

Ånge, komplettering av säkerhetsanläggning.

Med anledning av styrelsens skrivelse den 15 mars 1947, dnr Ebr 6-179/46, meddelas härmed, att intet är att erinra mot översänt förslag till säkerhetsanläggning i östra änden av Ånge bangård.

Å bifogat exemplar av ritning litt C nr 70700 (ändr. 12/5 47) har med rött angivits några smärre ändringar beträffande placeringen av apparater. Sälunda föreslås bl.a. fällbomsställare V<sup>1</sup> flyttad intill den nya ställverksapparaten, för att vara lättare tillgänglig vid manövrering av fällbommarna. Plattformssignalerna II s - III s och I n - III n föreslås placerade längre ut mot plattformssändarna, för att tågklararen, som i många fall befinner sig vid resp. tågs främre ände, skall hava kortare väg att gå, då han skall kontrollera om ifrågavarande tågväg är klar.

Växeln mellan växlar 18 a och 37 i spårs VII förlängning, nuvarande numrering 138, föreslås försedd med el. förreglingsanordning så anordna att växeln kan förreglas i plusläge vid utfart från godstågsspåren.

Nyckeln K<sup>1</sup> i förbindelse med kontrolllåset vid växel 100 föreslås, då tåg skall framgå, inlåst i ett kontaktlås i tågexpeditionen i beroende av signaler 1 h/v.

Efter slopandet av stationsblockapparaten måste vederbörande tågklarare per telefon lämna medgivande till ställverket innan körsign gives för tåg. För att underlätta tågklararens kontroll föreslås, repetitörer anordnas såväl å tågexpeditionen som på mellanplattformen för samtliga infartssignaler.

Kostnadsförslag bilägges. Östersund den 4 juni 1947

Lakttaget

188 linjernas  
medverksamhet

Lakttaget

188 linjernas  
medverksamhet

*[Handwritten signature]*

Äd

Ebr 6-179/46

Lbg/An

Till Distriktschefen vid IV distriktet.

ang. signalväsendet, Ånge,  
säkerhetsanläggning.

I skrivelse den 26 juli 1947 beslöt styrelsen att östra delen av Ånge bangård skulle förses med elektrisk säkerhetsanläggning för anslutning till den befintliga mekaniska anläggningen å bangårdens västra del.

Då det under hand från distriktet framförts vissa betänkligheter mot att placera även den nya manöverapparaten i det nuvarande ställverkshuset i stället för att koncentrera manöverorganen för hela bangården till tågexpeditionen, vill styrelsen taga frågan under omprövning med utgångspunkt från det sålunda ifrågasatta alternativet.

Flera skäl tala för detta alternativ bl.a., att en komplettering av den nuvarande anläggningen skulle kräva omfattande tillbyggnad och omändring av det befintliga ställverkshuset. Därjämte torde alternativet i jämförelse med kompletteringsförslaget komma att medföra personalbesparing därigenom att tågklarararen tidvis kan sköta ställverksapparaten. Även underhållskostnaderna torde komma att minskas genom slopandet av de mekaniska ledningarna.

Med översändande av ritning litt C nr 707-006 får styrelsen anmoda distriktschefen att granska densamma samt inkomma med kostnadsberäkning jämte uppgift om emotsebara besparingar på personalkontot.

Genom att bygga helt ny anläggning oberoende av den befintliga kan trafiken fortgå utan att den befintliga anläggningen tages ur bruk, förrän den nya kopplats in. Stockholm den 5 juli 1949.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
Th. Theander

Bil: 1 ritning

6-199/46

STATENS JÄRNVÄGAR

IV. DISTRIKTET

Distriktschefen

D.-nr Dc 2111/49

Anhålls att i svarsskrivelse ovanstående diarienummer angives.

Bil. 1 ritning.

INKOM TILL  
KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

den 7 NOV 1949

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN	STYRELSEN
E	BYRÅN
Inkom den	no Ebr.
7. 11. 49	6-179/46

Till

Kungl. Järnvägsstyrelsen,

Elektrotekniska byrån.

800.000  
350.000

8200  
Jw  
6  
6-2 = 4

ang. signalväsendet, Ånge, säkerhetsanläggning.

Brev 18/11 49.

