

Beretning fra "World Motor Transport Congress" afholdt i London i Dage 14, 15 og 16 November 1927.

Efter at Amerika i flere Aar har afholdt "World Motor Transport Congress'cs" arrangeret af amerikanske Motorassocationer til stor Gavn for Udviklingen af al Art Motor Transport i Amerika, blev den fjerde Verdens Kongress i Europa afholdt i London fra den 14 til 16 November 1927. Kongressen var arrangeret af "Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd" med Støtte af "The Imperial Motor Transport Council" og underlagt "Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles", Paris.

Kongressen havde faaet en overordentlig stor Tilslutning, idet over 250 Delegerede repræsenterende Regering, Motorindustri, Motorhandel, Industri og Handel i al Almindelighed, Vejbygningsorganisationer, Jernbanorganisationer, Ingeniørorganisationer, Motororganisationer (Klubber), Christforeninger, Sporveje og Landbrugsorganisationer var kommet til Stede ved Kongressen. De Delegerede repræsenterede ialt følgende 62 Lande:

Australien,	Kenya,
Østrig,	Mauritius,
Belgien,	Mexico,
Bolivia,	New Zealand,
British Columbia,	Ny Syd Wales,
Canada,	New Zealand,
Czechoslovakiet,	Nigeria,
Ceylon,	Nord-Irland,
Chile,	Norge,
China,	Ly Skotland,
Colombia,	Ontario,
Danmark,	Paraguay,
Dominico Republik,	Persien,
Ecuador,	Polen,
Egypten,	Peru,
Estland,	Quebec,
Federative Indøj Stater og Straits Settlements,	Queensland,
Finland,	Rhodesia,
Frankrig,	Rumänien,
Tyskland,	San Marino, Republikken,
Suidvesten,	Siam,
Stor Britanien,	Sierra Leone,
Guatemala,	Syd Afrika,
Holland,	Syd Australien,
Ungarn,	Sverige,
Indien,	Schweiz,
Irak,	Tasmanien,
Irland (Fristaten)	Portugals Stater,
Italien,	Victoria,
Japan,	Vest Australien,
Java,	Zanzibar.

Følgende Emner blev sat under Diskussion:

1. Motor Transport as an Instrument of Development of World Resources,
2. Road Construction and Improvement in Relation to the Development, Efficiency and Economy of Road Transport,
3. The Development of Motor Vehicles Suitable for Service on Bad Roads and for Cross Country Use,
4. The Improvement of Facilities for International Travel by Road,
5. The Necessity for Co-operation between Road and Rail Transport

Inden Diskussionen tog sin Begyndelse bød Fernanden for Motor Manufacturers & Traders Ltd., Sir George Beharrel, paa Arrangørernes Vegne de Delegerede velkommen, medens Englands Trafikminister Wilfrid Ashley paa den engelske Regerings Vegne bød velkommen. I sin indledende Tale udtalte han, at "Transport" var Grundlaget for Civilisationen, og at det derfor gjaldt en at faa ethvert Trafikmiddel udnyttet bedst muligt, ligesom det var af den yderste Vigtighed at faa de forskellige Trafikmidler til at arbejde sammen paa den for Samfundet nyttigste Maade. Vejtrafikken havde i de senere Aar udviklet sig saaledes, at man nu absolut maatte søge at finde en Løsning paa Konflikten mellem Jernbanetrafik og Automobiltrafik, en Løsning han mente kunde findes ved Forhandlingsvilje fra de 2 interesserede Parter.

Efter denne Indledning gik man over til Diskussionsnummerne.

1. Motor Transport as an Instrument of Development of World Resources.:

Talere fra de engelske Kolonier er talte hvor vigtigt der er for overhovedet at kultivere et Land hurtigt at skaffe sig et Trafiksystem og at bringe Omsætningskerne ved Trafikken ned til saa lavt et Niveau som muligt. Jo lavere Omsætningskerne, des større er den Del af Landet man kan kultivere. Og det er Motorikretsløbet, der i disse udviklede Lande gør Pionerarbejdet. Der kræves selvfølgelig for at opnaa den laveste Ton-Kilometer Udgift andre Arter af Motorikretsløbet end i mere civiliserede Lande, og de Typer, der nu særlig anvendes, er den 6-hjulede Lastvogn, Regressen og Traktoren. Grundet paa Uanskeligheder med Hensyn til at skaffe den nødvendige Bensen til en nogenlunde lav Pris, maatte man have sin Opmærksomhed koncentreret paa andre Brændselstoffer, der billigere og lettere kunde skaffes i lidet udviklede Lande.

