

## OMNIBUSSTYPER VID STOCKHOLMS CENTRALA OMNIBUSSAKTIEBOLAG.

Föredrag av trafikchef *E. Magnuson*.  
Stockholms spårvägar.

När Stockholms spårvägar i juli 1925 övertog omnibusdriften inom själva staden, hade det dåvarande, privata omnibussbolaget 13 vagnar i drift, 11 engelska Vulcan-vagnar, inköpta 1923, och 2 Scania-Vabis, inköpta 1924. Vagnarna voro 2,2 m. breda och försedda

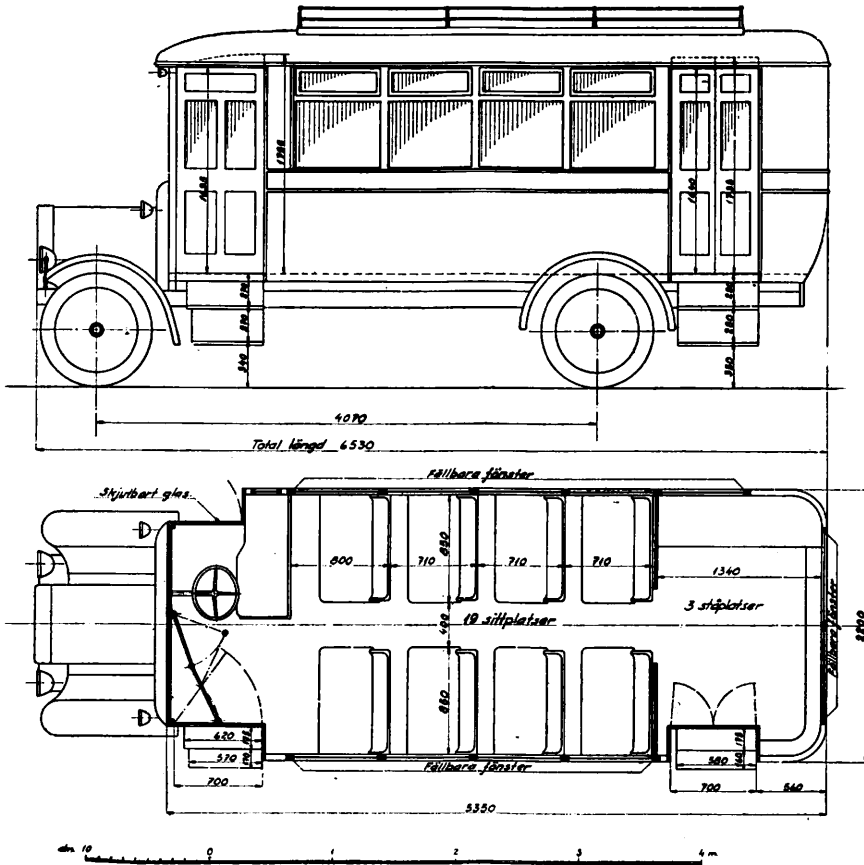


Fig. 1. Vulcan 1923.

med halv-pneumatiska ringar. Vulcanvagnarna rymde 22 passagerare och Scania-Vabis 25 passagerare. Fig. 1 visar en Vulcanvagn och fig. 2 en Scania-Vabis-vagn.

