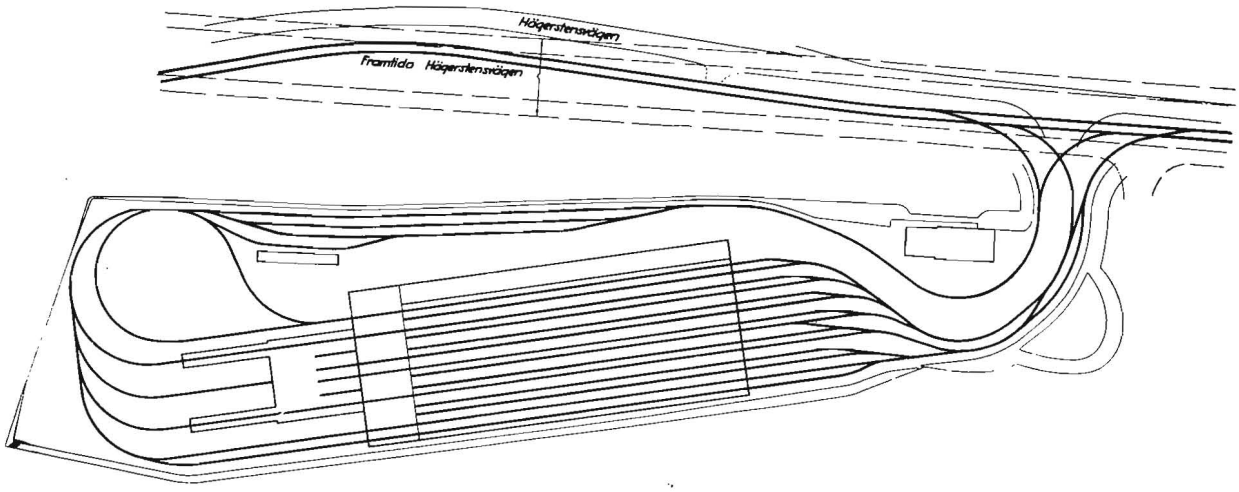
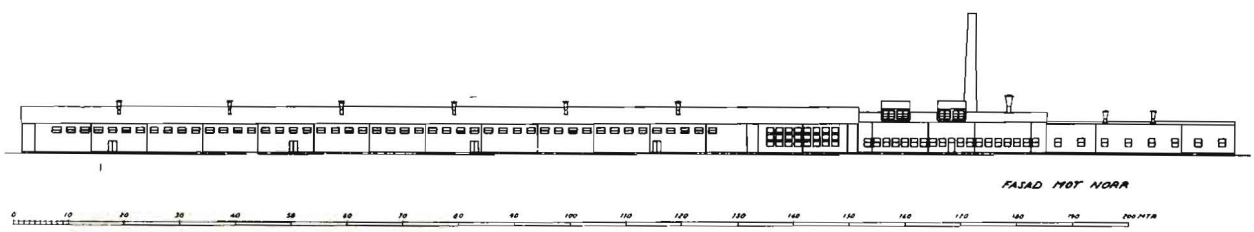