I Nordafrika er der siden Krigen med Hensyn til Motortrafik sket en enorm Udvikling, der dog ikke er gaaet saa meget ud over Banerne som over Kamelerne. Ikke alene er det Karisterne, der nu benytter sig i stadig stigende Grad af det moderne Kretsløb, men ogsaa de indfødte har i stor Udstrækning taget det i Brug. De mest moderne kraftige Vogne benyttes, og til Persontrafik anvendes ofte Regressen og 6-hjulede Automobile. Rejser, der tidligere tog en Maaned, kan nu udføres paa mindre end en Uge, hvilket selvfølgelig betyder meget for Udviklingen af Handel og Industri.

Den amerikanske Repræsentant for National Automobile Chamber of Commerce fremhævede Personautomobilets store Betydning for Samfundets Velvære. Automobilens betydning, at Folk kunde leve i sundere Kvarterer borte fra deres Arbejdsplads, og at Priserne paa Livsfornødenheder blev billigere, fordi Tilførselen lettet. Endvidere muliggjorde Automobilens en større Produktion paa Grund af dens Hurtighed og den derved opnaaede Tidbesparelse. Man mente, at Skatten i Amerika pr. Kretsløb kun var ringe, men paa Grund af dens enorme Udbredelse (ca. 22 Millioner) indbragte den dog over 700 Millioner Dollars. Det billigste Middel til Velstand var at lægge Automobilens paa sin Hindringer i Vejen som muligt.

2. Road Construction and Improvement in Relation to the Development, Efficiency and Economy of Road Transport.

For at undgå en forfærdet Trafik i store Byer bør man saavidt muligt lede den gennemgaaende Trafik uden om Byerne, men samtidig sørge for, at de Veje, ad hvilken Trafikken ledes, faar en god og hensigtsmæssig Tilslutning til Hovedvejene. Hvervei bør saa vidt muligt udrettes, og i hvert Fald bør man altid sørge for, at de bliver lagt med rigtig Hældning. Hver Hovedvej afgiver Del af sin Trafik til Sidevejene konstrueres bredere, hvor de støder op til Hovedvejene, saaledes at de tager Trafikken som Trægte.

For at opnaa en bedre Udnyttelse af Motorikretsløbet kunde det tænkes at anlægge særlige Veje, hvor stor Hastighed var tilladt. I Italien er man allerede inde paa denne Metode, idet man har anlagt særlige Automobilveje, for hvis Afbenyttelse Automobilisten, hver Gang han ønsker at benytte dem, maa betale en vis Afgift (Dampengo). Disse italienske Veje har ingen Tilslutning til de almindelige Vojnet udover Begyndelsen- og Endepunkt, hvilket selvfølgelig har visse Ulemper. Det vilde sikkert være en Fordel paa mange Punkter at have Forbindelse med den øvrige Del af Vojnet og samtidig opgive Dampengosystemet.

Repræsentanten for den italienske Automobilklub oplyste, at hele Motorsektoren i Italien gik til Vejforbedring, og at Automobilklubben administrerede Statens. Til Gengæld var det saa rigtigt: Mussolini, der havde det afgørende Ord med hensyn til Bestyrelsens Sammenstilling. Det var Heningsmål de første 5 Aar at anvende et Beløb af 25.000.000 £ Sterling til Forbedring og Opbygning af Italiens Vojnet. Vejeksporter fra Indien og Palæstina gav Meddelelse om hvilke enorme Kræfter, der var i Virksomhed for at skabe virkelig gode Vojnet, der kunde benyttes saavel i den tørre Tid som i Regntiden. Minns Repræsentant oplyste, at efter Krigen havde den kinesiske Regering faaet Øjnene op paa, at landets Industrielle Fremgang ahang af Vojnettets Godhed, hvorfor der blev planlagt store Vojarbejder, saavel Rynlæg som Forbedringer. Samtidig har Omnibustrafikken taget et voldsomt Opving. I 1922 var der kun enkelte Omnibuslinier, medens der i 1926 blev oprettet alene 21 Ruter, hvoraf den længste var ca. 1300 km lang.

