

Nr 71.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg; given Stockholms slott den 23 februari 1917.

Under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att för påbörjande av anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg för år 1918 anvisa ett anslag av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 februari 1917.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde vidare:

Redan vid anmälan den 14 januari 1916 av frågan om erforderliga anslag för utgifter för kapitalökning för statens järnvägars räkning hade jag tillfälle framhålla, hurusom för det systematiska och rationella handhavandet av den växande trafiken kräves, att huvudrangerbangårdar, där inkommande godståg kunna upplösas samt nya godståg sammanställas, anordnas å olika platser. Jag meddelade ock, att bland dessa platser i främsta rummet framhållits den viktiga knutpunkten Hallsberg samt att järnvägsstyrelsen under hand anmält sin avsikt att inkomma med förslag till utvidgning av bangården därstädes i så god tid, att proposition i frågan kunde avlätas till 1916 års riksdag.

Utredningen i ämnet hann emellertid ej av järnvägsstyrelsen avslutas i sådan tid, att framställning kunde ske till nämnda riksdag.

I skrivelse den 1 november 1916 anmälde därefter järnvägsstyrelsen, att olika alternativ för den ifrågavarande anläggningen inom styrelsen utarbetats, men att styrelsen då ännu icke kunnat taga slutgiltig ställning till frågan, vilket av de olika byggnadssätten, som borde komma till utförande. Så snart ytterligare erforderliga utredningar blivit avslutade, vilket styrelsen hoppades kunna ske före 1916 års slut, hade styrelsen emellertid för avsikt att till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till ombyggnad av ifrågavarande bangård.

Uti innevarande års statsverksproposition anmälde jag sedermera under titeln utgifter för kapitalökning, att jag hoppades bliva i tillfälle att under riksdagens lopp framlägga förslag i ämnet, och föreslog Kungl. Maj:t på min i enlighet härmed gjorda hemställan riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlätas angående anläggning av huvudrangerbangård vid ifrågavarande station, för ändamålet beräkna ett anslag för år 1918 av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Med underdånig skrivelse den 13 februari 1917 har järnvägsstyrelsen sedermera överlämnat förslag i ämnet.

Järnvägs-
styrelsen.

Beträffande behovet av den föreslagna anläggningen har järnvägsstyrelsen till en början anfört följande:

Behovet av
ranger-
bangård.

»Såsom styrelsen vid olika tillfällen haft anledning att för Kungl. Maj:t framhålla, är det för ett systematiskt och rationellt ordnande av godstrafiken nödvändigt, att vid vissa järnvägsknutpunkter anläggas huvudrangerbangårdar, där upplösning och sammansättning av godståg kan ske. Sådana bangårdar finnas redan i Stockholm, Göteborg och Malmö, ehuru väl samtliga dessa bangårdar äro i behov av utveckling. Vid Nässjö är en huvudrangerbangård under utförande. De platser, där behov av sådan anläggning närmast gör sig gällande, äro Hallsberg, Ånge och Krylbo. Beträffande Ånge torde det ej länge kunna anstå med anläggandet av huvudrangerbangård. Vad Krylbo angår, böra de största svårigheterna för en tid framåt avhjälpas genom den provisoriska utvidgning, för vilken anslag begärts hos 1917 års riksdag. Beträffande Hallsberg kan däremot något uppskov med påbörjande av huvudrangerbangårdsanläggningen ej ske utan stora olägenheter.

Knappast någon statsbanestation torde hava haft så stark känning av högratrafiken som Hallsberg. På grund av Hallsbergs stations läge vid korsningen av två mycket starkt trafikerade stambanedelar måste det övervägande flertalet av de godståg, som beröra denna station, därstädes upplösas och sammanväxlas till nya tåg. På det punktliga och planmässiga utförandet av detta växlingsarbete är tågrörelsen å de tillstötande bansträckorna i hög grad beroende. Storleken av det Hallsbergs station för närvarande påvilande växlingsarbetet kan belägas genom följande tabell, som utvisar trafikökningen å stationen under de sistförflutna sex åren.

Å r.	Antal tåg		Antal till- och avkopplade godsvagnar	
	per år.	per dag.	per år.	per dag.
1911	19,135	52	278,300	763
1912	19,439	53	292,461	799
1913	19,596	54	339,473	930
1914	20,267	56	394,972	1,082
1915	24,557	67	552,283	1,513
1916	29,193	80	646,765	1,772

De spårordningar, som stå till förfogande för avvecklande av denna trafik, äro i synnerligen hög grad otillräckliga. Vid tåg- och växlingsrörelserna å den för person- och godstågen gemensamma bangården hava också tågen hindrat varandra i sådan grad, att varken person- eller godstrafiken kunnat regelrätt besörjas.

