



*Ook de Solex
is gemonteerd met*

VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar



Op de
SOLEX

MAANDBLAAD
TWEDE JAARGANG No. 12
MEI 1951

Op de SOLEX

Maandblad voor Solex-enthousiastan
in Nederland en België

2e Jaargang - No. 12 - Mei 1951

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

Administratieve-adres:

voor Nederland: Kon. Ned. Boekdrukkerij
H. A. M. Rodants, Lange Houten 141,
Schiedam, tel. 69300, giro-nummer 5858
voor België: (alleen abonnementen) N.V.
Standaard Boekhandel, Huidenvoerstraat
55-59, Antwerpen, Tel. 326572, Post-
rekening 105248

Redactie-adres:

Herman Dullerplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

Artikelen

Maurits Soeman - 'Tijger' - K. J.
Miller - J. M. Moerkerk - Ella Goldstein
- Ujjal - Joris v. d. Hoeg - Kees Hanra
- Henriette van Eijk - Mr. J. Lambers
Hurelbrink - Paul Pryse - Albert
Lamarre - e.a.

Tekeningen

Studio Valk - Tjep Westendorp

Foto's

P. Troost - Kramer - M. Overman -
J. M. Moerkerk - Kees Hanra

Lay-out

Jan W. Wandertink

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

Abonnementgegevens kunnen gestort worden op postgiro-
rekening nr. 5838 t. n. van Kon. Nederl. Boek-
drukkerij H. A. M. Rodants, Schiedam. In België
op postrekening nr. 105248 t.n.v. de N.V. Standaard
Boekhandel, Huidenvoerstraat 55-59, Antwerpen.
Indien niet wordt gestreekt, zal per postincasso over
het abonnementsgeld worden betaald.

Deze maand:

Dit is dan alweer het 12e num-
mer van de 2e jaargang. En wij
geloven wel, dat de inhoud hier-
van een waardig sluitstuk vormt.
Allereerst dan een reportage
van de Solex gebeurtenis van het
jaar: de Rallye naar Schiphol,
die een éclatant succes werd.

Wat U verder in dit nummer
zeker wel zal interesseren, is de
afkondiging van uniforme repa-
ratie-prijzen voor alle service sta-
tions. Dit is zeker een belangrijke
stap naar verdere perfectionering
van de Solex service.

Verder kunt U er het 1e artikel
vinden van onze nieuwe medewer-
ker J. M. Moerkerk — U weet
wel: die zo'n mooi boek over
Diergaarde Bijlodonp schreef —
over de kunst om goede foto's te
maken.

Wij hopen, dat U van zijn ad-
vies veel profijt zult hebben
aan Vacantiebanners, die hebben
hun programma. Ook het artikel
moeten zeker het artikel van Ella
Goldstein over de feestelijkheden
ten gelezenheid van het 2000 jarig
bestaan van Ja Yille Lumière
lezen.

Over de verdere inhoud mogen
wij zeker wel zeggen:
goede wijn behoeft geen krans!



422

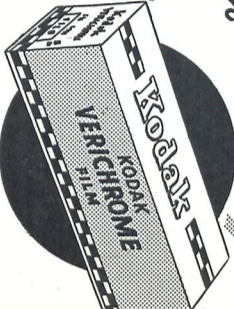
U fotografeert
goedkoper
met
Kodak Film



Inderdaad goedkoper, want al Uw
opnamen slagen dank zij de rume
speling in de belichtingsstijd.
Geen vrees, dat voor U kostbare
herneringen verloren gaan, mits ...
op Kodak Film vastgelegd.
Daarom: Voor geslaagde opnamen

niet anders dan

Kodak Film

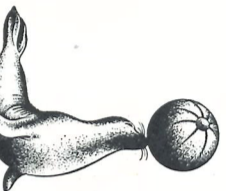


DIERENPARK WASSENAR

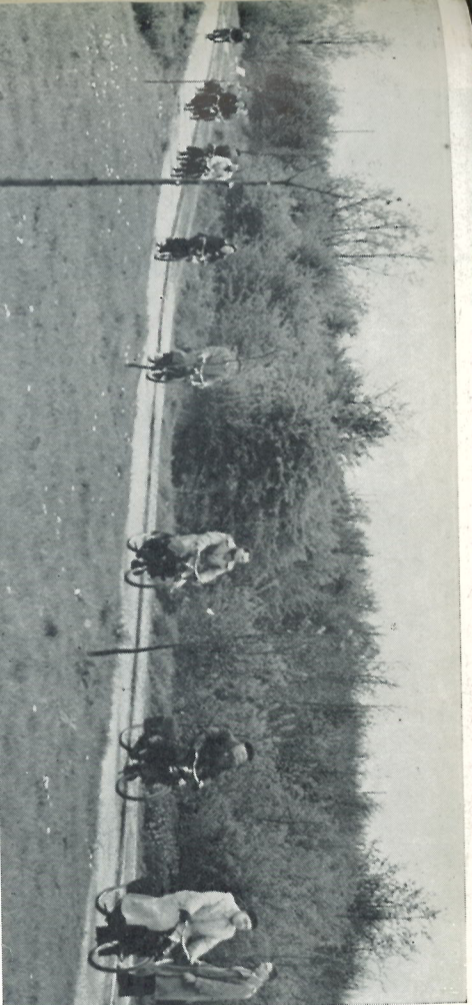
Prachtig natuurschoon

ENORME COLLECTIE DIEREN
VERMAARDE VOGELVERZAMELING
GEZELLIG CAFÉ-RESTAURANT

Speciale tarieven



VOOR GEZELSCHAPPEN
MODERNE SPEELTUIJN
EZEL- EN PONYRIJDEN
RUIM PARKEERTERRIJN
Overdekte rijwielstalling



Solex Rallye Schiphol 1951

DRIEDUIZEND Solex-rijders en -rijders startten Zaterdagmorgen 5 Mei in beste stemming
en met prachtig Solex-weer voor de tweede Rallye naar Schiphol. Hun Rallye. Immers,
steeds duidelijker wordt het, dat de Rallye een evenement is geworden, waaraan iedere
Solex-vrouw of -man zal deelnemen, indien enigszins mogelijk. Wijngen zullen echter hebben
besef, dat hun Solex-Rallye is uitgeroemd tot de grootste rallye op motorisch gebied, die ooit
ter wereld werd gehouden. Jammer voor de meer dan zesduizend inschrijvers, die niet meer
konden worden geaccepteerd.

Dat een dergelijke massale deelname de gelegenheid bood het opvoedkundige element in
te schakelen ten opzichte van de kennis der verkeerstekens, is met beide handen aangegrepen.
De vele fraaie en nuttige prijzen waren op deze verkeerskennis afgestemd. Opmerkelijk en leerrijk
was het, dat zulk een klein percentage een 10 voor deze kennis kon krijgen, al moet worden
erkend, dat bij zeer vele deelnemers en deelnemers door het genieten van het natuurschoon,
dat hun op de verschillende routes werd geboden, de aandacht niet ten volle hierop gecon-
treerd is geweest. Niettemin blijft de algemele indruk, dat bij zeer velen op dit punt nog een
belangrijke verbetering op haar plaats is. Het mogen rijden zonder rijbewijs ontstaat een bron-
fietser niet van de morele plicht de verkeerstekens te kennen. Met overtuiging brengen wij dit
onder de aandacht van onze grote Solex-familie.

Tot grote verheugenis stemt het, dat geen enkel ongeval heeft plaats gehad en dat alle
deelnemers en deelnemers veilig uit en thuis zijn gekomen. Het zal nauwelijks mogelijk zijn
een beter bewijs van de juistheid van onze slagzin "Solex rijden — veilig rijden" te geven dan
het feit, dat door de Solex-en op hun Rallye-dag meer dan 12 maal de omtrek van de aarde werd
afgelegd.

Al met al een prettige dag voor deelnemers en organisatoren.
En nu afgewacht wat de Rallye in 1952 ons zal bieden.

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

423

Solex Rallye Schiphol

Maurits Soesman



DE tweede grote Solex Rallye naar Schiphol behoort weer tot het verleden en de organisatie-commissie kan, behalve op maanden van ingespannen arbeid en dagen van nerveuze spanning, thans terugzien op een dag, die met een record aantal deelnemers, een volledig succes werd.

Natuurlijk zou dit niet helemaal mogelijk geweest zijn, als de weergoden een spaak tussen 6000 wielen gestoken hadden, maar dit was blijkaar voor deze heren, die anders niet voor een kleinje vervaard zijn, en te zware opgave of waren zij bevreemd voor de Solex-Service, die in de vorm van mobiele service-wagens overal op alle routes aanwezig was? Hoe het ook zij, zij hebben die Zaterdag 5 Mei, onze nationale bevrijdingsdag, netjes ontzien, waarvoor hierbij onze dank!

De scherpzinnige lezer zal door het bovenstaande, al weten hoeveel Solexers aan onze Rallye hebben deelgenomen. 6000 wielen vormen 3000 Solexen en dat is precies het aantal, dat op Rallye-dag naar Schiphol is

gekomen. Het hadden er nog honderden meer kunnen zijn, als de ontvangstcapaciteit op Schiphol nog groter was geweest. Helaas, hangar Santos Dumont, waar na afloop van de eigenlijke rallye de feestelijkheden plaatsvonden, kon onmogelijk meer dan 3000 gasten herbergen en dat was de reden, dat al die honderden die na de sluitingsdatum nog wilden deelnemen, niet splitj moest worden afgeschreven! Een goede raad: geeft U het volgende jaar voor Rallye '52 vooral tijdig op, het bespaart u teleurstelling! Zoals de lezer in ons vorig nummer heeft kunnen lezen, waren er dit jaar 12 startplaatsen: Amsterdam, Hilversum, Amersfoort, Utrecht, Haarlem, Zaandam, Gouda, Den Haag (2x), Rotterdam (2x), Leiden.

Door de zeer vele deelnemers uit Den Haag en Rotterdam was het noodzakelijk gebieden in beide plaatsen 2 startplaatsen te maken met 2 verschillende routes.

Aan deze startplaatsen ontving iedere Rallye-rijder (en rijster!) want er waren heel wat dames bij) zijn routebeschrijving, welke uiteraard tot het laatste toe geheim

was gebleven. Zo eenvoudig als het vorige jaar was het rijden van de uitgestippelde route dit keer niet, dat bleek wel later op de dag toen op het organisatie-bureau de startkaarten gecontroleerd werden.

Op iedere route bevonden zich 3 controle-posten en 1 routecontrolepost waarvan men een stempel moest hebben en bij de ingang van het Amsterdamse Bosplan waar de klassementproef werd gehouden, stond ook een post klaar met zijn stempel evenals bij de finish op Schiphol. In totaal moesten de deelnemers dus 7 stempels op hun startkaart hebben. Zoals bij elke rallye bleek de klassementproef voor zeer velen het grote struikelblok te zijn om zonder strafpunten te eindigen. Dit is ook de bedoeling van een klassementproef om de deelnemers zonder strafpunten opnieuw te testen en hierdoor vervolgens tot een schifting te komen.

De organisatoren zijn hierin volkomen geslaagd en dat nog wel zonder handcap-trucjes, zoals om paaltjes rijden, maar zuiver en alleen door een gezond beroep te doen op de kennis van onze verkeersborden, zo noodzakelijk voor iedere weggebruiker.

Deze verkeerspadagogische proef sluit hierdoor volkomen aan bij het motto van de verkooporganisatie, n.l. Solex rijden is veilig rijden.

Na de klassementproef reden de deelnemers naar het einddoel van de Rallye: onze nationale luchthaven, waar men „op alle fronten“ voor de ontvangst gereed stond. Eerst druppelsgewijze, later in golven, maar steeds ordelijk kwamen ze binnen; mannen en vrouwen van allerlei leeftijd, beroep en stand, modern-sportief gekleed of ouderwets degelijk, velen afkomstig uit verafgelegen plaatsen, zoals Texel, Kerkrade, Goes, Maas-tricht.

Wat hier in lange columnes binnen kwam rijden was inderdaad een doorsnee van het gehele Nederlandse volk, dat, dankzij de bromfiets, voor de eerste maal deel kon nemen aan een sportief, gemotoriseerd gebeuren. Al was de Rallye zuiver toeristisch opgezet, er zat toch een sportief element in en dat is zeker een van de redenen van het grote enthousiasme ervoor.

Het speciale tankstation op Schiphol van servicestation Mantel te Badhoevedorp, waar men na afloop gratis kon tanken, was conform de gehele organisatie groot en

efficiënt opgezet. Het had een capaciteit van 40 Solexers of 40 liter per minuut!

In hangar Santos Dumont, die met de opgestelde 3000 stoeljes (wat zijn daar ook een zweedruuppeljes aan te pas gekomen om die bij elkaar te krijgen!) een fantastische aanblik bood, zat het A.V.R.O.-orkest de Skymasters gereed om de binnenkomende deelnemers met een gezellige melodie te verwelkomen, die tevens het begin betekende van het nonstop-variete-programma, dat hier tot aan de prijsuitreiking gegeven zou worden. Dat intussen de lunchpakketten snel in hongeriige magen verdwenen, behoeven wij u wel niet te vertellen.



De startplaats in de IJzerstraat te Rotterdam

Alvorens het verdere verloop van de dag te vertellen, is het wel aardig hier even enkele interessante cijfers over de Rallye mee te delen.

Zoals reeds gezegd, er waren 3000 Solexers, die elk gemiddeld 80 km heen en 80 km terug gereden hebben.



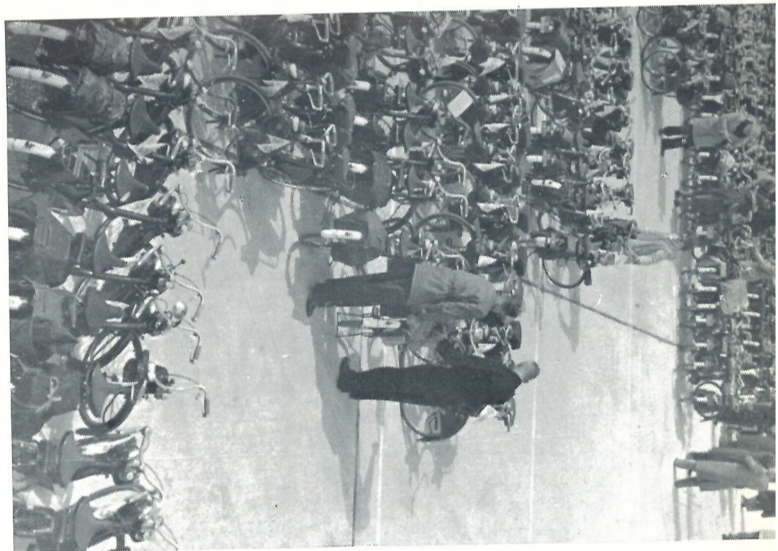
Solex Rallye varia

De heer H. Altena, Beelgumerstraat 58, Leeuwarden, schreef ons o.a. nog het volgende: „Wij zijn Vrijdagavond, 4 Mei, gestart in Leeuwarden en kwamen om plm. 12 uur in Zwolle aan en hebben toen bij de heer W. Dragt (Solex service station) een paar uur gerust.

Het onthaal bij de heer Dragt was wel zo schitterend, dat dat wel eens in uw blad mag worden vermeld, want hoewel ik persoonlijk hem in het geheel niet kende, antwoordde hij mij op mijn verzoek om daar even over te blijven direct: „Kom maar gerust, wij hebben een slaapkamer met twee-peersons bedden en nog een zolderkamer.“ Ook heeft de heer Dragt nog even midden in de nacht een paar Solexen nagezien, alles geheel pro Deo; om half vier heeft hij ons weer gewekt en was zelf intabene om ons opgebleven, zodat wij ons niet konden verslapen. Dat is nog eens service!

Om vier uur zijn wij toen weer opgestapt. Wij kwamen om plm. 8 uur bij de start in Amersfoort aan en hebben toen ook aan de tocht volledig deelgenomen en zijn goed en opgewekt op Schiphol aangekomen. Op Schiphol hebben wij weer een goede reis voor de boeg hadden, konden wij natuurlijk niet te lang blijven, en zijn wij om plm. 4 uur weer van Schiphol vertrokken via Haarlem en Alkmaar over de afsluitdijk naar Leeuwarden. Aankomst plm. 12 uur. In totaal is bijna 400 km aan één stuk gereden.

Dit is wel een kleine vermelding in ons maandblad waard, dankt mij. De namen van de personen, die deze rit hebben gemaakt zijn: H. Altena, Beelgumerstraat 58; W. Beunder, Schalsumerstraat 15; Bounder, Schalsumerstraat 15; D. Toering, Schalsumerstraat 15; M. Tromp, Harlingenstraatweg, allen Leeuwarden; P. Pasma, Akkrum.



Een fantasieus gezicht: 3000 Solexen in het parc ferme

Een bijzondere prestatie

De Gebrs. A. en G. Ponsten, Groenendaalstraat 14 en Baarsjesweg 263-II, Amsterdam, hebben aan hun deelname aan de Rallye nog een zeer sportieve prestatie verbonden.

Zij zijn, na op 4 Mei normaal gewekt te hebben, 's avonds met hun Solex op de trein naar Maastrecht gereisd, waar zij om 22.30 gestart zijn voor de Rallye. Via Sitard, Roermond, Weert, Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Zaltbommel zijn zij, na de gehele nacht gerenden te hebben, om 7.40 uur bij de Rallye-startplaats te Utrecht aangekomen, om vervolgens normaal de rallye-route naar Schiphol te rijden.

Om alle ongelovige Thomassen te overtuigen lieten zij in elke plaats door de politie een stempel op hun contrólelijst plaatsen. Alleen bij Zaltbommel moesten zij vermelden: 6.00 uur — sleep nog! Onze hulde aan deze Solex-rijders!

De heer J. Dudak van Heel, een van de hoofdgangmakers van de Rallye, onderhield door middel van een scooter en een Walkie-talkie in het Bosplan contact met Schiphol



het halfvijf was geweest, waren de lijsten met de namen der prijswinnaars gereed.

Alvorens deze nu hier te laten volgen, willen wij eerst even vertellen, dat in vak 1 van de startkaart ingevuld moest zijn een 2 en in vak 2 een 9. Er waren n.l. langs de routes 4 verkeersborden opgesteld, waarvan er 2 fout waren, en in het Bosplan 18, waarvan er 9 fout waren. Het aantal volkomen strafpuntlozen bleek verrassend genoeg niet hoog te zijn, n.l. 65.

Omdat er meer prijzen beschikbaar waren, kregen de deelnemers, die het dichtst bij de goede oplossing waren, ook een kans om een prijs te winnen.

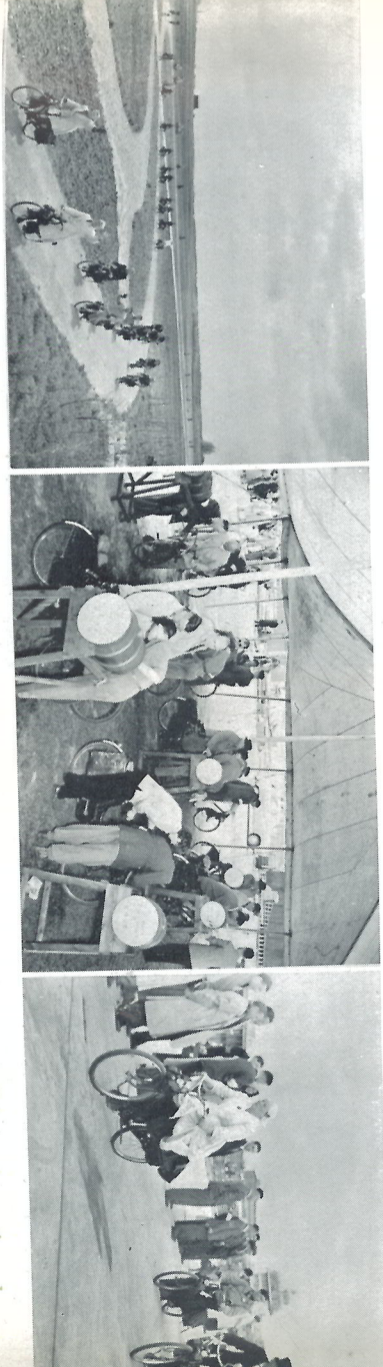
Op de volgende pagina's laten wij de namen volgen van de gelukkige prijswinnaars en -winnaars, die wij hier met hun successen van harte gelukwensen.



Twice onderweg. Er waren 42 mobiele servicestations

De finish op Schiphol: zou ik een prijs hebben?