De 11 Vulcan-vagnarna äro sedan maj 1928 utrangerade, till stor

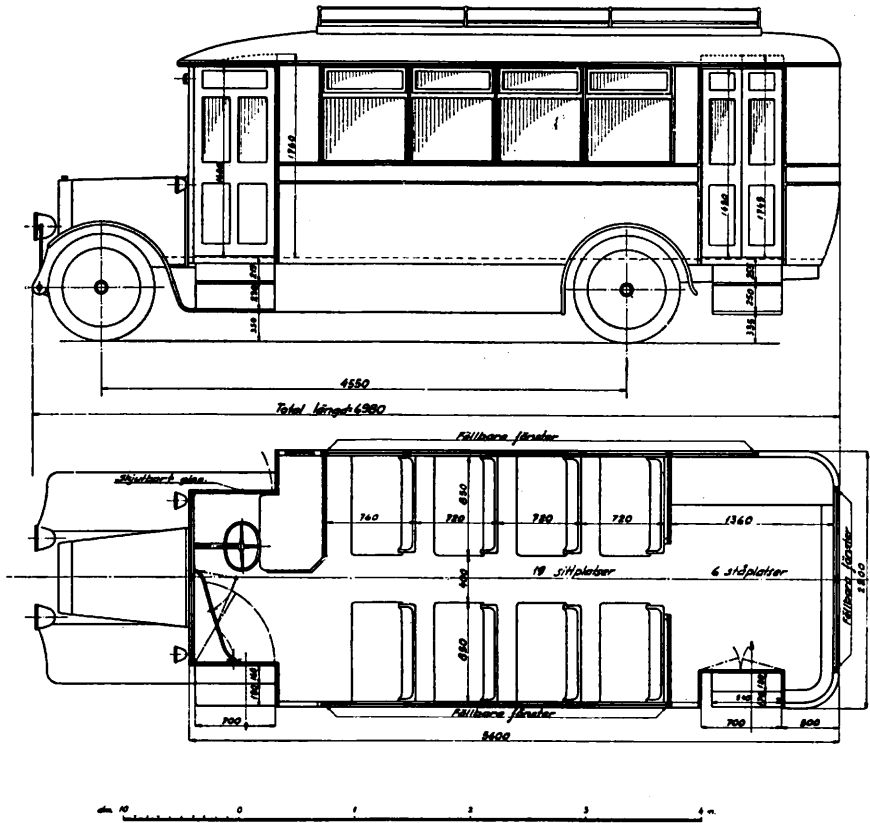


Fig. 2. Scania-Vabis 1924.

glädje för alla parter. De två Scania-Vabis-vagnarna hava försetts med hel-pneumatiska ringar och gå fortfarande i trafik.

Omedelbart efter vårt övertagande av trafiken planerades en ny linje, varför ny vagnmateriel måste anskaffas. Vid spårvägen hade vi ingen nämnvärd teknisk erfarenhet av automobilbussar, varför vi helt överlät till fabrikena att själva bestämma konstruktionen av chassiet och dess maskinella utrustning. Karossens inredning och utrustning i stort sett bestämde vi själva. 9 vagnar beställdes, dels från Scania-Vabis och dels från Tidaholm, och levererades på våren 1926. Vagnarna, som rymde 23 passagerare, hade 4,5 m. hjulbas, voro 2,1 m.

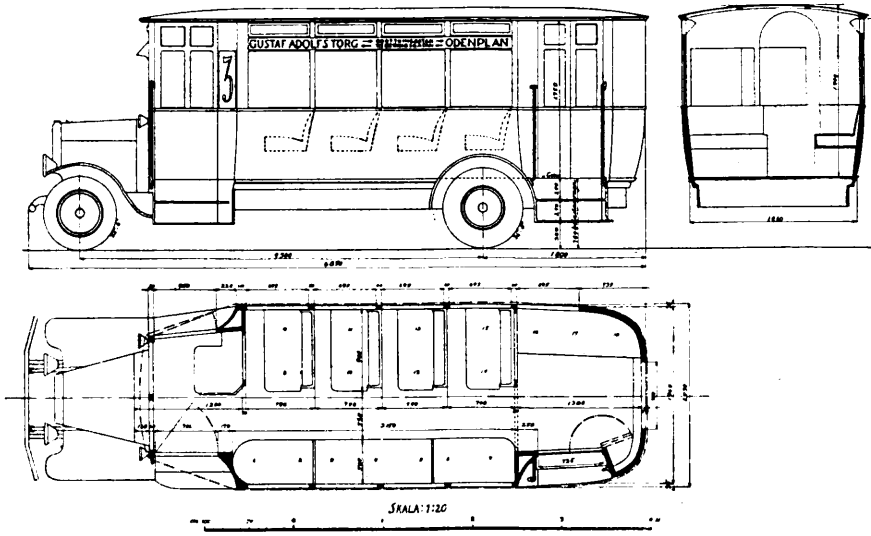


Fig. 3. Scania-Vabis 1926.

