moet een fantastisch gezicht zijn, zo'n geweldige
bosbrand waarbij de loeiende, sissende en fluitende vlam-
men in korte tijd prachtige wouden veranderen in een
troosteloze woestijn van as en verkoolde stammen. Zoals
vaker het geval is, staat ook wat bosbranden betreft
Amerika aan de kop. Daar zijn branden voorgekomen, die
in enkele dagen hele dorpen en steden vernielden. Het is
dan ook niet zo heel vreemd, dat een Amerikaanse bos-
wachter, aan wie gevraagd werd wat er te doen viel
tegen een flink vuur in een uitgestrekt bos, antwoordde:
„Lopen als de drommel en bij iedere stap om regen bidden.”

Maar het is niet nodig om zo ver van huis te gaan. In
de nazomer van het jaar 1949 woedde in Frankrijk een
bosbrand die aan bijna 100 mensen het leven kostte en
waarbij verwoestingen werden aangericht, die op sommige
plaatsen ergers waren dan de schade door de oorlog ver-
oorzaakt. En in ons land?

Werkelijk grote bosbranden komen gelukkig hier niet
voor. Maar ons dichtbevolkte land met zijn schamel bos-
bezet heeft ook niet veel te missen. En al zijn er dan geen
grote bosbranden, toch is de schade vaak aanzienlijk. Laten
we eens aannemen, dat 1951 een „gewoon” jaar wordt,
dus niet erg nat of droog. Dan is er grote kans, dat het
Nederlandse volk f 140.000,— schade lijdt door bosbrand,
want dit bedrag is de gemiddelde jaarlijkse schade over
de afgelopen 20 jaar!

Maar het is ook mogelijk dat de schadepost f 640.000,—
wordt, zoals in 1929, toen op een strenge winter 'n zonnig
en droog voorjaar volgde.

Het is bijna zeker, dat de maanden April en Mei
weer kritiek zullen worden. De meeste planten zijn dan
nog dor en droog, er valt meestal weinig regen en het voor-
jaarszonnetje lokt iedereen naar buiten.

Hoe groot zal de schade dit jaar worden? Dat kan
mede van u afhangen! U weet toch wat de overeenkomst
en het verschil is tussen een wandelaar en een lucifer?
Zo niet, hier is de oplossing; beide hebben een kop,
maar de lucifer kan niet denken. De mens kan dat wel,
maar... hij doet het niet altijd. Want deed hij het wel,
dan kon het grootste deel van de branden, die door on-
voorzichtigheid ontstaan, voorkomen worden.

Werkelijk, onvoorzichtigheid is het grote kwaad en
belaas wordt maar al te vaak vergeten, dat men van
één enkele boom wel een miljoen lucifers kan maken maar
ook met één enkele lucifer miljoenen bomen kan ver-
niet!

Daarom: ogepast met lucifers!

Solex-Rallye Schiphol

Omiddellijk na het verschijnen van het februari-
nummer van ons blad, waarin de nieuwe Solex-Rallye
naar Schiphol werd aangekondigd, begonnen de brieven
met verzoeken om nadere inlichtingen binnen te stromen.
Het enthousiasme om deel te nemen is verhangend groot
en vormt vanzelfsprekend voor de organisatoren een
machtige stimulans om er een in elk opzicht groots feest
van te maken.

Wat nu de nadere bijzonderheden betreft, deze kunt u
aantreffen in bijgaande uitvoerige bijvoegsel, waarin u alles
kunt lezen wat u van de opzet en de organisatie van de
Rallye dient te weten. Leest u deze nauwkeurig en indien
u volledig handelt overeenkomstig de daarin vervatte
instructies, dan twijfelen wij er niet aan of de Solex-Rallye
Schiphol 1951 zal een evenement worden, waar u later
met het grootste genoegen aan zult terugdenken.
Mogen wij op u rekenen?



P 3 April a.s. zal heel de oude stad Utrecht weer
in feesttooi gehuld zijn, zullen alle hotels weer
tot de nok toe bezet zijn en in alle cafe's en
restaurants alle talen van West-Europa te horen
zijn. Reden? De opening van de voorjaarsbeurs van
de Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs, een insti-
tuit, dat in de loop der jaren een steeds belangrijker
rol is gaan spelen in het Nederlandse economische
leven en vooral nu uiterst belangrijk is geworden
in verband met de dwingende eis: export, meer
export, grotere export!

Op de Jaarbeurs vertoont heel de Nederlandse
industrie en handel een keurvolle collectie van de meest
nietlopende producten varitend van tractoren tot
damstassen, van wasmachines tot schemerlampjes,
van speelgoed tot zuivelmachines. Ook het buiten-
land is actief met het exposeren van zijn aantrek-
kelijkste artikelen, in de hoop een deel van de
Nederlandse markt te kunnen oververen.

Buitenlandse producten kosten echter drieven,
een woord dat als een spook door alle departemen-
ten van het verarmde Europa waart. Nederland
moet zenuwiger zijn dan ooit tevoren met zijn schrale
deviezenpot om rekenen, die u elke dag in uw krant
kunt lezen. Een van de voornaamste middelen én
om deze pot te vullen én om de steeds toenemende
bevolking te voeden, is *industrialisatie*, een woord,
dat het wachtwoord voor een veilige toekomst ge-
worden is. Industrialisatie betekent machines en

fabrieken en... producten die geteexporteerd kun-
nen worden.

Op dit vitale terrein is ook de bromfiet binnen
een tijdsbestek van enkele jaren een zeer belangrijke
rol gaan spelen.

Sedert de komst van de pionier Solex medio 1948
zijn er honderdduizend gemotoriseerde fietsen op
de Nederlandse wegen verschenen en is er een
industrie ontstaan, die duizenden handen volop
werk verschaft, werk dat niet alleen sociaal, maar
eveneens economisch van groot belang is geworden.
Sociaal omdat de gemotoriseerde fiets ongekende
mogelijkheden op toeristisch gebied schenkt en voor
ontelbaren een uitkomst is bij de dagelijkse arbeid;
economisch omdat de Nederlandse bromfiet-
industrie in toenemende mate ook het fietsrijdende
buitenland gaat motoriseren en op deze wijze de
financiële zorgen van Nederland helpt verlichten.

Zo gezien is de komst van de bromfiet voor
Nederland een zegen geworden, waarbij de ver-
keerstechnische problemen, die zij heeft opgevoerd,
in het niet vallen.

Op de Jaarbeurs, die straks op de 3e April weer
haar poorten opent, is ook de Nederlandse brom-
fiets-industrie in al haar schakeringen aanwezig en
in verband hiernede waken wij gaarne onze lezers
op om eens een bezoek te brengen, dat zeker
instructief en leerzaam zal zijn.

* * *



*Rodesteen met W aangebouwde 1609 en standbeeld van J. P. Coen
gezien door het hek van het Westfriets museum
(foto V. V. A. Hoorn)*

De wijze vader Cats heeft gelijk! Hoorn ligt, zoals men dat noemt onder de rook van Amsterdam en toch... de meeste Amsterdammers kennen het oude Zuiderzeestadje alleen van naam. Natuurlijk was ik in Ronen en Chartres geweest, toen ik Parijs bezocht, natuurlijk toog ik naar Oxford en Cambridge, toen ik in Londen loog, en natuurlijk ging ik naar Eisenur en Roskilde tijdens mijn verblijf in Kopenhagen. Maar om als Amsterdams eens een kijkje te nemen in Hoorn en Enkhuizen, zover was mijn ondernemingslust nooit gegaan, totdat... de Solex op een vroege voorjaarsdag, als een ongeduldig paard op stal te popelen stond om weer bereden te worden. Zo'n dag, dat alle bloei en groei, die nog in de donkere aarde verborgen ligt, al uitgeurt over het polderland, zo'n dag heb ik Hoorn bezocht.

Och, Hoorn is niet langer, zoals Vondel het dichtte: de Hoofdstad van de zee, die „Helden teelt en macht van Oorlogsschepen en vloten die de oegst der aardbooms binnenslepen.... De vissersschuiten in de haven bevaaren niet „d'oneindige Oceaan", maar het kleine IJsselmeer. Maar 't zijn ook rustiger tijden dan in vroeger eeuwen! Hoorn behoeft niet meer een aanval van de Geldersen te vrezan en ook zal er geen zeeslag meer — zoals in 1573

Ena Goldstein

*Hoe menigh huys gese
bevoert een vreedme strand,
die noijt en heeft geken
sijn eigen Vaderland.
Jacob Cats*

**Wij Solexen
naar Hoorn**

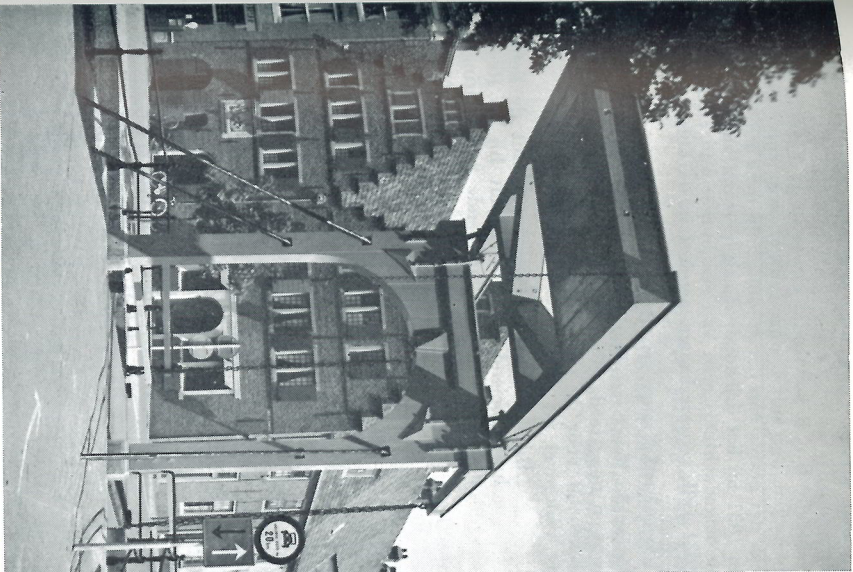
— op de Zuiderzee geleverd worden. De wereld is toch wel veel vooruitgegaan, al zouden we dat nu niet bepaald aan de architectuur zeggen. Hoe vloeken de banale twingste eeuwse huizen naast het architectonisch schoon van de klok- en trapgevels. En ga zo'n huis nu eens binnen en zie hoe weinig er van het oud-Hollands binnenhuis is overgebleven en hoe onze smaak is vervlakt tot knusse burgerlijkheid.

Een oud huis zag ik echter, dat na veel verbouwen en verprutsen, nu van binnen en van buiten gerepareerd is tot een zeventiende eeuwse schijn van schoonheid, het „Museum 1624" aan de Binnenlandijk 3. Heel anders heeft het er vroeger aan de wallekant uitgezien; het Pesthuis, waarvan de naam alleen al zulke onvertikkelijke associaties opwekt, is verdwenen en ook het rijke vervallen oude huizen werd op last van Napoleon gesloopt. De zee, die eens kloste tegen de dijk, is tot een kalme vluchthaven getemd en het sportpark verbroekt het wijde uitzicht over het water.

Het „Museum 1624" alhoewel bewoond, is te bezichtigen en het geeft, al zijn er terwille van de gerieflijke bewoonaarheid ook enige concessies gedaan, een voortreffelijk beeld van een oud koopmanshuisje met een voor- en achter-



*Een mooie gevel uit het jaar 1624 (Binnenlandijk 3)
(foto V. V. A. Hoorn)*



*P.O.C. Pabsthuys (1006-1609) na de restauratie in 1950
(foto P. Noortboom)*

huis. Het voorhuis bestond oorspronkelijk alleen uit een groot vertrek met een, langs een wenteltrap en plankier, bereikbaar hangkamerij, het comptaiken van de koopman, waar hij, gezeten aan zijn schrijftafel voor het raam, de koopvaardijsschepen zag uitzeilen en met hun kostbare last weer binnenkomen. Dan was er vertier op de kade en door een luikje in het voorhuis staat opgetrokken, kon hij het werk in het vertrek ongemerkt gadeslaan. Nu is de bedrijvigheid verstild in en om het huisje, waarvan het interieur met zulk een verfijnde smaak antiek is ingericht, dat de oude sfeer er ongerept is blijven hangen. En nog geen menschenlevens terug, was het een boerderij, met koeien in de kelder, de zolder vol hooi, een schromelijk verwaarloosd, uitgeleefd huis.

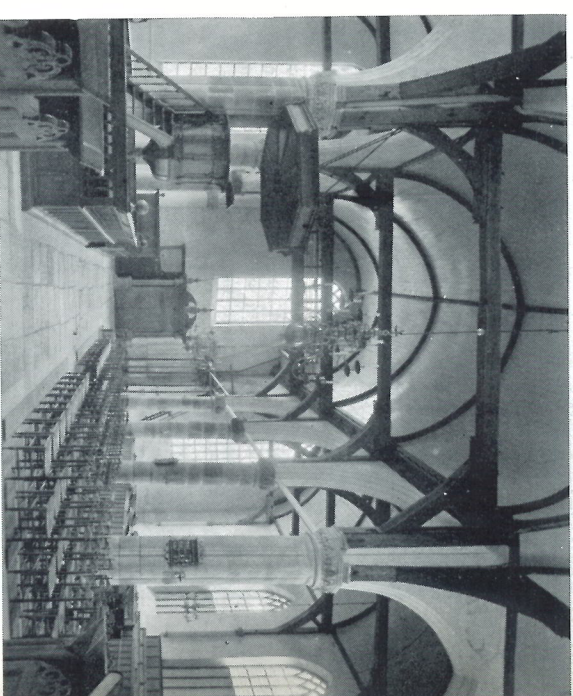
Veel, maar al te veel is er in Hoorn verwaarloosd, gesloopt en door onkunde en onverschilligheid onherstelbaar verloren. De Oosterspoort, de enige van de Hoornse poorten, die nog over is, werd notabene per advertentie in 1874 voor amote te koop geboden! Maar gelukkig bemoeide de minister van binnenlandse zaken zich ermee en ging de sloping niet door! Nu werken de Vereniging Oud-Hoorn en Monumentenzorg voor het behoud en restauratie van de oude pakhuizen en gevels, die in hun gehavendheid nog getuigen van de glorie en rijkdom van de stad.

Wij kunnen de wisselende geschiedenis van opkomst, glorie en verval van de gebouwen en huizen aflezen. Wenig is er natuurlijk nog maar van de Middeleeuwse

stad over. Het oudste bouwwerk de Noordkerk werd in 1441 gebouwd op de plek, waar eens een houten kerk stond. Het heeft een blank open interieur met zijn oud eiken meubliar en prachtige koperwerk. Gelukkig heeft men de kaarsenkronen nu eens niet gemoderniseerd tot onbewogen electrisch licht! Het koor met gele bakstenenjes geplaveid, werd in de negentiende eeuw als „armkerk" gebruikt en de onverstete gewerde meubelen zijn zo eenvoudig en grof als maar mogelijk is. Het is maar net, zoals je 't ziet! Bosboom wist er een prachtige kerkerinterieur met aandachtige toehoorders van te maken. Trouwens Bosboom heeft heel wat in Hoorn geworven en gewerkt. Hoe kon 't ook anders.

Hoevele schilders voor en na hem hebben ook de Hoofdtoren, de stoere verdelingsveste uit de zestiende eeuw niet op doek gebracht! Aan de stadszijde is de hoge toren opgetrokken van baksteen, aan de zee kant van natuursteen, die beier bestand is tegen wind en water. Het speelse torentje werd ruim een eeuw later erop gezet en steekt wat al te rank af tegen de forse onderbouw.

In 1614 nam de Compagnie van Spitsbergen haar intrek in de torenkamer en hoe fraai het interieur moet geweest zijn, zien wij uit de gebelddhouwde eiken schoorsteen en



Interieur Noordkerk Kleine Noord (foto Monumentenzorg)

munterkastje in het West Frise Museum. Natuurlijk is het jammer, dat tal van die oude gevelstenen en prachtige betimmeringen nu doods in een museum zijn opgesteld, maar als we eens bedenken, dat het mooie eikenhout met een dikke grijze verflaag was bedekt en men er lustig spijkers in had geslagen voor waslijnen! Heel veel respect had men nu niet bepaald voor oude dingen op het eind van de negentiende eeuw!

Die rijke tijd van Hoorn, toen zijn koopvaardijvloot uitvoer naar Oost, West en heel naar het Noorden en de grote compagnieën er hun zetel hadden! „De Kamer Hoorn" van de Oost-Indische Compagnie telde zeven bewindhebbers „meest van de voornaamste van de stad" en één van hen was Jan Pieterszoon Coen, de grondlegger van ons gezag in Oost-Indië en stichter van Batavia, nadat hij eerst Jacatra had veroverd en verwoest. Jacatra-Dja-

De Kamper Jeugdverkeersbrigade

Kampen, pittoreske stad met een roemrijk verleden en een bloeiende veelzijdige industrie heeft een unitum in Nederland: een jeugdbrigade van echte verkeersagenten



St. Pietershof, gang met tongewelf, 1617 (foto Panorama)

karta, slechts een omzetting van twee medeklinkers en drie eenwen zijn weggevaagd....
Het stroeve bronzen standbeeld van Coen, waarop zijn trose woorden gegrift staan: „Disperceert niet“, domineert het „Rode Steen“, het plein van waaruit Hoorn zich heeft ontwikkeld.

O die schijn van het verleden, die ons steeds bestraffend achtervolgt... Toen stond er in plaats van de ontstervende zijmuur van een bioscoop het oude stadhuis, dat wij alleen nog maar uit oude platen en schilderijen kennen, omdat het in 1796 voor het luttel bedrag van f.2.875,— voor afbraak werd verkocht!!

De Waag, het sierlijke gehuifde gebouwje van Hendrick de Keyser staat er nog in al zijn harmonische pro- porties, alleen de blauwe arduinsteen, die in stukken begon af te brokkelen, werd in 1912 door de kilere hard- steen vervangen en de kaasmarkt, die zoveel kleur en leven aan het plein gaf, is na de oorlog niet meer in zijn volle omvang herleefd.

Een ijeren hek van zulk fraai smeedwerk, zoals er in ons land haast geen tweede te vinden is, geeft toegang tot het West Frysche Museum, waar in de statige zalen een keurvolle collectie van schilderijen en platen, beeldhouwde- betimmeringen, antieke meubelen, zilversmeedkunst, klederdrachten en oude gevelstenen te vinden is.

Een beetje verdwaald staat het hoge gebouw met zijn eigenaardige Renaissance gevel nu op het marktplein, waar alleen nog maar de Waag als zijns gelijke is over- gebleven.

In 1596 hield de Gecommitteerde Raad, die in het leven was geroepen, als vertegenwoordigers van de zeven steden boven het IJ in de tijd, dat Amsterdam en Haarlem nog in handen waren van de Spanjaarden, er zijn bijeen- komsten.

De hoge heren hadden in 1613 als logement het tegen- woordige stadhuis in de Nieuwstraat laten bouwen, een gebouw van twee gekoppelde gevels, die rijk versierd zijn met vazen, spiralen en obelissen.

Een juweel is de raadzaal, die nu ook voor trouwzaal dienst doet. Het moet een dubbel festijn zijn in zulk een

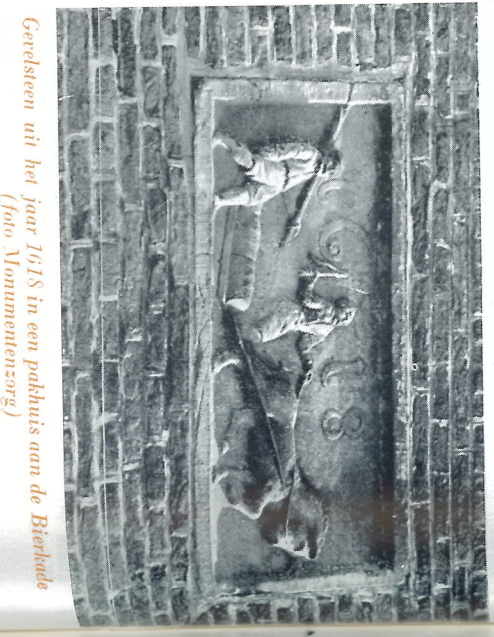
intieme zuitere Louis XVI omgeving zijn trouwboekje te ontvangen!
Mocht U ooit het stadje Lewes in de Verenigde Staten bezoeken, dan zult U daar een getrouwe copie vinden van één der gevels van het stadhuis. Op deze wijze wilde men in 1931 bij het driehonderdjarig bestaan van het plaatsje de nagedachtenis eren van een burger van Hoorn, die in 1631 zulk een werkzaam aandeel in de kolonisatie heeft gehad.

Het misschien meest typerende heb ik voor het laatst bevestigd: het Sint Pietershof, dat evenals in vroeger eeuwen nog steeds een tehuis is voor ouden van dagen. Tekenend voor de tijd is het brave Latijnse gedicht in de voorgevel uit 1692:
„Bij de Burgemeesteren ontvlamt de liefde en hun gloeiende geestdrift gaat bij de Regenten niet te loor. Een vlamvande zorg omringde de ouden van dagen... O, dat in den hemel zich voor deze hoogeplaatste mannen de belooning zal opdoen.“

Waarmee dan Burgemeesters en Regenten, niet de ondfes zijn bedoeld. Een verrassing is de binnemphats met de oude pomp en het klokkentorenkje. Zijn die over- dekte gangen met het groen geschilderd tongewelf, de rode kastjes, bestemd voor bergplaats, de oude tegels bij de fonteintjes en het gele houtwerk niet net een plaatje uit lang vervlogen tijd, toen het levensrythme nog zo geheel anders was? In de gangen liggen de huistoeu- ren van de kleine woningen. Poppenhuisjes met bedstee en geen „modern comfort“. Maar is de rust en het uitzicht op een opgegrapt grachtje niet heel wat meer waard!

Dank intussen niet, dat Hoorn alleen maar een brode nussamstade is. Integendeel. Het heeft ruime en brede straten, doordat er in de binnenstad zoveel water werd gedempt, met een verbijsterend aantal goede winkels. Er is zelfs, en als dat niet modern is, dan weet ik 't niet, in een der gevels een televisie-toestel gemstalleerd. Ik zag er ook een kleine kunsthandel met de beste producten van onze kunstnijverheid!

Eén ding, wie naar Hoorn gaat, neme zijn fototoestel mee, met een nieuwe film. Want steeds zal men een ver- weerd „gevelje“ hier, 'n grachtje met pakhuizen van de Oost-Indische Compagnie, of 'n ond poortje daar ont- dekken. Eigenlijk te veel om op te noemen zonder in een saate opsomming te vervallen. Wie zich voor oud-Hollands stedschoon interesseert, Solexe eens naar Hoorn. Enk- huizen bewaren wij voor een volgende keer.



Gevelsteen uit het jaar 1618 in een pakhuys van de Biekhale (foto Monumentenzorg)



De Commissaris der Koningin in de provincie Overijssel inspecteert de Kamper Jeugdverkeersbrigade. Achter hem de commissaris van politie te Kampen, de heer W. F. O. van der Drift

daartoe meerdere examens afleggen bij de diverse instruc- teurs, o.m. voor wat betreft de theorie en praktisch verkeer, theorie en praktisch inwendige dienst, exercitie, E.H.B.O. Ze hebben allen een bewijs van lidmaatschap met foto, waarin hun vorderingen worden aangetekend.

Iedere Woensdagavond komen deze jongens bij elkaar op het Bureau van Politie, waar zij onderricht van de verschillende instructeurs ontvangen. En na de inspanning volgt dan meestal nog een nuttige ontspanning in de vorm van dammen, schaken, tafeltennis enz. Zaterdagmiddag is het exerceren geblyzen en u moet ze dan eens zien marcheren. Twee tamboers voorop!

De lezer zal wel bemerkt hebben, dat deze leden van de Kamper Jeugdverkeersbrigade niet te vergelijken zijn met de in meerdere steden bestaande school- of jeugd- brigadiers, die, gewapend met een „pannekoek“, zorgen voor het veilig oversteken door de jeugd van een drukke straat bij een school.

De jongens van de Kamper Jeugdverkeersbrigade wor- den all-round verkeers-minged gemaakt, mogen volledig het verkeer regelen (zij het dan onder toezicht) en boven- dien wordt hun orde, discipline en netheid plus een dosis algeme ontwikkeling bijgebracht.

Van hogerhand bestaat voor dit werk, waarvan, zoals gezegd, de commissaris van politie te Kampen, de heer Van der Drift, de geestelijke vader is, die steeds weer (slot op pag. 349)

door Ufel

De pomp

Bij de behandeling van carter, cylander en cylinderkop is dikwijls over het gasmengsel gesproken. Nog altijd hebben wij in het midden gelaten waar dit mengsel vandaan kwam. Elk van U weet natuurlijk dat de brandstof uit de tank komt. U moet de tank immers zelf vullen en wanneer deze leeg is, staat de motor af. Wanneer U echter de motor eens bekijkt, ziet U dat de brandstof-tank lager is bevestigd dan de carburateur. En toch moet de brandstof eerst naar de carburateur gevoerd worden, want deze dient om de brandstof met lucht te vermengen. Zou de tank hoger geplaatst zijn dan de carburateur dan was dit oppervlakkig beschonwd eenvoudig. Men maakt een benzineleiding van de tank naar de carburateur en zolang er benzine in de tank zit, zal deze volgens de wet van de communicerende vaten naar de carburateur stromen. Dit systeem heeft echter nadelen. Allereerst moet er een kraan in de leiding worden aangebracht. Wanneer de motor niet loopt, moet de toevoer naar de carburateur kunnen worden afgesloten.

