

Nr 94.

Ankom till Riksdagens kansli den 16 maj, kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts uti statsverkspropositionen under sjätte hufvudtiteln gjorda framställning om anvisande af medel för anordnande af järnvägsspår samt anläggande af vagnvåg inom Sätters hospitals område.

(4:e Afd.).

I den till innevarande års Riksdag aflåtna statsverksproposition har Kungl. Maj:t under riksstatens *sjätte hufvudtitel* i *punkten 38* föreslagit Riksdagen att för anordnande af järnvägsspår samt anläggande af vagnvåg inom Sätters hospitals område på extra stat för år 1912 bevilja ett anslag af 23,900 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel förskottsvis redan under år 1911 utanordna beloppet.

Till statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen i detta ärende anfört följande:

»Uti underdånig skrifvelse den 26 september 1910 har medicinalstyrelsen gjort framställning om anslag för inlösning och omläggning af ett järnvägsspår inom Sätters hospitals område äfvensom för anläggande af en vagnvåg.

Redan den kommission, som enligt Kungl. Maj:ts föreskrift utarbetade planen till det nu snart färdigbyggda hospitalet vid Säter, framhöll uti sitt den 20 juli 1903 afgifna förslag behovet af att hospitalet genom ett bispår från Södra Dalarnas järnväg sattes i förbindelse med Sätters järnvägsstation. I sammanhang med öfverenskommelsen mellan staten och Sätters stad angående ägobyte för åstadkommande af ett lämpligt hospitals-

Bihang till Riksd. prot. 1911. 4 Saml. 1 Afd. 79 Häft. (Nr 94).

område tillförbands också staden att till staten lämna, bland annat, nödig mark för en bana från Sätters station till hospitalet. Sedan Eders Kungl. Maj:t därefter i nådigt bref den 8 maj 1908 bemyndigat medicinalstyrelsen att på vissa villkor till Södra Dalarnas järnvägsaktiebolag tills vidare upplåta nyttjanderätten till den utaf Sätters stad enligt berörda öfverenskommelse öfverlåtna marken, har ett bispår af 1,435 meters spårvidd från nämnda bolags järnväg till hospitalets gräns blifvit på bolagets bekostnad anlagdt. Från detta bispårs slutpunkt vid hospitalets gräns har sedermera entreprenören för hospitalsbygget, byggmästaren G. S. Hallström, på egen bekostnad anlagt ett fortsättningsspår in på hospitalets område för att på så sätt hafva goda kommunikationer ända in till byggnadsplatsen för nödiga byggnadsmaterialier. Det är detta inom hospitalets område anlagda spår, som nu är afsedt att af staten inlösas.

Medicinalstyrelsen anför i sin förutnämnda skrifvelse den 26 september 1910, att hospitalet, sedan det blifvit färdigt för sitt ändamål, har stort behof af denna järnvägsförbindelse med Sätters järnvägsstation. Afståndet från hospitalets ekonomibyggnader till stationen, hvarifrån större delen af anstaltens förnödenheter kommer att forslas, är nämligen, enligt hvad styrelsen meddelar, omkring 2 1/2 kilometer, och det skulle blifva förenadt med relativt stora kostnader att medels hjuldon eller släde transporterera proviant, stenkol och öfriga tyngre materialier från stationen till hospitalet. Medicinalstyrelsen har i detta afseende låtit verkställa en utredning angående kostnaderna för transport af det behöfliga förrådet stenkol (3,000 ton för år) från stadens station dels medels hjuldon dels med järnväg. I förra fallet beräknas den årliga utgiften uppgå till 5,250 kronor (1: 75 för ton), i senare fallet till 1,800 kronor (60 öre för ton), enligt uppgift från vederbörande vid Södra Dalarnas järnväg. Med ett järnvägsspår in på hospitalets område skulle alla dessa transporter kunna ordnas bekvämt och billigt. Därjämte skulle man vinna den fördelen, att vid öfverflyttningar samtidigt af ett större antal sinnessjuka från eller till andra hospital, hvilket stundom måste ske och särskildt alltid äger rum under ett hospitals första beläggning, de sjuka skulle kunna färdas i järnvägsvagn direkt in på hospitalets område eller där införas i järnvägsvagn utan störande och obehagliga omflyttningar vid Sätters station.

Med anledning af hvad sålunda anförts har medicinalstyrelsen dels inledt underhandling med byggmästaren Hallström om öfverlåtelse till staten af hans inom hospitalets område anlagda järnväg, dels låtit uppgöra en kostnadsberäkning för spårets lämpliga förlängning inom området.