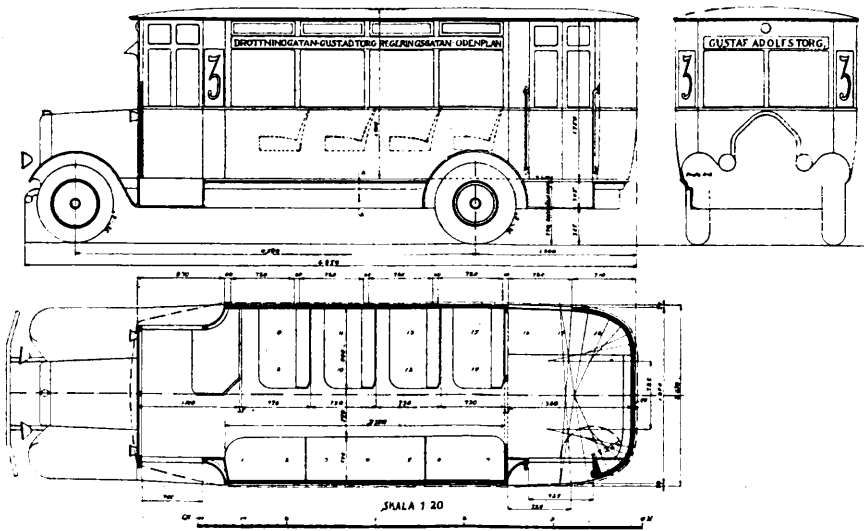


Fig. 4. Tidaholm 1926.

bredda och försedda med enkla ringar. Fig. 3 visar en Scania-Vabis-vagn och fig. 4 en Tidaholm-vagn.

Efter några månaders drift gjorde vi den erfarenheten, att vagnarnas maskinella utrustning på långt när icke svarade mot vår normala drifts stora påfrestningar. Sedan ett halvt år gått, gjordes en ny beställning av vagnar. Med stöd av våra gjorda erfarenheter uppställde vi vissa minimifordringar på en del tekniska detaljer. Leveransen bestod av 8 vagnar av samma storlek som de senast levererade och dessutom 1 större vagn med 5 m. hjulbas, rymmande 30 passagerare,

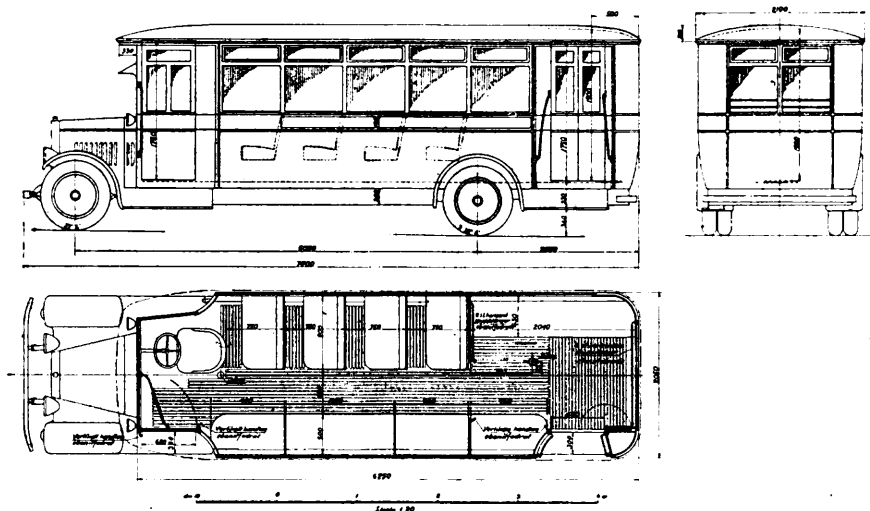


Fig. 5. 4-cyl. Tidaholm för 30 passagerare.

vilken vi önskade prova på våra smala gator. Samtliga skulle förses med dubbla ringar på bakre hjulparet. Fig. 5 visar inredningen av den större vagnen.

