

RULLANDE MATERIEL, VERKSTÄDER OCH HALLAR.

Rapport av trafikchef *A Bergman*,
Stockholms Läns Omnibus AB.

Vid sammanträde den 6 maj 1941 upptog kommittén sitt vid de två senaste årsmötena omnämnda arbete med att under rådande tillverkningspaus söka ernå en viss standardisering i den trådbusstillverkning, som vore att vänta efter kriget. Kommittén inriktade sig härvid framför allt på att få fram en buss med låg tjänstevikt och största möjliga kapacitet.

Som utgångspunkt för den mindre busstyp, som först skulle behandlas, valdes en totalvikt av 11 000 kg, motsvarande största tillåtna ringbelastning för en tvåaxlig buss med 6 ringar i dimension 9.75/20 enligt gummiringfabrikanternas dåvarande rekommendationer. I första hand skulle därvid undersökas, hur låg tjänstevikt som skulle kunna erhållas med bibehållande av särskilt chassi. Sedan man sålunda nedbringat chassibussens vikt, skulle enligt kommitténs mening bättre förutsättningar finnas att rätt bedöma denna busstyps nackdelar och fördelar i förhållande till den i landet ännu ej introducerade chassilösa trådbusstypen.

Det samarbete med i första hand tillverkare av den elektriska utrustningen och chassitillverkare, vilket vore en förutsättning för kommitténs arbete i denna fråga, upptogs omedelbart med Asea och Scania Vabis. I december 1941 förelågo de preliminära grunder, enligt vilka Asea skulle utarbeta konstruktionsförslag samt viktsberäkning. Asea har emellertid meddelat, att de ifrågavarande uppgifterna icke kunna lämnas kommittén förrän tidigast i slutet av år 1943. Med Scania Vabis har kommittén haft flera konferenser i avseende på chassikonstruktionen, men ej heller för detta företag har det ännu varit möjligt framlägga ett förslag till chassi jämte viktsberäkning för desamma.

Under de två år, som nu förflutit, sedan kommittén grep sig an med trådbussfrågan, ha erfarenheterna av trådbussdriften i Stockholm och Göteborg alltmer visat, att trådbussen i innerstadstrafiken i många avseenden erbjuder väsentliga fördelar framför den vanliga bussen.

I denna trafik kräves emellertid en större buss, som utan överskridande av det för gatubeläggning och broar föreskrivna högsta hjultrycket, 3 500 kg, kan befordra 70—80 passagerare. Under det att bärformågan hos en viss ringdimension valdes som utgångspunkt vid

planläggningen för den nyssnämnda mindre trådbusstypen, måste de av vederbörande myndigheter föreskrivna maximala hjultrycket sålunda tagas som utgångspunkt vid utarbetandet av den större innerstadsbussen.

Enligt kommitténs mening bör även denna större trådbuss vara tvåaxlig. Största bakaxeltrycket blir sålunda 7 000 kg. Vid valet av största framaxeltryck måste hänsyn tagas dels till tillåten ringbelastning för lämplig ringdimension och dels till att fordonet förblir lättmanövrerat. Nya gummiringstyper med ökad bärförmåga torde vara att vänta, och styrningen kan, om så erfordras, ske med servomanövrering.

Då kommittén nu — i samråd med spårvägscheferna i landets tre största städer — igångsätter arbetet med denna större busstyp, innan ännu något gripbart resultat av arbetet med den mindre trådbusstypen kan framläggas, har den med lärdom av det hittills bedrivna arbetet velat lämna hågade anbudsgivare fria händer att på grundval av vissa allmänt hållna premisser uppgöra och inkomma med förslag till en trådbuss för innerstadstrafik.

Föreningen har sålunda tillställt olika företag en skrivelse med följande innehåll:

Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen har närmast genom sin kommitté för rullande materiel, verkstäder och hallar under de senaste åren sökt vederbörande tillverkares medverkan till typisering av en mindre trådbuss, avsedd för trafik i medelstora städer och på förorter. Meddelande härom lämnades vid föreningens senaste årsmöte i Västerås 1942.

