

*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**



# Op de SOLEX

Maandblad voor Solex-enthousiasten  
in Nederland en België

2e Jaargang - No. II - April 1951

Abonnementprijs voor Nederland:

f.3,50 per jaar; voor België: Bfr. 65

Administratie-adres:

voor Nederland: Kon. Neel, Boekhandelrij  
H. J. M. Koolmans, Lange Heren 585B  
Schiedam, tel. 69300, giro-nummer 5858  
voor België: (alleen abonnement) N.V.  
Standaard Boekhandel, Huidenvoerstraat  
55-59, Antwerpen, Tel. 326572, Post-  
rekening 105248

Redactie-adres:

Heinman Dullerplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

Artikelen

Mej. R. Beekman - Maurits Soesman -  
Trijneer - J. M. Moerkerk - K. J. Mil-  
ler - Kees Hans - Anne H. Mulder -  
Ella Goldstein - Joris v. d. Bergh -  
Simon Carnegiëghel - Mr. P. Lamberts  
Hurdlerink - Albert Lemaire - Uffcl - e.v.

Tekeningen

Studio Valk - Wim Bijnoor - Charles  
Poost - e.v.

Foto's

Kees Hans - J. M. Moerkerk - P. Troost  
- 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. 5838 t. n. van Kon. Nederl. Boek-  
drukkerij H. A. M. Koolmans, Schiedam. In België  
op postrekening nr. 105248 t.n.v. de N.V. Standaard  
Boekhandel, Huidenvoerstraat 55-59, Antwerpen.  
Indien niet wordt gestreerd, zal per postincasso over  
het abonnementsgeld worden beschikt.

**Deze maand:**

De Solex Rallye Schiphol speelt  
in deze dagen, nu velen druk in  
touw zijn om een perfecte organi-  
satie op te bouwen, een grote rol.  
Laten wij hopen, dat het weer op  
de 5e Mei even stralend zal zijn  
als op de Rallye-dag van het vo-  
rige jaar!

Dingeland gaat op grote schaal  
feest vieren en onze medewer-  
ster Ella Goldstein vertelt U er  
uitvoerig het e.e.a. over.

Onze lezersessen zullen het ar-  
tikel over de Parijse modelhuizen  
zeker wel appreciëren. Als U meer  
op dit gebied wilt lezen, schrijft  
U het ons dan eens!

In verband met plannen en  
reizen naar het buitenland ver-  
wijzen wij U speciaal naar het  
artikel van onze redacteur over  
de buitenlandse voorschriften be-  
treffende het meenemen van Uw  
bromfiets. Leest U dit met aan-  
dacht, het kan U mogelijkheden  
aan de grens besparen!

Om nog even in Frankrijk te  
blijven, U moet de allerlaadigste  
hymne op de wijn van Anne H.  
Mulder zeker ook niet overstaan.  
Maar er staat in dit nummer  
nog zoveel speciaal kunnen aan-  
bevelen, daarom stoppen wij hier  
maar!



382

## Redactie mededelingen

### Prijswaang

De uitslag van onze Maartprijswaang, waarvoor zeer vele  
inzendingen zijn binnengekomen, konden wij — in verband  
met de sluitingsdatum op 14 April — niet meer bekend  
maken in dit nummer. Dit zal nu gebeuren in het Mei-  
nummer.  
Nog even geduld dus!

### "Foto's van de maand"

In verband met zeer vele copie moest in dit nummer  
onze rubriek "Foto's van de maand" komen te vervallen.  
In het Mei-nummer zullen wij nog één keer 2 bekkende  
foto's publiceren, daarna sluiten wij deze rubriek tot het  
najaar. Er zal tijdig aangekondigd worden wanneer wij  
met onze maandelijkse fotowedstrijd weer gaan beginnen.

### Fotocursus

Zoals reeds aangekondigd, zal, te beginnen in Mei, de  
bekende fotograaf en schrijver, o.a. van „Dieren van nabij”,  
de heer J. M. Moerkerk, een serie artikelen beginnen voor  
onze amateur-fotografen, die de kwaliteit van hun werk  
willen verhogen. Het wordt een gezellige, praktische  
„cursus”, verlicht met talrijke voorbeelden, die u zeker  
met belangstelling zult volgen.



## UW RIJWIELSOLEX

is het best verzekerd op de speciale

# Solex Polis

van

„DE ZEVEN PROVINCIEËN”

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de plaatselijke  
vertegenwoordigers en door de Assurantie Maatschappij

„De Zeven Provinciën” N.V.

's-Gravenhage - Javastraat 1a - Tel. 183530



## Solex-Rallye Schiphol 1951

Nu de inschrijving voor de Solex-rallye 1951, die  
weer altevoren bijzonder veel belangstelling heeft  
getrokken, bijna gesloten is, volgen hier nog voor  
de deelnemers en deelnemers een aantal wenken,  
welke van belang zijn.

De meesten der deelnemers zullen op het moment, dat  
zij dit lezen, reeds in het bezit zijn gekomen van de  
benodigde bescheiden voor de Solex-rallye Schiphol.  
Mocht u daarin enigzins fout ontdekken, dan adviseren  
wij u de deelnemerskaart met uw aanmerkingen aan het  
Organisatiebureau te retourneren.  
Deelnemerskaarten, deelnemersvlaggen en parkeer-  
bewijzen, waarop door de deelnemers op enigzins wijze  
verandering is gebracht, hebben disqualificatie van de  
deelnemers aan de startplaats tengevolge.

Alle startplaatsen zijn gedurende drie kwartier à een  
uur geopend. Aangezien de deelnemers dit jaar niet op  
een individuele tijd worden gestart, maar gedurende de  
tijd, vermeld op hun deelnemerskaart in het vak „start-  
tijd”, verdient het aanbeveling niet in de laatste 10 mi-  
nuten bij de start te verschijnen.

De startplaats gaat op de op uw deelnemerskaart ver-  
melde tijd dicht. Populair gezegd is het dus dit jaar aan  
iedere startplaats: Wie het eerst komt, die het eerst maalt!  
Bij iedere startplaats is een benzinetank en service-  
station aanwezig, zodat u in noodgevallen daar nog kunt  
worden geholpen.

De startplaatsen zijn gevestigd te:

Gonda, Kleiweg 96  
Den Haag O, en N., Van der Heem, Maanweg  
Leiden, Turfmarkt 5

Amsterdam, Apollolhal  
Haarlem, Plein 20  
Zaandam, Stadhuisplein 2  
Rotterdam-O., Bergweg 220  
Rotterdam-N., Heiman Dullaerplein  
Hilversum, Emmasstraat 44  
Amersfoort, Utrechtsestraat 28  
Utrecht, Goorstraat 83  
K.P. Bosplan, Schinkelweg

De starttijden zijn voor:

Gonda	9.30—10.15
Den Haag-O.	9.15—10.15
Den Haag-N.	8.45—9.30
Leiden	9.45—10.30
Amsterdam	9.00—9.45
Haarlem	9.30—10.15
Zaandam	8.30—9.15
Rotterdam-O.	8.45—9.30
Rotterdam-N.	8.00—8.45
Hilversum	7.45—8.30
Amersfoort	7.45—8.30
Utrecht	8.00—8.45
K.P.-route	12.30—13.30

Nadat uw deelnemerskaart aan de start gestempeld is,  
ontvangt u uw routebeschrijving, zodat een ieder tot het  
laatste moment in onzekerheid is over de te rijden route.  
Verdende het het vorige jaar aanbeveling kaarten mee  
te nemen, thans zult u hiervan weinig profijt hebben.  
In de routebeschrijving zullen n.l. geen plaatsnamen voor-  
komen.  
In de routebeschrijving zullen wel gevaarlijke kruisingen,

383

spoorwegergangen en door ons geplaatste Rode Kruisposten steeds in rode letters worden aangegeven. De organisatie-commissie hoopt en verwacht, dat evenals het vorige jaar haar hele Rode Kruis-organisatie aan het einde van de dag overbodig is gebleken.

Wanneer u de routebeschrijving in ontvangst hebt genomen, is het de bedoeling, dat u rijdt in de door de starters aangegeven richting en eerst verderop overgaat tot een meer nauwkeurige bestudering daarvan. U voorkomt daardoor opstopping bij de start.

Evenals vorig jaar staan langs de gehele route verspreid controleposten. Deze posten zijn verdeeld in bekende controleposten, waarvan de controleurs, evenals de post zelf, kenbaar zijn aan een groene band en een groene vlag. Route-controleposten zijn kenbaar aan gele banden en gele vlaggen.

**Het missen van een startstempel kost de deelnemer 30 strafpunten, die van een bekende controlepost 25 en die van een routecontrolepost 15 strafpunten.**

Er is met de controle-organisatie op gerekend, dat de deelnemers met een gemiddelde snelheid van 19 km zullen rijden.

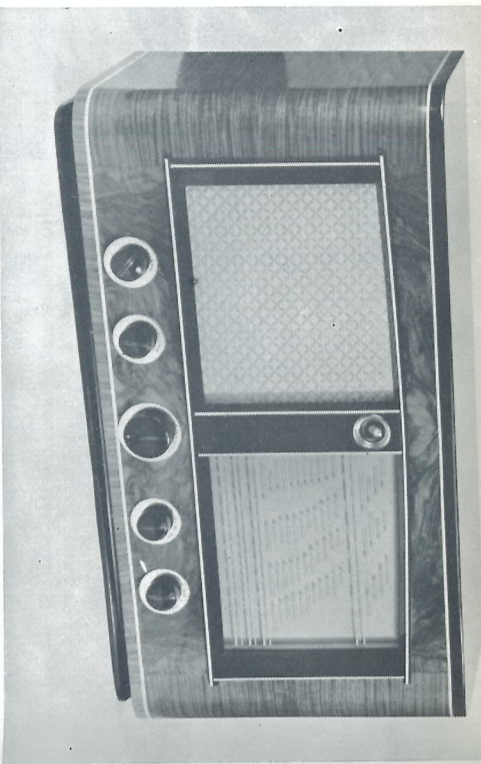
De controleposten sluiten derhabe op een tijdstip, dat als volgt wordt bepaald: afstand van de post vanaf startplaats gerekend, gedeeld door het gemiddelde van 19 km en deze uitkomst in minuten opgeteld bij de starttijd van de laatste mogelijke deelnemer van de betrokken startplaatsen. De som van deze optelling wordt nog eens extra vermeerderd met 25 minuten reserve-tijd per post. De opening van de posten wordt op dezelfde wijze bepaald, echter wordt de tijd dan verminderd met 15 minuten.

Mocht u door sterke wind in de rug dus aan een controlepost komen voor de tijd, dat u daar volgens bovengenoemde berekening behoort te zijn, dan zal deze post nog gesloten zijn en dus niet stampelen. U dient dan te wachten tot de tijd, dat de vroegste deelnemer gestempeld mag worden en u kunt dan uw rit naar Schiphol voortzetten. Het heeft dus geen enkele zin door bijtappen uw snelheid te verhogen, aangezien u voor gesloten controleposten komt, wanneer u boven het voor deze rallye vastgestelde gemiddelde hebt gereden.

Het te laat komen bij een controlepost in verband met tegenwind is door de zeer ruime reserve-tijd uitgesloten. Het komt er in deze rallye dus vooral op aan, een gemiddelde van 19 km te handhaven. Ter geruststelling diene echter, dat bij zeer sterke wind op 5 Mei alle controleposten nog eens extra 15 minuten later sluiten dan de opgegeven tijd. Vrees voor een gesloten controlepost door te laat komen is dus overbodig.

Evenals verleden jaar zal om de ongeveer 10 km een servicestation langs de route zijn geplaatst. Deze service-stations met hun technici zijn kenbaar aan een witte vlag en een witte band. Mocht u dus onderweg met pech te kampen hebben, dan heeft u ruimschoots de gelegenheid binnen de u toegemeten tijd de pech te laten verhelpen en alsnog tijdig aan de volgende controlepost te verschijnen. De servicestations staan in de routebeschrijving vermeld.

Deelnemers, die een pechvogel passeren, zijn volgens het reglement verplicht het eerstvolgende servicestation



*Hierboven ziet u een van de zes prachtige Erres-radio's, die als prijs beschikbaar zijn gesteld*

op de hoogte te brengen, dat een Solexer met pech in aantocht is. Zo mogelijk zullen de technici de pechvogel tegemoet gaan.

Verliest u door pech of om andere reden zoveel tijd, dat u meer dan 1 uur en 20 minuten op uw gemiddelde achter raakt, neemt u dan de meest rechte weg naar Schiphol en u heeft ruimschoots de tijd om bij de eerste toren van het orkest van de Skymasters aanwezig te zijn.

De deelnemerskaarten zijn dit jaar in twee kleuren: blauw voor de deelnemers aan de rallye en wit voor de deelnemers aan de klassenwedstrijf. De kaarten zijn slechts aan één zijde bedrukt en op de onderste helft vindt u acht vakken voor controlestempels, hetgeen echter niet wil zeggen, dat u bepaald acht stempels moet hebben, wanneer u op Schiphol arriveert. Het aantal kan voor iedere route verschillen. De bedoeling van de daaronder gedrukte vakken, genummerd 1 en 2, zal u eerst op de dag zelf duidelijk gemaakt worden.

Aan de finish worden de vier onderste bonnen door de official er afgescheurd en aan u overhandigd.

Britten uw deelnemerskaart ontvangt u nog een deelnemersvlag, welke hetzelfde nummer moet hebben als uw startnummer en die u aan de linkerzijde van uw Solex dient te bevestigen; verder een reglement en een parkeerbewijs. Dit parkeerbewijs heeft eveneens hetzelfde nummer als uw startnummer en uw deelnemersvlag.

Op Schiphol aangekomen bent u de gast van de K.I.M., die u dringend verzoekt niet te roken wegens het grote brandgevaar.

Na de finish gepasseerd te zijn wordt u verzocht uw strijdos te parkeren in een met witte lijnen aangegeven vak, waarin uw startnummer valt. Wanneer dus bijv. een rijder no. 373 aankomt, wordt hij verzocht zijn Solex te parkeren in het vak genummerd 351 tot 400. Het parkeerbewijs, waarop uw startnummer is vermeld, is het enige bewijs, waarop u na afloop uw Solex terug kunt krijgen. Wij adviseren u dus dringend dit kleine bewijs zorgvuldig te bewaren.

Na geparkeerd te zijn wordt u naar een K.I.M.-hangar geleid, waar u langs een „help-u-zelf“-buffet komt en waar u op uw bon „goed voor een lunch“ een lunchpakket wordt overhandigd. Op uw bon „consumptie“ kunt u een consumptie verkrijgen. Tijdens de lunch en daarna wordt

u een non-stop-variété-programma geboden. Wij noemen u hiervan o.a. de Skymasters o.l.v. P.J. Scheffer met zang van Annie de Reuver, enige spectaculaire trapze-nummers enz. Mocht u gedurende deze voorstelling behoefte gevoelen aan een rondleiding of rondvlucht, dan is er in de buurt van de hangar een kantoorje van de K.I.M. gevestigd, waar u de daarvoor benodigde kaartjes kunt kopen. Mocht achteraf blijken, dat iemand, die een rondvlucht betaald heeft en door zijn goede prestaties in de Rallye-Klassenwedstrijf een gratis rondvlucht heeft gewonnen, dan wordt het betaalde bedrag aan de betrokken deelnemer gerestitueerd.

Ondertussen doet de Organisatie-commissie haar werk en bepaalt de winnaars van dit evenement en aan het eind van de middag zullen dan de prijzen door de heer Egon F. Eriksson, Directeur van de Solex-organisatie, aan de winnaars worden uitgereikt.

De prijzen ter waarde van meer dan f 5000,— bestaan, zoals u weet, o.m. uit:

- 2 complete Solexen
- 6 Erres-radio's
- 3 Erres-stofzagers
- 1 Erres-vloerwrijver
- 3 Erres-tafelventilatoren
- een aantal rondvluchten per K.I.M.-vliegtuig boven Amsterdam

en nog vele andere prijzen, waaronder een wisselbeker voor de Solexclub, beschikbaar gesteld door de Assurantie-Maatschappij „De Zeven Provinciën“. Wij verwijzen u hiervoor naar het strikje op deze pagina.

Bovendien krijgt iedereen, die het finishstempel heeft ontvangen, een fraaie Rallye-plaquette, welke men aan zijn Solex kan bevestigen. Na de prijsuitreiking worden alle deelnemers/deelneemsters verzocht om nog even te blijven voor de grote „rondrit“ over het Schiphol-terrein, als grandioze apotheose van een daverende feestdag, die naar wij hopen weer gezegend zal worden door een stralend zonnetje.

## Solexrengde in clubverband

Onlangs hoorden wij uit de mond van een der bestuurders van een Solexclub een variant op een beroemde leuze, n.l.: Solexrijders, verenigt u! Natuurlijk niet met de bedoeling een nieuwe politieke partij te stichten, maar omdat een club haar leden nog meer Solexrengde bezorgt. En naar de verslagen te oordelen, die u regelmatig kunt aantreffen in de rubriek Solex-clubnieuws, is dit zeker het geval.

Wij zijn al een keer of wat getuige geweest van een feestavond, welke een Solexclub voor haar leden had georganiseerd, en wij geven gaarne grif toe, dat wij ons kostelijk geamuseerd hebben.

Ook hebben wij een keer een instructie-avond meegemaakt, waarbij een ter zake deskundige op verkeers-technisch gebied het nodige vertelde over wat men wel en wat men niet mag doen om een goed weggebruiker te zijn.

Maar de voornaamste activiteit van een Solexclub ligt natuurlijk in de grotere en kleinere tochten, welke georganiseerd worden en die — zoals wij zelf ondervonden hebben — bijzonder gezellig en onderhoudend zijn, afgezien nog van de vriendschap, welke er door gekweekt wordt. Wij vertellen u dit om uw aandacht nog eens extra te vestigen op de 23 Solexclubs, welke thans in Nederland gevestigd zijn en waarvan u de secretariatsadressen kunt vinden op pagina 399.

Bijzonderheden over uw lidmaatschap worden u gaarne medegedeeld.

Behalve de reeds genoemde clubs zijn er echter in Nederland nog vele plaatsen waar men tot de oprichting van een Solexclub zou kunnen komen. Aan degenen, die hertoe het initiatief willen nemen, verstrekt de redactie gaarne alle inlichtingen omtrent de organisatie hiervan. Er ligt hier voor actieve en enthousiaste Solexers nog een ruim en gezellig arbeidsterrein open!

## Een wisselbeker voor de Solexclubs

De N.V. Assurantie-Mij. „De Zeven Provinciën“ heeft een prachtige wisselbeker ter beschikking gesteld voor de Solexclub, die de beste prestaties levert in de Solex-rallye. Hieraan heeft „De Zeven Provinciën“ enkele voorwaarden verbonden, welke u hieronder aantreft:

1. De Solex-Cup wordt uitgelooft voor de Solexclub, die de beste prestaties levert in de Solex-rallye, die jaarlijks wordt georganiseerd. De eerste keer vindt dit plaats in 1951.
2. De club, die de Solex-Cup tweemaal achtereen of driemaal in totaal heeft gewonnen, wordt daarvan eigenares.
3. Indien de rallye niet meer mocht plaats vinden, althans twee achtereenvolgende jaren niet plaats gevonden heeft, dan wordt de hondster van de Solex-Cup daarvan de eigenares.
4. Een maand voordat de Solex-rallye plaats zal vinden moet de Cup door de hondster, indien deze niet aan het gestelde onder 2 voldoet, ter beschikking gesteld worden van „De Zeven Provinciën“.
5. De naam van de winnaars van de Solex-Cup zal ieder jaar door en op kosten van „De Zeven Provinciën“ in de Cup worden gegraveerd.



**I**n een overstelpend aantal shows gaf Parijs zijn geheime voor de nieuwe lentemode prijs. Niet minder dan zeven per dag stonden er tijdens de eerste week op het programma. Zevemaal om en nabij tweehonderd modellen kregen wij als journalisten in minder dan veertien uur te verwerken! Geen wonder dan ook, dat wij tussen de bedriven door haastig van de gelegenheid gebruik maakten om even op een terrasje meer te strijken en „la vie à Paris“ eens van een andere gezichtshoek uit te bekijken dan vanaf een verguld-gouden stoeltje in een fraai ingerichte mode-salon.

Het overdekte terras van Café l'Opéra leek ons daarvoor op deze nog wat kille lentedag een uitverkoren oord. Twee Nederlandse Solex-berijsters bleken er ook zo over te denken! Zij zochten een rustig plaatsje op voor hun rijwiel en stapten daarna drukkend pratend op de enige nog onbezette stoeltjes aan ons tafeltje af.

„Uit Holland? — Ja, wij zijn op de Solex gekomen. Nee, gelukkig niet veel regen gehad, een prachtige tocht. En u bent voor de mode hier? — Ja, zucht ik met een schuin blik op de klok, nog tien minuten en een nieuwe „mannequin-parade“ eist mij op; de derde vandaag!”

Ja, zegt de blonde Solex-berijster achter haar café filitre, wij lazzen het in de kranten hier, het is nu juist het seizoen. Maar ik vind, je merkt er eigenlijk zo weinig van als je Parijs doorkruist. Dat stelden wij ons anders voor!”

Indertdaad, deze opmerking hoor je van vele toeristen, die in Maart of Augustus Parijs bezoeken. Het fosijn der mode, dat op die tijdstippen overal ter wereld de belangstelling der vrouw op Parijs richt, speelt zich dan ook in hoofdzaak achter de schermen af. Letterlijk achter de gevels van de monumentale patriciërshuizen, waarin de bekende mode-ontwerpers bij voorkeur hun salons hebben.

Toch kan men ook als toerist juist bij het begin van een nieuw seizoen heel wat van de sensatie ervaren, die met het Janereen van de nouveauté's in deze stad mode gepaard gaat.

Bij de verkeersagent op de hoek van Place de la Concorde en de Rue Royale ontmoet ik de volgende dag mijn twee Solex-vriendinnen om samen eens een tocht langs de bekendste Parijse modehuizen te ondernemen.