De nya vagnarna levererades på våren 1927 och visade i tekniskt avseende ett stort framsteg jämfört med den första leveransen ett år tidigare. Trots våra ökade krav på fabrikerna doko nya tekniska detaljer upp, vilka krävde skärpta fordringar från vår sida vid nästa beställning, som skedde några månader därefter. Den stora vagnen hade visat god framkomlighet, varför den nya beställningen av 7 vagnar endast omfattade stora sådana. Dessa levererades på hösten samma år.

Trafikens oerhört snabba utveckling krävde emellertid en större vagnbeställning till våren 1928, varför anbud infordrades från såväl svenska som ett flertal utländska vagnfabriker. Innan denna fråga hann avgöras, måste emellertid ytterligare 6 vagnar beställas till nyåret 1928 och, då den senaste leveransen visat sig relativt tillfredsstäl-

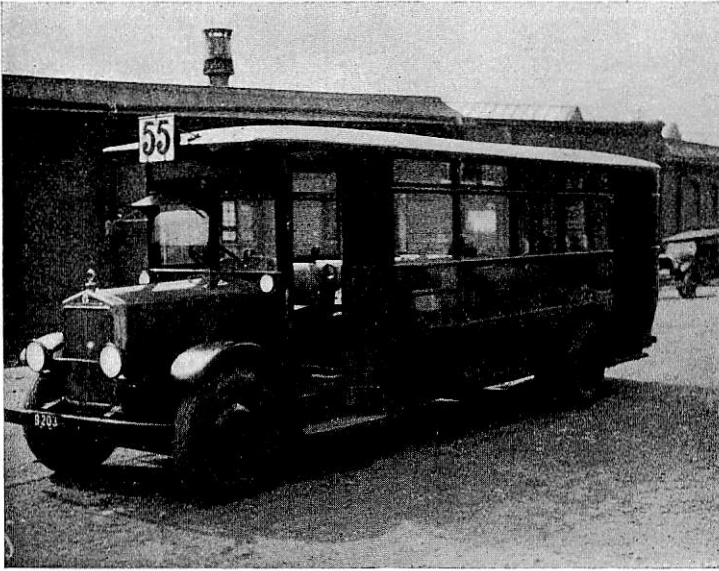


Fig. 6. Exteriör av 6-cyl. Scania-Vabis.

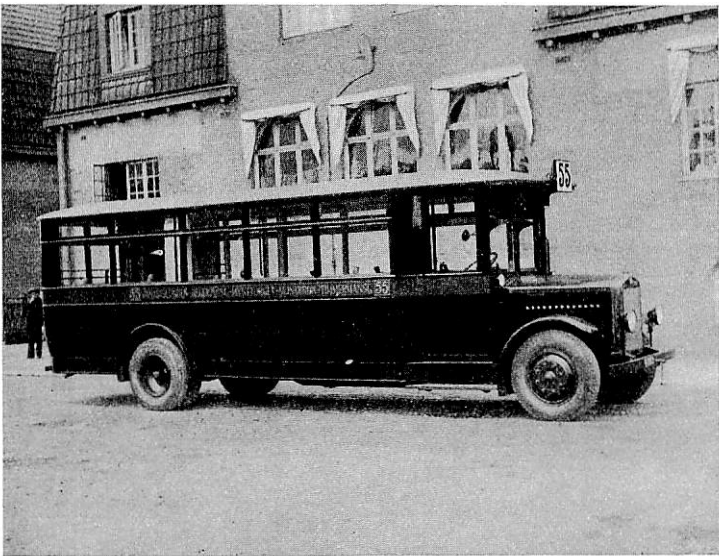


Fig. 7. Exteriör av 6-cyl. Scania-Vabis.

