12e Jaargang No. 43. Vierde Kwartaal (40-52) 25 Juni 1919.

De Revue der Sporten

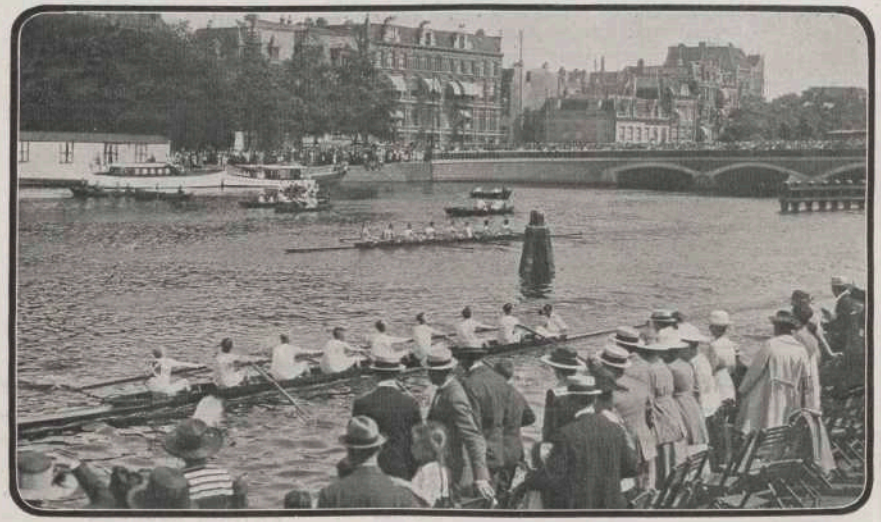
Officieel Orgaan van het Nederlandsch Olympisch Comité,
van den Ned. Amateur Schermbond, den Ned. Krachtsportbond en den Ned. Schermbond.
Uitgave: A. W. Bruna & Zoon's Uitgevers Mij, Utrecht. - Redacteur: Leo Lauer.

Abonnement per jaar f 7.50, per kwartaal f 1.87½, verhoogd met 7½ cts. incasso-kosten. Buitenland f 10.50.
Afzonderlijke nummers f 0.17½.
Abonnementen kunnen ieder kwartaal aanvangen, doch men verbindt zich voor een geheelen jaargang.

Stukken voor de administratie bestemd gelieve men te richten tot de Uitgevers.
Stukken, voor de Redactie bestemd, te zenden naar Leidsche Kade 71, Amsterdam (Int. Tel. 4578 Z.)
N.B. Ingezonden artikelen en foto's worden niet geretourneerd, tenzij men dit in een begeleidend schrijven verzoekt, en voor de terugzending postzegels insluit.

Voor advertentiën wende men zich tot den Heer J. F. CAMMELBEECK, Stationsdwarsstraat 9, Utrecht.

„HIMA"'s ZIJN GOEDE RIJWIELEN.



Zaterdag en Zondag jl. hebben op den Amstel in de hoofdstad de Nationale Roeiwedstrijden van de Roei- en Zeilvereeniging „De Amstel" plaats gevonden ter eere van het 45-jarig bestaan van deze voornaame watersport-club. Wij openen dit nummer met een illustratie van het nummer Achtriemsgieken tusschen „De Maas" en „Njord", een race, door „De Maas" op superieure wijze gewonnen.

HÔTEL—CAFÉ—RESTAURANT „SUISSE", AMSTERDAM.

HÔTEL—CAFÉ—RESTAURANT „SUISSE", AMSTERDAM.

READING STANDARD MOTORRIJWIELEN Hoofdagente: HANDEL & INDUSTRIE MAATSCHAPPIJ v/h M. ADLER, Prinsengracht 581/83, Amsterdam.

DE MOTOREN KOMEN!

DE motoren komen. Ze komen in het Amsterdamsche Stadion. Ze zullen in de houten kom verschijnen om als gangmaak-machines te dienen voor de stayers. Zij, de motoren, komen er door den drang van het publiek. Over dien drang zal ik maar niets meer zeggen. Vreemde motoren, die door Jan Publiek geduwd worden. Larie in 't kwadraat! Deze uitlating van de Stadion-directie — nl. deze: men is voor den drang van het publiek bezweken — is even kreupel als absurd, even gezocht als onnoodig. Op den duur had een deel van de massa misschien naar de builderende monsters verlangd. Nu echter nog niet! Waarom is de Stadion-directie in dezen niet recht door zee gegaan? Waarom heeft zij niet aldus gesproken: onze baan is niet bijster geschikt voor sprint-wedstrijden, onze baan leent zich in zeker opzicht voor races achter de tuftuffen, welaan!? Zulks ware sympathieker geweest.

Het bovenstaande moest mij nog even van het hart. Maar al evenzeer gevoel ik mij gedwongen, hier te verklaren, dat ik mij niet gaarne in de gelederen schaar van hen, die deze nouveauté zonder meer veroordeelen en verwerpen. Ook dàt is eenzijdig. Gelijk gezegd: men zal op deze piste het bewuste genre wel kunnen frequenteeren. De emotie behoeft niet in eene siddering over te gaan, mits men verschillende punten in 't oog houdt.

Primo: men stelle het aantal stayers, dat rijdt, op niet meer dan twee! Men zal mij toevoegen, dat er dan bijkans niet van eene race sprake is, dat de spanning ontbreekt, maar ik antwoord hierop: beter geen spanning dan ongelukken! Deze baan is nu eenmaal verre van ideaal. Drie rijders zullen, komen zij bij elkander te hangen in de bochten, door het oog van een naald gaan, en dit lijkt mij minstens onredelijk en onzedelijk.

Secundo: men brenge ten spoedigste een andere omheining om de piste aan! Dit hekje is brokken-werk. Om een wielerbaan, waarop men met motoren rijdt, behoort een buitengewoon stevige muur, die, bij een accident, bij een uit de bocht schieten van gangmaak-machine en rijder, de vaart breekt en een vol plané van motor en stayer temidden van het publiek voorkomt. Het kan niet — zoo zal men zeggen, doelend op de barrière. Wanneer men een dichte omheining plaatst, ziet de helft van de toeschouwers niet — zoo hoor ik weer klagen. Mijn antwoord is: blijkt uit deze omstandigheid weer niet, dat deze Stadion-baan een lap-middel is, evenals dat blijkt uit het feit, dat eerste-rang-bezoekers de races staande moeten bijwonen, willen zij iets zien? Maar men heeft te kiezen of te deelen. Of een stevige omheining, die mogelijke ongelukken tot rijders en gangmakers beperkt en het publiek redt, òf het hekje van thans en het dreigend gevaar te allen tijde. Dan maar geen motor-wedstrijden — zegt een recht-door-zee'er! Ook goed — zeg ik. Of ook goed? Neen, laten wij objectief de kwestie bekijken! En dan dient men tot deze conclusie te komen: al acht men sprint enz. dan ook sportiever en aesthetischer, er bestaan nog zooveel stayers en gangmakers, die in hunne brood-winning zouden worden benadeeld, werden de bewuste races gebannen, dat dit wel degelijk een punt van overweging is. Maar: de baan-directie neme dan ook alle maatregelen voor de veiligheid van publiek en sportsmen! Zulks is het eerste gebod.

Nog een punt, dat de overweging waard is! Ik kom nu op de jury. Tijdens de eerste wedstrijden in het Stadion is een jury in actie geweest, die feitelijk geen jury was. Bij de samenstelling van dit college heeft men blijkbaar meer op klinkende namen en piëteit gelet dan op een dienen van de wielersport. In de jury hebben toch tal van mannen zitting, die van het vak zelf geen sikkepit verstand hebben. Sommigen dier heeren zijn zoo eerlijk geweest, dit onomwonden te bekennen. Dan noodigde men oud-racers uit, lieden uit de negentiger jaren, die zeer

KWATTA's
MANOEUVRE CHOCOLAAD
verwekt geen dorst.
HET merk voor de sport.

✧ ✧ ✧ VELDLOOP TE ZANDVOORT. ✧ ✧ ✧

(KAMPIOENSCHAP VAN NEDERLAND.)

„De Revue der Sporten" zal, evenals in 1917 en 1918, ook dit jaar in de omstreken van Zandvoort een VELDLOOP organiseeren.

Als datum hiervoor is vastgesteld: ZONDAG 20 JULI 1919.