Hvad först beträffar förvärfvandet af Hallströms järnväg, har han uti skrifvelse den 21 januari 1910 uppgifvit kostnaden för densamma till 18,272 kronor 55 öre. På medicinalstyrelsens uppdrag har sedermera kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren O. Nordenstrahl verkställt värdering å nämnda järnväg, och har Nordenstrahl uti utlåtande den 8 augusti 1910 anført, bland annat, att järnvägsanläggningens värde bör — med hänsyn därtill dels att järnvägsspåret för den tillämnade utsträckningen (till kolupplaget) delvis måste omläggas, dels att ett nu befintligt s. k. rundspår måste flyttas omkring 60 meter österut, dels ock att järnvägen redan varit i bruk i tre år och vederbölig afskrifning å värdet af förslitna materialier därför bör göras — uppskattas till allenast 14,000 kronor, hvarvid skyldighet för Hallström äfven bör stadgas att före aflämnande justera och omstoppa spåret. Genom påteckning å sin ursprungliga prisuppgift har Hallström den 1 september 1910 förklarar sig villig att mot den af kaptenen Nordenstrahl föreslagna ersättningen med full äganderätt öfverlåta omskrifna järnväg till saten.

För utredning af frågan om järnvägsspårets lämpliga förlängning inom hospitalets område har medicinalstyrelsen uppdragit åt löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren Bertil Nyström att utarbета förslag, och har denne ingifvit ett den 31 december 1909 dateradt förslag och kostnadsberäkning. Enligt detta förslag skulle järnvägen framdragas förbi ångpannehuset och den därtill liggande kolboxen för möjliggörande af lämplig lossning af stenkol och så långt fram, att nödigt antal järnvägsvagnar kunna beredas plats. För undvikande af allt för skarp lutning från växelstationen upp till kolboxen nödvändiggöres ofvan nämnda flyttning af rundspåret omkring 50 meter österut. Kostnaden för dessa arbeten beräknas till 5,900 kronor. Vidare har i beräkningen upptagits en vagnvåg för en kostnad af 4,000 kronor. I sitt utlåtande har visserligen löjtnant Nyström ifrågasatt, att hospitalet genom aftal med Södra Dalarnas järnvägsaktiebolag skulle kunna berättigas att utföra nödig vägning af vagnarna å en på bolagets bekostnad anskaffad våg vid Sätters station. Det skulle emellertid enligt medicinalstyrelsens mening blifva förenadt med mycken olägenhet för hospitalet att tidt och ofta hafva förtroendeman till hands vid förekommande vägningar. Erfarenheten från ett af de större statshospitalen har för öfrigt visat, att god kontroll och afsevärd besparing vinnes genom anordnande af en sådan vagnvåg vid hospitalet.

Med stöd af de gjorda undersökningarna har medicinalstyrelsen

beräknat kostnaderna för ifrågavarande inlösning och anläggningar till följande belopp:

för inlösning af det å hospitalets område befintliga järnvägsspår, tillhörigt byggmästaren Hallström, sedan det samma blifvit justerat och omstoppadt	kr. 14,000: —
för spårets fortsättning intill ångpannehuset och kolboxen »	5,900: —
för anläggande af en vagnvåg	» 4,000: —
	<hr/>
	tillsammans kr. 23,900: —

Då denna utgift icke kan bestridas af anslaget till nybyggnad af Sätters hospital, har medicinalstyrelsen hemställt om anvisande af ett särskildt anslag för ändamålet.

Till följd af nådig remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 5 november 1910 afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet och därvid anfört, att styrelsen ansett förslaget om förlängning in på hospitalsområdet af spåret mellan Södra Dalarnas järnväg och hospitalsområdets gräns genom inköp af byggmästaren Hallströms spår och dettas utbyggnad samt om anordnandet af vagnvågen lämpligt, hvarjämte styrelsen uttalat den åsikt att sagda utbyggnad och vagnvåg borde kunna åstadkommas för den beräknade kostnaden.

Såsom nämndt, har Södra Dalarnas järnvägsaktiebolag enligt åtagande anlagt ett bispår från sin järnväg vid Ofgangårdarna till hospitalsområdets gräns. I det nådiga bref, hvarigenom medicinalstyrelsen bemyndigades att träffa uppgörelse härom med järnvägsbolaget, föreskrefs, att, därest såsom förlängning af nämnda bispår skulle komma att anläggas järnvägsspår inom hospitalets område, bolaget skulle vara pliktigt att därå, mot afgift enligt den för transporter å bolagets järnväg faställda taxa, framföra hospitalets förnödenheter, hvarjämte vissa bestämmelser meddelades för befrämjande af transporter fram till hospitalet. En förlängning af bispåret har redan genom entreprenörens försorg kommit till stånd, och lämpligt synes vara, att denna förbindelse nu ordnas för framtiden, då genom användningen af densamma hospitalet skulle, såsom framgår af medicinalstyrelsens skrifvelse, komma i åtnjutande af väsentliga besparingar i transportkostnader. Man skulle ju kunna ifrågasätta att inleda underhandlingar med järnvägsbolaget i syfte att bolaget öfvertog spårförbindelsen jämväl inom hospitalets område. Åtskilliga olägenheter skulle emellertid, särskildt ur bevakningssynpunkt, kunna uppkomma däraf, och

det torde därför vara lämpligast, att staten blir ägare af spåret inom hospitalsområdet.