3. The Development of Motor Vehicles Suitable for Service on Bad Roads and for Cross-Country use.

Denne Diskussion formode sig nærmest som en Lovprisning af det 6-hjulede Motorbrevst. Fra alle de Lande - med daarlige Voje eller slet ingen Voje - hvor denne Type Motorbrevst har været anvendt, har man fundet den ideel. De daarlige Voje kræver et ringe Hjultryk, og dette opnaas jo, for en bestemt Vægt, ved Tilføjelsen af flere Hjul. Gaaet i Lande med gode Voje, vil der være store Muligheder for det 6-hjulede Motorbrevst, naar der er Tale om Transport af mange Personer eller stor Last, idet man bliver i Stand til at holde Hjultrykket indenfor de Grænser, de bestaaende Voje er konstrueret til at bære. Det lavere Hjultryk betyder et mindre Vojalid. I London har man nu 6-hjulede Omnibusser indrettet til 68 Personer, og disse giver et mindre Hjultryk end de 4-hjulede Omnibusser til 54 Personer.

I de lidt udviklede Lande er Spørgsmaalet om at skaffe Brændselstof til rimelige Priser meget vigtigt. Særlig i Frankrig er der foretaget Forsøg med forskellige Brændselstoffer, dels med sandtme der udvikles under Kærlsen (Acetylen etc), dels med komprimeret Gas, der nedbringes i Beholdere. En Del af disse Forsøg skal være færdigt holdigt ud, og som en Konklusion oplystes det, at store Franske Automobilfabriker som f.eks. Citroën og Chenard & Walcker s.22. benytter almindelig Komprimeret Gas ved Afprøvning af deres Motorer paa Prøvebank.

4. The Improvement of Facilities for International Travel by Road.

Det internationale Samkvem i Europa med Personautomobiler er i høj Grad lettet ved Hjælp af "Triptique" og Internationale Førerbeviser. Endelertid er der mange Forhold, der endnu trænger til Forbedring og Standardisering, inden man kan sige, at internationalt Samkvem ad Landevejene kan foregaa uden Vanskelighed. Diskussionen endte da ogsaa i 2 Resolutioner, der begge vedtoges enstemmigt. Den ene af disse opfordrede alle Regeringer til paa det bedste at overveje Mulighederne for Simplificering af Passformalteter, Opnvalde af Pasvisering, Løttelse ved Udstedelse af Triptique og internationale Førerbeviser, Løttelse af Besætningen af Motorbrevst, der i kortere Tid benyttes til Turistbrug i et fremmed Land og Standardisering af Vojtavler og Trafiksignaler. Den anden Resolution gik ud paa at udvide Triptiques Gældighed til at omfatte Omnibusser og Lastautomobiler, hvilket allerede var gjort i Belgien, Danmark, Tyskland, Nederlandene og Schweiz.

5. The Necessity for Cooperation between Road and Rail Transport.

Overalt i Verden er Spørgsmaalet Automobilets Konkurrence med Banerne brændende. Dette fremgik ganske tydeligt under Diskussionen, hvori deltog Delegerede fra mange forskellige Lande. Dog har Banerne de fleste Steder faaet Øjnene op paa, at et nært Samarbejde med Automobilene er nødvendigt. I Amerika har 51 Jernbaneselskaber paabegyndt Automobilruter til Støtte for Jernbanetrafikken. A tansbilene bringer Personer og Gods til Stationerne, og paa forskellige Tidspunkter af Døgnet overtager det lige fra Trafikken for Banerne.