De start zal plaats vinden te 3 (drie) ure n.m.

Aan dezen Cross Country heeft de Ned Athletiek Unie het KAMPIOENSCHAP VAN NEDERLAND verbonden.

De wedstrijd is derhalve slechts open voor N.A.U.-leden en leden van bij de N.A.U. aangesloten bonden en vereenigingen.

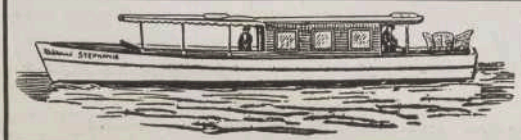
De af te leggen afstand bedraagt ongeveer 4 (vier) K.M.

Tot. deelnemers zijn een inleg-geld van VIJFTIG CENTS verschuldigd, welk bedrag bij opkomst nà den wedstrijd wordt GERESTITUEERD.

Als prijzen zijn voor dezen Veldloop uitgeloofd:

1e prijs: Zilveren beker.
2e prijs: Verguld Zilveren medaille.
3e prijs: Zilveren medaille.
4e prijs: Groote Bronzen medaille.
5e prijs: Bronzen medaille.

Inschrijvingen worden tot en met 1 JULI a.s. ingewacht bij de Redactie van „De Revue der Sporten", Leidsche Kade 71, Amsterdam. De inschrijvingen moeten vergezeld gaan van inleggeld.


Verhuren en Verkoop van
LUXE MOTORBOOTEN.
ANTOON NEFKENS,
Weesperzijde 5, AMSTERDAM
Telefoon Zuid 2812.
Jachthaven naast het Amstel Hotel.

EYSINK RIJWIELEN, MOTORS en KLEIN-AUTO'S prima Ned. fabrikaat.







Spoedig leverbaar. Vraagt prijscouranten aan de EYSINK-FABRIEKEN TE AMERSFOORT

zeker op hun plaats waren bij de sprint-races enz., maar niet in staat zijn, hun functie behoorlijk te vervullen, nu de motoren komen. Ik zal geen namen noemen. Maar toch: thans zijn verschillende sportsmen jury-lid, die aan wielersport deden, toen het tuf-tuf-genre nog moest ontstaan. Ook die eerlijke menschen zullen dit bekennen. Het stayer-genre eischt een competente jury. Tot de plichten van de Stadion-directie behoort dus de samenstelling van zulk een jury. Nu moet men breken met dit dilettantengedoe. Men moet de belangen van de stayers, van de gangmakers, in 't kort van de wielersport dienen. Zulks kunnen geen liefhebbers. En de Stadion-directie kàn dezen plicht vervullen. Er zijn in ons land nog menschen te over, die ter zake kundig zijn, en wier passeeren voor jury-lid menigeen pijn heeft gedaan. Wil de Stadion-directie namen? Wij herinneren aan sportsmen, kenners als Berkhout, P. Leytens, P. Hesse, die tot nu toe slechts een ondergeschikt rolletje te spelen kreeg, àchter de mannen met klinkende namen, verder John Stol, Bruno Salzmann, Piet Dickentman, Ukkerman, De Ridder e.a. Tot nu toe was het in het Stadion in dit opzicht kinderspel. Maar het gevaar was bij de verreden wedstrijden ook veel en veel minder dan bij de races, die nu op het programma komen.

Men wake voor de veiligheid!
Men eindige dus met het kinder-spel!
Men roepe de vak-menschen!
Dit is noodig.
Want: de motoren komen....

LEO LAUER.







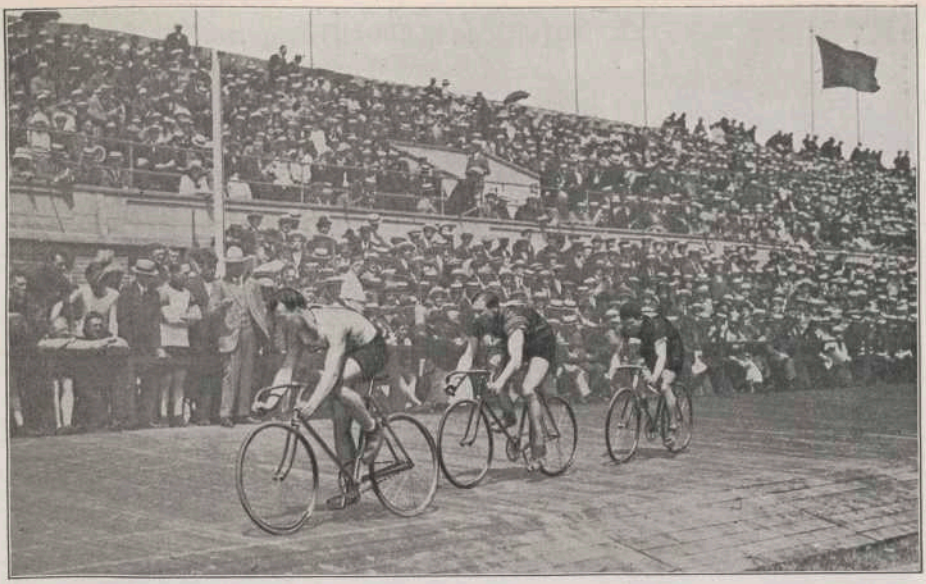
Hierboven ziet de lezer een drietal buitenlandsche rijders, die bij de wielerwedstrijden van Zaterdag en Zondag jl. op de Stadion-wielerbaan te Amsterdam een rol speelden. V. l. n. r. zijn afgebeeld de Belg C. Aerts, die zich derde plaatste in de „match à quatre" tusschen dezen renner, Moeskops, Leene en Jean-Louis, vervolgens Léon Georget, de beroemde Fransche stayer, vermaard Bol d'Or-winner, die een half-uur-wedstrijd met tandem-gangmaking tegen Straat reed, en zonder eenige moeite won, tenslotte de Belg Jean-Louis, die in de „match à quatre" voornoemd zich tweede plaatste achter Moeskops.

Groote sorteering ENGELSCHE HOEDEN in de nieuwste slappe en stijve Modellen, in prijzen van ƒ 7.50, ƒ 9.50 enz.

J. S. MEUWSEN
HOFLEVERANCIER

AMSTERDAM: Leidscheastr. 4, Damstr. 2, Damrak hoek Beurspassage, O. Doelenstraat 20.
ROTTERDAM: Mosseltrap 3, Boymansstraat 3.

MONICO. Rembrandtplein 5, — Amsterdam, — Halvemaansteeg 21.
BODECA. GRILL ROOM. DEUX ORCHESTRES TZIGANE.
AMERICAN BAR. DINER ET SOUPER CONCERT.
Cuisine Française. — Cave renommé. Restaurant à prix fixe et à la carte.



Hoe vol het Zondag op de Amsterdamsche wielerbaan was, bewijst bovenstaande kiek, genomen tijdens de „match à quatre" tusschen Moeskops, Leene, Aerts en Jean-Louis.

OP EN OM DE WIELERBAAN

door C. VAN AKEN.

III.

We zullen in dit artikel voortgaan, de bekendste Belgische rijders te introduceeren, ons bepalende tot hunne prestaties in dit aangevangen seizoen. We hebben dan het Vlaamsche paar *César Debaets* en *Persyn Aloyel*, de onafscheidelijke, schoone équipe, die dit jaar van zich doet spreken, beiden ook goede sprinters, snel in de „démarrage", steeds vol vuur, moedig en volhardend.

Debaets is van prachtigen lichaamsbouw en heeft een mooien „zit". Hij is te goed „pisfier" om evengoed „routier" te zijn, en zéér snel. Hij won met Persyn den zes-urenrit te Brussel, afleggende 234 K.M. Won de Grand Critérium over 25 K.M. in het Winter-Velodroom in 36 minuten, 32 sec. Won op schitterende wijze met Persyn de 80 K.M. te Harlebeke en de 100 K.M. te Gent-Brugge, is tweede met zijn partner in de 100 K.M. op 20 April in het Palais des Sports te Brussel, slechts een halve lengte achter Spears, is eerste in de 100 K.M. te La Louvière, 1e wederom over 80 K.M. met Persyn te Harlebeke, neemt deel aan den Tour de Belgique en rijdt in één woord schitterend, winnende de eerste étape Brussel—Gent, is 3e in de 2e étape Gent—Luik met slechts één lengte achter den winnaar, valt dan in de 3e étape en kwetst zich zoodanig, dat hij moet opgeven.