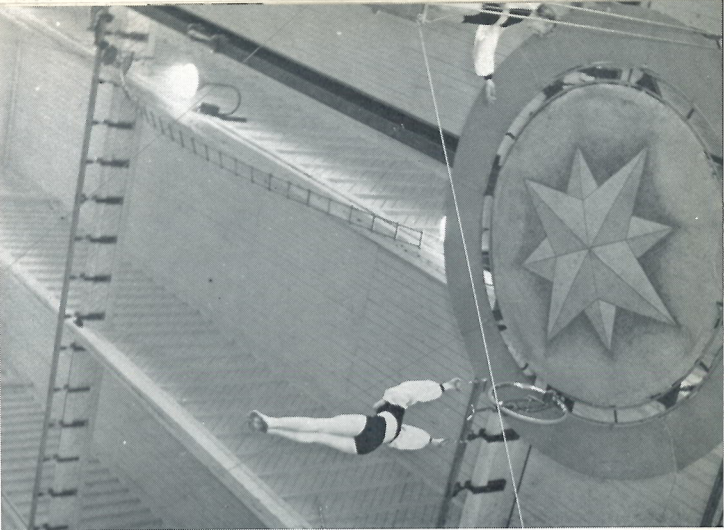
Het parc-ferme. Als soldaten in het gelid



In het Bosplan: Schiphol in zicht

Tonistation van servicestation Maniel, Badhoevedorp: 40 Solexers in 1 minuut

Drie Friezen in nationaal costume wat wordt er in zijn oor gefluister



Mevr. Wed. J. A. W. Ensink—Verwey, Hof van Deltalaan 7, Delft; Een Erres-radiotoestel.
De heer J. Moor, Monstweg 174, Poeldijk;
Een Erres-radiotoestel.
De heer J. W. Dersjant, Piet Heinstraat 63, Den Haag;
Een Erres-radiotoestel.
Mevr. M. Wettstein, J. M. van Nassaustraat 45, Tilburg;
Een Erres-stofzuiger.
De heer A. van Amerongen, Oostmaaslaan 117, R'dam;
Een Erres-stofzuiger.
Mevr. G. van der Meulen, Texelstraat 81, Zandam;
Een Erres-vloerwrijver.
De heer B. Zech, Woonark Miniatur, Raalte;
Een Erres-stofzuiger.
De heer O. Aernouts, Nieuwstadtstraat 14, Antwerpen;
Een Erres-ventilator.
De heer P. de Bryn, P. de Hooghstr. 20, Den Bosch;
Een Erres-ventilator.
De heer v. d. Wildenberg, Orthenstraat, Den Bosch;
Een Erres-ventilator.
De twee Solex'en zijn aangeboden door R. S. Stokvis & Zonen N.V., de Erres-radiotoestellen, -stofzuigers, -ventilatoren en -vloerwrijvers door Van der Heem N.V.

Overige prijzen

aangeboden door de Ver. Bronweijkanatoren:
De heer B. van Gelder, Wittevingel 87, Leiden; de heer J. P. Heyligenberg, Stakmanbossestraat 26, Den Helder; de heer A. J. Pottinga, De la Reystr. 33, Den Helder; Mevr. W. A. Mos—Reus, Boerhaavestr. 32, Den Helder; de heer G. Bolk, Wierdenstr. 2a, Almelo; de heer P. Boselie, Zd. Oosterfront 45, Den Bosch.
De heer A. U. P. F. Vastenou, Haviklaan 28, Den Haag, een dubbele bagagedrager, aangeboden door N.V. Simon Heymans Lederwarenfabriek, Tilburg.
De heer J. M. Arts, Stationstraat 57, Druuten; een dubbele bagagedrager, aangeboden door Lederwaren-fabriek Gerretzen, Arnhem. De heer W. Lourens, Utrechtseweg 103, Arnhem; een enkele bagagedrager, aangeboden door N.V. Simon Heymans Lederwarenfabriek te Tilburg. De heer G. J. H. Reekers, Truinstraat 60, Almelo; een sportlamp, merk „Halus“ met dynamo, aangeboden door Handelsondern. „Cyclia“, Amsterdam.
De heer J. H. Meester, Arnhemseweg 147, Amerfoort; een Solex-zadel. De heer A. G. Smits, Violentstraat 36, Den Helder, een Solex-zadel. De heer G. Ramp, Pr. Bernhardtlaan 20, Voorschoten; een dametas. De heer C. Birding, Boksbeweg 107, Deventer; een kinderzifje. De

een set hierglazen

aangeboden door de Ver. Bronweijkanatoren:

heer P. N. Polkers, Rieherstr. 16, Kerkrade; een kinderzifje. De heer P. C. van Drosthagen, Boylestr. 12, Amsterdam; een regenscherm. Mevr. J. van Drosthagen—v. d. Wall, Boylestr. 12, Amsterdam; een regenscherm.
De heer H. J. Walsink, Eindhovenstr. 26, Haarlem; een regenscherm. De heer K. J. D. Pruisen, Eindhovenstr. 8, Haarlem; een regenscherm. Mevr. M. P. Pruisen-Koning, Eindhovenstr. 8, Haarlem; een regenscherm.
De Solexzadels, dametas, kinderzifjes en regenschermen werden aangeboden door R. S. Stokvis & Zonen N.V.
De heer W. Junte, Rijksstraatweg H 53, Oostendorp b./Elburg; een ringset voor Solex, aangeboden door Handelsonderneming „Cyclia“, Amsterdam. De heer C. M. M. Hellen, Rijnstr. 11, Heemstede; een „Cyclia“-vulploed, aangeboden door Handelsonderneming „Cyclia“, Amsterdam. Mevr. G. Kolkman—Winkel, Rijnstr. 28, Heemstede en de heer B. Essink, Emmakade 50, Amstelveen; een enkele bagagedrager, aangeboden door N.V. Simon Heymans Lederwarenfabriek, Tilburg.
Een reserve-brandstoftankje, aangeboden door R. S. Stokvis & Zonen N.V.; de heer E. H. G. J. Koster, Willemstr. 4, Den Haag; de heer H. J. Hammink, Vrienzaevenesweg 144, Almelo; de heer N. G. Schmitzer, Arendplein 8, Tilburg; Mevr. L. C. E. Schmitzer—Noyon, Arendplein 8, Tilburg; de heer G. W. van Kesteren, Hogerboetsstr. 23, Wassenaar; de heer M. Smits, Schlegelstr. 11, Den Haag; de heer A. Pellikaan, Havendijk 56, Gornichem; de heer D. J. Nel, Papenhlan 118, Voorschoten.
Een kilometer teller, aangeboden door R. S. Stokvis & Zonen N.V.; de heer B. A. Zeegers, Weverslaan 11, Voorburg; de heer A. Zeegers Sr., Weverslaan 11, Voorburg; de heer J. D. H. Koppe, Oranje Nassauaan 3, Amsterdam; de heer F. van Dijk, Rionwstr. 31, Den Haag; de heer A. van Pelt, Kampferfoleplein 2, Den Haag; de heer J. H. Casteleyn Jr., Badhuisstr. 6 boven, Vlissingen; de heer P. Jobse, Scheldestr. 97, Goes; de heer P. Thirne, Voorstad 7, Goes; de heer P. Malicse, Wijngaardstr. 52, Goes; de heer M. Boutens, Scheldestr. 67, Goes; de heer J. W. Becks Jr., Bree 19, Middelburg; Mev. J. v. Dordt, Bogardstr. 12, Middelburg; de heer J. Rouw, Marijkestr. 29, Goes; de heer D. Breen, Nieuwstr. 14, Goes; de heer M. C. v. d. Velde, B 119, Wilhelmindorpp; Mev. J. Golvringgen, Nieuwe Kerkstr. 29, Hansweert; Mevr. K. Bleuzé-Breen, Leliestr. 60, Goes; Mev. T. Dume, Eendrachtsweg 13, Tholen; de heer J. Stevens, Oostkade 4, Sas van Gent; de heer J. Bleuzé, Leliestr. 60, Goes; Mev. J. J. v. d. Bliet, D 3, Wolphaartsdijk; Mev. A. Dume, Molenstr. B 158, Ond-Vossemeer; de heer G. Jeremiasse, B 126, Wilhelmindorpp.
Een spiegel, aangeboden door R. S. Stokvis & Zonen



N.V.; Mevr. J. Rouw-Hogerheide, Marijkestr. 29, Goes; de heer A. de Jong, Joz. Israëlskade 113, II, Amsterdam; Mevr. J. H. de Jong-Pouwels, Joz. Israëlskade 113-II, Amsterdam; de heer N. C. Waagmeester Sr., Ootivaarstr. 37, Zandam; de heer A. van Veldhuizen, Kampstr. 34, Barneveld; de heer H. J. Otterlo, Ermeloorstr. 49, Den Haag; de heer W. van Tol, Ohnstraat 28a, Den Haag; de heer N. H. Hoogdijn, Lage Rijnwijk, Leiden; de heer J. J. van Biemen, Rijnzichweg 3, Oegstgeest; de heer I. van Nierop, Lutmastraat 33, Amsterdam.

Rondtluichten

aangeboden door de K.I.M. werden gewonnen door:

De heer K. Geesink, Valkseweg 63, Barneveld; de heer N. J. Mon, Korte Noordweg 26, Wateringen; de heer C. de Jager, Leeuwwaterstr. 25, Koog a. d. Zaan; de heer J. Mollee, Corn. Schellingertl. 18, Zeist; de heer T. de Heus, Herenweg 6, Wihis; de heer J. Blhemink, Herenweg 2, Wihis; Mevr. C. Pluk-Vogels, Berkelstr. 161, Utrecht; de heer J. van Thuyt, Vleutenseweg 137, Utrecht; de heer M. M. Pink, Berkelstraat 161, Utrecht; de heer J. van Drummen, Dahlalaan 4, Aerdenhout; Mev. J. Teunissen, Maxwellstraat 2 II, Haarlem; de heer C. Schipper, Maerland N.Z. 55, Bridle; de heer K. Hogendijk, Charl. de Bontbonstr. 42 II, Amsterdam; de heer J. v. d. Bam, Eikendolaan 48, Amsterdam; Mevr. S. Uitenbosch-Hütte, Rokan 8 III, Amsterdam; de heer L. C. Nieuwkoop, Gulden Winkelstr. 30 I, Amsterdam; Mevr. C. Willems-Bootsgezel, Oetewalerstraat 24, Amsterdam; de heer T. Sastramijajita, Roosevelthaan 175 III, Amsterdam; de heer J. A. Bus, Roosevelthaan 11 II, Amsterdam.

Klassementsproef-winnars

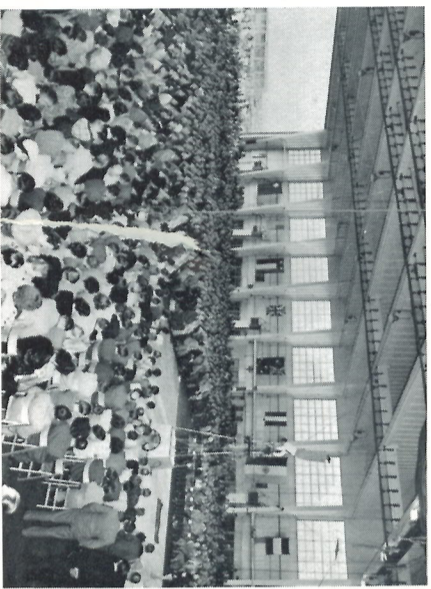
1e prijs: Erres Radiotoestel, de heer J. J. Kampping, Welh. Donnerstraat 51, Coevorden.
2e Prijs: een rondvlucht van de K.I.M., de heer B. J. Nel, Janstraat 34, Haarlem.

Tot slot spreken wij hier namens de organisatie-commissie onze hartelijke dank uit aan overheidsinstituten, Rijks- en Gemeentepolite, Roode Kruis-Amsterdam en... natuurlijk de K.I.M., de gastvrouw op Schiphof, zonder wier zozeer gewaardeerde medewerking de Rallye niet zo prachtig had kunnen slagen.

Hoofdprijzen

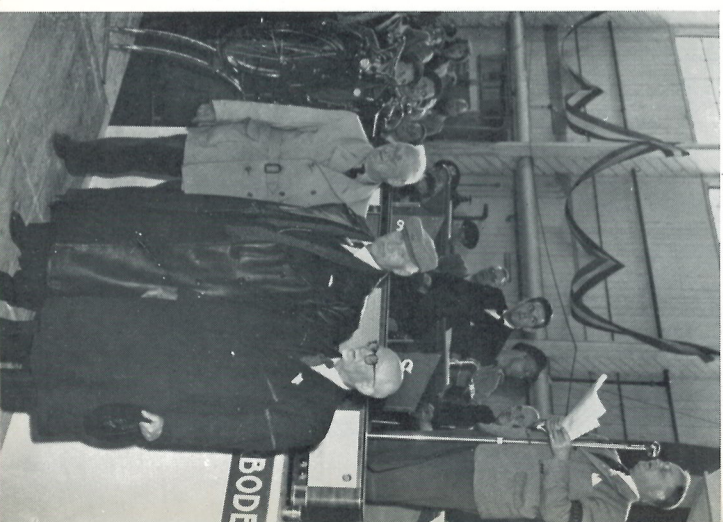
werden gewonnen door:

- De heer M. den Os Sr., Nassauaan 34, Oegstgeest;
- Een Solex.
- De heer M. den Os Jr., Nassauaan 34, Oegstgeest;
- Een Erres-radiotoestel.
- De heer A. E. Hol, Stoppelbergweg 21, Beekbergen;
- Een Solex.
- De heer F. Stel, Deventersestraat 53, Raalte;
- Een Erres-radiotoestel.

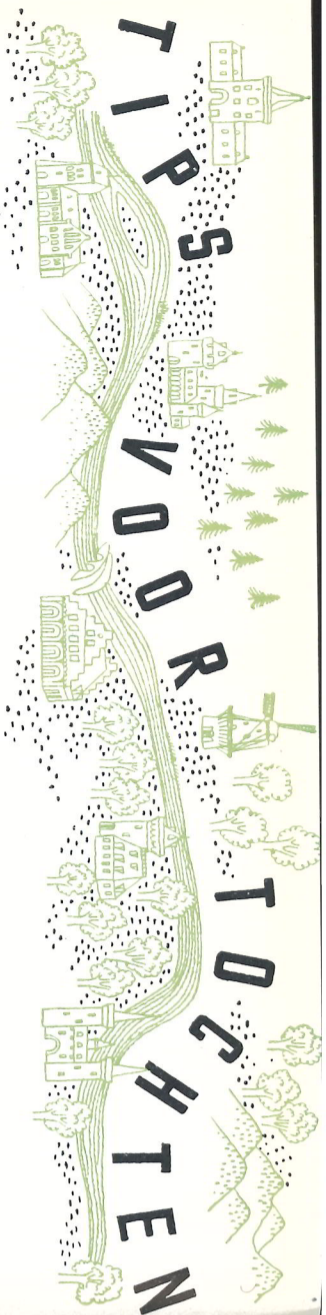


Hoe vol en hoe genoeglijk het ras!

Drie krasse oude heren: van links naar rechts de heren Paer, Sannes en Vos



BODE



De schoonheid van De Hooge Veluwe

De „Grote Trek“ is begonnen, de „Grote Trek“ naar de Hooge Veluwe, het Nationale Park in het hartje van ons land, in de driehoek tussen Apeldoorn, Arnhem en Ede, — nauwkeuriger gezegd — begrensd door Hoenderlo, Otterlo, Schaarsbergen en Deelen. Inderdaad en terecht: een grote trek. Het is namelijk niet zo maar eens de moeite waard om naar de Hooge Veluwe te gaan. Het is een zeer bijzondere uitgang, vermoedelijk enig in de wereld. Wat hier zo uniek is, is het feit dat een der fraaiste ongerepte stukken natuur van ons land gepaard gaat met een prachtige verzameling kunst, waaronder in de eerste plaats de beroemde verzameling van Van Gogh.

Laat echter geen enkele Solex-rijder zich afschrikken door de „Grote Trek“. Men hoeft zich niet voor te stellen, dat hier — zelfs in het hartje van het seizoen — een gedrang van mensen ontstaat. Misschien schrikt u aan een van de ingangen van de menzense, maar nauwelijks bent u enige honderden of duizenden meters het terrein op, of u zult de eenzaamheid ook vinden. Het terrein is niet minder dan 5500 hectare groot. Het biedt mogelijkheden om naar alle kanten te zwerven, en van alles te zien. Er lopen ruim 75 edelherten rond, 100 reeën, en bovendien nog 75 mouflons. Vlak bij de hoofdingang op de weg tussen Otterlo en Hoenderlo staat het huis Sint Hubertus, ontworpen door de bekende architect Berlage. Het wonderlijke van dit huis is, dat het gebouwd is naar motieven uit de sage van de grote jager Hubertus. Zo heeft de bouwmeester in de vorm van het huis een heereingewei trachten uit te beelden en ook in het interieur vindt men vele episode uit het leven van Sint Hubertus tot uitdrukking gebracht. Langs een prachtige weg is het mogelijk te rijden naar wat we het hart van de Hooge Veluwe zouden willen noemen. Daar vinden we allereerst de oude hoeve de Vampel, een overblijfsel van een kleine nederzetting, die vermoedelijk lang geleden een pleisterplaats was voor de passerende karrevoerders. Vlak daarbij vindt men een voortreffelijk ingerichte theeschenkerij, de „Kopenen Kop“. Of men aan die naam komt, omdat er thee uit kopenen koppen wordt gedronken? We kunnen u verzekeren, dat dat niet het geval is. Aan de overzijde van de weg staat een kopje op een stenen voetstuk, een werk van de beeldhouwer John Raedecker. En dat kopje gaf de naam aan deze uitspanning. In deze buurt ligt ook de Steybank ontworpen door Prof. van der Velde, in welke bank de karaktereigenschappen van deze generaal werden uitgedrukt, en vandaar loopt ge als het ware van zelf door naar de Stenen Tafel.

Dan wordt het tijd voor een bezoek aan het Rijksmuseum Kröller-Müller. De oorspronkelijke eigenaars wilden aan de voet van de Franse Berg een reusachtig museum bouwen. Een Belgisch architect maakte een ontwerp en de heer Kröller liet voor honderdduizenden guldens blokken zandsteen uit Duitsland komen, die naar dit eenzame punt met een special smalspoortje werden vervoerd. Maar het ging niet zoals men verwachtte; het grote museum werd nooit gebouwd. Er kwam een overgangsmuseum voor de schilderen en de zandsteen bleef daar in het Veluwe land liggen, totdat de blokken zandsteen werden verkocht. Het overgangsmuseum, dat nu het definitieve museum is geworden, is vooral beroemd door de verzameling van Gogh's. Men is zo juist gered gekomen met de jaarlijkse wijzigingen. Alle in het bezit van het museum zijnde werken van van Gogh werden ditmaal geëxposeerd. En men kan zich hier dan ook een indruk vormen van het werk van deze schilder, doordat uit alle perioden schilderijen te zien zijn. Ter vergelijking zijn zowel bij de tekeningen als bij de schilderijen ook werken van kunstenaars uit van Gogh's tijd gevoegd. Het overzicht van de tijd der cubisten heeft men kunnen uitgebreiden met werken van Léger, en de groep impressionisten heeft men vergroot met enige fraaie stukken uit de collectie Van Benningen. De schilderes Charley Toorop ontbrekt ditmaal, in verband met de grote tentoonstelling van haar werken, waar we dadelijk nog iets over vertellen. Maar de beeldhouwwerken, o.a. van Mendes da Costa en Raedecker, zijn wel te zien.

Mocht ge „hinnen“ uitgekeken zijn, vergeet dan vooral niet, dat er vlak in de buurt nog iets bijzonders te zien is. Tipgever zou u de raad willen geven na het museum een kleine wandeling te maken naar de Franse Berg met een prachtig uitzicht en vandaar terug door het Museumpark. In een prachtige laan staat te midden van groen en bloemen allerlei beeldhouwwerk opgesteld. Chinese Boeddha's leven daar hun leven van overpeinzing in de schaduw van bloemen en heesters. Even later bij de ingang van het museum vindt ge uw trouwe Solex weer terug en ge stapt weer op, omdat ge van het eigenlijke Park nog niet veel gezien hebt. Het Nationale Park is door een rasterwerk in twee delen verdeeld, en wel het door een rasterwerk in twee delen verdeeld. In het cultuurpark en de zogenaamde wildbaan. In het cultuurpark zijn de gebouwen en de kunstwerken. De wildbaan paden, de gebouwen en de kunstwerken. De wildbaan wordt gevormd door heidevelden, zandverstrivingen en vliegendebossen. Langs het Deelse Zand, de Ond-Reenster Heide en het Ond-Reenster Zand kunt ge de kant van Schaarsbergen op, waar men het restaurant Rijzenburg gebouwd heeft. Daar vindt men trouwens ook een nite- (of als u dat beter uitkomt een in-) gang. De directe heeft het de bezoekers bijzonder gemakkelijk gemaakt. Wie eenmaal een toegangskaart gekocht heeft, kan die dag de Hooge Veluwe in- en uitlopen. Tipgever alweer zou u aanraden hier bij Rijzenburg het terrein te verlaten, de kant van Ond-Reenster op te gaan en dan langs het hek te rijden de kant van Otterlo op. Hier liggen de jeneverbessendebossen, en verdereop kunt u weer het terrein oprijden door de toegang bij Otterlo. En laat dan eens nu trouwe Solex staan en ga lopen, gewoon lopen. Het Nationale Park is groot en ge moogt u gelukkig prijzen.

dat ge er Solex kunt, maar vergeet niet een of enkele der prachtige wandelingen te maken, die door de A.N.W.B. zijn uitgezet. En als ge daar loopt of bromfietst, denkt dan aan het devies, dat men op de Hooge Veluwe kent: „Een ieder neemt zijn eigen weg“.

Tentoonstellingen te kust en te keur

Tipgever wil nu even zijn gewone ronde langs de tentoonstellingen maken. In Den Haag is de herinrichting van het Mauritshuis voortgaand, zodat dit niet op de vastgestelde tijd geopend kon worden. De Meesters van het Mauritshuis blijven daarom nog enige tijd in het Haags Gemeente-museum. Daarnaast zijn nu bovendien toegevoegd beroemde stukken uit de Delftse School, die in het Prinsenhof te Delft te gast waren.

