

THE TWENTIETH CENTURY

In 1900 zag men zo het jaar 2000. en in dat jaar 2000 lachten we er nog mee, maar thans met die Segways en die elektrische steps moeten we dat toch herzien.



IN THE NEW CENTURY NO ONE WILL WALK—ALL WILL HAVE WHEELS.



Nr.11. november 2019.



bpost

PB-PPJ
BELGIE(N) - BELGIQUE
P002859

Brugse Oldtimers Vrienden

Maandelijks tijdschrift van de BOV
V.u. en redactie: Eric Vandamme
Joseph Wautersstraat 62, 8200 Brugge
Afgiftekantoor: 8200 Brugge Mail



Editoriaal.

Het jaar loopt stilaan op zijn einde. Van rijden met onze oldtimers is al lang geen sprake meer: het is te koud en te vroeg donker. Met het winteruur en de lange, donkere winteravonden in het vooruitzicht, kunnen we stilaan terugblikken op het afgelopen seizoen met zijn prachtig weer, én meteen kijken naar wat er volgend jaar te gebeuren valt, nu we het best achter de kachel zullen zitten te dromen van het volgend rittenseizoen.

En daaraan werken we alweer met vernieuwde moed, want onze kalender staat al weer op papier, en zo te zien zal die opnieuw extra gevuld zijn.

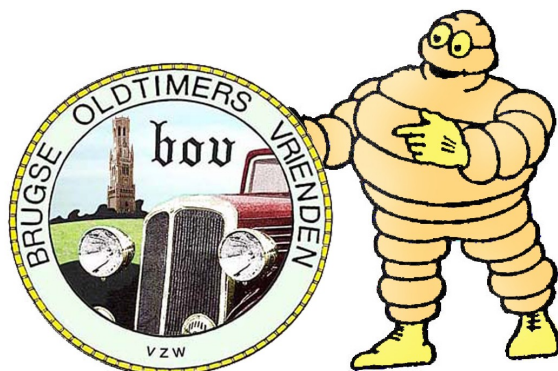
Er blijven alleen nog de beurzen over voor diegenen die het moeilijk hebben om de enkele maanden oldtimerstop te overbruggen. Maar daaraan geen gebrek, want vanaf nu kun je vrijwel elk weekend ergens hier of in de buurlanden op een beurs terecht.

Intussen kunt u hier wat artikels lezen uit de goede oude tijd, voornamelijk rond het gebruik van elektriciteit voor het vervoer in grootmoeders tijd.

En in de hoop dat er rustig van geniet, wens ik u alvast

véél leesgenot!

Eric Vandamme.



Agenda.

15 – 17 nov.:	Inter Classics	Brussel
29/11→1/12:	Prewar Days Expo	Waregem
5 - 9 febr.:	Retromobile	Parijs
15 - 16 febr.:	't Echappementje	Roeselare
15 - 16 febr.:	Flanders Collection Car	Gent
29/2 -1 maart:	Auto Retro	Roeselare
6 - 8 maart:	Antwerp classic Salon	Antwerpen

Inhoudstafel.

2. Editoriaal.
3. Agenda – Inhoudstafel.
4. In het jaar 2000.
5. Elektrische bussen.
6. Was dit ook openbaar vervoer?
7. “ “ “ “ “ “
8. Het stadsverkeer in de toekomst.
9. “ “ “ “ “ “
10. Geen versnellingen in deze wagen.
11. Wegen uit gesmolten zand.
12. Edison batterij lost problemen op.
13. “ “ “ “ “ “
14. Platen voor snelheidsduivels.
15. Alcohol als brandstof.
16. De twintigste eeuw...