Persyn, een uitstekend rijder, doch beter op de baan dan op den weg, zal uitkomen dit jaar in de Zesdaagsche te Parijs, is derde in de eerste étape van den Tour de Belgique, doch geeft op; deelt alle successen met zijn partner Debaets, waarnaar we dan ook verwijzen.

Hector Heusghem, uit een gansche courreur-familie, heeft een gevestigde reputatie van uitmuntend weg-rijder, doch gebruikt in de course niet voldoende het hoofd, rijdt schitterend in den Tour de Belgique en is tweede van het algeheele klassement, is tweede in de étappe Gent-Luik op halve lengte van den winnaar en 1e in de 4e étappe Luxemburg—Namen.

Jules van Hevel, een nieuwe ster aan den Wieler-hemel, nog den militairen rok dragende, behaalt hij reeds mooie overwinningen in Engeland, en belooft zeer veel als wegrijder, hoewel de noodige taktiek hem nog ontbreekt, wint de 80 K.M. te Mechelen; is derde in den Toer van Vlaanderen; tweede nà Egg in de eerste étape van het Circuit des Champs de Bataille. Komt uit in den Tour de Belgique, waarin hij schitterend debuteert, is tweede in de étape Brussel—Gent, derde in Luik—Luxemburg, tweede in Luxemburg—Namen en neemt de derde plaats in bij het algeheele klassement.

Dieudonné Gauthy, een Waal, is een bekend routier, bemind om zijn eenvoud, rijdt steeds met veel overleg, volhardend en zit uitmuntend op zijn machine. Had den Tour den Belgique als winnaar in handen, doch machine- en andere ongelukken ontnamen hem de overwinning, was eerste in de étape Gent—Luik, hoewel hij een pedaal breekt en eene andere machine moest zoeken, wederom eerste in de étape Luik—Luxemburg, komt meer en meer in vorm, om dan door het noodlot te worden achtervolgd.

Emile Masson, een sympathieke Waal, winnaar van den Tour de Belgique, die daarmede de prouesses van vóór den oorlog bevestigt, is een stoer wegrijder, die niet tegen klimmen opziet.

Defraye, van Rumbeke, is wel één der beste Belgische rijders, die in 1912 den Tour de France wint, na alvorens den Tour de Belgique gewonnen te hebben, een eenige performance. In militairen dienst, kwam hij nog niet uit tot op het oogenblik, dat we deze regelen schrijven.

Léon Buysse, een bekende van de Vlaamsche wielers-familie, was zeer ongelukkig, als wij denken we aan zijn rijden in den Tour de France. Toch neemt hij steeds een goede plaats in, is dit jaar tweede in den Toer der Vlaanderen, tiende in Milaan-St. Remo, wint de 60 K.M. te Gent—Brugge met een ronde voorsprong en wint te Everghem de 100 K.M.

A. Desmedt, van Assche, is een rijder, die zeer veel belooft, recordhouder van het uur zonder gangmaking, en moest Bordeaux—Parijs door machine-ongeval opgeven.

Henri van Lerberghe, een Vlaming uit Lichterveide, wint di seizoen reeds den Toer der Vlaanderen en legt langs zeer, bijna onbruikbare wegen de 203 K.M. af in 7 uur 40 minuten, is vierde in de Zesdaagsche te Brussel en zal mederijden in de Six-days te Parijs, is derde in het algemeen klassement van het Circuit des Champs de Bataille. Hij is een zeer populair rijder.

René van den Berghe, uitstekend baan- en wegrijder, boekt tal van overwinningen in klassieke wedstrijden; hoewel met Poulain slechts 7e in den Zesdaagschen te Brussel, was hij, nà Dupuy, de tenor van de course; reed drie kwart van de zes dagen vrijwel alleen en was de laatste uren van de course nog even frisch; won met Lapize den tweeden Zesdaagschen wedstrijd te Brussel en in 1911 den Toer van België; was eerste in de 100 K.M. te Everghem, won 1 juni de 100 K.M. te Gheel, is een schoon athleet, een groot tacticus. Hij leidt met groote snelheid.

Pierre van der Velde, een bekend rijder uit den Tour de France en is nog altijd snel; reed uitmuntend, vooral tegen het einde in den Zesdaagschen te Brussel en eindigde als derde; zal dit jaar nog wel van zich doen spreken.

Albert de Jonghe, van Middelkerke, is mede een uitmuntend wegrijder en bewees zulks door dit jaar reeds te winnen het Circuit des Champs de Bataille, wat betreft de étappe Luxemburg—Brussel (301 K.M.) in 12 uren 18 minuten; was derde in Bordeaux—Parijs, een kranige prestatie.

Van de stayers achter motoren willen we noemen *Victor Linart*, Kampioen van Europa, klopt 25 Mei te Parijs gemakkelijk den Franschen kampioen Serès, Brunl en den Belg Arthur van der Stuyft en legt per uur af 72 K.M. 300 M.

ZIJLSTRA & RUPP ARNHEM REIS- EN SPORTARTIKELEN

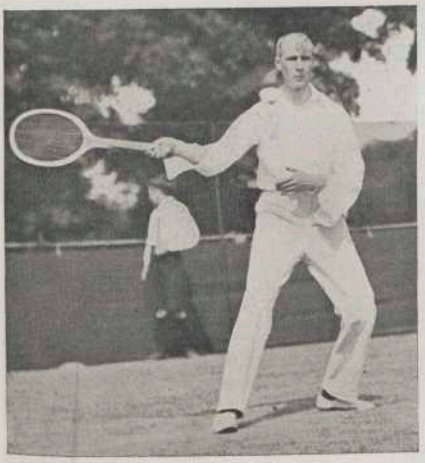
Balmoral Tyre & Rubber Comp. Fabriek te BUSSUM
•RIJWIELBANDEN•PERS- EN VORMWERK
Filiaal voor den Handel: Spuistraat 222 AMSTERDAM

Charles Verkeijn, een nieuweling, die een uitmuntenden indruk maakt en veel belooft, rijdt zeer gemakkelijk en reed in het Velodroom te Brussel record over 5 K.M. in 4 minuten 37 sec.

Het amateurisme wordt in België niet sterk beoefend. De bekendste amateur is Dewolf, kampioen voor dit jaar, die o.m Henri George, Guerlache en Dauva sloeg, en lang niet zoo sterk is als onze Ulysses.

Wordt vervolgd.



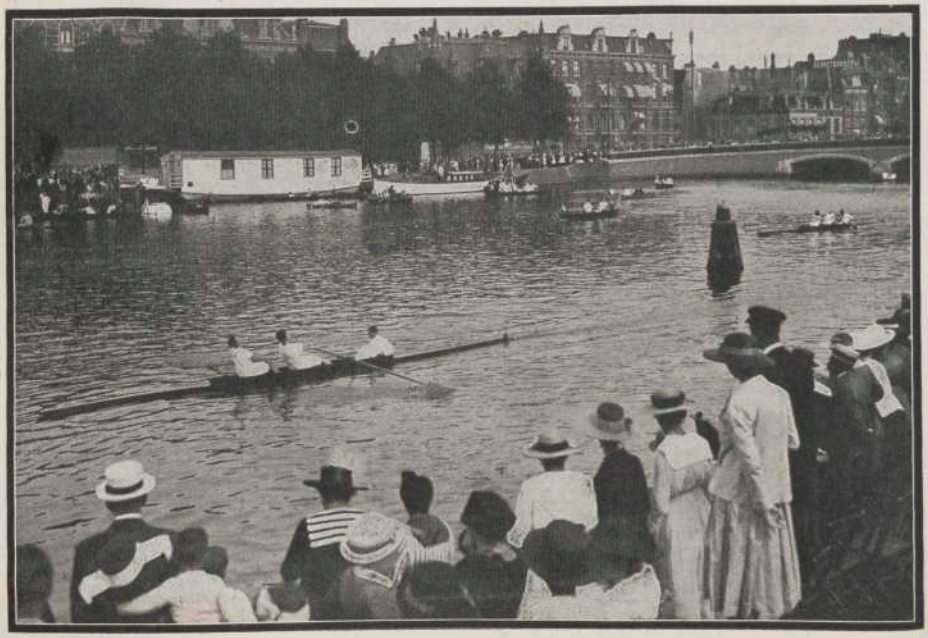




Onze fotograaf was Zondag bij de Lawn-Tennis-wedstrijden te Rotterdam. Hij heeft 't slecht getroffen. Regen, regen en nog eens regen! De banen geleken wel een meer. Reden, waarom wij ons op Tennis-gebied voor dit keer nog eens tot het buitenland moeten bepalen, en eenige snapshots geven van sterren in dit genre. Boven ziet de lezer de Australiërs G. L. Patterson (links) en Norman Brookes in actie. Dit duo komt o.m. in de wedstrijden om den Davis Cup uit. In Engeland beschouwt men het twee-tal als „the best doubles lawn-tennis pair in the world". Beneden links komt een rotte-kiek van P. M. Davson voor, een der cracks op dit moment, en o.a. winner van het tournament te Beckenham. Daarnaast een tennis-foto, die aan een der moderne dans-kieken doet denken. Wie in zulk een typischen stand is afgebeeld? Miss E. Winston! Zij is de Isadora Duncan van de tennis-baan.