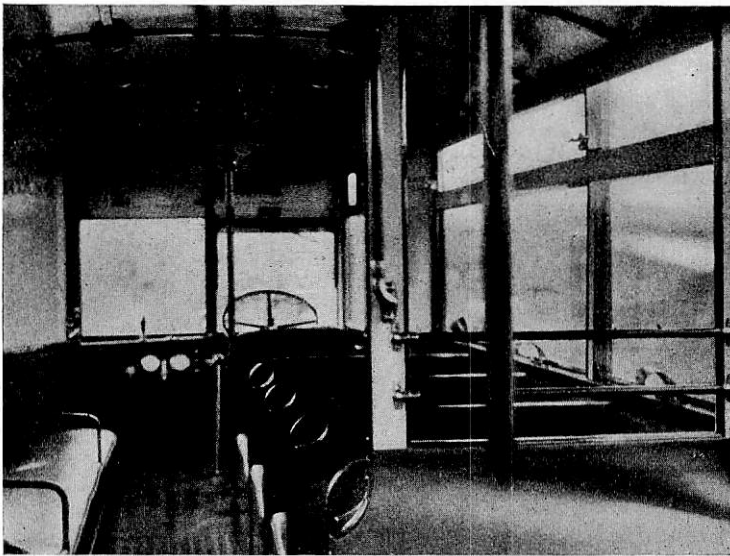


Fig. 8. Interiör av 6-cyl. Scania-Vabis.



Fig. 9. Interiör av 6-cyl. Scania-Vabis.

lande, beställdes dessa i huvudsak med samma tekniska detaljer och av samma typ som de föregående.

Under höstmånaderna 1927 hade erfarenheterna av de senast levererade vagnarna emellertid ytterligare utkristalliserats, varför vid in-

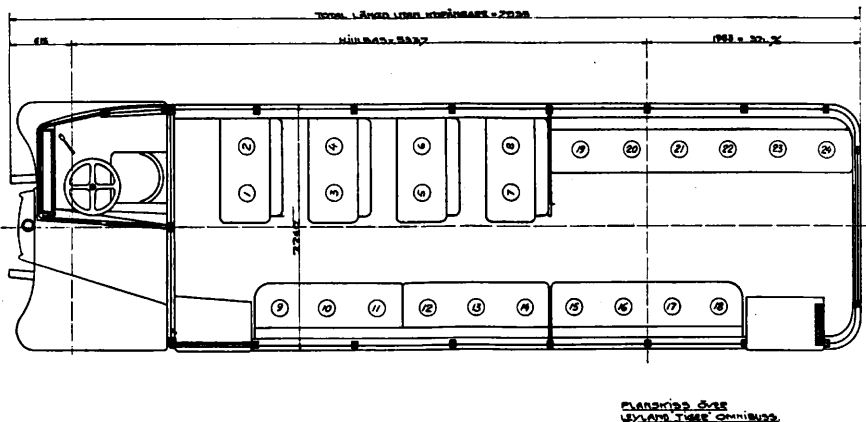


Fig. 10. Planskiss av 6-cyl. ScaniaVabis.

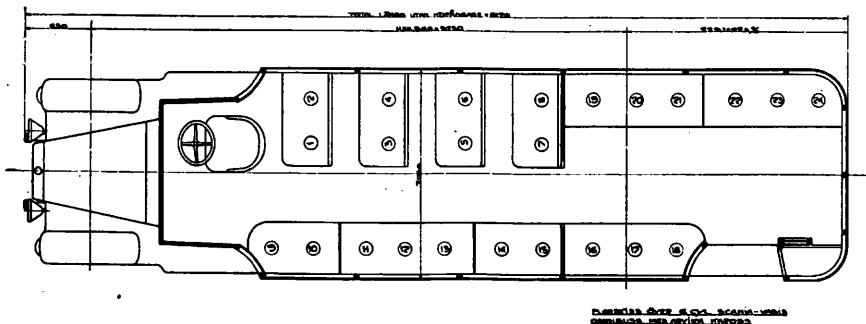


Fig. 11. Planskiss av 6-cyl. Leyland »Tiger».

fordrandet av anbuden på de nya vagnarna, 35 stycken, ytterligare skärpta krav gjordes.