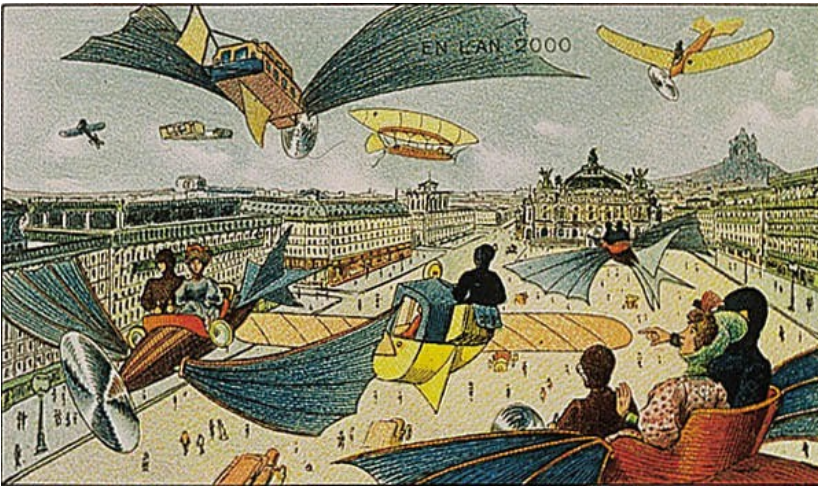
Inlichtingen:

Soc.zetel BOV
p/a Eric Vandamme
Joseph Wautersstraat 62
8200 Brugge
0495/26 69 17
bov@live.be



In het jaar 2000.

Tijdens de Wereldtentoonstelling van Parijs in 1900 deelde men deze prentjes uit. Een naïef beeld van wat nog komen zou!



In het jaar 2000 geen overvolle straten: Alle verkeer gaat er door de lucht, en men had schijnbaar geen haast!

Met elektrische rolschaatsen raakt men vlot door de stad. We zijn nog niet zover, maar het begint er toch stilletjes aan op te lijken.



Moderne oorlogsvoering: ook toen beseften ze al dat de moderne techniek zou misbruikt worden.

Elektrische bussen.

In maart 1945, nog voor de oorlog ten einde was, kwam men met een aanlokkelijk aanbod: de grote bommenwerpers zouden omgebouwd worden tot passagierstoestellen, en men zou goedkoop de wereld kunnen afreizen.

En wat ongezien was: de reizigers zouden met elektrische bussen naar de toestellen gebracht worden. De bus met een koepel uit plexiglas zou achterwaarts tot tegen het vliegtuig rijden, zodat men vlot van de bus in het toestel zou kunnen stappen.

Maar er was geld nodig om die vliegtuigen te bouwen. En hier zat het addertje onder het gras: dit was een middel om de brave burger aan te zetten om nog meer oorlogsaandelen te kopen!

En na de oorlog werd alleen de klein DC3 als passagierstoestel gebruikt, van de bussen kwam er natuurlijk niets terecht...

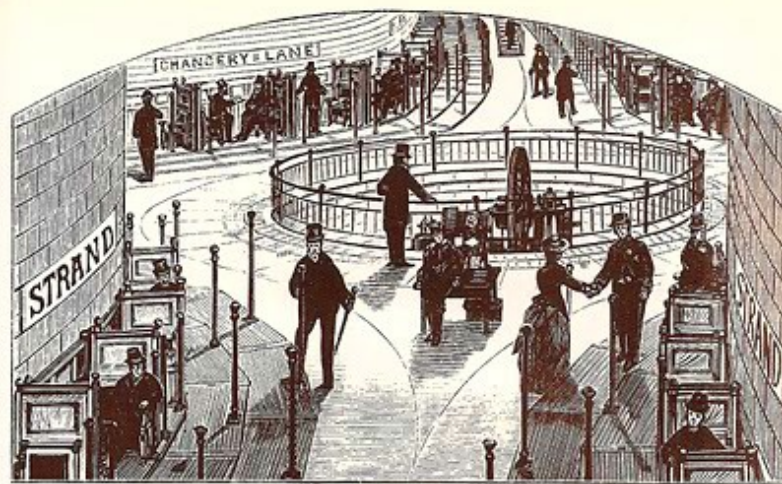


Was dit ook openbaar vervoer?