Zooals wij bereids op de eerste bladzijde van dit nummer mededeelden, is er Zaterdag en Zondag bij „De Amstel" feest geweest, een echt sportief watersport-festijn. Ook op deze pagina publiceeren wij nog een tweetal snapshots van dit evenement, dat honderden sportsmen en duizenden belangstellenden-langs-den-kant naar den stroom had gelokt. Vooreerst verwijzen wij den lezer naar de bovenste illustratie, die ons den strijd der Achtriemsgieken (Junlores) toont. In dezen kamp waren Nereus, De Hoop en Laga vereenigd. Het ging hier echter tusschen de beide laatst-genoemde ploegen, die uitnemende sport demonstreerden en elkander — deze vergelijking is ten opzichte van de watersport letwat vreemd — het vuur na aan de schenen legden. Tenslotte wonnen de Delftsche studenten. De tweede klek is genomen tijdens het verroeien van het nummer Tweeriemsgieken (Junlores), een kamp, die Nautilus en De Amstel aan den start bracht. Het was voor de jubileerende vereeniging geen succes-volle race, want De Amstel had tegen de Rotterdammers weinig in te brengen. Nautilus won met gemak. Inmiddels mag men dit feest van „De Amstel" niet anders dan geslaagd noemen.



VICKERS
IMY
LIEGTUIG
ENI
IDI
ICI

De beschrijving enz. van dit vliegtuig vindt men op :: :: :: pag. 650 van dit blad. :: :: ::

Voor Nederland en Koloniën

VERTEGENWOORDIGD DOOR

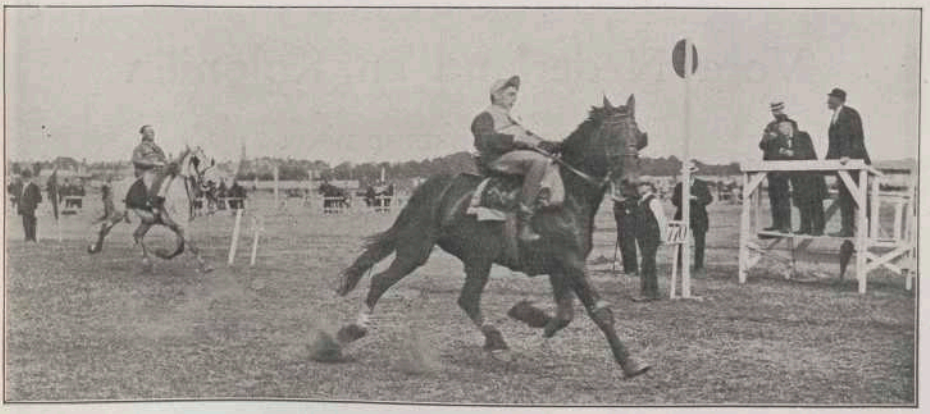
NEDERLANDSCH-ENGELSCHE TECHNISCHE HANDEL MAATSCHAPPIJ

„VICKERS HOUSE",

DEN HAAG, Prinsessegracht 21.



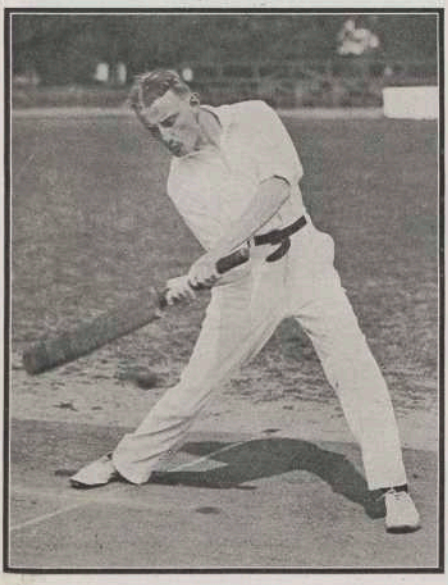


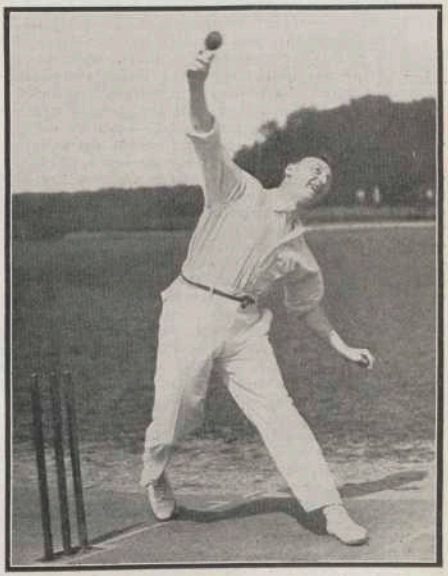


Op Houtrust hebben Zondag jl. draverijen plaats gevonden, die een talrijk publiek naar het sport-terrein hadden gelokt. Wij geven van deze interessante meeting een drie-tal snapshots. In de eerste plaats bieden wij den lezer een overzicht van Houtrust tijdens den Hofstad-prijs, een handicap-draverij over 800 M. onder den man. Daaronder aanschouwt men een der halve beslissingen van den Victoria-prijs. Tenslotte de aankomst in den Hofstad-prijs.

De lezer ziet, hoe Clemence, eig. B. de Vlieger, met den eigenaar in den zadel, wint voor Colijn en Edel A.







De vorige week deelden wij onzen lezers mede, dat wij in het zomerseizoen vrij geregeld kiekjes zouden opnemen van „The King of Sports". En ziet hier: de eerste snapshots op dit gebied publiceeren wij in dit nummer. Onze fotograaf was toch Zondag jl. in de Spaarne-stad in actie bij den Cricket-wedstrijd Haarlem—V. V. V. De eerste illustratie toont ons een overzicht van den strijd. Waar is de publieke belangstelling? — zoo zal de lezer gewis vragen. Cricket en publieke belangstelling, ami lecteur, zijn twee zaken, die in Nederland nog al wat uiteen loopen. Wij zullen eveneens in dit seizoen af en toe actie-foto's publiceeren van bekende cricketters. Voor ditmaal geven wij het portret van de sportsmen Slag (links) en J. Schmelnck. Haarlem bracht het in den bewusten kamp tot een Innings-overwinning (plus 110 runs).

KOTTING DRUKKERIJ-AMSTERDAM
BILJETTEN
VOOR ALLE SPORTEN

„DIANA A.v.H." DE kaak voor Uw honden!
GEREGELD VERKRIJGBAAR!
A. v. Hattem Jrzn.
Cakesfabriek „de Korenaar" - Voorhaven - Rotterdam.



KORFBALCAUSERIEËN

DOOR NIC. BROEKHUYSEN.

X.