Svårigheterna hava särskilt drabbat godstrafiken; känt är ju ock att Hallsbergs station vid upprepade tillfällen varit blockerad, varav återverkningar gjort sig kännbara på långa avstånd och över stora delar av landets järnvägsnät. Sålunda har lastningsförbud på de norrländska statsbanedelarna gång efter annan måst utfärdas på grund av omöjligheten att behörigen avveckla trafiken vid Hallsberg.

Otillräckligheten av bangårdsanordningarna vid Hallsberg har ock lagt hinder i vägen för en rationell vagnomsättning, i det att tågen ej därstädes kunnat rangeras för längsta möjliga avstånd utan allenast till närmast belägna rangeringsstation. Då det eljest låtit sig göra att utställa direkta tåg till exempelvis Ånge, Göteborg, Nässjö, Norrköping och Stockholm, har det på grund av de otillfredsställande bangårdsanordningarna i Hallsberg varit nödvändigt att helt eller delvis företaga omrangering i respektive Krylbo, Falköping, Mjölby och Katrineholm. Att en sådan ordning måste föranleda ökade kostnader säger sig självt. Givet är, att förseningar av transporter och måste uppstå, i all synnerhet som de sistnämnda bangårdarna äro för små i förhållande till de trafikkrav, som ställas på dem.

En varaktig förbättring av bangårdsförhållandena i Hallsberg står ej att vinna, utan att en huvudrangerbangård där anläggas.»

Plan för
ranger-
bangården.

Beträffande läget för den ifrågasatta rangerbangården har järnvägsstyrelsen efter övervägande av olika alternativ funnit sig böra föreslå, att bangården förläggas väster om det nuvarande spårsystemet, längs linjen till Göteborg. Det nu befintliga omlastningsmagasinet skulle därvid behöva förflyttas från sin nuvarande plats, enär eljest driften å bangården skulle bliva tung och oekonomisk. Det sålunda

valda läget för rangerbangården skulle, enligt styrelsens mening, möjliggöra ett rationellt utförande av växlingsarbetet.

Planerna för stationsombyggnaden äro upprättade i ett första och ett slutligt byggnadsstadium.

I det första skedet skulle, enligt styrelsens plan, rangerbangårdsanläggningen verkställas till den utsträckning, som kunde anses erforderlig för mötande av den trafik, varmed man hade att räkna under de närmaste åren. I detta stadium skulle utföras vissa förbättringar å den nuvarande bangården för att denna skulle kunna göras fullt skickad att ombesörja — förutom den lokala godstrafiken — den växande persontrafiken. Sålunda skulle en spårgrupp för uppställning av persontåg anläggas. Vidare skulle anordnas ny plattform och förlängning ske av persontågsspåren. I första stadiet inginge ock anordnande dels av två vägportar under rangerbangården, dels ock av en vägbro över personbangården. — Utförandet av de till första byggnadsskedet hörande arbetena kunde ske på sådant sätt, att anläggningarna skulle kunna tillgodogöras efter hand som de färdigställdes.

Planen för det slutliga utbyggnadsstadiet omfattar, bland annat, omläggning av linjen Mjölby—Krylbo, så att tågriktningen ej behöver ändras och korsning i plan med västra stambanan undvikas, ävensom anläggning av ytterligare en vägbro över personbangården.

En vid järnvägsstyrelsens skrivelse fogad ritning, vilken torde såsom bilaga få fogas vid detta protokoll, utvisar en skematisk bild av rangerbangården enligt styrelsens förslag i det slutliga byggnadsskedet.

Med hänvisning till berörda ritning har järnvägsstyrelsen beträffande sättet för rangeringen anfört följande:

»De godståg, som inkomma från de olika till Hallsberg anslutna banorna, framföras av tåglokomotiv till vederbörligt spår i spårgruppen Ak å den skematiska planen. Sedan tågen här blivit upplösta, inrangeras vagnarna å de för respektive nya tågriktningar avsedda spåren i spårgrupperna Ag₁ och R. Av dessa grupper är Ag₁ avsedd för direktgående fjärrtåg, som utan att omväxlas skola framgå till någon annan huvudrangerbangård eller större station, till vilken från Hallsberg utställas hela tåg, i vilka alltså vagnarna ej behöva vara ordnade i bestämd följd. Å gruppen R införas vagnar, som skola ingå i tåg, vilka vid avgången från Hallsberg skola vara ordnade i så kallad stationsföljd efter de stationer, å vilka vagnarna skola avkopplas. Rangeringen i stationsföljd sker i första hand å endera av spårgrupperna S₁ och S₂, från vilka emellertid ytterligare uppdelning kan ske å grupperna K₁ och K₂ innan vagnarna, vederbörligen ordnade i sin rätta följd, införas å den för färdiga stationsrangerade tåg avsedda spårgruppen Ag₂. Från denna grupp — liksom från den förutnämnda, för direkta fjärrgodståg avsedda spårgruppen Ag₁ — avgå tågen till respektive banlinjer.