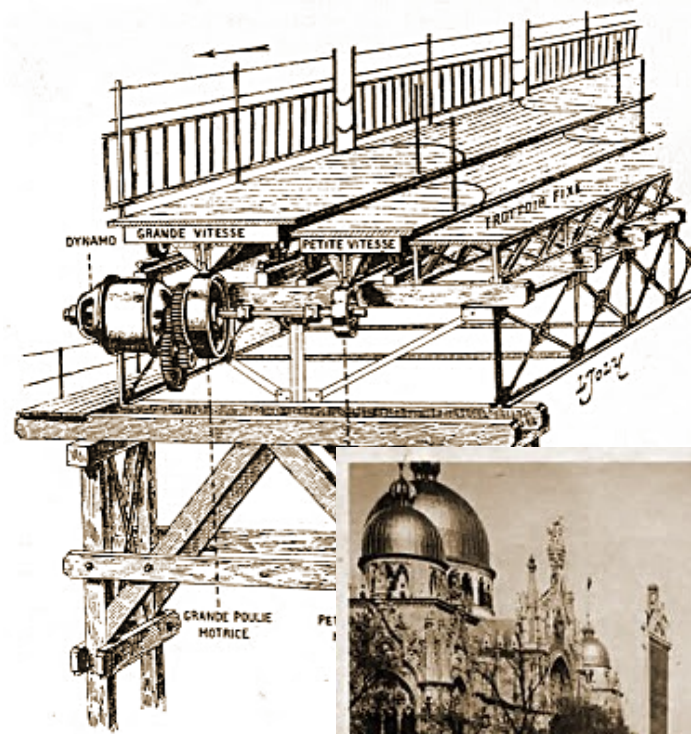
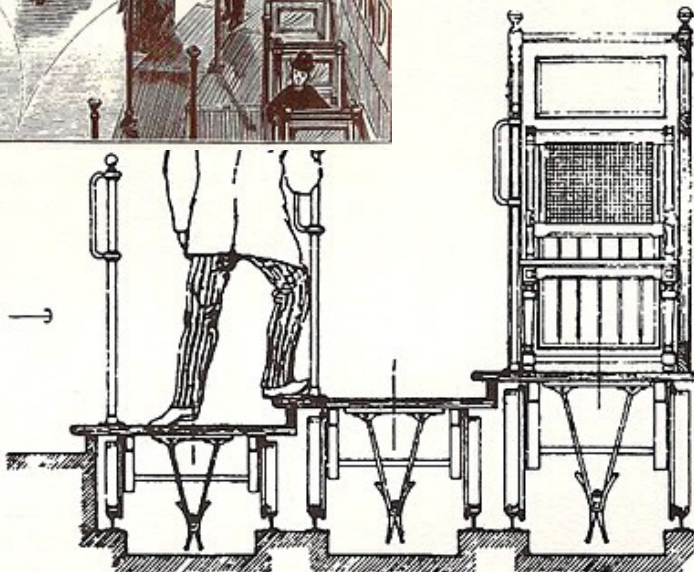
In 1890 werd een voorstel gedaan om in het centrum van Londen bewegende voetpaden aan te leggen. Er was een vast voetpad, ernaast een traag voetpad, dan een snel voetpad, en één met zitbanken voor ver vervoer door de stad.



Dit alles ter hoogte van de eerste verdieping van de gebouwen, dus ver van het drukke verkeer met paarden en wagens. Voor de winkels eronder was het een slechte zaak!



Alles zou al elektrisch gebeuren, want elektriciteit was de nieuwe wonderuitvinding die het aanzien van de wereld definitief zou veranderen. En dat bleek inderdaad ook zo, maar toch niet op deze wijze!