Åberopande styrelsens skrivelse den 5 juli 1949, dnr Ebr 6-179/46, meddelas härmed att distriktschefen på skäl, som av styrelsen framförts, förordar att den planerade säkerhetsanläggningen för Ånge utföres med ställverksapparaten förlagd till tågexpeditionen och har i anslutning härtill intet att erinra mot översänd ritning litt C nr 707-006. Omändring av lokalerna i stationshuset är dock erforderligt för att bereda plats för ställverksapparaten och anordnande av relärur.

För närvarande utgör personaluppsättningen i ställverkshuset 4 man. Därest den elektriska ställverksapparaten för bangårdens östra ände även för/lägges till ställverkshuset, erfordras ytterligare 2 man för ställverksamanövreringen. Med manöverapparaten placerad i tågexpeditionen kan denna personaluppsättning minskas med 4 trafikbiträden motsvarande en kostnadsbesparing av drygt 26.000:- kr/år.

Kostnadsförslag av den 26 augusti 1949 för utförande av anläggning enligt ritning C 707-006, slutande på 800.000:- kronor, bilägges. I samband härmed framhålles att efter senaste årens prishöjningar, särskilt beträffande materiel, beräknas kostnaden för utförande av anläggning enligt ritning C 707-005 nu uppgå till 350.000:- kronor.

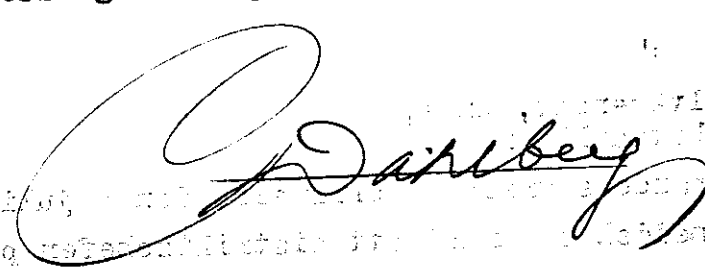
Vid tåggrupper är tiden för omgruppering av vagnarna mycket kort. Till underlättande av lokalmanövreringen av vissa växlar föreslås därför att dubbla lokalställare anordnas för växlar 36 a/b, 44 a/b, 46, 50, 54 och 56 a/b, placerade så som angivits å bifogade ex av planritningen.

A-signaler för tåg från spårén I, II och III mot Dysjö  
spårén II och III för tåg söderut anses erforderliga. Signaler  
kontaktnordningar hava likaså angivits å återgående ex av pla  
ningen.

Snöröjningen vintertid vid växel 2 är både besvärlig och kos  
sam. Föreslås därför att denna växel förses med elektrisk uppvärm  
ningsanordning.

Vägporten i bangårdens östra ände beräknas bliva färdig under  
1950. Distriktschefen förutsätter att vägövergången V<sup>1</sup> härvid  
kan helt avstängas och fällbommarna slopas.

En mindre spårändring har planerats i bangårdens östra ände i  
samband med utbyggnad av postomsorteringen. Distriktschefen återkom  
mer härom så snart förslag till spårändring föreligger. Östersund den  
5 november 1949.



Ink. Ebrsl

varmt.

Stations Järnvägar  
1: trafiksektionen  
Trafikinspektören  
Dnr 333/8770

Ånge den 13.1.50

1950  
Dnr. 179/46  
V. Sk. sk. 1/2-50  
Dc 2111/47  
Dc Siib

Distriktschefen vid IV distriktet

Ang. säkerhetsanläggning  
i Ånge, dnr Dc 2111/47.

Med anledning av Distriktschefens påteckningsskrivelse  
av den 22 november 1949 få vi efter verkställd utred-  
ning framhålla följande.

Tre olika alternativ för en ställverksanläggning i Ånge  
ha framförts i tidigare skriftväxling i ärendet, nämligen  
dels, alt. I, elektrisk säkerhetsanläggning för  
bangårdens östra ände ansluten till nu befintlig meka-  
nisk anläggning för bangårdens västra del med ställverk  
i nuvarande byggnad, dels, alt. II, helelektrifierad an-  
läggning placerad i nuvarande ställverksbyggnad, dels  
alt. III, elektrisk anläggning med ställverket placerat  
i anslutning till tågexpeditionen.

Med hänsyn taget till enbart personalinbesparing, varvid  
har förutsatts att den i bangårdens östra ände befintliga  
vägövergången genom vägportens ibruktagande kan slopas  
kan följande nämnas.