Voor ons hebben we liggen den beschrijvingsbrief voor de 16e Jaarlijksche Algemeene Vergadering van den Ned. Korfbalbond. Dit is dezen keer een bijzonder belangrijk stuk wegens de ingrijpende voorstellen, welke er op voorkomen. We meenen dan ook niet beter te kunnen doen dan de voornaamste punten aan een bespreking te onderwerpen. In onze eerste artikelen hebben we onzen lezers een kijkje gegeven op de organisatie van den N. K. B. We hebben daarin aangetoond, dat de korfbalhuishouding bijna uitsluitend bekostigd moet worden uit de contributie der leden, welke steeds *f* 1.— per persoon heeft bedragen. Toen eenige jaren geleden de eerste plaatselijke bond werd opgericht, kon de financieële verhouding tot den landelijken bond niet geregeld worden, zooals dat gebruikelijk is, maar moèst — met het oog op de onontbeerlijke gelden — geëischt worden, dat de leden van de plaatselijke organisatie lid werden van den N. K. B., ook al namen ze geen deel aan zijn competities. Aan den plaatselijken bond werd een klein deel dier bijdragen gerestitueerd. Ditzelfde principe bleef gehandhaafd bij de vaststelling der contracten met de later opgerichte gewestelijke en plaatselijke korfbalorganisaties. Wel bewees de practijk, dat het verplichte lidmaatschap een belemmerende factor kon worden voor de verbreiding van korfbal, maar men durfde den stap niet wagen om dien eisch te laten vervallen. Op de laatste jaarvergadering werd een commissie benoemd om de verhouding tusschen de erkende bonden eenerzijds en den N. K. B. anderszijds te bestudeeren. Dit college nu kwam tot de conclusie, dat het voor de ontwikkeling van korfbal gewenscht is, clubs, wier leden niet in den N. K. B. spelen, niet te verplichten zich bij dat lichaam aan te sluiten. Het Bondsbestuur heeft zich met deze conclusie vereenigd en stelt daarom voor, het verplichte lidmaatschap te laten vervallen. De financieële consequentie van dit voorstel zou echter het voortbestaan van den N. K. B ten eenenmale onmogelijk maken. Daarom heeft het bestuur aan dit voorstel een ander verbonden, dat beoogt de bijdrage van het lidmaatschap van den N. K. B. met 50% te verhoogen, een maatregel, die reeds alleen gerechtvaardigd zou zijn door de enorme stijging der prijzen van alles, wat er al zoo komt kijken in de huishouding van elk groot lichaam (porti, drukwerk, reis-, verblijf kosten, vergaderingen, etc.). Deze vermeerdering der bondsbijdrage zou dan ook geen uitkomst brengen, indien er niet tegelijkertijd een groote bezuiniging werd ingevoerd.

Dit is een tweede ingrijpende verandering. Er wordt n.l. voorgesteld het eigen officieel orgaan „Korfbal" af te schaffen. Een jaar na de oprichting van den N. K. B. werd het besluit genomen om zich de weelde te veroorloven van een eigen blad, dat aan alle leden gratis zou worden toegezonden. Tot op den huidigen dag heeft de N. K. B. dit ideaal van een officieel orgaan in stand kunnen houden, maar nu is het door de kolossale verhooging der papier- en drukprijzen onmogelijk geworden. Dit voorstel zal den ouderen in de beweging zeer teleurstellen en we kunnen ons voorstellen, dat er van dien kant zelfs oppositie zal komen. Zij hebben de groote voordeelen van 't blad ondervonden, ze hebben ervaren, dat het een onmisbare band vormde tusschen de korfballers in den lande, ze zijn er, ten slotte, aan gewend, reeds vijftien jaren lang. En het dan in eens te moeten opgeven is een heel ding. Maar de besliste noodzakelijkheid zal hier stellig den tegenstand breken.

De N. K. B. zal dus, evenals in het eerste jaar van zijn bestaan, gastvrijheid moeten zoeken in een bestaand sportblad. Toen was het de Nederlandsche Sport, die de officieele mededeelingen opnam, nu zal, blijkens het kort verslag der B. B.-vergadering, de Revue de eer genieten wekelijks de officieele berichten van den N. K. B. te bevatten. Toch gaan de korfballers iets missen: een vrije tribune, waar ze over hun spel, hun organisatie, hun belangen van gedachten kunnen wisselen.

Het spreekt vanzelf, dat de Revue, die zich voor *alle* takken van sport interesseert, geen gelegenheid kan geven aan schrijvers van ingezonden stukken om hun pennevruchten gedrukt te zien. Ook uitvoerige, nuttige polemieken, zooals in „Korfbal" herhaaldelijk voorkwamen, zullen achterwege moeten blijven tot schade van onderlinge verstandhouding en waardeering, tot vermindering van de belangstelling in alles wat 't korfbalspel betreft. Ook wij zijn van meening, dat er momenteel geen andere oplossing is. Nog altijd hopen we, dat een combinatie van sportbonden tot stand zal komen, die gezamenlijk een officieel orgaan kunnen uitgeven. O.i. is dit best mogelijk, wanneer de toestand weer normaal is en handelaars, fabrikanten en leveranciers graag zullen adverteeren in een blad, dat minstens een tienduizend lezers telt onder sportlui van de meest verscheiden plumage.

Een derde belangrijk punt der agenda is het voorstel tot afschaffing der promotie- en degradatiewedstrijden. Wij



Uit ons fotografisch archief!

De Kennelman....

zijn er van overtuigd, dat de toestand in de eerste klassen nooit zoo desolaat geworden was als hij nu is, indien deze wedstrijden nooit hadden bestaan. Een tweede klasser bijv., die het seizoen beëindigt als kampioen, ziet zich de kans benomen zijn spel verder te ontwikkelen in de eerste klasse, doordat de hekkesluiter daarvan, die 't heele jaar door er niet in geslaagd is ook maar één wedstrijd te winnen, en dus bewezen heeft zich niet te kunnen aanpassen bij 't spel zijner omgeving, voor de beslissende matches alles op haren en snaren stelt, één wedstrijd wint en één gelijkspeelt tegen den premier der lagere regionen. Waarom zoo'n sterken tweede-klasser niet voor een jaar de gelegenheid gegeven te toonen, dat ze een ploeg vormt, waar goed korfbalmateriaal in zit. Blijkt, aan 't einde der competitie, dat de speelkwaliteit nog te veel verschilt, welnu, dan gaat de ploeg er weer uit, terwijl met de oude regeling men jaren met zoo'n zwakken broeder „opgescheept" kan zitten.

De competitie-indeeling komt op de vergadering toch nog ter tafel. Men herinnert zich, dat de instelling eener hoofdklasse bij de meerderheid der eerste-klassers geen instemming heeft kunnen vinden. Men weet ook, dat wij het van 't allergrootste belang van korfbal achten, dat de huidige toestand niet bestendigd blijft. Het bondsbestuur heeft na de conferentie met de 1e klassers schijnbaar geen vrijheid gevonden de meening der jaarvergadering te vragen over de inrichting eener hoofd-klasse. Dit is niet naar den zin van die clubs, welke vóór de instelling van dit instituut waren. Deze vereenigingen hebben nu de volgende motie ingediend, met welker strekking het Bondsbestuur zich heeft vereenigd:

„De algemeene vergadering van den Ned. Korfbalbond, gehoord de besprekingen ten aanzien van de huidige en eventueele gewijzigde indeeling van de westelijke eerste klasse van den N.K.B., spreekt uitdrukkelijk de wenschelijkheid uit, dat het B. B. bij wijze van proef voor een jaar genomen, voor het komende seizoen maatregelen zal treffen om te geraken tot een veranderde en meer bevredigende indeeling dier eerste klasse."

Uit de toelichting, welke de clubs, welke deze motie indienden (D. E. V., D. T. V., D. E. D., Fluks en Vitesse (L)) blijkt, dat zij streven naar een indeeling, in den geest als wij in ons vorige artikel over dit onderwerp aangaven.



Een der vrouwen, die na den oorlog 't eerst weer de aviatiek als sport beoefende, was de Fransche Baronesse de Laroche. Zij blijkt zelfs een sportswoman te zijn, die durft. Want kort nadat zij haar entralnement hervat had, werd Madame de Laroche reeds hoogte-record-houdster, en eenige dagen geleden heeft zij haar eigen record verbeterd. De koene vrouw steeg tot op 4.480 M.

Waar hier spelers aan 't woord zijn, die behooren tot de beste ploegen uit ons land, menschen dus, die zeker tot oordeelen bevoegd zijn, te meer waar ze uit ervaring spreken, laten we een gedeelte der toelichting volgen, alsmede de door hen wenschelijk geachte indeeling:

„De huidige indeeling begint steeds en steeds meer zijn nadeeligen invloed op spel en spelenden te doen gevoelen. De langdurige onveranderlijkheid in den aard en het aantal der ploegen heeft met zich gebracht lauwheid en geringe levendigheid in het competitieleven, zoodat we met volle recht mogen vreezen, dat, als de sleur zich voortzet, binnen korten tijd een ernstige terugslag op de spelhoedanigheid der sterkere ploegen zal tot uiting komen.