Place Vendôme, reeds zolang het centrum van Parijs als modestad, is daarbij ons eerste doel. Door de Rue de Rivoli, aan één kant begrensd door de fraaie smeedijzeren hekken van de Jardin de Tuileries en aan de andere zijde door een lange winkelgalerij met typisch Parijse étalages, waarin honderden klemodiën, die elke vrouw bekoren, zoals fijn bewerkte blouses, handschoentjes in allerlei kleuren en modellen, hoedjes, elegante paraplu's en sieraden liggen uitgestald, lopen wij tot bij een der zijstraten rechts in de verte de Vendôme-zuil voor ons opjijst. Dit gedenkteken voor Napoleon, wiens heldendeden in haant-relief in de schacht zijn uitgehouwen, domineert het

plein geheel. Hier ontdekken wij aan onze rechterhand de partuissalon van Coty, naast de étalages van de bekende schoenenontwerper Helstrom, die ter ere van de lente enkele van zijn nieuwste créaties heeft uitgestald. Deze firma voorziet tezamen met Perugia, die even om de hoek aan de overzijde zijn ateliers heeft, de mannequins, die in de modosalons de nieuwe modereaties Janereen, van speciaal daarbij ontworpen schoeisels.

Wie dus iets over de Parijse schoenenmode wil weten, kan in de uitstaltkasten van deze firma's de nieuwste snufjes op dat gebied ontdekken. Naast Helstrom heeft de bekende mode-ontwerper van Italiaanse afkomst, Schiaparelli, haar salon. Haar aparte étalages, door bekende kuns-



# LENTEMODE IN PARIJS

tenaars ontworpen, waarnaar steeds honderden toeristen komen kijken, verraden reeds geheel de persoonlijke stijl, die de créaties van deze couturière steeds kenmerken.

Ook veel sportieve kleding brengt zij ons deze lente. Haar ontwerpen zijn sober van lijn, maar zo bijzonder in de combinatie der kleuren, dat zij ons telkens weer verrassen.

Wat wij van deze mode-ontwerper voor onze eigen garderobe vooral kunnen leren is, dat praktische en sportieve kleding voor de vrouw nooit „mannelijk“ van allure behoort te zijn. Voor de lente brengt zij bijvoorbeeld enkele tweed-rokjes in aparte kleuren, lange pantaloons en z.g. „surcoufs“, vlotte driekwart broekjes, van rookgrijze flanel of zwart linnen, waarop een katoenen of shantung blouse in zachte nuances bruin wordt gedragen. Een combinatie die ons ook voor Solex-berijsters aantrekkelijk voorkomt. Vooral wanneer het geheel gecombineerd wordt door een snede jasje met ingehoude mouwen in een donkere tint beige of een nieuwe tint bruin, „burnt sugar“.

Over Place Vendôme vervolgen wij onze verkenningstocht langs het bekende Ritzhotel naar de salon van Elisabeth Arden, in de andere hoek van dit plein. Voor de mannequins van vele bekende Parijse modehuizen, zoals Dior, Carven en Brynyère, worden hier in deze schoonheids-salon elk seizoen de bij de tinten der nieuwe stoffen het best passende make-ups ontworpen. Deze is ditmaal bijzonder mat en bescheiden, daar Parijs vooral zachte, hude tinten brengt, zoals mat oranje, rose en groen en vele tinten grijs.

Langs deze tempel der vrouwelijke schoonheid wandelen wij het plein verder rond in de richting van „Van Cleef en Arpels“, wiens op zwart fluweel uitgestalde juwelen reeds van verre in de étalage onze aandacht trekken. Waar wij de vriendelijke neger-portier in blauw uniform



Bij de foto op de linkerpagina: Bij een der sierlijke fonteinjes langs de Champs-Élysées ontdekken wij een mannequin van Charles Montagne, een Nederlandse mode-ontwerper, die in Parijs jurke maakte. Links: In de bar „Le Roy René“ gaan drie mannequins van Brynyère op het plein, ons gunnen zij een laatste blik achter de schermen van het Parijse mode-rijk. Onder: Even het stappertje! Aan dit versolecht ons de gelegenheid deze creatie van Maguy Rouff te bevoorraden.

R. Berkman

## Een Solextocht door het rijk der mode

met een in zijver geborduurde „B“ op zijn reviers passeren, is de modosalon van madame Brynyère gevestigd. Achter de ramen zien wij in het licht van de kristallen lichteers de lange rijen vergulde stoeltjes staan, die reeds wachten op de bezoekers en bezoekers van de eerstvolgende show. Voor vandaag beboeven wij ons daarom echter niet te bekommeren, want ter ere van mijn twee Solex-vriendinnen bekijken wij de mode nu eens vóór de schermen. Als wij even schuilen in de portiek voor een lenselijk regenbuitje, komt er juist een mannequin van Brynyère uit de gang te voorschijn, om zich in een pakje van donkergrijze jersey, die geheel waterdicht is gemaakt, te laten fotograferen.

Dergelijke tafereeljes kan men op zonnige dagen in Parijs overigens dikwijls gadeslaan tijdens de seizoen-shows. Vooral de kade langs de Seine, de Jardin de Tuileries en de parken langs Champs-Élysées zijn de plaatsen, die door de fotografen zijn uitverkoren. Wie er op let, krijgt zo dikwijls de nieuwste Parijse creaties in de open lucht te zien.

Bij een der schilderachtige fonteinjes langs Champs-Élysées ontdekken wij op deze wandeling door Parijs nog een mannequin van de mode-ontwerper Charles Montagne, een Nederlander van afkomst, die naast het bekende Restaurant Weber in de Rue Royale zijn salon heeft.

Zij poseerde in een smaakvolle tailleur van zachtgrijze wollen stof, een tint die deze lente vooral voor mantelpakjes zo gewild is in Parijs.

De meest frappante details van de nieuwe modelijn bleken aan deze creatie duidelijk te ontdekken. De mantelpakjes hebben dit seizoen namelijk een sterk geaccentueerde taillelijn en een ronde heuplijn, doorgaans door zakjes of een andere garnering gemarkeerd. Een koketrokje blijft zich bij de mantelpakjes handhaven, hoewel de

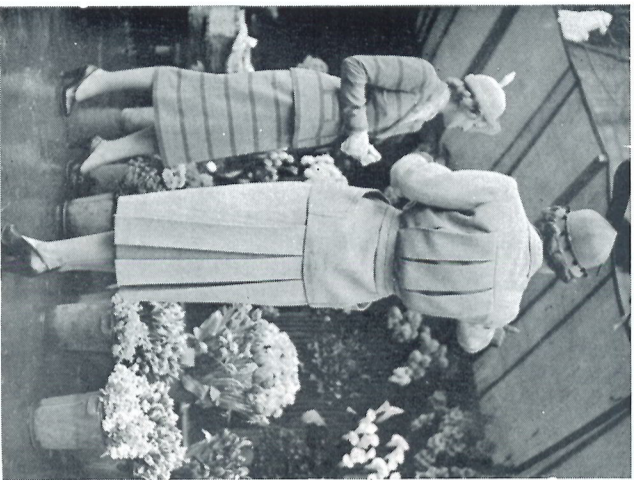


terugkeer naar wijde rokken wel het meest opvallende kenmerk van de nieuwe Parijse lentemode is. Vooral gekleurde robes, sportieve jurkjes en ensembles, en typische zomercrédités zijn weer van gracieuze wijde rokken voorzien, wat de mode van nu een zeer vrouwelijk karakter geeft.

Vanaf Rond Point de Champs Elysées wandelen wij de Avenue Montaigne in, met haar statige 19e-eeuwse patriciërshuizen, op weg naar het modhuis van een der grootste sterren aan het Parijse mode-firmament: Christian Dior. In de verte trekt reeds de rode baldakijn voor een der gevels, vlak naast de bar „François Ter” onze aandacht. Hier is het heiligdom van de beroemde Dior, die op het gebied der mode voor de gehele wereld toonaangevend is. Hoewel het tweemaal is en de eerstvolgende show eerst om drie uur aanvangt, staat de „beau monde” van Parijs hier reeds „en queue”.

Wij drinken een kopje koffie bij „François Ter” en benutten de gelegenheid om het „va et vient” bij Dior gade te slaan. Goedgeklede Parijsiennes en ook vele Amerikaanse vrouwen verlaten de voorrijdende taxi's en scharen zich verbaasd geduldig in de rij. Als de glazen deuren eindelijk open gaan, golft de chique van Parijs geachtend naar binnen om zich een plaatsje in de salons te veroveren. Verdensse controleren met argusogen de invitatiekarten. Zelfs in het trappenhuis zijn op elke trede vier plaatsen gereserveerd, anders blijft het onmogelijk de vele bezoekers in de drie grote salons te herbergen. Aan belangstelling dus geen gebrek! Dit seizoen brengt Dior een collectie die geheel in het teken van de ovale lijn staat. Ook heel eenvoudige modellen behoren tot zijn ontwerpen, waarvan wij steeds weer kunnen leren, dat bescheidenheid juist het geheim van smakvolle kleding is.

Na het intermezzo bij de „banman” van Dior wandelen wij weer terug naar Rond Point. Wij passeren de modsalons van Priguet, maar laten ons niet afflicten van ons doel: Carven, die aan de overzijde van het plein haar salon heeft. Naast de ingang heeft deze couturière een aantrekkelijke „boutique” ingericht, waarlangs geen enkele Parisienne of toeriste passeert zonder er even een blik in



Bij de Bloemenvoorjaars van de Modellen bij de Rue Royale ontdekken wij op onze Solax-tocht door het vlak der mode toeren. Zelfs in het trappenhuis zijn op elke trede vier plaatsen gereserveerd, anders blijft het onmogelijk de vele bezoekers in de drie grote salons te herbergen. Aan belangstelling dus geen gebrek! Dit seizoen brengt Dior een collectie die geheel in het teken van de ovale lijn staat. Ook heel eenvoudige modellen behoren tot zijn ontwerpen, waarvan wij steeds weer kunnen leren, dat bescheidenheid juist het geheim van smakvolle kleding is.

## Parijs gaat feestvieren

Frankrijk blijft niet bij Engeland achter en gaat ook grote feestelijkheden organiseren, dit keer ter gelegenheid van het 2000-jarig bestaan van Parijs. In het volgende nummer van ons blad zal van de hand van onze medewerster Ella Goldstein een artikel hierover worden opgenomen met gedetailleerde bijzonderheden voor al diegenen, die van de zomer naar de Lichtstad willen gaan.

REDACTIE

geworpen te hebben. Ook hier liggen vele bekoorlijke kleindotten der garterdobe, zoals blouses en vestjes uitge-stad. Vlotte wollen topplers vinden mijn begeleidsters, „juist iets voor op de Solax!” Wanneer wij nu rechts de boek omstaam en de Avenue Matignon een gedeelte in-wandelen, passeren wij de salons van Jacques Heim, Germain Lecomte, Dessès en Rochas. Ook de twee eerst-gevoenden geven ons in hun étalages de gelegenheid iets van de luster der nieuwe lentemode te ontdekken. Dicht bij de fanbouurg St. Honoré is in deze zelfde avenue nog het huis van Maggy Rouff gevestigd, terwijl de fanbouurg als een van de meest bekende winkelstraten van Parijs ons met haar aantrekkelijke étalages ook reeds lokt. Daar is bijvoorbeeld de boutique van Lola Prunet, een bekende Parijse handwerker van Poolse afkomst, gevestigd. Mijn Solax-vriendinnen zijn enthousiast over een zwart gebreid missie, versierd met balletjes-franges als van grootmoeder's portières, en een mat-rood vestje, „dat je zo zoon aantrekken op Solax-tochten”. Hier is ook Hermes en Lanvin gevestigd, maar een wandeling door Parijs maakt me, dorstig en hongerig en wij besluiten de ontdekkingstocht langs de fanbouurg St. Honoré in de richting van de Rue Royale tot morgen uit te stellen en nu eerst eens ergens met een ander bekend Parijs verschijnsel „La cuisine Française” kennis te gaan maken. Mijn enthousiaste begeleidsters willen echter beshst eerst nog even het modhuis zien waar Jacques Fath, sinds zijn bezoek aan Amsterdam in ons land alom bekend, de scepter zwaait. Daarvoor nemen wij een métro naar „Géorgie V” en steken bij de uitgang de Champs Elysées over. Door een der zijstraten bereiken wij dan spoedig de Avenue Pierre I de Serbie, waar wij het domein van deze beroemde modekonink ontdekken. De accessoires en sieraaden, die in zijn vitrines zijn uitgestald, geven ons een indruk van de kleuren, die Jacques Fath bij voorkeur bij zijn lente-creaties toepast. Juist is het einde van zijn „spectacle d'élegance” aangebroken en de bezoekers verlaten in groepjes de salons. Een kleine piccolo in een grijs uniform houdt met een ernstig gezicht de grote glazen deuren voor hen open.

Parijs is ons werkelijk gunstig gezind vandaag! Als wij in de bar „Le Roy René” even van onze tocht langs het Parijse modedomein nitrusten, gaan daar ook juist drie mannequins van Brynyère binnen in gekleurde toilettes uit de nieuwe collectie. Zij poseren er voor een Amerikaanse fotograaf en wij benutten de gelegenheid om ook deze specimina der Parijse élégance terdege te bewonderen.

## Maurits Soesman

EDERLAND is ondanks zijn grote bevolkingdichtheid en de ijzere noodzak van uitgebreide industrialisatie nog altijd een land, uniek door zijn veelzijdige schoonheid in zo'n klein bestek.

Gebel ons vele eeuwen lang zorgvuldig gecultiveerde land is ook voor de Nederlander nog een toeristisch Dorado, dat zijn hart en geest eindeloos zal kunnen boeien. Hij kan immers kiezen tussen de prachtige stranden van Texel of de woeste struikdennen van het Koorwijkse Zand, tussen de Drentse heidevelden, de Brabantse bossen of de Friese meren? Een schat van musea, natuurmonumenten, kastelen ligt op gemakkelijke wijze binnen zijn bereik en toch trekt hij graag naar het buitenland, misschien in de hoop daar het avontuur te vinden, dat het gewone leven in 't eigen land niet biedt, misschien ook omdat de vakantie voor hem dan pas de volmaakte breuk met de sluur van het dagelijkse leven is, als ze wordt doorgebracht in een volkomen vreemde omgeving.

Hoer het ook zij, een feit is het, zoals blijkt uit vele brieven, dat in de a.s. zomer weer vele Solexberijders naar het buitenland zullen trekken. Nu zitten aan het passeren van de grens nog wel enkele formaliteiten vast, die voor verschillende landen nogal uiteenlopen. Wij zullen daarom hieronder een overzicht geven van de officiële buitenlandse voorschriften, welke op het ogenblik gelden t.a.v. het gemontiseerde rijwiel. Deze gegevens ontleenden wij aan enkele publicaties van de A.N.W.B.

Het eerste land, dat wij zullen nemen, is onze goede buur: België, dat het de Solexberijders bijzonder gemakkelijk heeft gemaakt. Om er binnen te kunnen komen behoeft u slechts uw geldige toegenbelastingkaart te tonen. Bepaalde eisen worden er verder niet gesteld en u mag er ook op de rijwielpaden rijden. Solex-service is er aanwezig (alders in dit nummer vindt u een lijst van Belgische servicestations).

Voor Frankrijk heeft u — behalve natuurlijk een paspoort — nodig een *triptiek of carnet de passage*, te verkrijgen bij de kantoren van de A.N.W.B.

Verder moet uw Solex voorzien zijn van een nummerbewijs (zie hieronder) en een NL-plaatje, alsmede van een „adresplaatje”. Het gebruik van rijwielpaden is toegestaan. Adressen van Franse servicestations zijn bij de redactie verkrijgbaar.

Voor Engeland zijn de bepalingen iets moeilijker. Allereerst heeft u weer nodig een *triptiek*, verder een *internationaal rijbewijs*, een *internationaal nummerbewijs*, een NL-plaatje en op uw Solex een hoorn.

Dit klinkt voorschriftelijk ingewikkeld, maar dank zij de A.N.W.B. valt het gelukkig voor de „Engelandvaarders” heel erg mee.

Hoer u aan een triptiek kunt komen, vertellen wij u reeds. Wat de internationale rijbewijzen betreft, deze worden afgegeven aan berijders van die rijwiel met hulpmotor, welke voorzien zijn van het speciale gele kenteken. Het nummer van het kenteken wordt dan op het internationaal rijbewijs aangegeven. Zoals bekend is, worden deze nieuwe kentekens echter nog niet uitgereikt, omdat nog steeds niet bekend is gemaakt welke merken gelijkgesteld zullen worden met de rijwiel. Zolang dit het geval is kan uw tegenbelastingkaart hiervoor dienen.

## HET BUITENLAND LOKT . . . . .

### Een overzicht van de buitenlandse voorschriften

U kunt dus tot nader bericht een internationaal rijbewijs verkrijgen op vertoon van uw tegenbelastingkaart. Heel simpel dus!

Voor het *internationaal bewijs* is de volgende regeling getroffen. Zolang de speciale kentekens voor bromfietzen nog niet worden afgegeven, zal de Rijksdienst voor het Wegverkeer hun, die geen nummerbewijs hebben, een kentekenbewijs verstrekken. (Voorwaarde hier toe is echter, dat de A.N.W.B. op de achterzijde van het aanvraagformulier voor een dergelijk bewijs (formulier M) vermeldt, dat de aanvraag bestemd is voor een rijwiel met hulpmotor plus land van bestemming — niet dus zelf een aanvraag indienen).

Bovengenoemd kentekenbewijs wordt ook afgegeven aan hen, die een reis gaan maken naar een land, dat een *nationaal nummerbewijs* eist.

U ziet: het verkrijgen van de papieren voor een reis naar Albion is niet zo moeilijk als het op het eerste gezicht wel lijkt. Rest ons nog te vertellen, dat u in Engeland voorlopig nog niet op de rijwielpaden mag rijden.

Over Italië kunnen wij gelukkig heel kort zijn. U heeft slechts een *triptiek* nodig, verder niets, helemaal niets. U moet op de rijwielpaden rijden. Een lijst van Italiaanse servicestations kunt u bij de redactie krijgen.

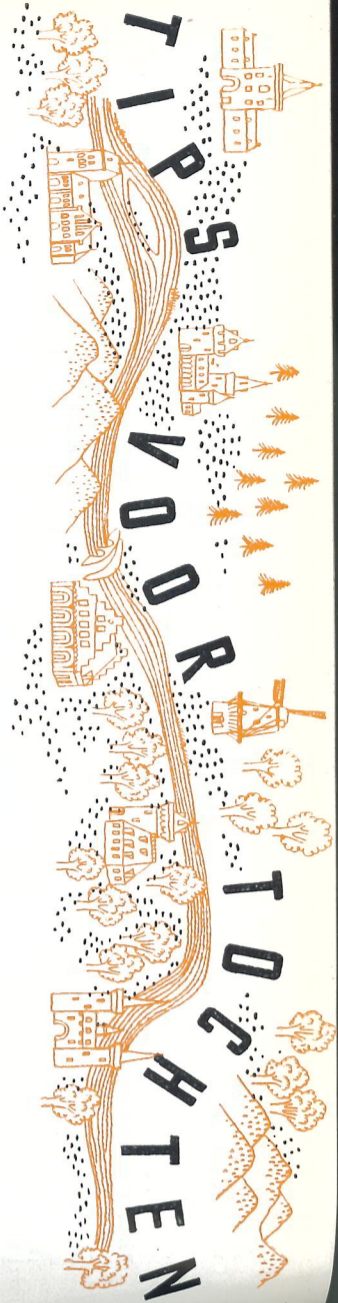
Voor Duitsland heeft u ook weer een triptiek nodig, verder een internationaal rijbewijs (zie hierboven), geen nummerbewijs, wel een NL-plaatje. Het gebruik van de rijwielpaden is nog niet toegestaan.

Voor Zwitserland geldt ook weer een triptiek, een rij- en nummerbewijs (zie hierboven) en een NL-plaatje. Gebruik van rijwielpaden toegestaan. Ook in dit land bestaat een uitgebreid netwerk van Solex-servicestations, waarvan u de adressen bij de redactie kunt aanvragen.

Wij hebben nu de voorschriften van die landen de revue laten passeren, welke wel het meest in trek zullen zijn bij de Solexberijders. Over andere landen verstreken wij u op aanvraag gaarne inlichtingen.

Tot slot zouden wij u nog de goede raad willen geven om bij het uitstippelen van uw buitenlandse reis noch aan uzelf noch aan uw Solexje bovannatig zware eisen te stellen. Als u dus bijv. 7 dagen vakantie heeft, moet u niet naar de Riviera rijden, omdat de tijd hiervoor veel te kort is, maar België kiezen, dat u in 1 of 2 dagen kunt bereiken. U rijdt voor uw genoegen en om veel te zien, het heeft dus totaal geen zin om er een „race” van te maken. U geniet het meest als u de tijd heeft! Houdt dus bij het uitstippelen van uw reisroute niet alleen rekening met uw financiën, maar ook met het aantal kilometers, dat u moet afleggen, en vergeet niet dat uw Solex geen motorfiets is! Dit laatste geldt vooral voor zwaar bergterrein, zoals de Franse, Zwitserse of Italiaanse Alpen. Voor deze reizen is uw Solex uiteraard geen partij. Dit betekent vanzelfsprekend niet, dat u, als u wilt, er niet heen kunt gaan. U kunt immers tot een bepaald punt rijden en daar uw Solex op een treintje zetten? Eenzelfde combinatie Solex/trein kunt u eventueel ook toepassen als uw einddoel voor de beschikbare tijd te ver ligt.

Als u bij het bepalen van uw vakantie met overleg en inzicht te werk gaat, zult u met uw Solex in alle vrijheid en blijheid een heerlijke tijd hebben!



**IV**

*Bloeiende boomgaarden*

**M**ANTE, zei ik, „na de bollan komen de bloeiende boomgaarden. En die moet u ook zien.” Omdat boomgaard en Betuwe allebei met een b beginnen, zet tante meteen, dat ze naar de Betuwe ging solliciteren. Het goede mens vergat, dat Beemster en Beveland ook met een b beginnen, en dat in Limburg ook een b zit. Dat is allemaal boomgaardland. Maar goed, we geven tante haar zin en beginnen ook met de boomgaarden van de Betuwe.