Lange Steder er der etableret et intimt Samarbejde mellem Buslinier og Banerne, saaledes at en Billet gælder for begge Trafikmidler efter frit Valg af Passageren. Man kan ikke tro, at det vil lykkes Banerne at udkonkurrere Automobilerne, men det er ligesaa utvivlsomt, at Automobilerne skulde kunne gøre Banerne overflødige. Disse sidste vil stadig have deres Betydning over de lange Strækninger, medens Automobilerne vil kunne krydse sig paa de kortere Distancer. Repræsentanten for de tyske Statsbaner udtalte, at man maatte ikke tro, at Banerne kunde faa den Trafikrønde, de havde mistet, tilbage igen blot ved at nedstøtte Taksakterne. Man maatte finde Grundlaget for et Samarbejde mellem de to Arter af Trafikmidler, thi paa kortere Afstande og til Transport af visse Varer havde Automobilerne Fordel, som Banerne ikke kunde yde.

Fra forskellig baneinteresseret Side blev det fremhævet, at Vanskelighederne ved at komme til et frugtbart Samarbejde ofte strandede paa, at der ikke kunde forhandles med en enkelt Automobilorganisation, men at man var henviset til at forhandle med de mange Smaagjøre af Gods- og Omnibuslinierne. Derfor mente mange det maaske bedst, at Staterne overtog Automobilruterne. Resultatet af Diskussionen var, at man fra alle Sider indsaa Nødvendigheden af et Samarbejde mellem Skinn- og Vejtrafik, og at et saadant Samarbejde er til Fordel for saavel begge Arter af Trafik som for Publikum.

Fra dansk Side (Industrirådets Repræsentant), blev der fremsat en Resolution imod høje Satter paa Motorbrotøjer, der benyttes kommercielt, hvorved Udbringelse af Varer ad Landevejen forøges uforholdsmæssigt til Fordel for Banetrafikken. Denne Resolution blev enstemmig vedtaget.

Inden Kongressen sluttede modtoges den italienske Repræsentant Senator Crespia Indbydelse til at afholde den næste Kongres i Rom i Efteraaret 1913.

The Commercial Motor Show.

Efter Kongressens Afslutning havde de Delegerede Lejlighed til at gennemgaa den store Commercial Motor Show i Olympia i London. Udstillingen var meget righoldig og fyldte saavel den gamle Olympia Hal som den ny Tilbygning. Alle tekniske kommercielle Motorbrotøjer ligesaa den almindelige London Broske til de største Lastautomobiler beregnet til overskødt Brug fandtes udstillet.

De fleste Lastchassis er nu forsynet med 4-Hjuls Bremsen og for de meget store Typers Vedkommende benyttes Servobremsen. Chassierne er gennemgaaende lavere end før og er gjort saa lette som muligt. Der er flere Chassis, der nu leveres med 6-cylindrede Motorer. De fleste Motorer er forsynet med Røgløsløst, og det er unøjagtigt man ser massive Ringe.

De fleste engelske Fabriker udstillede 6-hjulede Chassis specielt bygget enten for overskødt Brug eller til Befordring af meget stor Last.

Fleere Chassis er konstrueret med Styrebøjlet liggende helt fremme ved Forakslen, saaledes at Karosseriets Rygrymme bliver bygget over eller rettere hen paa Siden af Motoren. Karosseriet er da udført saaledes, at dets højre Side (det drejede sig udelukkende om højre-styrede Vogne) er forlænget ud til Hjeleren. Føreren kommer altsaa til at sidde ud for Motoren med den ene paa sin venstre Hånd. De Indbydelser paa Motoren der hører Pæning er anbragt paa dennes venstre Side, der er tilgængelig paa samme Maade som ved en almindelig Konstruktion. Motorbøjlet faar et asymmetrisk Udseende, men Vægtfordelingen paa Chassiet bliver bedre.

Udstillingen viste stor Fremgang i Omnibus-Karosserierne. Fleere Fabriker udstillede Omnibustyper til lange Turistturde. Disse Karosserier var udstyret med al mulig Komfort lige fra store mæglige Stole til Kolden og Hændervarm. Der fandtes ligeledes Cabriolet Karosserier til Befordring af op til 30 Personer. Kaleschen paa disse kan hurtigt slaaes op og ned, idet den løber paa og styres af to Skinner. Konstruktionen synes at være særlig anvendelig til store Turistautomobiler.