

Dagboek van een Leek

Vrijdag 2 October: Waarom — zoo vraag ik mij af — moeten beroemde sportmannen of sportvrouwen toch altijd in de krant als ze trouwen? Ik ben een verstokt celibataire, maar als ik nu toch waarlijk nog eens de dwaasheid zou begaan om in 't huwelijksbootje te stappen, dan zou ik 't toch waarlijk smakeloos vinden om me zelf met m'n bruid afgebeeld te zien in dag- of sportblad. Het huwelijk is een intieme verbintenis tusschen twee mensen en de sport, bedreven door een der partijen, die de verbintenis aangaan, mag geen aanleiding zijn tot onbescheiden publicatie van foto's.

Zaterdag 3 October: Ik ben op de vergadering van het N.O.C. geweest. Moet U weten, U kent van Tijen, m'n neef van moederszijde. Welnu, die moest zijn bond vertegenwoordigen, maar, wat gebeurt, hij wordt Vrijdagavond ongesteld. Kort en goed, hij belt me Zaterdag op en vraagt me of ik voor hem en zijn bond naar het N.O.C. wil gaan. Een prachtig mandaat zond hij er bij en ik dus Zaterdagmiddag al naar Amsterdam. Eerst de voorvergarig op de Grootte Club. Daar zijn we 't allemaal met elkaars eens geworden, dat Nederland niet naar de Spelen moest en 's avonds toen de vergadering openbaar was, hebben we net gedaan of we dat nog heelemaal niet besloten hadden.

Een prachtige vergadering. Het was voor Schimmelpenninck niet leuk. Maar wat deed hij het weer goed. Zijn

rede was meesterlijk. Zelfs meneer van Deutekom kwam er van onder den indruk en hield zijn mond.

We gaan dus niet naar Los Angeles.

Aan de perstafel zat een broer van Nijland. Ook een heel net persoon. Verder allerlei onbekende mannen, die op weg zijn beroemd te worden.

Wat me genoeg deed? De herbenoeming van Waller. Ik moet oom tegen hem zeggen. Een aardige kerel. Het type van den goeden sportman uit een generatie, die nu niet meer aan het woord is.

Moorman was, als immer, prachtig op dreef. Een scherp verstand en een tactisch diplomaat, deze leider van twintig of meer periodieken.

Na afloop Kleine Club. Ik heb moeten beloven, dat ik geen namen zou noemen. Maar U hadt ze moeten zien.

Zondag 4 October: Sparta—Ajax vond ik den mooisten wedstrijd. Ik er heen. Met Han Roozen. Deze laatste is Tartuffe. Zegt men. Sedert is zijn practijk zeer vooruit gegaan; want allerlei Haarlemsche lieden willen zich gaarne in hun kiezen laten peuteren door „een meneer van de krant” — zooals dat heet.

Ajax moet de Boer terug hebben. De man, die nu onder de lat stond lijdt aan accute inzinkingen. Daardoor kreeg Sparta den gelijkmaker en een dame op de tribune een flauwte.

Ik houd wel van Rotterdam en toch ook eigenlijk wel van Sparta. Wat zijn

die mensen daar toch heerlijk chauvinistisch. Die arme meneer Aerts, een voortreffelijk schermleeraar en een even voortreffelijk arbiter, was zoo eerlijk als goud en hij deed het heusch heel goed. Maar nu had U dat moeten hooren. En niet de jongens-tribune, niet de tweede rang, maar de groote heeren van de Rotterdamsche beurs, het intellect van deze havenstad. Er bleef van meneer Aerts geen stuk heel. Het lijkt me toch wel prettig om scheidsrechter te zijn.

Maandag 5 October: De jas van Han Roozen hing aan m'n kapstok. Zijn wandelstok stond in mijn paraplubak. Ik wist nog van Rotterdam, van een treintje naar Den Haag, van een taxi en toen hiaten.

Dinsdag 6 October: Duitse pers gelezen over ons niet naar Los Angeles gaan. Schande zeggen ze. Eerst een mooi Stadion verdienen aan de Amerikanen en dan wegblijven. Echt Hollandsch. „The fault of the Dutch”.

Woensdag 7 October: Bibbert onze gulden of bibbert hij niet. Hebben we geen ton meer? Loopen we met afgetrapte broek en scheeve hakken? Het buitenland snapt er niets van. Het gaat niet om die ton. Het gaat om den ernst der tijden. We willen ons volk niet noodeloos prikkelen door in dezen tijd geld en aandacht te schenken aan niet strikt noodzakelijke dingen. Compris?

Donderdag 8 October: Brief van tennismakker in Soerabaja met de mededeeling dat de toer van de Leimonias heeren nog al tegenvalt. Henk Timmer keer terug!

TARTUFFE.