In Juni komt een grote expositie van Oosterse tapijten van de zestiende tot de negentiende eeuw in het Rijksmuseum in Amsterdam. Van de tapijten naar de kant: op 18 Mei wordt in het Stedelijk Museum te Amsterdam een kanttentoonstelling geopend. Op 1 Juni sterft dan een kanttentoonstelling geopend. Op 1 Juni vindt men in hetzelfde museum (tot 30 September) een expositie over de Stijlgroep en haar invloed op de moderne architectuur. En dan het Franse Landschap van Ponsin tot Gézame in het Rijksmuseum, één van de evenementen van het jaar. Over Frankrijk gesproken: door samenwerking van verschillende organisaties heeft vertelden jaar een aantal kunstenaars uit ons land in Frankrijk gewerkt. De opzet daarbij was, dat een van hun schilderijen als compensatie zou dienen voor de hotelhouder en het overige werk zou worden beschikbaar gesteld voor een reizende tentoonstelling. Deze tentoonstelling „Reisindraken van Nederlanders kunstenaars te gast in Frankrijk“ trekt nu door het land. Mastricht, Den Bosch, Zwolle, Groningen, Leeuwarden, Hengelo, Lochem en Den Haag komen nog aan de beurt. Mocht u ook houden van „la douce France“, hier kunt u eens gaan kijken hoe Nederlandse schilders het zagen.

Delft houdt tot 3 Juni de tentoonstelling „Fleur en Interieur“ in het Prinsenhof; Hengelo krijgt van 30 Mei tot 6 Juni een huishoudbeurs onder de titel „Kijken, keuren en kopen“.

Ook op het gebied van de techniek hebben we iets gevonden en dat nog wel voor onze beide grote havens. Rotterdam gaat een speciale tentoonstelling organiseren van de metaal- en houtbewerkingsbranchen van 30 Mei tot 9 Juni in de Ahoy-hallen; het wordt de Techni-Show 1951. En Amsterdam opent op 24 Mei een tentoonstelling, waarop men de producten kan bezichtigen van een industrie, waarvan het werk voor het publiek altijd achter de schermen blijft: de verpakkingindustrie. Tot 1 Juni zijn de R.A.I.-deuren open voor deze eerste Nederlandse Verpakkingsevents.

De lijst voor de museumbezoekers is nog niet uitgeput. Britse vrouwen exposeren schilderijen, beeldhouwwerk, grafiek en ceramiek. Deze serietentoonstelling is 12 Mei in Utrecht geopend, en zal later naar andere plaatsen overgebracht worden als tegenwoordigheid aan Engeland. Voor datgene wat Britse vrouwen in 1949 deden, toen zij Nederlandse vrouwen voor een expositie in hun land uitnodigden.

Dan kreeg Tipgever bericht dat Museum Huize Doorn weer geopend is op werkdagen. Er hebben wat veranderingen plaats gehad en o.m. is er nu meer antiek en Saksisch porselein te zien.

Tot slot dan Toorop. In Bergen aan de Jan Tooroplaan woont de schilderes Charley Toorop, die onlangs haar zestigste verjaardag vierde. Ter gelegenheid van dat feit kreeg het Gemeente-museum in Den Haag een retrospectieve tentoonstelling van niet minder dan 115 schilderijen en tekeningen. Als de Hagenaars dat allemaal tot in de puntjes bekeken hebben, gaat deze expositie naar Amsterdam en Eindhoven.

Nieuwjes op allerlei gebied

We hebben nu lang genoeg in musea en op tentoonstellingen „gezeten“ en willen iets van sport en beweging zien. Welan, einde Mei zal de „Ronde van Nederland“ weer door Nederland „suzen“. Op 2 Juni zullen de Twentenaars de „Antavia“ kunnen zien, een wedstrijd waarin vliegtuigbestuurder en automobilist op allerlei wijze samen moeten werken om een prijs in de wacht te slepen.

En wie zelf „nieuw“ toerisme wil beoefenen, kan als hij daar woont of daar in de buurt komt, eens gaan kijken naar de zo juist geopende weg van Geleen naar Nuth, het eerste deel van de grote verbinding Geleen—Heerlen—Kerkrade—Grens. Men rijdt daar door een der mooiste landschappen van Zuid-Limburg.

Natuurlijk zijn er ook deze maand een heleboel kleine nieuwtjes. Bent u klaar om even met Tipgever van de hak op de tak te springen? Alkmaar opende weer zijn kaasmarkt. In Franeker wordt iedere Woensdag gedurende het seizoen een Ond-Hollandse markt gehouden met echte „dikes“, dat zijn marktkramen. In Appingedam werd de Burcht, eens het landgoed van Jhr. Albarada van Ekenstein door de Commissaris der Koningin officieel als hotel geopend. In het Openluchttheater in Bloemendaal zullen na 1 Juni weer voorstellingen worden gegeven. De eerste week komt daar de troep van de „Young Vic“. Later komen er ook Nederlandse spelers. De gemeenteraad van Woensdrecht besloot het elf hectare grote „dunnetterrein“ te verkopen, zodat het 606de de oorlog bij de Belgen bekende zeebad aan de Westerschelde herbouwd zal kunnen worden. Het zou me tegenvallen, als u niet wilt waag Woensdrecht ligt. Maar goed, ik wil het u wel vertellen: in de Zuid-Westhoek van Brabant op 7 km afstand ten Zuiden van Bergen op Zoom. Lieden, die het weten, zullen er een heel goed boek zocht kenmerkt door een vercheidenheid en rijkdom van landschap, welke men bij nergens in ons land in zulk een variatie aantreft. Vlak in de buurt ligt de Wouwe Plantage, een prachtig complex bossen, waarin op zeer veel plaatsen rhododendrons groeien, die in de bloeitijd een prachtig effect teweeg brengen.

Tipgever bewaarde ditmaal voor zijn slot „Zuiderzee wordt land“. In het Amsterdamse Waagebouw (u herinnert zich nog wel de verkeerstentoonstelling) wordt nu door het Genootschap Flevo een Zuiderzeetentoonstelling gehouden. De nieuwe Minister van Verkeer en Waterstaat H. H. Wemmers zei bij de opening, dat ons volk nog te weinig kennis heeft van wat aan dit grote werk vastzit. Vandaar dat de Minister zeide, dat hij reeds in principe zijn toestemming had gegeven dat deze tentoonstelling ook naar Kampen, Utrecht en Enschede zou gaan. Ook het buitenland zal over dit grootse werk worden ingelicht. Tussen 1848, toen het eerste ontwerp voor deze landwinning werd gemaakt en 1891, toen het in het plan-Lely een min of meer definitieve vorm vond, zijn er niet minder dan tien plannen geweest om de Zuiderzee tot land te maken. In vele ontwerpen, maquettes, en andere voorstellingen ziet men nu in de Amsterdamse Waag wat er gebeurd is en wat er nog moet gebeuren. Minister Wemmers zei bij de opening, dat het werk nog niet klaar is; drie polders met een oppervlakte van 150.000 hectare moeten worden drooggelegd. Wie als leek een indruk wil krijgen hoe Zuiderzee land wordt, kan tot 3 Juni in het hartje van Amsterdam terecht.

TIPGEVER

IS EEN VIERDE MAGHT GEWORDEN

Voorlopige regeling van de wettelijke status wel zeer gewenst.

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

Dit is tijd is voorbij, dat wij het verschrompelde bromfiets als een grappig-excentrische nieuwheid konden beschouwen. Aldus luidt de eerste zin van een hoofdartikel, dat „Transport“ het officiële orgaan van de Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen aan het rijwiel met hulpmotor wijdt. In dit artikel wordt erop gewezen, dat het zeer waarschijnlijk is dat deze nieuwe verkeersmiddelen grote concurrentie zullen gaan opleveren voor de tram- en busdiensten en vooral voor het interlocale vervoer. De schrijver merkt verder nog op dat het heel goed denkbaar is, dat de „trapfiets“ er op de duur geheel uit zal gaan. Dit is slechts een van de vele opmerkingen, die wij in de laatste weken over de bromfiets lezen en overigens konden we op vergaderingen geregeld het „bromfietsenprobleem“ als agendapunt aanschouwen. Er zit dus genoeg leven in de bronwerf en behalve dan het nieuwe geluid over de concurrentie, dat we zojuist aanstipten, gaat het nog in hoofdzaak over drie punten, die veler belangstelling tot zich trekken, n.l.:

1. de nog volkomen onoverzichtelijke toestand voor zover het betreft de plaats van de bromfiets in de nieuwe verkeerswetgeving;
 2. de zeer snelle groei van het aantal bromfietsen (vermoedelijk met ongeveer 2000 stuks per week, dus ongeveer 100.000 per jaar) en
 3. het verkeersprobleem, ontstaande door een aparte „vierde macht“, de bromfiets naast het snelverkeer, de wielrijders en de voetgangers.
- Dat deze vierde macht thans reeds reëel aanwezig is en overigens reeds deze zomer sterk van zich zal doen spreken, staat voor ons vast. Er zal dus rekening mee moeten worden gehouden en dit betekent onder meer dat de onzekerheid van wettelijke aard, waarvan wij boven gewaagden, liefst zo spoedig mogelijk uit de weg moet worden gerund. Er zijn hier vrij grote belangen mee gemoeid, onder andere verband houdende met de aansprakelijkheid bij aanrijdingen. Voor de politie en de rechterlijke macht is het ook thans wel mogelijk hiervoor een formele oplossing te vinden, doch deze zal over het algemeen niet gedeeld worden door het normale rechtsgevoelen, wat een kwaad ding mag worden genoemd.

Neen, de mogelijkheden zijn er na 1 Januari 1951, de datum van in werkingtreding van het nieuwe verkeersrecht, nog niet veel kleiner op geworden. Dit te constateren is gemakkelijker dan een oplossing aan de hand te doen en we voorzien dan ook, dat deze nog wel vrij lang op zich kan laten wachten. Zou het echter om voorlopig „gedekt“ te zijn niet aanbevelenswaardig zijn om een noodoplossing te aanvaarden totdat tijd en wijle men het eens is geworden over een definitieve regeling? De vervoerende toestand van thans is wel zeer ongewenst. Wij pletten dan ook voor een tijdelijke regeling, waarbij alle van trappers voorziene rijwielers met hulpmotoren met een inhoud van minder dan 50 cc worden beschouwd als rijwielers, een en ander als bedoeld in artikel 63 van het Wegenverkeersreglement, waarbij o.a. de kentekenregeling tijdelijk buiten werking zou kunnen worden gelaten. (Met eventueel een mogelijkheids om een kenteken te krijgen voor internationaal verkeer). Later kan men dan altijd nog een meer bevredigende oplossing zoeken. We geven het gaarne voor beter.

We hebben in „Op de Solex“ al eens geschreven, dat men hier in Nederland ten opzichte van het bromfietsenprobleem nogal zwaar op de hand is en dat velen het bang om het hart wordt als ze aan de toekomst denken. Voor zover het betreft hen, die bij de eigenlijke regeling betrokken zijn, kunnen we ons dit best voorstellen. De minste zorgen schijnen zich de bromfietsers zelf wel te maken en de meeste grijze haren krijgen aan de ene kant de fietsers en aan de andere kant de automobilisten. Merkwaardig is het verder te zien dat de diverse verenigingen, die zich bevrijden de verkeersbelangen van alle of bepaalde categorieën weggebruikers te behartigen, de bromfiets enerzijds als een lastig nieuw verkeersobject beschouwen, anderzijds menende vliegels in verenigingsverband te koesteren.

Het pleit wel voor de realiteitszin van hen, die zich serieus met een en ander bemoeien, dat geen pogingen worden gedaan om dit nieuwe verkeer alsong in de klem te smoren. Dit is mogelijk voorkomen door de fantasiech snelle groei, die eigenlijk alle belemmerende bepalingen overwoekende, zodat men zowel voor als na de bekende datum 1 Januari 1951 al terweegen een grote portie water bij de wetten te verleden reeds gebleken is, dat wat een plaats waard is op verkeers- of vervoersgebied vroeg of laat toch overwint. Wij vinden het tolerant zijn van de overheid hier dus wel juist, maar voor we veel verder zijn moet er toch zeker een voorlopige en als het kan spoedig daarna een definitieve regeling komen.

Al met al is dus de bestaanszekerheid van het rijwiel met hulpmotor na enige mislukte pogingen in de achter ons liggende halve eeuw thans een feit geworden. De tijd schijnt thans in meerdere opzichten rijp te zijn geweest en een veel grotere groei- en bloeiperiode schijnt thans wel zeker voor de deur te staan. Juist nu de lente in het land is en de zomer en dus de vacantielijd spoedig is aangebroken mag hmn, die het te kwaad hebben over de mogelijkheden die de bromfietsen in het verkeer scheppen, wel eens worden voorgelaten dat de levensvreugde, die die vervoermiddelen kunnen scheppen voor de minder met aardse goederen bedachten, zeer groot zijn. Het devies „Vlieg er eens uit, de Solex geeft u vliegels“ appeleert aan die levensvreugde. Dat wij deze zijde van de zaak hier nog eens belichten getuigt van ons optimisme ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van het verkeersbeeld, voorzover het betreft het aandeel, dat de bromfiets daarin zal hebben. Wij hebben al meer geschreven, dat we ons daar werkelijk geen grote zorgen over maken. Reeds eerder is gebleken, dat het aanpassingsvermogen van onze wegen en hun gebruikers groot genoeg is om geen catastrofe te veroorzaken wanneer er nieuwe verkeersmiddelen worden ontwikkeld. Natuurlijk zal er wrijving zijn, maar de praktisch lost de moeilijkheden vanzelf op. Nadat de wettelijke positie is geregeld, raden we aan de kat eerst eens uit de boom te kijken. Reeds nu gaan er stemmen op om fietspaden te verbreden of aparte stroken te maken voor de rijwielers met hulpmotoren. Wij menen, dat men nu nog geen overzigt kan hebben van de omvang van het vraagstuk en dat het nog lang niet zeker is in welke richting we moeten gaan met de maatregelen.

Naast het bovenvermelde devies wordt bij de verkooppropaganda nog een ander gevoerd: „Solex rijden, veilig rijden“. Bedoeld is, dat de constructie van de Solex de bestuurder veiligheid biedt. Wij willen hier nog graag even de menselijke factor bijhalen. Nog steeds te vaak ziet men bromfietserijders, die kennelijk gespeend zijn van enig gevoel hoe ze moeten rijden. Enkel van hen zijn voldeende om het voor velen te bederven. Nog zeer onlangs zagen we op een kruispunt, waar al het verkeer even lang-

Solexclub Haarlem

Op 22 April j.l. hield de Solexclub Haarlem in een heerlijk lentezonnefe haar eerste clubtocht naar de Bolterrijden. Alvorens de rit aan te vangen, werden eerst aan de leden de clubvlaggetjes overhandigd. Om 10 uur vond de start plaats van ons clubhuis Restaurant Corona. Vandaar ging het via de Wageningen naar Aerdenhout richting de Zijk waar wij om 10.45 uur arriveerden. Hier werden eerst bloemen en singiers gekocht, zoals hoort bij een hollentrit. Daarna ging het in de richting van de Noordwijk waar wij schitterend hebben genoten van de Noordwijkse natuur. Het hotel de Zeeleeuw. Zee naar waar we geseparzeerd werd in Hotel de Zeeleeuw. Daar wij terens op het programma hadden staan het bezichtigen van de vuurtoren, werd de club in 2 groepen verdeeld. Om 13.30 uur volgde de terugtocht over het prachtige rijwielpad dwars door de duinen, dat loopt van Noordwijk aan Zee naar de Zijkweg. Daarna gingen wij richting Tisse (Keukenhof) naar Hillegom via Bennebroek, Groenendaal, Heemstede naar Haarlem, langs de

Haarlemse Dreef naar ons clubhuis, waar wij om 15.45 uur arriveerden. De succesvolle tocht ge-Na afloop werd nog lang over de succesvolle tocht gesproken en weer verlangend uitgezeten naar de volgende rit.

Oprichting Solexclub Oldenzaal

Op 5 April 1951 werd in Oldenzaal een vergadering belegd, genaamd 'De kromen tot oprichting van een Solexclub in Oldenzaal'. De heer Forink, één der initiatieemers van de Solexclub voor Oldenzaal, zette in een korte speech dat doel van het streven en het doel ether Solexclub uiteen. Hier-delijk het streven en het doel ether Solexclub uiteen. Hier-na werd SolexClub, waarbij alle aanwezigen zich sponde-zaam als lid opgaven. In het bestuur werden gekozen de heren: A. van der Grinten, voorzitter; A. J. Holstra, secretaris en B. A. Onde Bekke, penningmeester. De heer Forink bracht hierna de aanwezigen dank voor hun opkomst en sloot hiermee de vergadering.

Secretariaat-adressen der Solexclubs

- | | | |
|--|---|--------------------------------------|
| Alkmaar: P. Langenberg, Kennemer-singel 26. | Emmen: W. Oosting, Boslaan 16. | Ieonwarden: L. Reisma, Dewal 72. |
| Almelo: M. C. M. Prins, Noord-dijkswaai 28. | Enschede: E. J. van Niburg, Goel-katenweg 138. | Nijmegen: M. J. Meulenan, Mesdag- |
| Arnhem: Mevr. N. van Eldik, Raap-opseweg 31. | Goes: J. G. Rouw, Marijkestraat 29. | Nijverdal/Hellendoorn: H. Calkhoven, |
| Assen: J. C. Smits, Vaart 96a. | 's-Gravenhage: Mel. W. M. Roose-boorn, V. Panhuysstraat 14. | Niwerdal. |
| Boskoop: P. J. Kooy, Goudse rijweg 156. | Groningen: J. E. Noordhoff, Ceram-straat 15a. | Oldenzaal: A. J. Holstra, Beatrix- |
| Breda: J. Stubbenauch, Veemarkt-straat 13a. | Haarlem: Th. J. Beekelaar, Lorentz-kade 82. | Oldenzaal: Adm. Lonckestraat 1. |
| Delft: F. X. Vos, Voorstraat 51. | Hengelo: J. Jonge Peerink, Vondel-straat 37. | Rotterdam: J. H. V. d. IJssel, Ma- |
| Eindhoven: C. W. van Heiningen, Gerardusaan 1. | Koekange (Dr.): J. Oshaar, B 11. | thomessertlaan 387a. |

Flet vogeltje

Schrijver o.a. van "Camera in Kinderland" en van het grote foto-boek van de garage van Blijdorp, "Dieren van Nobbi".



ET is met die kiekertje een raar geval, vrienden. Zo tegen dat het zonnetje weer gaat schijnen, lees je in de kranten aanbevelingen voor allerlei toestel-tjes en camera's. De een blijkt maar al beter en eenvoudiger dan de ander. Je hoeft maar op een knop te drukken... en de resultaten zouden je onmiddellijk in staat stellen om je als fotograaf te vestigen. Dat staat er zo ongeveer. Een kind kan de was doen.

Ik heb indertijd, na het lezen van al die advertenties, bijna een mindervaartheidscomplex gekregen, omdat het mij maar nooit wou gelukken goede kiekjes te maken aan de lopende band. Totdat het lot mij voerde in de donkere kamer van een grote foto-zaak, waar tientallen films van vacantiegangsters, die daar ontwikkeld waren (de films) te drogen hing. Nieuwsgierig als een mens nu eenmaal is, keek ik eens naar wat zij ervan terechtgebracht hadden. De schrik, lezer, sloeg mij om het hart. Alle narigheden, die je je maar bedenken kunt, waren daar uitgesteld: onschep, bewogen, onder- en overbelicht, hoofdten negatieven, er bleef maar niet meer op konden, onbelichte negatieven, dubbele belichtingen en meer van dat fraais. De fotograaf begreep mijn schrik niet; hij vond dat heel gewoon. "Nooit anders geweest, meneer. Als er van de acht opnamen drie dragelijk zijn en twee, waar je nog net op kunt zien, wat het had moeten voorstellen, dan vinden ze het al lang mooi."

Met droefenis in het harte ben ik toen huiswaarts gegaan. Want fotograferen is inderdaad gemakkelijk... als je maar bereid bent, er wat moeite voor te doen. De meeste mensen nemen het, misschien misleid door die veel-

Zorgvuldig gemachte foto. Het licht komt van op zijde, waardoor er dieptewerking in het prentje gekomen is. De wolk zit niet toevallig op deze plaats, maar met de opname werd gezocht, tot die juist de goede plaats had ingenomen.



belovende reclame, veel te gemakkelijk op. Ze zijn te gauw tevreden met hun resultaten en ze hebben niet in de gaten dat er met hun eigen toesteltje, al is het dan "maar" een box, uitstekende foto's te maken zijn... als je maar weet, hoe je het moet doen.

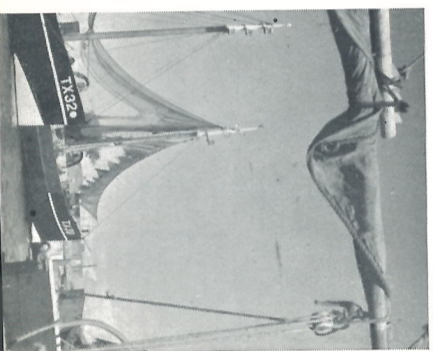
Daarvan ga ik u in "Op de Solex" wat vertellen. Geen geleerde foto-cursus waar u toch niets aan hebt, omdat het niet uw bedoeling is u tot-en-met in dit

onderwerp te verdiepen, maar wat losse wenken, geïllustreerd door voorbeelden. Die wenken zijn allemaal doodsimpel en voor de hand liggend. Stijgepuels om u te paard te helpen.