Een tweede nadeel is dat de carburateur ingewikkelder moet worden. Er moet een z.g. vlottekamer met vlotter en vlotternaald bij komen. Deze delen moeten er voor zorgen dat niet te veel brandstof in de carburateur aanwezig is en dat de druk, op de brandstof uitgeoefend, niet groter wordt, naarmate meer brandstof in de tank aanwezig is.

Het zal een ieder duidelijk zijn, dat zonder vlotter, welke maakt dat de brandstof steeds op een zelfde niveau in de carburateur staat, de brandstof door haar gewicht meer druk uitoefent, naarmate er meer brandstof is.

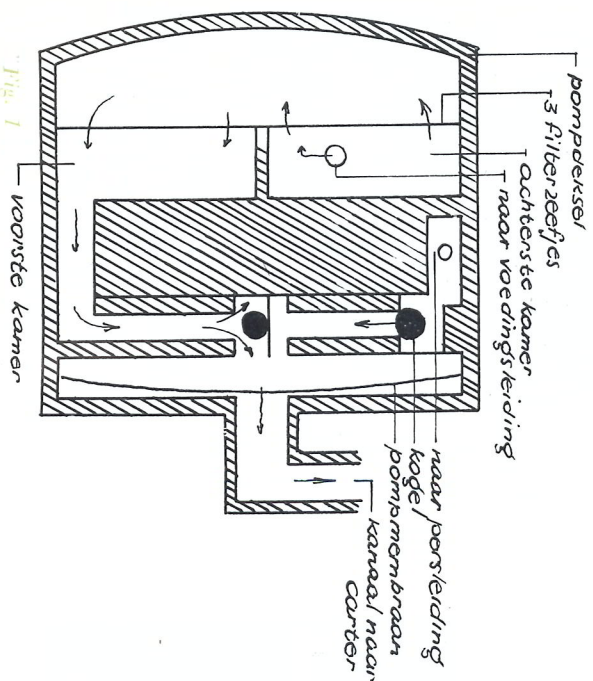


Fig. 1

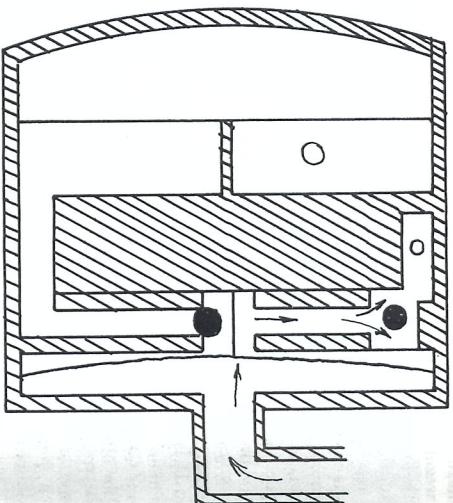


Fig. 2

De Solex is geboren in de Solex carburateur fabriek. Deze fabriek maakte voordien reeds 30 jaar carburateurs voor automobielen, motorrijwiel en etc. en had dus een rijke ervaring op dat gebied. Een carburateur vergt onderhoud en is aan slijtage onderhevig. Na lang experimenteren werd een carburateur geconstrueerd, welke ideaal kan worden genoemd voor een hulpmotor. Geen bewegende delen, geen onderhoud, geen slijtage. Een schat van voordelen dus. Voor deze carburateur moest de tank lager geplaatst worden en was een pompje nodig om de brandstof naar de carburateur te voeren. Via een filter staat de tank in rechte strekse verbinding met de pomp. Bekijkt U nu de tekening eens van het pomphuis, U ziet dat dit door een schot in twee helften is verdeeld. De achterste helft stroomt vanuit de tank vol, en wil de brandstof in de voorste helft komen, dan moet zij eerst door drie filterzeefjes stromen achter de pompkamer en daar nogmaals door deze drie zeefjes in de voorste kamer. Deze zeefjes zijn van zeer fijn filtergas vervaardigd en reinigen onze brandstof van de laatste kleine stof- en vuildeeltjes. Toch is het zeer belangrijk, dat de tank met zilvere brandstof gevuld wordt. Doe dit dus altijd met behulp van een trechter met zeef. Doen we dit niet, dan zullen de drie pompzeefjes op de duur door het vuil verstopt raken en de brandstofvoevoer stagneert. Ook de voorste kamer is dus nu gevuld met brandstof.

Het volgende probleem is het doorvoeren van deze brandstof naar de carburateur.

In één van de vorige artikelen bij de behandeling van het carter werd terloops vermeld dat het carter via een kanaal met de brandstofpomp in verbinding stond. We hebben toen ook kunnen lezen, dat er in het carter, wanneer de zuiger naar boven gaat een onderdruk, dus minder druk dan de buitenlucht heeft, bestaat en wanneer de zuiger weer daalt een overdruk ontstaat. Deze onder- en bovendruk gebruiken we voor de werking van de pomp. In het carter is een kanaal geboord, dat uitmondt in een ruimte tussen het pomphuis en de pomphoed. Deze ruimte is verticaal gescheiden in twee helften door een z.g. pompmembraan. Dit is een stukje zeer dun olie- en benzine bestendig rubber met canvas. Wanneer de zuiger nu in de cylander stijgt, komt onderdruk in het carter. Daar achter het membraan het kanaal eindigt, dat naar het carter loopt, ontstaat ook door deze onderdruk en het membraan wordt teruggezogen (dus naar het kanaal).

De ruimte voor het membraan wordt nu vergroot. Deze ruimte staat in verbinding met twee kanalen in het pomphuis. Een loopt naar de voorste kamer, waar de brandstof via de filters is ingestroomd en het tweede kanaal mondt uit in de z.g. persleiding, welke de brandstof naar de carburateur voert. In beide kanalen bevindt zich een kogeltje dat de kanalen kan afsluiten.

(slat van pag. 347)

week in week uit met kracht werkt aan de volmaking van „zijn jeugdverkeersbrigade“, veel interesse.

24 Januari 1951 genoot deze jeugdverkeersbrigade het grote voorrecht ginspecteerd te worden door de Commissaris der Koningin in de provincie Overijssel, Ir. J. B. C. M. Ridder van der Schueren.

Polygon-Profiel maakte hiervan en over het werk van deze brigade in het algemeen een aantal filmopnamen, die kortgeleden in het landelijk journaal werden getraad. Natuurlijk kost een en ander veel geld; denk alleen maar eens aan de uniformen. Dit geld is echter door diverse ingezetenen uit de gemeente Kampen bijeengebracht. Meerdere zakenlieden namen de kosten van één of meer dezer jongens voor hun rekening. De commissaris van politie wil de jeugdverkeersbrigade echter nog uitbreiden en dat zal natuurlijk weer geld kosten. „Maar ook dat komt er“, zei commissaris Van der Drift, „daarvan ben ik overtuigd!“

Op 17 Februari 1951 bracht de heer Van der Drift met zijn jongens een bezoek aan de Amsterdamse Verkeerstentoonstelling in het Waagegebouw, alwaar de groep officieel werd ontvangen namens de hoofdcommissaris door de commissaris van politie L. A. A. Cohen, chef Afdeling Verkeer.

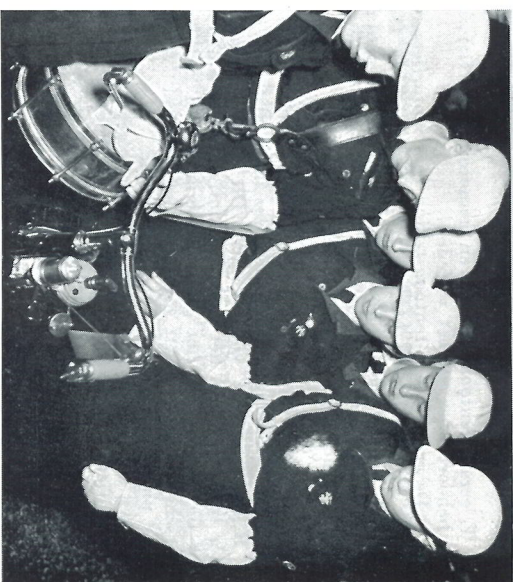
Hierna werd des avonds om 7 uur de motortentoonstelling in het R.A.I.-gebouw bezichtigd. Als eerste bezochters marcheerden deze jongens des avonds het gebouw binnen. R. S. Stokvis & Zonen N.V. had gezorgd voor ontbijtjes en ontving deze brigade op de Solex-stand. Aan alle leden werd o.m. aangeboden een exemplaar van het R.A.I.-nummer van dit blad, enige spelddies, sigaretten enz., terwijl de directeur van de Solexorganisatie, de heer Egon F. Eriksson, aan de commissaris van politie Van der Drift een geldbedrag voor verdere uitbouw van dit mooie werk aanbood.

De leden van de Kamper Jeugdverkeersbrigade konden

Bekijkt U nu beide tekeningen eens. Bij figuur 1 heerst onderdruk in het carter, het membraan wordt dus ingezogen. Er ontstaat achter het membraan een grotere ruimte. Ook hier heerst dus een onderdruk.

De bovenste kogel wordt vast op het kanaal gezogen en sluit dit kanaal dus af. De onderste kogel wordt echter door de brandstof, welke door de onderdruk wordt aangezogen, opgetild en de ruimte vult zich met brandstof. In figuur 2 daalt de zuiger weer in de cylander en in het carter verandert de onderdruk in overdruk.

Via het kanaal in het carter wordt het pompmembraan teruggedrukt. De ruimte achter het membraan wordt dus kleiner en de brandstof moet verdwijnen. Nu wordt echter de onderste kogel door de brandstof op het kanaal gedrukt, zodat zij niet terug kan. De bovenste kogel wordt nu opgetild en de brandstof verdwijnt, via dit kanaal door de persleiding naar de carburateur. Door de telkens wisselende druk in het carter stroomt dus steeds brandstof toe en wordt weer verder geperst. Boven beide kogels bevindt zich een plaatje, zodat de kogel niet te hoog kan worden gelicht en weg zou kunnen rollen. Dit principe zult U zich misschien nog herinneren aan de werking van de brandspuit, zoals deze op school werd uitgelegd. De volgende keer zullen we eens nagaan welke moeilijkheden bij de pomp kunnen ontstaan en hoe deze te verhelpen zijn.



hun hart op deze tentoonstelling ophalen; veel was er voor hen te bekijken, waarbij ze in hun keurige uniform zelf ook veel bejijks hadden. G. W. K.

Rechtzetting

De heer K. Schaar, Koog a/d Zaan, kwam in het geweer tegen enkele onjuistheden, welke in het artikel over „Molens“ van onze medewerker A. Santfort, voorkomende in het Februari-nummer, geslopen zijn. Wij haasten ons hier een rechtzetting te geven en wel betreffende het volgende:

- De oliemolen „De Koperslager“ staat niet in Koog a/d Zaan, maar te Zaandijk, bijna op de grens Zaandijk-Wormerveer;
- het enige molennuseum in de wereld staat niet in Zaandijk, doch in Koog a/d Zaan.

Nu de R.A.I. weer voorbij is

De eerste show van bromfietzen was een groot succes



De eerste tentoonstelling van gemotoriseerde fietsen behoort weer tot het verleden!

De grote R.A.I.-tentoonstelling voor motorfietsen, scooters en bromfietzen in Amsterdam heeft op de 18e Februari haar deuren gesloten met een record-aantal bezoekers, bijna 95.000, een getal, dat elke zelfs optimistische verwachting behoorlijk heeft overtroefd.

Er is met deze show in meer dan één opzicht geschiedenis gemaakt, want een vloedgolf van 18.000 kijkers op één dag (Zondag 11 Februari) was in de historie van de R.A.I. nog niet voorgekomen. Dit grote succes is zeker te danken aan het andere historische feit, n.l. dat voor de eerste maal het gemotoriseerde rijwiel zich op grootscheepse wijze heeft gepresenteerd aan het Nederlandse publiek, dat enthousiast reageerde.

Als wij het al niet wisten uit statistische gegevens, dat de bromfietz spronggevijs heel Nederland en jong en oud veroverd, dan zou de enorme belangstelling voor de show van het kleinste gemotoriseerde voertuig dit wel hebben duidelijk gemaakt.

Aan ministerieel belangstelling ontbrak het ook niet, want Mr. Spitzers, Minister van Verkeer en Waterstaat, opende de tentoonstelling in het bijzijn van de burgemeester van Amsterdam, Mr. A. d'Ally en de heren Leunenberg, algemeen voorzitter, en Egon F. Eriksson, voorzitter van de groep motorrijwiel en hoofdbestuurshid van de R.A.I.

Wat de Solex-organisatie betreft, behoeven wij u wel niet te vertellen, dat deze in overeenstemming met de belangrijke rol, welke de Solex in het bromfietzenkoor vervult, op royale wijze acte de présence gaf, met een zeer fraaie stand, waarop men o.m. een provisorisch servicestation kon zien met het speciale gereedschap, dat elk Solex-servicestation gebruikt.

Hiermede werd nog eens sterk de nadruk gelegd op het grote belang, dat de Solex organisatie hecht aan een perfecte service, waar ook in Nederland. Just dit unieke systeem van speciale Solex-servicestations, welke thans zo talrijk zijn, dat zij als een netwerk over Nederland liggen, is een bijzonderheid, die elke gemotoriseerde in een

gemotoriseerde fiets direct moet opvallen, hoewel het grote publiek — dit moeten wij er direct op laten volgen — nog lang niet voldoende doorgrond is van de zeer grote waarde van een goede service. Niet alleen aangaande dit punt, maar ook wat het model betreft, bood de tentoonstelling door het grote aantal merken, modellen en constructies, welke te zien waren, interessant vergelijkingsmateriaal.

Zo viel het bijv. op, dat men hoe langer hoe meer gaat inzien, dat het monteren van een losse hulpmotor op een gewoon rijwiel funest is, een opvatting, die de Solex organisatie van den beginne af aan vercondigd heeft.

Wel probeert men dit bezwaar op te heffen door middel van een verende voorvoork, welke in allerlei makelij aanwezig was, maar ideaal, zoals het verende frame van de Solex, zal dit nooit zijn, afgezien nog van de extra kosten, welke zo'n voorvoork met zich meebrengt.

Behalve verende voorvoorken worden thans ook fietsen in de handel gebracht, welke speciaal gebouwd worden voor het aanbrenge van een hulpmotorfiets, maar een combinatie als de Solex, waarvan het motorfiets op de fiets en de fiets op het motorfiets is afgestemd, behoort tot de uitzonderingen. Bovendien zal het aanschaffen van het motorfiets en van een speciale fiets voor velen wel een te grote aanslag op de portemonnaie zijn!

Het merendeel der fietsmotorfiets, welke op de R.A.I. getoond werden, komt uit het buitenland, en ook dit feit moet de bromfietser in spé tot nadenken stemmen, want hoe zit het met de onderdelenverzorging? Ook een aanwezigheid waaraan de motorfiets niet direct denkt. Toch is dit onderdeel van de service — wil men jarenlang plezier hebben van zijn vehikel — van zeer grote importantie. Als lezer van dit blad weet u ongetwijfeld, dat de Solex en ook alle onderdelen geheel in Nederland vervaardigd worden en dat elk onderdeel hiervan direct vervaardigd kan worden. Weer een andere bijzonderheid, die de Solexman opvalt, is de plaatsing der verschillende hulpmotorfiets, nu eens bijv. ingebouwd in het achterwiel, dan weer onder bij de bracket, waar zij voor kleine reparaties moeilijk te bereiken zijn, in tegenstelling ook weer

met het Solex-motorfiets, dat bij wijze van spreken zonder kunnen gerepareerd kan worden.

Wat de bezoekers aan de Solex-expositie betreft, is het wel aardig hier te vertellen, dat verschillende Solexclubs, o.a. Solexclub Dordt, in clubverband op visite kwamen en natuurlijk moeten wij hier ook nog even het bezoek van de voltallige Jeugdverkeersbrigade van Kampen menoreren.

Deze jongens in hun aantrekkelijke uniformen (u heeft ze nog niet zo lang geleden in het Polygoon-filmjournaal kunnen zien) stonden onder leiding van de commissaris van politie van Kampen, de heer W. F. O. v. d. Drift, en trokken vanzelfsprekend veel bekijks. Elders in dit nummer vindt u een speciaal artikel over dit moete en opvoedkundige jeugdwerk, waarmee Kampen toont, dat het, ondanks zijn oude geschiedenis, bezield is met een zeer moderne geest.

Toen ik mijn Solex in paar dagen op stal had gezet.....

AATST, met die natte vlieze boel op straat, door de sneeuw, heb ik de Solex 'n paar dagen op stal gelaten. En toen heb ik de tram genomen, de tram en de bus. Maar dat is erg! Vooral de bus is erg. Die is nog veel erger dan de tram. Ik geloof dat je er dood aan kunt gaan. 'k Herinner me nog de tijd — ik heb het nu over de tram — dat er 'n borstje hing Voorhaloon 4 straatplaatsten. Als je er met z'n vijven op stond, kwam de politie er aan te pas en volgde proces-verbaal. In de tram mocht er niet een staan. Er hing nog beschaving over de wereld. Moet je nu komen! Vooral de bus is erg. En vooral in deze griep-tijd. Gisteren, met 'n natte jas aan en 'n dampende shawl om m'n hals, hing ik te hangen tussen andere natte jassen en dampende shawls, en toen keek ik ijnrecht tegen 'n druppens. Ik denk die vent is hier vast verkeerd, die moet in de groot van Han zijn, daar wordt die druppel nog gefotografeerd ook.... me!... laat me die vent nu ook nog beginnen te knien. Weg druppel! Maar waar was dat ding gebleven? En toen drong het akelige weten tot me door, dat de bus niet had gestopt en dat die druppel dus niet was uitgestapt. Hij was dus nog in de bus. Maar waar?

Netelige toestand. Wij weten dat passagiers uitstappen. Maar wij weten ook dat zij iets achter laten, en dat zij dat zo maar cadan doen aan 'n willekeurige medeburger. Wij weten dat passagiers gezond instappen en dat zij ziek uitstappen, enne.... daar doen wij niets aan. Wij laten tijdens de rit geen vaporisator met een ontsmettende stof werken, wij doen niets!

Wat zeg ik? Niets? Wij doen wel degelijk iets. Wij bevorderen namelijk het keenningsproces door de bussen zo vol te laden, dat de sloegen uit de residentie eenvoudige 'n farce wordt. Ik bedoel de sloegen, dat 'n behoorlijk Hageenaar hoest met de hand voor zijn mond. Je staat zo tegen elkaar geplakt, dat je je hand niet naar je mond kunt brengen. Enerzijds slooft men zich uit op het terrein van de gezondheidszorg; anderzijds werkt men epidemieën in de hand. Voor de gruw-

Om de belangstelling voor ons blad nog te stimuleren, had de Solex-organisatie een prijsvraag niteschreven, waaraan elkeen, die abonne werd, kon deelnemen. De voorwaarde was verder slechts, dat men een slagzin van maximaal 8 woorden inzond.

Dat van deze mogelijkheid om gratis een Solex te winnen zeer druk gebruik werd gemaakt, is zeker zonder meer wel duidelijk.

Als prijswinnaar is tenslotte uit de bus gekomen: de heer Felix P. Tal, Prinsengracht 1083, Amsterdam, met de slagzin „Brom niet langer, koop 'n Solex!“, die wij op deze plaats van harte gelukwensen.

Dat de afgelopen R.A.I.-tentoonstelling voor duizenden een zeer sterke stimulans is geweest om voortaan te „fietsen zonder trappen“, is een conclusie, die wij hier als slot van dit artikelje zeker wel kunnen plaatsen!

baar volgepropte bussen voert men economische overwegingen aan. Ze moeten zo vol, anders loont het niet. Gevraagd mag worden of het economisch is te bevorderen, dat velen door nabijheid aan het arbeidsproces worden onttrokken. En nu begrijpt men toch zeker wel, dat, alhoewel de weersomstandigheden toen niet bepaald aangenaam waren, ik toch maar weer op mijn Solex ben gestapt en de bus de bus heb gelaten. De hoestende bus, de hecillen- en microbenbak. En nu ik er aan zit te denken: 'n componist kon in die bus niet alleen transpiratie maar ook inspiratie hebben opgedaan. Want of je nu het klavier hebt of de hoestende bus.... 't is zasje en broertje. Hoesten in gamma's, hoesten in diverse toonhoogten en toonsoorten, hoesten in mineur en in majeur.

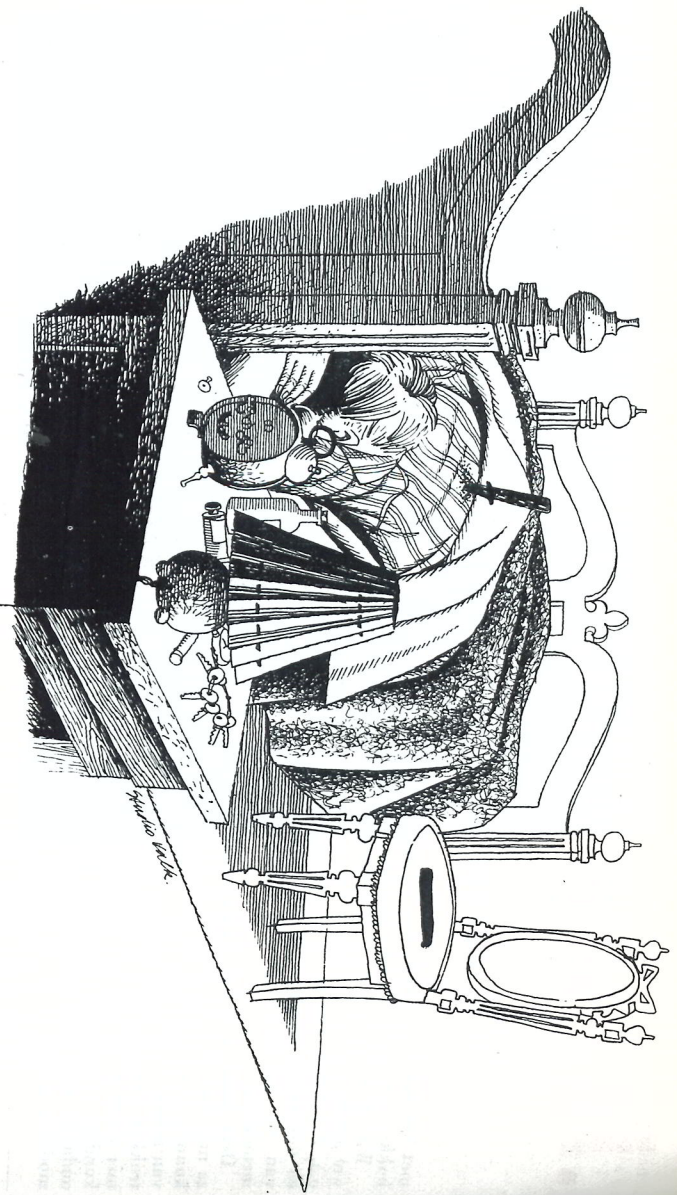
'k Herinner mij 'n meisie, dat hoestte toch zo blijmoedig. 'n Opwekkend soprantje. Je zou er zo de tweede stem bij hebben gehoest. Maar daar achter me, op die bank bij de tochtende deur, daar zat 'n log ongeschoren monster met de zwaarmoedige hoest van de zwartkijker. Eerst met 'n gerommel alsof de Etha weer ging werken, en dan was het alsof er 'n paar zakken zand uit de tweede étage vielen. Menner had weer 's gehoest.

„Wat 'n tijd!“ gronde hij, „wat 'n rotwereld! Alleen maar goed voor bacillen en generalis!“

En tussen dat meisje en dat logge ongeschoren monster, al de klanken van al de instrumenten van de griep.

En de volgepropte bus hobbelde maar voort en in de contour staan aanbevelingen, wat we moeten doen om griep zo min mogelijk kans te geven.

JORIS VAN DEN BERGH



PRIJSVRAAG NO. 8 CONCOURS NO. 8

De moord in de villa

ZOALS reeds aangekondigd in het vorige nummer, brengen wij u thans onze nieuwe prijsvraag, dit keer in de vorm van een detective-puzzel, waarvan de oplossing zeer simpel is.

Bekijkt u slechts bovenstaande tekening nauwkeurig en bestudeert het hierna volgende verhaal!

„Op zekere morgen krijgt hoofdinspecteur P een telefonische mededeling, dat in een grote villa aan de rand van het naburige dorp een moord is gepleegd. Op het aangegeven adres gekomen, verneemt de hoofdinspecteur, dat de eigenaar van het buiten Zonnenhoven, een bejaard vrijgezel, die morgen door zijn huisknecht dood in bed is aangetroffen met een dolk in de rug.

Zonnenhoven is een groot ouderwets buitenhuis, omgeven door een nogal verwilderd park, en werd door de vermoorde, de heer O, geheel alleen bewoond. Enige meters van het huis af staat een groot koetshuis, waarboven de huisknecht-chauffeur met zijn vrouw woont. De hoofdinspecteur gaat, vergezeld van de huisknecht, de gehele villa rond. Alles is in de meest volstrekte orde, alle deuren, die naar buiten leiden, zijn voorzien van de modernste lipssluiten. Ook in de slaapkamer is geen enkel spoor van braak te vinden.