Hvad angår den föreslagna inlösningssumman, 14,000 kronor, synes densamma icke vara oskäligen. Det af entreprenören anlagda spåret har en längd af 1,120 meter och har kostat inemot 18,300 kronor.

Emellertid skulle anläggningen, som utförts med hänsyn till de under byggnadstiden behöfliga transporter, för att kunna lämpligen användas för det färdiga hospitalets behof, behöfva delvis omläggas, hvarför kostnaden beräknats till 5,900 kronor. Slutligen skulle inom hospitalsområdet anläggas en vagnvåg för en kostnad af 4,000 kronor. Med hänsyn till hvad medicinalstyrelsen anfört har jag icke heller något att erinra mot detta förslag.

De årliga besparingar, som skulle åstadkommas endast med afseende å koltransporter, därest ifrågavarande förslag, som kräfver en kostnad af sammanlagt 23,900 kronor, vinner bifall, uppgå enligt medicinalstyrelsens beräkning till 3,450 kronor. Det hela skulle följaktligen vara en god affär.»

Sedan utskottet begärt Kungl. Maj:t befallning till medicinalstyrelsen att lämna upplysning dels huruvida och på hvilka villkor Södra Dalarnas järnvägsaktiebolag må vara villigt att anordna och trafikera ifrågavarande järnvägsspår med iakttagande af de bestämmelser styrelsen ur bevaknings-synpunkt kunde finna lämpligt föreskrifva, dels angående det nu befintliga, af entreprenören för hospitalsbygget, byggmästaren G. S. Hallström anlagda spårets realisationsvärde, dels ock huruvida Hallströms konkursbo är villigt att försälja spåret för ett pris, som i hvarje fall närmar sig det sålunda funna värdet, har här nedan intagna skrifvelse från medicinalstyrelsen till chefen för civildepartementet jämte tillhörande såsom bilagor till detta utlåtande fogade skrifter i ämnet kommit utskottet tillhanda.

Till herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet.

I afseende å den af Kungl. Maj:t till Riksdagen gjorda framställningen om anvisande af anslag för anordnande af järnvägsspår samt anläggande af vagnvåg inom Sätters hospitals område har herr statsrådet, med anledning af hemställan från statsutskottet, uti skrifvelse den 9 sistlidne februari anmodat medicinalstyrelsen *dels* att inleda underhandling med Södra Dalarnas järnvägsaktiebolag i syfte att utröna, huruvida och på hvilka villkor bolaget kunde vara villigt att anordna och trafikera ifrågavarande järnvägsspår med iakttagande af de bestämmelser styrelsen

ur bevakningssynpunkt kunde finna lämpligt föreskrifva, *dels* att verkställa utredning angående de nu befintliga, af entreprenören för hospitalsbygget, byggmästaren G. S. Hallström anlagda spårets realisationsvärde, *dels ock* från Hallströms konkursbo inhämta upplysning, huruvida icke boet vore villigt att försälja spåret för ett pris, som i hvarje fall närmade sig det sålunda funna värdet.

Med anledning häraf får medicinalstyrelsen äran anföra följande.

Hvad till en början beträffar de villkor, på hvilka järnvägsbolaget skulle vara villigt trafikera ifrågavarande spår inom hospitalets område, så vill medicinalstyrelsen meddela, att, sedan Sätters stad förbundit sig att lämna fri jord för en bibana från Sätters järnvägsstation till hospitalet, Kungl. Maj:t på grund af framställning af bolaget genom nådigt bref den 8 maj 1908 bemyndigat medicinalstyrelsen att till bolaget tillsvidare öfverlåta nyttjanderätten af den för anläggning af ett bispår från bolagets järnväg till Sätters hospital nödiga mark på, bland andra, det villkor att, därest såsom förlängning af ifrågavarande bispår skulle komma att anläggas järnvägsspår inom hospitalets område, bolaget skall vara pliktigt att därå mot afgift enligt den för transporter å bolagets järnväg fastställda taxa framföra hospitalets förnödenheter. Bestämmelser angående trafik å det föreslagna, inom hospitalsområdet belägna järnvägsspåret såsom hospitalets egendom finnas alltså redan fastställda.