De för rangeringen avsedda bangårdsanordningarna läggas i sådana lutningar, att rangeringsarbetet beräknas i regel kunna ske huvudsakligen med tyngdkraftens hjälp och sålunda utan användande av växellokomotiv annat än vid gynnsamma väderleksförhållanden såsom efter snöfall och vid stark kyla.»

Den närmare omfattningen av det första utbyggnadsskedet framgår vid en jämförelse mellan förenämnda ritning samt en vid styrelsens skrivelse fogad ritning över nämnda utbyggnadsskede, vilken sistnämnda ritning jämväl torde som bilaga få bifogas protokollet.

Kostnads-
beräkningar.

De av järnvägsstyrelsen verkställda kostnadsberäkningarna för första byggnadsstadiet visa en slutsumma av 3,502,000 kronor, därav 2,862,000 kronor hänföra sig till rangeringsbangårdsanläggningen, 422,000 kronor avse omändringsarbeten å den nuvarande bangården samt återstående 218,000 kronor erfordras för anläggningen av den föreslagna vägbron över personbangården.

Järnvägsstyrelsen hemställer nu, att av den för fullbordande av första byggnadsstadiet beräknade kostnaden, 3,502,000 kronor, ett belopp av 1,000,000 kronor måtte äskas för år 1918. Av nämnda anslag borde emellertid ett belopp av 500,000 kronor redan under år 1917 kunna ställas till styrelsens förfogande för arbetenas påbörjande.

Den återstående kostnaden skulle enligt styrelsens förslag fördelas på åren 1919 och 1920 med respektive 1,500,000 kronor och 1,002,000 kronor.

Departements-
chefen.

Den av järnvägsstyrelsen förebragta utredningen torde till fullt ut visa behovet av den ifrågasatta anläggningen. Jag tillåter mig här endast meddela några uppgifter till belysande av det föreslagna systemet för densammas utförande.

Med den konstruktion, vilken så gott som undantagslöst kommit till användning vid hittills färdigbyggda bangårdsanläggningar i vårt land, sker rangering sålunda, att vagnarna av lokomotivet från ett utdrags-spår stötas eller »skjutsas» in å rangerspårerna. Detta förfaringsätt lämpar sig väl för mindre förhållanden. Vid rangering i större skala kan däremot med denna metod icke ernås tillräcklig snabbhet i arbetet, varjämte kraftåtgången blir stor. Större rangerbangårdar konstrueras därför numera på sådant sätt, att skjutsning i största möjliga mån kan undvikas. Två huvudmetoder kunna härvid komma ifråga.

Enligt den ena metoden inlägges mellan det spår, från vilket växlingen sker, och rangerspårerna en förhöjning eller s. k. »växelrygg», över vilken vagnarna, sedan de isärkopplats, tryckas av ett lokomotiv för att där-

efter rulla ner på rangerspårén. Detta system torde vara det å större rangerbangårdar i utlandet allmänt förekommande. Efter detsamma konstrueras de beslutade rangerbangårdsanläggningarna i Tomtebodå, Malmö och Nässjö.

Enligt den andra huvudmetoden sker växlingen — med eller utan användning av växellokomotiv — från ett i lutning förlagt spår, från vilket vagnarna på grund av sin egen tyngd rulla in på rangerspårén. Vid ett fullständigt genomförande av detta system förlägges rangerbangårdsanläggningen i genomgående lutningar av sådan storlek, att rangeringsarbetet i huvudsak kan utföras utan växellokomotiv. Dylika konstruktioner kräva givetvis särskilt lämpliga terrängförhållanden och kunna därför endast undantagsvis komma till användning. De mest bekanta rangerbangårdarna enligt detta system äro utförda vid Liverpool, Dresden-Friedrichstadt och Nürnberg. Även i Köpenhamn sker i viss utsträckning rangering enligt samma metod.

Vid Hallsberg äro terrängförhållandena särskilt lämpade för en rangerbangård av sistnämnda slag. En dylik anläggning därstädes kan så mycket hellre förordas, som de utförda beräkningarna givit vid handen, att kostnaderna för ett utförande av bangården enligt berörda system icke ställa sig högre än för övriga undersökta alternativ samtidigt som driftkostnaderna bliva avsevärt lägre.