Hij begeeft zich met de huisknecht naar een van de

L'assassinat dans la villa

OMME il a déjà été annoncé dans le numéro précédent nous vous soumettons dans ce numéro notre nouveau CONCOURS, cette fois sous la forme d'un puzzle policier, dont la solution est très simple. Regardez seulement le dessin ci-dessus et étudiez soigneusement le récit suivant!

„Un beau matin l'inspecteur Général apprend par un coup de téléphone qu'on vient de commettre un assassinat dans une villa aux confins du village voisin. Arrivé à l'adresse indiquée l'inspecteur apprend que le propriétaire de la maison de campagne „Zonnenhoven“, un célibataire âgé, a été trouvé ce matin-là, par son domestique, mort dans son lit avec un poignard dans le dos.

Zonnenhoven est une grande maison de campagne antique, entourée d'un parc assez sauvage et habitée par l'assassiné, Monsieur O, tout seul. A quelques mètres de la maison il y a une grande remise dont l'étage supérieur est habitée par le domestique-chauffeur avec sa femme. L'inspecteur fait tout le tour de la villa en compagnie du domestique. Tout est parfaitement en règle, toutes les portes de sortie sont pourvues des serrures „Lips“ les plus modernes. Dans la chambre à coucher on ne trouve non plus aucune trace d'infraction.

L'inspecteur se rend avec le domestique à une des pièces du rez-de-chaussée et le prie de lui faire un rapport

benedenvertreken en verzoekt hem nauwkeurig verslag te willen doen van hetgeen er het laatste etmaal is gebeurd. De huisknecht vertelt hem dan: „Zoals ik u al heb gezegd, leefde mijn patroon zeer rustig en ontrief weinig bezocht. Gisteravond heb ik hem, zoals iedere avond, nadat ik hem zijn thee had gebracht, om acht uur goede nacht gewaant en ben naar mijn eigen woning gegaan, waar ik de gehele avond heb zitten lezen. Het zal zowat elf uur geweest zijn, toen mijn vrouw met haar verstedwerk naar geweest was en wij ons naar bed begaven. Ik heb toen nog gehoord hoe mijnheer O, zoals iedere avond, in het huis rondliep en alle ramen en deuren sloot. Toen ik vanmorgen om halfacht via de achterdeur het huis wilde binnengaan, was deze nog op slot. Dit verbaasde mij wel enigszins, omdat mijn patroon de gewoonte had om iedere morgen om zeven uur een wandeling te gaan maken. Hij liet dan de achterdeur open, zodat ik in het huis kon komen en het ontbijt om acht uur kon oplossen. Ik maakte mij echter niet ongerust, omdat ik dacht dat mijn patroon zich verslapen had. Om halfnegeen kon ik nog niet in het huis komen en heb aan de voordeur gebeld, en toen dit ook niet hielp, werd ik zo ongerust, dat ik een loper heb opgezocht en het huis ben binnengegaan. Volgens mij moet de dader wel zeer goed van de situatie en de gewoonten van de bewoner op de hoogte zijn geweest...“

Ja, onderbrak HIP hem en daaronder arresteer ik u ook onder verdinking van moord op uw patroon, de heer O.“

Wat hoorde de hoofdinspecteur in het verslag van de huisknecht, dat hem ertoe bewoog deze te laten arresteren? Uw antwoord gelieve u op een briefkaart, voorzien van de aanduiding „Solexprijsvraag no. 8“, te zenden aan het adres van de Redactie, Heiman Dullaertplein 3, Rotterdam. Vergeet u niet duidelijk uw naam en adres te vermelden!

Voor de gelukkige winnaar of winnares staat weer een fonkelende Solex te wachten. Laat de kans om deze te winnen, niet aan u voorbij gaan!, maar kent nog heden een oplossing in!

De sluitingsdatum van de prijsvraag is: 14 April a.s. en de uitslag komt in het April-nummer.

Redactie

exact de tout ce qui s'est passé les dernières vingt-quatre heures.

Le domestique lui raconte alors ce qui suit: „Comme je vous l'ai dit déjà, mon patron menait une vie très tranquille et recevait peu de visiteurs. Hier soir, comme tous les soirs, après lui avoir porté le thé, je lui ai souhaité bonne nuit et je suis rentré chez moi, où j'ai passé toute la soirée à lire. Il était environ onze heures lorsque ma femme avait fini ses travaux de réparation et que nous sommes couchés. Alors j'ai encore entendu que Monsieur O parcourait la maison et fermait toutes les portes et toutes les fenêtres, comme il faisait tous les soirs. Ce matin à sept heures et demie, lorsque je voulus entrer dans la maison par la porte de derrière, celle-ci était encore fermée à clé. Ceci m'étonna quelque peu, parce que mon patron avait l'habitude de faire chaque matin une promenade à sept heures. Il laissait alors la porte de derrière ouverte, de sorte que je pouvais entrer dans la maison et servir le déjeuner à huit heures. Cependant cela ne m'inquiéta pas, parce que je pensais que mon patron avait dormi trop longtemps. A huit heures et demie je ne pouvais pas encore entrer dans la maison et j'ai sonné à la porte de devant, et comme ceci ne servait à rien je fus tellement inquiet que je suis allé chercher un passe-partout et que je suis pénétré dans la maison. Suivant moi l'assassin doit avoir été bien au courant de la situation et des habitudes de l'habitant de la maison...“

Où? Interrompt ici l'inspecteur, et c'est pourquoij vous arrête comme suspect de l'assassinat de votre patron, Monsieur O.“

Qu'est ce que l'inspecteur a entendu dans le rapport du domestique qui lui a donné lieu à le faire arrêter? Veuillez envoyer votre réponse sur une carte postale portant l'indication „Concours — Solex No. 8“ à l'adresse de la Rédaction!, Heiman Dullaertplein 3, Rotterdam. N'oubliez pas d'indiquer clairement votre nom et adresse. Nous mettons de nouveau une splendide Solex à la disposition de l'heureux gagnant ou de l'heureuse gagnante. Envoyez aujourd'hui même votre solution!

La date de clôture du concours est le 14 avril prochain et le résultat sera publié dans le numéro d'avril. Bonne chance!

La Rédaction

Prijstitrekking prijsvraag No. 7

Zoals u in ons blad van Februari, waarin de uitslag van onze prijsvraag no. 7 bekend werd gemaakt, hebt kunnen lezen, was de heer F. Fortuin te Scheveningen de gelukkige winnaar van de beschikbaar gestelde Solex.

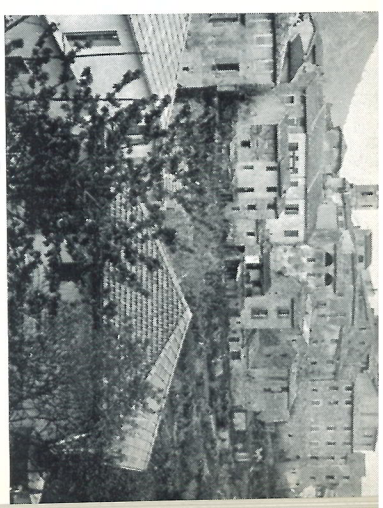
Zijn prijs heeft hij op de 10e Februari op de R.A.I.-tentoonstelling te Amsterdam, waar de Solex vertegenwoordigd was, uit handen van de heer Egon F. Eriksson, directeur van de Solex-organisatie, in ontvangst kunnen nemen.



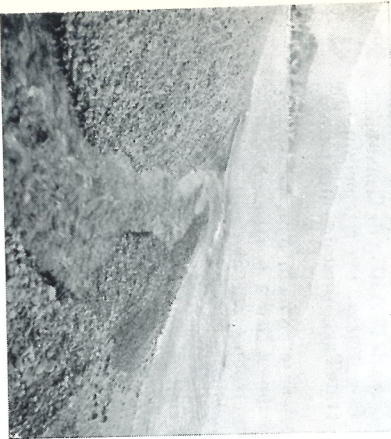
Op nevenstaande foto ziet u het vrolijke moment, dat de heer Eriksson de trotse prijswinnaar met een stevige handdruk feliciteert. Die Zaterdagmiddag op de R.A.I. zal de heer Fortuin zeker niet vlieg vergeten!



Doornie bandt



VER het rolkeienstrand even Zuidwest van Menton stroomt een nietig waterloopje naar de diepblauwe zee. Het is de Gorbio, die ongeveer 900 meter hogerop, bij de Gimne de Gorbio in de Alpes Maritimes, de Zee-Alpen, ontspringt en door een scherp ingekerfd dal naar zee is komen stromen. De Franse stafkaart toont aan, dat hij n het voorhijgan ook nog het naar hem genoemde dorp van water voorzien moet hebben, en dat er naar dit dorpie Gorbio een weg loopt, die er eindigt. Voorbij het dorp staan alleen zwarte stippellijnjes op de kaart, die zoveel betekenen als ezelpaadjes. En zulke dingen oefenen op de ware vacantië-ganger een grote aantrekkingskracht uit....



De monding van de Gorbio bij Menton

Zullen we het eens doen? Gewoon op zeeivreau beginnen en dan naar boven tigen, naar Gorbio en misschien nog een beetje verder? Best. Maar laten we dan tevoren bedenken, dat we over een hemsbrede afstand van drie kilometer 600 meter zullen moeten stijgen. Dat wordt dus meetrappen! Of (véél beter, zowel voor de Solex als voor onszelf) de bromfiets weer eens een dagje rust gunnen.

Natuurlijk beginnen we met trouw het stromende water te volgen door het kleine pad te nemen dat er pal langs loopt en waarlangs het boordervol staat met allerlei verschillende witte bloemen. Zoiets als Wilde Hyacinthjes constateert het Nederlandse oog meteen, en dat is dan niet slecht geraden. Maar echte Hyacinthen zijn dit toch niet. Neen, deze aardige bloemen zijn meer verwant aan de uitszels behoren ze tot hetzelfde geslacht. En wij, zonen van het Noorden, kennen ze alleen als tamelijk curieuze verschijningen in sommige bloemenwinkels, alwaar ze aangeboden worden onder hun boekennaam Allium neapolitanum (hetgeen we zouden kunnen vertalen als Neapolitaans Look).

Al stijgend voert het paadje ons intussen in een aller-

beoortlijkt landschap binnen, met hier en daar terrassjes vol Artisjokken, wijnstokken en pas gezaaide boomtjes. Zij blijken te behoren bij her en der verspreide kleine keuterboerderijtjes en ze worden bevoeld uit lichtig van de Gorbio afgetakte en er later weer in terugvloeiende water-voert het pad, beschadwd door oude olijven en naarmate we hoger komen steeds door andere bloemen gesierd. Kostelijke kelken spreidt er een soort Winder ten toon, afhangend van zandsteenachtige rotsen en deze stierend met het heel tere Harose van haar bloemen, die allemaal donker paarse hartjes hebben. De muurtjes van de terrassen hebben alle voegen en scheuren volzitten met kleine Sedumsorten en wat hoger opstrevende plantjes die dikke ronde blaadjes hebben. Op oude terrassjes staan eens een paar orchideeën met smozelig brunnilla bloemen en heel lange namen (die ik U mean te mogen besparen); en verder in hun soort heel grote, prachtig diepblauwe Vleugeltjesbloemen, die U stellig herkent als U ze vindt, alleen al door hun naam.

Zo stijgen we verder en aldoor is er iets nieuws. Kijkt U vooral ook eens om? De uitzichten door het dal van de nietige Gorbio zijn vaak zeer kostelijk!

In een bocht van het pad, waar wat bosjes zijn, weer een nieuwe ontdekking voor ieder die niet alleen naar het grote geheel, maar ook naar de afzonderlijke bloemen kijkt: een kennelijk Aronskelkachtig plantje met zeer fris-groen van grote bladeren als afgeronde pijpunten en hier-tussen allerwonderlijkste bloemen.

Bruin met groen gestreept zijn ze en ze hebben iets weg van preeksloeftjes, compleet met klankbord, waaruit een heel lange dominee zich ver vooroverbuigt naar zijn gemeente. Die „dominee” is in dit geval de knots die U uit iedere andere Aronskelk zal kennen. Eleganter bloemen dan deze „preek-



Plant in de voegen van een terrassmuur

stoeltjes” zijn hier in de bergen bijna niet te vinden, zou ik zeggen; en hun officiële naam valt ook nog al mee: Ansanum vulgare.

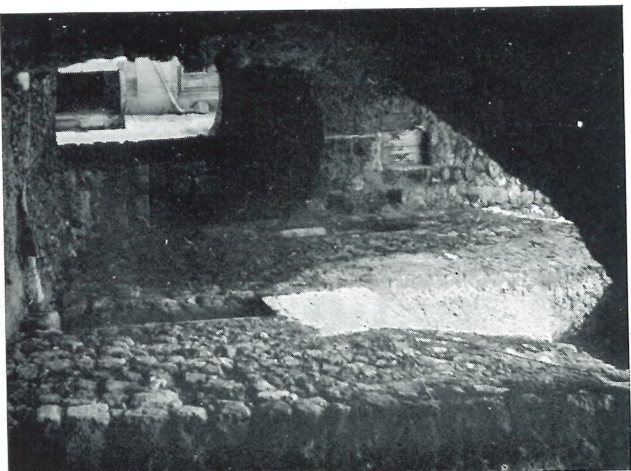
En dan ineens, bij een volgende bocht van het bergpad, ligt het dorp Gorbio ten voeten uit voor U. Zomaar tegen de rotsen aangeplakt net als de oude stad van Menton, maar nu gelukkig niet met alle dikdoenerij, die bepaalde soorten toeristen schijnen te vragen, er omheen. Neen, zomaar alleen Gorbio, met huizen van grauwe steen die soms lichtleuwig gepleisterd is, en een spits kerktorentje boven alles uit.

Nog even later gaan we er binnen en dan zien we pas goed, wat het voor een dorp zeggen wil, een rotsnest te zijn! Er is een pleintje aan de buitenkant bij de kerk en verder bestaat Gorbio alleen maar uit sterk hellende straatjes, steegjes, holletjes, poortjes, trappen en duistere spelonken, die U heel af en toe een blik op de blauwe lucht zullen gunnen. U zult hier oude gotische en romaanse bogen ontdekken en honderd en één architectonische bijzonderheden. En wanneer U in deze doolhof juist de zeer belezen factor ofwel briefvenbesteller tegenkomt, zal hij U met trots van alles en nog wat over dit Gorbio, het goddank ongeschonden bergdorp gaan vertellen. Onder andere dat het grootste gedeelte van wat U ziet, dateert uit de 10de en 11de eeuw. En dat het rotsnest vroeger voor de bewoners van de kustplaats Mentone het toevluchtsoord was als ze weer eens te liden hadden van de aanvallen der wilde Saracenen. Wat heeft deze druk vertellende postbode een hart voor zijn dorp! Hoe strecht zijn oog al het oude terwyl hij de luttel brieven bezorgt die hier plegen aan te komen. En wat is het jammer als de familie uit het café aan het pleintje naar de kerk kijkt te zijn wanneer je het gesprek met hem wilt gaan voortzetten bij een café filtre.....

Met het bereiken van Gorbio zijn we bij het begin van

Gorbio

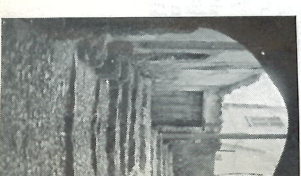
de ezelpweggetjes aangeland en hier geeft de postbode ons uitgebreid advies over de te volgen route: aan de bovenkant van het (natuurlijk hellende) pleintje even rechtuit en dan linksaf langs die tuinmuur. Voorbij de openbare wasplaats, langs het oude kerkhof en dan links, de Gorbio over. Vlak over de brug stijgt het pad en als U dan maar steeds ongeveer Zuidwest aanhoudt, komt U wel in de buurt van het Monegaakse radiostation uit. En daar is dan weer een harde weg, die zichzelf wijst, naar beneden. Zie, zo heeft die postbode het woordelijk gezegd, en ik kan niet beter voor U doen, dan zijn aanwijzingen herhalen. Het is een prachtwandeling door de bergen!

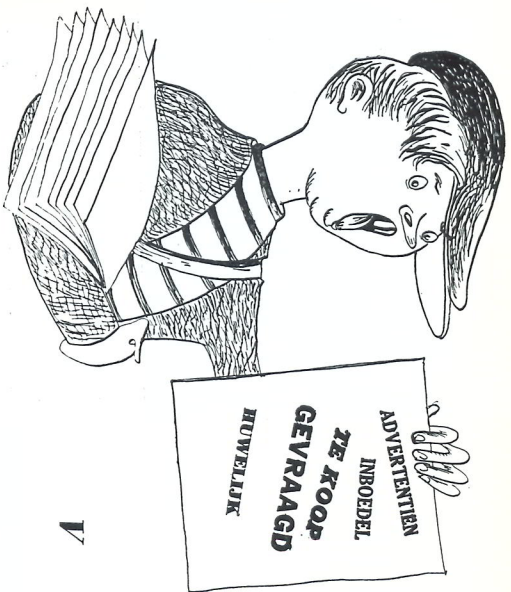


Gorbio: sterk hellende straatjes, steegjes, holletjes.....

In het begin zijn er nog veel verlaten olijventerrassjes, nu met hemsblauwe Leverbloempjes en hier en daar hoge witte Asphodyllen die zo uit een welverzorgde Nederlandse tuin weggelopen konden zijn. Maar hogerop wordt het kaler en eenzamer. Hier heeft de mens sinds eeuwen een nogal onverantwoordelijke ontbossing doorgezet en toen er geen wortels meer waren om hem vast te houden, spoelde de humusrijke grond al spoedig naar omlaag. Daarom zijn de rotsen kaal en staat er alleen zo hier en daar een pottelje stekelige Wolfsmelk of zijn er wat dichte maar lage struikjes van de Lentisque, een plant met bloedrode en heel kleine bloempjes, die vroeger nogal eens gebruikt werd bij wijze van pruimtabak. Maar het landschap als geheel is heertlijk. En even beneden het radiostation, op de Haute Corniche, kunt U een bus aanhouden, die U langs de rijkste uitzichten over zee naar Uw uitgangspunt zal teruggvoeren!

Gorbio: poortjes, trappen en duistere spelonken.....





Consequenties uit Advertenties

Henriette van Eijk

HET wil wel eens voorkomen, dat een mens het gevoel krijgt, dat hij iets moet doen voor een ander mens. Zo'n gevoel komt ineens, en meestal verdwijnt het ook weer ineens... In elk geval, bij mij kwam het toen ik, rondkruipend over de vloer van mijn voorkamer — waar ik bezig was uit kranten een patroon voor een bal masqué-pakje te knippen — ergens in zo'n krant toevallig de advertentie las van het „J.veg.echtp.“, dat „Wie helpt?“ zei.

Ik kribbelde overreind, en keek somber naar Madame Linon, de Belgische weduwe van het bovenflatie, die al de hele avond in een rozesatijnen peignoir met een hemelsblauw sjaltje over haar zilvergrijze krulliefjes op de „tweezitsbank“ had gezeten.

Madame Linon was speciaal naar beneden gekomen om me te helpen en aan te moedigen, en toen ze me daar zo ineens zag staan kijken, meende ze, dat de moeïjkheden inzake het bal masqué-gewaad me boven het hoofd waren gestegen. „Ik begrijp ook niet chérie,“ zei ze, „wantom je zulke ingewikkelde mouwen neemt bij een Oosters costume. Een Oosters costume bestaat fctelijk uit rien du tout. Neem een draperie...“

„Nee“, zei ik, „Ik neem een echtpaar...“ Dat zei ik zomaar, in een opwelling, misschien wel omdat ik op dat ogenblik ineens genoeg had van het Oosters costume en van Madame Linon en van alles, en er zou waarschijnlijk nooit iets gebeurd zijn als mijn rozesatijnen huwvrouw haar mond had gehouden. Maar zoals de zaken nu stonden, hield ze niet haar mond, ze keek me min of meer ongerust aan en vroeg: „Welk echtpaar?“, waarna ik weer neerknielde bij het patroon om haar de advertentie voor te lezen.

„Jong vegetarisch echtpaar...“ Vegetarisch betekent dat ze rauwkost eten en dus niet zoveel gebruik van de keuken hoeven te maken... Ik zou ze de achterkamer kunnen geven... Eigenlijk ben ik moreel verplicht ze de achterkamer te geven... Ik woon hier moederzief alleen in een hele flat en die vegetarische stakkers hebben geen dak boven hun hoofd....“

J. veg. echtp. zoekt woonruimte. Wie helpt? Brieven Koggestr.....



...ergens in zo'n krant toevallig de advertentie las...

Waarom hield Madame Linon nu niet haar mond? Waarom nam ze me zo an serieux? Waarom kwam ze met al die bezwaren? „Deux familles in dit pieterege flatje!!! En dan komen er kinderen met luiers!!! En dan komt hij, Charles!!!“

Ze had natuurlijk volkomen gelijk. Het wàs een pieterege flatje, en als Charles over een tijdje weer thuis zou komen met hoedendozen vol operoïde ratelslanghuiden, zou het nóg pietereger schijnen. Maar hoe drukker de grijze mevrouw op de tweezits-bank zich maakte over mijn „strijdite“, hoe roekelozzer ik me voelde worden. Het werd een soort prestige-kwestie voor me het jonge vegetarische echtpaar zonder verwijl te schrijven... Toen Madame Linon om een uur of negen naar boven

ging, raadde ze me aan „er eerst nog maar eens een nachtlie over te slapen“, wat tot gevolg had, dat ik besloot de brief nog diezelfde avond, niet alleen te schrijven, maar hem ook meteen, persoonlijk, bij het jonge echtpaar in de bus te gooien.

Ik ging dus aan mijn bureautje zitten en schreef iets over „nadere kennismaking“ en „een riante achterkamer“, en toen ik aan de enveloppe toe was en het krantenpapiereren mounpatroon voor het Oosters gewaad van de grond opviste om het adres over te schrijven, zag ik dat het huisnummer er net af was geknipt. Alleen maar „Koggestraat...“, zonder meer.

Als ik niet zo uit mijn humeur was geweest door het preken van Madame Linon, zou ik zeker het dwaze hebben ingezien van de onderneming 's avonds in de Koggestraat een vegetarisch echtpaar te gaan zoeken. Maar nu zag ik niets in, ik ging naar Piet en Annabelle, en toen die niet thuis bleken te zijn, kwam ik via het truinpoortje van de buien in de schuur, bracht de Solex (die ik altijd mag lenen) naar buiten, en reed naar het Hekelveld.

Met de fiets aan de hand sloeg ik rechtsaf naar het Kattengat, dat tegenwoordig lijkt op een plein. De maan scheen op de groenkopereen koepel van de Lutherse Ronde kerk. Aan de lantaren bij de Jeroenensteeg, het nauwe straatje de trofee: een stoffige, gedentke, dameshoed met aan de rand een papier, waarop in enorme letters FLODDER-MADAM stond geschreven. Als gedachteloos speelde de avondwind met het zielege, half losgeschuurde vollelfe....

Links, tegen de kerkmuur, stonden de twee zeventiende-eeuwse huistjes: DE GOUDE SPIEGEL en DE SILVEREN SPIEGEL. In DE GOUDE SPIEGEL was het nacht, maar uit de kleine glas-in-lood rannen van DE SILVEREN SPIEGEL, een oude „taveerne“, straalde licht naar buiten.

Maar hoe drukker de grijze mevrouw op de tweezits-bank zich maakte....



Ik bleef even staan kijken naar de twee oude huistjes, die tegen de hoge zwarte muur van de Lutherse „Brigpot“, leken te leunen. Zo, met die trageveljes, die lanken, die kleine vensters, moelen er vroeger veel huistjes zijn geweest in Amsterdam. Je vraagt je af: wat voor mensen leefden er in deze bakstenen miniatuurjes, waar sliepen de kinderen, stonden er balsententjes in de vensterbank, was er wel eens iemand die viool speelde in de kleine kamer met de balkenzoldering?

Viool spelen! Het lage deurtje van de Silveren Spiegel vloog open en een stortvloed van radio-muziek kwam naar buiten. Er kwam méér naar buiten, een man in een korte wilderen jekker: Piet.

Toen Annabelle's man me zag, keek hij verontwaardigd en vroeg: „Wat doe jij hier? Middennacht de nacht! Met die Solex voor een café?“

„Het is niet midden in de nacht“, zei ik stroef. „En dit is geen café maar een antiquiteit. En al wàs het een café...“ Is Annabelle binnen?“

„Nee“, zei Piet. „Annabelle is bij vrienden in het Teerketelsteegje. Ze pingpongt in een pakhuis“, en hij wilde me meenemen naar het Teerketelsteegje, maar ik zei, dat ik eerst naar de Koggestraat, hier om de hoek, moest om een brief weg te brengen.

Een brief weg brengen naar de Koggestraat! Terwijl hij me opwandelde keek Piet me van terzijde wat argwanend aan, waarom ik hem toen maar vertelde van het echtpaar op mijn achterkamer, en omdat hij een „maatschappelijk“ mens is, juichte hij het hele geval erg toe en zei: „Goed zo“, en toen waren we in de Koggestraat, die iets vreemds heeft met links en rechts al die oude pakhuizen.