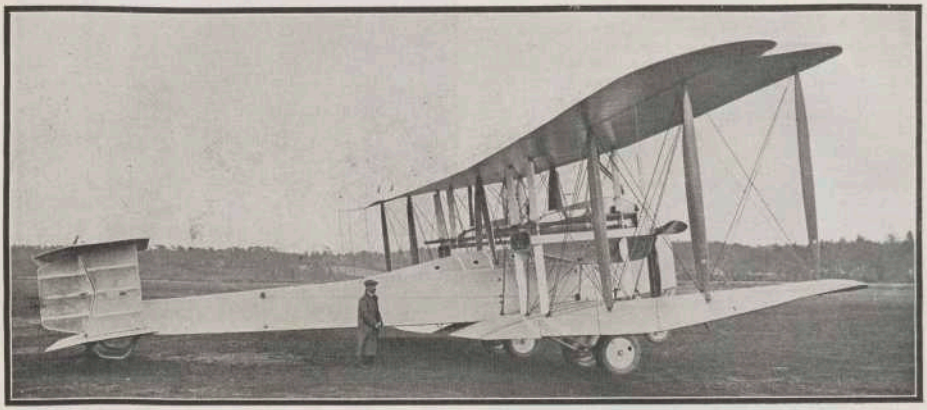
Het lijkt ons dan ook noodig en nuttig voor de korfbalport in het algemeen, zoowel wat betreft de verbetering der spelkwaliteit als de verhooging der publieke belangstelling, dat een scheiding wordt aangebracht tusschen de sterkere en zwakkere ploegen in de tegenwoordige afdeelingen A en B van de West. 1e klasse. Te beter kan dit geschieden, doordat op deze wijze de drang van onderen voor eenigen tijd kan worden bevredigd door een aantal vereenigingen uit de West. 1C afdeeling in te deelen met



De lucht-helden nemen in aantal toe. Hawker was de man, die de aan nacht der geheele wereld op zich vestigde door zijn, helaas door een ongeval mislukte, Oceaan-vlucht. Na hem kwam Captain Read, die gelukkiger was en den tocht volbracht. Kort na Read's prestatie hoorde men weer van een enorme verrichting van den Franschen vlieger Roget, die den afstand Parijs—Rabat (Marokko) zonder te dalen aflegde. Natuurlijk kwam na deze vluchten het afstands-record ter sprake. Read legde ongeveer 1950 K. M. af, Roget 2200 K. M.. En aldus ontstond er letwat geklibbel. Dat dit echter niet van ernstigen aard is, bewijst bovenstaande foto. Men ziet daarop Roget en Read tezamen in Roget's machine, een Breguet, een vlucht maken. Links, aan het stuur, Roget; geheel rechts de plotseling beroemd geworden Amerikaan Read.

BERICHT VAN DE ADMINISTRATIE!

Nog steeds worden brieven enz., voor de Administratie bestemd, bij de Redactie te Amsterdam bezorgd. Wij verzoeken daarom beleefd doch dringend, alle correspondenties over annonces, abonnementen, adres-veranderingen enz. te richten aan de Administratie: A. W. BRUNA & ZOON's Uitgevers-Mij, Brigittenstraat 7, Utrecht.







Op de vorige pagina beeldden wij den Oceaan-vlieger Read af. De man is plots een beroemdheid geworden. Maar grooter beroemdheid is nog de Engelschman Alcock, die nà Read de reis over den Atlantischen Oceaan volbracht. Waarom? Alcock's vlucht is een record-vlucht geworden. Hij heeft, vergezeld van Lt. Brown, den afstand van 3600 KM. in ruim 16 uur volbracht. Een geweldige prestatie! Die Alcock dankt aan eigen stoutmoedigheid, aan den steun van zijn reisgenoot, aan de betrouwbaarheid van de Rolls-Royce-motoren, die op zijn toestel waren gemonteerd, en aan dit toestel zelf. Alcock vloog met een Vickers-aeroplane, niet een avion, speciaal voor deze gelegenheid vervaardigd, neen, een dier „Vickers Vimy two-engined bombing aeroplanes", welke laatste omstandigheid de waarde van het fabrikaat nog aanzienlijk verhoogt. Een nauwkeurige omschrijving van deze machine hopen wij in een onzer volgende nummers te geven. Wij willen er thans nog slechts op wijzen, dat er niet alleen goed, maar ook economisch is gevlogen. Alcock had voor 26 uur brandstof aan boord, en toen hij landde kon hij nog 10 uur vliegen, een afstand van 1700 KM. afleggen. Dit pleit zoowel voor de Rolls-Royce-motoren als voor de Vickers-machine. Men weet, dat de Vickers-Mij. hier te lande vertegenwoordigd wordt door de Ned.-Eng. Techn. Handel-Mij., te 's Hage, waarvan o.m. de, in de sportwereld bekende, heer Frits Lebret een der directeuren is. Laatstgenoemde vertoefde met nog eenige Hollanders in Engeland, toen Alcock's prestatie bekend werd. Aan den heer Lebret danken wij dan ook bovenstaande interessante foto's. Men ziet boven het type machine, waarmede Alcock en Brown — de heeren hebben sindsdien den titel „Sir" ontvangen — den afstand van 3600 KM. in eens, dus zonder te landen, aflegden. Pro memorie: Read vloog in 5 etapes en de langste hiervan bedroeg 1950 KM. Beneden links het portret der beide luchthelden. Men ziet links Brown, rechts Alcock. Ook de heer Lebret en zijn gezelschap hebben, tijdens hun verblijf, in Engeland gevlogen, en dit vaak met onzen bekenden aviateur Karel Muller, die thans een der leiders is bij de N. E. T. H. M. IJ. De laatste foto toont dit gezelschap. Geheel boven ziet men den sportsman Karel Muller. Daaronder Mrs. Jullerot, daaronder weer Capt. O'Conor, daaronder Mevr. Beppie de Vries, de bekende operette-diva, die boven Engeland de lucht-doop ontving. Op de onderste rij ziet men v.l. n. r. de H. H. Capt. Cockerill, Maj. Jullerot, Frits Lebret, Kapt. -Vl. Van Houten en Lt.-Vl. de Ruyter.

---

de zwakkere clubs in 1A en enkele sterke klasse ploegen met die in 1B. Op grond van een en ander lijkt ons de volgende indeeling, natuurlijk behoudens instemming van de op de A-afdeeling rechthebbende vereeniging H. S. V. wenschelijk: West, 1A. D. E. V., D. E. D., D. T. V., D. V. D., Fluks, Vitesse 1., O. S. C. R. West. 1B. H. S. V., Velox, Vitesse H, A. L. O. E. D. N., Rozenburg en Dordt. West. 1C. Haarlem, D. O. S. O., D. D. V., Advendo, A. W., Excelsior." Bij geruchte vernamen wij, dat O. S. C. R. wegens verzwakking van haar eerste twaalftal, een indeeling in afdeeling B zou prefereeren.

Hippische Schetsen, door A. J. G. van Merkesteyn.

De Courses en hare Geschiedenis.



(*Vervolg.*)

Gladiateur had nimmer in Frankrijk geloopen. Men begrijpt derhalve met welk een spanning zijn komst tegemoet werd gezien, en meer dan 150.000 personen begaven zich dan ook op 11 Juni naar Longchamp, om het beroemde paard aan den Grand Prix te zien deelnemen. De recette bedroeg 127.000 francs, een cijfer, dat, tot dusver, nog niet was bereikt.

Men betaalde 3 voor Gladiateur. Grimshaw hield Gladiateur in de achterhoede, zoowel uit hoofde van den harden bodem, als om zijne beenen te sparen bij de lange helling benedenwaarts. *Vertugadin* en *Tourmalet*, die de leiding hadden, waren meer dan twintig lengten voor, doch toen Grimshaw *Gladiateur* het hoofd vrij gaf, had hij in enkele galopsprongen zijne concurrenten bereikt, en won zooals hij wilde.

Deze overwinning werd met groot enthousiasme begroet en paard en jockey konden zich slechts met moeite een weg door de menigte banen

Na verscheidene overwinningen te hebben behaald en een performance te hebben getoond als nimmer te voren had plaats gehad – hij won de vier classic races *Two Thousand Guineas, Derby, Grand Prix de Paris* en *St. Leger* betrok *Gladiateur* zijne winterkwartieren. Graaf de Lagrange won dat jaar, zoowel in Frankrijk als in Engeland, 1.046.540 francs, waarvan Gladiateur 650.000 francs aanbracht.