Enligt vad jag inhämtat, fördelar sig kostnaden för själva rangerbangårdsanläggningen, 2,862,000 kronor, på följande huvudposter:

markförvärv.....	kronor	277,100: —
terrassering och dränering.....	»	624,600: —
överbyggnad.....	»	1,097,500: —
väggkorsningar och vägömläggningar.....	»	151,800: —
husbyggnader m. m.....	»	335,500: —
administration och övriga ej specificerade utgifter.....	»	375,500: —
	Summa kronor	2,862,000: —

Då de gjorda kostnadsberäkningarna ej givit mig anledning till erinran, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av anläggning av huvudrangerbangård vid Hallsberg för år 1918 anvisa ett anslag av 1,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1917 av tillgängliga medel utordna 500,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

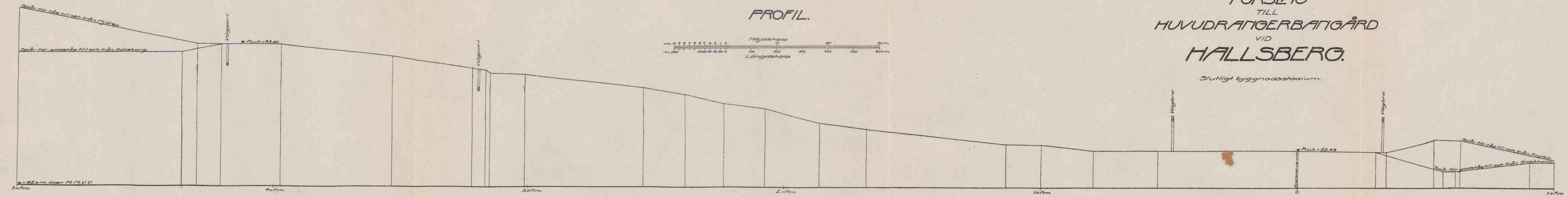
Ur protokollet:

Niklas A. Lindhult.

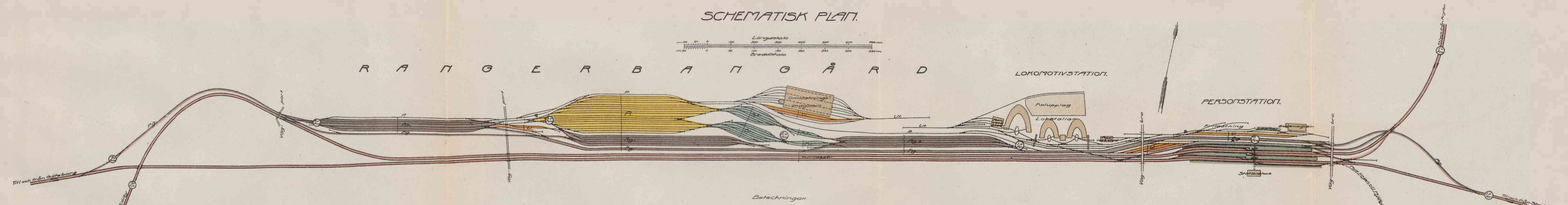
FÖRSLAG TILL HUVUDRANGERBANGÅRD VID HALLSBERG.

Slutligt byggnadsstatium.

PROFIL.



SCHEMATISK PLAN.



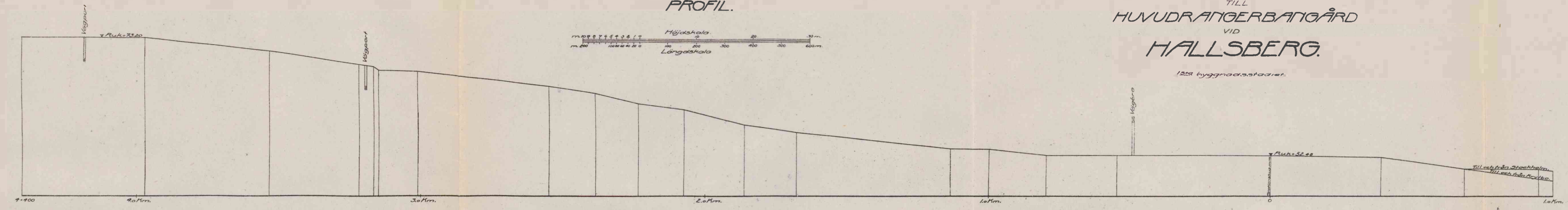
Beteckningar.

Ah.	Spår för ank. godståg.	R.	Passage-spår
Agl. Mg.	" " avg. "	Pg.	Godstågspassage-spår
A.	" " riktning-rangering.	U.	Uppställningsspår
St. St.	" " stations-rangering.	Ut.	Utdragsspår
M. Kz.			

FÖRSLAG
TILL
HUVUDRANGERBANGÅRD
VID
HALLSBERG.

1228 byggnadsstatist.

PROFIL.



SCHEMATISK PLAN.