För åstadkommande af den utaf herr statsrådet nu begärda utredningen har medicinalstyrelsen till en början tillskrifvit Södra Dalarnas järnvägsaktiebolag med anmodan att meddela uppgift, huruvida och på hvilka villkor bolaget kunde vara villigt anordna järnvägsspåret äfven inom hospitalsområdet, hvarvid styrelsen framhöll att ur bevakningssynpunkt följande bestämmelser borde föreskrifvas: »För tillsyn af trafik och eventuella arbeten å banan skall bolaget anlita nyktra och ordentliga personer, hvilka hafva att i umgänget med hospitalets sjuka, med hvilka de kunna komma i beröring å hospitalsområdet, ställa sig sig till efterrättelse i tillämpliga delar *dels* den instruktion, som för hospitalets ekonomibetjäning blifver fastställd, *dels ock* öfriga ordningsföreskrifter, som för hospitalets skötsel kunna blifva på vederbörligt sätt utfärdade.»

Till svar å denna framställning har bolaget uti skrifvelse den 1 nästlidne mars erbjudit sig att på vissa i ett skrifvelsen åtföljdt förslagskontrakt närmare angifna villkor för egen räkning utföra spåret, dock under det antagandet, att den godsmängd, som för hospitalets räkning komme att per år framföras, uppginge till 4,000 tons.

Med anledning häraf får styrelsen anföra följande. Leverans till hospitalen af deras förnödenheter sker vanligen på så sätt, att antagna entreprenörer aflämna dem å anvisad plats inom hospitalet, och på samma sätt komma utan tvifvel leveranserna att äga rum äfven vid nu ifrågasvarande hospital. Det kommer alltså att bero på de blifvande leverantörerna, huruvida och i hvad mån de skola finna med sin fördel förenligt att transportera sina produkter per järnvägsspåret eller på annat sätt. Af hospitalets förnödenheter kommer emellertid med säkerhet stenkol att transporteras per järnväg; den ungefärliga erforderliga mängden af denna vara uppgår till 2,500 tons per år. Antagligen kommer äfven större delen af hospitalets öfriga förnödenheter att lämpligast transporteras med järnvägsspåret; dock kan man icke utesluta den möjligheten, att leverantörer af exempelvis mjölk, smör och mjöl icke behöfva använda järnvägen, beroende på varornas ursprungsort. Bifall till fordringen, att statsverket skulle gifva garanti för en godsmängd å minst 4,000 tons, kunde under sådana förhållanden medföra extra kostnader vid minskade frakter. Dessutom synes det styrelsen, att den i ofvanberörda förslagskontrakt beräknade taxan för transport å detta förlängda spår (den fastställda taxan ökad med $66 \frac{2}{3} \%$, beräknadt från Sätters station ända till hospitalet) är alltför hög. Om förlängningsspåret åter blir statsegendom, tillhör det bolaget jämlikt förut träffade bestämmelser att besörja transporten å hela bispåret efter för bolagets öfriga järnvägstransporter fastställd taxa. Slutligen vill styrelsen fästa uppmärksamheten på, att bolaget i stället för medicinalstyrelsens fordringar i bevakningshänseende i 5 § af förslagskontraktet intagit en bestämmelse, som ej kan anses vara fullt tillfredsställande. Medicinalstyrelsen är alltså af den bestämda uppfattning, att hospitalet skulle hafva större fördel af att själf vara i besittning af järnvägsspåret inom sitt eget område än om äganderätten tillkomme järnvägsbolaget med skyldighet för hospitalet att garantera transport af viss minimigodsmängd per år.

Styrelsen har vidare från kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren O. Nordenstrahl infortrat och fått mottaga utredning angående realisationsvärdet å det utaf byggmästaren Hallström anlagda järnvägsspåret. Kapten Nordenstrahl har därvid beräknat värdet af till järnvägsspåret hörande räls inclusive växlar, skarvfjörn och bult till 4,220 kronor samt af sliprarna till 180 kronor eller i allt till 4,400 kronor.

Uti skrifvelse den 17 sistlidna mars har byggmästaren Hallströms konkursförvaltning förklarat sig villig att öfverlåta järnvägsanläggningen

mot en ersättning af 14,000 kronor. Förvaltningen anför, att detta belopp vore fullt berättigadt, alldenstund Hallström vidtagit denna järnvägsanläggning först efter samråd med medicinalstyrelsen, som bestämt spårets riktning och förklarar, att järnvägsanläggningen äfven efter byggnadsverksamhetens afslutande vore ytterst nödvändig för hospitalets räkning, hvarför staten helt visst skulle komma att inlösa densamma till ofvan angifvet pris, såvidt den anlades i den af medicinalstyrelsen angifna riktningen och utfördes med hänsyn till framtida bestånd. Förvaltningen anför vidare, att realisationsvärdet å räls och slipers icke torde böra läggas till grund för bedömandet af värdet af järnvägen, alldenstund densamma vore afsedd att fortfarande trafikeras, utan torde i stället värdesättningen böra närma sig självkostnaderna för spårets anläggning. Under uttalad förmodan, att staten icke ville begagna sig af en enskild persons iråkade obestånd för att på hans borgenärens bekostnad tillskansa sig obehöriga fördelar, isynnerhet som detta obestånd uppstått genom den af entreprenören för statens räkning åtagna byggnadsverksamheten vid Säter, framställer förvaltningen anspråket att erhålla det fordrade beloppet oafkortadt.