Op Solex-rijden na is er waarschijnlijk geen mooiere liefhebberij dan fotograferen, maar het gaat er net mee als met pijpoken: je moet er even de smaak van te pakken krijgen. Wie scheef te paard zit, of achterste-voeren, zoals de meeste gelegenheidskickers, die gaat het vroeg of laat vervelen en dan gaat het toesteltje voorgoed de kast in. Er is een reclame-slagzin, die zegt: Wie fotografeert, die heeft meer aan zijn leven. In tegenstelling tot vele andere slagzinnen is daar inderdaad iets van waar. Fotograferen leert een mens "zien". Wie er op uit is goede foto's te maken, bekijkt zijn omgeving, wát hij zich ook bevindt, met andere ogen en intenser dan degene, die geen camera om heeft hangen. "Is zelfs zo sterk dat je dat op de duur steeds en overal gaat doen, ook al heb je je kiek-toesteltje thuisgelaten. We moeten dus, en dat is eigenlijk het alpha en omega van alle foto-wijsheid, van beiden al serieus de kiekertje gaan oefenen. Of daar althans met één filmpje de proef mee nemen. De resultaten zullen, dat durf ik gerust garanderen, zóveel beter zijn dan u tot nu toe bereikte, dat u daarna eens gaan opwekking meer nodig zult hebben om steeds goed na te denken vóór u op de sluitert drukt.

De meeste mensen, die gewone zwarte foto-tjes maken, struikelen over de kleur. Dat klinkt paradoxal, maar het is niettemin waar. We moeten leren om alles in zwart-wit te zien. Om een voorbeeld te noemen: een paar kindertjes, in fris-blauwe jurkjes, zitten te spelen in het gras. Op de achtergrond bloeien rode bloemen en de zon beschijnt dit alles zó feestelijk, dat u het niet kunt laten om er een opname-tje aan te wagen. Misschien wordt het nog wel een draaglijk kiekje, waar oma heel blij mee zal zijn, maar het is toch zeker niet, wat u er zich van had voorgesteld. De reden ligt voor de hand: alles zag er fris en klein uit. Fel groen, blauw en rood. En wat is daar van overgebleven? Niets! Het gras is grijs geworden en het rood eveneens. Een grijze brj is het geworden. Maar als die kindertjes nu eens witte jurkjes en kousjes aan hadden hadden en als

Fissersscheepjes in een haven. Een aardig onderwerp, maar het geheel was wat kaal en leeg. Er is toen net zo lang gezocht tot het tafereeltje omlijst werd door andere scheepsattributen, die boven en rechts voor een goede afsluiting zorgen. Het toestel stond op de grond.



door J. M. Moerkerk

Zijnde het eerste artikel van een gezellige fotocursus



u zó was gaan staan, dat die bloemen er niet op kwamen, dan had het resultaat er heel anders uitgezien! Dan was er contrast geweest. We moeten dus, om het nog eens te herhalen, de kleuren wegdenken en ons realiseren in welke tint, van wit over grijs naar zwart, de onderdelen weer-gegeven zullen worden. Maar al vertezen we de kleur, we krijgen er iets voor in de plaats, waar we elke foto mee maken of breken kunnen en dat is: het licht. Een dichtertje man, die het bovendien een beetje hoog in 't hoofd had, heeft eens gezegd: fotograferen is schilderen met licht. "Vreemde is, dat hij nog gelijk had óók, al was het wel wat aan de hoogdravende kant. Want, om nog even terug te keren tot die kindertjes met hun witte jurkjes, als u ze nu eens niet kiekert van waar u toevallig staat, maar eens om het groepje heenloopt, dan ziet u op een ogenblik in de zoekert dat het tafereeltje er veel aardiger uit gaat zien omdat de zon, die u eerst in uw rug had, nu van opzij de kindertjes belicht. De witte jurkjes komen in de schaduw, maar ze blijven licht fellichte lijnen. Inderdaad: dat ziet er al heel wat beter uit, met een foto-grafie-oog bekken, en als we nog een stap verder gaan, dan schijnt misschien het zonlicht juist door die blonde krullen heen... en dan wordt het zo langzamerhand tijd om op de sluitert te drukken.

Dus, om het nog even te herhalen, want daar is het belangrijk genoeg voor: de kleur wegdenken en er grijs in de verschillende tinten voor in de plaats zien, met de gauw tevreden zijn met het resultaat en het geval van alle kanten bekijken.

We hadden het zoeken over de plaats van de zon. "Zon in de rug van de fotograaf" heette het vroeger, heel lang geleden. En dichtgeknepen ogen en verwrongen gezichten bij degenen, die gefotografeerd worden, zou je er aan kunnen toevoegen. Wat heeft dat ene zinnetje al een kwaad gezicht!

Het mooie effect, dat tegenlicht-foto's kunnen hebben. Men moet in de gelijke gevallen flink lang blicten anders wordt alles één zware massa. Bovendien er voor zorgen dat de zonnestralen niet in de lens kunnen vallen.



Want bij die dichtgeknepen ogen blijft het niet. Als de zon in de rug van de fotograaf staat te schijnen, dan wordt hetgeen hij fotografeert wel, of dat nu een kind, een kasteel of zijn tante is, geheel vlak belicht. Nergens een schaduwtje te bekennen. Vlak en plat, zonder enige plastiek. Dat doen we dus nooit. De zon, of het licht, moet minstens van

op zijde komen. Dan is één kant verlicht en één kant in de schaduw gelegen, waardoor het prentje plastiek en diepte krijgt. Willen we het heel mooi doen en leent het onderwerp er zich voor, wat lang niet altijd het geval is, dan kunnen we tegenlicht-opnamen maken. Die geven dikwijls verrassende resultaten... maar de kans op mislukkingen is ook niet uitgesloten. Misschien is het toch maar beter ons daar voorlopig niet aan te wagen, maar durf u het aan, belicht dan minstens tweemaal langer dan u met de zon op zijde zount hebben gedaan. We fotograferen dan immers: uitsluitend schaduw, die relief krijgen door de verlichte kanten en randen.

Nu de laatste werk voor vandaag — en laten we die nooit vergeten: midden op de dag, als de zon 's zomers hoog aan de hemel staat, dan doen we er goed aan, het toesteltje in de tas te laten. Het licht is dan hard en het komt bovendien van de verkeerde kant — van boven. De mooiste prentjes ontstaan 's morgens vroeg, laten we zeggen vóór tienu en tegen de avond, als de zon laag er is niet zo'n groot verschil tussen licht en donker en de lange schaduw werken plastisch en schilderachtig. Vanzelfsprekend hebben we niet steeds zon nodig om te kunnen fotograferen. Bij bedekte lucht gaat het ook, al zal het resultaat in de meeste gevallen niet zo mooi zijn. Ideaal is een zomertocht met grote witte wolken. Het licht werkt het best daar tegen, waardoor de schaduwkanten van ons onderwerp wat op-gelicht worden. Ook een flets zonnetje kan heel mooie resultaten geven.

Genoeg daarvan. Niet te veel in eens. En om nog éémaal te recapitulieren:

1. Kleuren wegdenken.
2. Niet te gauw tevreden zijn, maar het onderwerp van alle kanten bekijken.
3. Nooit de zon in de rug, maar van op zijde.
4. In de zomer liever niet midden op de dag fotograferen.

Dat lijkt me welletjes voor de eerste keer.

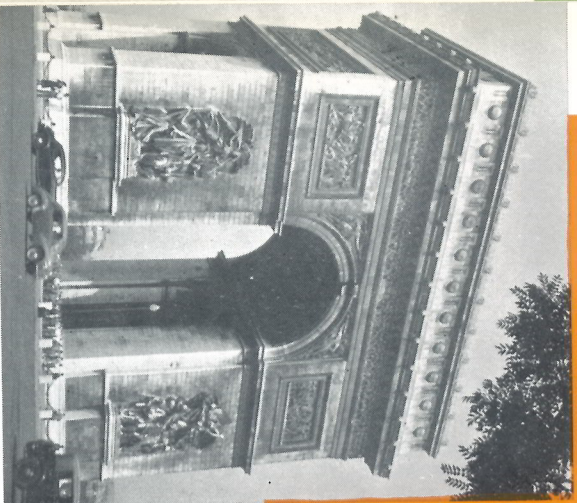
Nog beter dan op de vorige foto komen de voorbeelden van tegenlicht hier tot uiting. Tegenlichtfoto's hebben veel meer "diepte" dan andere; er zit een soort coulisse-werking in. De zon kon niet in de lens schijnen, want die zat juist achter een van de boomstammen.



Parijs in feestgewaad

In Veelzijdig programma van feestelijkheden ter gelegenheid van het 2000 jarig bestaan van de Lichtstad.

Ella Goldstein



De Arc de Triomphe

VANOCHTEND kreeg ik een bericht, dat op slag al mijn nog wankelende zomereplannen omverwierp. Het was maar een nuchter gestemd persbericht van het Comité Bi-millénaire, het programma voor de feestelijkheden ter gelegenheid van het 2000 jarig bestaan van de stad Parijs. Ik was het Festival of Britain ontrouw geworden, had geen behoefte Napels te zien en nog minder er te sterven, de Butte rees hoger voor me op dan de hoogste bergen.... Parijs en fête lokte, zoals alleen maar Parijs lokken kan! De stakingen en misschen ook wel een weinig het Franse organisatievermogen waren er schuld aan, dat wij het programma zo laat ontvingen, dat wij het eerst in Mei publiceren kunnen. Wij vermelden dus niet de feestelijkheden, die in April, of begin Mei plaatsvonden. Trouwens de officiële datum, waarop Parijs zijn 2000 jarig bestaan viert is eerst op 8 Juli gesteld!

Natuurlijk is die datum willekeurig gekozen. Parijs is immers, evenals alle andere steden gegroeid en niet op één bepaalde dag anno zoveel uit de grond gerozen. Er was eens, en dat is ruim 2000 jaar geleden ten tijde van Julius Caesar, op hetzelfde eilandje, waar nu de Cité met de Notre Dame tussen de armen van de Seine ligt geklemd, een klein gehucht, Lutetia geheten. Zijn bewoners, hoofdzaaklijk vissers en schippers, noemde men Parisi

en uit die naam werd later Parijs afgeleid. Geleidelijk werden de voetpaden wegen, de smalle bruggetjes vervangen door solide houten bruggen en die weer op hun beurt door stenen. In het jaar 1000 verrijst stoer de eerste toren van de stad temidden van bloeiende boomgaarden; Saint-Germain-des-Prés. Het stadsbeeld begint zich te ontvouwen. De kerken, die rondom de Notre Dame de schoolen van de kannikken bezochten, bewonen de rive gauche tenmidde van de Romeinse ruïnes: Abbatard, in verzet gekomen tegen de starre officiële leerstellingen, houdt college in de nabijheid van de abdij, waar Sainte Geneviève, de beschermheilige van de stad ligt begraven. Zijn volgelingen huizen in de goedkope pensions in het onthulende Quartier latin. 't Is reeds in het klein, zoals nu duizendvoudig vergroot. De wereldlijke en geestelijke macht zetelt in de Cité, de handel huist aan de rechteroever, studenten en intellectuelen aan de rive gauche.

En nu heeft Parijs zich van 2 April tot 23 December in feestgewaad gestoken om het feit te herdenken, hoe uit het kleine Lutetia-sur-Seine de grote wereldstad is gegroeid. Enige maanden lang stralen de mooiste gebouwen en monumenten 's avonds in floodlicht; de etalages van de voornaamste boulevarden en straten in het centrum brengen verschillende aspecten van de geschiedenis van Parijs. Zo heeft de Avenue de l'Opéra reeds de ontwikkeling van de locomotief laten zien van 1875 tot aan onze dagen; de Champs-Élysées koos als thema het Second Empire; de antiques van Faubourg St. Honoré zullen de sfeer van Louis XVI doen herleven en de Rue St. Honoré zal niet meer en niet minder van 15 Mei tot 15 October "Duizend jaar geschiedenis" in beeld brengen. Misschen is het 't beste, als ik in chronologische volgorde een overzicht geef van de voornaamste gebeurtenissen, die er na 15 Mei in het kader van het tweeduizendjarige feest te beleven zijn.

Zoals reeds gezegd, alhoewel de officiële herdenkings-



He de a Cité

plechtigheid eerst op 8 Juli zal plaats vinden, zijn de feestelijkheden reeds op 2 April met tentoonstellingen en concerten ingehuld.

Al hebben wij de gezongen mis op 22 April in de Sainte Chapelle niet kunnen bijwonen, misschen gelukt het ons in dit kleine schrijn van gloeiende kleuren op 28 of 29 Mei een plaats te bemachtigen; de eerste dag worden de missen van Machant, Caplet en Stravinsky uitgevoerd, op 29 Mei zullen de koorzangers van de Kathedraal van Dijon er de Kroningsmis van de heilige Lodewijk ten gehore brengen.

Van 29 Mei tot eind Augustus wordt er in het Musée des Arts Décoratifs een tentoonstelling gehouden over de "Geschiedenis van de Glaskunst".

Van 27 Mei tot 27 Juni is er in St. Germain een Foire georganiseerd, die zeker vrolijkheid en leven in de dertigjarige regeringswijk zal brengen.

Boekentelers zullen stelling de van 27 Mei tot 3 Juni in Hôtel de Villiers gehouden tentoonstelling over het "Mooie boek over Parijs" bezoeken.

Van 1 tot 10 Juni wordt er in het Louvre een bloemententoonstelling gehouden, getiteld "Fleurs de France".

Van 1 Juni tot 30 October wordt er in het mooie Renaissance paleis Carnavalet, thans het historisch museum van Parijs, een tentoonstelling gehouden van de tweeduizendjarige geschiedenis van de stad.

De etalages van Rue de Paradis zullen van 1 tot 20 Juni de mooiste en zeldzaamste stukken porselein laten zien, waaraan Parijs zo rijk is.

Interesseert U zich voor messen? Dan kunt u zich van 1 tot 15 Juni in Rue Drouot verhuysen aan een tentoonstelling van "Messen gedurende de eeuwen".

Op 2 Juni zullen de winkels van de populaire Faubourg St. Martin herschepen zijn in stands van het lied, terwijl Faubourg St. Antoine en de Boulevard Margenta ons het mooiste meubel zullen laten zien.

Notre Dame

's Avonds zal de École des Beaux-Arts zijn jaarlijks Bal de la grande Masse houden, waarop het dinmaal, evenals op het Bal des Arts op 27 Juni stelling nog vrolijk zal toegaan dan anders!

3 Juni zal er een bloemenoorse door het centrum trekken van de Place Carrousel naar de Place de la Concorde en langs de Avenue de l'Opéra.

Diezelfde dag zullen de buitenlandse studenten in de Cité Universitaire hulde brengen aan Parijs. Hoe dat is een verrassing. Wie de Cité nimmer mocht bezoocht hebben, kan ik raden er die dag eens heen te gaan. Nederland heeft er een paviljoen, waarop wij trots kunnen zijn!

's Avonds kan men in de Gotische kerk St. Gervais, de Petrus Chanteurs a la Croix horen zingen.

Van 4-8 Juni zal Place Vendôme uit zijn aristocratische rust door "bloemen en licht" worden verstoord.

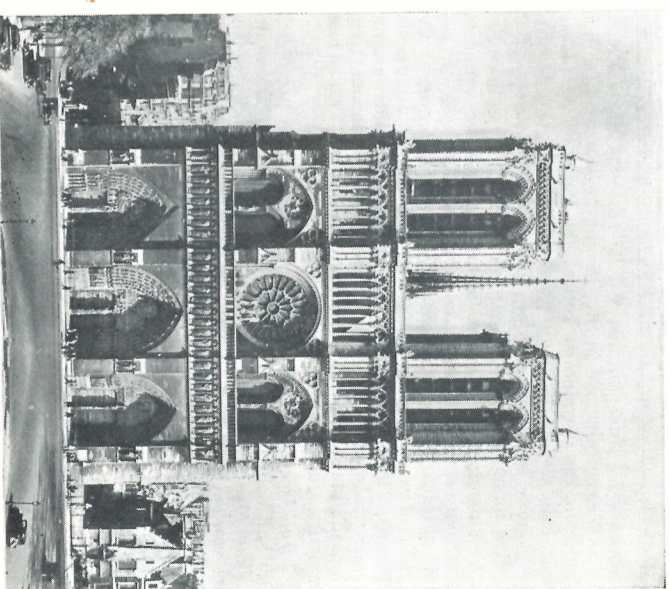
Van 7 Juni tot 17 Juni heeft St. Germain-des Prés als thema gekozen: "Een wijk bezint zich op haar verleden", en stelling zal dit oude quartier met zijn bekende artiestencafé's dit op originele wijze doen!

8 Juni wordt er "Une soirée Rodin" gegeven in het hotel Biron, het kleine Roccoo paleis, waar Rodin heeft geleefd en gewerkt en waar nu zijn beelden in de ruime zalen en in de stille tuin, waar men zich zo ver vaant van het roeizige Parijs, zijn opgesteld.

Op Zaterdagavond 9 Juni om 10 uur zal er op het voo-plein van Notre Dame door de aartsbischoep van Parijs een plechtige avondbijeenkomst worden gehouden.

Van 9-18 Juni zullen Rue de la Galté en Avenue du Maine en plein Montparnasse een feestweek arrangeren en op 9 Juni is er in het Gymnase Huygens een "Nuit de Montparnasse" aangekondigd. Dat het er vrolijk zal toegaan is zeker! Want Montparnasse is immers, nu Montmartre ontroond is, de wijk der artiesten. Nog steeds trekken de Compole, de Dôme en de Rotonde, n en déplaise dat Café Flore de laatste jaren meer in de mode is gekomen, dichters en schilders en de vreemdeling hoopt natuurlijk zoal niet Sartre hoogspeersomlijkt, dan toch een andere authentieke existentialist te zien!

Op 14 Juni zal men 's avonds op de 17de eeuwse Place des Vosges een concert Henri IV bij het licht van toortsen kunnen bijwonen, een gebeurtenis, die een sterretje of drie verdient in het rijk gevarieerde feestprogramma!



Wat U kunt laten veranderen en de voordelen hiervan

BLIJKENS vele verzoeken om inlichtingen is bij velen de wens naar voren gekomen om hun Solex geheel of gedeeltelijk volgens het laatste model om te laten bouwen. Ook zij willen profiteren van de verbeteringen en wijzigingen, welke hiertin zijn aangebracht. Daarom volgt hieronder een overzicht van wat zoal veranderd kan worden, zonder al te ingrijpende werkzaamheden, met de voordelen, welke deze ombouw met zich mee brengt. Dit overzicht komt thans in de plaats van ons gebruikelijk technisch artikel over de werking van de motor.

Allereerst dan het gashandje. Bij het laatste model is dit zodanig gemaakt, dat met de Solex op elke gewenste snelheid gereden kan worden, zonder dat het gashandje wordt vastgehouden. Dit handje kan n.l. op elke bepaalde stand worden vastgezet. Om dit mogelijk te maken moesten verschillende vroeger gebruikte onderdelen van het gashandje vervallen, terwijl andere onderdelen werden toegevoegd. Ook zijn enkele onderdelen van het vorige gashandje normaal gehandhaafd. Zouden deze onderdelen nog goed te gebruiken zijn, dan moeten nieuwe onderdelen worden toegevoegd, waarvan de prijs f 1,23 bedraagt. De montage van deze onderdelen kost f 1,40, zodat deze wijziging dan totaal f 2,63 kost. Zouden de oude delen niet meer gebruikt kunnen worden, dan kost een compleet nieuw handje met montage f 3,20.

Als volgend punt komt de aandrijfrol. Deze carborundum rol is kleiner van diameter gemaakt. Het voordeel van deze wijziging is, dat de trekkracht groter is geworden, zodat bij trappen, behalve bij starten, praktisch niet meer nodig is. De snelheid wordt hierdoor niet groter, alleen dus de trekkracht. Ook deze verbetering is betrekkelijk eenvoudig aan te brengen. Hiertoe moet een nieuwe rol met de daarbij behorende rollen en rubberberringsaanbrenging worden. De prijs van dit stel delen is f 5,18, terwijl voor montage van deze rol, natuurlijk zonder verdere reparatie of reiniging van de Solex, f 2,10 gerekend wordt. Trekkracht verhoogd kost u dus totaal f 7,28.

De derde wijziging betreft het beschermkapje voorop de motor voor carter en brandstoftank. Het aanzicht van uw motor wordt hierdoor fraaier en hij is ter plaatse eenvoudiger te reinigen. Ook zit de bougiekabel beter tegen vocht etc. beschermd. De dopmoer op de brandstoftank moet hiervoor komen te vervallen en vervangen worden door een moerhout met kartelmoer. Ook is een rubberring nodig om de bougiekabel in de kap te bevestigen. Deze onderdelen met het beschermkapje kosten f 2,51, terwijl de montage slechts f 0,50 kost. Wilt u dus alleen een beschermkapje op uw Solex, dan betaalt u f 3,01.

No. 4 is de carburateur. Het nieuwe type is voorzien van een luchtfilter. Via de carburateur wordt lucht door de motor aangevoerd. Deze carburateur zorgt er nu voor, dat stof en vuil worden vastgehouden, zodat alleen zuivere lucht met de brandstof in de cilinder kan komen. Welk voordeel geeft dit? Wanneer iijn zand en vuil in de cilinder

komen, waarin de zuiger plm. 2500 maal per minuut op en neer gaat, werkt dit als een soort slijppasta; het zal ieder duidelijk zijn, dat de slijtage bij de nieuwe carburateur dus geringer zal zijn.

In tegenstelling met de vorige wijzigingen is deze iets kostbaarder. Een carburateur is een stuk vakmanswerk en kost f 21,40. Het monteren van een nieuwe carburateur kost f 2,40. Totaal komt dit dus op f 23,80.

Dit zijn wel de meest belangrijke wijzigingen, welke zonder al te veel kosten door elk servicestation kunnen worden aangebracht.

Velen uwer zullen op de R.A.I.-tentoonstelling ook de motorlichter gezien hebben. Zoals reeds eerder in dit blad medegedeeld, kan deze zowel op de oude als op de nieuwe Solex gemonteerd worden, terwijl ook over de voordelen reeds uitvoerig werd geschreven. De motorlichter kost met montage f 9,-.