Hier is dan meteen de eerste tip. Een flinke tocht, die in Utrecht begint; van daar over Houten en Schalkwijk met het Beunsehemse veer de rivier over, en dan over Buren en Avezaath naar Tiel. Van daar langs de Waal langs Echedel en Ochten. Hier naar boven naar Kesteren en verder over Lienden, Marwijk, Rijswijk, Ravenswaay weer het veer over en naar Utrecht terug.

Een tweede mogelijkheid is de route van Gorinchem naar Tiel, namelijk langs de plaatsen Dalen, Vuren, Herwijnen, Hellouw, Haften, Tuil, waar de grote weg van Utrecht naar Den Bosch gekruist wordt, en dan verder langs Waardenburg, Neerijnen, Opijnen, Ophemert naar Tiel. Dat is de weg die langs de Waal gaat. Er is ook een andere route te kiezen, en wel van Gorinchem langs de Limge de kant van Tiel oprijden.

Een gebied, dat in de boomgaarden tijd wel eens te veel vergeten wordt, is de Krimpener- en de Alblassterwaard. Daar vindt men de appelbomen om de boerderijen staan.

Een ander boomgaardland is de Beemster. In 1612 werd die polder drooggemalen. Er waren toen vijftig molens, waar van heel, heel weinig is overgebleven. In die Beemster liggen klassieke Noord-Hollandse boerderijen: we noteerden voor u „De Eenhoorn” en „Lepeelaar”. Amsterdammers moeten 50 km solliciteren, als ze een tocht willen maken naar deze boomgaarden. Ze moeten dan de ene keer naar Purmerend langs de grote weg van het Noord-Hollands Kanaal. Daar hebben ze dan alle tijd even er aan te denken, dat zeescheper, die naar de Oost waren gegaan, langs dat kanaal kwamen binnenvaren. De andere keer nemen ze tussen Purmerend en Amsterdams de weg over Purmerland, Den IJp en Landsmeer. In Purmerend begint de Beemster en het is niet moeilijk een mooie weg te vinden door de bloeiende Beemster.

Het volgende boomgaardland is Beveland; Zuid-Beveland met name. Tipgever raadt aan deze bloesemtocht in Goes te beginnen. Van daar over Kloetinge, Kapelle naar Wemeldinge, waar het Zuid-Bevelandse Kanaal wordt overgestoken, en nu op Yerseke land aan. Van daar weer terug naar Biezelinge en s-Gravenpolder en nu over Nisse naar Goes, of wel nog een „hús” erbij

maken, door nog over Oudelande en Ovezande naar Goes te rijden.

Het „neusje van de zalm” heb ik nog bewaard. Want dat is dan toch maar Zuid-Limburg. Zuid-Limburg is in de bloeitijd van de boomgaarden op zijn mooist. Júst het heuvellandschap maakt, dat de kersenbloesem en vooral de appelbloesem zo bekoorlijk tot uithing komen. De bloeitijd in Zuid-Limburg is gewoonlijk een dag of tien tot veertien vroeger, vergeleken bij die in het Noorden des lands. Bovendien duurt de bloei wat langer, omdat er achtereenvolgens kersen, peren en appelen in bloei staan.

Hier is een tocht die in Valkenburg begint, van daar langs de Cauberg—Terhilt—Bemelen—Amby naar Limmel. Nu langs Borgharen—Bunde en Hussenberg naar Schimmert en over Aalbeek weer terug naar Valkenburg. In totaal is dat zoiets van 40 km.

De tweede tocht gaat meer naar het Zuiden. We beslissen weer de Solex in Valkenburg en rijden nu over Houthem—Meersen—Heer langs de grote weg naar Eysland. Hier slaan we linksaf en zoeken het plaatsje St. Geertruid op; van daar gaan we naar benden naar Mheer—Noordbeek—Kasteel Hoogeruts. De grote weg, die we daar knutsen, gaat naar België. Van daar dalen we naar Slenaken en rijden nu met een sterke stijging langs Heynaat naar Eperheide. Even later ligt dan aan de rechterhand een prachtig uitzicht en aan de linkerhand Hotel „Ons Krijtland”. Dat is het punt om uit te rusten en uit te kijken. Van het terras is daar een der mooiste uitzichten in Nederland te genieten, tot ver in België met kasteel Beunsdal. Het wonderlijke is wel, dat telkens in dat uitzicht iets nieuws te ontdekken valt. Tipgever zou u aanraden, daar in dat hotel uw Solex te laten staan en een lekker wandelingetje te gaan maken in die strek.

Om te beginnen vervolgt u de weg naar beneden naar het dorp Epen met een alleraardigst kerkje. U moet echter rechts de weg aanhouden naar Plaat. Daar houdt u wat links aan (even vtragen naar de weg kan daar geen kwaad) en nu naar de Heimensgroeve, die aan de andere kant van het prachtige Geuldal ligt. Het bijzondere van dit punt is, dat hier onder een dunne bedekking het Steenkoolgebiede ligt, terwijl dat overal elders slechts onder dikke lagen jongere gesteenten te vinden is. Bij de Heimensgroeve treedt n.l. een gedeelte van het onderste profiel aan de oppervlakte. Hier is een indruk te krijgen van de opbouw van het Steenkoolgebiede, zonder dat men in diepe spleetken moet afdalen. Ruimte is er genoeg; want de groeve is 150 m lang en 20 m hoog. Van de Heimensgroeve weer terugwandelen naar Plaat.

Denkt u er aan, dat dit beshit niet met de Solex te doen is; en nu de A.N.W.B.-wandeling, die aangegeven is met zeer beschieden ronde bordjes, volgen. We wandelen naar Diependal en komen al stijgend aan de rand van het

Onderste Bos. Bij de boszoom gaan we naar rechts langs het bos. Van daar hebben we een prachtig uitzicht over het Geuldal en op het kasteel Beunsdal. We passeren dan de krijtrotsen en lopen even verder bij een afaetering met een bocht naar links, daarna weer bij een afaetering het pad rechts in, dat langs de omrastering van een boerenerf uitkomt op de weg van Epen naar Eperheide. Even rechtsaf, en daar staat dan de trouwe Solex te wachten in hotel „Het Krijtland”.

Wie dat wandelingetje nog niet genoeg is, kan er nog iets bijdoen. Wie namelijk van Diependal naar de boszoom naar boven loopt, kan inplaats van meteen langs het Onderste Bos te wandelen, ook naar links gaan en in het Bovenste Bos gaan dwalen. Zeer aanbevolen door Tipgever.

Intussen is onze bloesemtocht door Zuid-Limburg nog niet afgelopen. We stijgen dus weer op, rijden naar Epen en gaan nu de weg linksaf naar Mechelen, vanwaar we vijlen opzoeken en van daar naar Vaals. Hier pakken we de grote weg van Aken naar Maasbracht tot Wittem. Hier hebben we dan de keuze tussen twee routes. We kunnen van daar over Gulpen en Margraten rijden. In de laatste plaats is een groot Amerikaans soldatenkerkhof; en we rijden dan verder over Sibbe naar Valkenburg. Of wel we verlaten bij Wittem de grote Rijksweg en nemen rechtsaf langs het Redemptoristenklooster de weg over Wijre en Schin-op-Geul naar Valkenburg.

**Tentoonstellingen te kust en te keur**

Na dat „geboomgaard” eerst eens rustig de tentoonstellingen bekijken. In het Haags Gemeentemuseum zijn tot 20 Mei Oosterse tapijten te zien en tot 30 April is daar nog te genieten van Japanse primitieve kunst. Verder wordt in de Hofstad van 11 tot 22 Mei een tentoonstelling over woningrichting in de Dierentuin gehouden.

Rotterdam krijgt in Mei in het Museum voor Land- en Volkenkunde een bijzondere expositie van „mensen, dieren en goden”. In 1909 reisde een Duitse dokter door een deel van Nieuw-Guinea. Hij had... lege bierflessjes bij zich. Die rulle hij tegen wapens, beeldjes, maskers, kleidgestrukken, muziekinstrumenten. Zo kreeg de dokter 500 bijzondere stukken bijeen, die thans in Nederland zijn en in Rotterdam zullen worden tentoongesteld.

In Amsterdam zal men in het Rijksmuseum tot 31 Mei een expositie vinden van Franse landschappen. En verder biedt Amsterdam nog tot 30 April beelden van Belgische beeldhouwers.

Delft, dat zo juist een prachttentoonstelling gehad heeft, gaat nu zijn bezoekers weer iets fraas bieden. De stad gaat haar charme nog verhoggen met de tentoonstelling „Fleur en Interieur”, welke van 28 April tot en met 3 Juni in het Museum Prinsenhof zal worden gehouden. Door nauwe samenwerking tussen de Delftse bloemisten, menzhandelaren en ambquaters zal men daar een beeld te zien geven van het Nederlandse interieur door de eeuwen heen, van Gothiek tot heden. In ieder interieur zullen daarbij bloemen geplaatst worden, die in de periode, geschikt op de toen gebruikelijke manier, bekend waren. Ook de omgeving van het Prinsenhof zal in de bloemenwerelde delen. Wie dus op de Solex de oude stad binnenrijdt, zal een bijzonder feestelijk geheel zien. Dat museum, waar de tentoonstelling wordt gehouden, is daarvoor zeer geschikt. Er zijn namelijk echte Gothische zalen; andere vertrekken zullen geheel verbouwd worden en veranderen in moderne interieurs. Speciale attractie vormt een bakkerij uit vroeger eeuwen en een oudwetsse keuken compleet met uitrusting. Dat was „Fleur en Interieur”, in Delft. In Leiden vond ik ook iets bijzonders. Misschien heeft

u er zelf al een glimje van gezien in het bioscoopjournaal. Tien jaar geleden moest het Rijksmuseum voor Oudheden vele schatten in veiligheid brengen. Na de bevridding keerde alles weer terug. Er werd getimmerd en verbeterd aan het museum. En thans is dan de Egyptische afdeling voor het publiek opgesteld. Men heeft o.a. in het beroemde Louvre te Parijs studies gemaakt over de opstelling. Vooral van de verlichting is veel werk gemaakt. In Rotterdam werd zo juist in het pand Parklaan 14 een unieke verzameling voor het publiek opgesteld. Daar is namelijk gevestigd het Belastingmuseum. Het zal u wel vergeen als zoveel anderen; ook u zult wel bijzondere belangstelling hebben voor de collectie smokkelwerkkringen. Dan wordt u er o.a. ingelicht over het munwezen en de douane. Er hangen zelfs etsen van Rembrandt. En misschien vindt u het een beetje vreemd, dat er contréfietss zijn van Hieronymus van Alphen en van Kennan Simons Hassenlaar. Om het geheel dan naar te verklappen, de eerste was een der thesauriers-generaal van de Zeven Verenigde Nederlanden en de laatste was.... de eerste vrouwelijke ontvanger.

**Vliegfeesten**

Na die belasting even de frisse lucht in. Wat daacht u van een vliegfeest? Tipgever heeft vroeger gezegd: „Ga nog niet naar een vliegveld, zo maar in de winter of in het vroege voorjaar.” maar Tipgever kan u nu een paar goede tips over vliegfeesten geven. Alleen, meer dan bij een andere gebeurtenis is juist een vliegfeest afhankelijk van het weer. Daarom hier een goede raad: Informeer nog even precies of het vliegfeest wel doorgaat. Het voorkomt teleurstelling. Op 13 en 14 Mei is er vliegfeest in Eelde. Voor Amsterdammers noteerde ik, dat de wedstrijd om de „Zilveren Vleugel van Amsterdam” wordt gehouden op het vliegveld Hiltversum. Bij slecht weer koos men de datum van 28 April. Bij de Zilveren Vleugeldwedstrijd starten de sportvliegtuigen in de morgen uit Hiltversum. De piloten moeten dan verschillende opdrachten uitvoeren en o.a. landen op enkele vliegvelden in Nederland. In de namiddag keren al die vrij kleine machines weer naar het Hiltversumse vliegveld terug. Als het die dag een beetje mooi weer is met wat zon, dan kan Tipgever u zeker aanraden eens die middag de kant van dat vliegveldje op te gaan, teminste als u houdt van gezellige wat rondkijken en neuzen naar kleine luchtvaartuigjes; want u moet er niet heengaan als u alleen maar uit bent om ademnemende straatjagers te zien.

**Sportgebeurtenissen**

Tipgever noteerde ook sportgebeurtenissen voor u. Nee, geen lijstje van voetbal of boksen. Maar zo een paar gebeurtenissen, die zo licht vergeten worden. Half April opent het rensizoen in Duiuidigt. Een mooie rit voor Hagenaars en wat daar in de buurt huist. Op 6 Mei kan de ene helft van de Solex-rijders naar de motorreaces in Zandvoort en de andere helft naar de Varsity, de studententorwedstrijden bij Jutphaas. Waar dat precies ligt? Wel van Utrecht naar beneden naar de Lek rijden, dan komt u er wel langs. Mocht u op die dag nog een aardig tochtje willen maken, ziehier een recept: Utrecht—Jutphaas—Jusselstein—Oudewater—Polbroek—Haarrecht—Woerden—Harmelen—Utrecht, in totaal een 60 km.

En dan niet te vergeten de Tuipeu-rallye naar Noordwijk, die verreden wordt tussen 23 en 28 April. Noordwijkvriert zijn rallye o.a. met een groot bloemencorso en bloemenfeesten. Tot slot moet u natuurlijk nog weten, dat de Keukenhof in Lisse openblijft tot einde Mei.

**TIPGEVER**

VER twee der attrihuten, genoemd in de titel van dit stukje, hebben we het al eerder gehad. Maar nu gaan we ons een derde hulpmiddel aanmeten, speciaal diensig voor tochten die niet op in één dag uit en thuis berekend zijn: een touwtje. Zommar een doodgevoorn dan touwtje, dat we met twee handen strak over de kaart kunnen spannen tusschen de beide punten, die we per Solex willen verbinden. En dan gaan we weer rustig verder kijken op die kaart. Vindt u het wat vermoedend om het touwtje almaar gespannen te houden, wrijf het dan licht in met een stukje zachte houtskool vóór u het spant. Houd het daarna strak over de kaart zoals u het woont en laat een ander het in het midden iets ophoeken om het in het volgende oogenblik met een tik te doen terugslaan. Dan staat er een fraite, maar gemakkelijk te verwijderen houtskoolstreep op het papier, het fundament voor uw route.

En nu willen we dan eens „naar de Zuid“, zoals de zeeaan zegt; naar bergen, die hoog genoeg zijn om door de geografen voor vol aangezien te worden, naar de Ardennen.

Maar wat zal ik u eigenlijk van deze Ardennen nog vertellen? Ieder reisbureau kan u in een handomdraai een uitgebreide verzameling meer of minder livige gidsen, prospectussen van V.V.V.'s en dergelijke aanmerende drukwerken, al of niet gesierd met allerantrekkelijkste juftroeven, voorleggen. Van het Nederlandse Valkenburg uit rijdt men er u in een bus heen voor een krats, met

beschrijvingen, die er al van gegeven zijn. Alleen dit: is het nu werkelijk nodig, nóg weer eens een enthousiast verhaal over dergelijke zaken te laten drukken?

Natuurlijk niet. En daarom laat ik u lekker in de steek, wanneer u beslist de meer dan platgetreden paden van het alle-dagstoetsme wilt gaan volgen. Scharrelt u dan maar naar hartelust in die bejufthrouwe foldertjes en gidsjes; en prijs u straks na terugkomst uit den vreemde gelukkig, precies hetzelfde gezien te hebben als alle andere confectie-Ardennengangers. Maar van mij krijgt u hier taal noch teken. Wat we dan wél gaan doen?

Een paar merkwaardige stukken van het geborte bezoeken, waarop nog hooggenaamd nooit enige aandacht gevestigd is (en wat de grootten van daarheen aangait, deze zijn de moeite waard; het kan dus wellicht geen kwaad, u voor een bezoek eens onder een knude toeristen te scharen).

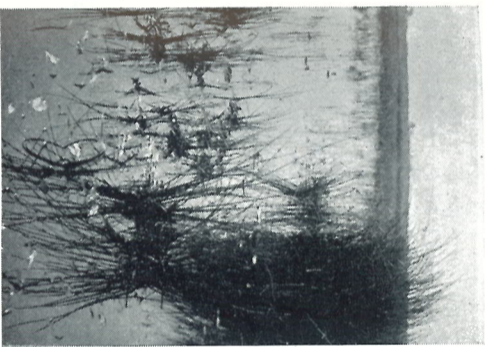
Zullen we dan na deze uiteenzettingen maar op pad gaan? Laten we elkander op een beetje handzaam punt ontmoeten, bijvoorbeeld in de vaderlandse lichtstad Eindhoven. De avond tevoren gaan we hier gezellig met de kaart en het touwtje aan het werk.

De eerste vraag, die zich nu voordoet, is: „Waar gaan we om te beginnen precies heen?“

Ik stel voor naar het hoogste punt van België, naar de Mont Rigi, die een hoogte van bijna 700 meter heeft. Hebt u geen idee waar deze machtige bergtop ligt? Zoek

Van Eindhoven naar Leende nemen we het fietspad over de Stratumse hei en waar het er aanlokkelijk uitziet, mag de bromfietser even rusten tegen een dennetje. Dan gaan wij een eindje de hei en daar vochtige heide in. Een Wulp fluit er zijn jodelende lied bij het langzaam

oud stroomdal, dat misschien in vroeger tijden wel een dal van de Maas geweest is. Daarom moet u beslist eens rechtsaf de hei in trekken op een plek, waar de wateraanwijzende poppuleren vrij dicht bij de weg staan. Het is er vochtig of zelfs nat, er liggen kleine vennetjes, de Malp-



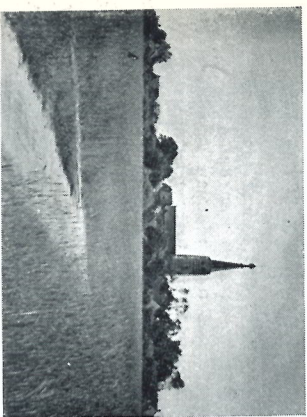
De Moontkruyer bij Gruitrode

Zonnende groene kikkers

De Dommel

neerkomen op zijn vaste uitkijkuwveldje en de kleine Kruipbren heeft felgele vlekken tusschen het paarsige bruin van de heidestruikjes getoverd. Op open plekken staan de witte en donkerroze Rozenkransjes, kleine vriendelijke composietjes, die de meeste menschen over het hoofd zien. Nauwelijks zijn zij uitgebloeid, of daar verschijnen de gele

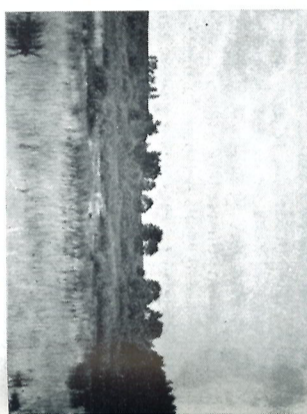
vennen, en daarachter stroomt de Dommel tusschen de hoge lispelende poppels. Rivierdruifjes liggen langs de oevers, maar ook sappige overstromingsgebieden, waar de Boshies in het voorjaar zijn vinstgrote zilvertrijze bloeiwijzen ten toon stelt op meehogse stengels, en waar verder allerlei moersplanten (het Wollegras voorop) het



De toren van Leende



Dauterbloemen



Een Brabant van

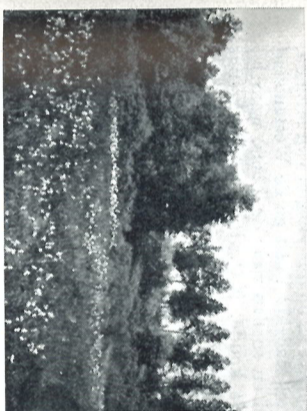
bezoek aan de voornaamste bezienswaardigheden. Onze vaders en moeders, heel wat minder dan wij lijdend aan 20ste-eeuwse sensatiezucht, en ook véél minder verwend, vertellen nog steeds met geestdrift over hun Ardennen-reisjes. En wij... kunnen ons dikwijls niet goed meer ontworstelen aan het idee, dat die Ardennen toch eigenlijk wel wat afgezaagd en afgegrasd moeten zijn.

Dwaasheid! Deze bergen zijn dezelfde gebleven, ondanks het feit, dat ze in de loop der jaren door zeer vele ogen bewonderd zijn. De grootten van Han en van Remouchamps zijn geen haar veranderd door alle hoogdravende V.V.V.-

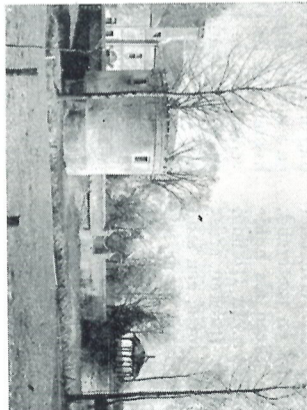
dan maar eens O.Z.O. van Verviers, dichtbij de Belgisch-Duitse grens, daar waar zelfs op Carte Michelin no. 3 staat: Das Hohe Venn.