#### Alternativ I

En komplettering av nuvarande mekaniska säkerhetsanläggning  
med ett elektriskt ställverk för bangårdens östra  
del skulle medföra en personalbesparing av fyra män.  
Nuvarande personalbehov för tågvägsklargöring, tågvägs-  
inspektion och manövrering av vägbommar i bangårdens  
östra ände (tre trafikbiträden + tre stationskarlar)  
bortfaller, men torde personaluppsättningen i ställverket  
behöva ökas från fyra till sex män.

#### Alternativ II

Med en helelektrifierad ställverksanläggning placeras i  
nuvarande byggnad kunde nuvarande personaluppsättning i  
ställverket bibehållas och alltså en personalbesparing  
av sex män (från bangårdens östra ände) möjliggöras.

#### Alternativ III

Placeras det elektriska ställverket däremot på tågexpedi-  
tionen möjliggöres en personalbesparing av nio män, sex  
trafikbiträden och tre stationskarlar, motsvarande en  
kostnad av drygt 80.000 kronor per år. Personaluppsätt-  
ningen i bangårdens östra ände och ställverket indrages  
(sju trafikbiträden och tre stationskarlar) och ställ-

verket skötes av i tåg-expeditionen placerad personal (tågklarerare och tågklarerarebiträden), varvid dock en ökning av antalet tågklarerarebiträden från fyra till fem anses erforderligt för att avklara vissa s.k. tåggrupper.

Ur enbart personalbesparingssynpunkt måste alltså en fullständig ombyggnad av ställverksanläggningen i sin helhet till en elektrifierad sådan med ställverket placerat på tågexpeditionen vara det ojämförligt fördelaktigaste alternativet.

Ur tågföringssynpunkt är ställverksanläggningen enligt det sistnämnda alternativet III den bästa lösningen. Tågklareraren får bättre överblick över läget och större möjligheter att snabbt ingripa, nuvarande olägenheter med telefonorder till ställverket elimineras och ansvaret för säkerheten koncentreras till ett enda ställe mot för nuvarande tre.

Det elektrifierade ställverkets placering i nuvarande ställverksbyggnad kan ej tillstyrkas, dels med tanke på ovan anförda skäl, dels med tanke på byggnadens placering. Sommartid måste under vissa tider på dygnet plattform I utnyttjas ända till och förbi ställverksbyggnaden. En träplattform har där utlagts, men är platsen mellan huset och spåren för trång med åtföljande olägenheter vid transport av plattformsvagnar o.d., varför ställverkets placering i nuvarande byggnad kan framtvinga ett flyttande av densamma längre inåt planen, vilket torde fördyra och försvåra arbetet ganska avsevärt.

En ytterligare viktig synpunkt är att vi måste se framåt och tänka oss hur situationen för Ånges vidkommande kan se sig den dag OKB blir elektrifierad Gävle C - Härnösand - Långsele. Detta kommer med all säkerhet att medföra delvis ändrade transportvägar för gods och vagnar och även ett resandetrafiken i nägon mån ändrar sin nuvarande struktur. I stället för att Ånge under 1949 i genomsnitt hade ca 1700 till- och avkopplade vagnar per dag, torde antalet i framtiden med hänsyn till vikande trafik, lastbilarnas igångsatta mördande konkurrens och den omnämnda elektrifieringen av OKB nedbringa antalet vagnar för Ånge vidkommande till c:a 1000 - 1200 per dag. Att vid dylikt fall, då alla möjligheter till personalbesparingar böra tillvaratagas, ha kvar ett omodernt och för övrigt olämpligt placerat stenhus inrymmande ett gammalt hävstångsställverk är väl en halvmesyra. Är det då icke bättre att taga det steg fullt ut, som styrelsen även tidigare varit inne på, nämligen anordnandet av ett helelektrifierat ställverk för Ånge station. Vid dylik vikande trafik kan man även påräkna att det å tågexpeditionen placerade ställverket helt kan ötas av tågklarerare + tågklarerarebiträde, således en inbesparing av summa 10 man, därav de f.n. i öster bundna 6 mannarna och de i ställverket placerade 4 mannarna.

O. Nilsson.

885

TENS JÄRNVÄGAR

IV. DISTRIKTET

Distriktschefen

Dc 2111/47

D.-nr

Anhålls att i svarsskrivelse ovanstående diarienummer angives.

Östersund den 1 februari 1950.

*Savsta*

INKOM TILL  
KUNGL. JÄRNVÄGSTYRELSEN  
den 3 FEB 1950

13.2.50 6-179/46

Kungl. Järnvägssstyrelsen  
Elektrotekniska byrån

28

ang. signalväsendet, Ånge,  
säkerhetsanläggning (dnr Ebr  
6-179/46).