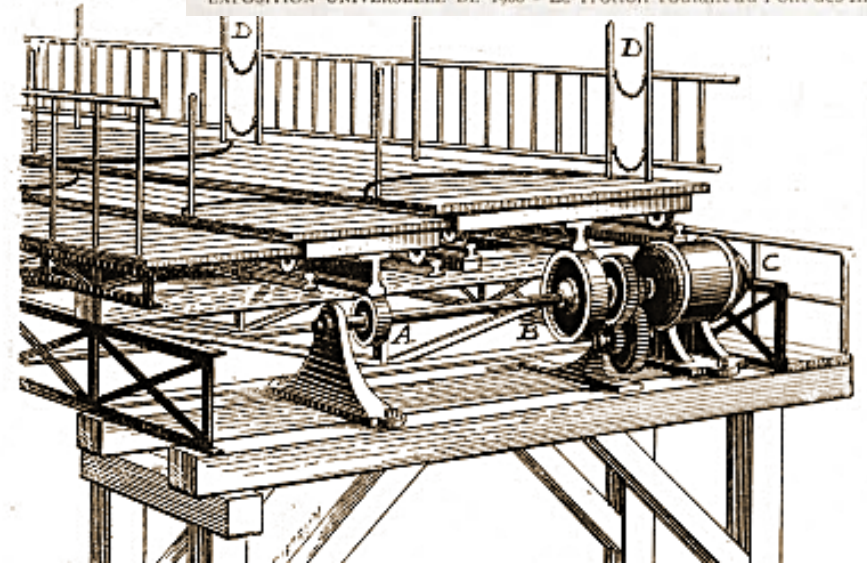


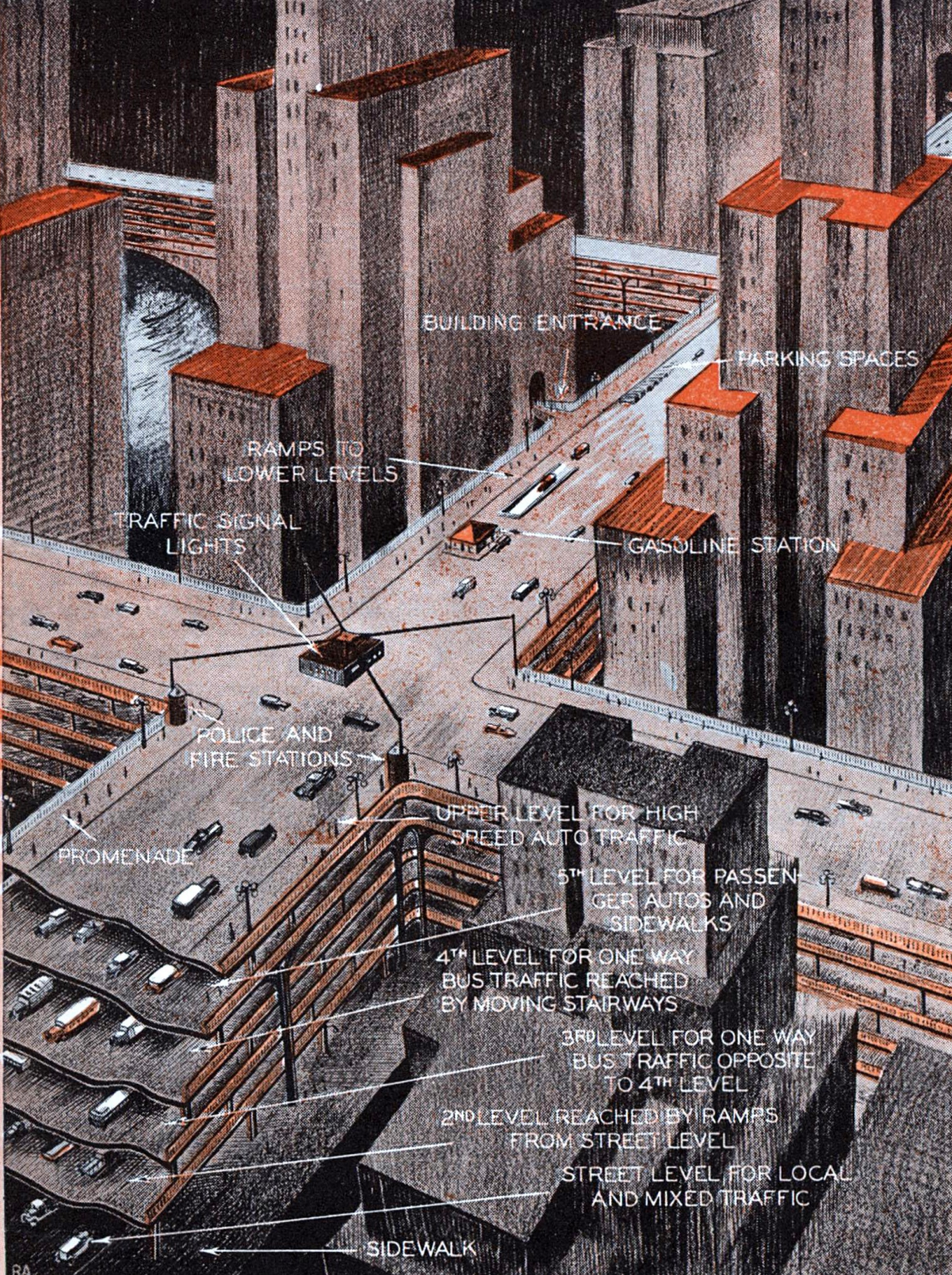
De tekeningen tonen duidelijk het principe van de werking. De verschillende snelheden verkreeg men door wielen van andere diameter op dezelfde as te monteren.

