

Београдски “Leyland”-и The Belgrade Leylands



слика/photo 2

Ратом порушен Београд ослобођење је дочекао без аутобуског саобраћаја, тако да су у наредним годинама уложени напори за његово успостављање и нормализацију. Међутим, и поред неколико набавки аутобуса, увек се осећао недостатак довољног броја возила.

Овако стање је трајало до марта 1960. године, када су одобрена значајна финансијска средства за побољшање градског саобраћаја у Београду, што је подразумевало и набавку нових аутобуса. Примарни циљ је био јачање постојећих и отварање нових линија, а не само замену старих возила.

Одлучено је да се набави 160 нових аутобуса британског произвођача Leyland, који су, захваљујући техничким решењима, важили за изузетно квалитетне, чинећи одржавање једноставним и јефтиним. Још један разлог за избор Leyland-а лежи у чињеници да би, куповином оволиког броја возила, југословенска ауто-индустрија постала богатија за лиценцно право овог произвођача.

Средином 1960. године је на адресу Градског саобраћајног предузећа стигла понуда за контингент од 160 аутобуса са двоја врата. Након извршених измена, које су упућене од стране београдског превозника, уговор је потписан 21.6.1961. године. Цене шасија и каросерија су посебно дате, тако да је укупан износ за један аутобус био приближно 5.500 тадашњих фунти.

Београдски Leyland чине шасија Royal Tiger Worldmaster и каросерија Metropolitan Cammell Weymann, са 23 места за седење, 77 за стајање и 2 службена за возача и кондуктера. Улаз и излаз путника се вршио кроз троја врата на десној страни возила, а на левој су уграђена врата за случај опасности.

Недостатак педале за квичило је ово возило чинило посебним. Мењач је полу-аутоматски, пневмоциклични, са уређајем који не дозвољава возилу да се врати уназад на узбрдици.

Аутобус поседује и звучне сигнале који опомињу возача на негативне промене у раду мотора.

After liberation from German occupation in October 1944, ruined Belgrade had no functioning bus transport and in the ensuing period there were efforts to re-establish the system and to normalize public transport generally. But, in spite of a buying new buses, there were still insufficient for a proper service.

This was the situation until March 1961, when the city received financial help to improve public transport, including expansion of the motor bus fleet. The intention was to improve existing services and to inaugurate new routes, rather than to replace existing buses. It was decided to acquire 160 Leyland vehicles, which were very reliable, of high quality, and with technical improvements which made them more economical to run and maintain. Another reason for buying Leyland buses was that, with this quantity of vehicles, the Yugoslav motor industry would be granted a manufacturing licence for the future. In mid 1960, following application by GSP (**Gradsko saobraćajno preduzeće: Public Transport Company**) Belgrade, there came an official tender from Leyland Motors for 160, two-door buses. Subsequently Leyland made some changes to the design as requested by GSP, and the contract was signed in 1961. The bodies and chassis prices were quoted separately, and the overall price was about 5500 GBP per vehicle.

The Belgrade Leyland consists of a Royal Tiger Worldmaster chassis and Metropolitan Cammell-Weymann body with 23 seats, provision for 77 standing, and two seats for driver and conductor. Entry/exit was through three doors on the rear (right) side of the body. An emergency exit door was located on the left side. Lack of clutch pedals distinguished this model: the gearbox was semi-automatic, pneumocyclic with 'hill holding' function. Also the bus had emergency alert sounds indicating engine failures.



слика/photo 1

На сајму технике у Београду августа 1961. Leyland је изложио један аутобус који је био у власништву Градског саобраћајног предузећа. /Слика 1/ Планирано је да се сваке недеље од 5. септембра допрема по 5 возила.

За преобуку возача је као инструктор ангажован пробни возач фирме Leyland, који је обучио прву групу од 12 возача, на возилу које је било изложено на Београдском сајму.

Даљи програм обуке нових возача су преузели инструктори Центра за стручно оспособљавање кадрова који су провели месец дана на пракси у фабрици.

Девет аутобуса који су у првој половини октобра приспели у Ријечку луку допремљена су у Београд за један дан. /Слика 2/

Након монтаже украсних лајсни, постављања показивача праваца кретања, формирања батерија и уклањања заштитних антикорозивних средстава са хромираних делова, возила су 23. октобра укључена у саобраћај на линији 23 од Трга Републике до Карабурме, због конфигурације терена који пружа најбоље услове за разрађивање возила. /Слика 3/ Након завршеног периода разраде, возила су слата на друге линије. Leyland-и су углавном имали одређене линије и та возила су на сандуку механизма за отварање средњих врата имали мапу линије којом саобраћају.

Сва возила су стигла до прве половине 1962. године.