I skrivelse den 18 november 1949 har styrelsen förklar-  
rat sig ha för avsikt att i förstahand anordna en elekt-  
risk ställverksapparat, för förregling av östra bangårds-  
ändan i Ånge, uppställd vid sidan av det befintliga me-  
kaniska hävstångsställverket. Detta förslag överens-  
stämmer med det av styrelsen i skrivelse den 26 juli  
1947 fastställda förslaget till lösning av ställverks-  
frågan i Ånge, endast med den skillnaden att apparaten  
fått en ändrad placering inom ställverksbyggnaden.

Styrelsen framhåller vidare att en fortsatt utbyggnad  
till helt elektriskt ställverk för bangården sedermera  
kan ske i anslutning till denna apparat. Genom denna  
utbyggnadsform vinnes att det omedelbara kapitalutlägget  
begränsas.

Skall man räkna med att ett helt elektriskt ställverk  
så småningom skall anordnas i nuvarande ställverksbygg-  
nad torde den ekonomiska vinsten i jämförelse med att  
anordna ställverksapparaten i tågexpeditionen vara tvi-  
velaktig. Totala anläggningskostnaden torde med all  
sannolikhet komma upp till ungefär lika stort belopp  
som nu räknats med för helt elektriskt ställverk i tåg-  
expeditionen. Utbyggnaden av ställverks huset torde li-  
kaledes drags kostnader av minst samma storleksordning  
som ändring av lokalerna i stationshuset skulle medföra  
därest ställverket förlades dit.

Ur tågföringssynpunkt skulle man även vara tvungen att  
för framtiden dräga med nackdelar som blir en följd av  
att tågklararen ej har ställverket in på sig och icke

ag  
pa-  
ya  
st  
e-  
i

personligen i hast kan ingripa vid tågvägläggningen.

Då dessutom personaluppsättningen för ställverks manövreringen, som tidigare meddelats, blir mindre om ställverket förlägges till tågexpeditionen och antages kunna minska med ytterligare någon man, därest vagnsomsättningen vid Ånge, såsom förutses, kommer att nedgå, får distriktschefen härmed hemställa att det av styrelsen senast uppgjorda förslaget till säkerhetsanläggning vid Ånge, enligt ritning litt C nr 707-006, fastställs för utförande.

Avskrift av trafikinspektörens yttrande den 13.1.1950 beträffande säkerhetsanläggningen vid Ånge bilägges.

120

./.

*W. Almqvist*



Stockholm 21.4.50

Ad Jhr

Ebr 6-179/46

Distriktschefen vid IV distriktet

ÖSTERSOND

Lbg/An

Signalväsendet, Ånge,  
säkerhetsanläggning.

Enligt distriktschefens skrivelse av den 1 februari 1950, dnr Do 2111/47, utgörande svar på styrelsens skrivelse av den 18 november 1949, där Ebr 6-179/46, är läget av de olika alternativen för säkerhetsanläggningen sammanfattningsvis följande.

Alt I. (styrelsens beslut av den 26/7 1947).

Komplettering av nuvarande mekaniska säkerhetsanläggning med ett elektriskt ställverk för bangårdens östra del, med ställverksapparaten placerad i den nuvarande ställverksbyggnaden.

Anläggningskostnad: 350000 kronor  
Personalbesparing: 4 man

Detta alternativ får betraktas som ett övergångsstadium före ombyggnad till helelektriskt ställverk.

Alt II.

Helelektrisk säkerhetsanläggning med ställverksapparaten placerad i nuvarande ställverksbyggnad, som därigenom får utvidgas.

Anläggningskostnad: ca 800000 kronor.  
Personalbesparing: 6 man.

Detta alternativ har vissa nackdelar ur tågklareringssynpunkt.

Alt III.

Elektrisk säkerhetsanläggning med ställverksapparaten placerad på tågexpeditionen.

Anläggningskostnad: ca 800000 kronor.  
Personalbesparing: 9 eventuellt 10 man.  
Personalkostnadsbesparing: min 80000 kronor.

Detta alternativ erbjuder påtagliga fördelar ur tågklareringssynpunkt.