Zo, nu houtskool aan het touwtje, even een lijn tikken, touwtje opbergen en de omgeving van het route-fundament bekijken. Die ziet er veelbelovend uit! Eindhoven—Leende—Bree—Neergrlabbeek—Eysden—Bemelen—Noorbeek—

Anbel—Limbourg—Mont Rigi, dit zal ten naastbij de route wezen voor hem of haar, die er zo gauw mogelijk wil zijn. Maar het kan nog prettiger en interessanter. Laten we maar met elkander op weg gaan, dan ziet u vanzelf hoe-



Yennetje met Wollegras in het stroomgebied van de Dommel



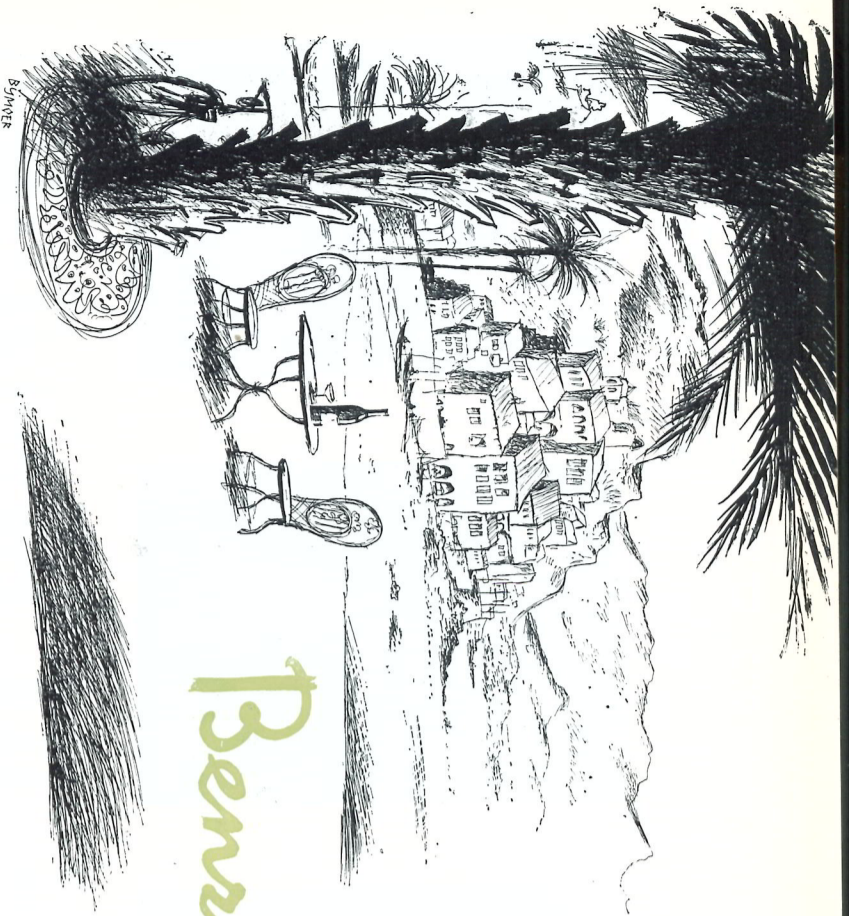
Kasteel Gruitrode



Zo zijn de paarden getuigd in Belgisch Limburg

bijzonder naar hun zin blijken te hebben.

Bij Borkel en Schatt is een donane-doorhaatpost, geschikt voor ons, eenvoudige toeristen, die zonder al te veel uit te klaren kostbaarheden op reis plegen te gaan. Even verder de donanepost van onze buuren, en we kunnen weer voort: Achel—Lille Saint Hubert—Caulille—Reppel—Bree. Een aardig oud vestingstadje, dat Bree; de met zware iepen beplante bolwerken liggen er nog omheen. Kort na de oorlog een prachtige gelegenheid om er wat dingen te gaan kopen, die wij toen nog niet hadden; (slot op pag. 395)



## Benzine, limonade en Wijn

WIE een dag lang tult, krijgt dorst.

We hebben die tien uur lang zinnig gereden, op benzine en limonade. Maar als, tegen de avond, de Solex in de hoerschuur van een landelijk hotelletje is gestald, wordt op de ijzeren cafetarij's een vormeler spel gespeeld. We zijn nu eenmaal, tuffend en toeterend, de Franse grens gepasseerd, en hebben, alleen als hulle aan het land, een goed glas wijn te drinken. In Holland gebeurt dat zo niet, wie over wijn durft spreken staat onder sterke verdenking in een land als het onze, een land dat typisch geen wijncultuur heeft. Een land, waar het bacchantisch genot culmineert in het flesje Samos, ter elfder ure gehaald bij de kruidemier op de hoek. Wijn-drinken is on-Hollands. Over Schiedam willen we zwijgen, maar tot wijndrinken moet de Hollander nog worden opgevoed.

In een fles wijn wordt heel Frankrijk u vertrowd, de oude liedjes en de klederdrachten, de kastelen en de oude, Romeinse theaters, de Franse dichters en de Franse havens, de schilders en de vissers, de Franse keuken en de Franse sport, de edelste dranken en het gemeenste patois. Uit de wijn proeft ge de ondeugd van de petites maisons galantes de Paris en het treste relas van de gevangenen uit de Bastille, het Frankrijk van weleer. In de wijn spiegel zich de rode baksteen van de huuroit van M. de la Palisse, die marschalk van Frans I, die nog altijd leeft in een oud liedje. Heel Frankrijk leeft in het lied.

Dit Frankrijk heeft geen grenzen. De sneeuw op de hellingen der Pyreneeën doet het evenmin eindigen als het gesneden hooi op de Alpenweiden van Savoye. Geen jaartal en geen verdrag kunnen het ooit afbakenen. Frankrijk verdedigt zich sterker door z'n liederen en z'n wijnen, dan door z'n barrièresteden.

Dit Frankrijk grenst ergens aan een klein cabaret in

overal op Corsica verteld. Een sinistere bruiloft, want de eerste maal verschnijden de heidelen, de Saracenen, met veel bloedvergieten en geschreeuw. Heer Matteo ligt ster- vend onder een boom, als het hoofd der Saracenen zijn bruid voorbij voert.

De Duivel is de heidelen nabij, hij loert achter bruiden en achter bomen. Eén ondoordacht woord, één ondoor- dachte belofte, en hij is present, één ruk aan de boom en elke vallende vrucht wordt een krijger, waarmee Matteo de Saracenen overwint.

Als het land genoeg om de doden heeft gerouwd, slacht men opnieuw hazen en patrijzen en schenkt opnieuw de wijn. Maar bruid en bruijom liggen nauwelijks voor 't altaar gekneld, of de kaarsen spitteren en doven. Heer Matteo wordt door de Duivel gehaald. Alleen Marruccia zelf kan haar man in de hel gaan zoeken (een mens ver- wondert zich, hoeveel kennissen hij daar tegenkomt, tot

zels de pastoor van 't dorp!), alleen Marruccia kan hem redden. Doordat ze echter te vroegtijdig spreekt, gaan beiden reddeloos verloren. Een wervelstorm heeft hen gegrepen, ze draaien ceuwig in een draaikolk rond. De storm komt van de bergen van Ajaccio, de hel ligt in de golf van Valinco, of, voor wie niet oppast, in een glas Patrimo, de vin claret....

Wijn is vuur en vocht, zon en regen. Houd uw glas tegen het licht, ge ziet de zon van het Zuiden er in, van Rous- sillon, van Langnedoc en de Provence, het licht waarna Vincent van Gogh geschilderd heeft. De mensen zijn er donker met matte huid; in het oude, Ligurische ras zijn

(slot van pag. 393) alleen even aan de prijzen wennen (nu nog!). Voor we verder naar het Zuiden gaan, kijken we eerst weer eens op de kaart, en dan niet alleen maar naar de weg, doch vooral naar zijn omgeving.

Ziet u het? Ongeveer van Lommel moet er over Hechtel in de richting Asch een iets hogere rug door het land lopen. Aan de Noordoostzijde hiervan stromen alle beken in de richting van de Maas, aan de Zuidwestkant zoeken ze de Schelde. We zijn hier dus vlakbij een belangrijke water- scheiding; er heet zelfs een dorp Waterschey.

Strijk in dit gebied neer aan het einde van uw eerste dagtocht, blijf er desnoods een paar dagen hangen, want hoe meer u er rondneust, hoe meer belang het u zal inboezemen. Daar ligt bijvoorbeeld het vriendelijke dorp Grutrode in het dal van de Ifterbeek (dezelfde die door Nederlands Limburg stroomt). Maak eens een wandeling stroomafwaarts door het dal van de Ifter en u zult verrukt zijn over landschap en natuur. Eerst is er het aardige kasteeltje van Grutrode en daarna een wild en grazig dallandschap met dikke pollen van gongdele Dotterbloemen. In wat kleine vishyvers bloeien de Water- rannoekels en over de zandige beekboden ziet u in Maart en April kleine visjes stroomopwaarts zwemmen. Niet aalftjes; maar als u goed kijkt, ziet u duidelijke verschil- punten. Deze hebben ronde koppen en ronde bekken (te zien als u er min of meer moeizaam eenkje gevangen hebt), waarnaar aan iedere zijde een rijtje van zeven kleuw-

Grieken en Romeinen en Arabieren opgestaan. Ze zijn zo bruin gebrand als de muren van de arena's en de oud- Romeinse theaters, die zich spiegelen in de Rhône, ze zijn zo sterk als de torens en de contriforten van het paleis der Pausen te Avignon. De ballingschap is uit, de Pausen zijn reeds eeuwen weergekeerd in Rome en hebben de bewaking overgelaten aan de Profeten, die op het gewelf staan van de Salle d'Audience. Ga naar Arles — er moet een brug zijn — of weet ge 't niet, dan zijt ge uw schilders niet waard — en een subliem caféje.... We zijn in de vlakke van de Provence, in la Crau en la Camargue, we lopen tussen de bloemen en de groenten, de vruchten en de wijn, de olijven en de amandel. Maar in het Zuiden zijn de vlakten nog steriel, steppen met kiezel, zoelwater- vijvers met niet langs de oevers. De bergen van de Pro- vance zijn naakt en verlaten, zo melancholiek als vergrote foto's van de maan, de kustten zijn rotsen, kalksteen en rode porfier. Maar het is er goed schuilten op menige rode, al heeft Nice noch één andere haven een goed achterland. Alleen Marseille heeft geluk, de oude rivale van Carthago eens, van Genna later. Marseille is vurig en ongegeerd, kleurig en lawaaiig, een mooi volkskind in de hux van de Riviera. Marseille is driemaal gezegend door de platon die landen op het vliegveld Marignane en driemaal gezegend door de varengesellen van de Messageries Maritimes. Rijf langzamer bij alle keukens in Marseille en rulk voor- elk eethuis waar een raam open staat. In negen van de tien gevallen is het ui en prei en ponden vis in de olie en lau- rier en saffraan. Eet daar de bonillabasse, de vissoep van het land en laat u alles haarlijn vertellen door een Pro- venciale kok. Neem uw weg tussen de olie- en de zeep- fabrieken, de stad geurt naar rozen en lavendel, naar ge- teende schepen en naar vis. Een volkskind in de hux, tussen villa's en bloemen en speelzalen waar wereldver- mogens worden vergokt. De zomers zijn er lang en heet, de winters zoel, al want op onzalige dagen de misral, een ijzig-verdorrende wind. Volg de hele route van de Franse Riviera, ge doet heel Frankrijk op benzine en ga- zense. En voor de avond blijft de wijn.

spletten. Het zijn ook helemaal geen aalftjes, maar Beekprkken, onderweg naar hun paatplaatsen hogerop. Verder heeft de mens vernuftige vloeiweides in het dal van de Ifter gemaakt. Het water stroomt er van een iets hogere bedding door kleine greppels in de hellende struktes land naar een lagere beekloop en het houdt die landjes zo nat als prima hooiland maar zijn kan.

En vóór we nu hier in Grutrode afscheid van elkaar nemen, nog één wenk: zoek eens nauwkeurig ongeveer 6 km Z.W. van het dorp uw kaart af. U vindt er een moerasig stuk aangegeven, dat Mommikswijer heet. Dat is een reusachtig ven met allerprachtigst grootend hoog- veen er in. Neem daar een ochtend of nog liever een hele dag voor. Trek erheen langs akkers, wartij u zwaar- gehuigde paarden ontmoet, geniet verderop van de bossen en heidevelden en zoek eens tussen het kleinatate Veen- mos van deze Mommikswijer naar de hochthla Lavendelheide, die er in hoerweelbden groeit. Dan komt u ook de gele Beenbreek tegen, die zulke rare meeldraden heeft, net pluche en bestemd om kleine, voor de bestuiving onnuttige insecten buiten de bloemen te houden. Gemet van zon en lente samen met de duizenden groene klklers, die zich behaaglijk zomen in het water van het ven. En stoor u niet aan de grote kegelvormige afvallopen aan de horizon. Die zijn van de mijnen bij Zwartberg en Water- schey en zij zullen uw vreugde in het land van Belgisch Limburg niet deren!

KEES HANA



# Opva, Eva en Junior

## in het verkeer

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

### Hebben leeftijd en geslacht veel invloed op de veiligheid?

Is er een bepaalde leeftijd, die als grens moet worden gesteld waarboven men beter niet aan het motorische verkeer kan deelnemen? En waar ligt de grens voor de jeugd?

Deze vragen, gevraagd bij die of het vrouwelijk geslacht meer of minder geschikt is voor deelneming aan het verkeer, zijn zeer moeilijk te beantwoorden. Individuele verschillen spreken een duchtig woordje mee en er zijn ook geen vaste criteria, waaraan men in de praktijk de al of niet geschiktheid kan afmeten. Onze wetgeving stelt zich, voor wat de gewone motorrijdingen betreft, op het standpunt, dat men 18 jaar moet zijn om een rijbewijs te kunnen krijgen, terwijl voor enkele andere categorieën, waarvoor geen rijbewijs is vereist, een bepaalde leeftijd is gesteld, die voor rijwielers met hulpmotoren, goed-gekend als rijwielers, 16 jaar bedraagt. Overigens is noch naar beneden noch naar boven een grens bepaald, zodat men dus, hoe jong of oud ook, niet uitgesloten is van het verkeer, bijv. per rijwiel. Wel heeft men nu in de nieuwe verkeerswetgeving opgenomen, dat personen, die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt, behalve een „eigen verklaring“ onttrent hun gezondheid, bovendien nog een „geneeskundig verslag“ van een door henzelf gekozen arts moeten overleggen om een rijbewijs te kunnen krijgen. Men heeft dus bij 60 jaar de grens gelegd, waarboven men niet helmaal op het oordeel van de betrokkene zelf wenst af te gaan. In sommige provincies eiste men vroeger een keuring door een aangewezen arts, indien men onder was dan 65 jaren. Het is ons bekend, dat destijds afgekeurden afgekeurd. Ook is het bekend, dat destijds afgekeurden nu wel weer een rijbewijs hebben weten te bemachtigen! Op hogere leeftijd is een overschatting van eigen krachten een nogal eens voorkomend euvel. Dit kan gevaar meebrengen. Wij kennen een geval van een ruim 70-jarige baas, die een bromfiets had aangeschaft, eigenlijk tegen de zin van de familie, omdat men het niet vertrouwd. Prompt kreeg hij een flinke aanrijding, tengevolge waarvan hij enige weken in het ziekenhuis moest doorbrengen. Zijn familie dacht, dat het nu wel afgelopen zou zijn met het „motorrijden“, maar ze hadden het mis. Hij lag te popelen om weer de straat op te gaan en verder te gepopelen van zijn pas verworven bezit. We weten, dat er nog veel anderen op de bromfiets zitten, doch het is toch wel zaak te zorgen, dat het niet tot excessen leidt!

Het deelnemen aan het moderne verkeer is, zoals we de vorige keer al schreven, heus niet zo eenvoudig. De kans bestaat, dat zij, die jarenlang niet meer fietsten, omdat ze tegen de inspanning opzagen, zich thans een Solex aanschaffen. Vooral deze categorie zal het kalm-aan moeten doen, omdat ze het rijverkeer ontwend kunnen zijn. Ook de zeer jeugdigen dienen aan handen te worden gelegd en daarom is de grens van 16 jaar voor Solexisten, hoewel mogelijk voor betwisting vatbaar, niet ongewenst. In sommige andere landen mogen 16-jarigen al aan het „grote“ motorische verkeer deelnemen, doordat de rijbewijzen op die leeftijd al gehaald kunnen worden. Zoals reeds gezegd is elke grens vrij willekeurig en is deze nu eens te hoog, dan weer te laag, al naar het individu.

De vraag of het zwakke geslacht zich beter of slechter in het verkeer gedraagt dan de andere zwakke sexe, wordt gewoonlijk met anedotes beantwoord, die het laatste zouden moeten bewijzen. In sommige tijdschriften lijken de befaamde grappes over schoonmoeders door een moderner soort te zijn vervangen en wel door die over de autorijdende vrouw. Vooral Amerikaanse magazines zijn er sterk in en de „Saturday Evening Post“ bijv. levert ze aan de lopende band. Ze schijnen ook hier te lande al trek te vinden en onze eigen periodieken nemen ze greep over. De strekking van deze grappes is natuurlijk zich onder elkaar eens lekker te verkreuteren over die onhandige of betweterige chauffeurs... Wij hebben zelf niet zo'n uitgebreide ervaring met autorijdende dames. Men ziet het ook hier te lande wel hoe langer hoe meer, maar ze zijn toch wel heel ver in de minderheid ten opzichte van de mannen. Voor wat het andere verkeer betreft zijn naar onze mening vrouwen op de fiets zeker geen slechtere gebruikers dan de mannen en we geloven niet ten ongunste van de eersten zouden blijken te zijn. Over het algemeen vinden we het zwakke geslacht op de fiets rustiger dan de mannen en dit kan grote voordelen in het verkeer hebben. Bepaald verschillend lijkt ons het gedrag bij het te voet oversteken der straten. Hier zien we duidelijk tot uiting komen, dat de vrouw minder durf

heeft en eerder aarzelt dan de man. Veel vaker ziet men bijv. dames teruggelopen, waar de man blijft staan of doorloopt. Een psycholoog zou dit misschien kunnen verklaren, wij merken het slechts op. Het algemene beeld is, dat Eva haar verkeerrol niet slecht speelt.

Toch lachen we garne eens om haar fouten en schudden er het wijze hoofd eens over. We hebben mogelijk zo'n pret bij die bovenbedoelde prentjes en moppen, omdat wij mannen onszelf daarmee gaarne een beetje oppoetsen. Maar laten we ons eigen geslacht niet afvallen en dus maar eens uit onze eigen herinnering een paar voorbeelden putten. De „technische“ zijde van het verkeer is, dank ons, niet de sterkste zijde van het vrouwelijk geslacht. Het duurt meestal iets langer om dames het hoe en waarom uit te leggen van bepaalde maatregelen. Dat vond de agent ook, die aan een dame nitlegde waar de twee witte lijnen voor dienden in een bepaalde straat, waar een oversteeplekplaats voor voetgangers was getrokken. „Dank je wel, agent“, zei het vriendelijke vrouwtje en balanceerde daarna keurig over zo'n witte lijn naar de overkant. Lieve lezersessen, we zijn nu toch aan 't doorslaan, men verwijft u ook, dat ge zo weinig van de techniek van het motorrijding weet. Daarbij moeten we even denken aan die naast haar mannelijke medecandidaten overigens lang geen gek figuur staande dame, die, aan de tand gevoeld over haar kennis van de overbringsorganen van de automotor naar „achterbrug“, de kruiskoppeling niet anders kende dan als „zo'n knobbelte“. Zo'n antwoord waardoor je dan in een zwak ogenblik onwaarschijnlijk hoog... Komt het nu doordat men in Amerika meer gelegenheid heeft de vrouw achter het stuur gade te slaan of doordat de mannen daar onder de plak zitten, dat de laatste zich zo vrolijk maken om de rijfouten van de vrouw? Het is daar een bekend mopje, dat men op de vraag: „Als een vrouw achter het stuur haar linkerarm uit de auto naar buiten houdt, wat betekent dit dan?“ als antwoord krijgt: „Dat het raampje open staat.“ Iemand, die

onlangs terugkeerde na enige maanden het verkeer in Amerika te hebben bestudeerd, vertelde ons, dat het hem opgevallen was, dat de vrouwen daar inderdaad slechter rijden dan de mannen en dat men er bijv. vrijwel zeker van kon zijn, dat, als er iemand aan het modderen was om de auto geparkeerd te krijgen, er een chauffeuse aan het werk was. Dat de vrouw het besturen van auto's, ook van zwaardere eenheden, echter goed afgaat, is wel in de laatste oorlog gebleken, daar vooral aan geallieerde zijde gaarne van vrouwelijke chauffeurs gebruik werd gemaakt.

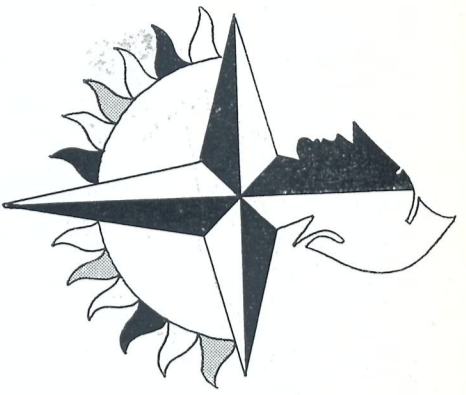
Van heden, die het blijktbaar kunnen weten, hebben we overigens gehoord, dat men nooit moet trachten zijn eigen vrouw het rijden te leren; dat schijnt een bron van ongenoegen te zijn! Wat dat betreft hebben we het met de Solex nogal gemakkelijk, daar stappen we op en rijden samen weg alsof het een gewoon fietstochje betreft. Dan hebben we aan ons mannelijk supertrichtersgevoel weinig en als haar Solexje wat sneller gaat, komt er nog een triomfantelijke blik bij te pas ook. Staat het dus al zeer te bezien of de vrouw in 't algemeen een minder goede „motorische“ weggebruiker zou zijn dan de man, op de Solex zal men daar vrijwel zeker niets van merken. Er zijn al zeer vele betijdsters, die al of niet beroepsstave Solex en zich daar kennelijk „senang“ bij bevinden. Resumerende, komen we voor wat het berijden van rijwielers met hulpmotoren betreft tot de conclusie, dat men op hogere leeftijd, laat ons zeggen boven 70 jaar, rekening moet houden met een verminderd aanpassingsvermogen en achteruitgaande lichamelijke conditie. Deze onderen moeten extra oppassen en hun gebreken compenseren door sekerp opletten en voorzichtig zijn. Liever moeten ze de drukke wegen mijden. De jongeren van 16 jaar en ouder kan men gerust de Solex in handen geven. Ze zijn er spoedig mee vertrouwd en manoeuvreren er op hun vlotte manier mee door het verkeer. Over de Eva's durven we na het bovenstaande geen kwaad woord meer te zeggen. Ze redden zich wel!

### Methusalem op de Solex

Dat de Solex onder al diegenen, die de leeftijd der sterken bereikt hebben, een grote populariteit geniet, was u natuurlijk bekend. Maar wat u waarschijnlijk nog niet weet is, dat in het Noord-Limburgse stadje Venray een Solexer woont, die de eerbiedwaardige leeftijd bereikt heeft van bijna 84 jaar. Zijn officiële naam luidt: Petrus Hendrikus Beertkens, wat niemand iets zal zeggen, want iedereen in Venray kent hem als Driek Kien. Driek Kien schafte zich een Solex aan, nadat hij vorige jaar zijn diamanten huwelijksfeest had gevierd. Op dat feest was de gehele familie Kien (ongeveer 100 „man“) aanwezig! Opa Kien was al een bekende figuur zonder bromfiets en geniet nu natuurlijk helemaal de volle belangstelling! Als het weer het maar even toelaat, gaat hij tochtjes maken, wat hem beter bevalt dan lopen. Hiernaast ziet u een foto van de kranige onwe baas! Onze verkeersmedewerker zal misschien wel bedenkelijk zijn wenkbrauwen optrekken, maar een prestatie is en blijft het!