Gedurende zijn rencarrière won hij nagenoeg een millioen francs, een cijfer, dat later alleen overtroffen werd door *Isinglass*.

In de stoeterij speelde hij evenwel hoegenaamd geen rol.

Graaf de Lagrange weigerde een bod van Amerikaansche zijde van 400.000 francs, doch verhuurde hem, gedurende twee jaren aan Mr. Blenkiron te Middle Park, voor 75000 francs per jaar en tien gratis dekkingen.

Na een verblijf van twee jaren in Engeland keerde *Gladiateur* naar Frankrijk terug, toen de oorlog van 1870 uitbrak.

Met de geheele stoeterij van Graaf de Lagrange verkocht, werd hij voor 152.250 francs aan Mr. Blenkiron verkocht, en ging, bij de liquidatie van diens stoeterij, voor 7000 Guineas over in het bezit van Mr. Harcourt.

Gladiateur, stierf in het jaar 1876, op 14-jarigen leeftijd.

In 1867 behaalde *Hermit* eene onverwachte overwinning in de Derby, de meest sensationeele, die men ooit heeft gehad, zoowel tengevolge van de vreemde omstandigheden, die zich hebben voorgedaan, als door de heerschende weersgesteldheid. Het sneeuwde nl. alsof het midden in den winter was en de koude was hevig, hoewel het in de laatste dagen van Mei was.

Na een brillante carrière als 2-jarige, was *Hermit*, gedurende den geheelen winter, sterk favoriet voor de Derby, toen, eenige dagen vóór den ren, het paard plotseling op 100 1 terugviel tengevolge van het gerucht, dat zich verspreidde, als zoude bij *Hermit* een bloedvat in het hoofd gesprongen zijn,.... hetgeen hem evenwel niet belette, gemakkelijk te winnen.

Met terzijdestelling van alle andere geruchten, is de ware toedracht der zaak de volgende:

Eenige dagen vóór den ren, had Mr. Chaplin een groot paard gekocht, *Rama* genaamd en liet hem tegen *Hermit* loopen.

Hierbij had *Hermit* zich gekwetst en moest eenige dagen rust nemen. Men toonde zich zeer vijandig tegenover den crack en wilde in het resultaat van den proefren het bewijs van gemis aan klasse van den favoriet zien, vooral, omdat Daley hem zoude rijden.

Op het laatste oogenblik speelden Mr. Chaplin en zijne omgeving *Hermit* tegen een côte van 66/1 voor alles wat zij konden plaatsen.

Mr. Chaplin won 148.000 Pond en zijne associés, Capt. Machell en Sir F. Johnstone, 70.000 Pond.

Sir Joseph Hawley verloor 15.000 Pond, de Hertog van Hamilton 80.000 Pond.

Ter gelegenheid van de overwinning van *Hermit*, kreeg de jockey Daley 6000 Pond van Mr. Chaplin en 3000 Pond van zijne associés. Mr. Chaplin schonk bovendien 300.000 francs teneinde de kerk te Lincoln te doen restaureeren.

In November van het jaar 1883 overleed Graaf de Lagrange en daarmede verdween eene der grootste, zoo niet de grootste figuren van de Turf.

Er is geen Fransche of Engelsche classieke ren die niet door zijne paarden gewonnen is. Zijn renstal bestond van 1857 tot 1859; daarna van 1860 tot1862; van 1863 tot 1870; van 1871 tot 1874, van 1875 tot 1877 en van 1878 tot 1883. In het jaar 1884 deed *Saint Simon* in Engeland van zich spreken. Geboren in 1881, werd hij voor 48.350 francs door den Hertog van Portland gekocht en behaalde eene serie overwinningen om zich vervolgens in de stoeterij een der meest buitengewone hengsten te toonen, die ooit geleefd hebben. In 1886 maakte *Ormonde* in Engeland furore, een der beste paarden die ooit in Engeland geboren zijn. Hij werd door den beroemden jockey Fred Archer bereden.

G. Fordham, de beroemde Engelsche jockey en concurrent van Fred Archer, overleed op 56-jarigen leeftijd aan eene borstziekte.

Sedert 1884 kwam hij niet meer in den zadel.

Hij was zeer bekend in Frankrijk, waar hij verscheidene winners had bereden, o.a. *Fervacques*, *The Earl* en *Foxhall* in den Grand Prix de Paris.

De oude Henry Jenning, bijgenaamd „*Old Hat*", naar aanleiding van den grijzen hoogen hoed dien hij onveranderlijk winter en zomer droeg, trok zich tegen het einde van het jaar op 75-jarigen leeftijd, terug, om in het huwelijk te treden met eene jonge vrouw, op wie hij smoorlijk verliefd was geraakt.

Henry Jenning was een der merkwaardigste figuren van de Turf, waarop hij, gedurende bijna 50 jaren, een belangrijke rol had gespeeld.

Hij vormde een aantal uitstekende jockeys o.a. Ch. Pratt, G. Cunnington, Carratt, Wheeler en Rolfe.

(*Wordt vervolgd.*)

Armband-horloges
— IN —
Goud, Zilver en Platina



's-GRAVENHAGE.

Chronographes
Reishorloges

H. Hendriksen ARNHEM PUTTEES Prima kwaliteit GROEN GRIJS f 6.50 per paar Reclame-aanbieding

OP DEN AUTO-PED!

Auto-ped! Een leuk woord! En een leuk ding! Het woord is afkomstig van het Grieksche „autos" d.w.z. zelf, en het Latijnsche „pes" d.w.z. voet. Tenminste: dat meenen we. Het dingske is afkomstig uit Yankee-land, Amerika, waar zooveel vernuftigs vandaan komt. Want: de Auto-ped is vernuftig. Het is een ding op twee wielen. Dat ziet men. Boven het voorste wiel is een motor'tje aangebracht, daarboven steekt het stuur uit, een treeplank van geperst staal verbindt beide wielen. Daarop staat de berijder. En hij hoeft, wanneer het motor'tje loopt, niets meer te doen dan te sturen. De motor zorgt er voor, dat hij of zij rolt, ja zweeft. Dat laatste, dat heerlijke hebben wij tenminste ondergaan, toen wij auto-peddelden. Wij hadden den kleuter alleen maar op Amerikaansche foto's gezien. Wij hadden nog nooit kennis gemaakt met den rakker. En daar stonden we op eens tegenover hem, boven op hem, en we reden. We reden terstond, zooals een ieder terstond kan rijden, die ten minste 'n tikje verstand heeft van stadsverkeer. Om die reden is de Auto-ped geschikt voor een ieder. Voor de wijk-verpleegster even goed als voor den dokter! Voor den sportsman even puik als voor de winkelende Lady! Hoe het ding nu geconstrueerd is? Knap en eenvoudig! Een 1-cyl. motor van $1\frac{1}{2}$ P.K. zorgt voor de beweegkracht. Een reservoir'tje kan ongeveer $1\frac{1}{8}$ L. benzine bevatten, met welk kwantum met een afstand van 60 KM. kan afleggen. Dan heeft de handige uitvinder in de stuur-stang nog een extra-reservoir aangebracht, waarin men voor speciale gevallen nog voor 15 KM. brandstof bewaart. Men komt dus nooit voor inconvenienten te staan. Deze laatste brandstof tapt men af, door de stuurstang naar achteren en naar onderen te buigen. Ja, de stuurstang is buigbaar. En daar heb je zoowaar het geheim van den smid. Met dit voorwerp regeert men geheel den makken Auto-ped. Rijdt men nl., en wil men stoppen, men haalt de stuurstang naar zich toe, en tempert de vaart, hetgeen men ook







1. De Auto-ped in het Amsterdamsche Vondelpark, waar des morgens de horsemen en sportswomen rond draven 2. Hoe gemakkelijk de Auto-ped wel te berijden is, blijkt uit deze foto, waarop de bestuurder niet eens met de handen stuurt. 3. Ja, de Auto-ped is stabiel, hetgeen men ziet op het laatste kiekje; het toestelletje snort zonder bestuurder over den weg.