Resultatet av anbuden blev, att 12 fyr-cylindrige och 5 sex-cylindrige vagnar beställdes från vardera av de båda svenska fabrikerna Tidaholm och Scania-Vabis samt 1 vagn från Leyland-fabriken i England, emedan den sistnämnda i de flesta detaljer visade sig avgjort överlägsen samtliga i de inkomna anbuden beskrivna vagnar. Av denna beställning äro alla 4-cylindrige vagnar levererade och satta i trafik. Att de svenska fabrikerna med denna senaste leverans gjort

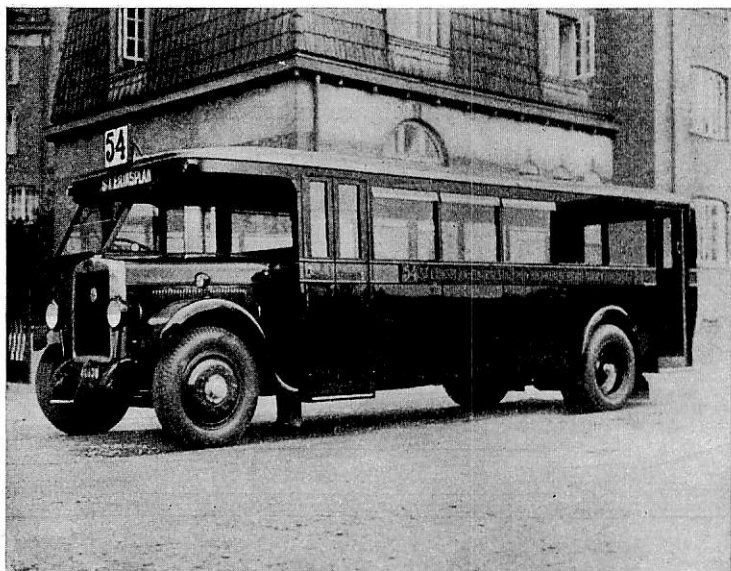


Fig. 12. Exteriör av Leyland »Tiger».

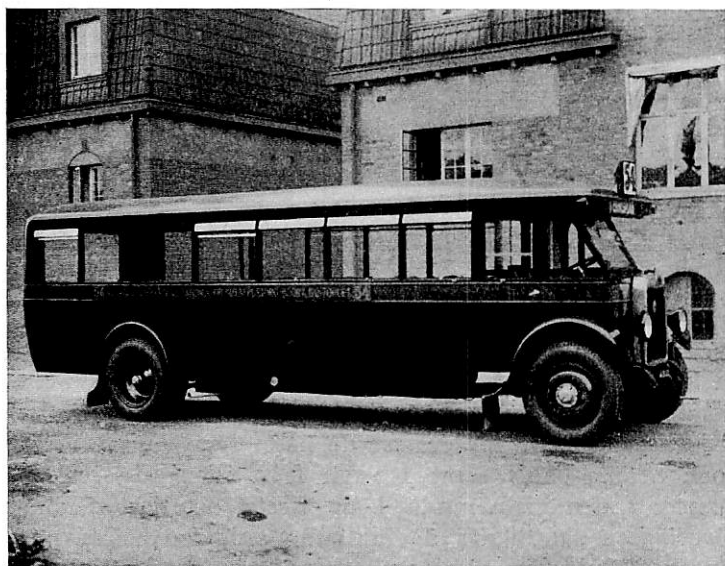


Fig. 13. Exteriör av Leyland »Tiger».

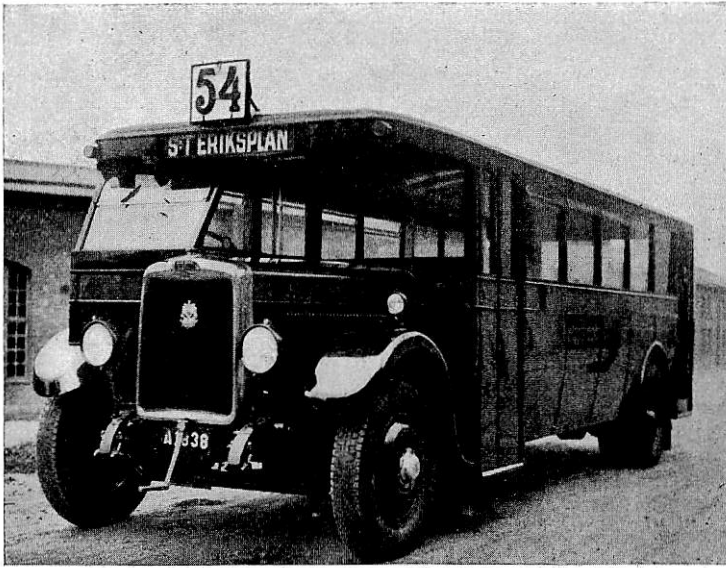


Fig. 14. Exteriör av Leyland »Tiger».