Ella Goldstein

# G O M M E T O

demonstreerde tot welk een grote welvaart de industriële revolutie Groot-Britannië had gebracht, maar hoe grandoos ook opgezet, was deze expositie destijds alleen tot Londen gelocaliseerd. Het Festival of Britain beoogt meer. Het wil in deze benarde tijd tonen, wat een volk bereikt, dat zijn scheppende krachten vrij in kunst, wetenschap en industrie kan ontplooiën.

Eigenlijk kennen wij Groot-Britannië, behalve Londen, veel te weinig. Zou het daarom geen goed idee zijn, er deze zomer ter gelegenheid van het Festival eens heen te trekken?

In de eerste plaats moeten wij dan een programma van de feestelijkheden aanvragen bij een reisbureau, bij het British House, Hereingracht 458, Amsterdam, of rechtstreeks bij The 1951 Festival Information Centre, 47 Leicester Square, Londen W.C. En dan zien, wat ons het meeste lokt en met onze vacantietaal overeenstemt.



Caernarvon Castle, een der mooiste van de vele middeleeuwse kastelen in Wales

Zo langzamerhand beginnen onze vacantielannen, ongeschikt de nog steeds op veranderlijk staande politieke barometer, al vastere vormen aan te nemen. Wij kregen deze dagen een fraai gestileerde extra-uitgave van The Times in handen: „Come to Britain”. En daar is alle reden toe, want van 3 Mei tot 30 September zal Groot-Britannië dit jaar zijn bezoekers een festijn bereiden, waaraan iedere stad en dorp, tot zelfs het kleinste gehucht toe, deelneemt: het Festival of Britain.

Zo nuchter, als alleen maar een Engelsman het kan zeggen, schrijft generaal Lord Ismay, de president van de Council of the Festival, in het voorwoord van een programma: „Wij doen een open uitnodiging aan een ieder, die gewoont is te laten zien wat een soort mens een wij zijn, toekomen, om te laten zien.”

Het festival is de herdenking van het feit, dat honderd jaar geleden de Grote Tentoonstelling van 1851 in Londen plaats vond, waarvoor het Crystal Palace, één der wonderen van de 19de eeuw, werd gebouwd. De tentoonstelling



De gastheer van het Festival in Londen, County Hall, Westminster. Dit prachtige gebouw, nabij het tentoonstellings-terrain gelegen, wordt gebruikt door het Londens gemeentebestuur

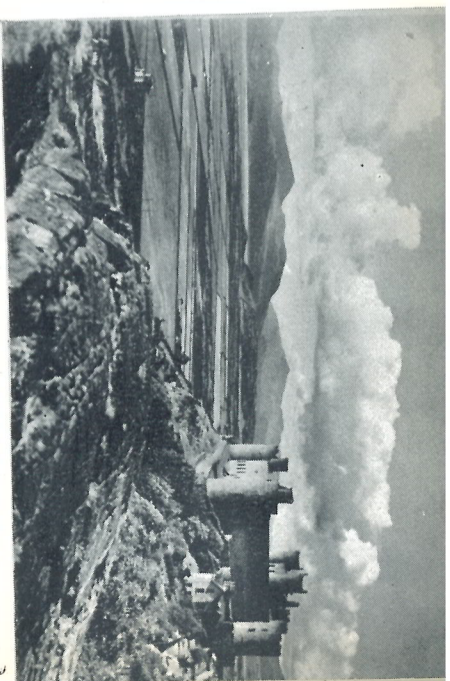
Een typisch landschap uit Wales, met het beroemde Harlech Castle

Londen zich zal hernieuwen. Het deftige West-End zal speciaal zijn uitgedost; de straten zullen fraai worden versierd, vuurwerk, floodlight en openluchtmuziek zullen de feestelijke stemming nog verhogen. Meer dan 200 concerten zullen er in die feestmaanden worden gegeven; het Royal Opera House, Covent Garden heeft internationale beroemdheden gehengeerd en het Sadler's Wells ballet zal in letterlijke zin zijn beste beentje voorzetten.

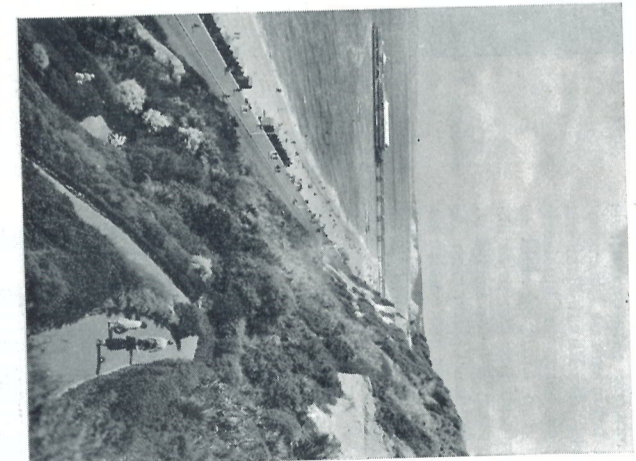
Het ernstige Londen is zelfs uit de plooi geraakt en heeft zowaar in het Battersea Park zijn eerste lunapark laten aanleggen!

Als het aan mij lag, dan wist ik het wel! Ik liet de grote steden liggen en trok eens naar Wales, het kleine landje met zijn eigenaardige bevolking, de trotse Welsh-

# B R I T A N I Festival of Britain



men, die er nog een eigen taal, een eigen letterkunde, eigen oude tradities en zelfs een eigen natuur op nahouden. Een romantische natuur met wilde rotsen, watervallen, meeren, oude kastelen en woeste zee. How green is my valley, maar ook, hoe angstwekkend somer zijn de mijnstroken en de fabriekssteden met hun wond van hoog oprijzende schoorstenen.



Langs de krijtrotsen nabij Bournemouth

Wales is het land van bergen, zee en heid. Vooral van het heid! Hebt u wel eens van het Eisteddfod gehoord, de jaarlijkse bijeenkomst van barden? Dit jaar wordt de beste zanger gekroond in het mooi gelegen plaatsje Llanrwst, dat al twee jaar in rep en roer is om zich voor het Festival voor te bereiden. In Llan-gollen, een marktplaatsje in de bergen, vindt het internationale Eisteddfod, dat sedert de oorlog is ingesteld, plaats en uit heel de wereld zullen de koorzangers en dansers in hun kleurige nationale klederdrachten er samenstromen.

In de oude kathedraal St. David's, in de eenzame kuststreek van zuidwestelijk Wales gelegen, is een kerkelijk muziekleest georganiseerd. Het zal een belevenis zijn gewijde muziek in deze middeleeuwse kerk, één der Christelijke pelgrimsoorden in vroeger eeuwen, van het Noorden, te horen!

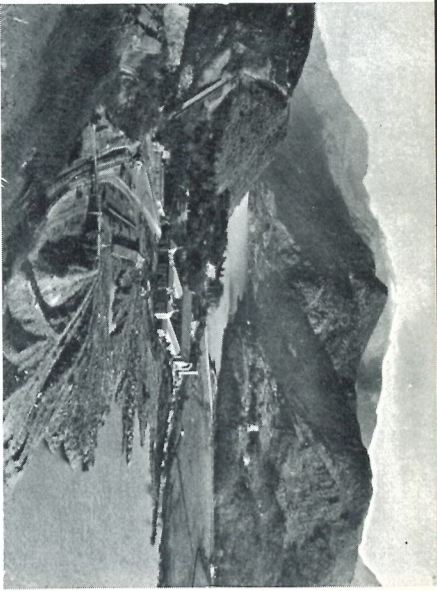
St. David's is trouwens niet de enige zingende kerk! In de grootste kathedraal van Canterbury, waar de aartsbisschop Thomas Becket in 1170 voor zijn altaar werd

vermoord, zullen o.a. de Hoge Messe van Bach en Mendelssohn Elias worden uitgevoerd. De geschiedenis van Canterbury, de kerkelijke hoofdstad van Engeland, zal o.m. in praalvertoningen en in een speciaal voor het Festival ontworpen ballet worden uitgebeeld.

In de kathedraal van Worcester wordt het Three Choirs Festival gehouden. Het grote koor is samengesteld uit 300 leden van de kathedraal van Gloucester, Hereford en Worcester en de uitvoeringen vinden volgens oude traditie om beurten in één van de kathedraalplaats. Dit jaar is Worcester, één der oudste steden van Engeland, aan de beurt.

En bovenal York! In de onnuurde hoofdstad van Noord-Engeland — al op zichzelf een festival — vormt de beroemde Munsterkerk met haar vier middeleeuwse gebrandschilderde ramen nauwelijks het middelpunt.

Naast kerkelijke muziek worden er onder leiding van grote dirigenten — ook Edvard van Beethoven is Verdi's Requiem uitgevoerd. Nabij York wordt in de machtige ruïnes van St. Mary Abbey, eens één der grootste kloosters van Engeland, het Ide eeuwse mysterie spel „De schepping en de verlossing

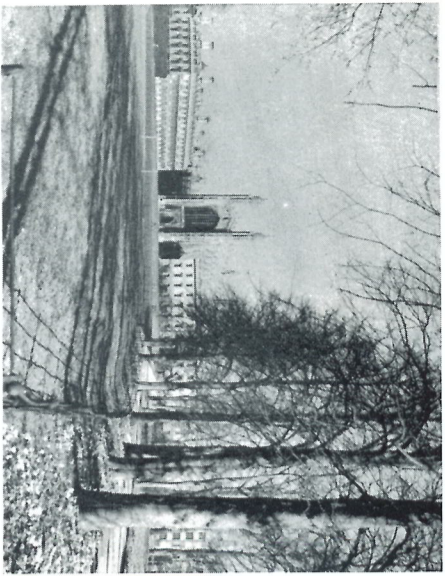


Een der meeren in het berglandschap van Wales

van de mens en het leven van Christus" opgevoerd. Drie-honderd zestig jaar geleden werd het spel voor het laatst door de gilden van de stad op sacramentsdag, zoals het sedert de middeleeuwen gebruikelijk was, vertoond. Nu zal het in modern idioom herleven.

Ook geen slecht plan naar de zuidkust van Engeland met haar krijtrotsen en prachtige strandboulevard te trekken! Wat te kiezen? Het luxueuze Bonnamouth ten midden van de pijnbomen, of liever het minder deftige Brighton, dat terecht de bijnaam van "Londen aan zee" heeft gekregen. Brighton, een onaanzienlijk vissersplaatsje, heeft zijn opkomst te danken aan de prins-regent, de latere George IV, die er in het begin van de 19de eeuw een pompus Oosters bouwwerk, de Royal Pavilion, liet neerzetten, dat hij van binnen als één grote Chinoiserie inrichtte. De "eerste gentleman van Europa" hield er festijnen en amuseerde zich meer dan het een prins betaamt. De membels uit de "Regententijd" zijn sterflijk en stijfvol en stieren weer, afgegaan door leden van de koninklijke familie en uit privébezi, de grote zalen en salons. Een gecostumeerd bal in regency-stijl in het Paviljoen belooft de clou van het Festival in Brighton te worden!

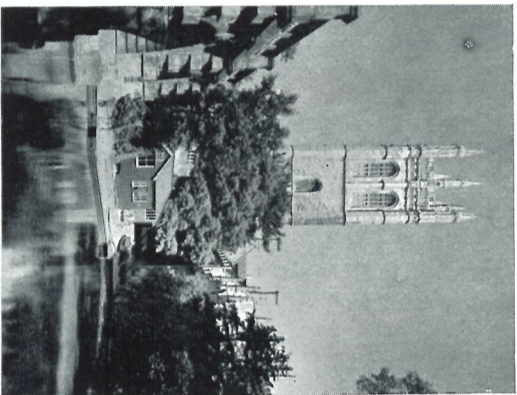
\* \* \*



Een van de beroemde colleges in Cambridge

Edinburgh's jaarlijks internationaal muziekfestival, dat aan het slot van de feestelijkheden komt, zal een ware apotheose zijn! Beroemdheden uit de internationale muziek-, opera- en balletwereld hebben hun medewerking toegezegd.

Natuurlijk zullen de clans er ook bijgekomen en waar is er een betere achtergrond voor doedelakmuziek en Schotse volksdans dan in de Schotse hoofdstad zelf? In Glasgow, de voornaamste industriestad in Groot-Britannië, wordt een tentoonstelling van de groei en ontwikkeling van de belangrijkste energiebronnen — de zware industrie, scheepsbouw, elektriciteit, turbine tot de atoomsplijting toe — gehouden, de grootste industriële tentoonstelling, die er ooit ter wereld plaats vond.



De toren van het Magdalen College, Oxford

Ook de kleinere steden, Aberdeen, Dumfries en Inverness, hebben rijk gevarieerde programma's.

En dan, far from the madding crowd zwerfen door de Schotse Hooglanden. Het is geen zonnige vrolijke natuur, maar de aangrijpende verlatenheid van de kale bergen en de stille melancholie van de grijze meeren hebben een zeer bijzondere schoonheid.

Ik heb slechts een losse, willekeurige greep gedaan uit de veelheid van mogelijkheden. Er zijn immers nog de oude universiteitssteden Cambridge en Oxford; er is Stratford-upon-Avon, waar het Shakespeare-festival wordt gehouden; er is Alleburgh, het plaatsje waar Benjamin Britten woont en dat een speciale operaweek op zijn programma heeft; er is Belfast in het noorde, haast onbekende Ierland, er is....

Er is helaas ook nog zoiets als geld en tijd!

Over de voorschriften, welke gelden ten aanzien van het meenemen van een Solex naar Engeland, verwijzen wij u naar het artikel, dat voorkomt op pagina 339. Redactie.

## Als 't stormt leer je je pappenheimers kennen

VANDAAG is 't Maandag, 19 Maart. Ja, zo is het! Ik schrijf dit artikel voor het nummer van April op Maandag 19 Maart. Waarom ik dit zo precieus, is gauw gezegd. Het is vandaag de vierde dag van 'n stormperiode. Vandaag is de wind *veels* afgenomen, maar gisteren stond er 'n storm uit het Zuid-Westen, en eergisteren blulderde het zo, dat er schepen vergingen. En het regende er bij met felle vliagen, en voor mens en dier waren het slechte dagen. Voor de fietsende mens vooral.

Op een van die kletsnate stormdagen was ik gast in de auto van 'n goede vriend. Het was 'n klein wagentje, en de eigenaar van dat wagentje was niet alleen 'n goed vriend, maar ook 'n goed mens. 'n Net mens, 'n fatsoenlijk mens, en 'n humaan en nobel medeburger. Hetgeen ik zal aantonen!

Wij reden dan op die natte stormdag enne.... je zoudt 'r geen hond door sturen! Maar op de lange weg ploeterden honderden en honderden wielrijders, zij hingen op hun stuur en beukten hun pedalen en ze zigzagden tegen de tergende wind in.

"Daar moet je toch mee te doen hebben!" zei mijn vriend, "want wie er nu nog uitgaat, moet er uit, en wie nu nog op de fiets gaat, die moet op de fiets gaan, anders deed hij het wel op 'n andere manier. En," zo vervolgde hij, "v onze 4½ miljoen fietsers zijn er misschien wel 2 miljoen zo'n windstoot in de flank, dat het wel 20 à 25 centimeter opzij werd gedreven."

Enhm, we reden dan op die weg waar geen wielerveder langs lag, en mijn vriend hield zijn wagen minstens anderhalve meter uit de rand van de weg. En toen wij 'n vijfde huizen waren gepasseerd, kreeg ons wagentje plotseling zo'n windstoot in de flank, dat het wel 20 à 25 centimeter opzij werd gedreven.

"Nu heb je kunnen zien," zei hij, "hoe goed het is, dat ik zoveel ruimte heb gelaten, want als wij met de auto al zo'n opduvel krijgen, dan kun je nagaan wat voor 'n tel 'n ploeterende fietser krijgt. Je hebt het gezien.... ze worden gewoon uit hun koers geslagen. Onder deze omstandigheden mag je niet krap passeren; de automoblist heeft er eenvondig rekening mee te houden, dat de ander maar op twee wielen staat. Hij is er misschien wel wettelijk mee klaar als er iets gebeurt.... 'n ongelukkig toeval.... 'n wielrijder door 'n windstoot gegrepen, heet het dan.... maar of hij er morvel mee klaar is, is 'n andere kwestie."

Kijk 's, deze goede vriend had zelf jaren op de fiets gezeten, en, vóór hij er 'n wagentje op na kon houden, moest ook hij er voor zijn werk op de fiets op uit, weers of geen weer. Hij kende de mogelijkheden van de fietsers bij slechte omstandigheden, doch met hoeveel automoblisten is het niet anders gesteld.... ze weten het niet! En dit zeide ik hem dan ook.

Maar hij had zijn antwoord klaar.

"Zo...." zei hij, "zo....! weten ze het niet! Maar ze weten toch zeker drummels goed, dat, als ze hard door 'n plas rijden, het vuile water en de modder ver in 't rond spatten.... en toch doen ze 't! Beschut in hun wagen donderen ze door plassen heen zonder rekening te houden met onbeschutte andere weggebruikers, en zo kan je woordelijkheid gevoel, maar ook aan fatsoen.

En vandaag, met het na-stormje — want dat stond er in de ochtenduren — heb ik zelf in de positie van de vernachtelde fietser verkeerd. Ik trok er op uit op de Solex, type 1951, u weet wel, met de kleinere aandrijfrol, en dat ding deed het tegen de zeer sterke wind in best, opperbest. Ook op Waai-oord...., zoals dat deel van 's-Gravenhage

wordt genoemd, dat doorsneden wordt door de eindeloze Laan van Meerdervoort, waar de zeevloed uit de vele zijstraten komt aangeregen. Als het nergens waait, waait het daar nog, en als er dan 'n westers stormpje staat, enhm, je moet het daar bij de Thorbeckelaan zien....! daar zitten ze in hun mooie ruime huizen met latten tegen de ramen, waar kussenfles tussen zijn gestopt om de ruiten te stemmen en voor invaarten te behoeden.

Enhm, daar op Waai-oord dan, op die Laan van Meerdervoort, heeft de Haagse politie, die jiveing in de weer is, om het ontstellend grote aantal verkeersongevallen te beperken, boven het middelpad spandoeken opgehangen, waarop staat:

*Wielrijders, wilt ge veilig zijn, Blijf dan rechts van de stippellijn.*

Nou, dat heb ik gedaan en ik ben heelhuids thuisgekomen, maar veilig.... neen! veilig heb ik me bijlange na niet gevoeld. Want de maximum-snelheidsbepalingen zijn immers vervallen verklaard enne.... dat blijft voor velen 'n rare vrijbrief te zijn. Die stippellijn in het midden van de rijweg (let wel, er zijn daar twee rijwegen, gescheiden door een middelpad) is goed bedoeld, de wielrijders rijden rechts van die stippellijn en de auto's links. En er is geen wielrijder die zijn einde zoekt door links van de weg te gaan rijden. Maar de auto's zitten doorlopend rechts van de weg tussen de fietsers en de Solex-rijders. Want op de somige gedeelten ligt ook de trambaan links en die somige gedeelten ligt ook de trambaan links. En dat passen er door, want de auto's natuurlijk langs. En dat passeren moeten ze rechts doen, tussen de fietsers. En aangezien het verkeer daar zeer intens is, rijden de auto's er doorgaans en file, enne.... dan moet je zien hoe de stroom van auto's de stroom van fietsers eenvondig terroriseert.

Dan zie je de meentaltit.

Maar waar had mijn goede vriend het ook weer over? O ja! dat het mangelt aan inzicht, verantwoordelijkheidsgevoel en aan fatsoen.

Of je daar rechts van de stippellijn op je Solex aan in mogelijkheden zit, doordat de wind uit de stormmaten der zijstraten op je toe giert, links gieren de auto's raketings, tot op 'n centimeter, langs je heen en zie je naast je knie plotseling het spatbord van 'n auto verschijnen. En wie degene, die dan schrikt. En of er nu al grote plassen liggen.... 'n automobilist zit beschut. En of het nu in Den Haag op Waai-oord is of elders, er wordt gereden op een wijze welke er op wijst, dat de man in de auto zich de sterkste weet. De maximum-snelheidsbepalingen zijn vervallen, en voor de automobilist met verantwoordelijkheidsgevoel en voor de man met fatsoen is hiernede maar weinig veranderd. Hij is en blijft de correcte. Maar juist degene in wier hand 'n vliegende automobiel 'n gevaarlijk instrument is, zetten nu de benzinetraan open onder het motto: het mag! Onder het motto "het mag" wordt er op weagen in de stad gereden met een snelheid die in de eenzaamheid nabij de Woeste Hoeve tot geen vervijt aanleiding zou geven, maar die in de stad eenvondig onverantwoordelijk is.

Alom is de politie in de weer maatregelen te treffen teneinde het aantal verkeersongevallen te doen verminderen. Ieder welmenende verhoegt zich daar over. Maar ieder, die ziet dat het motto "het mag" gebruikt wordt om de grens der misdadigheid te naderen, twijfelt aan haar succes. Indien aan het eind van het jaar het aantal verkeersongevallen niettegenstaande de ingezette veiligheidscampagne vermeerderd in plaats van verminderd zal blijven, zal hem dit allerminst bevreunden.

JORIS VAN DEN BERGH



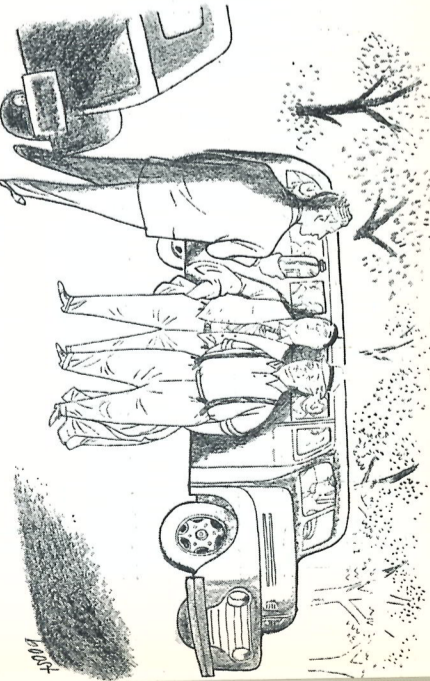
S. Carniggelt

Z'N avondlijke tweede-klas-wagen heeft iets zeer drollers, maar de uitbundige man met de pet, die had vaak genoege het daar vervaardigde product geraadpleegd, om van ons minner niet de geringste last te hebben.