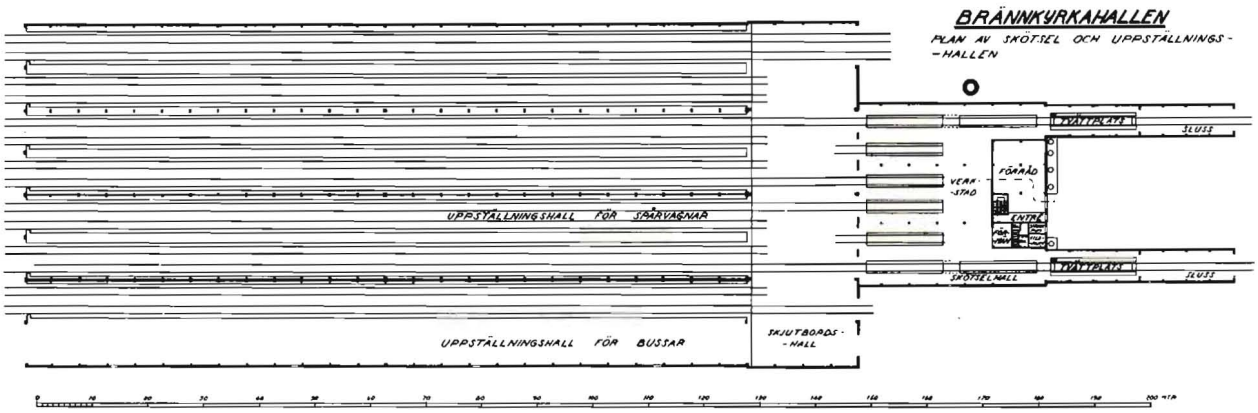
Brännkyrkahallen

AV PLANERINGSINGENJÖR O. KEKONIUS

Spårvägsbolagets behov av vagnhallar är för närvarande mycket stort. Den nya Brommahallen, som man beräknar taga i bruk i april i år, kommer till största delen att fyllas med nybyggda vagnar eller vagnar, som flyttas över från andra hallar, så att där beredes plats för nya vagnar. Av de 160 nya vagnar, som beräknas kunna bli levererade under 1944 och 1945 tar Brommahallen hand om 104 och det kommer sålunda att fattas hallutrymme för återstoden. Härtill kommer att de nuvarande vagnhallarna äro överbelastade och delvis undermåliga.

Då nu myndigheterna givit sitt tillstånd till uppförandet av Brännkyrkahallen — schaktning och sprängning är för närvarande i full gång — torde det vara av intresse för denna tidnings läsare att litet närmare få reda på hur denna hall kommer att utformas. Av den här återgivna situationsplanen framgår hallens och hallområdets läge söder om Hägerstensvägen. Den västra begränsningslinjen för området går ungefär rakt söderut från Kilabergs hållplats och den östra ungefär 160 meter väster om Södertäljevägen. Söderut begränsas området av en stor bergknalle. Den totala längden på hallområdet blir ungefär 400 meter och den största bredden cirka 110 meter. Hela området kommer att uppta c:a 37 500 m². Platsen för det nya hallområdet var starkt kuperad och grundförhållandena voro mycket skiftande, och trots att man sökt att så långt som möjligt få berggrund under byggnaderna har det inte helt lyckats, utan skötselhallen och en del av vagnhallen har måst byggas på pålar. Liksom fallet är med Brommahallen kommer det inom Brännkyrkahallens område att bli högertrafik. Övergången från vänster- till högertrafik kommer — så länge det är nödvändigt — att ske vid infarten från Hägerstensvägen såsom framgår av situationsplanen. För bussarna sker övergången vid själva grindöppningen, som därför göres så liten att två bussar inte kunna mötas i den. Infartsspåret till skötselhallen är förlagt till områdets norra del och förgrenar sig på mitten till ett uppsamlingsställe. Här samlas vagnarna vid





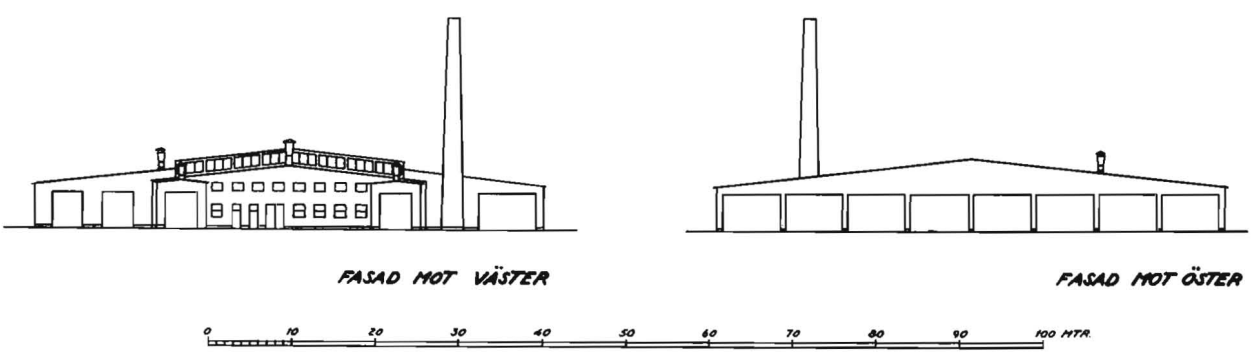
kvällsinryckningen, när de komma in i så rask takt att man i skötselhallen ej hinner expediera dem undan för undan. Genom vändslingan i områdets nordvästra hörn kunna vagnarna sedan köras in i uppställningshallen antingen direkt eller genom skötselhallen.