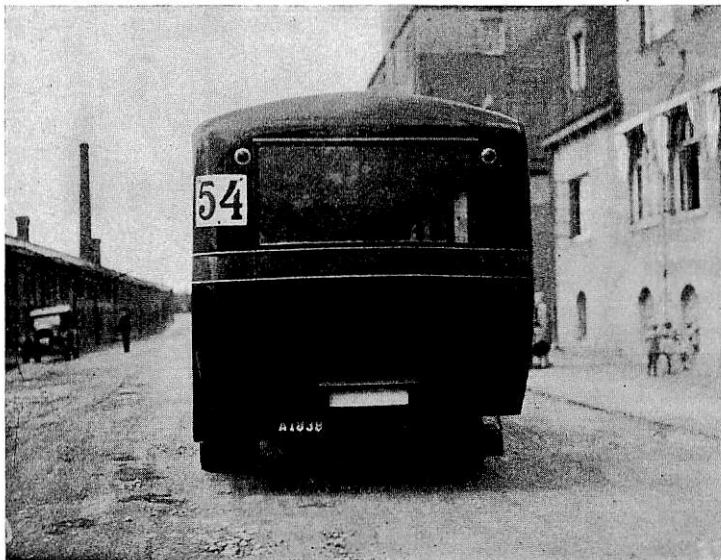


Fig. 15. Exteriör av Leyland »Tiger».

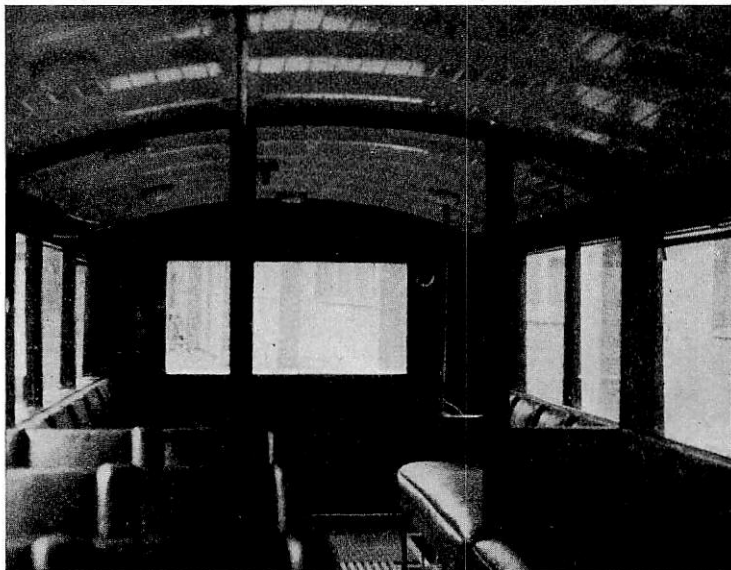


Fig. 16. Interiör av Leyland »Tiger».