Med anledning af hvad konkursförvaltningen sålunda anført, får medicinalstyrelsen meddela följande.

Sedan Hallström afgifvit anbud å uppförandet af byggnader för Sätters hospital och kontrakt af honom underskrifvits, gjorde han — under framhållande af de stora ekonomiska fördelar han skulle hafva af ett järnvägs-spårs framdragande till byggnadsplatsen — framställning om, att medicinalstyrelsen skulle låta utföra nämnda järnväg. Härtill hade medicinalstyrelsen emellertid inga medel sig anvisade, men styrelsen underrättade Hallström om, att i den för Sätters hospitals anläggning utarbetade planen framhållits behovet af att hospitalet genom ett bispår sattes i förbindelse med Sätters järnvägsstation, samt att styrelsen vore sinnad att framdeles i vederbörlig ordning ingå till Kungl. Maj:t med förslag, att statsverket skulle till skäligt pris öfvertaga ett af Hallström eventuellt anlagdt järnvägsspår, under förutsättning att anläggningen blefve solid och att spårets riktning inom hospitalsområdet blefve för hospitalet lämplig. På grund af hvad konkursförvaltningen nu anført, torde det kunna antagas, att statsverket icke kan genom köp från konkursboet förvärfva omskrifna järnvägsspår för lägre belopp än det äskade, 14,000 kronor. Konkursboets fordran i detta afseende torde heller icke kunna anses obillig, då man betänker, att såväl byggmästaren Hallström som hans borgenärer gjort icke oansenliga förluster på Sätters hospitals uppförande. Byggmästaren

Hallströms af medicinalstyrelsen på sin tid antagna ambud, uppgående till 1,690,000 kronor, understeg det närmast hans varande anbudet med ett belopp å 245,000 kronor, det vill säga med 14.5 %; och af samtliga de afgifna anbuden var Hallströms det enda, som med hänsyn till det beviljade anslaget var antagligt. Hade hans anbud icke förelegat, är det troligt att, med hänsyn till de vid denna tid hastigt stigande byggnadskostnaderna, ytterligare anslag måst för ändamålet begäras. Sedan Hallström under november månad sistlidet år trädt i konkurs, hafva hans borgensmän å entreprenaden vid Sätters hospital, för fullgörande af dem tillkommande skyldighet angående hospitalets uppförande, endast mot ett högst betydligt tillskott till den ännu icke utbetalda delen af entreprenadsumman kunnat erhålla ny entreprenör. Härtill kommer, att det äskade beloppet torde vara afsevärdt lägre än hvad järnvägsanläggningen skulle kosta, därest den nu skulle utföras från början.

Man skulle kunna tänka sig, att transporten inom hospitalet af stenkol och andra tyngre förnödenheter skulle kunna med fördel ske medels décauville-spår, i likhet med hvad som äger rum vid en del öfriga hospital. I detta afseende vill medicinalstyrelsen emellertid anföra följande. Intet af rikets hospital har så lämpliga yttre betingelser för en järnvägsanläggning inom eget område som Sätters. Endast ett hospital — Lunds — har bispår från järnväg inledt å sitt område. Detta slutar dock omedelbart innanför hospitalets gräns, då terrängförhållandena och det trånga utrymmet vid ångpannehuset icke tillåtit spårets framdragande till kolgården. Vid ett flertal hospital (Piteå, Kristinehamn, Vännersborg och Vadstena) sker leverans af stenkol per båt. Vid Sätters hospital äro, som sagdt, förhållandena särdeles gynnsamma för järnvägsspårs framdragande direkt till leveransplats inom hospitalet. Styrelsen har emellertid införskaffat en kostnadsberäkning å ett décauville-spår med rullande materiel och våg i den utsträckning den föreslagna järnvägen skulle få; och kostnaden uppgår till 10,092 kronor 50 öre. Med en sådan spårordning nödvändiggöres, hvad beträffar exempelvis stenkolsleveransen, två aflastningar, nämligen dels en vid Södra Dalarnas järnvägs nu befintliga bispårs afslutning dels en å kolgården invid ångpannehuset; ytterligare en kolgård måste anskaffas, förlagd vid bispårets afslutning och för denna måste mark förvärfvas, hvartill kommer den olägenheten, att detta upplag af kol skulle förvaras *utom* hospitalets inhägnade område. Såsom ytterligare olägenheter af en dylik anordning kan anföras, att stenkolen förlora i sin uppvärmningskapacitet vid hvarje omlastning samt att transporten från ena kol-

gården till den andra — äfven om den delvis kan utföras af å hospitalet vårdade sjuka — dock medför afsevärda kostnader. På dessa grunder anser sig medicinalstyrelsen icke kunna förorda den nu omskrifna anordningen af décauville-spår i stället för den delvis redan befintliga järnvägen.