Golf

Wanneer ge overtuigd zijt van de waarheid der spreuk: que tout vient à temps à qui sait attendre, dus dat geduld „zulk een schoone zaak” is, dan moet ge golf spelen. Afscheiden van alle andere genoegens, die dit spel van de open lucht biedt, staat het voordeel, dat het leert geduld oefenen.

Het moet door voortdurende oefening geleerd worden.

Dat is bij piano, bij vioolspel evenzeer het geval, zult ge zeggen. Maar, beweer ik dan met de zekerheid der overtuiging, er is nog een groot verschil tusschen het een en het ander. Oefent ge u in zang, in viool of piano-spel, dan hindert ge met dit jammerlijke geluid, dat daarbij het lucht-ruim in trilt, uw evennaasten. Oefent

ge u, hetzij in uw eigen tuin, of in een hoek van de links, dan vergroot ge uwe eigen capaciteiten en hindert niemand.

Het is niet makkelijk zich zelf deze beperking op te leggen. Ieder beginner beschouwt het als een ideaal de 18 holes te spelen. Zelfs voor dat hij de beginselen van het spel kent. Om nu weer eens tot de muziek oefeningen te komen. Geloofst ge dat een amateur op piano of viool er aan denken zou in het publiek op te treden, voordat de noodige oefeningen zijn vingers los en zijn kennis van het spel groot genoeg hebben gemaakt?

De golfspeler, die de lessen van een professional teacher volgt dient elk nieuw onderdeel, dat hem is bijgebracht door oefening in zich op te nemen, zoodat hij de details en het geheel meester is.

Twee belangrijke punten moeten voor alles geleerd worden. De beheersching der spieren van het boven-

lichaam en speciaal van de armen en de stand der voeten.

De meeste beginners, de jongeren dan uitgesloten, weten niet hoe zij hun spieren ontspannen kunnen.

Walter Hagen, een der meest beroemde Amerikaansche beroepsspelers, beweerde altijd, dat negen van de tien die willen leeren golfen, niet slagen om tot een redelijk spel te komen, wijl ze hun spieren niet los genoeg weten te maken.

Met een stijve houding van het bovenlijf, met gespannen spieren wordt geen goed schot gemaakt.

Oefen u voortdurend, zoodat gij met zekerheid den bal goed treft.

Een golfer moet er niet tevreden mee wezen, dat hij maar luk raak werkt. Iedere slag moet bereiken, datgene, wat in de combinatie, waarvoor gij staat, te bereiken is.

Laat mij een voorbeeld geven. Een beginner legt zijn ballen vlak voor zich,

SPORT IN BEELD

zeg een 30 à 50 c.M. van den eersten bal af. Hij moet nu zijn slag zoo maken, dat de bal over den andere heen springt en dezen niet aanraakt. In de sportterm heet dit een „stymie”. Wie de trick kent weet, dat deze manoeuvre niet overdadig moeilijk is. Ge neemt de mashie of de mashie niblick. Daarmee moet ge den slag maken. Gij kunt den stick langs den grond laten

gaan, dezen losjes aanrakend. Slaat ge zoo den bal over den grond, dan zal hij opspringen. Nu moet ge overdrijving vermijden. De bal dient alleen op te springen, niet de lucht in te gaan, zooals bij driving.

Oefening zal u leeren hoe gij dit onderdeel machtig kunt worden. Geduld dus. Doch hetzelfde geldt ook voor andere slagen. Master your shot,

leert Martin in zijn Golf for beginners. Onverschillig of gij met de irons werkt of met den driver. En dan nog iets.

Leer uw slag te volgen. Te zien waar de bal heen gaat. Wie niet kan vaststellen hoe hij heeft geslagen, leert ook niet zijn slag verbeteren. Master your shot en follow through zijn dus twee andere belangrijke onderdeelen van de studie in golf.

DE STEYR TYPE 30

Een handige „Strapatzfähige” 2-Literwagen met diep doorgebogen chassis en onafhankelijk veerende achterwielen

door BERT PRINSEN GEERLIGS

„En wanneer gaan we nu touwtje springen?”

Dit was de eigenaardige vraag, welke iemand aan den heer Douwes stelde, nadat deze met zijn kittigen grijzen Steyr „30” cabriolet alle mogelijke en onmogelijke capriolen had uitgehaald.

Drommels, dat karretje bezit zulke prachtige capaciteiten, dat men er onwillekeurig zin in krijgt om er mee te gaan „stunten”.

Het lage, stijve chassis — slechts 190 m.M. van den grond — en de onafhankelijk veerende achterwielen maken, dat deze Steyr als het ware aan den weg gekleefd zit. Gooi gerust je stuur een kwart slag om, wanneer de snelheidsmeter 70 K.M. aanwijst. Maak zonder angst slangelijntjes met een vaartje van in de 80. De Steyr 30 trekt zich van deze strapatsen niks aan. Trap je gaspedaal gerust nog maar wat dieper in, wanneer de weg springvloed-neigingen vertoont. Voort gaat het, in daver-dein!