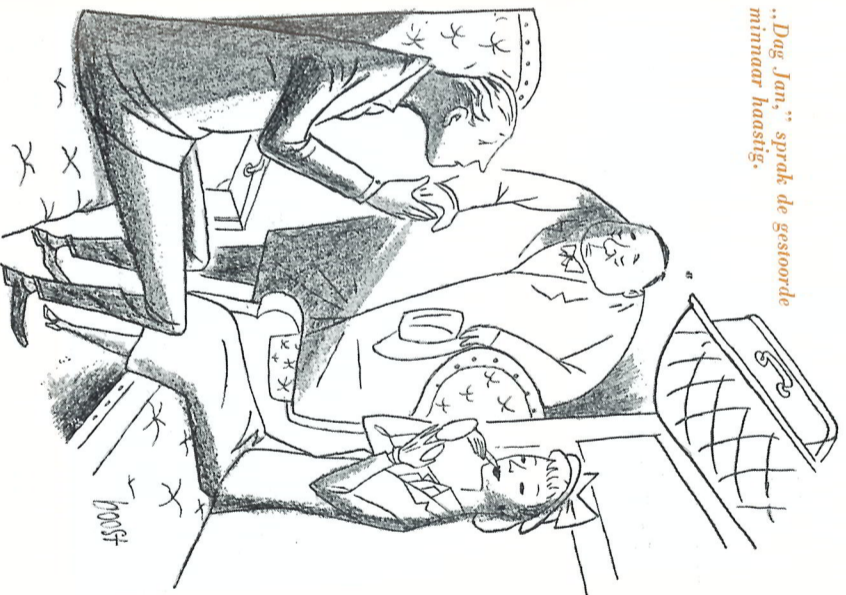
zonder kaartje en geld, werd hij er in Den Haag uitgeleid. Maar toen we wegreden wuifde hij ons nog lang en hartelijk na — een eenzame, doch vrolijke ziel.

een overzicht gaf van zijn interne warande, reed de trein Amsterdam binnen, haalde het meisje haar koffertje uit het net en verdween na een vaag knikje in de menigte.

„In Brussel kost hetzelfde merk trouwens maar 140 francs,” zei hij met een kennersblik.



„Dag Jan,” sprak de gestoorde minnaar haastig.



Mr. P. Lamberts Hurelbrinck

**B**RUGES la Morté" is een wereldbekend boek van Georges Rodenbach, een knap geschreven roman, waarin op ontroerende wijze de sfeer van een uitgelokte stad beschreven wordt, maar dat juist hierdoor een totaal verkeerd beeld van Brugge geeft. Neen — Brugge is volstrekt geen dode stad, geen museumstuk, waaruit het leven is geweken en dat een grafmonument van vergane grootheid geworden is. Brugge leeft en wil niet sterven, het zet de traditie van zijn groots verleden voort in het barmhartig vertier door haar oude straten.

Deze bedrijvige provincestad, de hoofdplaats van de provincie West-Vlaanderen, ongeveer 100 km van Antwerpen en Brussel en ongeveer 20 km van Oostende verijld, was eenmaal de machtigste handelsstad in het Noorden van Europa, die slechts geveenaard werd door Venetië in het Zuiden. In Brugge ontmoetten de kooplieden uit het Noorden en uit de landen rondom de Middellandse Zee elkaar, zij maakten van de stad een stapelplaats voor hun waren, die over de zee werden aangevoerd, en deze internationale handel bracht rijkdom aan de Bruggenaren als bemiddelaars.

De langzame verandering van het Zwin, de brede vloed, die Brugge met de zee verbond, ontnam aan de stad haar betekenis als internationale havenstad en deed haar rijke dagen geleidelijk wegebben. Nog lange tijd verzette Brugge zich tegen zijn verval en tot in het begin van de zestiende eeuw bleef het onder het prachtige Bourgondische vorstenhuis de vermaarde wereldstad van West-Europa. Herinneringen aan die glorierijke tijd vindt men te Brugge nog overal — in zijn straten, pleinen, grachten en vooral in de statige patriciërshuizen. Een bepaalde wereldwijde, zoals vele andere grote steden, bezit Brugge niet, in haast iedere straat wordt de vreemdeeling openas verrast door de aanblik van een breed, voornaam uitzend burgerpaleis, vaak temidden van eenvoudige winkeltjes of kleine arbeiderswoningen. Zij zijn daar eenmaal gebouwd door rijk geworden kooplieden op de plaats waar zij in hun jeugd een nering begonnen waren en waarmee zij tot welstand waren opgeklimmen.

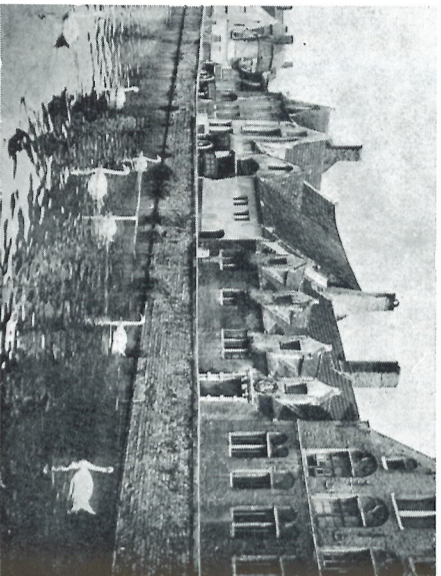
Die oude huizen worden nog steeds gebruikt voor het doel waarvoor zij eenmaal gebouwd werden; zij zijn woonhuizen gebleven. Geslacht na geslacht zijn daar kinderen in opgevoed en nog altijd schaart zich des avonds het gezin onder het electrisch licht zoals voorheen rondom kaarsen, olielamp en gaskroon. Om zich in te leven in Brugge's sfeer moet men de stad doorkruisen; dan is het alsof men leest in een stenen kroniek, waarvan men in iedere straat een andere bladzijde omslaat uit de geschiedenis der eeuwen.

Verzinn vooral niet een rondvaart door de stadgrachten van Brugge te maken; vele motorbootjes staan hiervoor ten dienste der toeristen. Het is inderdaad de moeite

waard om Brugge van het water af te bekijken. Vele oprechte minnaars van de eerwaardige stad hebben getreurd en ook heilig geprotesteerd, toen meer en meer de voorvaderlijke roeiboeten door moderne motorbootjes werden vervangen. Dit paste niet in de sfeer van deze oude stad, beweerden zij. Ik kan hun protest niet ondertekenen. Integendeel — het middeleeuwse Brugge heeft zich altijd gekenmerkt door een geest van vooruitgang, van medeleven met de voortschrijdende tijd. Het stond altijd aan de spits van toenmalige moderniteit en dit karakter heeft het behouden. Zijn deze ranke motorvaartuigen, die met hun zacht getroek als een rustige ademanhaling over het water glijden, niet veel sterlijker dan de plompe roeiboten, die moeizaam werden voortbewogen met riemen, die als spijchige armen in de hoogte staken, voordat zij amechtig in het water neerplompten? Zoals vroeger Brugge, de handelsstad, alles deed om het zijn bezoekers, de kooplieden uit alle landen, naar hun zin te maken, zo spant het zich thans als internationaal toeristencentrum in om aan de vreemdeelingen uit binnen- en buitenland te geven wat zij verlangen. En dat is in de eerste plaats modien comfort.

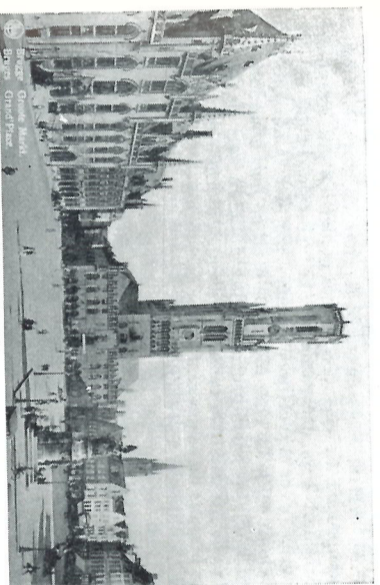
#### De Zwanen van Brugge. Een gerechtelijke moord

Indien ooit een nieuw stadswapen voor Brugge ontworpen moest worden, dan zou daarin zeker voorkomen:



Groene Rei - Goltshuis De Pelikaan

een zwaan. Deze blanke watervogel is als het ware een levend embleem van de stad. Overal ziet men hem langzaam door de stadgrachten zwemmen, nu eens alleen, dan weer met twee of drie tezamen, sommig een moeder, die langzaam over het water glijdt, bedrijvig gevolgd door haar kroost van kleine, brune zwanaties. Dit uitgebreide zwanenpark — het moeten er honderden zijn — vormt als het ware een levende versiering van de stad; blanke waterlelies, die op het water drijven, plotseling te voorschijn komen van onder een brug of om de bocht van een gracht verdwijnen. Haast hebben die statige vogels noot, omdat zij nimmer worden opgeschrikt door een halddige vreemdeelingen zijn zij een bekoorlijke attractie. De kinderen voeden ze met broodkorsjes vanaf de walkeant. Wanneer een zwaan vanuit de verte die voedselstrooiing in het water ziet, komt hij uiterst deftig en bedaard aan te zwemmen, buigt de slanke hals en pikt met zijn gele anavel de korsjes uit het water op. De zwaan van Brugge zijn niet schuw en hebben geen angst voor mensen; zij weten dat die vrienden zijn. Sinds meer dan vierhonderd jaren bewonen die zwanen de grachten van Brugge. Dit vogelpark, door de vroedschap omstreeks 1500 ingesteld, vindt zijn oorsprong in een gerechtelijke moord.



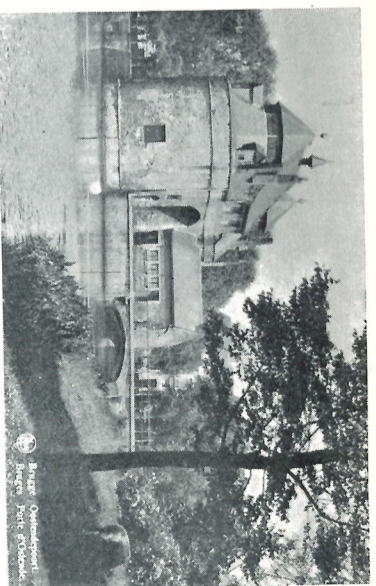
De Grote Markt, een prachtige herinnering aan de glorie-tijd van Brugge, eens de machtigste handelsstad van Noord-Europa

koopbaarheid, werd schuldig bevonden en veroordeeld om levend gevid te worden. In het Stedelijk Museum vindt men proces en executie vereeuwigd in twee schildrijen van de Vlaamse meester Gerard David. Vooral het stuk waarop de levende villing wordt voorgesteld, is van een huiveringswekkend realisme.

De familieleden van de veroordeelde echter legden zich niet bij het ten uitvoer gebrachte vonnis neer. Enige jaren later brachten zij de onomstotelijke bewijzen van des rechters onschuld.

Als boetedoening en zoenoffer voor deze gruwelijke gerechtelijke dwaling, waarvan Pieter Langhals het slachtoffer was geweest, besloot het stadsbestuur, dat ten eeuwigden dage witte zwanen, die aan de herinnering van die naam het symbool van blanke onschuld verbonden, door de grachten van Brugge zouden zwemmen.

Op deze wijze deden vijf eeuwen geleden regeringscolleges boete voor hun euveldaad.



Oostende poort

#### Het Minnewater en het Begijnenhof

*Illusie der jeugd en berusting van de ouderdom*  
Aan de rand van de stad, aan de voet van de oude stadswallen, droont een kleine vijver, die de liefelijke naam van „Het Minnewater" draagt. De eeuwen zijn hier geruisloos aan voorbijgegaan, het moderne roezemoorige vekeer heeft hier niet kunnen doordringen. Rondom de vijver loopt een smal wandelpad, waarop geen plaats is voor auto's, zelfs niet voor paardenwagens, maar wel voor Solexrijders en voor wandelaars, hoogstens twee naast elkaar, gearmd. Op de houten banken langs deze vijver of in het gras van de glooiende oude wal hebben vele generaties elander de eeuwige illusie van de jeugd toegelust, er in stille verrukking naar geluistert en er in geloofd. Het tegenwoordige geslacht doet dit nog op milde avonden van de vroege lente af tot in de late zomer. De tijd schrijft voort, maar de eeuwen veranderen de mensen niet. „Het Minnewater" heette vroeger deze droomvijver, maar „Het Minnewater" is thans zijn officiële naam. De volkspoezie is tot in de dorre stadsregisters doorgedrongen.

Vlak bij het Minnewater, aan de overzijde van een stille straat, ligt het Begijnenhof, waar bedaalde dienstboden van welgestelde Brugse families haar laatste levensjaren slijten in onbezorgde rust. Kleine, propere, witgekalkte huissjes, ieder met zijn eigen tuintje er voor, omringen een vierkant grasperk met enkele bloempotken versterd. Temidden van die huissjes staat een intiem kerkje, als een herder, die over zijn schapen waakt.

Er zijn maar een beperkt aantal plaatsen in deze tempel van de ouderdom. Vele oudjes staan reeds jaren op de wachtlijst ingeschreven en schuiven telkens een plaats op, wanneer door het overlijden van een der bewoonsters een huissje vrij komt. Een gedwacht voor de poort der ruste, waarvan de dood de poortwachter is.

Het stadsgewoel dringt niet tot het Begijnenhof door en ook de woelige gebeurtenissen van de dag laten het onberoerd. De vreemdeelingen komen even kijken, gedurende de zomervakanties zetten vaak schilders hier hun schildersezel neer om hun indrukken van deze vroedige rust op het doek te brengen, die voor de bewoonsters een ootmoedige voorbereiding is tot de eeuwige rust.

De afstand van het Minnewater naar het Begijnenhof bedraagt niet meer dan enkele schreden, de breedte van een stille straat. Een symbool van de korte spanne tijds, die in een menschenleven de illusies van de jeugd scheidt van de berusting van de ouderdom.

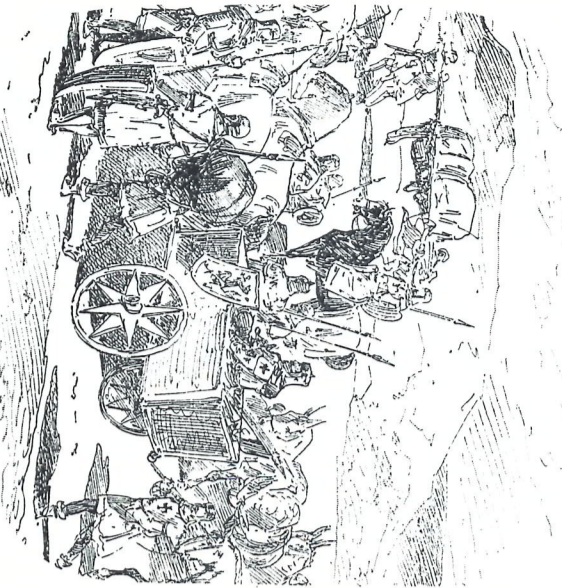
# LES MOYENS DE TRANSPORT à travers les ages

Albert Lemaire

Dans les temps les plus reculés de l'histoire, la nécessité de moyens de transport, ne pouvait manquer de se faire sentir. La roue n'étant pas encore inventée, les anciens se servaient du radéau qui, formé d'arbres des forêts immenses de ces époques, à peine dégrossis et reliés par des lamères, semble le premier moyen de transport commun. Grâce à ces radéaux, les plus anciens habitants de nos contrées transportaient leurs marchandises sur les rivières et les fleuves. Très souvent, les radéaux portaient une hutte, abritant la famille du transporteur.

Par la suite, les marchandises étaient adossées sur terre ferme, portées par des bêtes de somme: les boeufs et les chevaux. Le premier véhicule circulant sur terre fut le traîneau de bois, construit par l'homme des cavernes. Le traîneau était formé de patins de bois, assemblés par des rondins formant plate-forme. C'est sur cette plate-forme que s'amorçaient les marchandises les plus diverses.

Les Nerviens connaissaient déjà la roue, mais une roue grossière, composée de pièces de bois assemblées par des chevilles. Ainsi naquit le char, avec sa lourde charpente de bois, couverte de peaux d'animaux. Le char nerien était tiré par neuf boeufs. Un chef de tribu occupait généralement le char avec sa famille.



A l'époque des Croisades, les chefs d'armée utilisaient sur les champs de bataille, le char de guerre à deux roues

Sous Charlemagne, alors que le char subissait au fil des années de nombreuses modifications, naquit la litère, portée par quatre hommes et destinée principalement à transporter les seigneurs et les nobles dames. Les princes carlovingiens de leur côté étaient transportés dans des chars richement ornés, et entourés d'une brillante escorte de cavaliers.

Au XI<sup>ème</sup> siècle, l'on transporta surtout les marchandes en civière, ou par mulets, tandis que le char devint un engin de guerre, tiré par de nombreux chevaux. Ces chars guerriers étaient utilisés par les chefs d'armée sur les champs de bataille. Ils n'avaient que deux roues. C'est ce genre de char qui participa aux Croisades.

Au XIII<sup>ème</sup> siècle circulait le char de voyage, véhicule somptueux à l'usage des dames nobles. Le plus grand luxe présidait à la décoration de ce véhicule, bâché de drap doré, avec ouvertures fermées par des lambrequins de velours vert. Le char lui-même était en bois abondamment sculpté. La garniture intérieure était en soie lie de vin, tandis qu'une frise cachant les roues, s'ornait des écussons et blasons du seigneur. Ce char de voyage se faisait escorter de nombreux cavaliers.

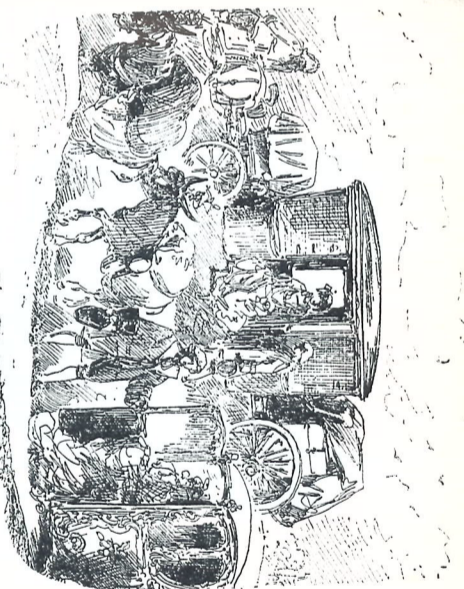
C'est également au XIII<sup>ème</sup> siècle que les commerçants transportèrent dans une lourde charrette, leurs armes et leurs vivres. Il s'agit d'un immense tombeau, prévu spécialement pour le transport militaire.

Au XV<sup>ème</sup> siècle, époque de la domination espagnole, l'on vit naître un nouveau véhicule, le chariot de voyage du seigneur, lourde voiture recouverte de cuir fauve, tandis que la litère se perfectionnait. Elle était portée par deux chevaux, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Cette litère servait uniquement à transporter les dames. Elle était toute sculptée et dentelée, ornée de bronze et d'acier poli, avec des courtes de tapisseries.

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, de pesants charriots, tirés par de robustes chevaux des Flandres, roulaient, chargés de marchandises, du fond des Pays-Bas aux confins de l'Asie, sous la protection des négociants de la Ligue hanséatique. Au cours de ce siècle naissait le char branlant, premier type de voiture à caisse suspendue.

Sous le règne des Archiducs Albert et Isabelle, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, était créée la voiture Rubens, carrosse de voyage de forme carrée, couvert de drap et orné de clous de cuivre. Le premier véhicule accessible à toutes les classes de la société était la patache, avec caisse en osier et bâche de toile.

Avec la diligence, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, les voyages se multiplient. Les voitures publiques deviennent plus nombreuses, plus vastes et plus confortables. C'était aussi l'avènement de la chaise de poste et de la chaise à porteurs. Sous la domination autrichienne, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, circulait la berline, destinée aux ambassadeurs. En fin de ce siècle, l'usage des voitures se répandit de plus en plus et de nombreux modèles de véhicules arrivèrent



En XIII<sup>ème</sup> siècle, la chaise de poste sillonnait les routes de grande communication. A la même époque existait la chaise à porteurs

d'Angleterre: le coupé de voyage, le tibury, la chaise sur roues ou ymagrette et des chariots. En 1810 l'on vit le coupé et la mailleporte et en 1827, un nouveau modèle de diligence, plus spacieux et plus rapide. C'est à cette époque que les messageries royales des Pays-Bas, fondées par la Maison J. B. Van Gend et Cie, firent circuler leurs berlines. Les voyageurs prenant place dans ces voitures étaient divisés en trois classes: le coupé, la ronde et l'impériale. Pour le transport des marchandises, l'on utilisait les charrettes à quatre roues.

Mais un nouveau moyen de locomotion vint révolutionner les transports. Le chemin de fer relia peu à peu les principales villes, faisant abandonner les transports rouliers. La structure des locomotives à vapeur évolua rapidement, tandis que les wagons comprenant 3 classes, le char à bancs, la diligence et le coupé, devinrent plus confortables.