Den sålunda avvägabragta utredningen får medicinalstyrelsen härmed äran till herr statsrådet öfverlämna.

Stockholm den 3 april 1911.

Klas Linroth.

A. E. Bastman.

*Utskottets
yttrande.*

Hvad i detta ärende förekommit har synts utskottet styrka behovet och lämpligheten af den utaf Kungl. Maj:t föreslagna spåranordningen. Vidkommande den föreslagna inlösningssumman för redan förefintligt spår, 14,000 kronor, har utskottet ej kunnat undgå att finna densamma jämförd med det spåret åsatta realisationsvärde, 4,400 kronor, påfallande hög. Emellertid har den Hallströmska konkursförvaltningen anfört, att Hallström vidtagit ifrågavarande järnvägsanläggning först efter samråd med medicinalstyrelsen, som förklarar densamma äfven efter byggnadsverksamhetens afslutande nödvändig för hospitalets räkning, hvarför staten helt visst skulle komma att inlösa spåret, därest det anlades i af medicinalstyrelsen angifven riktning och utfördes med hänsyn till framtida bestånd.

Medicinalstyrelsen har i anledning af detta konkursförvaltningens yttrande meddelat, att, sedan Hallström afgifvit anbud å uppförandet af byggnader för Sätters hospital och kontrakt af honom underskrifvits, hade han — under framhållande af de stora ekonomiska fördelar han skulle hafva af ett järnvägsspårs framdragande till byggnadsplatsen — gjort framställning om, att medicinalstyrelsen skulle låta utföra nämnda järnväg. Härtill hade medicinalstyrelsen emellertid inga medel sig anvisade, men styrelsen underrättade Hallström om, att i den för Sätters hospitalsanläggning utarbetade planen framhållits behovet af att hospitalet genom ett bispår sattes i förbindelse med Sätters järnvägsstation, samt att styrelsen vore sinnad att framdeles i vederbörlig ordning ingå till Kungl. Maj:t med förslag, att statsverket skulle till skäligt pris öfvertaga ett af Hallström eventuellt anlagdt järnvägsspår, under förutsättning att anläggningen blefve solid och att spårets riktning inom hospitalet blefve för hospitalet lämplig.

Då af hvad sålunda förekommit synes framgå, att Hallström haft grundad anledning beräkna, att spåret skulle, därest det utfördes i enlighet med hvad medicinalstyrelsen förutsatt, af staten öfvertagas, har utskottet icke velat motsätta sig, att den begärda summan må för ändamålet anvisas. I öfrigt har utskottet intet att erinra mot hvad Kungl. Maj:t i fråga om anordnande af nämnda järnvägsspår föreslagit.

Hvad däremot vidkommer den föreslagna vagnvägen, som beräknats kosta 4,000 kronor, har utskottet ej kunnat af hvad i detta afseende anförts vinna öfvertygelse om behofvet eller lämpligheten att anlägga en dylik, hvarför utskottet ej finner sig kunna biträda Kungl. Maj:ts förslag därom.

Utskottet hemställer,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen för anordnande af järnvägsspår inom Sätters hospitals område på extra stat för år 1912 beviljar ett anslag af 19,900 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel förskottsvis redan under 1911 utanordna beloppet.

Stockholm den 16 maj 1911.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Bilaga 1.

Till kungl. medicinalstyrelsen.

Som svar å kungl. styrelsens skrivelse af den 10 dennes får Södra Dalarnes järnväg härmed erbjuda sig att för egen räkning utföra omskrifna järnvägsspår på de villkor, hvilka återfinnas i i bilagdt kontrakt.

Vi vilja påpeka, att vi vid uppgörandet af detta kontrakt utgått från antagandet, att den godsmängd, som för hospitalets räkning komme att pr år framföras, uppginge till 4,000 ton samt att endast våra direkta utgifter täckas.

Hedemora den 1 mars 1911.

För Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag.

Eric Dahl.

Fritz Nordström.

Kontrakt.

Mellan kungl. medicinalstyrelsen å ena sidan och Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag å andra sidan är nedanstående öfverenskommelse rörande anläggande och drift af järnvägsspår från Ofgangårdarnes banvaktstuga till en punkt mellan paviljongerna XXII a och XXIII inom Sätters hospitals område träffad.

§ 1.

Kungl. styrelsen upplåter afgiftsfritt den för spåret behöfliga marken samt lämnar järnvägens personal fritt tillträde under ordinarie arbetstid för underhåll och drift.