Då man får antaga, att anläggandet av en helelektrisk säkerhetsanläggning inom en icke alltför avlägsen framtid blir nödvändigt och att ställverksapparaten för detta måste, med hänsyn såväl till de av distriktschefen anförda trafiktekniska skälen, som av räntabilitetsskäl förläggas till tågexpeditionen har styrelsen med ändring av sitt tidigare beslut funnit skäl bestämma, att det totala ombyggnadsalternativet III skall utföras i enlighet med bifogad ritning litt C nr 707-006 (ändr 20/3-50).

Bil: 1 ritning

forts.  
6-179/46

Den beställda ställverksapparaten kommer därför genom styrelsens försorg att utökas och anpassas efter detta alternativ, likaså övrig materiel, som icke är förrådsvara.

kuort.  
1.2/50  
O.

De för bestridande av kostnaderna på arbetsnummer 4/4368 anvisade anslaget på 260000 kronor för det tidigare antagna alternativet kommer att utökas med ett nytt anslag för täckande av återstående anläggningskostnader. Dessa återstående kostnader 540000 kronor skola redovisas på arbetsnummer 4/4311 under rubrik: "Ånge, ombyggnad av säkerhetsanläggningen".

Dessa medel komma att ställas till förfogande sedan distriktet uppgivit under vilken bokföringsperiod förbrukningen kommer att ske.

Stockholm 9.6.50.

Ebr 6-179/46.

Tr  
Lbg/EH

Överingenjören  
Bantekniska byrån

Änge, ny säkerhetsanläggning.

I enlighet med styrelsens beslut den 28 april 1950 skall säkerhetsanläggningen vid Änge byggas om fullständigt med placering av ställverksapparaten å tågexpeditionen. Genom Ebrsi försorg har under hand undersökts möjligheterna för denna placering. Korrespondensen i denna undersökning bifogas.

Ställverksapparaten och reläutrustningen komma att representera ett värde av ca 200.000 kronor, som skulle gå förlorat i händelse av brand. Härtill skulle komma betydligt större förluster till följd av säkerhetsanläggningens oanvändbarhet under en lång återuppbygg-  
nadsperiod.

Med hänsyn härtill och i beaktande av brandfaran i det stora av trä uppförda stationshuset bör det undersökas, om möjlighet finnes att i östra delen av stationshuset anordna brandskyddade lokaler för ställverksanläggningen. Man bör också räkna med tillkomsten av anordning för automatisk eldsläckning med koll-syra av brand, som till äventyrs uppstår i ställverks relärum.

Då färdigställandet av säkerhetsanläggningen är trängande har ritningsarbetet redan igångsatts på Ebr och beräknas det att materielen kan levereras så att montaget kan börja våren 1951.

Th. Thelander

Bil: 1 korrespondens.

gives för tag. för att

Stockholm 10.3.54

Avskrift.

Si Krg Es

9429

S I G N A L B O L A G E T

Kungl Järnvägsstyrelsen  
Elektrotekniska byrån

Stockholm 1

Eder ref. Edert brev  
Fbr 1209 q 5 7.6.1950

Vår ref. Stockholm  
38062 Enr/GÅ 9.12.1953.

Änge, ställverk och spårplan.

Färdigställandet och leveransen av ställverket och den illu-  
minerade spårplanen för Änge enligt beställningen av den  
7.6.1950, Fbr 1209 q 5, ha sedan mer än ett år tillbaka varit  
stoppat i avvaktan på besked om ändrat utförande.

Då apparaterna upptaga stort verkstadsutrymme, förorsakar den  
långvariga förvaringen extra kostnader och är till hinder för  
annat arbete i verkstaden.

Vi vore tacksamma för ett besked beträffande dessa apparater  
och teckna

högaktningsfullt

L M ERICSSONS  
SIGNALAKTIEBOLAG

H Insulander

Delgives Öiö Ebr med anhållan om benäget besked om när ban-  
gårdsritningarna kunna bli så klara, att ritningarna på säker-  
hetsanläggningen kunna färdigställas.

Ebr den 17.12.1953.

Åke Karsberg

Åter Öiö Ebr med hemställan om benäget uttalande huruvida  
bifogade trenne förslag till utbyggnad av Änge (rangerbangård)  
kunna godtagas med hänsyn till utformningen av erforderliga  
kontaktlednings- och signaltekniska anordningar. För så vitt  
intet är att erinra från Eder sida är avsikten att översända  
de tre förslagen till IV De för yttrande. Bbr 23.12.53.

N. Gudmundsson

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
Elektrotekniska byrån  
Signalavdelningen  
7 - 1 - 54

Rem. Brd Ingemansson.

v.g.vänd