Wanneer men dezen wagen gereden heeft, wanneer men genoten heeft van dit prima Oostenrijksch product, begrijpt men, hoe het komt, dat dit gerenommeerde merk zijn plaats op de Internationale markt behouden heeft. Zet den meest verwenden, den meest eischenden automobilist achter het stuur van den Steyr 30. Laat hem een lange reis maken. Laat hem bergpassen beklaanderen, geef hem de broei-hitte van de stoffige Italiaansche wegen en de snerpande koude van het Hooge Noorden. Hij zal waardeerende woorden over den Steyr spreken.

Zet meneer Nurks aan den volent van dezen benzine-kar. Wil hij een dichten wagen? De Steyr kan hermetisch worden gesloten. Wil hij den wind om zijn Nurksche lokken voelen? De Steyr kan open. Klaagt hij over tocht in het Nurksche nekje? Draai de zij-ruiten op. Wil hij op reis? Met Mrs. Nurks en de kinderen? Z'n Steyr biedt plaats aan vijf volwassen lieden. Ergeren de koffers hem in den wagen? Geen bezwaar; de standaard-uitvoering wordt met koffer achterop geleverd. Is er een defect aan den motor, omdat Nurks er eindelijk in geslaagd is den 6-cylinder kapot te maken, dan zal hij geen hooge werkloonen moeten betalen, want de motor is zeer gemakkelijk en vlug te demonteeren.

Laten we dien motor eens wat nader bekijken. Het product verraadt, dat het gebouwd is door technici, welke hun vak goed verstaan. De Steyr-fabrieken hebben een wereldreputatie op het gebied van geweren maken. Een uiterst precies werkje. En datzelfde cachet heeft de motor van de Steyr-auto. Het is een keurig ingebouwde zes-cylinder-motor,

welke 8/40 P.K. ontwikkelt. Boring en slag respectievelijk 70 m.M. bij 90 m.M., cylinderinhoud dus 2065 kubieke c.M. Hangende kleppen. Achtmaal gelagerde krukas. Pallas-carburator, voorzien van een ingenieus uitgekende zuigbuis-voorwarmer, welke automatisch werkt. Präzisionsarbeit! Twee-platen koppeling, welke in een oliebad huizen. Batterij-ontsteking. „One-shot”-smering. Koeling: circulatie-pomp en thermostaat. Zoolang de motor koud is, blijft de thermostaat gesloten en spoelt het koelwater door middel van de waterpomp alleen om den motor. Wanneer de temperatuur stijgt, wordt de radiator automatisch ingeschakeld.

De twee-bladige ventilateur is voorzien van een gemakkelijk na te stellen riem, welke tegelijkertijd den waterpomp aandrijft.

De Steyr 30 is uitgerust met drie versnellingen vooruit en één achteruit. Het geluid, dat de motor maakt, wanneer men hem laat optrekken in één en twee, is een genot om te hooren en doet ons denken aan het melodieuze gezoem der Mercedes-compressoren.

Het chassis is diep doorgebogen en is door middel van kruisbalken verstijfd. Het differentiaal is tusschen twee dwarsdragers opgehangen en het geheel maakt den indruk van soliditeit.

Het totaal gewicht van den Steyr is ongeveer 300 K.G. minder dan dat van den Steyr 20, ondanks het feit, dat punten, welke versterkt en verzwaard moesten worden, hun verbetering ondergingen. Wel een bewijs, hoe de Steyr-ingenieurs hun beroep verstaan. Het remsysteem is in stijl met het overige. De vierwielrem is een vloeistof-drukrem, welke volkomen gelijktijdig de vier wielen tot stilstand brengt. Een lichte druk op het pedaal is reeds voldoende.

Het spreekt vanzelf, dat ook de veering uitmuntend is. Hieraan werken natuurlijk de onafhankelijk geveerde achterwielen voor een belangrijk deel mee.

Verder bezit de Steyr oliedruk-schokbrekers, welke onbereikbaar zijn voor stof en water. De voorwielen zijn uitgerust met half elliptische veeren en de achterwielen hebben één groote dwarsveer.

Wanneer ons de vraag gesteld werd, hoe wij de bijzonder gunstige rij-eigenschappen van dezen Steyr verklaarden, zouden wij de oorzaak zoeken in de gunstige verhouding tusschen motor-capaciteit en het wagengewicht. Ofschoon deze Steyr allermint de pretentie heeft, tot de snelste automobielen ter wereld te behooren, is het acceleratie-vermogen voor een Europeaan zeer goed. Met volle belasting trekt de Steyr 30 in 18 seconden van 10 tot 60 K.M. op. En waar slechte bestrating geen reden is om vaart te verminderen, kan men met dezen auto flinke daggemiddelden maken.