Efter fortsatta undersökningar har kommittén i samråd med spårvägscheferna i Stockholm, Göteborg och Malmö funnit, att behov närmast torde föreligga av en större tvåaxlig trådbuss. För denna trådbusstyp bör man inom ramen av gällande hjultrycksbestämmelser räkna med ett maximalt hjultryck av 3 500 kg och största möjliga antal passagerare vid en sittplatsprocent av 30 à 35 för trådbussar i innerstadstrafik.

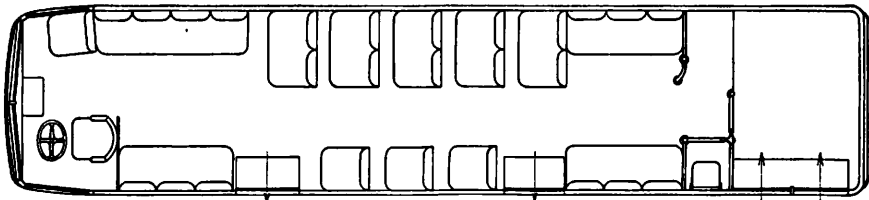
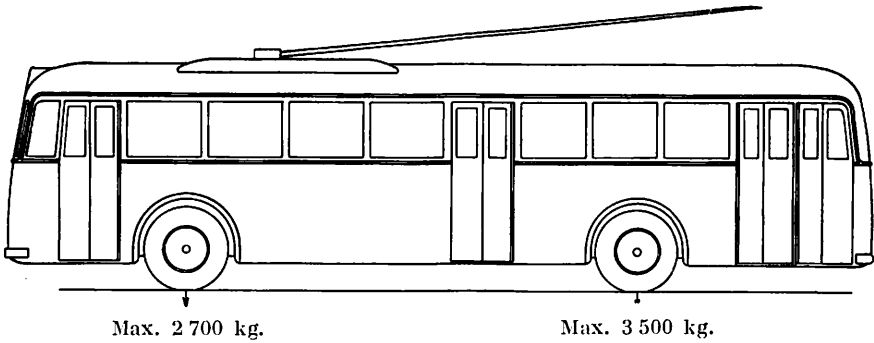
Kommittén har utarbetat två alternativa förslag till en dylik 2-axlig trådbuss, vilka här bifogas.

Föreningen vill härmed bereda tillfälle för tillverkare, som kunna vara intresserade, att taga del av förslagen. Avsikten är att söka få fram detaljförslag till ifrågavarande trådbusstyp för uppläggning av serietillverkning.

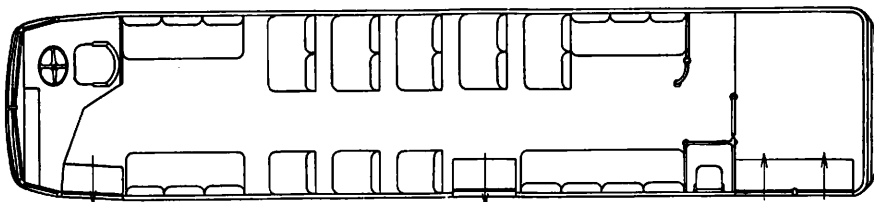
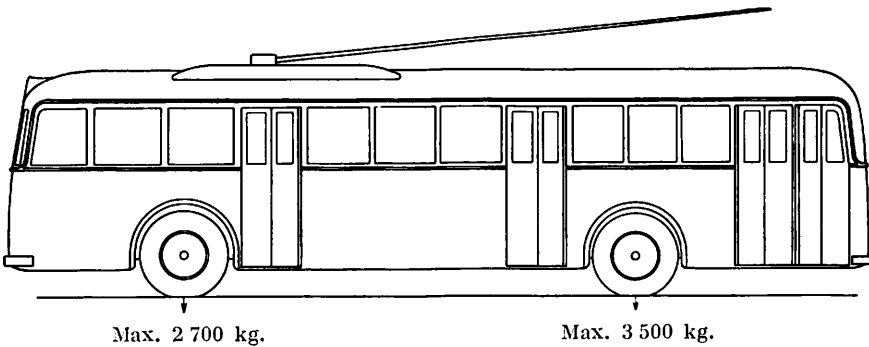
Till ledning vid uppgörandet av nämnda detaljförslag kan följande meddelas:

1. De bifogade förslagen, som avse trådbuss för innerstadstrafik, behöva icke följas i avseende på platsindelningen.
2. Trådbussarna böra kunna utföras med trafikantcirkulation och s. k. fast konduktör.
3. Trådbussen bör med andra sittplats- och dörranordningar kunna vara lämpad även för ren förortstrafik.
4. I tillämpliga delar bör trådbusstypen även kunna komma till användning vid tillverkning av bussar med förbränningsmotor.

Svenska Lokaltrafikföreningens förslag till 2-axlig standard-trådbuss för ca 75 passagerare.



Alternativ 1 (vänsterstyrd trådbuss).



Alternativ 2 (högerstyrd trådbuss).

Önskvärda data: Lägsta möjliga golvhöjd. Invändig höjd 1 950 mm.
Utvändig bredd 2 300 mm. Maximilängd 10 500 mm.

5. Alla åtgärder — inom rimlig kostnadsram — i viktbesparande syfte böra vidtagas vid förslagets utformning. Nuvarande inredningsstandard får därvid icke utgöra hinder.
6. Trådbussmotorn bör ha en timeffekt av omkring 80 kW vid 700 volt och 22 km/h. Högst körhastigheten bör vara 60 km/h.
7. Kontrollerna kunna antingen ha en direkt eller indirekt manövrering. Anordning för automatisk acceleration kan även komma ifråga.
8. Erforderliga anordningar för uppvärmning och ventilation böra projekteras. Stöd och hållare för ståpassagerare böra finnas i tillräckligt antal.
9. För att underlätta passagerarnas in- och utstigning får golvplanet göras lutande mot dörrarna.
10. Annan dörrplacering än som anges på de nu översända förslagsritningarna kan föreslås, därest lägre vagnvikt härigenom kan åstadkommas. Möjligheterna till snabb på- och avstigning böra dock icke minskas.

Med översändande av nämnda ritningar får föreningen härmed anhålla om meddelande, huruvida Ni äro intresserade av att utarbeta mera detaljerat förslag till ny trådbusstyp enligt ovan angivna riktlinjer men med i övrigt fria händer beträffande trådbussens utformning. Föreningen får i så fall även hemställa om uppgift, när sådant förslag kan emottas.

Den tekniska behandlingen av hithörande frågor handhaves av kommittén för rullande materiel, verkstäder och hallar, till vilken föreningen hänvisar i ärendet för ytterligare uppgifter. Inom kommittén tjänstgör såsom sekreterare trafikchef A. Bergman, Stockholms Läns Omnibus AB, pa Enebyberg (tel.: Roslags Näsby 242, 243).

Stockholm den 4 juni 1943.

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN

Einar Hultman

Wilh. Augustinsson

Kommittén, som består av tekniker från bl. a. spårvägsförvaltningarna i landets tre största städer, Statens Järnvägars biltrafik och några av de större enskilda bussföretagen, ställer givetvis sin sakkunskap till förfogande för samråd i detta ärende med tillverkare, som så skulle önska. Det är kommitténs och givetvis framför allt de i frågan intresserade aktiva föreningsmedlemmarnas förhoppning, att föreningens hänvändelse till tillverkare måtte lända till ett positivt resultat inom en snar framtid.