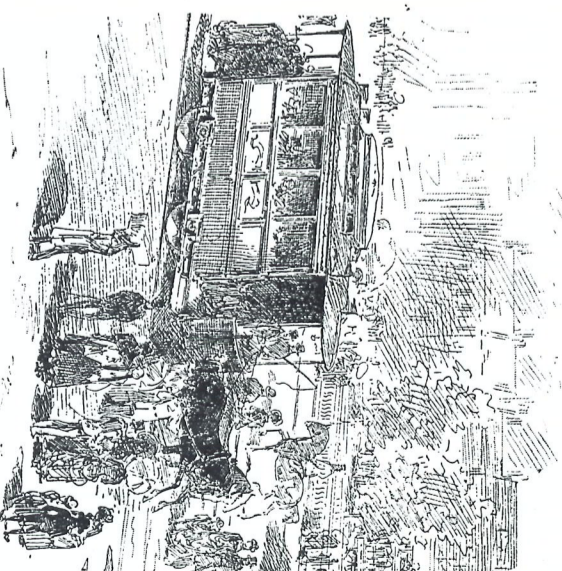
Le transport par rail s'étendit d'ailleurs avec l'avènement des tramways et des omnibus, voitures sur rails traînées par des chevaux ou tramways à vapeur. Mais entre temps était né le vélocipède qui, lui aussi, se perfectionna rapidement et utilisa les routes délaissées par les transports à chevaux.

Le chemin de fer vicinal naissait ensuite, en 1834, transportant à la fois les voyageurs et les marchandises et circulant sur voies étroites. La machine à vapeur ne resta pas à l'abri des améliorations et l'on songea à muer les vélocipèdes d'un moteur à vapeur, précurseurs des Solex d'aujourd'hui. Parallèlement, l'on vit apparaître des voitures à vapeur, premières automobiles.

Il fallut les perfectionnements du moteur à combustion interne pour donner un rapide essor à l'industrie et au transport automobiles. Rapidement, les chariots à chevaux étaient remplacés sur les routes par des véhicules automatisés, tandis que le vélocipède, également motorisé à l'aide des moteurs à essence, évolua rapidement vers la motocyclette, c'est-à-dire vers un véhicule relativement léger, utilisant un excès de puissance.

Le chemin de fer à vapeur perdit peu à peu du terrain, mais il se ressaisit, en restant le moyen de locomotion le plus rapide. Grâce à l'immense progrès qu'apporta l'électricité, de puissants trains électriques sont construits et le tramway électrique s'impose dans toutes les capi-

tales du monde, comme le moyen de transport le plus économique. A présent, entre les différents moyens de transport, la lutte est ouverte, une lutte de vitesse. Le chemin de fer à vapeur continue de circuler sur de très longs trajets, avec une vitesse sensiblement accrue. L'avion, malgré ses débuts difficiles s'instaura également comme moyen de transport et bat tous les records de vitesse. L'automobile va de progrès en progrès, apportant à la fois la vitesse et le confort, tandis que le vélo, toujours plus maniable et plus léger, se taille une popularité sans précédent, comme le véhicule le moins encombrant, le moins coûteux à l'achat et le plus économique à l'entretien. Utilisant la seule force musculaire, le vélo conquiert les masses, non seulement comme engin utilitaire, mais surtout comme outil de tourisme et de pratique sportive. La motocyclette, vélo motorisé à structure spéciale, devient également un outil de sport mécanique, mais évolue vers les cylindres les plus grandes et ne se soucie nullement de raisons économiques. Par contre, le tourisme s'ouvre une ère de prospérité, grâce aux autocars qui sillonnent les routes vers les pays touristiques.



Le tramway à chevaux qui circulait à Bruxelles, en 1855

L'avion bat à son tour les records de vitesse et de distance. Il devient un moyen de locomotion confortable et le plus rapide qui soit. Aux premières performances purement sportives, il s'impose facilement par la rapidité avec laquelle il relie les principales capitales du monde. Mais le progrès ne connaît pas de répit. Il ne reste jamais sur place. Partant de la simplicité du vélo, de son faible prix et de son économie, mettant d'autre part à profit les améliorations du modèle à combustion interne dans lequel l'on arrive à fournir une puissance normale pour une cylindrée très petite, le Solex naît. Il supprime la force musculaire que demandait la pratique du cyclisme, mais non dans son intégralité et reste un engin utilitaire, mais pratique sportive, sans exclure toutefois l'exercice sain et l'économie de la bicyclette. Immédiatement il devient populaire, car il sut allier la simplicité du vélo au confort de l'automobile.

## Le Vilebrequin et le carter

Dans quelques articles, nous nous proposons de passer rapidement sur les principaux organes dont est constitué le Solex. Loin d'avoir un caractère publicitaire, ces articles auront surtout la mission de familiariser davantage l'usager avec la petite merveille qu'est le moteur qui équipe son Solex. Il est un fait que de nombreux Solexistes n'ont pas la moindre idée du fonctionnement de leur moteur, aussi, pour leur donner un minimum de connaissances, indispensables au maintien correct du moteur, et appartenant au bon entretien, nos lecteurs trouveront chaque mois dans cette revue quelques considérations dont ils sauront tirer le meilleur profit.

Lorsque nous ouvrons le carter, c'est-à-dire la boîte dans laquelle nous remarquons extérieurement une portion du galet d'entraînement, nous constatons que celui-ci se compose de deux parties bien distinctes. La première est le carter proprement dit, abritant le galet, et la seconde est un couvercle, étanche, formant une boîte dans laquelle se trouve le vilebrequin.

Nous pouvons appeler le carter proprement dit, l'ossature du moteur, car c'est lui qui reçoit le montage de tous les autres organes du moteur, et notamment le cylindre, fixé au moyen de quatre boulons et sur son flanc se trouve le volant magnétique. À l'avant vient se fixer la pompe de carburant, tandis que le couvercle de carter se voit adjoindre le réservoir à essence.

Le carter est donc la pièce maîtresse du moteur et sa fonction principale est de servir de logement au vilebrequin, en termes techniques, de servir de palier pour le vilebrequin, c'est un organe qui doit être construit avec le plus grand soin, car, comme nous allons le voir plus loin, le logement du vilebrequin doit être absolument étanche, le carter étant le siège d'une dépression créant l'alimentation du moteur en carburant.

Nous commencerons par conséquent par examiner les paliers du vilebrequin et de son axe. N'oublions pas que l'axe du vilebrequin fait environ 2.500 tours à la minute et qu'il est nécessaire que cette rotation se fasse avec le maximum d'aisance, donc avec le moindre frottement d'acier sur acier, ce qui signifierait une usure rapide des différentes pièces en mouvement.

Dans la figure 1, l'on voit le carter complet, avec son couvercle à gauche et son col de carter, à l'intérieur du logement. Dans ce col vient se loger un roulement à billes spécial, appelé le "roulement de carter", et qui diffère des roulements ordinaires de ce qu'il est parfaitement étanche. L'air extérieur, malgré la rotation aisée de l'axe de vilebrequin dans le col du carter, ne saurait pénétrer dans le logement du vilebrequin, condition première du bon fonctionnement du moteur et de sa puissance.

Sur l'axe de vilebrequin viennent se monter différentes pièces qui sont, dans l'ordre, en suivant de gauche à droite: un manchon, un flasque de galet, un anneau de caoutchouc, le galet de carburateur, un deuxième anneau de caoutchouc, un second flasque, un écrou destiné à serrer convenablement toutes ces pièces l'une contre l'autre (fig. 2). À présent, nous rencontrons le deuxième palier, un roulement à billes monté dans la plaque fixe du volant magnétique (stator). L'axe de vilebrequin repose donc dans deux roulements à billes et se termine par la partie mobile du volant magnétique (rotor), pièce circulaire bien équilibrée qui constitue en même temps le volant du moteur.

Si nous considérons à présent le carter sans son couvercle, nous remarquons que le roulement de carter est maintenant en place par deux plaquettes (fig. 3), alors que le roulement monté dans le volant magnétique est également fixé de la même façon. Ici, nous voudrions dire quelques

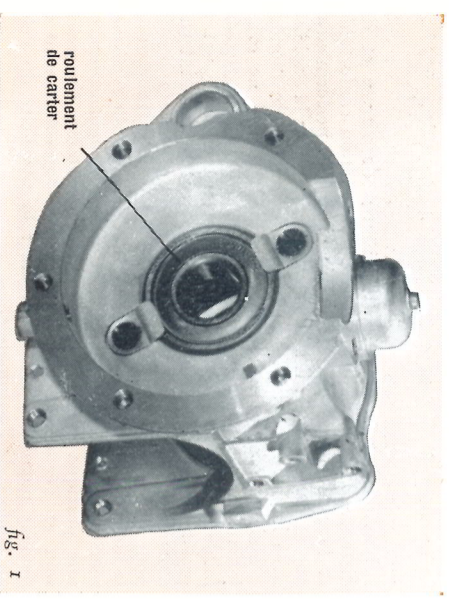


fig. 1

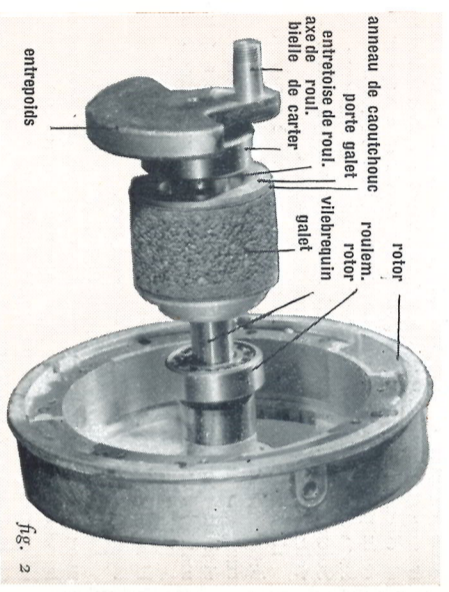


fig. 2

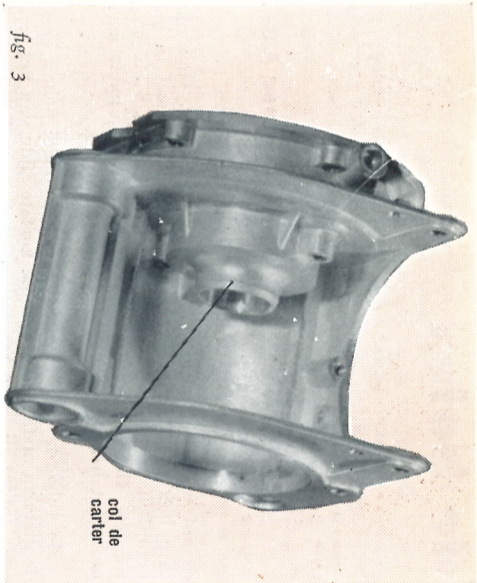


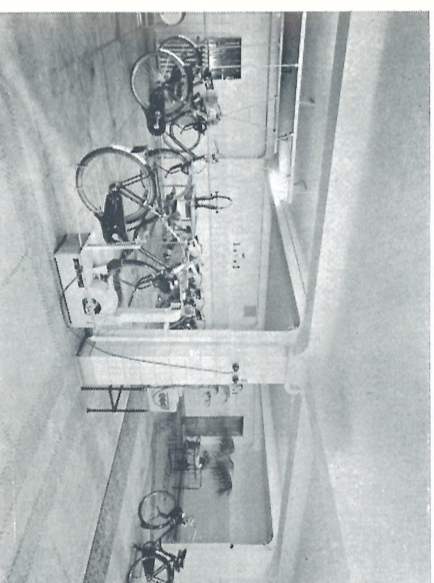
fig. 3

mots sur le graissage des roulements à billes, car il est un fait que toute rotation, aussi aisée soit-elle, provoque un échauffement qui lui-même engendre de l'usure. Un bon graissage empêche l'échauffement et l'usure. En ce qui concerne le roulement monté sur le volant magnétique, celui-ci a reçu une fois pour toutes, un graissage convenable et il ne nécessite aucun entretien.

Le roulement à billes du carter par contre, est en contact avec le mélange gazeux destiné à passer dans la chambre de combustion. Or, l'essence à la propriété de dissoudre la graisse. Il est clair que dans pareilles conditions, ce roulement ne pourrait recevoir un graissage semblable à celui du roulement de volant magnétique. Comment le graissage du roulement de carter est-il donc assuré? D'une façon très simple assurément. À l'essence, l'on

s'en souviendra, est mélangée une certaine quantité d'huile. Lorsque le carburateur a rempli sa fonction, le mélange essence-huile est exactement dosé et l'huile se dépose, comme une rosée, sur toutes les surfaces à graisser, donc sur le roulement à billes de carter, sur les axes de bielles, dans le cylindre et sur le piston. C'est donc automatiquement que le roulement est graissé. Cependant, il convient d'attirer ici l'attention du Solexiste sur le fait que l'huile à utiliser à cette fin, doit posséder certaines qualités spéciales et toutes les huiles ne possèdent pas ces qualités. Si l'emploi d'huile Solex est toujours recommandée, il existe une raison primordiale qui justifie cette recommandation. Le graissage du roulement de carter pourrait à la rigueur être assuré de façon satisfaisante par toutes les huiles, mais n'oublions pas que l'essence tenant l'huile en suspension parvient également dans la chambre de combustion, donc au-dessus de la tête de piston. Dans cette chambre règne une température élevée. Pour que l'huile soit évacuée en même temps que les gaz brûlés, il est nécessaire que l'huile se consume en même temps que le carburant. Si nous disons qu'une huile ne se consume qu'aux environs de 400° et que le moteur Solex n'atteint pas cette température, il est clair que l'huile suspendue dans le gaz ne se consumera pas, mais se déposera sous forme de calamine, sur le piston, sur le cylindre et dans tous les orifices d'alimentation et d'échappement du moteur.

Il nous reste à parler du vilebrequin et de son logement. Le vilebrequin reçoit une poussée de la bielle et pour que cette rotation soit régulière, l'axe de vilebrequin comporte le volant. Le vilebrequin a reçu d'autre part une forme spéciale, c'est-à-dire un contre-poids qui lui assure une rotation plus régulière encore. Le vilebrequin et son axe reposent sur les paliers, nous réitérons à présent le carter à l'aide de son couvercle et nous veillerons à bien placer le joint du couvercle car lui aussi est chargé d'assurer la parfaite étanchéité du carter.



*Herboven ziet u een tweetal foto's, die een heel goed beeld geven van het prachtige en zeer royale uitgeroerde Solex-servicestation Louisse, in de Rue Veydt 15, Brussel, dat 16 Maart j.l. officieel werd geopend door de heer Egon F. Erlisson, directeur van de Solex-organisatie. Dit is tot dusver het mooiste en grootste servicestation in België.*



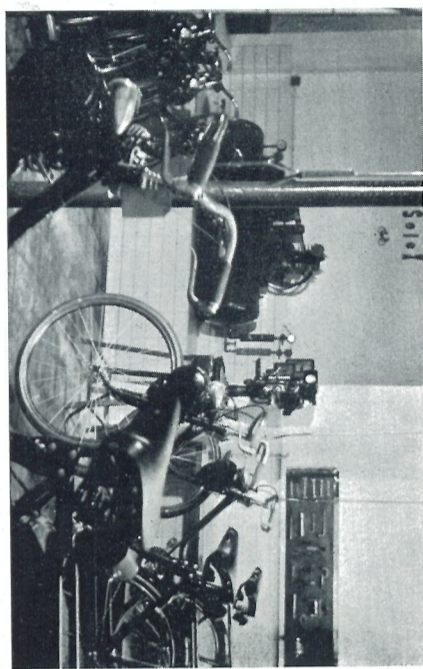
*Les deux photos ci-dessus donnent une très bonne reproduction de la station de service Solex "Louisse", 15 Rue Veydt à Bruxelles. Elle fut inaugurée officiellement le 16 mars dernier par Mons. Egon F. Erlisson, directeur de l'organisation Solex. C'est actuellement la plus belle et la plus grande station service Solex en Belgique.*





# SOLEX SERVICE IN BELGIË

Solex-servicestation Automoto te Antwerpen



**A**N een der drukste straten in het centrum van de grote havenstad Antwerpen, de Mechelse Steenweg, waar per dag wel een 3500 auto's passeren, werd op 17 Maart j.l. het Solex-servicestation van „Automoto” officieel geopend, een belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis van de nog jonge Solex-organisatie in België.

Evenals in Nederland is ook hier voor de Solex een volkomen aparte afdeling gecreëerd, uitgevoerd in de kleuren crème en groen, keurig betegeld en met een uitrusting geheel conform de Nederlandse servicestations. De actieve en enthousiaste eigenaar van „Automoto”, de heer Ommeganck, heeft er geen grins over laten gooien sedert hij in Augustus 1950 in contact kwam met de Solex-organisatie.

Vol vertrouwen in de toekomst van de Solex in België liet hij onmiddellijk beginnen met uitgebreide verhuuringswerkzaamheden en het resultaat is zeker om trots op te zijn.

Met zo'n kostelijk ingericht servicestation kunnen de Antwerpse Solexers (en ook de Nederlandse als zij op doorreis zijn naar het buitenland), met het punt service betref, volkomen gemust zijn: trouwens, het motto van de heer Ommeganck is: de klant is koning en service bovenal!

Het is dan ook geen wonder, dat Automoto in Antwerpen al sedert jaren een klinkende naam heeft, die door de Solex nog wel meer verbreid zal worden!

De heer Ommeganck is op en top een moderne, vooruitstrevende zakenman, die prettig met alle mensen weet om te gaan en ook onder zijn personeel een sfeer van goede samenwerking gekweekt heeft.

Vanzelfsprekend heeft ook sport zijn volle belangstelling. Vroeger vooral de motorsport, maar nu is zijn grootste hobby zeilen en het rijden in snelle wagons. Elk jaar gaat hij met zijn punter naar Nederland om te zeilen op het IJsselmeer of de Kagerplassen, en als het mogelijk is om uit de drukte los te komen, gaat hij 's winters naar de wintersport.

Wat tenslotte nog de Solex betreft is het aardig hier te vermelden, dat de allereerste berijder Dr. Ghys was, een bekende persoonlijkheid in Antwerpen. Overigens blijft — precies als in Nederland — in alle kringen voor de Solex een grote belangstelling te bestaan. Zo rijden er al heel wat priesters en missionarissen op de velomoteur van de heer Ommeganck. Daarnaast ook bijv. vele kalwers, die 's nachts als de zakken sluiten geen bus of tram meer kunnen krijgen en voor wie de Solex een ware nikomst is.

In handen van de heer Ommeganck gaat de Solex in Antwerpen een grote toekomst tegemoet!

## Solex-toebehoren voor 1951

De Solex-organisatie beschikt over een uitgebreide collectie handige, nuttige en in vele gevallen onmisbare toebehoren voor de Solex.

Hieronder volgt een opsomming van deze collectie met daaraanther de thans geldende prijs van het betreffende accessoire:

	Montage- kosten
Busjes met 2 liter gemengde brandstof p. stuk	2.55
Brandstofbusjes ledig (gedecoreerd)	1.50
Cleaner, (wasmiddel) „bus”	0.98
Gezichtsbeschermers met elui	3.85
Handdoornen	5.90
Handwarmers	9.90
Jasbeschermers, compleet	10.25
Kennerteekens, Zwitsers fabrikant	0.45
Kilometerlijzen (achteruit) met grote ronde rugleuning en opklapbare, verstelbare voertuigen	11.—
Ideem met kleine rechte rugleuning en opklapbare, verstelbare voertuigen	12.—
Losse voetstapels met van jasbeschermers	1.50
Motorolieën	3.85
Polish (poetsmiddel)	0.15
Regenschermen in diverse maten	1.95
Regenschermen	6.—
Reserve boutjes merk „Champion”	1.95
Reserve brandstoftankjes, compleet met bevestigingsmaten	9.25
Sloten met 2 sleutels	1.65
Snelbinders, speciaal lang en zwaar model	1.70
Standaardjes vervaardigd van prima Stuurtaasjes vervaardigd van prima zwaar z.g.n. herfleder compleet met bevestigingsremples	9.50
Tassen (dubbele), vervaardigd van prima waterdicht bruin canvas, model 1	19.50
Tassen (enkele), vervaardigd van prima waterdicht bruin canvas, model 2	7.50
Ventiel, gepatenteerd, zonder ventiel telslang	0.40
Zanddekkies met rubber „Rechtel”	4.95

Wanneer u een Solex-berijder of -berijder als verjaardagscadeau wilt te geven, dan kunt u haar of hem niets beters geven dan een of meer van de hierboven genoemde speciale Solex-toebehoren.

Bezit u zelf een of ander accessoire nog niet, dan is het nu de tijd uw Solex hiervan te voorzien, want de genoemde prijzen zijn vrijblijvend en moeten wellicht in verband met de stijgende materialenprijzen binnenkort verhoogd worden.

Alle artikelen kunt u krijgen bij uw servicestation.



## Snelbinders

De Solexorganisatie is in staat geweest beslag te kunnen leggen op een partij uitstekende snelbinders, welke verkrijgbaar zijn bij de Solex-servicestations tegen de exceptioneel lage prijs van f 1,70 per stuk.

Wij adviseren u van deze voordelige aanbidding snel gebruik te maken, want de voorraad is niet onbeperkt.