De sammanbyggda skötsel- och uppställningshallarna få en längd av inte mindre än 217 meter. Fördelen med hopbyggandet är den, att man slipper ifrån en sådan omfattande rangeringsbangård med ställverk och växlar mellan de olika hallarna som det var nödvändigt att ha i Bromma. Vidare kunna vagnarna efter behandlingen i skötselhallen köras direkt in i uppställningshallen, vilket betyder både arbets- och bränslebesparing. För att fördela vagnarna på de olika spåren i vagnhallen måste man dock ha golvtraverser, en för varje skötselfil. Dessa traverser, även kallade skjutbord, få en för spårvägsbolaget ny utformning, och skola löpa i samma plan som vagnarna, så att vissa spår tillåta direkt inkörning av vagnar utan att traverserna anlitas. Härigenom erhålles en mycket stor säkerhet mot driftsstörningar, och hallen kommer att kunna fungera även om båda skjutborden skulle gå sönder samtidigt.

Skötselhallen är utförd efter samma huvudprincip som vid brommaanläggningen: vagnarna komma in genom en sluss, passera taktvis med jämna mellanrum genom hallen och erhålla på de olika stationerna erforderligt underhåll, tvättning, smörjning, bromskontroll etc. De båda skötselfilerna ligga inte bredvid varandra utan längs vardera långsidan av byggnadens ytterväggar. Detta är gjort för att skjutborden skola få så kort körväg från skötselspår till uppställningsspår som möjligt och för att de så litet som möjligt skola hindra varandra. Antalet skötselstationer blir fyra på varje fil, varav två med arbetsgropar. Mellan de båda filerna ligga fyra reparationsställen, alla försedda med arbetsgropar, en verkstadslokal, förråd, förmanskontor och personalrum.

Hela byggnaden förutom den del, där förrådsoch personalrum m. m. ligga, är utförd i en våning utan källarvåning. Den mellersta delen har däremot källarvåning med pannrum, bränslerum och pumprum, bottenvåning med förråd, förmanskontor, sjukrum och toaletter samt övre våning med omklädningsrum och matsal. Byggnadens yttermått äro ca 33×34 m med två utbyggnader om vardera ca 6×34 m.

Den egentliga uppställningshallen har samma storlek som vid brommaanläggningen med 14 uppställningsspår av ca 1 800 m sammanlagd längd och plats för ca 125 spårvagnar och 24 bussar förutom verkvagnar, snöplog o. dyl. Den är sammanbyggd med skötselhallen medelst den s. k. skjutbordshallen. Den delas mitt itu av en längsgående brandvägg, och den ena halvan de-



las åter i två delar av en plattvägg, som avgränsar bussavdelningen från spårvagnsavdelningen. Hela byggnadens yttermått äro ca 61×150 m. Liksom skötselhallen skall den utföras med bärande konstruktioner av betong, väggar av vibroblock och siporex-tak.

Avståndet mellan bredast tänkbara spårvagn (tunnelbanevagn om 2,7 m bredd) och närmaste pelare, portöppning el. dyl. blir överallt minst 50 cm, så att alla klämningsrisker elimineras. Nuvarande spårvagnar ha som bekant en bredd av 2,20—2,36 m, Ängby-vagnarna bli 2,40 m breda. Golvet utföres som makadamgolv med trägångbanor mellan vartannat spår. För att ge bästa tänkbara skydd åt den dyrbara vagnmateriel som ställs in i hallen skall hela anläggningen förses med automatisk vattensprinkler. Dessutom kommer eldsläckningsmateriel, motorspruta, skumsläckning- och kolsyresläckningsaggregat i erforderlig mängd att anskaffas.

Arbetsförloppet i skötselhallen kommer att bli detsamma som tidigare skildrats. Trafikpersonalen skall sålunda hämta sina vagnar utanför hallen och efter slutad körning lämna av dem på uppsamlingsplatsen före skötselhallen och behöver sålunda aldrig sätta sin fot i någon av hallbyggnaderna. Dessemellan tagas vagnarna helt om hand av vagnhallspersonalen.

En stationsbyggnad för trafikpersonalen hör också till anläggningen. Där kommer att finnas väntrum för allmänheten, trafik- och biljettexpedition, avräkningsrum, rum för reservpersonal, överliggningsrum, matrum m. m. Även banavdelningen kommer att få lokaler för banmästare och personal här. Slutligen blir där samlingssal, studierum samt lokaler för brottning och tyngdlyftning.

Ett skyddsrum för 150 personer spränges in i berget vid vagnhallens sydöstra hörn.

När Brännkyrkahallen en gång är färdig kommer den att utgöra en vändpunkt i trångboddheten för våra spårvagnar, så att antalet vagnar som nu måste stå ute utan skydd och utan att erhålla någon skötsel äntligen kan minskas avsevärt. Man torde kunna hoppas, att den nya hallen skall stå färdig under första halvåret 1945.