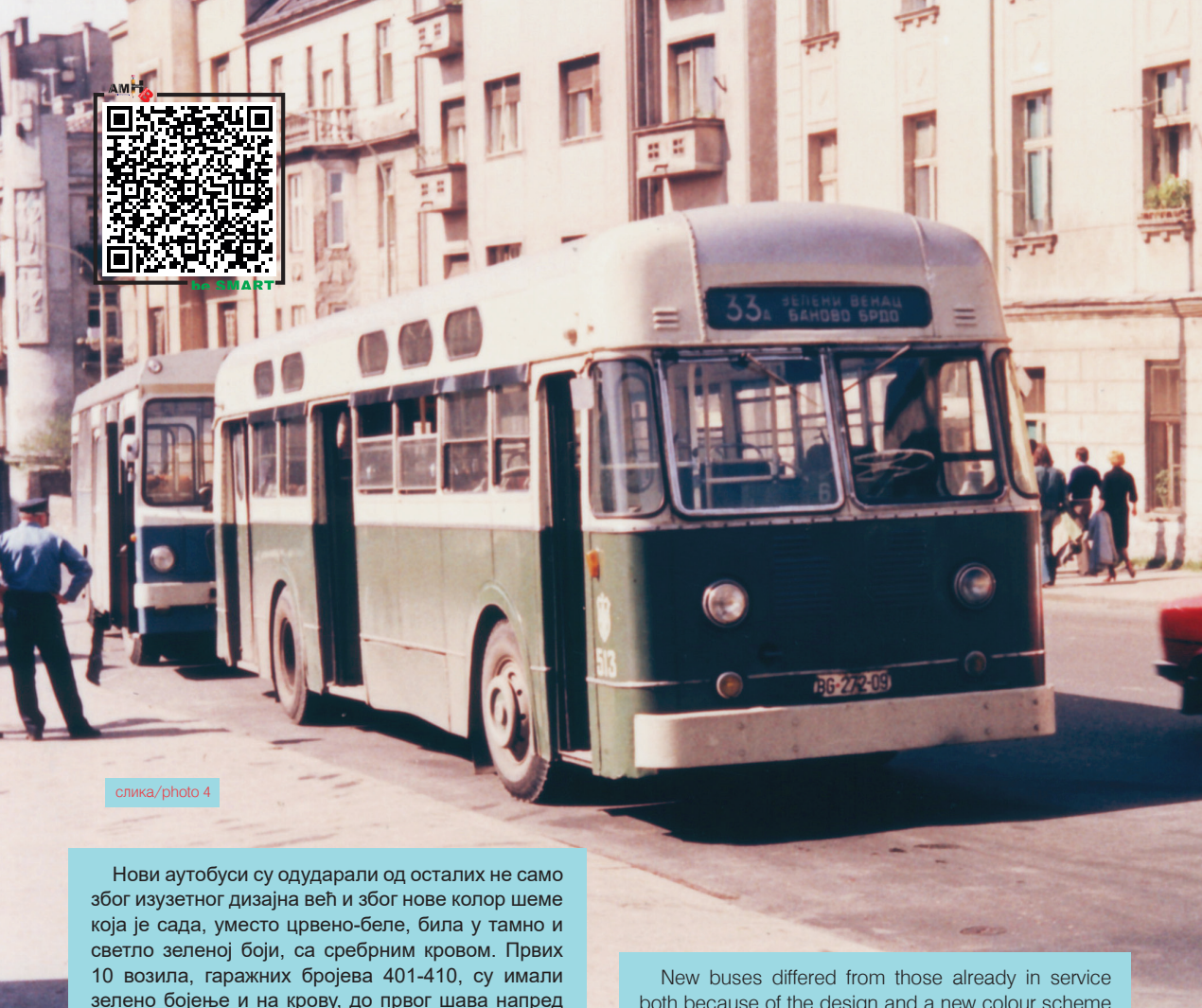
For the Belgrade Trade Fair in August 1961 Leyland sent one bus which had already been bought by the GSP. /Photo 1/ The plan was for Leyland to deliver five buses each week.

For driver training Leyland supplied a resident instructor. He trained the first group of twelve drivers using the bus which had been supplied for the Belgrade Fair. Training for other drivers was arranged by GSP instructors who were trained in the factory for one month.

Nine buses were imported by sea to Rijeka in October 1961 and were subsequently transported to Belgrade in a day. /Photo 2/ After fixing chrome trim, traffic signals, and batteries, and cleaning the vehicles, they entered service on route 23 (from Trg Republike square to Karaburma) on 23rd October 1961. That line was selected as the best for deploying new vehicles. /Photo 3/ After an initial period, the vehicles were transferred to other routes. Leyland buses had dedicated routes, as shown by the route map displayed on the mechanism box for the middle door. All vehicles were in service by 1962.



слика/photo 3



слика/photo 4

Нови аутобуси су одударали од осталих не само због изузетног дизајна већ и због нове колор шеме која је сада, уместо црвено-беле, била у тамно и светло зеленој боји, са сребрним кровом. Првих 10 возила, гаражних бројева 401-410, су имали зелено бојење и на крову, до првог шавца напред и позади. Код осталих возила, цео кров је био сребрн. Временом је боја аутобуса промењена у зелено-белу. /Слика 4/

Стечена искуства током експлоатације резултирају преправкама на возилима које су вршене у гаражи, како би се возња учинила безбеднијом и пријатнијом.