§ 2.

Spåret utföres i hufvudsaklig öfverensstämmelse med af löjtnanten i K. V. V. K., Bertil Nyström utarbetade förslag, dagtecknade den 1 mars och 11 december 1909, dock med uteslutande af lastkaj med tillhörande stickspår samt vagnvåg. Önskas stängsel längs banan bekostas detta af kungl. styrelsen. Järnvägsbolaget berättigas att utanför hospitalsområdet inlägga växlar till anslutande privata sidospår.

§ 3.

Järnvägsbolaget förbinder sig att ha spåret färdigt den 1 oktober 1911, såvida besked erhålles före den 1 instundande juli, dock under reservation för strejk, lockout eller force majeure. Kan den nu å hospitalets

område liggande delen af spåret ej förvärfvas af Södra Dalarnes järnväg, utfäster sig kungl. styrelsen att gå i författning om densammas aflägsnande, och skall den nya delen af spåret då vara färdig tre månader efter sedan den gamla borttagits.

§ 4.

Järnvägsbolaget förbinder sig vidare att en gång dagligen på tid, som af detsamma före hvarje tidtabellsändring meddelas, med ett af de ordinarie godstågen trafikera spåret samt utföra inom hospitalområdet behöflig vagnväxling.

§ 5.

Järnvägsbolaget förbinder sig ytterligare, att endast använda fullt nykter personal för arbetet inom hospitalområdet samt att strängeligen förbjuda dem allt umgänge med patienterna.

§ 6.

Allt till Sätters station för hospitalet ankommande gods omexpedieras därstädes. Frakten mellan Sätters station och hospitalet utgår om den på hospitalets område liggande delen af spåret förvärfvas eller bygges af oblaget efter af Kungl. Maj:t för Södra Dalarnes järnväg fastställd taxa ökad med $66 \frac{2}{3}$ procent. För hjälp med vägning vid hospitalet betalas dessutom 50 öre pr vagn.

§ 7.

Önskas trafikering af spåret på annan tid än den ordinarie, utgår, förutom frakt enligt ofvanstående, ersättning för lokomotivs gång från närmaste station, där sådant finnes disponibelt. Framställning om dylik trafikering göres minst 24 timmar i förväg.

§ 8.

Detta kontrakt gäller till den 27 maj 1915 och fortfar att gälla för en period af tre år i sänder såvida ej uppsägning från endera sidan skett tre månader före dess utgång.

§ 9.

Önskar kungl. styrelsen lösa spåret bestämmes lösesumman af tre gode män, af hvilka kungl. styrelsen utser en, järnvägsbolaget en samt dessa två den tredje.

Twist, som tilläfvventyrs uppstår rörande tolkningen af detta kontrakt, skall afgöras genom skiljemän på sätt lagen om skiljomän af den 28 oktober 1887 stadgar.

Med ofvanstående kontrakt, hvaraf tvenne lika lydande exemplar undertecknats och utväxlats, förklara vi oss å ömse sidor nöjda.

Stockholm den

Hedemora den 1 mars 1911.

För Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag

Eric Dahl.

Fritz Nordström.

Bilaga 2.

Till kungl. medicinalstyrelsen.

Efter erhållet uppdrag att till kungl. styrelsen inkomma med utredning angående realisationsvärdet å det af byggmästaren G. S. Hallström anlagda järnvägsspåret mellan Sätters station och hospitalsområdet får jag anföra följande:

Vid en eventuell realisation af ifrågakvarande järnvägssträcka torde endast rälsen med växlar samt tillhörande skarvjärn och skarfbultar äga något väsentligt värde. Sliprarna kunna ju möjligen efter upptagandet fortfarande användas som sådana, men då ju detta är beroende af om någon spekulant tilläfvventyrs finnes, så äro de här nedan endast upptagna till visst bränslevärde.

Värdet af hithörande räls inclusive växlar, skarvjärn och bult anslås till 4,220 kronor och för sliprarna till 180 kronor eller i allt till 4,400 kronor. Öfrigt materiel och arbete kunna ju ej äga något realvärde annat än för ett järnvägsspår å samma plats.

Stockholm den ²⁸/₂ 1911.

O. Nordenstrahl.

Bilaga 3.

Till kungl. medicinalstyrelsen.

Under hänvisning till den af byggmästaren G. S. Hallström den 21 juni 1910 afgifna uppgiften å kostnaderna för anläggning af det i medicinalstyrelsens den 1 innevarande månad till oss aflåtna skrifvelse omförmälda järnvägsspåret vid Sätters Hospital, med å nämnda uppgift tecknad förbindelse af byggmästaren Hallström att till kungl. medicinalstyrelsen öfverlåta nämnda järnväg till belopp af 14,000 kronor, få undertecknade sysslomän i ofvannämnda Hallströms konkurs, härmed vördsamt meddela att konkursförvaltningen är villig att öfverlåta ifrågakvarande järnvägsanläggning på samma villkor, som Hallström förbundit sig att sälja densamma, eller till ett pris af 14,000 kronor.