De pakhuizen waren hoog en zwart, van boven waren ze wit door het maanlicht. Ik las de namen: HET HART, ENGELSCHÉ DOG, LEEUW en LEEUWIN, DE HINDE....

„Het is lastig,“ zei Piet, „dat je het nummer niet weet. Brande er maar ergens licht... Hallo! Daar!“ Hij wees.

Ergens heel in de hoogte in een donkere pakhuismuur, viel het schijnsel van een lamp door een hallopenstaand luik. Piet begon te roepen: „Is daar iemand?“, en toen hij die onzinnige vraag een paar keren had herhaald, werd het luik opengestoten en tekende de gestalte van een man zich ten voete uit af tegen de lichte achtergrond.

„Woont hier een echtpaar?“ schreeuwde Piet. De schijn schudde het hoofd, zwaaide zijn armen en had kennelijk plezier om iets. „Stel je niet aan, man“, hoorden we hem roepen. „Doe niet zo onderweis!“ Maar toen we naar boven gliden of hij vegetariër was, gooide hij een vuilnisvat naar beneden en sloot het luik.

Een eindje verderop stond een pakhuiseur open. Een pitje brandde halwege de steele trap met het touw emnaast. We zijn naar de eerste „étage“ geklommen. Daar brandden twee pitjes, en op de houten vloer, in een kringetje, zaten een stel oude Chinese mannetjes Mah Yong of iets dergelijks te spelen. Toen ze ons zagen hielden ze op met spelen en kèken. Ze bleven kijken tot wij, achterstevoren van de trap kluimend, uit hun gezichtskring waren verdwenen.

Het was of de Solex, aan mijn hand, bibberde van de griezeligheid. „Ik wil hier weg“, zei ik. „Ik ga naar huis“, en toen stootte ik met het voorwiel tegen een verroeste paan met drie jonge hondjes, die ik in mijn regenjas knoopte en meenam.

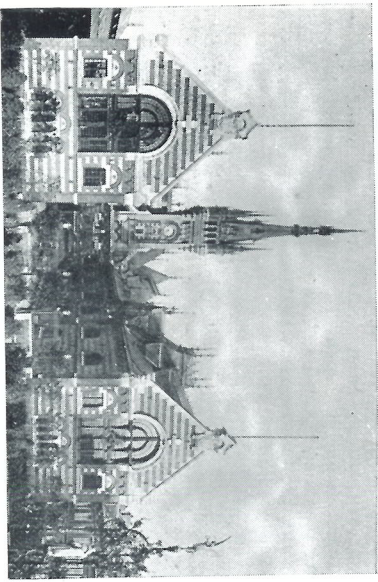
Ik heb ze genoemd naar de pakhuizen: HET HART, DE HINDE en DE LEEUW.... Ze vernielden alles. „Máar chérie,“ zegt Madame Linon, „een echtpaar op je achterkamer valt óók niet mee...“

Het geheim van Dom Bernardo Vincelli

Bezoek aan de abdij „La Bénédicte“

BEN afstand van bijna 400 kilometer ligt er tussen de Belgische havenstad Antwerpen en het achter stalle rotswanden verscholen plaatsje Fécamp aan de Normandische kust.

Tot vijfmaal toe hebben we onze Michelin-kaarten geraadpleegd, om te zien of er nu heus geen route te vinden was, die het „sneller“ zou doen. Maar neen, het was en het bleef — om precies te zijn — 381 kilometer. „De ommetjes meegerkend“ zouden wij 400.000 meter moeten rijden vóór we het doel van de trip bereikt zouden hebben. Aarzeland hebben we enkele malen rond de Solex gelopen en eindelijk besloten we toch maar om op te stappen,



Abdij „La Bénédicte“ in Fécamp (Normandië), oorspronkelijk

want — zo redeneerden we — eigenlijk hebben wij niets met die 400 kilometer uit te staan, de Solex rijdt en wij behoeven het ons slechts gemakkelijk te maken op het (met een kussentje bedekt) zadel en alleen maar (geduldig) te wachten tot het moment, waarop we trommend het stadje zouden binnentrekken.

Minnaar, die we zijn, van de rust en vrede van de nacht, vertrokken we even na het middernachtelijk uur uit Antwerpen en verdwenen in de richting van Sint Nikolaas. We zaten stil te mijmeren, er was vrijwel niets, dat ons kon afleiden. Af en toe passeerden we een eenzame wielrijder, ergens sloeg een deur dicht, doch verder was er niets dan het eentonig gebrom (waaraan we gewend zijn) van onze vriend „Solex“, dat de nachtelijke rust mocht verstoren.

De weg snelde ons tegemoet, geraakte klein onder de wielen en vluchtte achter ons weg. We keken naar de ontelbare lichtjes aan de donkerblauwe hemel, die verdraaid veel gelijkens vertoonden met de motgaatjes in het gordijn, waarmee we een al te indringend zonneltje uit ons Amsterdamse werkkameretje plegen te weren. Pang... weg mijnering, weg sterretjes en motgaatjes,

weg heerlijke rust van de nacht... daar lagen we nu tussen Solex en bagage aan de kant van de weg.

Met een pijnlijke hier en een pijnlijke daar overzagen we de situatie. De traie Solex had zich prachtig gehouden, doch aan de zachtgekookte etjes in het koffertje „achtertop“, welke bedoeld waren te fungeren als „hartig hapje onderweg“, durfden we bijna niet te denken....

Nog 390 kilometer, peinsden we bij het zien van een verkeerspaaltje....

Tot Sint Nikolaas is de weg — op zijn minst gezegd — vrij beroerd. Hieraan dankten we dan ook het ongewenste inernemzo, waarbij we zo hardhandig in aanraking waren gekomen met het Belgische grondgebied. Tot Lokeren ging alles weer beet, doch op weg naar de Belgische bloemenstad Gent begon de narigheid opnieuw. Doch nu waren we gewaarschuwd!

Eventuele volgingen mogen we dan ook adviseren om via Brussel naar Gent te rijden. Deze flinke omweg loont zeer de moeite.

In Kortrijk (45 km verder) nuttigden we ons onthijf... zonder etjes (over de toestand in ons koffertje vertellen we u niets meer) en tegen de tijd, dat de langslapers uit bed stapten, reden wij in Lille. Na bezichtiging van de stad trokken we nog 50 kilometer verder en legden ons moede hoofd ter ruste in een klein vriendelijk hotelletje bij Arras.

Via Doullens en Abbeville (76 km) snorde de Solex naar le Tréport (33 km). De derde dag passeerden we Dieppe, het beroemde plaatsje uit de laatste wereldoorlog, en arriveerden in Fécamp (64 km), het doel van deze tocht, waarvan we (na het pijnlijke begin) zo intens genoten hebben.

Het oude en pittoreske stadje Fécamp is een van de weinige plaatsjes in Normandië, de Franse landstreek, welke tijdens de oorlog veel van haar schoonheid heeft moeten prijsgeven in de strijd voor de vrede, dat hoegenaamd geen schade van de invasie heeft ondervonden en zijn rijkdom aan gebouwen en monumenten heeft mogen behouden.

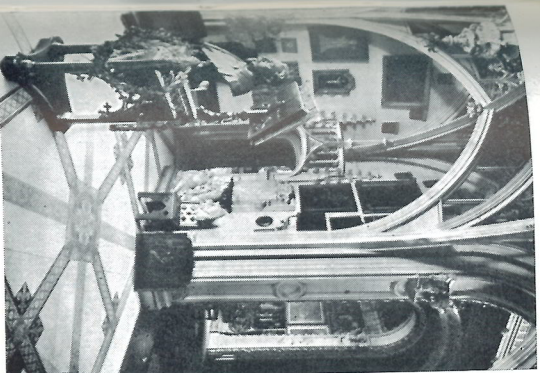
Vroeger leefden de bewoners uit deze streken langs de kust bijna uitsluitend van de visserij, geslacht na geslacht ontrukte jaar in jaar uit aan de zee haar greep in schat tot in 1863 een grote verandering plaats greep in het leven van velen der oude zeevrotten.

Een wijnkoper uit Fécamp, monsieur Alexandre le Grand, was op zekere dag op het idee gekomen een kist met oude boeken uit zijn kelder naar boven te halen, een kist, die eens deel had uitgemaakt van een door zijn voorvaderen nagelaten erfenis.

Nooit had hij zich om de inhoud bekommerd, doch nu wilde le Grand wel eens zien wat de kist verbergde. Bij het snuffelen in de oude vergeelde manuscripten kwam een recept van een geneskrachtige likeur te voorschijn, dat samengesteld bleek te zijn door een monnik, die geleefd had in de zestiende eeuw.

Bij een serieuze studie van de perkamenten vond Alexandre le Grand nog meer recepten en ontdekte hij vele historische gegevens over Fécamp en zijn inwoners.

In Fécamp zou een abdij gestaan hebben, die in de zeventiende eeuw door een groep Benedictijnermonniken opgericht was. Naast 't bestriden van liturgische vraagstukken hielden deze zogenaamde zwarte monniken zich ook bezig met het onderzoek van de mogelijkheden om onvruchtbare gronden toech in dienst van het welzijn der mensen te stellen. Eén van deze Benedictijnen heeft een waardevol manuscript achtregalaten, waarin hij vertelt hoe hij bij het kweken op de gronden achter de stalle rotswanden van de Normandische kust en na minutieus experimenteren met deze kruiden in zijn laboratorium een geslaagd is een geneskrachtige likeur samen te stellen, waaraan hij,



Het museum van de Abdij

Dom Bernardo Vincelli, de naam „Elixir Bénédicte“ schonk Slechts heel kort heeft men kunnen profiteren van dit geheim, dat de natuur aan de jarenlang zoekende monnik had prijsgegeven. Door een gelooftsoorlog, die enkele jaren na deze ontdekking uitbrak, werden de monniken genoodzaakt hun abdij te verlaten. Zij zagen echter nog juist kans, de resultaten van hun studie en een groot deel van hun bezittingen onder de bescherming van de bevolking te stellen.

De abdij werd kort daarna door de vijanden verwoest en als prooi voor de vlammen geworpen. Alexandre le Grand, die, na een grondig onderzoek van het gevonden materiaal, ijverig aan het werk ging, heeft kans gezien deze „Elixir Bénédicte“ weer tot het leven te roepen.

Met een klein distilleerapparaat en de benodigde grondstoffen fabriceerde hij de Bénédicte, doch bemerkte al gauw, dat hij zijn bedrijf aanzienlijk moest uitbreiden, wanneer hij aan de grote vraag naar deze likeur zou willen voldoen.

Hij liet een nieuwe abdij bouwen in zijn oorspronkelijke vorm en op dezelfde plaats, waar het oude klooster gestaan had.

Een grote zaal richtte hij in als distilleerlaboratorium, andere vertrokken gebruikte hij als museum, waarin de overgebleven bezittingen van de Benedictijnen en enkele persoonlijke verzamelingen werden ondergebracht.

Direct of indirect werden nu de bewoners van het vissersplaatsje Fécamp in de productie van de likeur betrokken en de zee kwam bij velen in het vergeetboek.... De zoon van Alexandre le Grand, monsieur Marcel le Grand, thans president van de abdij „La Bénédicte“, heeft ons bij het bezoek in zijn privé-kantoor voortaan Marcel le Grand is een zeer eervol, doch voortaan heer, die met slechts enkele woorden en gebaren zijn bezoekers direct voor zich weet in te nemen.

Het smaakvol ingerichte vertrek van de president, waar

monsieur le Grand ons over de ontdekking van Dom Bernardo Vincelli, over de bewoners van Fécamp en over het werk van zijn vader vertelde, schept de juiste sfeer, waarin een romantische historie als deze thuis hoort.

De zoon van de president, Michel le Grand, die thans directeur van La Bénédicte is, nam ons na afloop van de door zijn vader gehouden inleiding mee naar het distilleerlaboratorium, waar het hart van de abdij klopt. „Elke Maandagmorgen“, zo vertelde hij, „gaan vader en ik — gekleed in overal — naar de distilleerderij, om tijdens de afwezigheid van het personeel — bepaalde hoeveelheden van de voor de fabricage der likeur benodigde grondstoffen met elkaar te vermengen.“

Marcel le Grand en zijn zoon zijn namelijk de enige personen, die het geheim van Dom Vincelli kennen. In een ketel, die ongeveer 450 liter alcohol bevat, worden 27 verschillende kruiden, zoals tijm, hyssop e.d., gedaan. De alcohol en de kruiden worden gekookt en vervolgens wordt aan het mengsel wat suiker en honing toegevoegd. De giftige stoffen, zoals aether en chloroform, die tijdens dit proces zijn ontstaan, worden verwijderd en de overblijven drank wordt in elkenhouten vaten gestort.

Door de mysterieuze verbinding van de alcohol, de goud-gelge likeur Bénédicte.

Na minstens 4 jaar rijpen is de drank voor consumptie gereed. Door brede metalen buizen stroomt de likeur uit de kelders naar de apparaten, waarmee de flessen geheel automatisch worden gevuld en gekurkt. In een andere zaal van het abbatiaal paleis ondergaan de flessen hun verdere bewerkingen. Nijvere meishanden steken de flessen in de bekende



De flessen worden geheel automatisch gevuld en gekurkt. Nijvere meesters drukken de rode lakstempels er op.

charmantie kledij en drukken de rode lakstempels op de buik en de kurk van elke fles.

Verskillende malen wordt de inhoud op helderheid gecontroleerd en eerst nadat de chef van deze afdeling zijn fiat heeft gegeven, mag de Bénédicte ingekist en voor transport gereed gemaakt worden.

Meer dan 3000 flessen per uur kunnen op deze wijze afgeleverd worden. De beste klant van „La Bénédicte“ zijn de Verenigde Staten, die echter een mixtuur wensen van 50 % Bénédicte en 50 % cognac. De hiervoor benodigde cognac moet meer dan 45 jaar oud zijn. Goede afnemers, die de likeur onvervalst wensen, zijn vooral (slot op pag. 367)

Verkeersillusies

Psychotechniek in het verkeer

door Hoofdinспекteur K. J. Muller, chef verkeerspolitie te Rotterdam

*Wiees op wie hoede indien u geprikkeld, humeurig, vermoeid of angstig bent!
Sterke emotionele beïnvloeding kan leiden tot het toegenomen agressieve neigingen en... de veiligheid op de weg komt in het gedrang!*

ZOWEL in dagbladen als in vakbladen werd meermalen aandacht geschonken aan de nieuwe, steeds populairder wordende rijwelen met hulpmotoren, waarbij de belangstelling vooral ook gericht werd op de plaats van deze vervoermiddelen in het verkeersbeeld en het feit, dat zoveel nu tot motorisch verkeer en dus grotere snelheden werden gebracht. In „De Auto“, het officiële orgaan van de K.N.A.C. kwam onlangs een artikel voor „het Bromfietsen Probleem“, waarin een bekende verkeersdeskundige er nog eens op weer, dat het in groten getale op de weg gaan komen van velen, vaak ook anderen, die thans met een enige malen hogere snelheid aan het verkeer deelnemen, bepaalde gevaren met zich medebrengt.

In dat artikel wordt een en ander van psychologische zijde benaderd en de schrijver eindigt met de volgende praktische wenken: „Men geve niet te veel toe aan automatisme, wél bijv. om bij elke richtingverandering, tijdig teken te geven, om snelheid te minderen bij kruispunten, in de bebouwde kom en daarbuiten waar zulks nodig is, om zoveel mogelijk rechts te houden — maar niet indien het bijv. gaat om voorrang verlenen of links afslaan. Men zij bijzonder op zijn hoede indien men geprikkeld, humeurig, vermoeid, beschieteloos, getergd, angstig, in 't algemeen emotioneel beïnvloed of gespannen is. Men wachte zich in 't bijzonder voor het toegenomen aan agressieve neigingen, welke reeds tal van menselijke tragediën veroorzaakt, en hanteer op de weg niet naar prestaties, behalve die van een goed weggebruiker.“ Deze woorden, die tot alle bestuurders gericht waren, mogen hier voor Solex-rijders nog wel eens herhaald worden. Wij hebben zelf in „Op de Solex“ meermalen ongeveer hetzelfde gezegd en toch is het nuttig er nog eens op terug te komen. Nog lang niet algemeen is het tot de Solexisten doorgedrongen, dat men voortdurend op zijn qui vive moet zijn. Te velen hebben daarvoor nog een prikkel nodig in de vorm van een min of meer ernstige aanrijding of „narrow escape“. Gelukkig zijn er toch ook anderen, die wel gevoelig zijn voor raadgevingen en voorlichting, zodat dezen een goede kans hebben er met minder kleerscheuren af te komen. Er wordt in de kringen van hen, die zich moeite geven de verkeersveiligheid en -vlotheid te bevorderen, wel enig verschild van mening waargenomen over de wijze waarop en in hoeverre men de weggebruikers op dit gebied kan beïnvloeden. Wij persoonlijk hebben de indruk gekregen, dat het zeer moeilijk is, vat te krijgen op het publiek en interesse te wekken. Een zojuist gepubliceerd onderzoek van het Nederlandse Instituut voor de Publieke Opinie (Nipo) bevestigde dit nog eens weer voor wat betreft de kennis der eenvoudige verkeersregels: half Nederland weet er eigenlijk weinig of niets van. Nu willen wij direct het verrijt aanvarden, dat de overheid wel wat

meer zou kunnen doen op het gebied der voorlichting, maar daar staat tegenover dat de bereikbaarheid aan de andere kant om zich enige inspanning te getroosten kennelijk gering is.

Wanneer men soms mocht denken, dat het rijden of lopen in het verkeer toch een zeer eenvoudige zaak is, waarvoor nagenoeg geen kennis of kunde nodig is, dan vergist men zich deertlijk. Zij, die het kunnen weten, n.l. degenen, die de psychotechniek als wetenschap beoefenen en deze op verkeersgebied hebben toegepast, zijn tot de overtuiging gekomen, dat bijv. het auto- of motorrijden in druk verkeer handelingen zijn, die zeer veel van de mens vergen en waarvoor lang niet iedereen even geschikt is. Bekende Nederlandse psychotechnici, o.a. Prof. Jhr. D. J. van Lempe en Dr. H. Y. Groenewegen, houden zich in 't bijzonder met deze materie bezig en uit beider beschouwingen kan men afleiden, dat zij van oordeel zijn dat bijv. het chaufferen onder bepaalde verkeersomstandigheden eigenlijk boven het kunnen van vele bestuurders wel even voorgehouden worden, dat de onderzoekers zich ook zelf bewust zijn, dat men nog weinig met zekerheid weet omtrent de praktische waarde van de toepassing op verkeersgebied. Elders meent men al verder te zijn, natuurlijk in Amerika. Daar heeft men zowaar al de stap van de diagnose naar de geneezing gewaagd en heeft men „verkeersklinieken“, waar men de chauffeurs niet alleen onderzoekt, maar hun fouten ook tracht te compenseren. We hopen daar nog eens op terug te komen.

In het aangehaalde uit „De Auto“ wordt er op gewezen, dat men zich vooral in acht moet nemen als men „emotioneel beïnvloed of gespannen“ is. Bij de ene mens werkt dit veel dieper en langer na dan bij de andere. Woorden met de werkgever of met de huwelijkspartner leiden bijv. bij sommigen tot lang nappikeren, waardoor bij hen een psychische toestand kan ontstaan, die hen als het ware voorbestemd doet zijn om een verkeersongeval te krijgen. In een het vorige jaar door Dr. Groenewegen gehouden lezing over Psychotechniek in het Verkeer wees hij er op, dat de een meer, de ander minder onderhevig is aan illusies bij de waarneming. Een ieder kent dit door de eigenaardige gewaarwording, die men op stations kan opdoen, wanneer van twee treinen, die naast elkaar stil staan, er één vertrekt. De reiziger in de trein die bleef stilstaan meent soms absoluut zeker dat zijn trein rijdt. De gezichtswaarneming faalt hier en ook het gevoel laat zich bedriegen

door verwachting en wens. Dit geschiedt ook in het dagelijkse verkeer, men laat zich dikwijls verrassen door handelingen van anderen, die niet kloppen met de verwachtingen, die men had opgebouwd naar aanleiding van tevoren waargenomen feiten. Zij, die dit sterk hebben, noemt Dr. Groenewegen: mensen van de open deur. Deze mensen staan als het ware met de voordeur open en laten al het waargenomen direct binnen en aanvarden onmiddellijk de voor hen voor de hand liggende, dus gemakkelijke keerde, conclusies daarnit. Zij zullen zich dus gemakkelijk vergissen, omdat ze op illusies bouwen. Anderen daarentegen houden de deur eerst dicht, „staan aan het tinnelhele“, nemen een en ander rustiger op en verwerken het waargenomen meer in overeenstemming met de werkelijkheid.

Vanzelfsprekend behoeft men niet nitegesproken tot een der beide types te behoren. Ook schijnt men niet door allerlei factoren nu eens meer dan weer minder last van deze z.g. „illusiebereidheid“ te kunnen hebben. In elk geval lijkt het vrijwel zeker, dat hier een oorzaak van vele verkeersongevallen kan liggen: „... Ik dacht, dat hij recht door zou rijden, maar...“

Men voelt wel hoe moeilijk het onderzoek is op dit terrein. In verreweg de meeste gevallen wordt na aanrijdingen door de politie de schuldvraag slechts bezien aan de hand van bepaalde verkeersregels en wordt de „oorzaak“ niet diep nagespeurd. Daardoor blijven de

(slot van pag. 359)

Australië, Scandinavië, Indonesië en ook ons landje, dat tot een belangrijk afzetgebied wordt gerekend.

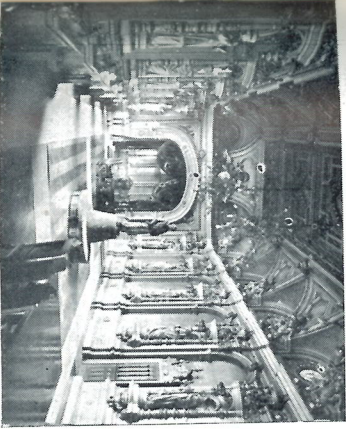
Tewijl Michel le Grand ons dit laatste vertelde, waren wij gekomen bij een grote glazen kast, waarin enkele honderden flessen en flesjes stonden, die allemaal enige overeenkomst vertoonden met de bekende dik-buitige-Benedictine-flessen. „Elke fles“, zo vertelde hij, „betekent een proces tegen lieden, die getracht hebben een drank in de handel te brengen met een op Benedictine gelijkende naam, een valsste handtekening van Alexandre le Grand op het etiket of de vorm van de fles nagebootst hebben.“

En hoe graag de directie van het Louvre in Parijs ook deze schatten binnen de muren van haar museum zou willen hebben, Fécamp zal een eigen museum in „La Bénédicte“ houden.

Tussen de verzameling kunstwerken — te veel om op te noemen — bevindt zich ook een triptiek van een bekende kunstschilder. Deskundigen menen te weten, dat de schildering afkomstig is van een Nederlandse schilder uit de Hollandse school.

De pracht, die in het museum en in de abdij worden tentoongespreid, maakt het als vanzelfsprekend, dat jaarlijks meer dan 50.000 toeristen naar „La Bénédicte“ komen, om het abbatiaal paleis te bezichtigen en de geesteskrachtige Ikeur... „in te nemen“.

MAX J. BERGMAN

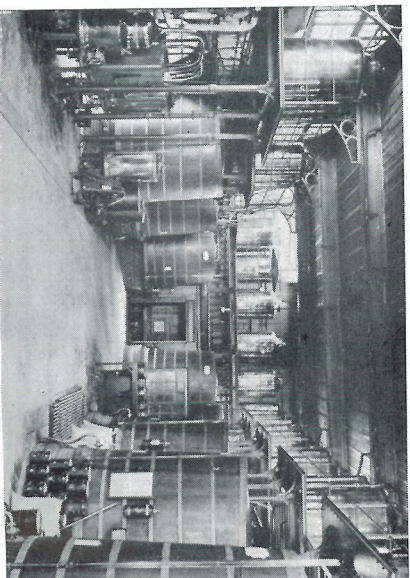


Kunstschaten uit alle tijden en alle landen...

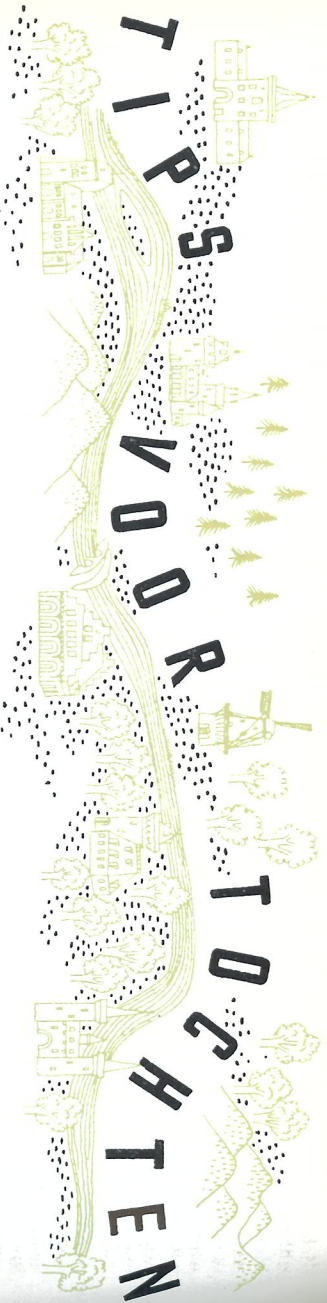
Daarna komen we terecht in het museum, waar o.a. de manuscripten der Benedictijnen, die uit de kist van Alexandre le Grand te voorschijn gekomen zijn, worden tentoongesteld.