Zeer terecht hebben verschillende lezers ons erop gewezen, dat het servicestation bovengenoemde wijzigingen niet kan aanbrengen, omdat de benodigde onderdelen niet voorradig zijn. Een en ander is een gevolg van de huidige internationale situatie, waardoor levering van materiaal en grondstoffen stagneert. Hopelijk zijn deze moeilijkheden overwonnen wanneer u dit artikel leest, zodat ook u dan deze verbeteringen kunt laten aanbrengen.

Wanneer u zich tocht tot uw servicestation wendt, zouden wij u willen adviseren uw Solex vóór het zomerseizoen begint, nog eens te laten controleren. Zou een reparatie moeten worden uitgevoerd, vraag dan vooraf een kostenbegroting. U komt dan niet voor verrassing in de stand, terwijl anderszids het servicestation in het hoogseizoen niet overbelast wordt, waardoor reparaties niet direct zouden kunnen worden uitgevoerd.

UPEL

Paspoorten en zomerdrankje

Ongetwijfeld zullen zeer vele lezers in het a.s. vakantie-seizoen met hun Solex een buitenlandse reis gaan maken. In verband hiemede vestigen wij er de aandacht op, dat in de zomer met het aanvragen resp. voorleggen van paspoorten altijd enige weken gemoeid zijn. Dit geldt uiteraard vooral voor de grote steden. Laat daarom tijdig uw papieren voor het buitenland gereed maken!

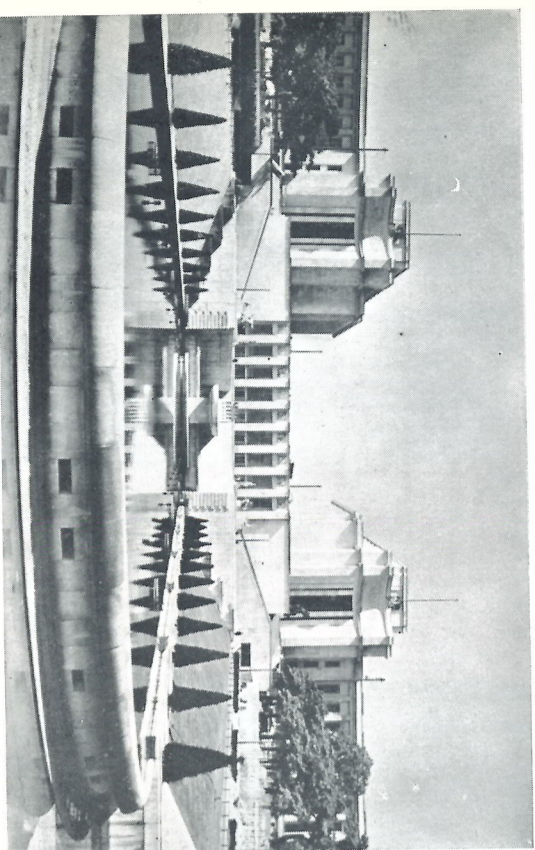
Tocht voor gemotoriseerde fietsen

In het Reisprogramma van de Nederlandse Christelijke Reisvereniging voor 1951 troffen wij ook een tocht aan voor gemotoriseerde fietsen. De reis gaat door Nederland en België; vertrek op 23 Juli, thuiskomst 28 Juli. De reisom bedragt f 67,50, welk bedrag gestort moet worden vóór 9 Juli a.s. De leider is Dr. J. P. Cloet, Binnensingel 17, Vlaardingen.

Place des Vosges met zijn arcades en oude huizen, alle in dezelfde stijl gebouwd, heeft roeg geheel het karakter en de grandeur van vroegere eeuwen behouden!

Van 15 Juni tot 1 Juli kan men in het Grand Palais de aeronautische salon bezoeken.

Op Zaterdag 16 en Zondag 17 Juni wordt er in de Jardin des Tuileries van 2 uur 's middags tot het ochtendgloren een "Kennis onder de sterren" gehouden, ten bate van een sociaal doel.



Le Palais de Chaillot

Op 23 Juni is er een groot nachtfest in de tuinen van Palais de Chaillot. Verzam met er ook eens overdag heen te gaan om op de terrassen van het fraaie gebouw, dat op de plaats van de onderwete sta-in-de-weg het Trocadéro is gekomen, te genieten van het prachtige vergezicht over het Champs de Mars, de Tour Eiffel en heel Parijs.

Zondag 24 Juni kunnen wij 's ochtends de mis van Louis Vierne bijwonen in St. Etienne-du-Mont achter het Pantheon, één der mooiste kerken van Parijs en 's middags naar een watersportkamp gaan kijken op het Ile St. Louis, om 's avonds de dag te besluiten met een Bal Balzac in de Jardins des Sceaux.

Van 28 Juni tot 30 Juni is er een concours van met bloemen versierde balkons.

Natuurlijk is de paardensport ook niet vergeten; 30 Juni is dan ook aan het paard gewijd. Om 11 uur wordt er in het Bois de Boulogne een wielloop gehouden en om 2 uur vindt er op het Terrain des Sablons een concours hippique plaats, terwijl de Cercle Hippique de France een demonstratie in schoorrijden geeft.

1 Juli 's avonds is één der hoogtepunten van het feest! Om half acht wordt op het voorplein van Notre Dame de "Vray Mystère de la Passion" dat op 14 Juli nogmaals zal worden vertoond, opgevoerd. Duitzend spelers, dansers en zangers nemen er aan deel en er zal plaats zijn voor 6000 toeschouwers. Een moedere achtergrond voor een mysterie spel dan de Middeleeuwse kathedraal zal men niet licht vinden!

Wie zich voor postzegels en het postwezen interesseert

bezoeken de philatelische tentoonstelling. "Parijs, zijn post en zijn postzegels", die van 30 Juni tot 2 Juli gehouden wordt in...? dit werd niet vermeld.

Zondag 1 Juli worden er twee concerten gegeven in de oude Gotische kerk St. Germaine-l'Auxerrois.

En dan eindelijk Zondag 8 Juli is de grote feestdag aangebroken, de dag, waarop Parijs symbolisch 2000 jaar bestaat. Van alle kanten zal men naar Parijs stromen, per vliegtuig, auto, Solex, touringcar en per trein. Alle burgemeesters van Frankrijk en van de Franse overzeese gebieden, alsmede de burgemeesters van alle hoofdsteden ter wereld en van de 23 steden, die als blijk van hun bewondering de naam Parijs dragen, zijn uitgenodigd. Franse en buitenlandse militaire muziekkorpsen rukken naar de Place de la Concorde op, om langs de Champs-Elysees naar de Esplanade des Invalides te trekken, waar zij gezamenlijk een groot concert geven; dan marcheren zij naar de Arc de Triomphe om hulde te brengen aan de onbekende soldaat. Een openluchthal en een reusachtig vuurwerk, waarvan ieder stuk een moment uit de Franse geschiedenis weergeeft, besluit de dag.

Air France zal die dag 30 constellations ter gelegenheid van de herdenking dopen met de naam van de 30 arrondissementen, waarin Parijs is verdeeld.

14 Juli, de nationale feestdag quatorze juillet, zal er een openluchthal op alle pleinen van Parijs worden gehouden.

25 Juli wordt de jaarlijkse bevestiging van Parijs gevierd. Uithuiding in de straten, plechtig met een concert van gewijde muziek in de kerk St. Louis-en-Ille.

Het Internationale Wol-Secretariaat heeft van 2 tot 9 October een "Quinzaine delaine" op touw gezet; van 3-9 October zullen de dames op de "Salon de la Femme et de la Beauté" de nieuwste snijfjes kunnen bewonderen; de jaarlijkse Salon d'Automobile zal van 4 tot 14 October in het Grand Palais als steeds duizenden bezoekers trekken. Van 15 tot 30 October zal een archeologisch en stedenbouwkundig genootschap zich bezig houden met "Parijs in verleden en in de toekomst".

Op Zondag 21 October geven de zangers van St. Eustache een concert van gewijde muziek in de basiliek van St. Denis.

Eind October vindt het film-festival plaats. Het comité Bi-Millenaire zal twee cinematografische prijzen toekennen: één voor de beste film over Parijs en één voor de beste amateurfilm, eveneens aan Parijs gewijd.

Op het programma staan ook nog zonder data vermeld, een tentoonstelling in de Orangerie van Toulouse-Lautrec en een expositie in de Gobelins. De geschiedenis van de Tapjtkunst.

De herdenkingsfeesten zullen op 23 December worden besloten met "La fête des Enfants de Paris", waarop een door het Comité du Bi-millenaire versierde Kerstboom zal worden ontsloten.

Wie dan nog in Parijs zit, zal er stellig blijven. Waar kan men beter Ond en Nieuw vieren, want zoals Taine heeft gezegd: "s'amusser est un mot Français et n'a de sens qu'à Paris!"

evolutie is niet tegen te houden

Joris van den Bergh

Ik verneemt mij de Nederlandse journalist te zijn die het eerst over de Solex heeft geschreven. Toen ik, eind 1946, bij een reis door Frankrijk, ook Parijs had bezocht, Paris dat toen verbastend en verpoend was door de brutaliteit en de schamteloosheid van de dollars die de Yanks-in-jeeps door de restaurants en oorden van vernak smeten, en ik daar, op de boulevards, als schuchtere verschijning nog maar, de Solex had gezien, en er, ter deskundige plaats, goed naar had gefitormeerd, heb ik, terugekeerd in Nederland in het weekblad „Sportief” over de Solex, de gemotoriseerde fiets, geschreven. Ik deed dat met enthousiasme en ik noemde de Solex een bij uitstek geschikt instrument voor ons fietspenderlijke Nederland. En ’n paar weken later schreef ik er nog eens over, waarbij ik de hoop uitsprak, dat de Solex spoedig haar intrude bij ons zou maken, want dan zou je eens wat zien! Want ik zag het gebruik van de gemotoriseerde fiets zo’n vlucht nemen, dat ik in zeer nabije toekomst ’n kwart van ons aantal wielrijders, zegge dus 1 miljoen, er gebruik van zag maken.

Nou! en toen had je het gedonder in de glazen! om ’n volksuitdrinking te gebruiken. Er kwamen brieven van lezers die ’t zomaar vierkant zaiden, dat ik van Lotje was getikt. Er was er zelfs een bij van ’n man die diep medelijden met me had. Want ik was ’n staker, enne.... dat is toch 60k zo prettig was ’n staker, ’n stakerige staker, nou, en dat is niet. Ik was zelfs ’n stakerige staker, nou, en dat is helemaal niks! Want of ik dan niet wist — zo vroeg deze granstonige lezer — dat er al lang van die hulpmotorfiets voor fietsen waren geweest, meer dan 25 jaar, wat zeg ik?, meer dan 30 jaar geleden al, en ’t was niks geweest, niks, lare, ’t Waren stotteraars geweest, haktekachtentjes, 1 kilometer rijden en dan 3 kilometer duwen, enfin, je ging dood aan zo’n ding. En vandaar dat je er dan ook geen een meer zag. En dan mijn verwachting van ’n miljoen gemotoriseerde fietsen binnen afzienbare tijd....! als hij zich niet vergiste was het te Leiden in paviljoen Y dat ze hersenoperaties verrichten....

Ik heb deze charnante medeburger teruggeschreven, dat mij dat van die hulpmotorfiets van zoveel jaren geleden bekend was, want dat ik er zelf een had gehad, maar dat mij helaas géén paviljoen bekend was waar ze vlegels opeerden.

’n Andere lezer was er verontwaardigd over dat ik „die dingen” blijikbaar op rijwielpaden toegelaten wensde te zien; de auto’s hadden het verkeer en de rust-van-het-buiten-zijn al verpest, en wat bleef er nu voor de wielrijder over als „die dingen” nu nog op de wielpaden mochten.

Deze lezer heb ik geantwoord, dat het niet er om ging wat „we liever hadden”, maar dat er inzake het verkeer een dwingende evolutie bestond.... en zo min als hij met de zijnen de gemotoriseerde fiets tegen te houden, evenmin viel de gemotoriseerde fiets tegen te houden. En wat nu dat gebruik van de wielpaden betreft: hij moest er toch oog voor hebben, dat de mensen op „die dingen” zijn broeders waren, te zeggen óók wielrijders;

en dat het enige verschil was, dat de gebruikers van „die dingen” goocheme wielrijders waren, die niet langer gingen zitten trappen als er gelegenheid bestond dat na te laten.

Er werd sterk gerageerd; er kwamen vele brieven, en de meeste waren van pruttrekkers, van ontkenners, van nee! zegers, van lui die ’n nijdig bakkes trokken, en van mephisto’s die honend lachten. En nog maar 7 à 8 maanden geleden, toen ik in „Panorama” een artikel over de vriendelijke genogens van de bromfiets (in casu van de Solex) had geschreven publiceerde de redactie een ingezonden stuk van een tachtigjarige die schreef, dat die Joris van den Bergh zeker zo’n jong broekie was, dat pas plezier had als het maar hard ging, ’n soort van snelheids-stumper dus.

Jong broekie.... en snelheidsstumper! En dan moet je van 1882 zijn.... en op zo’n snelheidsmonster, op zo’n projectiel, wat zeg ik.... op zo’n raket van ’n Solex zitten.

Ook in ’n apart deeltje van onze samenleving heb ik nog deining veroorzaakt, zij het (eveneens) geheel onopzettelijk. Ik had n.l. in een sportblad betoogd, dat met de komst (en het steeds toenemend succes) van de gemotoriseerde fiets, de doodsklok over de wielwedstrijden op de weg was begonnen te luiden. Zeker! deze wedstrijdgen zonden niet morgen aan de dag verdwijnen, het zou nog wel x jaren duren, maar ik zag het zo, dat allengs onze slagersjongens, onze bakkersnechtes, onze kruidenters-bedendenden, kortom, al onze z.g. loopjongens hun werk niet meer op de trapfiets doeh op de gemotoriseerde fiets zouden doen. Via hun werkkring grooiden zij dan dus niet meer naar de hardfietsrij toe. Op de bestelfiets bleven hun benen dan in ruste, en allengs nam immers ook ons aantal trapfietsers af — doordat het aantal gemotoriseerde fietsers begon te stijgen.... enfin, ’t proces moest zelfs ’n kind duidelijk zijn.

Maar van mijne verwachtingen deugde ook ditmaal niets. Totaal niets. En dat werd mij in dikke woorden aan het verstand gebracht!

Inmiddels zijn er in dat korte, en moeilijke! en zo zorgelijke! tijdsverloop honderduizend bromfietsen op onze wegen verschenen. Het aantal van 100.000 is zelfs reeds overschreden. En de groei blijft snel door gaan. Niet-ovenschande alles! De wereld is vol zorg, alles is weerzinwekend duur, de lasten zijn nagenoeg niet op te brengen, maar ééns!.... als de dreiging voorbij zal zijn, over twee, drie, vier, vijf jaar, zal er ’n andere wereld zijn. En laat ons dan hopen, dat we dan niet meer aan de woorden van de Zweedse graaf van Oxensterna zullen behoeven te denken, die aan zijn zoon die in Italië verbleef (en dit was ongeveer in 1630) in ’n historische brief schreef: „mijn zoon, gij weet niet met welk een armoede van geest de wereld wordt geregeerd!”

Ongeveer in 1630! Maar het is alsof hij het gisteren heeft geschreven. Van zijn tijd tot 1951 toe, de armoede van geest is gebleven.....

Maar ééns! over twee, drie, vier, vijf jaar, zal er opluchting komen, en, laat ons hopen, géén armoede van

Uitslag prijsvraag No. 8

De prijsvraag, welke wij in het Maart-nummer van ons blad hebben opgenomen, blijkt bij onze lezers een ware Sherlock Holmes-geest wakker geroepen te hebben. Niet minder dan bijna 2000 inzendingen kwamen binnen, uit alle delen van Nederland en ook uit België, waar, om een wel wat vreemde vergelijking te maken, de Solex just haar vlegels aan het uitslaan is.

Typend voor de belangrijke plaats, die de Solex in Nederland inneemt, is het feit (we schreven er vroeger reeds over) dat werkelijk de meest uiteenlopende mensen door een inzending een greep naar de uitgetoefde Solex deden.

Er kwamen briefkaarten binnen, geschreven door mensen die zeer kennelijk zelden een pen hanteren maar ook van dokteren met de bekende recepten-kriebelpoot.

Sommige oplossingen waren zeer spitsvondig bereedneerd (leatuur van detective-romans is er blijikbaar niet vreemd aan!) maar verreweg de meesten gaven als hun oplossing kort en bondig:

De huisknecht verraadde zichzelf toen hij aan het slot van zijn verklaring vertelde, dat hij met een loper het huis was binnengegaan. Het huis was echter voorzien van Lipsloten, welke niet met een loper geopend kunnen worden.

Het was blijkens de vele goede oplossingen niet een erg moeilijk geval voor de Hoofdinspecteur.

De gelukkigte winnaar is deze keer

De Heer J. Stevens te Sas van Gent,

die wij hier van harte gelukwensen.

Alle inzendingen worden hartelijk bedankt voor hun inzendingen en tot troost kunnen wij mededelen, dat in het Juni-nummer weer een nieuwe interessante prijsvraag opgenomen zal worden.

In Juni dus weer uw geluk beproeven, want u weet het: „de aanbouder wint!”

Redactie

Résultat du concours No. 8

Le problème que nous avons inséré dans le numéro de mars de notre revue paraît avoir éveillé chez nos lecteurs un véritable esprit de Sherlock Holmes. Nous avons reçu plus de 2000 solutions de toutes les parties de la Hollande et également de la Belgique, où, pour faire une comparaison peut-être un peu étrange, la Solex est justement en train de prendre son essor.

Un phénomène significatif pour la place importante que la Solex occupe en Hollande c'est que (nous en avons déjà parlé antérieurement) en réalité, les hommes les plus divers se sont donné la peine de résoudre notre problème pour mettre la main sur la Solex. Nous avons reçu des cartes postales de personnes dont on voit clairement qu'elles ne font jamais usage de plumes, mais aussi de médecins avec leur griffonnage bien connu des prescripteurs. Car-taines solutions étaient raisonnables ingénieusement (la lecture de romans policiers y est sans doute pour quelque chose) mais la très grande majorité ont donné leur solutions de la manière courte et concise suivante:

Le domestique se trahit lui-même lorsqu' à la fin de sa déclaration, il raconte qu'il était entré dans la maison au moyen d'un passe-partout. Cependant la maison était pourvue d'une serrure Lips qui ne pouvait donc pas s'ouvrir au moyen d'un passe-partout.

Des nombreuses solutions qui nous sont parvenues il résulte que ce n'était pas un cas bien difficile pour l'inspecteur en chef.

Therieur gagnant est cette fois

Monieur J. Stevens à Sas van Gent,

à qui nous adressons nos félicitations bien cordiales. Nous remercions sincèrement tous les participants de leurs solutions et pour la consolation des non-gagnants nous pourrions dès maintenant leur communiquer, que, dans le numéro de juin nous publierons un nouveau problème intéressant. Donc éprouvez encore une fois votre chance en juin, car on le sait: La persévérance vient à bout de tout!

La Rédaction

geest meer zijn, en dan.... Ja! als in een tijd van kommer en zorg de bromfiets het in de loop van honderd duizend jaar nul exemplaren tot meer dan honderd duizend brongt, hoe snel, hoe pijlsnel zullen we dan, in de dagen van die opgeluchte betere wereld, hier te lande aan het nullioenste exemplaar toe zijn.

De bromfiets verkeert thans nog maar in haar stadium van primaire ontwikkeling. Maar reeds meer dan honderd-duizend stommelingen hebben zich aan haar toevertrouwd. Hondertduizend beklagenswaardigen die van Lotje zijn getikt, die stakers zijn en zelfs stakerige stakers die naar paviljoen Y te Leiden moeten, en die totaal hebben voorbij gezien, dat er al lang van die hulpmotorfiets voor fietsen zijn geweest, meer dan 25 jaar.... wat zeg ik? meer dan 30 jaar geleden al, en dat het toen niks was geweest, niks, lare, dat ’t stotteraars waren geweest, haktekachtentjes, 1 kilometer rijden en dan 3 kilometer duwen, enfin, je ging dood aan zo’n ding! En vandaar dat je er dan ook geen een meer zag....

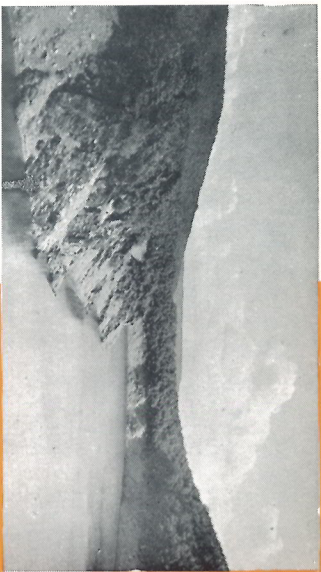
Dat schreef de een of andere intelligente trashbroek amper drie jaar geleden. Geen een meer!

Nee, ’t zijn er meer dan honderduizend geworden. Hondertduizend broekies die verzoet zijn op snelheid, en die er maar op los raketten met die snelheidsmonsters van Solex....

Maar de trashbroeken blijven achter hun inktpotten zitten,

Noot van de redactie:

Onze goede vriend Joris kan de dingen heerlijk spottend-scherp zeggen en dat is dikwijls nodig. In aansluiting op de laatste regel van zijn artikel zouden ons land, tot nu toe tegenover de bromfiets steeds een zeer wegvallen de houding hebben aangenomen en de ontwikkeling niet hebben traachten tegen te houden.



Het stammer van Gileppe

Kees Hana

lange het gespannen touwtje

Verder om de Zuid

HEBT u de kaart en het touwtje bij de hand? Daar gaan we dan: Grutrode-Mont Rigt, in een ommekeer staat het houtskoollijntje op de kaart.