↓ Maar op de Wereldtentoonstelling van Parijs in 1900 werd dit echt de waarheid! U ziet hier het lange rollende voetpad aan de Pont des Invalides, langs waar men de verschillende paleizen zonder moeite kon bereiken.



EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900 - Le Trottoir roulant au Pont des Invalides





Gelukkig kwam het nooit zover!

Het stadsverkeer in de toekomst.

Modern Mechanix, maart 1930:

“Op de afbeelding hiernaast ziet u het verbazingwekkende plan voor een wegenplan in zes verdiepingen naar het idee van Dr. John Harris, voormalig gezondheidscommissaris van New York. Op straatniveau is er een straat voor lokaal verkeer en gemengd vervoer, en een breed voetpad.

Het eerste verdiep is bereikbaar langs hellingen van op het straatniveau.

Het tweede verdiep is voor autobussen in één richting, bereikbaar via roltrappen.

Het derde verdiep is voor autobussen die in de andere richting rijden.

Het vierde verdiep is voor passagierwagens en heeft voetpaden.

Het vijfde verdiep is voorbehouden aan hogesnelheidsverkeer.

Toch zijn daar wandelwegen met directe toegang tot de gebouwen. Er zijn hellingen naar de lagere verdiepingen en zelfs een pompstation. Verkeerslichten boven de weg regelen het verkeer op het kruispunt, en er zijn politie- en brandweerposten voorzien.

Het plan van Dr. Harris wordt aanzien als een van de best te verwezenlijken projecten tussen de meest doenbare van de vele ingezonden schema's, om doeltreffend het constant toenemend motor en voetgangersverkeer aan te pakken.”

In 1900 → zag men het jaar 2000 zo: De taxi zet je af aan het balkon, en de conciërge toont je de lift...



Geen versnellingen in deze wagen.

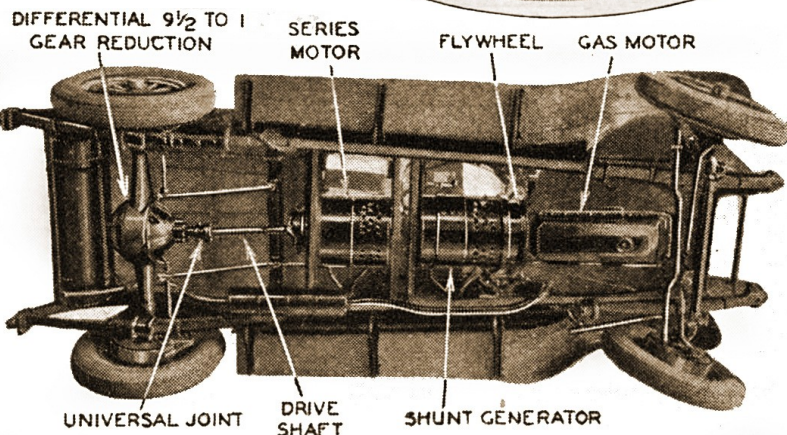
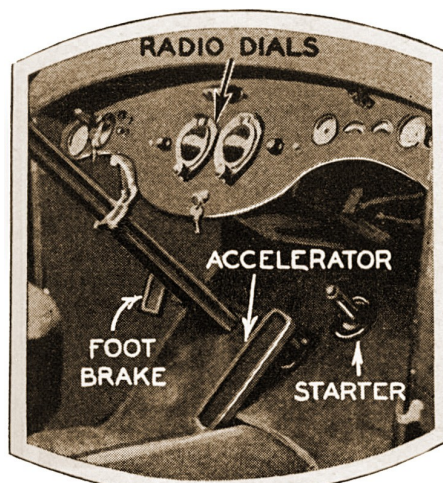
Groot nieuws in Modern Mechanix van januari 1930:

“Een wagen die geen koppelpedaal heeft en geen versnellingen om te schakelen werd gebouwd door Colonel Edward Green. Het nieuwe controlesysteem van de wagen is mogelijk gemaakt door een generator en een elektrische motor te gebruiken in plaats van de gebruikelijke koppeling en versnellingsbak.