## Bestaande Service-Stationen

Vervolg

- Leerdam: Gebr. van Ames, Kerckstraat 50-56, Tel. 29.
- Leuwarden: Fa. Brouwer & Alkema, Pier Panderstraat 10, Tel. 3069.
- Leiden: H. W. W. Walenkamp & Zn., Turmarkt 5, Tel. 20050.
- Leidschendam: P. P. Nobel, Kerkweg 98, Tel. 270.
- Lemmer: K. Kroonmans, Langestraat 1, Tel. 98.
- Lisse: J. de Kooiker, Kanalstraat 50, Tel. 3821.
- Lommel-Dinschede: J. H. Veger, Oldenzaalsstraat 726, Tel. 4108.
- Maasland: H. Vink, Huis ter Lucht, B. 41a, Tel. 573.
- Maarsseveen: J. Felix, St. Pieterstraat 34, Tel. 4672.
- Maarsseveen: (N.O.P.) S. Dijkstra, Breesstraat 2, Tel. 51.
- Maarsseveen: J. Dijken, S. Zuiddeinde 50, Tel. 197.
- Meppel: A. Kroeskoop & Zn., Zuiddeinde 50, Tel. 712.
- Middelburg: Gebr. van den Driest, Herenstr. 12, tel. 2410.
- Middelburg: H. J. Campfens, Chr. de Vrieslaan C 193, telefoon 60.
- Nijmegen: A. W. Boom, v. d. Harvestraat 12-14, tel. 23964.
- Nijmegen: Jan Hoorn, Grote straat 111, tel. 608.
- Nirsolot: Fa. U. J. C. van Zelst, Spoorwondkeweg 198, tel. 350.
- Oldenzaal: G. Rorink, Bentinkstraat 174, Tel. 924.
- Ommen: D. Lutkes, Statuweg 14, Tel. 71.
- Oostdoorn (post Eiburg): W. Zoet, Rijksstraatweg H 53, Tel. 415.
- Oostervoelde: F. Tasma & Zonen, Brinkstraat 5, Tel. 35.
- Oostervoelde: „Voorre”, Voorstraat A 425, Tel. 100.
- Oostmarsum: W. A. Heijstinkamp, Marktstraat 346, Tel. 221.
- Oss: Gebr. Hendriks, Heuvel 2, Tel. 2426.
- Overschelde: E. M. Maatje, Krot, Pijl 9, Tel. 49300.
- Oud-Beyerland: J. Brouwer, Oost Voopstraat 37, tel. 128.
- Parmerend: Fa. Schermer, Sluipen, tel. 131.
- Raalte: Jorink en Van Rossum, Statustraat 23, Tel. 331.
- Raamsdonksveer: A. B. M. van Zwol, Hoofdstraat 3-5, Tel. 42.
- Roermond: J. op 't Root, hoek Wilhelmijnpl.-Venloosp. 8, tel. 2320.
- Roosendaal: Fa. Hennekamp, Adm. Lonckestraat 1, tel. 2044.
- Roosendaal: W. v. Gent, Bergweg 220, tel. 43364.
- Rotterdam: R. S. Stokvis & Zonen N.V., Oostkousdijk 17, tel. 50577.
- Rotterdam: J. A. Kroeswijk, Pretoriaaan 16, tel. 71298.
- Rotterdam: Fa. H. Maasland, Oudehoop 54, tel. 22172.
- Rotterdam: E. M. Maatje, Rotterdamseweg 9, Tel. 81225.
- Rossum: Fa. J. Lieveart, Kommingel 5, tel. 31.
- Sappeneer: H. Schaap, Noordstraat 46-47, tel. 2831.
- Schagen: Fa. K. Middelbeek, Loet 17, tel. 261.
- Scheveningen: Maasland, Keizerstraat 60a.
- Schiedam: Garage „Unique”, Burg. Kampertlaan 6, tel. 65100-67100.
- Sneek: Fa. A. Rodenburg, Oosterdijk 85, tel. 2163.
- Spijkenisse: G. van Pelt, Stationsstraat 5, tel. 15.
- Stadskanaal: G. H. Iest, Hooftstraat 150, tel. 73.
- Steenwijk: M. de Vroome, Gasthuisstraat 36, Tel. 2215.
- Strijen: C. den Haan, Nieuwe straat 19, tel. 202.
- Terenzoon: Gebr. Cappendijk, Axelstr. 174, tel. 2080.
- Tholen: C. Duine & Zonen, Eendrachtsweg 13, tel. 80.
- Tiel: H. Smits & Zn., Weerstraat 19, tel. 3402.
- Tilburg: Fr. Bogaers, Bredaseweg 7, tel. 2226.
- Tilburg: Fa. G. Dinkla, Kaakstraat B 260, tel. 13.
- Uithuizen: Fa. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12809.
- Utrecht: A. J. A. v. d. Made, Voorstr. 83, tel. 12809.
- Vaals: P. Lux & Zn., Bosstraat 12, Tel. 306.
- Versseveld: J. H. Reusink en Zn., Spoorstraat C 43, Tel. 207.
- Veenendaal: H. Reurich & Zn., Parallelweg 2, Tel. 171.
- Veenendaal: Fa. S. J. van Wijk, Prins Bernhardlaan 219, tel. 530.
- Verhel: Frans v. d. Dungen, N.C.B.-laan 7, Tel. 106.
- Venray: J. A. M. van Haven, Grootestraat 2, Tel. 2652.
- Venray: L. J. van Haven, Grootestraat 2, Tel. 221.
- Vlaardingem: Motorhome H. Vink, Jan Steenstraat 22, Tel. 4561.
- Vlissingen: Fa. v. d. Driest, Schneidestraat 59, Tel. 2216.
- Vlaarwijk: Fa. A. M. Schoep, Laagelinde 39, tel. 102.
- Vlaarwijk: H. B. Goedhart, Grinweg 46a, tel. 2724.
- Vlaarwijk: Garage Jansen, Straatweg 773, tel. 9941.
- Woert: A. H. Halbers-Niessen, Beekstraat 89, tel. 2037.
- Wintershoven: Jac. Smedes, Bijhamsterstraat 9, tel. 609, b.g.e. 514.
- Winterswijk: Langwerden en Kuemen, Torrenstraat 2, tel. 2133.
- Wisselkerke: P. A. van Damme, Noordeindstraat 128, tel. 224.
- Woerden: Fa. Ton van Beynum, Leidsesstraatweg 124, tel. 409.
- Wolveren: Fa. Gonna, Heerenveensweg 22, Tel. 52.
- Worlunum: G. S. Visser, Markt A 188, Tel. 99.
- Worlunum: A. Kleinveld, Hordijk 22, Tel. 73445.
- Zaandam: P. J. Verhoef, Slachhuisplein 2, Tel. 3851.
- Zaist: G. van Amerfoort, Slachhuisplein 2, tel. 3366.
- Zevenaar: H. I. Thijssen, Amhemsseweg 286, Tel. 206.
- Zevenaar: Remijn en v. d. Zande, Lange Nobelstr. A 119, Zehinzeep 30, tel. 1.
- Zwitten (Utrecht): W. van 't Hoog N.V., Joh. Uitenboogaerdstraat 34, Tel. 13466.
- Zwippen: J. Zwier, Berckelshingel 40, tel. 2551.
- Zwolle: W. Driegl, Thomass à Kempisstr. 26, tel. 6892.

# SERVICESTATIONS VERBODEN

Willy van Gent opende een nieuwe station

ET is alweer enige maanden geleden, dat in deze rubriek de opening van een nieuw Solex-servicestation werd gememoreerd.

Het aantal van deze stations, dat de laatste tijd geopend wordt, is echter zo groot, dat wij voor het versham van al deze openingen minstens 2 pagina's van de redactie zouden moeten hebben en dat gaat niet altijd.

Dat wij de achter ons liggende tijd van zwijgenheid nu onderbreken, is gelegen in het feit, dat het ditmaal een bijzondere opening gold.

Iedere Rotterdammer kent Willy van Gent, een lid van een motorrijdersclub, waaromheen zich voor het overgrote deel de gehele motorrijwielhandel in de Maasstad afspeelt.

Als enkeling van dit motorrijdersclub heeft van Gent de Solexverkoop, en niet van vandaag of gisteren, maar reeds van den beginne, d.w.z. van 1 Augustus 1948, af.

Als van Gent aan iets begint, dan begint hij goed en zijn koopmanschap, populariteit, vakmanschap en verkoperstatie staan er borg voor, dat hij bij alles, wat hij opneemt, een welverdiend succes oogst.

Het succes, dat van Gent bij de Solex-verkoop behaalde, kon dan ook niet anders dan enorm zijn en ver boven ieders verwachting. In enkele maanden tijd verkocht hij honderden Solexen.

Zoals altijd huidige van Gent ook bij Solex het principe: "geef onbepaalde service, dan behoud je de klanten en dan komen de verdere orders vanzelf". Maar voor het geven van deze service is ruimte nodig, een aparte ruimte nog wel, want de Solexorganisatie schrijft dit voor. Evenals elders in den lande is niet alleen woonruimte, maar

ook bedrijfsruimte in het zozeer door de oorlog getroffen Rotterdam zeer schaars.

Van Gent zou echter van Gent niet zijn, als hij geen ruimte kon vinden. De ruimte kwam er, maar een zeer bescheiden ruimte, doch van Gent dacht: beter wat dan helemaal niets. Het Solex-servicestation werd ondergebracht in een pand aan de Gerard Scholtenstraat, enkele honderden meters van van Gent's "hoofdgebouw".

Al spoedig bleek de ruimte te klein en er werd naarstig gezocht naar iets anders. Maanden achtereenvolgend werd alles wat zich bezighield met "onroerende goederen" gepolst en tenslotte bracht dit alles uitkomst. Van Gent leigde beslag op een glaspakhuis, gelegen aan de Bergweg 210. Maar waar eens het glas had gedommeerd, kon zo maar niet ineens een Solex-home verrijzen. Er werd maanden lang gebroken, getimmerd en gespijkerd, waarna een keuring servicestation tot stand kwam.

En zo kon het gebeuren, dat wij een uitnodiging ontvingen om op 10 Maart j.l. de officiële opening hiervan bij te wonen.

Van Gent had van deze opening een ware "strunt" gemaakt, waaraan verschillende attracties verbonden waren. Zo kreeg elke 50ste bezoeker of bezoeker een heerlijk taart, elkeen die binnenkwam een consumptie in een lot, waarmee men kon deelnemen aan de gratis verloting van een complete Solex, welke 's avonds om 9 uur zou worden verloot.

Het was een enorme drukte, want toen van Gent de balans opmaakte, had hij dertig taarten, alle gebakken door de eerste Rotterdamse Solex-berijder, de heer Winkelmann, overhandigd en ruim 1500 loten uit-

gekocht. Het verstreken van de gratis consumptie had hem een niet nader te noemen hoeveelheid drank gekost. Om 3 uur in de middag vond de officiële opening plaats en nadien heeft het publiek "gestroomd" tot 's avonds laat.

Officiële persoonlijkheden, mensen van de pers en Solex-collega's maakten van deze mensenmassa deel uit. Naast de vele bloemstukken en fruitmanden, waaronder enkele van Solex-berijders, merkten wij op een vaasje met orchi-deeën, van Gent aangeboden door een collega service-stationer.

De verloting van de Solex vond klokslag 9 uur plaats en de ruimte bleek niet voldoende om alle lotenbezitters en -bezitters te herbergen, weshalve een groot aantal hiervan genoegeen moest nemen met een plaatsje op het trottoir.

Het uitreiken van een aantal toegevoegde troostprijzen vormde het slot van deze gratis verloting, die, naar het applaus te oordelen, door een ieder op hoge prijs werd gesteld.

En zo eindigde de 10e Maart van het jaar 1951; een belangrijke datum zowel voor van Gent zelf als voor de Solex-organisatie in Nederland en niet op de laatste plaats voor vele Solex-berijders en -berijders van Rotterdam, die zich tot dicht van van Gent kunnen rekenen. Ongetwijfeld een dag, waarop de familie van van Gent nog lang met voldoening zal terugzien.

J. A. PHILIPSEN

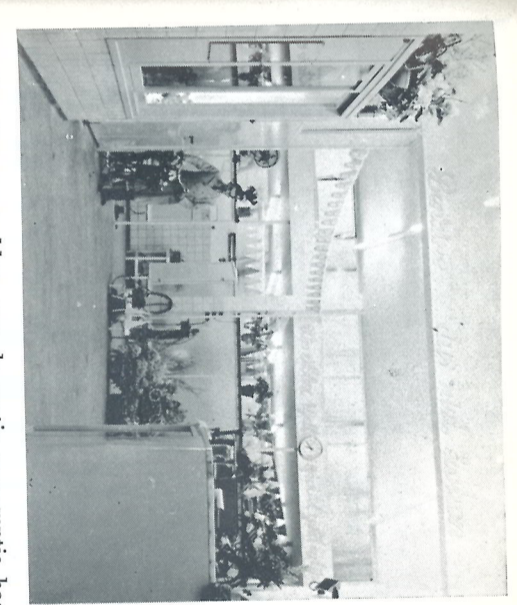
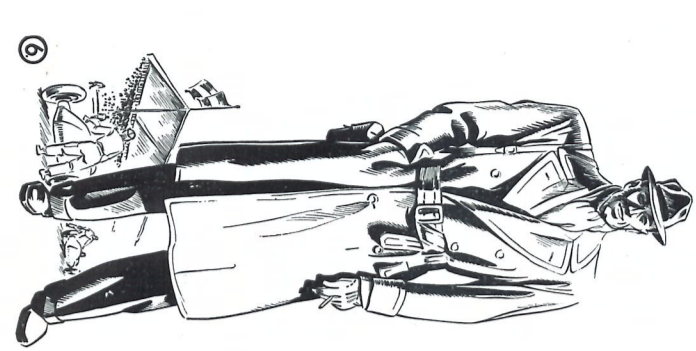
## Dit is de huidige copye der INDIANA-SOLEX-lederen kleding. (door artiesten ontworpen)

Deze kleding ruikt uit doos:

- ☆ motorrijder
- ☆ kwaliteits
- ☆ afwerking

verkoopbaar bij de SOLEX SERVICE STATIONS

Wet u dat leder voor kleding onvervangbaar is door haar uitzonderlijke goede bescherming van gezondheid en zeer lange levensduur? Dus Indiana kleding!



Het verstreken van de gratis consumptie had hem een niet nader te noemen hoeveelheid drank gekost. Om 3 uur in de middag vond de officiële opening plaats en nadien heeft het publiek "gestroomd" tot 's avonds laat. Officiële persoonlijkheden, mensen van de pers en Solex-collega's maakten van deze mensenmassa deel uit. Naast de vele bloemstukken en fruitmanden, waaronder enkele van Solex-berijders, merkten wij op een vaasje met orchi-deeën, van Gent aangeboden door een collega service-stationer. De verloting van de Solex vond klokslag 9 uur plaats en de ruimte bleek niet voldoende om alle lotenbezitters en -bezitters te herbergen, weshalve een groot aantal hiervan genoegeen moest nemen met een plaatsje op het trottoir. Het uitreiken van een aantal toegevoegde troostprijzen vormde het slot van deze gratis verloting, die, naar het applaus te oordelen, door een ieder op hoge prijs werd gesteld. En zo eindigde de 10e Maart van het jaar 1951; een belangrijke datum zowel voor van Gent zelf als voor de Solex-organisatie in Nederland en niet op de laatste plaats voor vele Solex-berijders en -berijders van Rotterdam, die zich tot dicht van van Gent kunnen rekenen. Ongetwijfeld een dag, waarop de familie van van Gent nog lang met voldoening zal terugzien.

J. A. PHILIPSEN

**TESTON STOCK** voor AMSTERDAM, alle modellen voordelig. Ook voor Uw verdere uitrusting slaagt U zo bij

**WERO** ZIESENISKADE 3 schuin to. City Theater TELEFOON 45395. Groepend van 9 - 6 uur

Ook verleen en repareren van lederkleding

**Kampeertenten**

**FA.A.P. de ZWART** BINNENWIJ 12 AMSTERDAM

DEKKEDEN - TENTEN - VLAGENFABRIEK - VERHUURDIENST - 1907

**"Eston" the perfect Motor-Coat**

WATER- EN WINDDICHT

MODEL "KING"

Super Coat  
Gehel gevoerd

FL. 66.-

MODEL "DAILY"

FL. 46.20

MODEL "CANADIAN"

FL. 49.50

MODEL "RUNNER II"

Gehel gevoerd

FL. 46.-

Model "COMMANDER II"

Gehel gevoerd

FL. 69.-

MODEL "MYRA"

FL. 31.-

MODEL "STANLEY"

FL. 32.-

MODEL "PRACTIC" FL. 6.75

Model "CLIMAX"

FL. 18.- en FL. 19.50

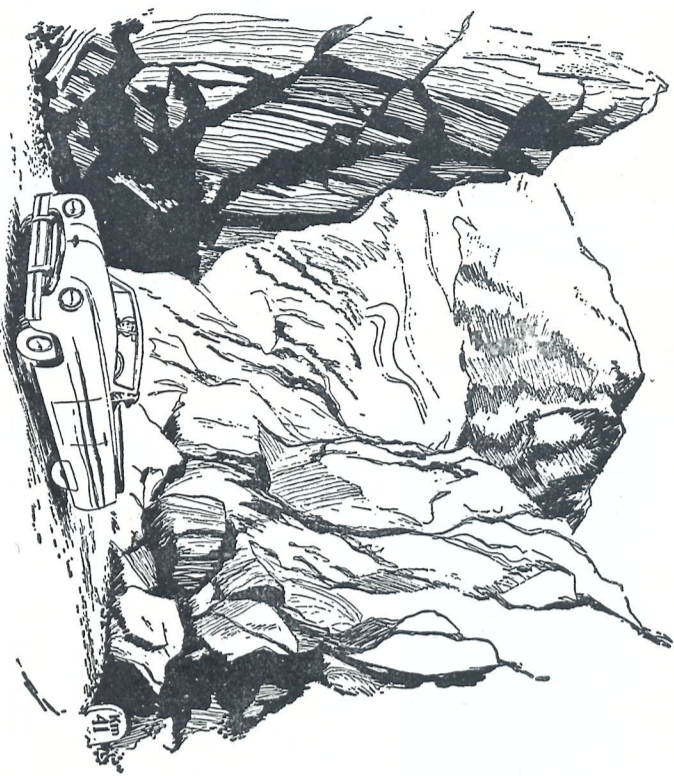
**Bestel er een bij uw handelaar**

VRAAGT GRATIS PROSPECTUS  
Speciaal kleding fabriek  
**JOHN. TITTEL**  
Franklinstr. 103, 's-Gravenhage

Vertrouw op **DUPONT**

REG. U.S. PAT. OFF.

BETERE PRODUCTEN VOOR EEN BETERE WELVAART... DOOR DE CHEMIE!



## voor springstoffen, die bergen voor U ontsluiten

Wegen, van ontelbare mijlen lengte, die door de bergen snijden om U snel te brengen waarheen U wilt gaan, zouden vrijwel onmogelijk aangelegd kunnen worden... zonder de hulp van springstoffen. Du Pont's commerciële springstoffen stellen wegenbouwers in staat om snel en veilig lange tunnels en diepe uitsnijdingen in harde rotsen te maken en wegen aan te leggen, welke recht op het doel afgaan.

250 Chemici van Du Pont, werkzaam in 75 laboratoria, wijden zich voortdurend aan de research van deze producten. Iedereinde betere commerciële springstoffen te verkrijgen voor alle soorten constructieprojecten en mijnbouw-werkzaamheden. Deze research is slechts een kleine fractie van het werk, dat door Du Pont gedaan wordt aan zijn 28.000 „betere producten voor een betere welvaart... door de chemie“.

Du Pont's voortdurende research, en ontzagwekkende hulpbronnen aan ervaren vakmensen, laboratoria en fabrieken zijn een reden temeer, waarom U altijd op ieder Du Pont product kunt vertrouwen.

Alleenvertrouwwoordigers voor Nederland:

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



art. 2408

ook in het warme seizoen is op de Solex een ijzersterke

**PEHAVEE-PULLOVER** onontbeerlijk. Uitvoering in effen en jacquard.

**„Dehause“ gaat langer mee!**

Vraag Uw winkeler of schrijf naar de „PEHAVEE“ TRICOTAGEFABRIEK  
TE VEENENDAAL  
Directeur: H. G. He



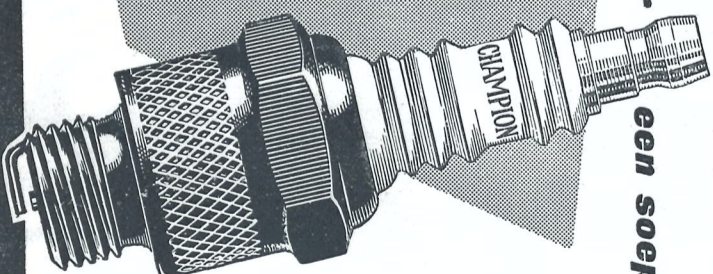
### Zorg voor

### een soepel lopende motor!

Sta er op, dat U

# Champion

krijgt!

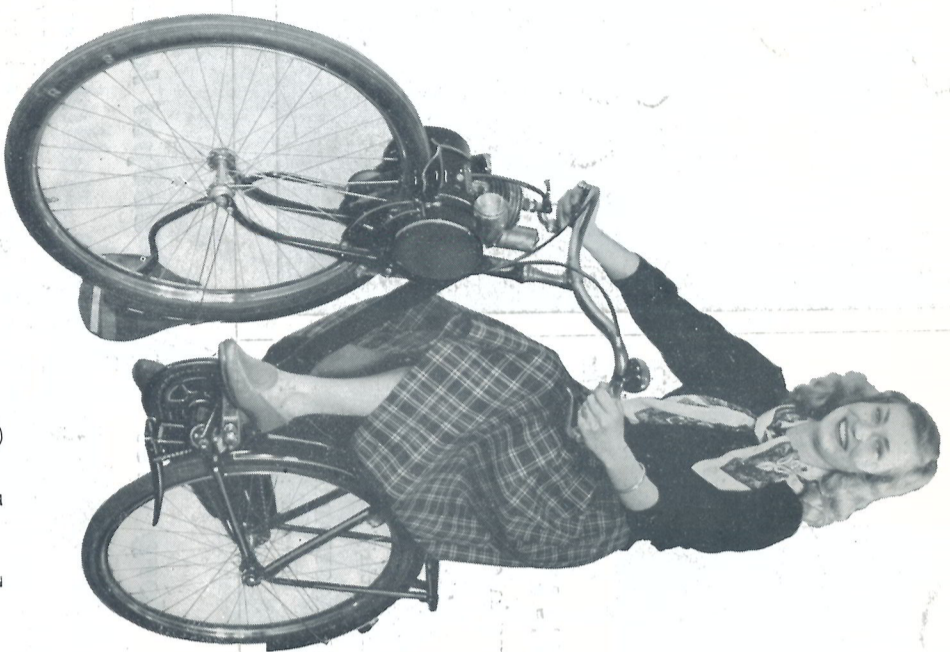


Als U op Champion bougies overgaat zal Uw motor heel wat vlugger starten en kunt U - zowel bij korte als lange ritten - méér kilometers per liter benzine rijden. Want de krachtige en volle vonk van de Champion zorgt ervoor, dat ook het laatste restje kracht uit de brandstof volledig wordt benut. En de kosten van die betrouwbare Champions heeft U er zó uit - door wat zij U aan brandstof besparen.

R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.



Reeds meer dan een kwarteeuw 's werelds meest gevraagde bougie.



*Ook de Solex  
is gemonteerd met*

**VREDESTEIN**

*banden*

*snel, soepel en betrouwbaar*

420



*Op de*  
**SOLEX**

MAANDBLAAD  
TWEDE JAARGANG No. 12  
MEI 1951