Maar nu het gebied, waar het doortheen loopt! Dat is heel merkwaardig om vederlei redenen. We hebben met die simpele lijn bijvoorbeeld een soort doorsnede Noordwest—Zuidoost dwars door het stroomgebied van de Maas gemaakt, van waterscheiding tot waterscheiding. En tussen deze beide waterscheidingen in ligt weinig meer of minder dan één van aantrekkelijkste en afwisselendste stukjes Benelux. En moeten we daar nu als ware kilometerreikers zomaar recht toe, recht aan doorheen jakkieren om maar gauw aan het eindpunt van deze tocht te zijn?

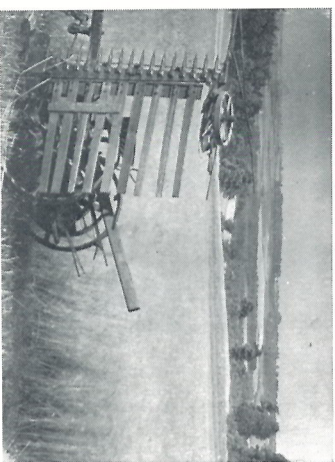
Neen, we doen het anders! We laten het lijntje eens iets minder strak staan (hetgeen onder alle omstandigheden altijd verstandiger is).

Desnoods mag ons touwtje gezellig kronkelen en dan kijken we maar eens hoe het uitvalt met de route. En we nemen er zoveel dagen voor als we met enige verantwoordelijkheid kunnen. Want wat zal een mens zich overhaasten op zijn vacancietochten? Negenenveertig of vijftig weken hebben we in het jaar om mee te sloven en te jagen in het rusteloze leven; maar die andere drie of twee zijn er juist om alleen te rusten en niet te jagen. Wel, wat doet het er dan toe of we in onze vakantie een bepaald doel in een algemeen tijd bereiken. Het gaat er immers alleen maar om, dat we vriende beleven aan ons gesolex en aldus een dosis nieuwe moed opdoen voor de sleur van alledag, die onherroepelijk wacht....

Heeft dat Belgische dorpie Waterschey van de vorige keer ook u een beetje geïntrigeerd? Dat zal wel komen doordat wij, zonen van het vlakke land, zo weinig met waterscheidingen te maken hebben. Hoe dan ook, laten we



Hijngaardsklok



Zuid-Limburgs heuveland

maar beginnen, met eens in de omgeving van Waterschey te gaan kijken. Het is er lang niet kwaad. Prachtige wijde heidelandenschappen, mooie bossen waar in de lente bosanemoon en klaverzuring rijkelijk bloeien, en wat verderop mijnen, die net als alle kolonmijnen hun afvalgesteenten op grote hopen van tentallen meters hoogte gooien, hetgeen hier en daar een ietwat vreemd accent aan het landschap geeft. En van die waterscheiding merk je er niets. Om de eenvoudige reden, dat zoiets eigenlijk helemaal geen spectaculair geval is en je dit natuurverschijnsel véél duidelijker en gemakkelijker op de kaart bestuderen kunt dan in het vrije veld. Misschien een beetje onhuchterend, maar waar.

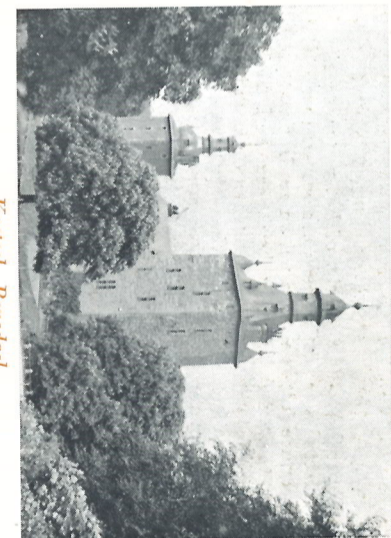
Wilt u er beslist met eigen ogen iets van zien in het terrein? Begin dan met de Bosbeek op te zoeken, neem uw kompas erbij als de zon niet schijnt, en u kunt vaststellen dat haar water zich ongeveer naar het Noordoosten spoedt. Trek na dit vastgesteld te hebben ongeveer naar het Zuidwesten, naar de Stiemerpeek, en u kunt constateren, dat zij naar het Zuidwesten stroomt terwijl ze toch vlakbij de Bosbeek ontspringt, alleen net aan de andere kant van de waterscheiding. Vlak bij Hasselt komt de Stiemerpeek in de Demer, deze Demer stroomt verder westelijk in de Dyle, de Dyle later in de Ruppel en de Ruppel bij Ruppelmonde in de Schelde (aantrekkelijk genoeg overgens, dat water eens op de Solex te volgen langs oude stadjes als Diest en Aerschot!)

Langs de loop van de Stiemerpeek ziet u op de kaart nogal wat blauwe waterplassen getekend. Vennen, die gedeeltelijk als visvijvers ingericht zijn en langs wier oevers op het ogenblik de klaterende gele brem bloeit en in wier water duizenden groene klikkers het bijzonder naar hun zin hebben, en waar een metekwaardig waterplantje als de pilyaren op de bodem groot.

Natuurlijk hebt u al lang ontdekt, dat we nu vlak bij Hasselt zitten; en anders is er het bord op de tram langs de grote weg om u dit te vertellen. Aardige stad, dat

Hasselt! Laten we dus afspreken, van deze vennen over Hasselt naar Mastricht te tijken. En dan onder gewoonte niet te zeer over de koninklijke wegen, maar in dit geval bijvoorbeeld lever na de stad over Wintershoven—Ryckhoven—Membruggen—Mheer. Bij Bassange komen we dan in het dal van de Jeker, die weer een zijrivier van de Maas is en in België Geer heet; en langs het mooie oude kasteel Neer Canne (al op Nederlands gebied) bereiken we Maas-tricht, de stad, die eigenlijk een beetje teveel voortrijgereisd wordt terwille van het overige Zuid-Limburg.

Hoe recht u de weg van Mastricht naar het Belgische Aubel wilt nemen, laat ik aan uw eigen inzicht over, maar ik zou u hier toch erg graag nog even verwijzen naar hetgeen ik u al eerder over het „platteland“ van Zuid-Limburg vertelde. Daar is zo ongeloflijk veel om van te genieten, dat u van deze gelegenheid toch eigenlijk wel gebruik moet maken. Hard opschieten doet u hier niet, want de weg is er (gelukkig!) nooit erg recht, maar genieten zult u des te meer in het heuvelland met zijn rijke bossen en zijn bergweiden vol bloemen, met zijn oude kastelen, schiederchige watermolens en prachtige binnenplaats-boerderijen.



Kasteel Bensdael

Van Aubel af zou ik de richting Herve maar een beetje houden als ik u was. U komt dan door een mooi en vreedzaam vlak land, een voorzetting van ons Zuid-Limburg en teminste even rijk aan planten en dieren, die de moeite van het bekijken waard zijn. Eén ervan vinden velen bovendien de moeite van het opeten zeer waard; dat is de Wijngaardslak, de Escargot van de Fransman, die u op regenachtige dagen in het gehele kalkgebied door de bossen en langs de wegen kunt zien kruipen.

Langs secundaire wegen komen we van Herve allereerst in Limbourg en van hier in Goë-Béhane, dat wil zeggen bij de reusachtige stuwdam, die de Belgen in de vorige eeuw dwars door het dal van de kleine Gileppe (een riviertje ongeveer als onze Geul) gelegd hebben. Achter de dam heeft de kleine rivier nu een geweldige stuwmeer gevormd, dienende voor de waterleiding van Verviers die heel wat aan kan vanwege de uitgebreide textielnijverheid (en alle levende wezens van het oude dal zijn teniet gegaan, maar dat vertelt niemand erbij). We moeten naar van geluk spreken, dat ons vaderlandse Genuldal op het kantje af aan een dergelijk stuwdamplan ontkomen is omdat wij op dit gebied weinig of niets te missen hebben; onze Zuidenbuven zitten wat royaler in de voor dergelijke dingen bruikbare dalen.

War zou die Gileppe intussen al dat water voor zijn meer vandaan halen?

Het antwoord op deze vraag ontdekt u bij de voortzetting van de tocht. We gaan klimmen, af en toe niet eens al te zoetsappig. En we komen in een wonderlijk landschap, kaal en leeg, met eindeloze hellingen aan weerszijden van de weg, die droog schijnen maar in wezen door en door nat zijn. Want we rijden naar het hoogste punt van België en we komen dwars door „Das Hohle Venn“, hetwelk ietwat juist in het Frans genoemd wordt „Les Hautes Fagnes“. Want wel hebben we hier te doen met één groot

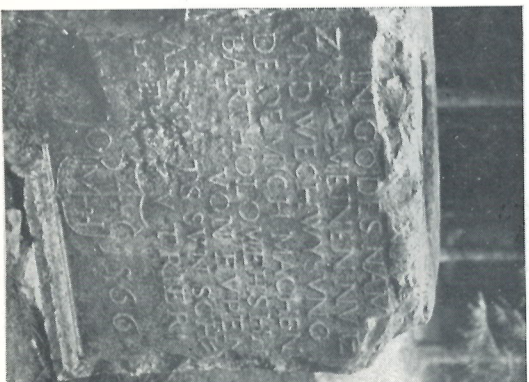
veengebied, maar dit is gemakkelijk te zien als een aantal afzonderlijke vennen.

Zij alle liggen op de hellingen van de bergen, die hier niet al te steil zijn en die wat omhoog stekende horizontale randen hebben. Tussen deze richels (en in dunne laagjes er overheen) liggen nu de hoge vennen als enorme turfpakketten, ontstaan uit de verteerde resten van miljarden kleine lichtgroene veenmosplantjes, die hier en daar nog steeds verder bouwen aan het veen. Onbergrijpelijk hooveelheden water worden vastgehouden door de turfmassa's en het mosdek; zoveel, dat het gebied er zelfs een bijzonder klimaat door kreeg: vochtig en ruw als lag het op een hoogte van 1500 en niet van 700 meter! Mist en sneeuwstormen zijn er 's winters aan de orde van de dag. De

weinig bewoners hebben hun huizen tegen deze laatste beschermend door er 5 à 6 meter hoge hagen omheen te kweken, waarin ze toegangspoorten uitsparden. En vele zijn de tragedissen van het veen in de sneeuw. Eenvoudige kruisen ter nagedachtenis van hen die er omkwamen getuigen hiervan; het aandoenlijkste is wel het „Croix des Fiancés“, dat u kunt vinden aan het kleine pad van de Chapelle Fischbach naar Hockai, midden in het woeste veen.

Zo zijn hier vele herinneringen; aan hen, die omkwamen, maar ook aan hen, die behouden bleven. De Chapelle Fischbach is er één van, opgericht als gevolg van een afgelegde gelofte. En even verderop, in de sparrebossen, waarmee het Belgische Boswoud de droge heuvelkammen beplant heeft, daar vindt u een heel oude heuvelkammen beplant heeft, daar vindt u een heel oude kooplieden uit Enpen en Trier, „zum gemeinen Nutz und Wechwsung“ anno 1566.

Wilt u nog meer weten over de vennen? Neem er dan even de tijd voor en ga er zelf rondkijken; u zult van alles verraderlijke veengaten, dichtgegroeid met een dunne laag drijvend veennos. Wilde narissen in de voorzomer en even later duizenden zeventsterren met witte bloemen. Sparren, die ongestoord groeien en grove dammen, die het niet gehouden hebben onder de sneeuwlasten van de winter. En tot besluit misschien, verloren in het uitgestrekte Fagne Wallone, de bron van een heel klein waterlooptje. En dat is dan onze Roer. Want we zijn hier aan de andere zijde van het stroomgebied der Maas, dicht bij de waterscheiding tussen Maas en Rijn!



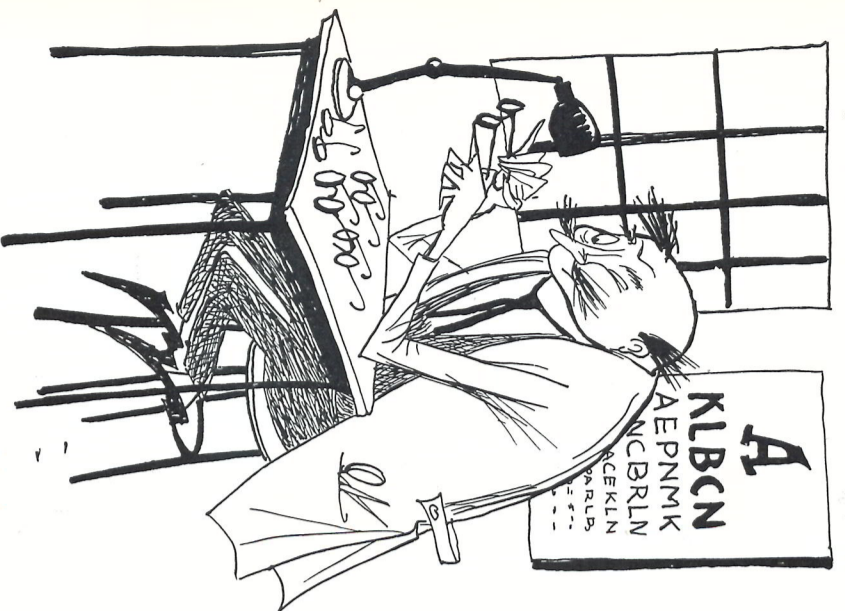
De stenen wegwijzer van Botrogne

Een modern sprookje

Henriëtte van Eijk

R zijn véél Solexen, maar er is maar één Super-Solix-Sally. Super-Solix-Sally is het onvervreemdbaar eigendom van het mannetje Anton, dat ermee uit rijden gaat als de zorgen des levens hem té zwaar gaan drukken.

Als de belastingmensen en de kwitantiemensen hem het vuur té na aan de schenen leggen, hangt het mannetje een „Niet Thuis“-bordje op de deur van zijn brillenwinkel, slaapt naar het sombere, verdorde achtertuinje en zwivert met Sally weg, de ruimte in....



Het mannetje Anton heeft zorgen om belastingmensen en kwitantiemensen
Ja, de ruimte in, dat kan, want Sally rijdt niet alleen over de grond, ze rijdt — als het zo uitkomt — ook door

de lucht of het water, ze rijdt achteruit en vooruit, ze rijdt naar het verleden en ze rijdt de toekomst in. Ze kan wat ze wil en ze doet wat ze wil. Zó is Sally.

Sally heeft een heel klein claxonnetje, waarmee ze spreekt, en tegen de avond van de dag, dat het mannetje Anton met een hele la volbrillen de trap van het opkamerje af was gevallen, zei ze: „Ik zou daar nu maar niet langer over tobben, meester. Stuk is stuk, en scherven zijn scherven. Zet uw oorlempetje op. Doe een stevige das om. We gaan naar de zonsopgang aan zee.“

Het mannetje Anton hing het „Niet Thuis“-bordje op de deur van zijn brillenwinkel, schopte de glasseherven onder de toonbank en reed even later met Sally door het avondrood, langs weiden en hoeven naar Zandwijk aan Zee.

Zandwijk aan Zee is een heel mondaine badplaats. Er zijn grote hotels, er zijn paarderenen en windhoedrennen, er zijn graven en diplomatenvrouwen en ondergedoken prinses, er zijn aanstaande bruiden van incognito-koningen, er zijn filmsterren en staalmagnaten met beeldschone Amerikaanse dochters, er zijn „concoures d'élegance“, sehor auto's, er is een pier en een gecontroleerde „kernis“ en een roulette. En behalve al dat moois is er in Zandwijk ook nog de zee.

De zee was die zomeravond glimmend grijs-gel en rood. Het laatste stukje van de zon stond als een halve Edammerkaas op de horizon. Over het asfalt van de boulevard gleden geruisloos grote auto's af en aan. Hier en daar, in de eetzalen van de hotels, speelde nog een dinerensemble. Hier en daar waren kinderen met auto-peds en luchballonetjes. Hier en daar hing iemand over een hek en trunde veeveel naar het verlaten strand.

De mensen, die langs de boulevard dreunelden, zeiden: „Wat een warme dag hebben we gehad. Hij zal straks wel gaan fosforiseren....“

„Wie zal straks wel gaan fosforiseren?“ vroeg Sally, die — met het oog op het mooie uitzicht — vlak naast de afsluiting van de strandduinen voortschoot.

„De zee,“ zei het mannetje Anton. „Voorzichtig, Sally. Denk om de benen van de badgasten op de banken. We mogen hier eigenlijk niet rijden.“

„Wij mogen alles!“ Sally werd ineens helemaal overmoedig. Haar honend claxon-lachje schalde door de lucht, die wemelde van donderbeestjes en zwaluwen. „Uit de weg, dames en heren! Ruim baan voor het wereldberoemde mannetje Anton!“

Het mannetje Anton kreeg een vuurrood hoofd. „Stil toch....“ fluisterde hij. „Ik ben immers niet wereldberoemd.... Ik heb alleen maar een brillenwinkelje dat niet gaat....“, maar Sally stoorde zich niet aan dat benauwde gesputter, baldadig brommend en grommend rende ze almaar heen en weer langs de dinaafsluiting.



Toen hij met een hele la volbrillen de trap van het opkamerje af was gevallen

Ruim baan voor mijn wereldberoemde meester! Opzij voor het rijke, mooie, moedige mannetje Anton!“

De mensen op de boulevard bleven staan en keken. Geen van hen durfde te zeggen, dat hij nog nooit van een mannetje Anton had gehoord, dus glimlachten ze wat schaapachtig en zeiden: „Wat is-ie toch wereldberoemd....“ en een klein roodhuiden meisje, dat laat op mocht blijven om de warmte, vroeg waarom dat mannetje zo wereldberoemd was, en haar ouders keken elkaar hoofdschuddend aan en zeiden: „Wat leren die kinderen van tegenwoordig aan en zeiden: „Toen wij zo oud waren, wisten toch weinig op school....“ Toen wij zo oud waren, wisten we alles,“ en een dame met een witte vos zei, dat het mannetje Anton iets héél bijzonders was. „Dat zie je zo al aan zijn manier van rijden. Ik had vroeger een papa....“ en de chef de réception van het Grand Hotel zei: „Wat syn-pathiek, dat zo'n hoog iemand zo'n gewoon petje met oorkloppen draagt....“, en een kolonel zei: „Hij heeft een heel interessant voertuig....“, en een wegrenner met een gespalkte arm zei: „Het is geen voertuig, het is een vliegende schotel!!! Hij is los van de grond! Hij draait! Hij komt weer hertebeet! Een praechdemonstratie!“

Hij komt weer hertebeet! Een praechdemonstratie! Heel Zandwijk stond nu op de boulevard te kijken naar het kleine, sprichtrige mannetje, dat daar zomaar op zijn bromfietst door de lucht reed. Over het algemeen was men — waarom weet ik niet — van oordeel, te doen te hebben met een excentrieke millionair, die eens op een andere manier wilde reizen dan met die eeuwige auto's of afgezaagde vliegmechines. De mensen wuifden en juichten. „Welkom! Welkom in Zandwijk aan Zee!“

„Welkom! Welkom in Zandwijk aan Zee!“ De kleine, arnuzalige eigenaar van het brillenwinkelje boog schuin-omlaag, naar links en naar rechts. Hij vergat alle gebroken brillen van die dag, hij vergat de belastingmensen en de kwitantiemensen, fier schudde hij de grijze wapenharren uit zijn gezicht, er lichtte iets van triumf in zijn vermoede grauwe oogjes. „Harder, Sally! Harder!“ In grote snijdende cirkels, met alle muggen en nachtvinders achter zich aan, gierende hij over de wild-enthousiaste

menigte, die naar hem hoeden en zakdoekjes De zoon was intuss De grote booglampe filisten aan. De zee de hemel waren we alleen nog maar de terrassen en de de deftige dansgemesjes van de gecomet de donkere Zigschiettenten en in formis van de wa maar buiten stond „Ziet u al die jubelde Sally.“ Ze naar i. Hoort u z Het mannetje hoera roepen, hi muziek van een zal hij leven“ sp de toeterfjes en kinderen en hij van de zee. Het I goed en hij was de niet de eerste de Toen ging de d vos op een klaptooe een boesje violettes in, en het manne violettes de Parme op en maakte zó'n richting van het klapstoelje, dat fluwelen beurs, met een dubbeltje, een Haags hoepje, uit zijn zak wipte, n met een plonsje terecht kwam in de I vet op het koperen formis van de wa “Wat een allerschamantste geste!” r violettes de Parme. „Hij heeft zom gouden tienfjes voor de arme kernin gevooid!“ En de man van de walfel even,“ en hij viste met een schuinse een beetje croquant was geworden, n hem open, keek er in en riep: „Beddro van de violettes de Parme hoorde, dubbeltje, een sleutelje en een Haag zaten, sloeg haar stemming in één seor lelijke kale avonturier!“ riep ze, en riep het haar na: „Wat een lelijk iemand met zó weinig geld op za zijn! Polite!“ en ze greep de kolon rende met hem naar het Grand Ho te halen, maar toen ze terugkwame Anton al in de duisternis verdwamen.