Een zaal is speciaal ingericht voor een persoonlijke verzameling van monstren le Grand, waar stelen aanwezig zijn in alle mogelijke vormen en maten. Sloten, die gebruikt werden in het begin van onze jaartelling tot de modernste Lips-sloten toe.

Verder zijn er kunstschatten te vinden uit alle tijden en uit alle landen, die het eigendom zijn van „La Bénédicte“.



Een grote zaal richte hij in als distilleerlaboratorium...



III

WANTE, zei ik, ze hebben de bloemetjes voor u binnen en buiten gezet. Tante vond die opmerking helemaal niet zo leuk. Ze vond het niet zo goed de bloemetjes buiten te zetten, en ze vond het bijzonder flauw, dat ik zei, dat de bloemetjes binnen werden gezet. En toch is het zo. Nu tante het niet gelooft, wilde ik het hier maar gaan vertellen.

Nationale Bloemententoonstelling 'De Keukenhof'

Pasen is de tijd van de bollen. Of het nu vroeg Pasen is, of dat we een late Pasen hebben, Pasen en bollen horen bij elkaar. Trouwens de bollentijd duurt lang. Er zijn narcissen, hyacinthen, kortstelige tulpen en langstelige tulpen; en al die bollen hebben een verschillende bloeitijd. Heel in het begin, als het pas begint, en de grote mensendrommen en verryaalijke autobussen nog niet in bolleland zijn, vind ik het daar wel het mooiste. Dan zijn er nog van die donkere partijen grond, en de kleine bossen zijn ook nog niet groen. Juist het verschild in kleur tussen de felle bloemen en de donkere aarde en de bomen, is iets onvergetelijks. Als het ook maar even begint met de bollen, is het de moeite waard. Maar het wil dan nog wel eens koud zijn en daarom hebben de mannen in bolleland er ook aan gedacht een min of meer besloten en zelfs overdekte ruimte te scheppen, waar de bollen en het eerste groen binnen te zien zijn. Een van de meest bijzondere punten, die we in ons land hiervoor kennen, is wel de Nationale Bloemententoonstelling „De Keukenhof“ te Lisse. Er is met man en macht gewerkt om het uitgestrekte terrein van de welbekende „Keukenhof“ te Lisse vóór Pasen klaar te krijgen, zodat ook dit jaar weer tienduizenden bezoekers uit binnen- en buitenland opnieuw kunnen genieten van het bijzondere schouwspel, dat de duizenden bloembollen, afgewisseld met bloeiende heesters, bos, en waterpartijen te zien zullen geven. Er staan daar — en dit opmerking geldt nu speciaal tante — bloemetjes buiten (in het hele netje), maar ook bloemetjes binnen (ditmaal echt geen flauwe mop), want er is een enorm glazen paviljoen, dat dit jaar voorzien is van een nieuw verwarmings-systeem, speciaal ontworpen om het publiek reeds vanaf het eerste begin der tentoonstelling, ook als het buiten misschien nog wat fris is, volop van alle bloemsorten, waaraan de bloeitijd buiten aanzienlijk verschild, tegenlijktijd te doen genieten. Natuurlijk is er op de „Keukenhof“ ook gezorgd voor de verzorging van de inwendige mens. Uit ervaringen van het vorige jaar was gebleken, dat restaurant en theehuis wel twee keer zo groot moesten

worden. De verbouwing van het restaurant is thans gereed

en nu wordt gewerkt om de capaciteit van het theehuis te verdubbelen. Men verwacht er terecht een enorme belangstelling, die de drukte in het openingsjaar 1950 verre zal overtreffen. Er zijn reeds maatregelen beraamd, teneinde het drukke verkeer naar en om Lisse, het centrum van de bollentrek, in veilige banen te leiden. En we hopen, dat de Lissenaren, die op de bollendagen wel eens gaan kijken naar de drukte, dit jaar niet alleen zullen zeggen, dat het een druk bollentjaar was.

Wanneer de „Keukenhof“ open gaat, is, terwijl wij dit schrijven, nog niet precies bekend. De een zegt half Maart, de ander mompelt iets van Pasen. In ieder geval zal het wel in uw krant staan. En het blijft open tot eind Mei.

Goede routes voor bollentogers

Ook elders worden bloemententoonstellingen gehouden. Zo noerden we in Hillegom zulk een tentoonstelling in de Trekongtin, die gehouden wordt ongeveer 25 en 26 Maart. Den Haag krijgt een bloemententoonstelling in Houtrust tussen 22 Maart en 1 April. Maar met de bloemententoonstellingen wil de datum wel eens wisselen. Het is het beste tegen die tijd nog even precies na te gaan of de originele datum aangehouden is.

Ik wilde met u nog even terug gaan naar de bollentrek, om u een paar goede, om zo te zeggen klassieke, routes te geven voor bollentogers. Het gaat, zoals u natuurlijk weet, om het gebied tussen Leiden en Haarlem. Wel laten we dan beginnen met de toer uit Haarlem, een rit van 45 km. Eerst naar Heenstede, en dan over Groenendaal naar Bennebroek langs de grote weg tot aan Weerstein. Hier rechtsaf de Pastoorlaan in naar het station Hillegom, en vandaar langs de Loosterweg II en de Loosterweg III langs de Veenburgerlaan en Loosterweg-Noord naar de Keukenhof in Lisse. Vandaar langs Vuursteeg, Spekkelaan, en Loosterweg-Zuid naar de kruising met een vrij grote weg, hier bij de wegwijzer recht af slaan naar het voor-malige station Noordwijkerhout. Langs een zeer fraaie, goed geasphalteerde weg nu langs Ruijtenhoek en De Zilk op Vogelzand aan en langs Aerdenhout op ons uitgangspunt Haarlem terug.

Onze tweede tocht beginnen we in Leiden. We toeren eerst op Rijnsburg en Katwijk-Binnen aan, en vandaar rechtsaf naar Noordwijk aan Zee, langs Koepelweg, Boerhaarweg, Koningin Astrid-Boultevard, Huis ter Duinstraat, Duinweg, van Panhuysstraat naar Noordwijk-Binnen. Vandaar op Noordwijkerhout aan en nu langs

de grote weg naar De Zilk. Hier wordt het even opletten, want we blijven die weg niet volgen; nadat de weg een scherpe bocht naar rechts gemaakt heeft, en even later weer naar links draait, moeten wij juist in die laatste bocht naar links inslaan, die op Hillegom afgaat. We gaan de Leidse Trekvaart over en de spoorweg, en gaan nu voor het eigenlijke Hillegom langs Beekade, Loosterweg III, Veenburgerlaan, Loosterweg-Noord naar de Keukenhof in Lisse. Vandaar gaat het dan langs Vuursteeg, Spekkelaan, Loosterweg-Zuid naar de Teyhingelan. Hier staat de Rutne van Teylingen. Vergeet niet hier even te denken aan Jacoba van Beieren. Als u zich één naam herinnert uit de „grijze oudheid“, moet het die van deze Jacoba zijn. Welnu, zij is een van de bewoonsters van Teylingen geweest. Hier heeft Jacoba gelopen en gereden. Hier heeft zij gepreut met haar Frank van Borselen. Probeer u even in te denken, hoe Holland er toen uitzag. Wilder, woester. Enfin, tracht even iets te voelen van die tijd, toen deze ruïne een fraai kasteel was. Als u uit die droom ontwaakt bent, zult u wel bij of op de „grote“ weg van Haarlem naar Leiden zijn — bij Sassenheim — en dan is het nog een paar kilometerijs naar Leiden. Bij elkaar heeft u dan 52 km ge-soekt.

Voor de Hagenaren heb ik een tocht van precies een kilometer meer, van 53 km dus, waarbij we echter niet zover komen, dat we Lisse — met de Keukenhof — halen. Willen ze dat zien, dan moeten ze dus verder toeren. Hier is dan de Haage trip: Over de Wassenaarse Slag naar Katwijk aan Zee en langs de Koepelweg naar Noordwijk-Binnen; vandaar naar het voornabije station Noordwijkerhout, de spoorweg oversteken en nu bij de eerstkomende wegwijzer de grote weg verlaten en rechtsaf naar Voorhout en Rijnsburg; linksaf tot het viaduct van de weg Amsterdam—Den Haag en over Haage Schouw naar Den Haag.

Een bollentocht voor de Amsterdamers bedraagt ruim 100 km. Ze leggen dan het volgende traject af: Amsterdam-Haarlem — langs Rijksweg naar Hillegom — Haage Schouw — rechtsaf naar Katwijk-Vogelzand-Bennebroek-Haarlem. Maar ik zou de Amsterdamers de raad willen geven iets meer om te rijden en gebruik te maken van de mooiere routes, die we hier boven gaven.

Er is trouwens genoeg te „fantaseren“ in de bollentrek. De A.N.W.B. heeft bollentochts uitgezet, zodat men gemakkelijk zelf iets kan „versteren“. Daarbij komt dat de spoorwegen in die tijd nog wel eens wat treinen laten stoppen in de bollentrek. Denkt u dan ook eens aan Heenstede. U stapt zo het station uit, en kunt dan langs de Leidse Trekvaart weggelopen. Die Trekvaart is in 1657 gegraven om te maken dat het vervoer tussen Haarlem en Leiden zo goed en snel mogelijk zou kunnen plaats vinden... met de trekschuit, het beste vervoermiddel uit die tijd. En nu heerlijk langs die Trekvaart rijden op uw Solex, onafhankelijk van trekschuit en beurtschipper. Onafhankelijk!

Kunsttentoonstellingen

Ná al dat bollengedeve even de Musea aflopen. In Amsterdam is van 17 Maart tot einde Mei in het Rijksmuseum een tentoonstelling van Franse landschappen. In het Stedelijk Museum in dezelfde stad is de hele maand Maart de tentoonstelling „Brazil Builds“ en een expositie van Belgische beeldhouwers te zien. In Den Haag kan men in het Gemeente-Museum gedurende die maand een tentoonstelling zien van de moderne Franse schilder André Marchand en van Japanse primitieve kunst. In het Rotterdamse Museum Boymans wordt een tentoonstelling gehouden van werk van de heer Ond, nee, niet de Rotter-

damse burgemeester, maar van een familielid, die architect is, en o.a. het bekende gebouw van de „Batavise“ aan de Wassenaarse weg in Den Haag heeft gebouwd. Die tentoonstelling is reeds half Februari begonnen, dus als u plannen heeft er heen te gaan, wel informeren of die expositie er nog is. Een tentoonstelling organiseren over architectuur is altijd iets wonderlijks, want eigenlijk hoort men de bouwwerken te zien buiten, maar het schijnt dat met maquettes en foto's hier een zeer bijzonder iets tot stand gekomen is. In hetzelfde museum is nog een aanwinst te bekijken: Charley Toorop's bekende schilderij „De drie generaties“. In Haarlem begint einde Februari in het Huis van Looy een Vooijarssepositie van het Haarlemse Genootschap „Kunst zij ons doel“. Ook die tentoonstelling is dus misschien nog te bekijken na ontvangst van dit nummer.

„Avifanna“, vogelparadijs

Nu we het woord „voorjaar“ neergeschreven hebben, wil en we toch weer naar buiten. Welan, op Paas-Zaterdag, op 24 Maart, gaan de poorten weer open van het vogelparadijs in Alphen aan den Rijn, „Avifanna“. In Mei 1950 werd dit oord geopend en sindsdien is het reeds een welbekend ontspanningsoord geworden. Zelfs verschenen er grote artikelen over deze tuin in bekende Amerikaanse magazines. De grote belangstelling deed de directe besloten uitbreidingen aan te brengen in het café-restaurant en het parkeerterrein, zodat daar vele honderden Solex-en opgeborgen kunnen worden. Tijdens de winter was „Avifanna“ dicht, maar, zoals gezegd, Paas-Zaterdag gaat de zaak weer open, en dan kunt u na de rondwandeling tijdens thé-en diner-dansant hilsteren naar muziek van Bachman. Avifanna, zo vertelde men ons, is open van 's morgens half tien tot 's avonds kwart voor twaalf. U weet natuurlijk precies, waar dat Alphen ligt, ... aan den Rijn! Maar hier zijn toch tips om er heen te komen. Van Amsterdam naar Aalsmeer-Leimuiden en dan recht naar beneden over Ondshoorn naar Avifanna. Terug zoudt u dan kunnen gaan langs de Nieuwe Vaart en de Aar over Nieuween-Vrouwemaker-Lijhoorn, en dan verder langs de Amstel terug. Van Leiden uit hoeft u alleen maar de Oude Rijn te volgen. U bent daar in die buurt ook in het plasseengebied, zodat u dat ook al solex-ond een beurt kunt geven; Kager plassen, Westeinder plas, Brassener Alphen. Mocht u van Alphen terugkeren naar Den Haag langs die binnenweggetjes van Hazerswoude en Banthuizen, wel tijd dan eens langs de drie molens in de Drie-manspolder bij Stompwijk tussen Voorburg en Zoetermeer. Er zullen gelden worden uitgetrokken om die drie molens in stand te houden.

Openluchtmuseum te Arnhem

Een ander museum, waarvan we vernamen dat het met Pasen open gaat, is het Zuiderzee Museum in Enkhuizen, waarover we in een der volgende nummers eens meer bijzonderheden zullen geven. Dan kregen we bericht dat op Eerste Paasdag het Openluchtmuseum bij Arnhem weer open gaat. Het Nederlands Openluchtmuseum ligt nabij het kruispunt van Apeldoornse weg en Schelmeuse weg. Om het heel deftig te zeggen, het is een instelling gewijd aan de geschiedenis der beschaving van de bevolking van Nederland en het beoogt de plaats te zijn waar al datgene, dat aan ons volk karakter geeft en dat tot het eigenaardige van dat volk behoort, is samengebracht. Het park is nu een kleine dertig ha groot,

Verkeersavond Solexclub Haarlem

en voor elke provincie is een apart terrein aangevoren. Men vindt er een tiental molens, waaronder een korenmolen met zes verdiepingen; een houtzaagmolen en een papierwatermolen. Dan zijn er wonderlijke woningen, als een éénpersoons houten Volendammer hut van de overkant van het IJ, een plagenhut uit de buurt van Onstwedde en een „Ios hoer“ uit Losser, een 17de eeuwse boerenwoning van het oude Saksische type, waar in één ruimte mees en dier samenhuizen. Alleen een opsomming zou paginas van „Op de Solex“ in beslag nemen. Noemen we nog een boerenhofstede uit Limburg, een paardenhoefstal uit Gelderland, een Hindelooper pronkkamer en een Markenhuis. Zo zouden we door kunnen gaan. Alle gebouwtjes zijn van binnen met meubelen aangekleed. Dan zijn er nog museumbouwwaarden met boerenwagens, sleden, sieraden en tot slot (niet te vergeten) nationale klederdrachten. Vergeet dit museum niet.

Grave: 'n interessant stadje

Wilt u nog even twee notities in uw agenda maken. Als u het nog niet wist: van 3 tot 12 April de voorjaarsbeurs in Utrecht en (speciaal voor onze vrouwelijke Solexlezers en -rijders) van 9 tot 18 Maart in het Amsterdamse R.A.I. gebouw een huishoudbeurs.

En dan ditmaal tot slot een eersalut aan Grave in Noord-Brabant. Die plaats ging de toeristen service bieden

Boekbespreking

En nu Nederland in! door Ton Koot. Uitgave J. M. Meulenhoff, Amsterdam.

Hoe menigh krijggssel bevaert een vreednde strand, die noyt en heeft gekent zijn eygen Vaderland.

Dit gedichtje van Jacob Cats, dat de schrijver aanhaalt, zou heel goed als motto kunnen dienen voor zijn boekje, dat wij alle Solex-enthousiasten warm kunnen aanbevelen.

Toeristische handboeken lijden dikwijls aan het euvel, dat zij wat dor en droog zijn, maar dit is niet „En nu Nederland in!“ gans niet het geval; integendeel, het is door de levendige verteltrant en de schat van interessante, niet algemeen bekende inlichtingen op allerlei terrein, zo boeiend als een roman (het beleeft dan ook al zijn vierde druk en dat wil in Nederland wat zeggen!).

Ton Koot brengt de lezer voornamelijk naar die streken en plaatsen van Nederland, die zelfs de ervaren toerist nog niet kent en welke toch zo rijk zijn aan schoonheid in velerlei vorm.

Achterin het boekje, dat gestuurd is met mooie foto's en routekaartjes, komen een aantal tips voor tochten voor, een lijst van „stille Nederlandse schatkamers“ en natuurmonumenten, alsmede een toeristenkalender van folkloristische gebeurtenissen het gehele jaar door. Een alfabetisch register van plaatsnamen verhoogt nog de praktische waarde van deze ideale gids.

Kees Hana, „Dieren in onze landschappen“. Uitgave J. M. Meulenhoff, Amsterdam.

Van dit boek van onze medewerker Kees Hana, dat in 1943 voor het eerst verscheen, is thans een tweede herziene druk verschenen, een gelukkig initiatief van Uitgeverij

door plaatsing van bordes met een plattegrond, waarop nummers de bezienwaardigheden aangeven. Kan er beter reden zijn dan om Grave met een Solex-bezoek te vereren. Deze oude vestingstad, aan de Maas gelegen, ligt 15 km ten Zuiden van Nijmegen aan de Rijksweg van Nijmegen naar 's Hertogenbosch. Het is een oud stadje, want het werd in het begin van de twaalfde eeuw door Herman II van Cuyck gesticht. In 1602 was het plaatsje betrokken bij een belegering door Maurits. In 1794 werd Grave welang beschooten door Franse troepen. Vernaarde vesting-bouwers als Manno van Coehoorn hebben aan het ontwerp en bouwen van de vestingwerken meegewerkt.

Er is nu nog een poort, de Hampoort, die een overblijfsel is van de door Manno van Coehoorn ontworpen en van 1876 af gestloopte vestingwerken. Er is op de markt een natuurstenen pomp. De Sint-Elisabethskerk dateert uit de 12de of 13de eeuw, en dan vindt men in deze plaats vele gevels uit laat-Gothische en renaissance tijd. Heus, wie daar in de buurt komt, zal geen spijt hebben van het bezoek aan Grave.

En nu: „Solex“ prettig deze maand, waarin Pasen in de bolle vallen. U kunt er van op aan, dat we ook in de volgende maand weer héél wat te „solexen“ hebben. Want dan gaan we de bloeiende boomgaarden bekijken. Nadat u natuurlijk eerst gelezen heeft wat daarover geschreven wordt door

TIPPEVER

Meulenhoff, want het geeft een boeiend overzicht van en inzicht in al wat er leeft op en in onze heidevelden, bossen en duinen, rivieren, plassen en moerassen.

Kees Hana behandelt zijn onderwerp niet „theoretisch“, maar neemt zijn lezers in de verschillende seizoenen mee op allerlei ontdekkingsreizen en vertelt dan op onderhoudende wijze honderden interessante wetenswaardigheden over alle dieren, die hij ziet, en dat zijn er heel wat! Door zijn overzichtelijkheid en volledigheid, hetgeen hij bereikt door nergens te diep op een bepaald soort dieren in te gaan, is „Dieren in onze landschappen“ een uitgelezen boek geworden voor al diegenen, die natuurhistorische kennis willen verwerven of wat zij reeds weten, willen aanvullen.

De keuring verzorgde uitgave bevat talrijke foto's, tekeningen en aan het slot een handige „dierenkalender“, die maand voor maand aangeeft welke gebeurtenissen er in de dierenwereld te zien zijn.

Het Water, de Schoonheid van ons land. Uitgave Uitgeverij Contact, Amsterdam.

Ondanks zware politieke en economische onweerswolken gaat Uitgeverij Contact onverdroten voort met de uitvoering van een geweldig groot standaardwerk in twaalf delen, gewijd aan de schoonheid van het landschap, de steden en de kunst van Nederland en Vlaanderen.

Elk deel is qua inhoud en uitvoering een monument van grote culturele en artistieke waarde.

Thans ligt voor ons het zesde deel, geheel gewijd aan het Water, dat in het leven en in de geschiedenis van het Nederlandse volk zo'n belangrijke rol speelde en nog speelt. De tekst is van Evert Zandstra, die foto's zijn van de bekende fotokunstenaar Cas Oorthuys, die met zijn camera een weergaloos schoon beeld geeft van het Water in al zijn ontzaglijke verscheidenheid. Moge dit boek in vele handen komen!

ringen en waar moet men ze vinden? Hiervoor is het noodzakelijk dat men enige kennis van het motorje bezit. Om dit nu te bereiken had de Heer H. v. d. Made gemend enige avonden hiervoor te organiseren. Zijn vader D. v. d. Made, juchte dit plan zeer sterk toe en stelde zijn station voor deze avonden ter beschikking.

Op de eerste avond ontbrak het niet aan belangstelling. De Heer D. v. d. Made heeft alle aanwezigen van harte welkom en deelde mede dat zijn zoon een gedemonteerd solexmotorje in aanwezigheid van ons allen, na uitlegging van doel en werking van de diverse onderdelen, zeer zou samenstellen, zodat het aan het einde van de lezing weer zou kunnen lopen.

Op vlotte wijze zagen wij van boutjes, moertjes, cilinder, carter enz. enz. een motorje ontstaan gelijk het onze. Om de werking van het tweecilindermotorje te laten zien had hij een Solexmotor verticaal doorgezaagd. De werking van carburateur, sproeier, filter en lichttoevoer was schematisch op een bord getekend, zodat de gehele lezing voor een ieder begrijpelijk was. Deze avond mag zeer zeker volkomen geslaagd genoemd worden. Dit moge blijken uit het feit, dat de Heer v. d. Made zich bereid heeft verklaard om na de eerste lezing nog 9 lezingen te laten volgen. Hij heeft bereikt dat wij nader tot ons motorje zijn gekomen en dit niet meer met onbegrijpelijke blikken bekijken, wanneer het door de een of andere oorzaak weggeert te lopen. Namens allen, die deze avond hebben bijgewoond wordt de fa. v. d. Made, alsmede Mevr. v. d. Made, die ons op deze avond een prima kopje thee offrende, van harte dank gezegd.

Solexclub de Bromvlieg

De Solexclub „De Bromvlieg“ te Goes organiseerde 21 Febr. voor haar leden en genodigden een feest-contactavond, welke in elk opzicht succesvol genoemd kon worden. Een vijftigtal Solexisten en genodigden werden door het bestuur, bij monde van de voorzitter, de heer P. Jopse, welkom gebeten.

Daar de Service Inspecteur van de Solexororganisatie, de heer Tregman, door ziekte verhinderd was aanwezig te zijn, werd een korte lezing over het ontstaan, het belang en de werking van de Solex door de heer J. Rouw, de dienstleider van het service station te Goes, verzorgd. Na het nuttige volgt het aangename en het was aan gehaald. De bekende plaat van Max van Praag en zijn akkoordlo-orkest viel bijzonder in de smaak en het Solex-leder werd volop meegezongen. Verder was er hersenrym-hastiek, sprankelwater, verloting, Amerikaanse verkoop, er werd een paar accordeonisten voor de muziek zorgden. Er werd dat we om één uur naar huis moesten, gezien jammer dat we om één uur naar huis moesten, gezien geen vergunning voor later aangevraagd was.

Voor de verloting waren weer mooie prijzen beschikbaar gesteld door diverse winkeliers. R. S. Stokvis en het Solex-Service-station te Goes, waarvoor namens „De Bromvlieg“ hartelijk dank.

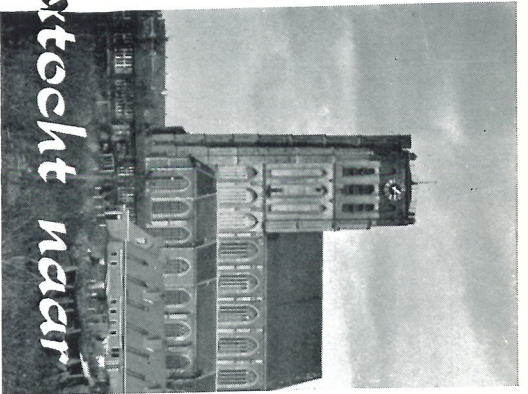
Solexclub Rotterdam

Op 11 April a.s. houdt de Rotterdamse Solexclub in de zaal Heiman Dulbertplein 3 R'dam, een vergadering waarop de plannen voor 1951 zullen worden besproken. Leden en belangstellenden worden ganne uitgenodigd tot een bezoek. Per circulaire die zal worden rondgezonden aan de leden zullen nadere gegevens worden bekend gemaakt.