Het vliegwiel van de benzinemotor drijft de generator aan, die stroom levert aan de elektrische motor, die de wielen aandrijft.

Er zijn slechts twee pedalen, een aan de linkerkant voor de rem en de andere voor het gas. Het is onmogelijk om te motor te blokkeren zonder de ontsteking uit te schakelen, en het is ook onmogelijk om met een schok te starten. Zelfs als het gaspedaal snel tot op de plank wordt ingedrukt, zal de wagen zachtjes en geleidelijk optrekken. Tijdens het rijden kan de chauffeur te allen tijde beide handen op het stuur en de ogen op de weg houden. De benzinemotor is van het standaardtype en werd op geen enkel punt gewijzigd. Door op het gaspedaal te drukken versnelt het toerental van de motor zoals bij elke normale wagen, en de verhoogde snelheid drijft de generator tot een hoger vermogen, waardoor een sterkere stroom wordt geleverd aan de elektrische motor, zodat de wagen sneller zal rijden.

Deze opstelling voorkomt de schokkende start die onvermijdelijk is bij het gebruik van de klassieke koppeling met versnellingen.”



Wegen uit gesmolten zand.

In juni 1933 kwam Modern Mechanix met dit artikel:

“Wegen die zo effen zijn als glas kunnen snel en goedkoop aangelegd worden als de Beach Sun lens werkt zoals zijn uitvinder beweert. Een voorgestelde methode om wegen te bouwen is te zien op de afbeelding. Een cilindrische lens, zo breed als de weg, concentreert de hitte van de zon op het onderliggend zand, dat daardoor smelt. Terwijl het nog in vloeibare toestand is, passeert er een rol over en maakt het glad in vorm. Zulke weg zou praktisch onverslijtbaar zijn door het normale wegverkeer. Een patroon in de rol zou de weg slipvrij maken.”



Dit was toch in de eerste plaats bedoeld om snelwegen door de woestijn aan te leggen, en daar is altijd zon genoeg.

Maar er was nog meer gepland: om de steden van drinkwater te voorzien, bedacht men om langs kanalen het zeewater tot aan de stad te brengen, waar alweer met de reuze lenzen de hitte van de zon zou gebruikt worden om het zeewater te doen koken en de waterdamp te condenseren tot drinkwater.

En die kanalen zouden in het zand uitgegraven worden, om in de sleuven dan meteen een glazen wand te branden! Eenvoudig toch?

Vanzelfsprekend kwam er van dat ganse project niets terecht maar het bleek wel een leuk idee van een gekke architect.



Edison Batterij lost oude problemen op.

Oakland Tribune, 27 juni 1909:

“Nieuwe uitvinding door tovenaars zal het straatverkeer radicaal wijzigen”.

“Zal de benzineauto doen verdwijnen”.

“Test zal uitgevoerd worden op trams, dan zullen bestellingen geleverd worden”.

“NEW YORK, 26 juni.—”De nieuwe oplaadbare batterij is thans een voldongen feit”, zei Thomas A. Edison deze avond vanuit zijn riante villa in Orange, NJ.

Hij was echt opgewekt. Er was in zijn houding een opwelling van trots over zijn grote uitvinding. Jarenlang had hij geduldig, hoopvol, hardnekkig aan de problemen van zijn batterij gewerkt. Vier jaar geleden dacht hij dat hij deze had opgelost. Maar hij was te voorzichtig om victorie te roepen, doch nu heeft hij absoluut geen twijfel meer.

“Waarom”, zei hij, alsof hij verbaasd was dat niet iedereen op de hoogte was van zijn overwinning, “ik heb de batterij een paar maand geleden afgewerkt. Nochtans werd hij nog niet verkocht, want ik ben niet voorbereid op het grote aantal bestellingen die reeds binnenkomen. Ik zal de volgende paar dagen een laatste test doen op de stadstrams hier in West Orange, en dan zal de experimentele fase afgelopen zijn.”

Geen twijfel meer.