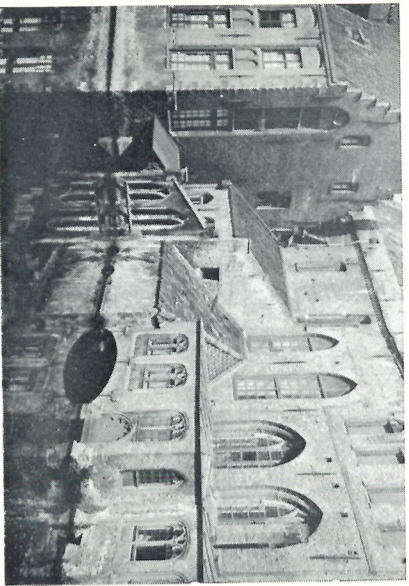
“Je hebt me wél een prettig uitgen het mannetje Anton schamper, toen met een grote verroeste sleutel de o winkel op het nachtslot deed. Sally leunde tegen de toonbank e het nikkelwerk van haar stuur. “We dat het zó is afgelopen. Zonder die n misschien al getrouwd zijn met de de Parme....“ Het mannetje Anton keek verschu hij, heel secuur, nog een dikke grónd “Vast en zeker. Wat ik je brom... fiets.

Mr. P. Lamberts Hurrelbrinck

Hospitaal St. Jan De legende van Hans Memline

NET ver van het Begijnhof verwijderd — op de Solex ongeveer een minuut of twee — staat het hospitaal St. Jan. Een gebeurtenis, die hier ongeveer 500 jaar geleden plaats vond, is de oorzaak, dat thans, na zo vele eeuwen, alle toeristen, die Brugge bezoeken, naar dit ziekenhuis komen kijken.

Op een koude Februari-avond van het jaar 1477 werd er op de met ijzer beslagen deur van dit hospitaal geklopt. Een der nommen, die ging open doen, vond een door ontbering en ziekte uitgeputte soldaat in de modderige sneeuw zitten. Hij kwam van Nancy, van het leger van Karel de Stoute, dat daar een maand geleden verslagen was. Al die tijd had hij rondgezworven in voortdurend levensgevaar. De woeste krijgslieden, die na de nederlaag in bandelose groepen, rovend en stelend door het land zwerven, werden door de plattelandsbewoners fel gehaat. Zij werden door de boeren met zeisen en hooivorken afge-



Hospitaal St. Jan

maakt, wanneer zij, van hun makkers gescheiden, in hun handen vielen.

De zusters namen de doodzieke soldaat liefdewijk in het hospitaal op en slaagden er in hem door een zorgzame verpleging in het leven te houden. Gedurende de dagen van zijn herstel hield hij zich bezig met tekenen en schilderen en schonk, wat hij maakte, aan zijn verpleegsters weg.

Op dat lange ziekbed, in de milde sfeer der vrome zusters, kwam de ruwe krijgsman, die zijn leven met drinken en

uitspattingen, met vechten en plunderen had doorgebracht, tot rust. Hij keerde zich van het leven af en verzocht de zusters in het hospitaal te mogen blijven. Als loon hiervoor, stond hij de schilderijen, die hij zou maken, af.

De toeristen, die thans, na bijna 500 jaren, het hospitaal St. Jan bezoeken, vinden daar in een intiem zaaltje, een tiental schilderstukken van Memline — dat was de soldaat. Het stedelijk bestuur van Brugge heeft het van pitetot getuigende besluit genomen, deze niet te plaatsen in het gemeentelijk museum, (dat eveneens een bezoek overwaard is) temidden van de werken der andere grote Vlaamse meesters, van Eyck, Pourbus, David, Hugo van der Goes en Rogier van der Weyden, maar in de omgeving zelf, waar zij geschilderd zijn.

Het hospitaal, dat thans een modern ingericht ziekenhuis is, vertoont uiterlijk nog precies hetzelfde aspect van 500 jaar geleden. De zware, met ijzer beslagen deur, waarop de uitgeputte Memline klopte, staat thans voor de talloze toeristen open; een smalle gang voert de bezoekers naar het zaaltje waar zijn schilderijen hangen. Aan de rechterzijde van die gang een middeleeuws apothek met koperen vyzels en stampers, zalfpotten van wit aardewerk met donkerblauwe versieringen, bokalen van verschillende grootten. Een venster geeft uitzicht op de binnenplaats, een bloemhof, waarnaar de muren van het eigenlijke ziekenhuis opzigen. Telkens ziet men een zuster haastig die binnenplaats oversteken. Zo deden zij het ook in Memlines tijd, in precies hetzelfde blauwe kloostergewaad waarmee zij de naam van „de blauwe zusters“ bij de bevolking hebben gekregen. Maar het oog der verbeelding, dat meer ziet dan de werkelijkheid, ontwaart daar temidden van de bloemen, de schilder op zijn stoelje gezeten, vol aandacht werkend aan een schilderij, waarop hij zijn vrome overpeinzingen in kleuren uitbeeldt. Af en toe staat een zuster even bij hem stil, kijkt over zijn schouder naar zijn werk en moedigt hem met een vriendelijk woord aan.

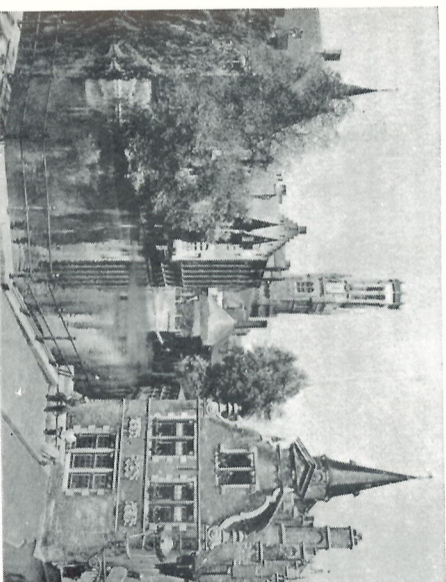
Helaas, helaas is dit alles niet waar. Niet meer dan een legende, die vierhonderd jaren geleefd heeft. Geleerde geschiedvorsers hebben in de stoffige staatsarchieven ontdekt, dat Memline een gezeten burger van Brugge was, dat hij onder de hoogstaangeshengenen in de belasting behoorde en dat hij — onder meer — drie huizen bezat met pannendaken, hetgeen in die dagen een onmiskenbaar teken van welstand was.

Gelooft de geleerden, maar houd in uw hart aan de legende vast, die zo veel aantrekkelijker is dan de waarheid. Bekijk Memlines schilderstukken in het kleine kabinet van het hospitaal St. Jan, zie naar de ogen der subjecten, die staren in het niets, naar hun uitdrukking vol bespiegeling en overpeinzing. Die ogen zijn als vensters achter vier gesloten gordijnen men het licht ontwaart, dat in de huiskamer brandt.

Uit Memlines schilderstukken zelf is zijn legende geboren. Een legende is geschiedschrijving, door de volksmond uit de kille onleedkammers van de wetenschap in het warme leven overgebracht.

De grafmonnen van Maria van Bourgondië en haar vader Karel de Stoute Idylle en Epos

Tegenover het St. Jans hospitaal, aan de overzijde van de straat staat Onze Lieve Vrouwkeek. Ga daar een ogenblik binnen om de praalgraven van Maria van Bourgondië en van haar vader Karel de Stoute te bewonderen. Vooral het eerste is een prachtig voorbeeld van middeleeuwse kunst. Aan de voeten van de zachtmoedige vorstin liegen haar twee schoothondjes gebieeld, haar krijgshatige vader is omringd door meer oorlogszuchtige attributen — een leeuw, twee ijzeren vechthandschoenen en een vervaarlijk uitziende helm.



Rozenhoedkaai

Maria was een lieflijke verschuiving in de geschiedenis van het Bourgondische vorstendom, een ballade van jeugd en schoonheid, zoals somtijds even opklinkt te midden van het wilde rumoer van krijgsvieringen en burger-twisten, die de historie der volkeren uitmaken. Toen haar vader sneuvelde was zij 20 jaar, de rijkste erfgename van haar tijd. Door de bevolking, die hoopte op een tijd van rust en vrede onder haar bewind, werd zij op de handen gedragen. Een idylle in het leven der volkeren echter duurt helaas niet lang. Op 25-jarige leeftijd stierf Maria door een val van haar paard en hierna was aan de illusie van een tijd van vrede en voorspoed voor de Bruggenaren een einde gekomen. Onder de regering van haar echtgenoot Maximiliaan, die zijn jonge gemalin tien jaren overleefde, heeft Brugge niet anders dan de rampzalige gevolgen van oorlog en van burgerwist gekend, waaronder een hongervinter, die aan zo vele burgers het leven kostte, dat op het einde drie duizend huizen in de stad leeg stonden.

Het Grunthuis Weelde en ombering van een vorstespension

Aan Onze Lieve Vrouwkeek grenst het „Grunthuis“, een van de weinige patriciërshuizen uit Brugge's bloeitijd, dat aan zijn oorspronkelijke bestemming als woonhuis

is onttrokken en tot een oudheidskundig monument, dat wil dus zeggen: tot museumstuk is verward. Dit kasteelachtige gebouw behoort eenmaal aan het machtige koopmansgeslacht Grunthuis en is thans ter bezichtiging voor het publiek open gesteld.

Een wandeling door die hoge, steenkoude zalen, waarin, zelfs gedurende de helderste zomerdagen, altijd een troebel licht binnen valt door ramen, uit smalle, vierkante venster-ruiten saamgesteld, vervult de beschouwer met medelijden voor het weeldelven van de rijken uit vroegere eeuwen. Een open haard met ruwe houtblokken moest deze ruime vertrekken in de winter verwarmen; de bewoners scharden er zich omheen, de warmte verspreide zich niet verder dan enkele schreden en verder was het ijskoud in de zaal. Men begrijpt hier de huiselijke kleing in die dagen, die ons de schilderstukken uit die tijd doen kennen. De zuigelingen lagen zwaar ingebakerd in de wieg, de volwassenen hielden zich in warme stoffen met bont gevoerd en droegen in huis altijd een hoofddeksel. Men sliep in bedsteden of in ledikanten met kostbare gordijnen omgeven. Het huiselijk leven moest in die dagen een min of meer verward buitleven zijn geweest; het was warmer in de stal bij de nutwisseling der paarden. Hoe lang moeten die winteravonden zijn geweest bij het flinkerende kaarslicht. De eenvoudige burger van vandaag vindt in zijn woning meer comfort dan de rijkste vorst uit de bloetendste weeldetijden van voorheen, maar hij jammerd over versoberingen en gebrek aan sociale rechtvaardigheid.

Zes maanden lang heeft in het Grunthuis een Engelse koning geleefd, Eduard IV. Hij was in 1470 uit Engeland gevlucht voor Hendrik VI, die hij 7 jaren te voren van de troon gestoten had — een koninklijk spel van stuwertje wisselen. Zó berooid kwam hij te Brugge aan, dat hij de schipper, die hem naar het vasteland had gebracht, niet kon betalen en hem daarom met een vorstelijk gebaar zijn kostbare, met bont gevoerde mantel schonk. Zijn zwager Karel de Stoute, de schatrijke Bourgondische vorst, gehuwd met Eduards zuster Margaretha van York, stelde hem 50 duizend ducaten ter hand om een leger te reëneren, tenende hiernede zijn troon te heroveren. De machtige koopmansfamilie Grunthuis bood hem gastvrijheid in haar woning aan. De gunst van een verdreven vorst te winnen was in die dagen geen onvoordelige business, en niet te verwaarlozen wissel op de toekomst. Binnen het jaar zat Eduard IV weer op zijn troon. De krijgsvieringen vertiepen snel in die dagen, toen er nog geen stoomboten, motoren of vliegmaschinen bestonden. Voor de familie Grunthuis was het the happy end van een voordelig zaakje.

In België 18, in ons land 16 jaar

Naar wij van de zijde van de A.N.W.B. vernemen, dienen de berijders van een gemotoriseerde fiets in België tenminste de leeftijd van achttien jaar bereikt te hebben.

Zoals bekend is in Nederland volgens het nieuwe wegeverkeersreglement de leeftijdsgrens zestien jaar.

Jongdige Solexers dienen bij het maken van hun vakantieplannen wel rekening met bovenstaand Belgisch voorschrift te houden.

Le décalaminage

CETTE fois, nous allons dire quelques mots d'une chose très importante dans l'entretien d'un moteur quel qu'il soit. L'on sait que, après la combustion du mélange gazeux dans la chambre d'explosion (terme impropre car il n'y a pas d'explosion dans un moteur Solex, mais seulement une combustion rapide du mélange gazeux), il se dépose un résidu qui n'est pas évacué lors de l'échappement et ce résidu est une matière carbonée, appelée calamine.

Le dépôt de calamine se fera inévitablement sur tous les organes qui forment la chambre de combustion: la culasse, la tête du piston et le canal d'échappement. La quantité de calamine déposée lors d'une explosion est évidemment infime, mais n'oublions pas que le moteur réalise environ 2.500 révolutions de vilebrequin à la minute, soit donc 2.500 fois que le piston arrive au point mort haut et que la combustion se produit en une seule minute. Deux mille cinq cents fois qu'un rien de calamine se dépose et à force de répéter ce dépôt, il arrive un moment où il faudra songer à nettoyer les organes, exposés à l'encrassement de calamine. Cette opération devra se faire au moins après 4.000 à 6.000 km d'usage.

A moins d'avoir un compteur kilométrique, il n'est pas aisé de déterminer le moment où le moteur a fourni ses 4.000 km de trajet, mais il y a certains indices qui préviennent de la présence d'encrassement et ces indices, nous allons les passer rapidement en revue.

Tout d'abord, le moteur tourne irrégulièrement, il tourne, dit-on, en quatre temps, ce qui est provoqué par l'encrassement de la lumière d'échappement. L'échappement ne se faisant pas facilement, les gaz ne se sont pas encore échappés au moment où le piston remonte et le mélange de gaz brûlés et de gaz frais s'enflamme plus difficilement ou même pas du tout. À la remontée suivante, les gaz brûlés ont pu s'échapper et la combustion a lieu régulièrement. Il s'ensuit que la combustion n'a lieu que tous les deux cycles, ce qui justifie la comparaison du quatre temps. Malheureusement, ce phénomène s'accompagne — on le congçoit aisément — d'une énorme perte de puissance.

La perte de puissance peut être causée par d'autres dérangements, notamment par une fuite de carter, mais dans la plupart des cas, lorsque le moteur ne tire pas, malgré le cycle régulier, l'on se trouve en présence d'un encrassement de calamine, de l'obstruction de la lumière d'échappement, d'un dépôt carboné sur la culasse ou sur la tête de piston, ce qui provoque un ralentissement dans le cycle et l'allure trop lente du moteur engendrant elle-même une perte de puissance.

Enfin, lorsque l'échappement est fort silencieux, cela signifie que le calaminage constitue une chicane supplémentaire et qu'il est temps de procéder au décalaminage complet du moteur.

Les débrouillards sauront, sans trop de peine, exécuter eux-mêmes ce petit travail de nettoyage et ils s'y prendront comme nous l'indiquons ci-après, avec une clef de 9 à 14 mm, un grattoir et comme fourniture un nouveau joint de culasse, que l'on peut obtenir dans toutes les stations-service.

L'on commence par démonter les pièces d'échappement. Ensuite, l'on enlève la bougie et son joint et ensuite les trois boulons de la culasse. (Veiller à ne pas perdre la rondelle du bouton avant.) L'on enlève la culasse. Il ne reste plus qu'à enlever le carburateur, ayant eu soin de débrancher le tuyau d'amenée de carburant.

Pour décalaminer la culasse, il suffit de gratter celle-ci et plus spécialement dans les moindres petits coins, tout cela sans endommager la matière. Ceci fait, l'on amène le piston à son point mort haut, en tournant la roue, le moteur étant embrayé. À l'aide du grattoir, l'on nettoie soigneusement la tête du piston. Ensuite, après avoir amené le piston à son point mort bas, l'on remarquera la lumière d'échappement et l'on nettoiera celle-ci avec le grattoir.

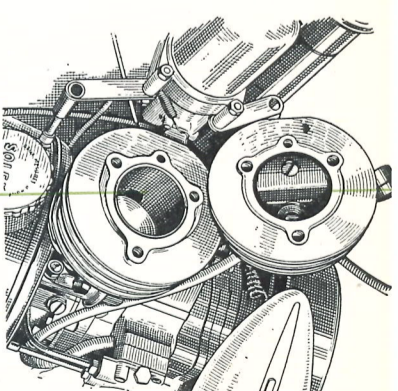
Ce grattoir pourra être un tourne-vis à tête recourbée. L'on grattera de même l'orifice du carburateur et de l'échappement, en ayant soin toutefois de veiller à ce qu'aucune parcelle de calamine ne reste présente dans les canalisations. À présent, il ne reste plus qu'à décalaminer la bougie

et ses électrodes. La meilleure solution est de monter une bougie neuve et de confier le décalaminage de la bougie à une station-service, parfaitement outillée pour ce genre de travail. La bougie nettoyée constituera d'ailleurs une réserve utile. Avant de remonter le moteur, frotter le cylindre, la culasse et la tête de piston avec un chiffon doux. Lors du remontage, l'on n'hésitera pas à remplacer le joint de culasse, si celui-ci est endommagé, même légèrement. Il en est de même des joints d'échappement.

Maintenant que voilà le moteur décalaminé, à l'essai il semblera que la vitesse de rotation est tombée. Ceci n'est pas anormal, mais provient du fait que, la chambre de combustion étant débarrassée des résidus qui s'y étaient accumulés, celle-ci a augmenté de volume et la compression des gaz frais se faisant dans une chambre plus grande qu'avant, sera moins forte et aura une influence sur la vitesse de rotation. Après quelques temps d'usage, un nouveau dépôt de calamine aura eu lieu et le tout sera rentré dans l'ordre.

Mais avant d'en terminer du décalaminage, il convient encore d'attirer l'attention sur la nécessité d'un bon fonctionnement du décompresseur. Pour s'en rendre compte, l'on enlève le couvercle du volant magnétique, le moteur étant débrayé et à la main. L'on fait tourner le rotor du volant. Il faut qu'une résistance soit rencontrée lorsque le piston remonte, cette résistance étant la compression. Si la rotation du volant n'offre pas de résistance, il faut en conclure, ou bien que le joint de culasse est défectueux, ou bien que le décompresseur n'est pas hermétiquement fermé. Lors du remontage de la culasse, on a pu s'assurer de l'état du joint de culasse. Si celui-ci n'a pas décelé de défauts on a été remplacé. Le décompresseur est à incriminer. C'est la soupape de décompression qui en est cause et qui, par la présence de calamine, n'obture pas parfaitement. Il suffira donc de rectifier cette soupape, travail délicat qu'une station-service effectuera facilement. Pour démonter la soupape, il faut évidemment enlever la culasse, abaisser le ressort et tirer la goupille qui fixe la soupape à la pièce basculante. La soupape étant enlevée, l'on enduit sa partie conique d'un peu de poudre à récurer (Vim ou autre) et l'on remplace la soupape dans son logement. En lui imprimant un mouvement de rotation en va et vient, dans son logement, l'on polit les deux surfaces. Retirer de nouveau la soupape. Nettoyer soigneusement avec un chiffon doux la soupape de même que son logement et procéder ensuite au remontage du décompresseur, non sans avoir huilé légèrement la soupape et son logement.

Il ne reste plus qu'à régler le fonctionnement du levier de décompresseur. Ceci n'est pas un travail difficile, si l'on se rapporte à la figure 2 et que l'on tient compte



Lumière d'échappement

qu'en agissant sur le levier de décompresseur, la soupape ne doit descendre que de 1,5 mm à 2 mm. Voilà le moteur complètement décalaminé et prêt, pour une nouvelle distance de 4.000 à 6.000 kilomètres, à donner entière satisfaction.

Verloren

Bij de laatste stopplaats, in het Amsterdamse Bosplan, een paar met bont gevoerde dansmanschoenen. De vindster wordt vriendelijk verzocht ze terug te zenden aan de heer A. de Vos, Parkweg 348, Voorburg.

Een Reclame-zadeldakje bij paal 2409A op de route Den Haag N, voorbij Benthuizen. Gaarne terugzending aan de heer J. P. W. Iders, Heinkenstraat 6, Den Haag.

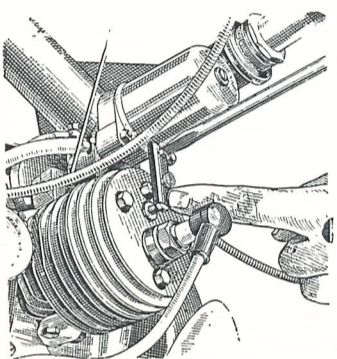
Jongeman, 26 jaar, zoekt **REISGENOOT** voor Solextocht naar België, tussen 16 Juli en 28 Juli. Brieven aan J. de Vries, Floraweg 8hs, Amsterdam-N.

Een jongen, 17 jaar, in bezit van een Solex, zoekt **EEN VRIEND** om Zondags en vakantie-dagen gezamenlijk te gaan Solexën. Martien Leeksm, Valeriusstraat 141, Vlaardinggen

R.K. meisje, met Solex, van ± 17 jaar, lid van de N.I.H.C., **ZOEKT VRIENDIN**, hielst wonende in omgeving van Rotterdam, om van 19 Augustus t/m 2 September een trektocht door Nederland te maken.



Soupape avec ressort, rondelle, goupille, tige de levier et écrou hexagonal



RONDVAART OVER DE LOOSDRECHTSE PLASSEN
met onze moderne rondvaartboten, open of gesloten naar gelang de weersgesteldheid

Jachthaven J. Walpat OUD-LOOSDRECHT
CAFÉ-RESTAURANT BIJ HILVERSUM - TEL. K. 2958-309
Parkeerterrein voor touringcars

Per persoon f 1,25
Bij 20 personen
of meer
20 % reductie
Kinderen f 0,75
Bij 20 kinderen
20 % reductie
Op 20 kinderen
één geleider vrij

Paul Frère

Ses limitations — Ses avantages

UE de fois n'entend-on pas parler du deux-temps comme d'un parent pauvre!