Secretariaat-adressen der Solexclubs

- Alkmaar: P. Langenberg, Kennemer-singel 26.
Eindhoven: C. W. van Heiningen, Gerarduslaan 7.
Amsterdam: Meij M. C. M. Prins, Noorderdijk 28.
Emmen: W. Oosting, Bostaan 16.
Arnhem: Mevr. N. van Eldik, Raap-opseweg 31.
Katernweg 138.
Assen: J. C. Smits, Vaart 98a.
Goes: J. G. Rouw, Marijkestraat 29.
Boskoop: P. J. Koor, Goudserijweg 156.
's-Gravenhage: Meij. W. M. Roosenboom, v. Panhuysstraat 14.
Breda: J. Stubbenauch, Veemarktstraat 13a.
Groningen: J. E. Noordhoff, Ceramstraat 15a.
Hengelo: J. Jonge Poerink, Vondelstraat 37.
Delft: F. X. Vos, Voorstraat 51.

Een Solextocht naar Den Briel



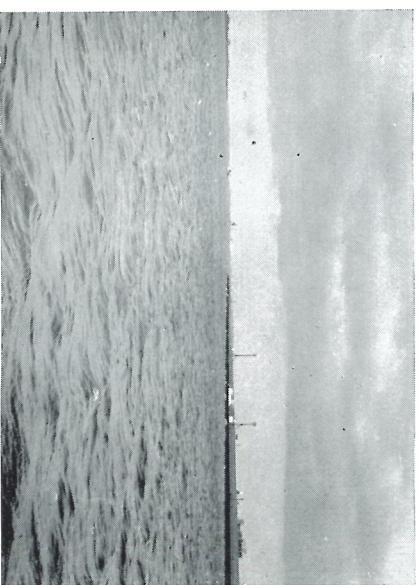
De beroemde St. Catharinakerk te Den Briel, die in 1572 de vrijheid zag dagen

WEN tocht in iets groter verband dan wij de vorige maal beschreven en die dan ook wel enige uren in beslag neemt, is de zeer aantrekkelijke tocht vanuit den Haag, Rotterdam of Delft via Maassluis naar Brielle. Zonder twiifel kunnen een aantal onzer lezers deze tocht, maar toch willen wij de route ook aan hen nog eens aanbevelen en niet alleen aan degenen die er niet mede bekend zijn.

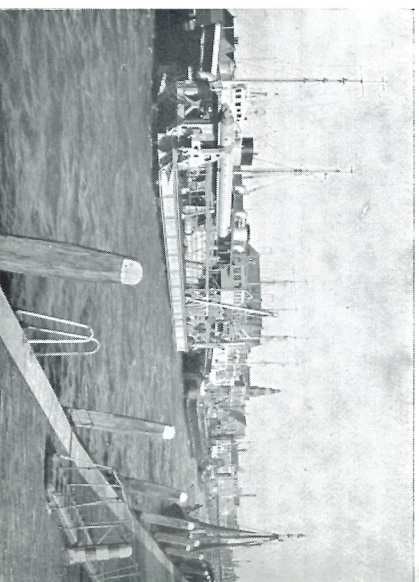
Wij doen dit, omdat deze tocht door een bijzonder mooi landschap voert, onverschillig of men nu uit de Residentie dan wel uit Maas- of Pijnzenstad vertrekt. Persoonlijk is het ons altijd weer een genot niet alleen in de zomer, maar ook in voor- of najaar deze tocht te maken en zolang het weer niet al te slecht is heeft hij zelfs in de winter grote bekoering.

Van Den Haag uit kan men langs een zeer goede moderne weg Maassluis bereiken via Loosdunnen, Poeldijk, Naaldwijk enz., waarbij de liefhebbers van een omwegje nog diverse keus kunnen maken uit de zijwegen. Rotterdam, onder welks rook Schiedam en Vlaardinggen liggen, wier inwoners even graag met hun Solex deze tocht zullen maken, heeft een uitstekende recht-toe, recht-aan-ver-

Het uitzicht over de Nieuwe Waterweg van Maassluis tot Hoek van Holland



Drinke in de haven van Maassluis: de zeeleper „Roode Zee“ ligt gereed om uit te voeren met de zandzuiger „Melida“ naar Port Isany



binding, die weinig afswaflingen toelaat, maar zeker niet ongezellig genoemd kan worden en ook telkens nog een glimp van hun rivier oplevert. Een uitstekende weg leidt ook vanuit Delft naar Maassluis, te beginnen aan de Buitenwatersloot en dan over Schipluiden en Maasland. Dit laatste dorp zullen wij nu reeds in gedachten houden voor een aparte tocht erheen, die het door zijn omgeving ten volle verdient.

De Hagenaars mogen er ook nog even aan herinnerd worden, dat zij zonder er een minuut door te verliezen ook over Delft de tocht kunnen maken. Wie oog voor natuurschoon heeft zal zich op het gedeelte Schipluiden/Maasland werkelijk niet op maximum-snelheid voortbewegen!

Eenmaal in Maassluis, verzamelen men niet even een strafje om te maken naar de twee jaar geleden geheel gerestaureerde Ned. Herv. Kerk met de prachtige toren, die reeds lang tevoren zichtbaar is tijdens de tocht erheen, maar een nadere beschouwing aan zijn voet beslist verdient. In een der localiteiten van het Raadhuis is het stadsmuseum gehuisvest, waar men op wekdagen gedu-

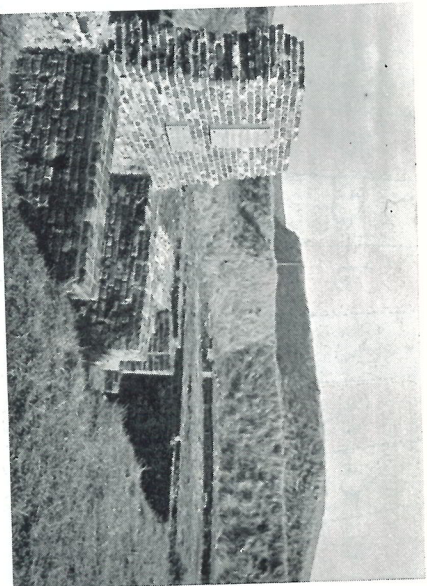
de enkele uren terecht kan. Wij dienen echter in 't oog te houden dat Maassluis slechts een verzamelpunt is voor onze reis naar Den Briel en dat de Solex daarvoor in de richting Hoofd verder moet. Niet vergeeten mag echter worden met sterk verminderde snelheid de kleine haven van Maassluis langs te rijden, welke men vlak na het passeren van de spoorwegovergang rechts van zich ziet liggen. Dit havenje is namelijk de roemrijke thuishaven van „Hollands Glorie“, de sleepboot van I. Smit en Co's Internationale Sleepdiensten. Als men geluk heeft ziet men er wel een of twee van deze sleepers aan de wal liggen. De op het oog tannelijk kleine boten kunnen een geweldige vermogen ontwikkelen en hebben struk voor struk een aantal reddingen of bergingen op zee op hun naam staan. De sterkste van het koppelt is de „Zwarte Zee“ met haar 4500 PK, maar ook als men er de „Hudson“, de „Humber“, de „Thames“ of hoe ze verder heten mogen ziet liggen, kijkt men tegen de best-uitgeruste sleepers van heel de wereld aan, daar in dat kleine Maassluis!

Van de sleepers naar het Hoofd is maar een stap en de veerpoort laat gelukkig nooit lang op zich wachten. Benut die tijd met eens links en rechts de rivier af te kijken. Hier heet ze al Nieuwe Waterweg en wie scherpe ogen heeft, kan de mond van dit drukstbevoeren water van West-Europa, bij Hoek van Holland gemakkelijk onderscheiden.

Het is een der meest imposante watergezichten die tocht naar Rozenburg het water niet zo erg breed vindt, stalle zich voor ogen dat het over de hele lengte bijna 12 meter diep is en steeds op die diepte gehouden moet worden!

Aan de overkant, over Rozenburg heen, kan men reeds de stompe toren van Den Briel zien opsteken en vanzelf beseft men dat men in deze omgeving bij elke wegbocht dieper op historische bodem komt te staan.

Bij elke wegbocht en dat zijn er op Rozenburg nogal enkele, want de weg naar het Brielse veer zigtbaar ophoudelijk. Maar hij voert dan ook door steeds fraaier terrein, dat het moeit wordt bij het naderen van de Brielse Maas, een echt vogel- en visseparadijs. Trouwens, de kop van Rozenburg wordt gevormd door het vogelcentrum De Beer, een ond de meniged en thans gedurende de broedtijd een onzer grootste meeuwen- en zeevogelkolonies. Doch ook daar aan hopen wij later nog aandacht te schenken. De wachttijd op de veerpoort van Rozenburg naar Den Briel valt nooit lang en biedt een welkome gelegenheid om het oog te laten weiden

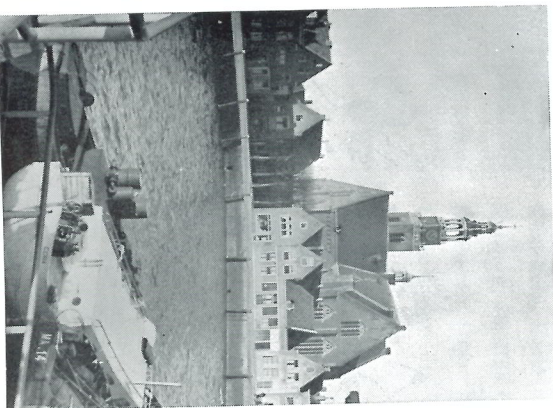


Wat nog over is van de Noordpoort te Brielle, naar de Watergeuzen in 1572 hun inwaasie begonnen

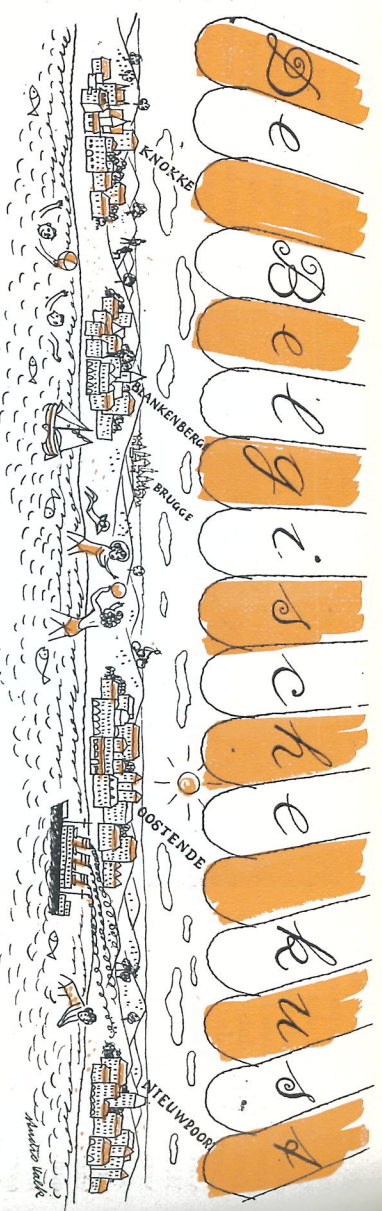
over de prachtige water-vlakte en de brede oevergronden. Hierwordt binnenkort een enorm recreatieoord voor watersport en trekkers ingericht, waarvan de plannen in een vervolgvordend stadium verkeren. Op het ponthje treft men gewoonlijk een praatgrage schipper, die het een en ander over den Briel weet te vertellen, dat U zich alvast in 't oor kunt knopen. Brielle is geen stad die men haastig moet doorkruisen, neem hier gerust even de tijd voor en verzam niet de toren met de kerk te gaan bezichtigen, van binnen en van buiten. Deze eenwonnede Sint Catharinakerk heeft de Watergeuzen zien aanzelen in 1572 en hun invasie in de bedrukte opengeruimde poort bestaat niet meer, maar als ge een goede indruk wilt krijgen van hetgeen op die onvergelijkelijke Eerste April gebeurde, bestijg dan de bijna 500 treden van de torentrap. Een onvergelijkelijk mooi uitzicht over de zee, de waterarmen, het gehele eiland Voorne zal er bij helder weer de beloning van zijn en zonder veel moeite kunt U de torens van Uw eigen stad, Delft, Rotterdam of Den Haag in de blauwe verte waarnemen.

Bezichtig Brielle op Uw gemak en ge zult er aardige dingen aantreffen, die U van Uw Solex-tocht een heerlijke voldoening geven en U op de terugweg nog telkens doen omzien naar de machtige toren. Wie tijd genoeg hebben om er nog een paar uur aan vast te knopen, kunnen wij overigens nog een uitbreiding van de tocht voorstellen. Op korte afstand (5½ km) van de Geuzenstad ligt Oostvoorne, de badplaats voor tienduizenden Rotterdammers en ongeveer zes kilometer verder het dorpje Roekanje in een prachtig dunlandsschap. Het zijn dankbare punten om er even te stoppen. Een goede weg voert dan van Roekanje naar Hellevoetsluis, het oude marinestadje dat zwaar geschonken werd door afbraak tijdens de bezetting. Nu heeft het in het moete oude Admiraliteits-huis juist een nieuw raadhuis geopend en vandaar naar de haven is het niet ver.

Beste wegen leiden van Hellevoetsluis weer huiswaarts, hetzij door zeer afwisselend landschapschoon naar Den Briel terug, hetzij langs het kaarsrechte Voornse kanaal met zijn vijf bruggen naar Nieuwersluis. Vandaar voert een pontveer terug naar Rozenburg, waar men over Zwarte-waal en Blankenburg weer bij het veer naar Maassluis arriveert, met het vooruitzicht van de stal in de verte, waardoor het laatste gedeelte van de tocht werkelijk niet zolang duurt als het wel lijkt!



De prachtige Ned. Herv. Kerk met haar fraaie toren in het hart van Maassluis



Toeristenoord van internationale vermaardheid

DEAUVILLE, de mondaine Franse badplaats, is door de hertog de Morny uit het niets geschapen als een luxe grill van een schatrijk en in zijn dagen invloedrijk, machtig aristocraat. Maar de gehele Belgische kust als toeristencentrum is de verwezenlijking van een koningsdroom. Koning Leopold II, de grote koning met de lange, witte baard, heeft haar met ver vooruitziende blik, in zijn verbeelding gezien, zoals zij thans is, toen er nog slechts armoedige vissersdorpjes in de duinen versochten lagen en één enkel stadje Oostende en een groot dorp met kleinscheedse allures, Nieuwpoort, twee plaatsen met een historische naam. Deze koning, die niet slechts een fantasierijk dromer was, maar tevens een praktisch handelaar, die aan zijn volk het prachtige geschenk van de Congo heeft nagelaten, heeft zelf de grondslag gelegd voor de ophoel van de Belgische kust. Hij liet zich een koninklijk verblijf te Oostende bouwen, waar hij iedere zomer een paar maanden verbleef, waarmee hij vorstelijke bezoekers uit alle landen van Europa naar dit Belgische stadje aan de zee lokte en er een wereldvermaarde badplaats van maakte, die de naam kreeg van la reine des plages et la plage des reines (de koningin der badplaatsen en de badplaats der koninginnen.) Dit was het begin. Maar de Koning zag verder. Hij ont-

wierp de brede heerbaan, dwars door de duinen, de Route Royale, die een lengte van ongeveer 70 km heeft en die thans, als een snoer van paarden, de opeenvolgende badplaatsen aan elkaar rijgt.

De Belgische kust is een toeristenoord van internationale vermaardheid, waar men voor de oorlog op de auto's de nationale nummerplaten van geheel Europa en zelfs van daarbuiten zag, en alle Europese talen hoorde. Thans is deze verscheidenheid beperkt tot de mozaïek van voor het gordijn.

De kustbewoners leven van de zee, van de visvangst gedurende het gehele jaar en van het toerisme gedurende de zomer. Toen beide inkomstbronnen gedurende de oorlog waren stilgelegd, zaiden de kustbewoners, droevig het hoofd schuddend — „onze grote fabriek, de zee, is gesloten.“

Gedurende de zomer maanden heerst Zijne Majesteit de Toerist oppermachtig over de gehele kuststrook, hij is er heer en meester. Alles is er ingericht voor zijn genoegen, ieder slooft zich uit om hem aan te trekken, het hem naar zijn zin te maken, en zijn verblijf te rekken. Wanneer het Toerisme, eind September, de kust verlaat, dan zoudten de villa's, pensions en indrukwekkende hotelpaleizen, als zij niet van steen waren, opgehogen kunnen worden als theaterrequisieten op de zolder van een schouwburg. Nu staan zij leeg tot aan het volgende seizoen. Er heerst des winters aan de Belgische kust geen gebrek aan woningruimte.

Het motorisch verkeer, dat gedurende de laatste dertig jaren zulk een geweldige verandering in het maatschappelijk leven bracht, heeft het badseizoen verlengd.

Met Pasen begint tegenwoordig reeds de Belgische kust uit haar winterslomp te ontwaken. Dan komen de eerste bezoekers per auto of per motorrijwiel (nu ook per Solex!) om voor een paar dagen van de jonge lente aan de zee te genieten en vanaf dat ogenblik neemt het bezoek op week- en dagen voortdurend toe. De meeste pensions en kleinere hotels zijn dan geopend, de grote caravanstallingen voor internationaal vreemdelingenbezoek wachten voor het merendeel nog de Pinksterdagen



Oostende: koningin der badplaatsen en de badplaats der koninginnen

af, maar dan staat de gehele kust ook gereed, als een immense feestzaal waar alle lichten reeds aangestoken zijn voordat de eerste gasten de drempel overschrijden. Het hoogzomerse badfeest begint reeds in Juni, bereikt zijn hoogtepunt in de maanden Juli en Augustus, waarna het in September langzaam begint weg te ebben. Vanaf October slaapt de kust, met af en toe een flauw en kort ontwaken op enkele mooie week-end dagen.

Gedurende het badseizoen lijken strand en zee vanaf de Hollandse tot aan de Franse grens een onafzienbare speelplaats voor kleine en ook voor grote kinderen, van alle leeftijden vanaf twee tot boven de zeventig jaar.

De zee lijkt een immense vijver vol dolfijnen, die rondploeren en zwemmen in het water, het strand een immense mierenhoop. Iedere badplaats heeft haar tennis-courts, de golflinks van Le Zoute en van Bredeire trekken de vreemdelingen uit de gehele omtrek.

Op het Walington Hippodrome, de paardenrenbaan van Oostende, worden eens per week races gehouden, die hun hoogtepunt bereiken met de Grand Prix d'Oostende in Augustus. Des avonds straalt overal op de wandeldijk langs de zee het licht uit de talloze cafés en restaurants, waar de strijflus spelen. Op warme zomeravonden wordt er gedanst tot op de zeedijk en in de straten. Tot diep in



In vrolijke herinnering aan Carnaval in België. Op bovenstaande foto ziet u Solexgroep no. 1 ten tijde van de carnavalsviering in Aalst (O.V.).

Voor toezending van foto's van onze Belgische lezers houdt de Redactie zich gaarne aanbevolen!

U vindt „Op de Solex“ een gezellig en interessant blad? Zo ja, waarom neemt U dan geen abonnement? De prijs behoeft toch geen bezwaar te zijn, want die bedraagt voor Nederland slechts f 3,50 en voor België Bfls 65 per jaar. U krijgt dan 12 maal een blad thuis, waarvan de beste journalisten, tekennars en fotografen van Nederland en België meewerken, een blad met een rijke, gevarieerde inhoud.

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

U behoeft slechts een briefkaartje te schrijven aan onze administratie, Lange Haven 141, Schiedam, of Huidewetensstraat 55, Antwerpen en het is in orde.

Vergeet U het niet!

de nacht konden de speelzalen in de casino's van Knokke, Blankenberghhe, Oostende en Middellekerke haar bezoekers vast.

Zaterdagavond in het drukst van het seizoen is het moeilijk om aan de kust een nachtvierhijf te vinden. Vele bezoekers kamperen in de duinen in meegebrachte tenten, of in hun auto, of wel zij zoeken een onderdak in de omliggende dorpen in het binnenland om de volgende Zondagmorgen weer vroeg op het strand te verschijnen. Wie Zaterdagmiddag per auto zich naar de kust begeeft, moet de laatste 25 km vanaf Brugge in een file rijden, alleen u als Solexrijder zal wel kans zien langs die onafgebroken stroom heen te glippen.

Voor de bezoekers, die enkele dagen of weken blijven is de kust tevens een uitgangspunt voor korte toertochten het binnenland in, naar merkwaardige plaatsen als Veurne, Dixmuiden, Ieperen en vooral het eeuwaardige Brugge, waar iedere straat en elk huis fluisert van voorbijgangers. Of wel iets verder, even over de Franse grens naar Dinaken of Calais. Touringcars brengen er iedere dag de vreemdelingen heen, maar de Solexrijder kan deze tochten op één dag heen en terug ondernemen.

Mr. P. LAMBERTS HURRELBRINCK

Voorloperige lijst van Solex-service-stations in België

- Automoto, 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, Gentesstraat 6, Aalst (O.V.).
- Laroye, Adolph Buytstraat 27, Oostende.
- Van Hattel, Koophandelsplein 9, Gent.
- Lingier, Zoutelaan 19, Zoute a/Z.
- Kindakens, Burgemeesterstraat 37, Leuven.
- Nubourg, 58, Rue Godelfroid, Namur.
- De Punder, Onder de Toren 11, Mechelen.
- Ullens, Avenue des Alliés 29, Charleroi.
- Dontrepont, G. Gezellestraat 7, Hasselt.
- Gehrs. Lievens, P. V. B. A. Molsebaan 15, Geel.

Pourquoi la transmission par galet?

DANS la construction des vélos motorisés, le mode de transmission adopté fera encore couler pas mal d'encre. De nombreux adeptes de la chaîne font valoir la transmission en puissance qu'elle permet, mettant spécialement en lumière cet unique avantage, tout en passant bien entendu sous silence tous les inconvénients du système, la complication, l'utilisation de roues dentées, les inconvénients du graissage, les difficultés d'un bon entretien et les souillures toujours possibles sur les vêtements du conducteur.

Depuis que les Whizzers ont fait leur apparition en Belgique, comme des champignons ont poussé de terre, de nombreux partisans de la courroie et de sa transmission élastique.

Certes, la courroie possède de nombreux avantages. Son élasticité ne peut être mise en doute, mais à côté de cela, que d'inconvénients dont le principal la détention de la courroie, inconvénient déjà constaté lors de l'avènement des premières motos qui, l'on s'en souviendra peut-être, étaient toutes équipées de courroies. Elles n'étaient pas encore trapézoïdales à cette époque, ni même garnies de crans d'acier. A certain moment, elle suscita une levée de boucliers générale et l'heure de sa disparition avait sonné. Elle fut remplacée par le cardan.

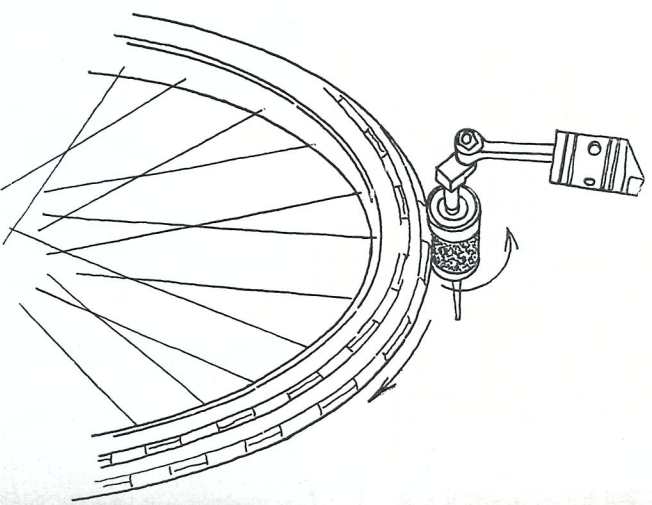
Messeson, le père spirituel du Solex, aurait pu comme tant d'autres chercheurs, utiliser soit la courroie, soit la chaîne, mais il aurait manqué son but. Car, ne l'oublions pas, le père du Solex n'avait qu'un seul souci: créer un vélo motorisé qui fut simple, le plus simple possible. Tout ce qui est simple ne crée pas d'ennuis. Il voulut se passer de train réducteur, de toutes les roues dentées et engrenages imaginables qui, s'ajoutant à la structure vélo, auraient fait de son cheval d'acier, grégnotant un carburant mélange au lieu d'avoine, un engin hétéroclite, lourd et ridicule.

La recherche d'une solution simple est parfois plus compliquée que la recherche d'une solution compliquée. Il a fallu un certain raisonnement pour trouver le plus simple dans la simplicité, c'est-à-dire l'axe de vilebrequin qui devient directement l'organe de transmission du mouvement, par l'intermédiaire d'un galet.

C'est ici que les affaires se mirent sérieusement à se corser. Un galet c'est bien, encore fallait-il que ce soit un galet qui ne patine pas, comme le galet ferrux par exemple. Ni le bois, qui patinerait inévitablement par temps de pluie, ni aucune matière trop dure, cause d'une usure prématurée du pneu sur lequel il viendra reposer.

Ni le caoutchouc, car le contact caoutchouc sur caoutchouc aurait donné des résultats vraiment désastreux.

Le galet de carborundum était adopté avec succès. Ce galet, fait de nombreuses aspérités et cavités, transmet le mouvement mieux que le ferait une roue dentée, car chaque aspérité correspond à une dent d'engrenage. La surface rugueuse du galet, s'imprime dans la chape souple du pneu et le galet ne fait que s'imprimer dans le caoutchouc, sans aucun frottement, donc sans aucune usure.



Créer un vélo-motorisé qui fut simple le plus simple possible...