Најбољи пример даје линија 33, која је водила ка Пионирском граду. Путници су се, да би избегли плаћање карте, редовно возили на задњем бранику. Да би се то спречило, на браник је стављан коси лим. /Слика 5/

У зимском периоду је постојао проблем грејања аутобуса. Код врата за случај опасности је стављала грејалица, али без значајнијег ефекта, тако да се приступило уградњи грејача на топлу воду мотора типа Аурора. Грејачи су постављени у простору код возача и кондуктерској кабини. Због тога су на предњем делу аутобуса у лиму избушена ребра, с тим што су она на десној страни имала функцију, а лева су била чисто естетска. /Слика 6/

Такође, оба стакла иза кондуктера преправљана су у херметичка, због промаје.

New buses differed from those already in service both because of the design and a new colour scheme which was light- and dark- green with silver roof in place of the red-and-white of other vehicles. The first ten Leylands (Nos. 401-410) had both roof ends in green, changed to green and white on subsequent vehicles. /Photo 4/

Experiences gained from particular routes led to improvements introduced by the GSP, making them more comfortable and safe. The best example was line 33 to Pioneer City: there was a tendency for some passengers to ride on the rear bumpers to avoid paying fares, and to prevent this inclined metal plates were fixed to the top of the bumpers. /Photo 5/ During winter months problems were encountered with inadequate heating. A small heater was fitted in front of the emergency exit door which had little effect, and this was replaced by a larger Aurora-type heater using hot water from the engine cooling system. Small heaters were also fitted in the driver's and conductor's positions. Vents were installed in the body front: those on the right side were functional but the left side vent is provided for aesthetic reasons only. /Photo 6/

Also, window behind conductor was replaced with hermetic glass.



слика/photo 5



слика/photo 6

Фотографије Дејан Бобар и ГСП Београд
Photos courtesy Dejan Bobar and GSP Belgrade

Током 15-огодишње вожње по Београду, нови зелени аутобуси постају један од симбола града. Међутим, од марта 1975. почиње расход, који траје све до јуна 1977, када је са улица нестало последњих 7 возила.

Као замена су изабрани Икарус ИК 4 аутобуси и у овом периоду долази до дуплирања гаражних бројева јер су нови аутобуси добијали гаражне бројеве Leyland-а који су и даље били у саобраћају.

Расходовани аутобуси су остављани на Ада Хуји, одакле су били бачени у старо гвожђе. Многа возила су продата по земљи и била претворена у складишта и радионице као овај на слици, из места Себеш недалеко од Београда. /Слика 7./ Сличну судбину је доживео и наш будући музејски примерак гаражног броја 477 који је расходован 12. децембра 1976. године. Његов првобитни гаражни број је био 444, али је касније преименован у постојећи.

Аутобус је пронађен код Хиподрома у Београду и добијен је у замену за стари Икарусов аутобус.

During their fifteen years of operation these green buses became a Belgrade symbol, but withdrawal began in March 1975 and continued until June 1977. In that year the last seven buses were finally withdrawn. Replacements were Ikarus IK 4 buses and in this period some numbers were duplicated, as some of the buses received the numbers of Leylands still in service.

The Leylands were scrapped at Ada Huja, and some were disposed of as scrap metal and survived as storehouses and workshops like this shown in the photo, in Sebes, village near Belgrade. /Photo 7/ This was the story behind our preserved bus No 477 (originally numbered 444). This was taken out of service from 12 December 1976, and was later found near the Hippodrome in Belgrade: it was exchanged for an old Ikarus bus.



слика/photo 7



слика/photo 8

Крајем 1989. године почиње рестаурација за будућу музејску збирку.

Из Градског саобраћајног предузећа у Скопљу, фебруара 1990. године стижу мотор, мењач и диференцијал. Након што су мајстори Ауто радионице механички комплетирали возило, средином маја 1990. је обављена пробна возња у погону Дорћол. На ред је дошла Каросеријска радионица која му је вратила стари сјај. /Слика 8/ Ову акцију су помогли и грађани, међу којима је био и Дејан Бобар, поклонивши већи број украсних предмета које је годинама уназад сакупљао.

До 14. октобра 1992. године аутобус је потпуно рестауриран и прикључен музејској збирци поводом прославе 100-годишњице предузећа. /Слика 9/

Restoration for the museum began at the end of 1989, and in February 1990 GSP Skopje supplied an engine, gearbox and transmission. After the bus was completed and made a test drive in Dorcol depot, it was painted in the GSP body shop. The bus was fully restored to its original charm. /Photo 8/ This restoration was supported by many citizens and one of them was Dejan Bobar. He gave many small items which were collected over the years. Restoration continued until 14. October 1992, when the bus became a part of the museum collection for the GSP Centennial celebration. /Photo 9/



слика/photo 9