De Auto-ped is het ideale voertuigje voor dames, want er is bijkans geen eleganter sport denkbaar.

kan doen door het bewegen van een gas-handle. En laten wij dit voorop stellen: deze wijze van remmen is veilig. Men heeft den tuffer geheel in zijn macht. Wij hebben de proef op de som genomen, en het resultaat was degelijk. Het is inmiddels ook noodig, dat de rem-werking perfect is. Want de brave kan loopen. Men haalt er een snelheid van een 30 tot 40 KM. mee, doch kan ook heel langzaam, op het sukkel-dratje van een looper, rollen. Hoe gaat het echter op hobbelige wegen? Wij hooren die vraag al door angstige lezers en lezeresjes stellen? Prachtig! Dit laatste antwoorden wij onomwonden. Wij hebben in het Vondelpark gereden. Wij suisden over de kinder-hoofdjes der Amsterdamsche grachten. Van schokken hadden wij niet veel last. De schokjes nemen de enkels en beenen vrijwel in zich op. Summa summarum: men heeft hier iets nieuws, men heeft hier iets goeds. Men heeft hier voorts iets kleins, dat men in ieder huis-gangetje stallen kan. Want komt men na een ritje bij de Laren en Penaten terug, dan klapt men de stuurstang neer, men drukt een veer om op het plat-vorm, waardoor twee staafjes den Auto-ped staande houden, en klaar is Kees. Moet men hooge trappen op, het is geen bezwaar De lilliputter weegt nog geen 40 KG. en dat vrachtje draagt een jongen, maar ook een meisje van Jan de Wit met gemak. Wil men de maten nog? All right! De lengte bedraagt 1.30 M., de hoogte 60 cm., de breedte 30 cm. Is het woordje lilliput overdreven? Neen, wij hebben met zeer veel genoegen kennis gemaakt met dit snufje. De heer D. Königsberger, Singel 295, Amsterdam, importeert ze, en hij zal er pleizier van hebben. Wil men nadere inlichtingen, men wende zich tot hem! Hij zal het rollertje, dat met uitnemende



De heer Königsberger, de man, die de aardige kleine motor-voertuigjes hier te lande importeerde.

luchtbanden geëquipeerd is, met genoegen demonstreeren. Bij die demonstratie bekruipt het gevoel u direct: stond ik er maar op! En sta je er op, lezer, dan geniet je zooals je bij schaatsenrijden geniet. Er zullen binnenkort heel wat Auto-peds in Nederland tuffen. Let er maar eens op!

Ter bespreking toegezonden.

De affiche voor het Turnfeest.

Een sport-affiche ontvangen! Die voor het Gouden Feest van het Ned. Gymnastiek Verbond. Een kloeke plaat, geteekend door een turnmakker! Wie? Een der leiders nog wel: J. H. A. G. Schmitt! Hoe de plaat geteekend is? Technisch heel goed! Vooral de hoofd-figuur, de voorwerker, die een drom gymnasten bij orde-oefeningen in het Stadion commandeert, is knap van opzet. En toch: dit biljet is geen affiche. Kijk er maar eens naar als het op de hoofdstedelijke aanplak-zuilen hangt! De teekening is niet kleurig genoeg. Affiche-kunst is een heel apart vak, zelfs voor dengene, die degelijk teekent. Daarom brengen wij den heer Schmitt hulde voor zijn teekening. Maar aan een aanplak-biljet stellen wij andere eischen.

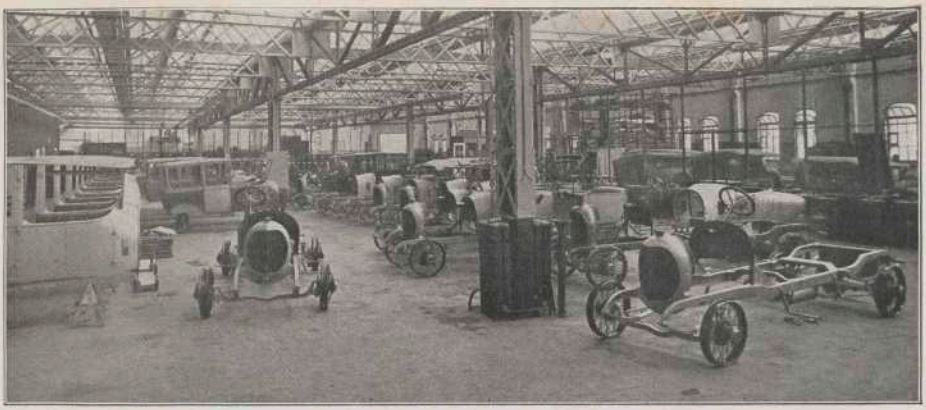
De Motorfiets.

Van Emons' werkje „De Motorfiets", dat bij Altink's Boekhandel te Amsterdam verscheen, kwam de derde druk in omloop. De schrijver beklaagt zich in een voorwoord over de weinige belangstelling, die het boekje bij de officieele motor-sportwereld ondervond. Is deze klacht niet ietwat overdreven? Inmiddels verdient des heeren Emons' pennevrucht wèl aandacht. Het is een vraagbaak voor leek, beginner en ouden rot op dit gebied. Slechts dit: hoe kan de uitgever het omslag van het boek met zulk een afschuwelijk plaatje verluchten? Als men dezen motorrijder ziet, gaat men meteen uit den weg. Is dat een sportsman? En hoort op een vak-boekje zulk een motorfiets, een vehikel, op deze wijze geëquipeerd, thuis? De lamp zal nooit licht geven. De hoorn nooit toeteren. De kar nooit loopen. En een baby zit nog sportiever op zijn stoeltje dan deze kwiebus op het instrument, dat met een tuftuf niets te maken heeft.



Heel veel Amerikaansche motorfietsen komen nog niet binnen. Maar wat er binnen komt, mag geroemd worden. Hierboven ziet men bv. de Reading-Standard, door de Firma M. Adler te Amsterdam hier te lande ingevoerd. De Reading is een „big twin", een dier flinke tuffen, die vooral voor het zijspan-rijden geschikt zijn. Hierboven hebben wij zoo'n nieuw Yankee-snufje eens afgebeeld. Het ziet er puik uit, niet waar? Het lokt tot rijden.

Hôtel Café Restaurant van Zeben, Wagenstraat 44, Den Haag.



Een snapshot uit de bekende Spijker-fabriek, waarult blijkt, dat men daar druk aan den arbeid is. Trompenburg lanceert thans een 13/30 P.K. chassis, en op de illustratie hierboven ziet men de eerste modellen van dit type, gereed om gecarrosseerd te worden. Trompenburg kan door de getroffen voorbereidende maatregelen vroeger tot productie en aflevering komen dan de meeste Europeesche fabrieken, en zulks is een groot voordeel. Het spreekt van zelf, dat wij dit toonbeeld van Hollandschen ondernemingsgeest met genoegen plaatsen.

Het Hotel-Restaurant „Corvin".

Op het gebied van hotels en restaurants is Nederland niet verwend, al valt er in de laatste jaren vooruitgang te bespeuren. Bij dien vooruitgang wil de tuin-stad Hilversum blijkbaar aan de spits staan, gezien het feit, dat aldaar eene inrichting geopend is, een juweeltje, die met de eerste-klasse etablissementen in het buitenland kan wedijveren. Wij doelen op Restaurant „Corvin", ondergebracht in een dier groote en luxueuse villa's, waaraan Hilversum zoo rijk is. Bedoelde villa was reeds een keurig architectonisch stuk werk, gelegen in een heerlijk park. De exploitanten van „Corvin" hebben echter de weelderige inrichting zoodanig tot stand gebracht, dat men mag spreken van een paleisje in een paradijsje. Het inwendige herinnert aan de meubileering dier kleine, maar bevallige Trianon-paleizen bij Versailles. En van het park heeft men eveneens een klein Versailles weten te maken. Op een heerlijk terras vinden de bezoekers gelegenheid te over hun spijzen en dranken te nuttigen onder het genot van beschaafde muziek, terwijl des avonds hun oog gestreeld wordt door de kleur-schakeeringen van een licht-fontein. Het uitzicht van dit terras, waar vroolijk getinte parasols als vreemde, groote bloemen in het zonlicht doen, behoort tot de mooiste in Nederland, waar men een heerlijk kijkje geniet op de Loosdrechtsche plassen. In 't kort: hier is een mondain etablissement gewrocht, dat geheel in het