“Nadat we hier onze laatste testen hebben uitgevoerd, zullen we bestellingen aanvaarden voor de stadslijnen van New York.

Ik heb geen enkele twijfel meer over het praktische nut van de batterij zoals ik ze nu ontwerp omdat Macy's, in New York, onlangs een van hun bestelvoertuigen heeft uitgerust met een batterij die in onze fabriek werd gemaakt, en de wagen reed de ganse dag rond in Long Island.

Onze batterij lost een van de groeiende problemen van het wegverkeer op in New York en andere grote steden. Het zal in weinig tijd de paarden verdringen. Zijn invoering zal het paard uit de dichtbevolkte centra doen verdwijnen en zal de ruimte beperken die nu een paard en wagen innemen.

Dit op zichzelf betekent een grote besparing van plaats, ik zou durven zeggen bijna de helft. Daardoor zal deze besparing de verdubbeling toelaten van het aantal voertuigen in een gegeven ruimte. En dan zal ook de trekkracht van een paar paarden op zijn minst verdubbeld zijn. Dit is natuurlijk afhankelijk van de grootte van de batterij die is geïnstalleerd. De snelheid zal meer dan verdubbeld zijn. Dus zie je dat we iets hebben dat de moeite waard is.”

Levensduur van de batterij is 4 jaar.

Edison legde uit dat de cellen van zijn batterij variëren in gewicht van 13 tot 18 pond. Een 18-pond batterij van 60 cellen is het soort dat een vrachtwagen van 1 ton van New York naar Philadelphia zal voeren in minder dan een derde van de tijd dat een stel paarden zou nodig hebben om dezelfde lading te trekken.

“Ik verwacht weldra om elke taxi op de nieuwe batterij te zien rijden. Ook auto's, en andere luxevoertuigen, kunnen er mee uitgerust worden. Ik schat dat de levensduur van een batterij niet minder dan vier jaar zal zijn. Ze zullen simpelweg moeten herladen worden als hun elektrische vloeistof uitgeput is. Dit proces is zo simpel en gemakkelijk als een fietsband vol lucht pompen. Al wat moet gedaan worden is een pomp (*batterijlader*) meenemen en die inpluggen in het dichtstbijzijnde stopcontact. De commerciële waarde van een benzinemotor zal dan verdwijnen. Voertuigen voorzien van de nieuwe batterij zullen zo geluidloos zijn als praktisch mogelijk is om een snel bewegend ding te maken.”



Nummerplaten voor snelheidsduivels.

Modern Mechanix, maart 1939:

“Speciale nummerplaten duiden onvoorzichtige chauffeurs aan.”

“Speciale nummerplaten voor verkeersovertreders worden be-
dacht door de commissaris voor publieke veiligheid in Memphis.

Als de wet er doorkomt, moeten chauffeurs die herhaaldelijk de
verkeersregels overtreden hun nummerplaat inleveren voor spe-
ciale platen, zoals op de foto te zien is, met daarop een doodshoofd en de woorden: Verkeersovertreder.”



Alcohol als brandstof.

Modern Mechanix, december 1933:

“Voor economische of technische redenen wordt een mengsel
van alcohol en benzine aanbevolen om de noodlijdende boeren
te helpen.

Het gebruik van deze brandstof zou jaarlijks 680 miljoen scho-
ven maïs gebruiken, zodat het productieoverschot grotendeels
zou verminderd worden.

De benzine zou met 10% alcohol vermengd worden (*zoals de
95 octaan E10 die we nu aan de pomp krijgen*).

Men beweert dat men daardoor meer vermogen krijgt aan een
belangrijk lagere prijs.

Boeren uit het Midwesten die uitkijken om die brandstof te ge-
bruiken, beweren dat deze een hogere anti-klop waarde heeft,
dat de motor beter start, een betere acceleratie geeft, minder
kool afzet, de olie niet meer verdunt, wat een lagere motortem-
peratuur dan bij een gewone benzinemotor tot gevolg heeft.

De motor gebruikt meer lucht en verbrandt gelijkmatiger in de
cilinders.”

→ De foto
toont de
start van
een testrit
met een
alcohol-
benzine
brandstof,
aanbevo-
len om het
landbouw-
overschot
in de VS te
verminde-
ren.”