Ensuite, le galet de carborundum ne demandait aucun entretien et ne présentait lui-même aucune usure. Il ne ramasse pas les poussières, ni la boue. Aussi, ce n'est pas le rouleau qu'il convient de faire nettoyer régulièrement par la station service, mais seulement le logement du galet et c'est une besogne relativement aisée pour un personnel spécialisé.

Grâce au galet, une très grande simplification est réalisée. Le moteur du Solex ne possède qu'un seul élément rotatif, l'arbre de vilebrequin, muni de son galet. Adieu au train réducteur, embrayage, boîte de vitesses. En plaçant le moteur au-dessus de la roue avant, Messeson réalisait la traction-avant pour vélo motorisé et l'on sait l'excellente tenue de route que l'on accorde à toutes les tractions avant.

Mais il faut encore entrer dans d'autres détails pour être complet. Car l'on suppose bien qu'il ne suffit pas d'adopter le galet de carborundum pour obtenir un maximum de rendement. Le dessin du pneu est également très important, et si le pneu du Solex présente deux gorges et trois côtes il y a pour cela une raison majeure, une raison de bons résultats, comme on pourra s'en apercevoir. Sans la pression du galet sur le pneu, le moteur étant débrayé si l'on veut, le profil du pneu possède la forme

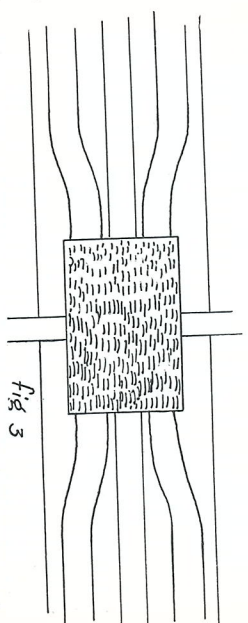
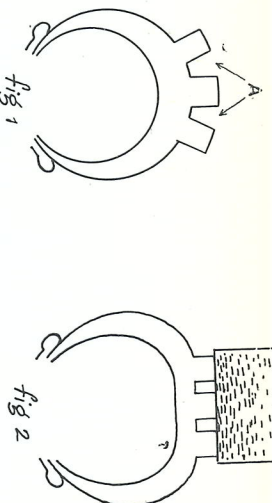
de la figure 1 et les deux gorges A ont une forme trapézoïdale. Le moteur reposant sur le pneu, la portion de celui-ci passant sous le galet est aplatie et réellement pétri par le galet et elle épouse la forme de la figure 2, c'est-à-dire que les gorges deviennent rectangulaires. Vues en plan, les côtes du pneu se resserrent lors du passage sous le galet. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas d'usure, mais uniquement un travail d'élasticité. Il faut donc, pour obtenir un maximum de rendement, équiper le Solex de pneus très souples, ayant le dessin préconisé.

Il va de soi en effet, qu'un autre caneva de pneu, par exemple à côtes transversales, s'exposerait à une usure anormale, le galet attaquant ces côtes de front, ne pétrissant pas le caoutchouc, mais l'entamant environ 2.000 fois en une seule minute!

L'on pourrait croire que les côtes longitudinales du pneu équipant le Solex, faciliteraient le dérapage par temps de pluie. Rien n'est plus faux. Si l'on s'imagine par exemple que le Solex offre plus de chances au dérapage, cela n'est que la conséquence de la vitesse plus grande développée par le Solex, et ceci principalement dans les virages.

Disons encore que les côtes longitudinales remplissent encore une autre mission, celle d'absorber les secousses que provoque inévitablement un moteur à combustion interne. En pétrissant le pneu, le galet transmet le mouvement d'une manière uniforme à la roue avant. Les soubresauts du moteur disparaissent dans cette transmission souple.

En conclusion, quelques petits conseils. Pour exploiter au maximum les avantages de la transmission par galet de carborundum, il faut veiller au gonflement convenable du pneu. Un pneu insuffisamment gonflé ne permet plus au galet de pétrir le pneu dans les conditions optimales. De plus, lorsque le pneu avant a dû subir une réparation extérieure, il vaut mieux interchanger les pneus avant et arrière et donner au galet un pneu uniformément souple, condition sine qua non de bon rendement.



Enfin, la pression du galet sur le pneu doit rester uniforme. A cet effet, il a été prévu des disques de friction (figures 4 et 5). Ces disques doivent éviter le sautilllement du galet sur le pneu. Il serait par conséquent de serrage et grossière que de les huiler, car tout défaut de serrage et de friction de ces disques entraînerait des tâches d'usure sur le pneu.

ALBERT LEMAIRE.

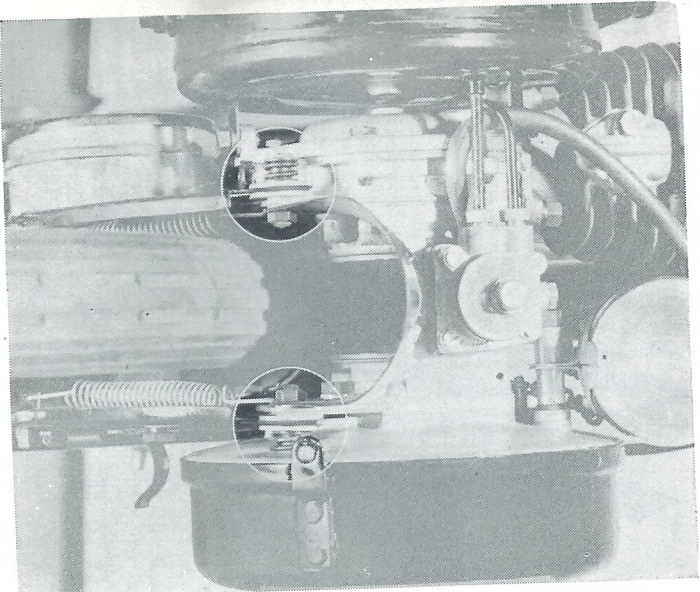


Fig. 4

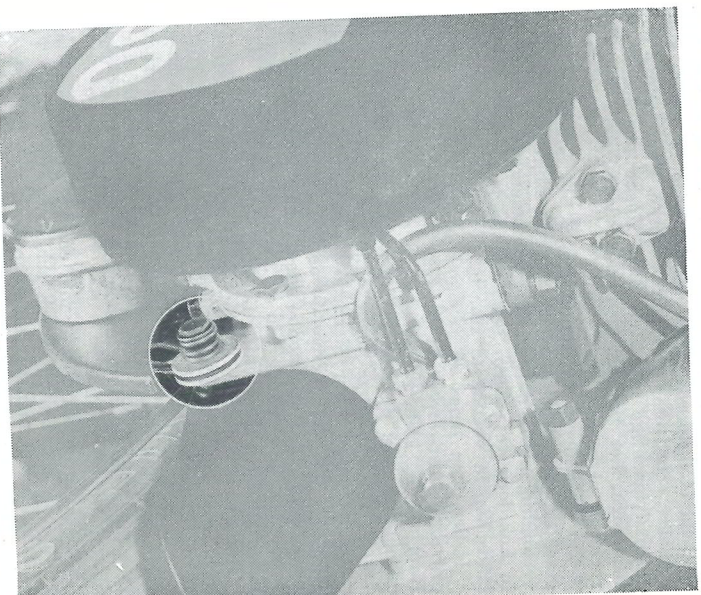
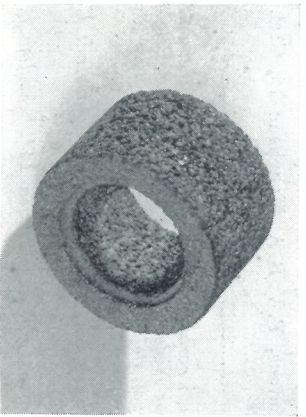


Fig. 5

Le galet de carborundum



Moerisme in het schone land Vlaanderen

Albert Lemaire

Geen streek in België biedt, zoals Vlaanderen, de enige brede horizonten, de prachtige vergezichten, de schilderachtige landschappen van een uitgestrekt en bloeiend platteland, waar rivieren en een machtige stroom vloeien, waar dennenbossen, groene weiden en bonte akkers zich afwisselen, als een rijkgeleurd schilderspalet.

De gouden korenvelden golven er als een woelige zee. Stijn Streuvels schreef over deze bij uitstek toerisme-grond onsterflijke boekdelen. Vlaanderen wist menig schrijversgevoel te laten trillen bij het aanschouwen van een weelderige natuur, die breed en kwistig uitgespreid ligt en waarvan de schoonheden daar zo maar te grijpen zijn, bijna in het hart van het kleine, doch zo afwisselende België.

De Scheldeboorden bieden wel, en op de meest doeltreffende wijze, de mooiste spektakels van een vreedzame natuurverspreiding, van een ijverige bevolking, van aardige Vlaamse hoeven, van de meest verschillende nijverheden, waarvan de belangrijkste het spinnen is, het weven van wereldberoemd linnen, de hup, vlas en tabaksteelt, en dan de Gentse bloemenbedrijven, alom de wereld gekend en gewaardeerd.

Dat is Vlaanderen, een uiterst rijke streek in verscheidenheid en interesse. Daar werden vele beroemde kunstenaars, schrijvers en dichters geboren. Daar leefden ook talrijke machtige heren en daar zingen nog heden de betaarden, het bronzen lied van Vlaanderen's trots en roemrijk verleden.

Om Vlaanderen te bezichtigen is de Solex het best geschikt, want met dit stalen paardje blijft men innig in verbinding met de natuur. Zo is het aangevaren de rivieren in hun loop te volgen, teneinde steeds dieper met het landschap in voeling te komen.

Indien men langs de Scheldeboorden wandelt, na de provincie Antwerpen te hebben verlaten, d.i. vanuit Rupelmonde, klein stadje gelegen schier recht over de nimmerdodende van de Rupel, dan vangt men een buitengewoon merkwaardige tocht aan, met vertrek uit een rustig havenkje, waar Mercator's standbeeld ons eraan herinnert, dat deze beroemde aardrijkskundige hier geboren werd. In Rupelmonde vindt ieder jaar, op Witte Donderdag, de uitdeling van de „Apostelbrokken" plaats, folkloristische gebeurtenis, die niet zal afsterven.

Tensche is een ander stadje, dat men bereikt na Steendorp, met zijn steenbakkerijen te zijn voorbijgerekend. De merkwaardige kerk van Tensche loont een bezoek, want men vindt er verschillende mooie en oude schilderijen. Ook zeer oude gebouwen treft men in Tensche aan. De Schelde, die in Rupelmonde nog tamelijk breed was, wordt hier veel smaller.

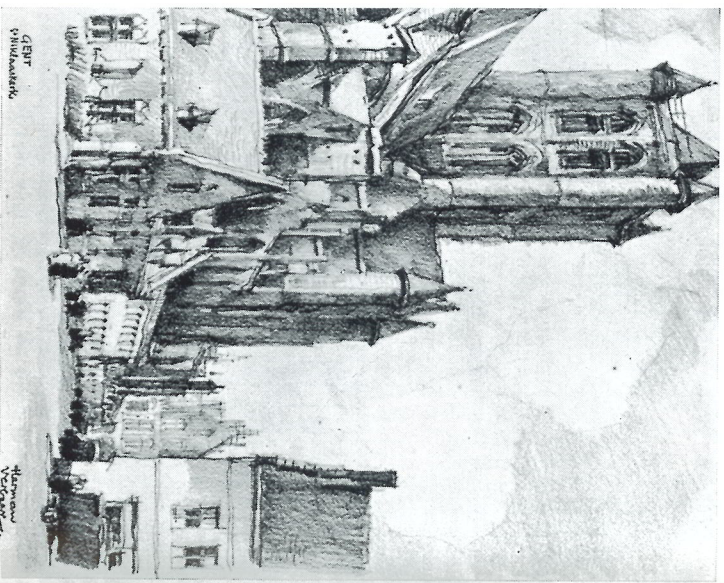
Marlekerke is een dorpie, met een kerktje gebouwd op de dijk, in een buitengewoon schilderachtig kader. Te St. Amands ziet men het monumentgraf van de dichter Emile Verhaegen. Jaarlijks komen Verhaegen's vrienden een vroom bezoek brengen aan hun meester.

Nu komt Baastode, zeer oud dorp, met scheepswerven, die laten vermoeden hoe belangrijk dit dorpje was, in vroegere tijden, toen geen andere vervoermiddelen de scheepsvaart in concurrentie brachten.

In Dendermonde zag de dichter Prudens van Duyse het licht en deze beschreef met vurige bewoordingen de pracht zijner geboortestad, de O.I. Vrouwekerk met haar rijkdommen, namelijk een schilderij van Van Dyck, het Stadhuis met zijn talrijke in de steen gebouwen beelden van de heren en heiligen van de streek, het Begijnhof, rustig weetsel van schilderachtige straatjes en steegjes.

Hier in de buurt vormt de Schelde een meer, het enige meer van het Vlaamse land, het meer van Overmeire-Donck met een oppervlakte van zestig hectaren.

In Schoonaarde verlaten wij het rustige buitenzicht, en Schellebelle, Wetteren, met hun merkwaardige kerken, ook Kwatrecht, bieden reeds een treffend beeld van de nijverheid, terwijl Melle weer rustiger aandoet, met zijn twee prachtige kastelen en het beroemd college. Nu landen wij te Gentbrugge aan, waar de Schelde slechts de halve breedte heeft van in Dendermonde.



Zo bereiken we langzamerhand de Artevelde-stad, de beroemde knip van Gent, het Vlaams Manchester, bodem van de bloemteelt, stad met groots en roemrijk verleden, waarover boeken geschreven en nog te schrijven zijn. Dit is het centrum van Vlaanderen, het hart van het vertedden en ook van het hedendaagse vijfjarige scheppeergeme van het Vlaamse volk. Hier vindt men, benevens de oudste overblijfselen van een fiere en trotse citadel, de modernste haveninrichtingen. Door deze stad stroomt de Schelde, komende uit Merelbeke en Zwijnaarde, uit Zevergem, waar een windmolen nog pal staat, niet-tegenstaande hij dagteekent uit 1372.

In Schelderode en Melsen vinden wij weer de uitgestrekte grasweiden en teelvlakten. De kerk van Vurste loont weermom een bezoek.

Eeke, Gavere en Nedereenaeme bezitten merkwaardige Romaanse kerken. Ook Eenaeme is een belangwekkend dorp, met de paardenmarkt en pofjesmarkt op het St. Laurensfeest.

Trekken we nog door Eime, en zo komen wij aangeland te Ondenaarde, een enige mooie stad en een stadhuus dat het oog streelt en een parletje is van ogivale stijl. Ondenaarde bezit ook merkwaardige kerken met prachtige schilderijen. In deze stad moet men wat rond wandelen, want het is een rustig en bescheiden oord.

B.T.B.V.D.A.V.E.E.A.W.

Over afkortingen en de Rijvel- en Auto-Salon van Brussel

Ik was een B.T.B. enzovoorts expositie-bezoeker. Onbegrijpelijk? U kunt gelijk hebben. Maar kijk eens, W spreken gedurig over R.A.I., S.O.S., K.N.A.C., K.N.M.V., K.L.M., A.J.S., U.S.A. en diverse O., namen het L.A. in B.

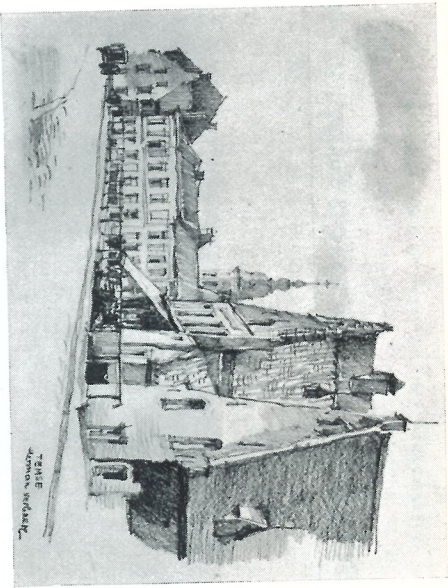
Een Bond Tot Beperting Van De Afkorting Van Eigen-namen En Andere Woorden zou bovenstaande puzzle op een voor de lezer gemakkelijker manier genietbaar maken. Er is daar kwestie van de Rijvel- en Auto-Salon van Brussel, van zware en lichte moto's, van rijwelen met hulpmotor, behorend tot verschillende constructiedanden, met de hun specifieke technische oplossingen en die het leuvenaanndeel opstellen in de show te Brussel.

U waart niet in Brussel? Dat is wel erg jammer. Ik vermoed, dat een van de medewerkers aan dit blad u wel een volledig verslag over dit evenement zal voor-schorten of dit reeds gedaan heeft. Hier volgen maar een paar beschouwingen in verband met mijn bezoek.

Het was werkelijk de moeite waard. Van heel mijn leven en op al de banen en straten tezamen heb ik nooit zoveel bromfietzen gezien als daar.

Het was er echt gezellig. Ik had het twijfelachtig ge-noegen een van de duizenden bezoekers te zijn van de tweede Zondag. Ik heb er lang vertoefd. Ik was helemaal niet moe, want ik moest er doorgaans niet lopen. Ik werd gewoon opgepakt door de massa en zo van stand tot stand geschoven.

Bij de Solex kon ik even uitblazen. Niettegenstaande de indrukwekkende, numerieke bezetting met ik weet niet



Verder verlaten wij Vlaanderen en hier besluiten wij deze korte wandeling in deze indruklatende Belgische streek. Mochten alle toeristen, zoals wij fietstoeristen, dezelfde indrukken bevaren van het enige, het prachtige Vlaanderen.

hoeveel „last minute" modellen met afgeschermd motor-delen en de ontlebare kijkkustgen, was er ruimte om op adem te komen. Al dadelijk kreeg ik het Solex-embleem op mijn jas gespeld.

De laatste R- en A-salons te Brussel heeft de lijn getrokken tussen de bromfiets en de moto, zelfs de lichte. De factoren daarvoor zijn: prijs, uitzicht en specificaties.

Ik heb daar een moto gezien van 65.000 fr., een mooi stuk ingewikkeld meehank, werkelijk. De bromfiets de Solex, met prettig uitzicht, de eenvoud zelf, kost 6.200 fr, en het blijft in het fond een vélo. De moto's hebben een zeer uiteenlopende gamme van cilinderinhouden. De vélomotoren hinteren zich tot 50 cc.

Voertuigen van 100 cc en meer, die tot hertoe nog pedalen behielden, hebben die achterwege gelaten en gewone voetstempelen geplaatst. Ze hebben zichzelf en terecht gepromoveerd tot lichte moto.

Er was te Brussel gelegenheid te over geboden om elke liefhebber zijn gading te bezorgen.

Het was een bij uitstek propagandistisch milieu. In België hadden we tot heden meer brommers in de étalages van de verkopers dan in handen van het cliénteel. Onze mensen hadden behoefte aan degelijke voorlichting en die hebben ze te Brussel ten volle gekregen.

Nagenoeg al de exposanten hadden gezorgd voor een didactisch model, t.z.t. een aangeleveren, veronderstel-werkend, specimen van hun product in coupe.

De motorwerking is over het algemeen dezelfde: een nuerst eenvoudige plofketeltype volgens het tweetact-systeem, meestal in voorwielmontage.

Die aanschouwelijke voorstelling heeft op slag een massa would-be brommers genustgesteld.

Ik ken de rechtstreekse verkoopresultaten niet. Doch daaraan hecht ik niet zoveel belang. Het eigenlijke seizoen moet nog beginnen. Ik ben ervan overtuigd, dat in een nabije toekomst en dank zij de tentoonstelling, de amateurs werden ingewijd in de motorgebieden, de kurve van het aantal genotoriseerde vélo's en vooral de Solex een tot nu ongekende plotse hoogte zal bereiken.

JOHN BEULIENS

SOLEX SERVICE

Solex-Service-Station Gebr. v. Hamersveld te Hilversum en Bussum

Mr. P. Lambertis Hurrelbrinck



VAN HAMERSVELD—is een naam met welluidende klank in de geschiedenis van de Nederlandse motorsport. Wanneer deze ooit geschreven zal worden, dan zullen van Kooten en van Hamersveld ongetwijfeld naar voren gebracht worden als de twee grootste renners tot op heden.

Bertus van Hamersveld heeft zijn triomphen gevierd op de grasbaan, te Assen en op internationale motorraces in het buitenland en ook op betrouwbaarheidritten. Hij is de enige Nederlandse renner geweest, die in de Engelse T.T. op het eiland Man is uitgekomen, waarbij hij in 1935 en '36 uitnodigend werd door de Engelse Motorclub als de beste Hollandse renner.

In de Internationale Zesdaagse heeft Nederland tweemaal de Zilveren Vaas gewonnen, in 1931 in Italië en zes jaar later in Engeland. Beide malen behoorde Bertus van Hamersveld tot het drietal, dat het Nederlandse team vormde. In zijn gezellige huiskamer te Hilversum leeft de herinnering aan deze glorie dagen voort in een uitgebreide collectie kostbare zilveren bekers.

In het zakenleven heeft Bertus een team gevormd met zijn broers Piet en Rinus, dat in 1925 te Bussum is gestart. Bertus is op 14-jarige leeftijd in het autovak gekomen. In 1915 werd hij opgeroepen voor de militaire dienst, die hij te Soesterberg vervulde. Het beviel hem daar zo goed, dat hij er negen jaar gebleven is en zich daar tot een bekwaam werktuigkundige ontwikkelde.

Zijn broer Piet had inmiddels een autogemische lasserij opgericht en zijn broer Rinus een rijwielzaak geopend. In 1925 kwamen de drie gebroeders bij elkaar en bespraken de mogelijkheid om een auto-, motor- en rijwielzaak te beginnen. Ieder specialist op zijn eigen terrein, beheersten zij met hun drieën het vak volkomen. Zo werd dan 25 jaar geleden door de gebroeders van Hamersveld te Bussum een zaak geopend in dezelfde straat aan de overkant waarvan thans het kapitale pand staat, waarin tegenwoordig het bedrijf wordt uitgeoefend.

De zaak kwam tot bloei, de garage van Hamersveld werd bekend in het gehele Gooi.

Service verlenen in alle mogelijke vorm is altijd zeer belangrijk voor de gebroeders van Hamersveld geweest en hieruit sproot de gedachte voort om de vele klanten uit Hilversum een reis naar Bussum te besparen door zelf naar hen toe te gaan. Daarom werd in 1932 een tweede zaak in Hilversum geopend, die evenals in Bussum uitgroeië tot een groot bedrijf met showroom en werkplaatsen.

Bertus ging in Hilversum wonen, terwijl zijn beide broers in Bussum bleven, maar zij hielden geregeld contact met elkaar.

Toen kwam in de zomer van 1948 de Solex in ons land. Eerst werden in de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht service stations ingericht als kern van het netwerk, dat over het gehele land getrokken zou worden. Het ging veel vlieger dan oorspronkelijk was gedacht, alle verwachtingen werden verre overtroffen.

Reeds in December van datzelfde jaar 1948 werd het Solex-service station van de gebroeders van Hamersveld te Hilversum gesticht en in juli van het vorig jaar werd er ook een te Bussum geopend.

De levensloop van de Solex in het Gooi is gelijk aan die in alle andere delen van ons land, waar populariteit gaat steeds crescendo. Te Hilversum zal weldra de dertigste Solex het service station gebr. van Hamersveld verlaten, hetgeen in ieder service station altijd een groot feest is.

De R.A.I.-tentoonstelling, in Februari te Amsterdam gehouden, is voor de bromfiets een triomf geweest, maar voor de Solex in het bijzonder. Zij heeft aan de gebroeders van Hamersveld een groot aantal "tentoonstellingsklanten" gebracht, dat zijn kopers die op de show door vergelijkingen hun keuze bepaalden. Vooral de ongeëvenaarde service, die de Solex geeft, leerden zij daar kennen.

Drie volwassen monteurs en een hulpkraan zijn aan het service station te Hilversum verbonden en het personeel te Bussum bestaat uit een gelijk aantal krachten. De service kan dus in voltrakte Solex-stijl geleverd worden.

Solex Accessoires noviteiten

In het Januari-nummer, waarin de nieuwe verbeteringen aan de Solex bekend werden gemaakt, werd o.m. ook besproken het nieuwste Solex-gashandle, dat in iedere stand vastgezet kan worden en dus gebruikt kan worden als een regelbare manette.

Vanaf een zelf te kiezen regelbare openingsstand kan men het handvatje blijven bedienen, zoals men dit vroeger gewend was. Als men constant met een lagere snelheid wil rijden, is de bediening hierdoor minder vermoeiend, terwijl het richting-aangeven met de rechterhand nu ook gemakkelijker gaat. In druk stadsverkeer heeft men echter de voordelen van het oude type behouden.

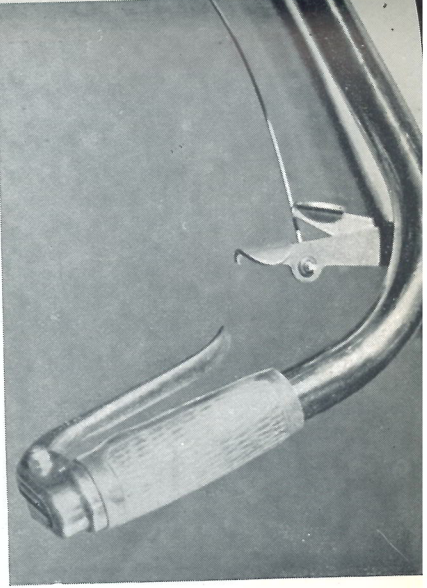
De prijs van dit nieuwe handvatje bedraagt f 3,20 inclusief montage.