C'est pourtant là une tendance contre laquelle il faut absolument réagir. Car si la plupart des records appartenant à des moteurs à 4 temps, si les puissantes voitures et motos de courses utilisent toutes des 4-temps, le deux-temps a des qualités bien particulières qui en rendent l'emploi bien séduisant pour de nombreux usages. Un avantage capital du deux-temps est l'extrême réduction du nombre d'organes qu'il permet de réaliser: un piston, une bielle et un vilebrequin avec les roulements correspondants, voilà à quoi lise se résument. Aucun autre moteur ne peut en dire autant, à moins d'être électrique. C'est un des grands secrets de la longévité des moteurs à deux temps du type à trois lumières: ils sont tellement simples et bon marché à remettre en état qu'on n'hésite pas à faire les quelques frais nécessaires pour réviser un moteur qui, après révision, est exactement l'équivalent d'un neuf.

Le qualificatif "à trois lumières" qui s'applique aux moteurs de la plupart des motos à 2 temps et du VéloSolex provient de ce que le cylindre de ces moteurs a trois lumières, trois ouvertures pour le passage des gaz: une pour l'admission dans le carter, une seconde pour le brassage des gaz du carter dans le cylindre et une troisième pour l'échappement.

C'est, bien entendu, uniquement du "trois lumières" que traite cet article et non pas des autres types de moteurs à deux temps, dont les formes les plus évoluées sont au moins aussi compliquées que les moteurs à 4 temps.

D'un point de vue strictement technique, le "trois lumières" n'est pas sans présenter certains désavantages. Ainsi, quand le moteur tourne à 4000 t/m, les gaz frais ne disposent que d'environ un 200ème de seconde pour pénétrer dans le carter où ils ne sont aspirés que par une dépression relativement faible. Il va sans dire que, dans ces conditions, le remplissage n'est pas parfait et la puissance en souffre. Peu importe, d'ailleurs, dans la pratique,

surtout pour des moteurs aussi petits que celui du VéloSolex, tellement petit et léger qu'une des limites raisonnables, la cylindrée peut être choisie telle qu'elle produise la puissance désirée sans faire sensiblement varier le poids du moteur.

Un autre inconvénient du deux-temps — pas seulement du trois lumières, cette fois — est que l'entrée des gaz frais dans le cylindre se fait en même temps que l'échappement des gaz brûlés. En d'autres termes, les gaz frais trouvent, dès leur entrée dans le cylindre, une porte de sortie et une certaine proportion d'entre eux ne manquent pas de s'y précipiter. De l'essence s'échappe donc dans l'atmosphère avant même d'avoir brûlé.

Tout cela fait que le moteur à deux temps est, en principe, un peu moins économique en essence qu'un moteur à 4 temps de même puissance. Mais encore une fois, pour un moteur de faible puissance, cette différence, de consommation n'entre guère en ligne de compte, car elle se chiffre par moins d'un dixième-litre aux 100 kilomètres pour les moteurs de la puissance d'un Solex, ce qui, même au prix où est actuellement l'essence, ne représente guère plus de 0,50 Frs aux 100 km.

Par contre, le deux-temps à trois lumières a un argument capital à faire valoir en sa faveur: le fait que l'huile de graissage est mélangée au carburant fait que le cylindre se trouve parfaitement graissé dès le premier tour de moteur. Ainsi, un des plus gros problèmes du moteur à 4 temps, le graissage correct des cylindres pendant la période durant laquelle le moteur n'a pas encore atteint sa température normale de régime se trouve résolu.

C'est là un fait d'une importance capitale pour les moteurs qui, comme souvent ceux des vélomoteurs, font principalement du service urbain. Pour ce genre de service, le moteur à deux temps à graissage par mélange est bien plus indiqué qu'un moteur à 4 temps qui, utilisé dans les mêmes conditions, s'use généralement beaucoup plus rapidement.

Albert Lemaire

Le premier dimanche d'avril a eu lieu en Belgique un événement important pour les vélomotoristes. Une première épreuve de régularité était mise sur pied, pour tous vélos à moteur auxiliaire, de toutes les cylindrées. On y voyait les moins de cinquante, mais aussi les quatre-vingt dix huit, avec pédales, machines puissantes, mais peut-être pas très économiques.

Il y avait également un Solex, engagé à titre individuel par M. Marcel van Gorp, qui avait coté que coté voulu montrer que le Solex, malgré sa très petite cylindrée, était également capable de soutenir une épreuve de long kilométrage. En effet, la première épreuve belge pour vélomotoristes totalisait 315 kilomètres en une seule étape, soit Bruxelles—Namur—Liège—Anvers—Bruxelles. Nous sommes allés voir M. van Gorp, quelques jours après le concours car, pour nos lecteurs, il sera certainement intéressant de connaître les impressions d'un pilote qui, sur le Solex, a terminé en très bonne place, un concours rendu particulièrement dur par des conditions atmosphériques défavorables.

Laissons la parole au héros et propagandiste du Solex en Belgique, M. van Gorp, que nous avons rejoint dans le café qu'il exploite à Bruxelles.

— C'était une idée qui m'était chère, nous dit M. van Gorp, que de participer à ce concours de 315 km avec le Solex, car j'ai entière confiance dans cette machine et si je ne me faisais aucune illusion sur les performances des autres marques engagées, sensiblement plus puissantes et donc moins économiques, mon seul but était de montrer que le Solex pouvait effectuer, avec le même succès que les autres, un périple de plusieurs centaines de kilomètres en une seule journée. Je ne me faisais donc aucune illusion sur la possibilité d'atteindre une vitesse record, d'autant plus qu'au début d'avril, le temps était loin d'être favorable, le vent soufflait avec force et pouvait avoir une très grande influence sur les prestations d'un moteur léger. Ainsi, j'avais demandé aux organisateurs de pouvoir partir le premier, suivi de cinq ou six minutes des autres concurrents. Mon intention était de montrer qu'en partant très tôt et en rentrant peut-être le dernier, mon Solex allait néanmoins fournir une belle démonstration de régularité, principal but du concours.

— Et il a parfaitement réussi à fournir cette prestation, puisque le Solex a été le plus régulier de tous. Mais voulez-vous nous raconter votre voyage et ses incidents?

— Il n'y a pas eu d'incidents, pas de pannes, rien. J'avais espéré faire une moyenne de 25 km à l'heure, mais de Bruxelles à Namur, j'avais le vent dans le nez. Sur la distance de Bruxelles à Namur, je n'ai donc pu faire, en raison du vent, que du 23,957 km à l'heure de moyenne. Dans les autres trajets, Namur—Liège, Liège—Anvers et Anvers—Bruxelles, j'aurais pu faire plus de 25 km de moyenne, mais voilà, c'était une épreuve de régularité, et j'ai dû freiner dans ces trajets, afin d'éviter les écarts de moyennes. Le parcours n'était d'ailleurs pas dépourvu de difficultés. Peu après Amay, vers Noville, il y avait une côte en chemin de terre parsemée de cailloux. J'ai pédalé dans cette côte afin de ménager le moteur. Je suis arrivé à Liège, frais et dispos, comme si rien n'était, j'ai fait le plein de carburant et puis, je suis reparti vers Anvers, une étape de 130 km sans aucun arrêt. Il faut, pour aller à Anvers, grimper la côte d'Ans qui est bien connue en Belgique. Mon Solex l'a grimpée, lentement

mais sûrement. J'ai traversé St. Trond, Diest et Aerschot et Liège, j'ai roulé sur des pavés pointus, comme je n'en avais jamais vu de ma vie. Je me demande encore comment mon Solex a tenu le coup sur pareil lit de chapeaux melon et de nids de poule. Je savais bien que le Solex était solide, mais maintenant, j'en suis fort content, j'ai été convaincu. Mais quel temps il faisait ce jour-là, un vrai temps de chien. De la pluie, de la grêle, un vent glacial, tout était ligé contre les concurrents. A plusieurs reprises le vent tenta de m'envoyer dans les fossés, mais j'ai tenu bon et je suis arrivé à Anvers, en ayant maintenu toujours ma moyenne de 24 km à l'heure.

— Et ensuite, il ne vous restait plus qu'à rentrer à Bruxelles?

— Eh oui, je me disais, après avoir vu tant de concurrents de cylindrée plus forte me dépasser en chemin, que certainement dans le trajet Anvers—Bruxelles, je ferais office de lanterne rouge et je n'avais d'ailleurs d'autre souci que de maintenir ma moyenne de 24 km à l'heure, c'est-à-dire, de me laisser rouler, de freiner parfois pour ne pas être en avance sur l'horloge et c'est ainsi qu'à 20 heures, j'arrivais à Bruxelles et que je m'étonnais un peu d'entendre dire que d'autres concurrents n'étaient pas rentrés.

Le Solex de M. van Gorp, parti à 6 heures 30 du matin, est rentré à 19 heures 51 et avait effectué les 315 km, en 13 heures 21, soit à la moyenne de 24,097 km à l'heure, performance extrêmement remarquable, non seulement compte tenu du temps défavorable, mais encore de la petite cylindrée du moteur.

Le règlement de l'épreuve tenait compte d'ailleurs de la cylindrée, mais aussi de la vitesse, le classement étant établi par la division de la cylindrée par la moyenne générale, avec addition des différences de moyennes. Le Solex de M. van Gorp, obtint 1,89914 point et se classait 5ème.

Vraiment, le petit moteur Solex, dans les mains de M. van Gorp, a fait des merveilles. Il s'est non seulement bien comporté dans les nombreuses difficultés du parcours, mais encore, il a atteint une vitesse spectaculaire, une régularité parfaite, une endurance vraiment exceptionnelle.

— Et il a parfaitement réussi à fournir cette prestation, puisque le Solex a été le plus régulier de tous. Mais voulez-vous nous raconter votre voyage et ses incidents?

— Il n'y a pas eu d'incidents, pas de pannes, rien. J'avais espéré faire une moyenne de 25 km à l'heure, mais de Bruxelles à Namur, j'avais le vent dans le nez. Sur la distance de Bruxelles à Namur, je n'ai donc pu faire, en raison du vent, que du 23,957 km à l'heure de moyenne. Dans les autres trajets, Namur—Liège, Liège—Anvers et Anvers—Bruxelles, j'aurais pu faire plus de 25 km de moyenne, mais voilà, c'était une épreuve de régularité, et j'ai dû freiner dans ces trajets, afin d'éviter les écarts de moyennes. Le parcours n'était d'ailleurs pas dépourvu de difficultés. Peu après Amay, vers Noville, il y avait une côte en chemin de terre parsemée de cailloux. J'ai pédalé dans cette côte afin de ménager le moteur. Je suis arrivé à Liège, frais et dispos, comme si rien n'était, j'ai fait le plein de carburant et puis, je suis reparti vers Anvers, une étape de 130 km sans aucun arrêt. Il faut, pour aller à Anvers, grimper la côte d'Ans qui est bien connue en Belgique. Mon Solex l'a grimpée, lentement

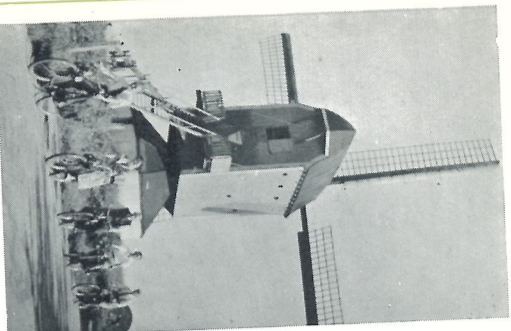
Solex-servicestations in België

Liste provisoire

Aalst (O.V.): Everaert, Gentsestraat 6.
Antwerpen: Automoto, Mechelse Steenweg 91.
Bruxelles: Lemonnier, Boul. Maurice Lemonnier 121-123.
Bruxelles: Dailly, Ch. de Louvain 514.
Bruxelles: Louisse, Rue Veydt 15.
Charleroi: Urens, Avenue des Alliés 29.
Esschen: Merks, Statustraat 150.
Geel: Gebrys, Lievens, P.V.B.A. Moisebaan 15.

Voortloppige lijst

Gent: Van Huffel, Koophandelsplein 9.
Hasselt: Dootrepoint, G. Gezellsstraat 7.
Kortrijk: Porte, Brugstraat 25.
Leuven: Kindelens, Burgemeesterstraat 37.
Mechelen: De Punder, Onder de Toren 11.
Namur: Nubours, 58, Rue Godelfroid.
Oostende: Laroye, Adolph Baystraat 27.
Roesehaere: M. Martin, Grote Markt 27.
Zoute a/z.: Lingier, Zoutelaan 19.



FOTO'S VAN DE MAAND

Zoals reeds aangekondigd in het vorige nummer, zal de rubriek „Foto's van de maand" gedurende de zomervacantie maanden gesloten zijn. In het najaar, als onze lezers nieuw foto-materiaal van de zomer/vacantie tijd klaar hebben, gaan wij weer met onze maandelijkse fotowedstrijd beginnen en wij rekenen dan op een rijke en interessante oogst. Hier ziet u thans voorlopig de laatste twee foto's, welke een prijs gekregen hebben. De linkse foto is van de heer G. N. Pelzers, Rickerstraat 16, Kerkrade, die haar inzond onder het motto „Mooi Limburg". De molen staat in de gemeente Beek (L.). Op de andere charmante foto ziet u mevrouw C. van Hees, Van Hogenhoucklaan 92 te Den Haag, gezellig aan het aardappelen jassen. Beide inzenders ontvingen de gebruikelijke beloning van f 10,—.

De Solex boottoeren rallye naar Emmen

Om ook de Solexbezitters in Noord-Nederland een groots evenement in de geest van de Solex Rallye Schiphol te bieden, organiseert de Eerste Drentsche Solex Club te Emmen, in nauwe samenwerking met R. S. Stokvis & Zonen te Rotterdam, op Zaterdag 21 Juli a.s. een Solex boottoeren rallye naar Emmen.

Geboden wordt:

1. Een prachtige tocht door de olievelden van Schoonebeek met expliciete door beamtten van de Nederlandse Aardolie Maatschappij.
2. Elke deelnemer een prachtige bronzen plaquette ter momentage op de Solex.
3. Een nieuwe Solex voor de deelnemer welke op het door een notaris vastgesteld geheim tijdstip de eindcontrole te Emmen binnenkomt tussen 11 en 15 uur, of dit tijdstip het dichtst benadert.
4. Een bon ter waarde van fl. 7,50— naar eigen keuze te besteden bij een willekeurige middenstandszaak te Emmen, voor de verkochte deelnemer.
5. Een bon ter waarde van fl. 2,50— voor de op één na verkochte deelnemer.
6. Een bon ter waarde van fl. 7,50— voor de deelnemer, welke op 21 Juli de grootste afstand op zijn Solex heeft afgelegd alvorens de eindcontrole te Emmen binnen te rijden.

7. Een bon ter waarde van fl. 2,50— voor de deelnemer welke op één na de verste afstand heeft afgelegd.
8. Een fraaie beker en voor elke lid een bon van fl. 1,— voor de Solexclub welke met het grootste aantal leden aan de Boottoeren Rallye deelneemt.
9. Een fraaie beker voor de oudste deelnemer.

De opzet der Rallye is als volgt:

Elke deelnemer is geheel vrij in de keuze van de startplaats en starttijd; echter dient hij, alvorens zich aan de centrale controlepost te Coevorden te melden voor de start van het traject door de olievelden, tenminste 20 km op zijn Solex te hebben afgelegd en dan Emmen binnen te rijden tussen 11 en 15 uur. Vanaf Coevorden dienen de deelnemers langs een duidelijk met pijlen langs de weg aangegeven route te rijden, welke hen voert door de olievelden van Schoonebeek langs de beroemde Boottoeren en Jakenkokers, naar de eindcontrole te Emmen. De afstand Coevorden - Schoonebeek - Emmen bedraagt ongeveer 30 km. De mooie Emmer Dennen, het prachtige Natuurbad, de Ontheidskamer, het Noordlerenpark, de Hunebedden en het enorm grote Lunapark ter gelegenheid van de feestweek van de V.V.V. bieden de deelnemers na afloop der Rallye „Voor elke nat wils". Het inschrijfgeld voor deze rallye bedraagt fl. 1,50. Het adres van de organisatie-commissie is Solexclub Emmen, Boslaan 16, alwaar u zich tot 15 Juli a.s. als deelnemer kunt opgeven.



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 - Javestraat 1a - Tel. 183530

TESTON STOCK WERO

voor AMSTERDAM.
alle modellen voordelig.
Ook voor Uw verdede
uitrusting slaagt U zo bij
Geopend van 9 - 6 uur
Ook verren en repareren van lederkleding

ZIESENISKADE 3
schuin t.o. City Theater
TELEFOON 45395.
Geopend van 9 - 6 uur

Kampeertenten



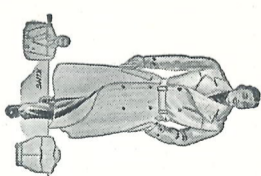
PICNIC KANT EN KLAAR

(w.o. Nasti Goreng)
40 soorten conserven
SELECTA
1e Sweelinckstraat 22 - Amsterdam - Telef. 92519

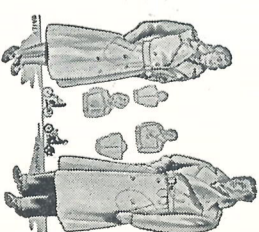
Prijsworant
gratis op aanvraag

„Easton" the perfect Motor-Coat

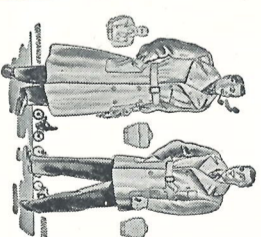
WATER- EN WINDDICHT



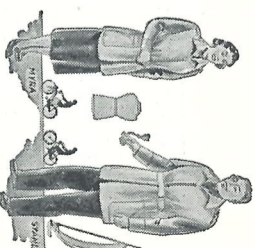
MODEL „KING"
Super Coat
Geheel gevoerd
Fl. 66.—



MODEL „DAILY"
Fl. 46.20
MODEL „CANADIAN"
Fl. 49.50
MODEL „RUNNER II"
Geheel gevoerd
Fl. 46.—



Model „COMMANDER II"
Geheel gevoerd
Fl. 69.—



MODEL „MYRA"
Fl. 31.—
MODEL „STANLEY"
Fl. 32.—



MODEL „PRACTIC" Fl. 6.75

Bestel er een bij uw handelaar
VRAAGT GRATIS PROSPECTUS
Speciaal kleding fabriek
Johns. TITTEL
Franklinstr. 103, 's-Gravenhage
Model „CLIMAX"
Fl. 18.— en
Fl. 19.50

Vertrouw op



BETTER THINGS FOR BETTER LIVING... THROUGH CHEMISTRY®



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

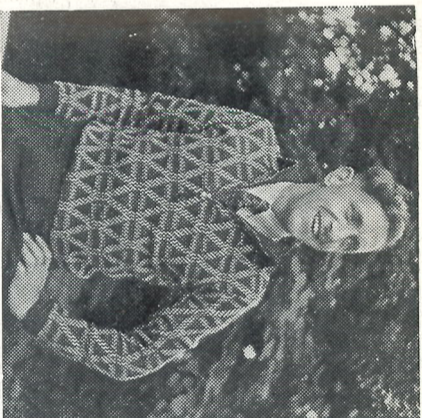
Hoe men rubber ook verwerkt - hetzij in gummiballen of industriële producten zoals slangen, drijfriemen en pakkingen - Neoprene van Du Pont biedt tal van bijzondere voordelen. Deze door mensenhanden gemaakte rubber heeft niet alleen de elasticiteit en veerkracht van natuurrubber, maar is bovendien bestand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

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

Alleenvertegenwoordigers voor Nederland:

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

458



art. 2408

ook in het warme seizoen is op de Solex een ijzersterke

PEHAVEE-PULLOVER onontbeerlijk. Uitvoering in effen en jacquard.

„Dehavee“ gaat langer mee!

Vraag Uw winkelier of schrijf naar de „PEHAVEE“ TRICOTAFABRIEK
TE VEENENDAAL
Directeur: H. G. Hey



„ELVO“
Lederen Kleding is bekend om COUBE EN AFWERKING en een merk van „STANDING“

„Elvotex“

fiets motor kleding heeft dezelfde goede naam

„ELVO“

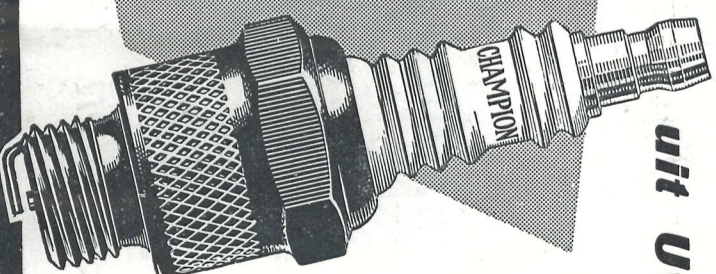
LEDEREN-EN REGENKLEDING

Industrie:
Mathenesserweg 21
Rotterdam
Telef. 37260, b.g.g. 49274
Levering uitsluitend via de motor- en kledingzaken

Haal méér uit Uw motor...

Sta er op, dat U

Champion
krijgt!



Haal méér uit Uw motor door de betrouwbare Champion bougie te gebruiken. De krachtige en volle vonk van de Champion zorgt ervoor, dat ook het laatste restje kracht uit de brandstof volledig wordt benut. Met een Champion bougie blijft Uw motor zelfs bij geringe snelheid soepel lopen. En de kosten van de nieuwe Champion heeft U er zó uit - door wat zij U aan brandstof bespaart.

R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.



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

459



*Ook de Solex
is gemonteerd met*

VREDESTEIN

banden

snel, soepel en betrouwbaar