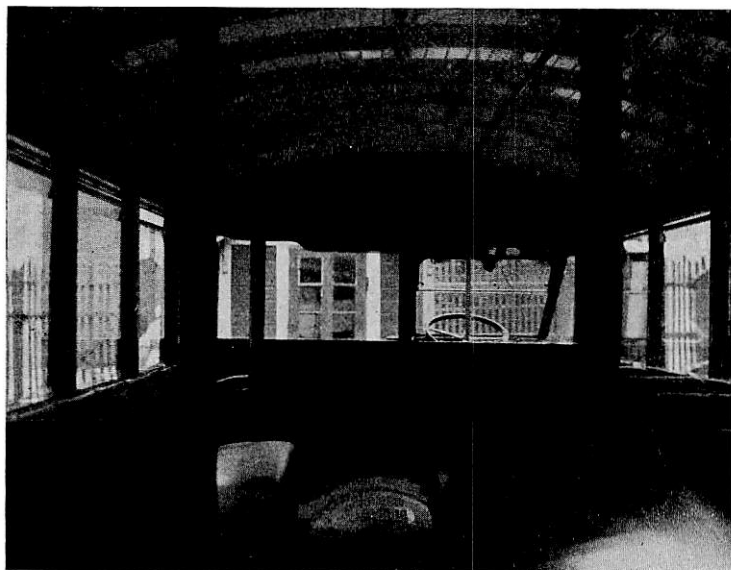


Fig. 17. Interiör av Leyland »Tiger».

ett verkligt framsteg, hava vi redan nu kunnat konstatera. Först i dagarna har den första Scania-sexan och Leyland-vagnen levererats.

Vi hava sålunda ännu inga praktiska erfarenheter av varken Leylands eller Scania-Vabis' sexa, men de företagna provkörningarna tyda på, att ifrågavarande vagnar äro ännu bättre lämpade för sitt ändamål än de 4-cylindriga. En omedelbart påfallande fördel är motorns

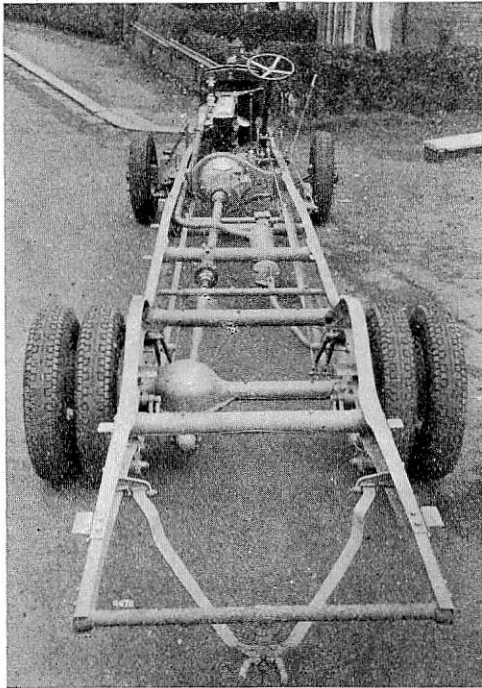


Fig. 18. Leyland-»Tiger»-chassie.

mindre vibrationer vid högt varvantal, vilket givetvis medför mindre påfrestningar på vagnen i dess helhet.

Leyland-vagnen avviker både till typ och konstruktion från våra förutvarande vagnar. Den är 8 m. lång och 2,3 m. bred, golvhöjd från marken 610 mm. lastad, total höjd 2,54 m., tjänstevikt ca. 5,200 kg. Föraren är placerad framtill vid motorns högra sida i en helt inbyggd hytt. En synnerligen enkel och god konstruktion för fjärrmanöver av växlar. Torrlamellkoppling. Iögonenfallande kraftiga dimensioner å alla axlar. Motor, växellåda och kardanaxel äro placerade å vänster sida. Fyr-hjulsbromsar. Ramen är 280 mm. hög av U-sektion och sammanbyggd med tvärsgående rör. Karosseriet är jämförelsevis lätt utan att därför förlora i styrka, tack vare sin och ramens konstruktion. Det är sammanbyggt med ramen på sådant sätt,

att golvhöjden från marken icke förhöjes över rambalkarna med mer än golvdurkarnas tjocklek.

Jag framhöll nyss, att Leyland-»Tiger» visade sig avgjort överlägsen övriga i anbuden beskrivna vagnar. Det bör dock även framhållas, att de svenska fabrikernas (Tidaholm och Scania-Vabis) tillverkning, så vitt vi kunnat döma, står högre än de flesta europeiska och amerikanska fabrikers. Det torde endast vara de allra förnämsta engelska fabrikerna, vilkas tillverkningar stå högre.