Een andere noviteit is de Solex-motorflichter, welke veel voordelen biedt. Men kan wegrijden zonder de weerstand van de motor te moeten overwinnen, terwijl het aan- en afkoppelen van de motor (ook tijdens het rijden) heel gemakkelijk is, hetgeen o.a. van veel belang is in druk stadsverkeer en voor dames en fysiek zwakkeren.

Deze vinding bedient bij het aan- en afkoppelen van de motor tegelijkertijd het decompressieklepje en verhoedt daardoor abnormale slijtage of „doorslijpen“ van de band. Dit zo handige Solex-accessoire kost slechts f 9,00 incl. montage. Bovenstaande nuttige accessoires zijn verkrijgbaar bij uw Solex-service station.

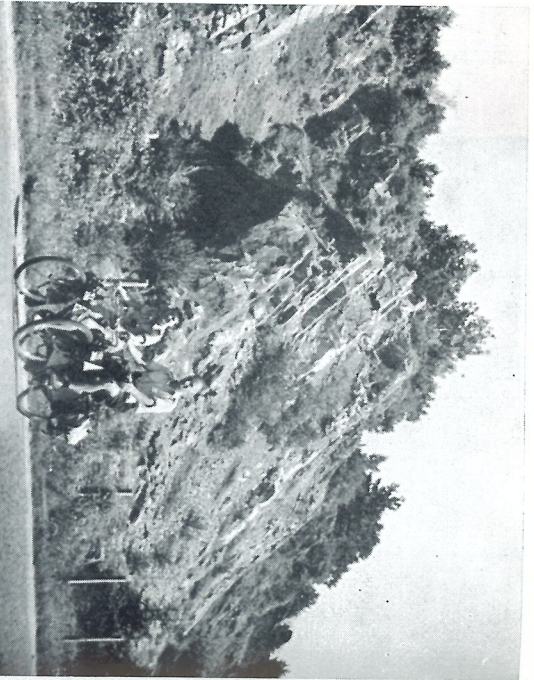
Prijs gemengde brandstof en Solex-olie

Met ingang van 15 Februari j.l. is de prijs van de gemengde brandstof vastgesteld op f 0,54 per liter. De prijs van de speciale Solex-olie moet helaas eveneens verhoogd worden en wel tot f 2,10 per liter.



Bestaande Service-Stationen

- Albasserdam: Fa. N. Wonsveen, Oost-Kinderdijk, 62, Tel. 327
- Alkmaar: Jan Moesje, Nieuwe sloot 38, Tel. 2243.
- Alkmaar: Voskamp, Spoorstraat 18-18, Tel. 2252.
- Alphen a.d. Rijn: G. G. J. Raadhuisstr. 243, Tel. 3151.
- Amersfoort: H. Holsteyn, Utrechtsestraat 28, Tel. 6886.
- Amsterdam: N.V. Borgmeier, Overtoom 79, Tel. 82476.
- N.V. H. v. d. Meer, Linnaeussteade 11, Tel. 52440.
- Fa. H. v. d. Meer, Willem Meunten 104, Tel. 60096.
- P. L. v. d. Meer, Willem Meunten 104, Tel. 60096.
- F. H. Meinders Jr., Tolsteat 130-134, Tel. 20084.
- Jac. Schol, Sarphatistraat 34, Tel. 52910.
- W. W. Smit, Amstelvenneweg 864-735, Tel. 90646.
- Apeldoorn: J. H. G. v. Witte, Hoofstraat 151, Tel. 5635.
- Appingedam: G. de Boer, Gouden Pand 4, Tel. 174.
- Arnhem: A. L. van Wijk en Co., Steenstraat 99, Tel. 20325.
- Assen: K. v. d. Ploeg & Zn., Koldenstraat 3, Tel. 2701.
- Baarne: M. Lettenmeyer, Stationsweg 1, Tel. 3235.
- Balkbode: Chr. Mantel, Slotenweg 133, Tel. 261.
- Balkbrug: E. J. Zanlung, Zwolsseweg 6, Tel. 724.
- Banneveld: Fa. H. Zwart, Amersfoortsestraat 22, Tel. 199 en 203.
- Bellen: H. Raterink, Havenstraat 2, Tel. 77.
- Bergen op Zoom: Service-Station Bergen op Zoom, Engelsstraat 15, Tel. 306.
- Beverwijk: J. W. van Vuuren, Populierenlaan 80, Tel. 3656.
- Budel: Fa. Daniels & Zn., Smidestraat 28, Tel. 12.
- Bolsward: C. P. de Jager, Broerstraat 7, Tel. 285.
- Borculo: „Solexveer“, Burg. Bloemstraat 210, Tel. 327.
- Borger (Dr.): K. v. d. Vlag, Hoofdstraat A 30, Tel. 8.
- Boskoop: J. A. M. Verbakel en L. C. Vergeer, Voorikade 27, Tel. 196.
- Bosmeers: Fa. Jelten, St. Rochusplein, Tel. 57.
- Breda: Gebr. van Nimen, Haagweg 442-444, Tel. 3419.
- Breukelen: J. P. Hooftman, Spuiplein, Tel. 111.
- Bussum: Gebr. v. Hamersveld, Herenstraat 36, Tel. 6973.
- Coevorden: N.V. v. h. J. v. Berkum I.o., Stationsstraat 2, Tel. 212.
- Delft: L. Ham Jr., Houttuinen 7, Tel. 1065.
- Den Burg (Texel): F. Zeegel, Parkstraat 16, Tel. 150.
- Dorsten: L. v. d. Berg, Zwolsseweg 32, Tel. 3715.
- Doornik: Gebr. J. en H. Riethorst, Terboerseweg 43-45, Tel. 613.
- Dokkum: T. C. Stella, Lageweg C 106, Tel. 303.
- Dordrecht: Jaap Vos, Steegoversloot 32, Tel. 6131.
- Dordrecht: Fa. R. Lammer, Noorderpurl 41, Tel. 2234.
- Ede: J. van Wijk, Eijkweg, Tel. 9558.
- Edinhoven: J. A. C. Smulders, Tongelresestr. 105, Tel. 5951.
- Emmen: H. Beugeling, Hoofdstraat 29, Tel. 41.
- Enhuizen: Gebr. S. en M. Kornalshipper, Breedstraat 35-45, Tel. 223.
- Eusehede: Melching en v. Ulzen, v. Lochemstr. 8, Tel. 2624.
- Frerwerd: R. Offringa, Hoofdweg 3.
- Fransker: Fa. Fingelsma en Whinn, Voorstr. 26, Tel. 2370.
- Geldernissen: R. M. C. Udo, Herman Kuykstraat 28-30, Tel. 381.
- Geele: Jos. Coorens, Burg. Lemmensstraat 2-4.
- Geest: Gebr. Adriane, Rimmeldamstraat 16, Tel. 2033.
- Geest: A. J. F. R. Euseb, Deldensestraatweg 36-38, Tel. 6645.
- Gorinchem: C. J. v. Mill, v. Arkestr. 65, Tel. 2644 en 2645.
- Gorinchem: H. Koelstra, Hoofdstraat 196, Tel. 226.
- Gorinchem: H. Weurman, Kleiweg 96, Tel. 3728.
- Groeningen: H. J. Veenendaal, Showroom: Ged. Zuidereind 35, Tel. 26634.
- Service-station: Kleine Pelsterstratweg 6, Tel. 26571.
- Grijpskerk: E. de Vries, Friesestraatweg A 132, Tel. 44.
- Den Haag: M. v. d. Berg, Conrathkade 89, Tel. 337876.
- Den Haag: „Haam“, De la Reyweg 170-172, Tel. 338682.
- Fa. Maasland, Bezuidenhoutseweg 181, Tel. 770670.
- Fa. Th. R. Sheriff & G. Dat, Pippelingsstraat 120, Tel. 398683.
- A. J. J. Zwets, Rijswijkseweg 31-33, Tel. 112740.
- Haarlem: J. J. van Kooten, Pein 20, Tel. 12000.
- Haarlem: E. B. Ruitenberg, Donkerstraat 22, Tel. 2208.
- Harderwijk: E. Smit, Brink A 7, Tel. 80.
- Heerde: M. Dalhuisen, Stationsstraat 9-11, Tel. 650.
- Heerde: J. Kolenbuis, Geerstraat 12, Tel. 4524.
- Helden: P. van Hagen, Heren, Reynen, Markt 18, Tel. 2.
- Den Helder: F. M. J. W. Maaij, Keizerstraat 98, Tel. 2833.
- Den Helder: J. W. Seljens, Molensstraat 187, Tel. 2730.
- Helmond: B. L. Jansma, Deldensestraat 208, Tel. 2585.
- Herengelo: B. L. Jansma, Deldensestraat 208, Tel. 2585.
- Hilversum: Gebr. v. Hamersveld, Elmstraat 44, Tel. 8172.
- Hilversum: Fa. A. Kip, Hoofdstraat 92, Tel. 92.
- Hoogeveen: K. de Reus, Kleine Noord 58, Tel. 4071.
- Huizen: J. L. de Reijnders, Vismarkt 6, Tel. 46.
- Huizen: J. L. de Reijnders, Midstraat A 73-75, Tel. 14.
- Joure: K. Schoutstra, Onderstraat 40-42, Tel. 71.
- Kampen: J. W. Wolters, Onderstraat 40-42, Tel. 2493.
- Katwijk a. Zee: Fa. A. P. Dijkman, Steynstraat 31, Tel. 4.
- Klundert: A. O. de Vries, No. 84, Tel. 70.
- Krabbendijke: J. Prinske, Wilhelminastrat A 206, Tel. 8.
- Leens: J. P. Bunnemeijer, Kerkstraat 50-56, Tel. 29.
- Leerdam: Gebr. van Ames, Kerkstraat 50-56, Tel. 29.



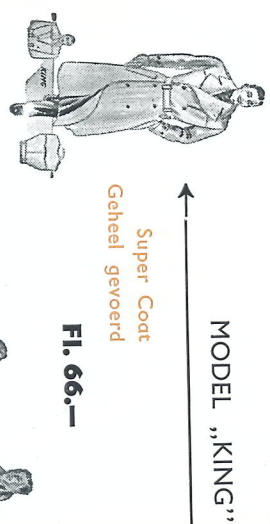
FOTO'S VAN DE MAAND

Foto's voor deze rubriek blijven nog regelmatig binnenkomen en hieruit blijkt wel, dat de camera bij Solex-tochten niet vergeeten wordt. Dit fotografeer-enthousiasme heeft ons er toe gebracht in de komende maanden ook eens een aantal tips te brengen op het gebied van de fotografie. Wij twijfelen er niet aan of onze lezers zullen dit zeker op prijs stellen. En nu de twee bekronnende foto's voor Maart. Van de heer M. Lapré, Breienerstraat 114, Den Haag, ontvingen wij bovenstaande foto, waarvoor hij als motto opgaf: „Ook hier de Solex aan de top”. De andere kiek is gemaakt op een Belgische vacanietocht in Augustus 1950 door de heer C. Deenk, Herengracht 160, Amsterdam. Dit zonnige beeld is opgenomen even buiten Roehnefort. Beide inzenders ontvingen de gebruikelijke beloning van f 10,—. Nieuwe inzendingen voor „Foto's van de maand” zien wij weer met belangstelling tegemoet.

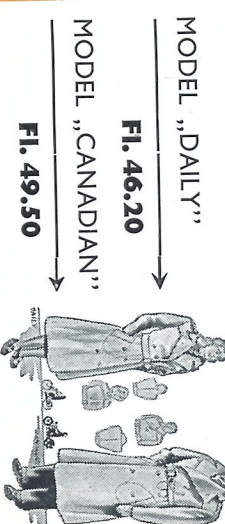


Wat hij draagt...
Wat ook lederen kleding!
U heeft u niet op uw Solex.
U koort een „INDIANA-SOLEX”
laas- of mantel, een product van
INDIANA, de fabriek die de lederen
kleding perfectioneer.
INDIANA-SOLEX kleding, de beste
bescherming voor uw gezondheid.
verkijsbaar bij de
SOLEX SERVICE STATIONS
weet u, dat later voor kleding on-
vervangbaar is door haar uitzonderlijke goede
bescherming van gezondheid en zeer
lange levensduur?
Dus Indiana kleding!

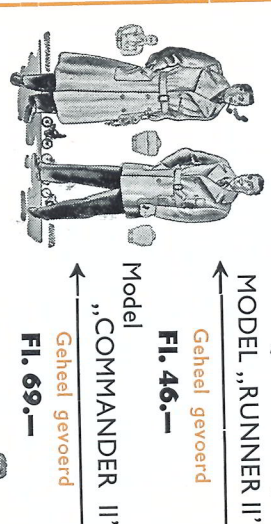
“Eaton” the perfect Motor-Coat
WATER- EN WINDDICHT



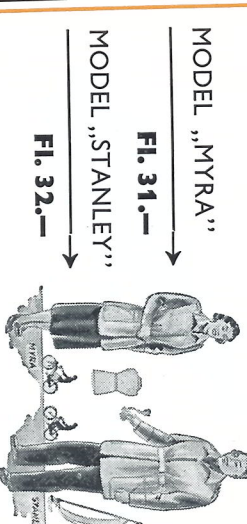
MODEL „KING”
 Super Coat
 Geheel gevoerd
Fl. 66.—



MODEL „DAILY”
Fl. 46.20



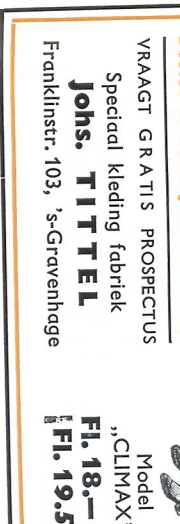
MODEL „CANADIAN”
Fl. 49.50



MODEL „MYRA”
Fl. 31.—



MODEL „STANLEY”
Fl. 32.—



MODEL „PRACTIC” **Fl. 6.75**

Bestel er een bij uw handelaar
 VRAAGT GRATIS PROSPECTUS
 Speciaal kleding fabriek
Johs. TITTEL
 Franklinstr. 103, 's-Gravenhage

- Model „CLIMAX”** Fl. 18.— en **Model „TITTEL”** Fl. 19.50
- MODEL „COMMANDER II”** Geheel gevoerd **Fl. 69.—**
- MODEL „RUNNER II”** Geheel gevoerd **Fl. 46.—**
- MODEL „MYRA”** Geheel gevoerd **Fl. 31.—**
- MODEL „STANLEY”** Geheel gevoerd **Fl. 32.—**
- MODEL „PRACTIC”** Fl. 6.75
- Bestel er een bij uw handelaar**
 VRAAGT GRATIS PROSPECTUS
 Speciaal kleding fabriek
Johs. TITTEL
 Franklinstr. 103, 's-Gravenhage
- Model „CLIMAX”** Fl. 18.— en **Model „TITTEL”** Fl. 19.50
- MODEL „COMMANDER II”** Geheel gevoerd **Fl. 69.—**
- MODEL „RUNNER II”** Geheel gevoerd **Fl. 46.—**
- MODEL „MYRA”** Geheel gevoerd **Fl. 31.—**
- MODEL „STANLEY”** Geheel gevoerd **Fl. 32.—**
- MODEL „PRACTIC”** Fl. 6.75
- Bestel er een bij uw handelaar**
 VRAAGT GRATIS PROSPECTUS
 Speciaal kleding fabriek
Johs. TITTEL
 Franklinstr. 103, 's-Gravenhage

Bestande Service-Stations
 Vervolg

- Leeuwarden: Fa. Erouwer & Alkema, Pier Panderstraat 10, Tel. 3069.
 Leiden: H. Walenkamp & Zn., Turfmarkt 5, Tel. 20050.
 Leekerkerk: F. P. Nobel, Kerkweg 38, Tel. 270.
 Lemmer: K. Koopmans, Langestreek 1, Tel. 3821.
 Lisse: Jo de Kooiker, Kanaalstraat 60, Tel. 3821.
 Lonneker-husshede: J. H. Veger, Oudenzaalstraat 726, Tel. 4109.
 Maastand: H. Vink, Huis ter Lucht, B. 41a, Tel. 4561.
 Maastrecht: J. J. Felix, St. Pietersstraat 34, Tel. 4672.
 Marneste (N.O.P.): S. Dijkstra, Breesstraat 2, Tel. 51.
 Meppel: A. Kroeskop & Zn., Zuidende 50, Tel. 112.
 Middeldburg: Gebr. van den Driest, Herenstr. 12, Tel. 2410.
 Middelharnis: H. J. Campmans, Chr. de Vrieslaan C 193, telefoon 60.
 Nijmegen: A. W. Boom, v. d. Havestraat 12-14, tel. 23064.
 Niveerdal: Jan Hosmar, Grote straat 111, tel. 608.
 Orschot: Fa. U. F. C. van Zelst, Spoorwondseweg 198, tel. 350.
 Oldenzaal: G. Forink, Bentinckstraat 174, Tel. 431.
 Ommen: D. Luttelek, Stationsweg 14, Tel. 71.
 Oostendorp (Post Elbure): W. Zoet, Rijksweg II 53, Tel. 415.
 Oosterveld: F. Tasma & Zonen, Brinkstraat 5, Tel. 35.
 Oostvoorne: „Voorne”, Voorstraat A 425, Tel. 100.
 Ootmarsum: W. A. Heisterkamp, Marktstraat 346, Tel. 221.
 Oss: Gebr. Hendriks, Heuvel 25, Tel. 2428.
 Overschie: E. M. Maatje, Rott. Rivweg 9, Tel. 49300.
 Oud-Berterland: J. Broumer, Oost Voorstraat 37, tel. 138.
 Purmerend: Fa. Scherner, Slotplein, tel. 131.
 Raalte: Jorink en Van Rossum, Stationsstraat 32, Tel. 321.
 Raamsdonksveer: A. B. M. van Zwol, Hoofdstraat 3-5, Tel. 42.
 Roermond: J. op 't Root, hoek Wilhelmijnpl.-Venlosep, 8, tel. 2320.
 Roosendaal: Fa. Heenckam, Adm. Ionckestraat 1, tel. 2044.
 Rotterdam: W. v. Gent, Bergweg 220, tel. 43364.
 Rotterdam: R. S. Stokvis & Zonen N.V., Oostkousdijk 17, tel. 50577.
 I. A. Kroeswijk, Preotialaan 15, tel. 71288.
 Fa. H. Maaslant, Oudeveld 54, tel. 22172.
 Fa. M. Maatje, Rotterdamseweg 9, Tel. 81235.
 Rozenburg: Fa. J. Lievaart, Koningshulpeaan 5, tel. 31.
 Sappeneer: H. Schaap, Noordstraat 45-47, Tel. 2451.
 Schagen: Fa. K. Middeldijk, Loet 17, tel. 251.
 Scheveningen: Maasland, Keizerstraat 60a.
 Scheveningen-Garage „Unique”, Burg. Knappertaan 6, tel. 63100-67100.
 Sneek: Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85, tel. 2163.
 Spijkendam: G. van Pelt, Stationsstraat 5, tel. 15.
 Spijkendam: Gebr. Test, Hoofdstraat 130, tel. 73.
 Stadskanaal: M. de Vroome, Gasthuisstraat 36, Tel. 2215.
 Steenwijk: M. de Haan, Nieuwe straat 19, tel. 202.
 Strijen: C. de Gehr, Capendijk, Akesteer. 174, tel. 2030.
 Terzouwen: Gebr. & Zonen, Eendrachtsweg 13, tel. 50.
 Tholen: G. Dijk & Zn., Weerstraat 18, tel. 2226.
 Tiel: H. Smits & Zn., Bredesweg 7, tel. 3402.
 Tilburg: Fr. Boogaers, Bredesweg 7, tel. 2226.
 Uithoorn: Fa. G. Dinkla, Kraakstraat B 280, tel. 13.
 Uithoorn: A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12609.
 Vans: P. Lux & Zn., Boshstraat 12, Tel. 306.
 Varsseveld: J. H. Rusesink en Zn., Spoorstraat C 43, Tel. 207.
 Veendam: Fa. S. J. van Wijk, Prins Bernhardaan 219, tel. 530.
 Verhul: Frans v. d. Dungen, N.C.B.-jaan 7, Tel. 106.
 Venlo: J. A. M. van Hoogstraten, Parade 21, tel. 2662.
 Venlo: L. J. van Haren, H. Vink, Jan Steenstraat 22, Vaardingen: Motohome H. Vink, Jan Steenstraat 22, Tel. 4681.
 Vlissingen: Fa. v. d. Driest, Scheldestraat 59, Tel. 2216.
 Waalwijk: Fa. A. M. Schonep, Langende 89, tel. 102.
 Waalwijk: H. B. Goedhart, Grinhweg 46a, tel. 2724.
 Wassenaar: Garage Janssen, Baekstraat 89, tel. 2037.
 Weert: A. H. Halders-Vissers, Baekstraat 89, tel. 509.
 Winschoten: Jac. Smedes, Elzhanterstraat 9, tel. 509, b.g.g. 514.
 Winterswijk: Langwerden en Kuenen, Torenstraat 2, tel. 2133.
 Wissokerke: P. A. van Damme, Noordendstraat 138, tel. 224.
 Woerden: Fa. Ton van Beynum, Leidsestraatweg 134, tel. 409.
 Wollega: Fa. Gouma, Heerenveensweg 22, Tel. 52.
 Workum: G. S. Visser, Markt A 188, Tel. 99.
 IJsselmonde: A. Kleinveld, Horvijk 22, tel. 73445.
 Zaandam: P. J. Verhoef, Sadijnspl. 2, tel. 3881.
 Zelst: G. van Amerstoor, Sadijnspl. 39, tel. 3366.
 Zevenaar: H. L. Thijssen, Arnhemseweg 288, Tel. 206.
 Zierikzee: Remeyn en v. d. Zande, Lange Kopselstr. A 119, tel. 130.
 Zuiden (Utrecht): W. van 't Hoog N.V., Joh. Tienhoegend-straat 34, Tel. 13466.
 Zutphen: J. Zwier, Beekelingsel 40, tel. 2551.
 Zwolle: W. Dragt, Thomas & Kempsstr. 26, tel. 6892.

Vertrouw op



BETTER THINGS FOR BETTER LIVING... THROUGH CHEMISTRY



voor kleuren met een lange levensduur

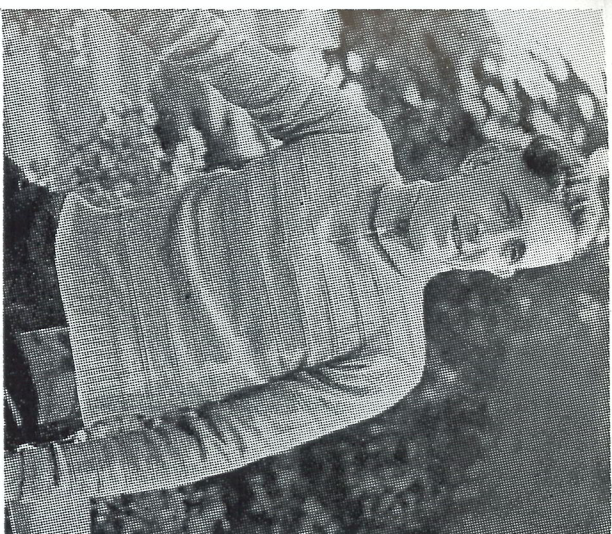
Kleuren met dezelfde levensduur als het weefsel . . . kleuren, welke noch door zonlicht noch door transpiratie of wassen verschromelen. Voordelige, door **mensenhanden vervaardigde** kleurstoffen brengen - en houden - zulke kleuren in Uw kleding. Het Du Pont concern investeerde niet minder dan 18 jaren nauwgezet wetenschappelijk researchwerk om de meest

echte kleurstoffen uit koolteer te vervaardigen . . . daarbij gebruikmakend van zijn geweldige hulpbronnen aan ervaren deskundigen, enorme laboratoria en fabrieken. Juist deze hulpbronnen zijn een belangrijke reden, waarom U **altijd** vertrouwen kunt op Du Pont - en zijn meer dan 28.000 "better things for better living . . . through chemistry".

Alleenuvertegenwoordigers voor Nederland:

R.S. STOKVIS & ZONEN N.V. - CHEMISCHE AFDELING - ROTTERDAM

378



Solex-rijders zijn aldoende beschermd tegen koude met een

PEHAVEE-pillover

rolkraagmodel. IJZERSTERK en . . .

"Pehavee" gaat langer mee!

Vraag Uw winkeler of schrijf naar de "Pehavee" Tricotfabriek te Veendam. Directeur: H. G. Hey



Een goed

als de

CHAMPION

bougie

's werelds favoriet

op elk motorvoertuig voldoet, voldoet zij op het

Rijvisiel Solex



Even waardevol als een
"RIJWIEL SOLEX"
is het bezit van een

UNICUM-Ongevallenpolis

van

"DE ZEVEN PROVINCIEËN"

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

379



*Ook de Solex
is gemonteerd met*

VREDESTEIN
banden

snel, soepel en betrouwbaar

380

Op de
SOLEX

MAANDBLAD
TWEDE JAARGANG No. 11
APRIL 1951

**Solex Rallye Schiphol
1951**