Vi anse nämligen, att detta belopp är fullt berättigadt, alldenstund Hallström vidtog denna järnvägsanläggning först efter samråd med kungl. medicinalstyrelsen, som bestämde spårets riktning och förklarade, att järnvägsanläggningen äfven efter byggnadsverksamhetens avslutande vore ytterst nödvändig för hospitalets räkning, hvarför staten helt visst skulle komma att inlösa densamma till ofvan angifvet pris, såvidt den anlades i den af medicinalstyrelsen angifna riktningen och utfördes med hänsyn till framtida bestånd. Hade icke denna möjlighet ställts i utsikt, är det uppenbart, att Hallström icke utfört en så dyrbar järnvägsanläggning att användas under den relativt korta byggnadstiden, i all synnerhet som han med lätthet kunnat utsträcka det af honom förut anlagda decauillespåret till ändpunkten af Södra Dalarnes järnväg, hvarigenom han kunnat bespara sig utgifterna för en så kostsam anläggning som ifrågasvarande.

Att lägga realisationsvärdet å räls och sliper till grund för bedömande af värdet å ifrågasvarande anläggning torde med hänsyn därtill, att densamma är afsedd att fortfarande trafikeras, icke vara den rätta beräkningsgrunden, utan torde väl i stället värdesättningen mera närma sig själfkostnaderna för spårets anläggande.

Af hvad vi sålunda anfört torde framgå, att det af oss fordrade beloppet ingalunda kan anses för högt, hvarför vi göra anspråk att erhålla detsamma oafkortadt, då vi vilja förmoda, att staten icke vill begagna sig af en enskild persons iråkade obestånd för att på hans borgenärens bekostnad tillskansa sig obehöriga fördelar, isynnerhet som detta obestånd uppstått genom den af entreprenören för staten räkning åtagna byggnadsverksamheten vid Säter.

Uppsala den 17 mars 1911.

John Åström.

R. v. Schultz.

Bilaga 4.

Till kungl. medicinalstyrelsen, *Stockholm*.

Åberopande samtal med herr medicinalrådet Stenbeck ber jag härmed få lemna följande prisuppgift å spårmateriel för Sätters hospital:

1,300 meter fasta spår af ny stålräls, 65 mm. höjd, vikt cirka 7 kg. pr meter, i 5 meters längder med erforderliga skarvfjärn, bultar och räls-spik, för montering å träsyllar, dock exklusive syllarna, å pr meter spår	Kr. 1: 75	Kr. 2,275: —
Utläggning af spåret samt träsyllar för samma	»	2,925: —
3 fullständiga mötesspår med spårväxlar, kurvor och mellanspår å pr styck	Kr. 300: —	» 900: —
50 meter flyttbart spår i raka ramar om 5 meters längd, 600 mm. spårvidd färdigmonterade på stålsyllar, kompletta med skarvfjärn och bult, å pr meter spår	Kr. 2: 35	» 117: 50

1 st. plåtvändskifva, 1,100 mm. diam. för 2,500 kg. belastning, 600 mm. spårvidd, svängande på rullar och passande för vagnarna, à pr styck Kr. 65: —	Kr.	65: —
20 st. tippvagnar för stenkolstransport enl. fig. 1049 i hosgående prospekt, 600 mm. spårvidd, 1 kub.-meters rymd, 3 mm. skroflåt, med hjul och Siemens-Martinstålgjutgods 350 mm. diameter, 55 mm. \times Ø-stålxlar, med lättgående rullager samt med förbättrad automatisk skroflåsning enl. prospektet utan broms, à pr styck Kr. 122: —	»	2,440: —
5 st. plåtåvagnar med träplatå enl. fig. 3163 i hosgående katalog nr 601, sid. 58, 600 mm. spårvidd, hjulsatser och lager lika de å tippvagnarna, vagnsramen af U-järn 1635 mm. längd, 900 mm. bredd; den pålagda träplatån af 1635 mm. längd och 1100 mm. bredd, för cirka 2,500 kg. belastning pr vagn, à pr styck Kr. 80: —	»	400: —
1 st. vagnsvåg för cirka 3,000 kg. belastning, 600 mm. spårvidd	»	970: —
		<hr/>
	Summa	Kr. 10,092: 50

Priserna gälla franko och förtulladt utlagdt Säter.

Betalning netto pr kontant.

Leverans kan ske på cirka 4 veckor efter beställning.

Stockholm den 10 mars 1911.

Carl Ström,
Agent för Orenstein & Koppels räls- och
flyttbara järnvägar.
Vasagatan 4, Stockholm.