

## Nr 33.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående finansiering av Ostkustbanan; given Stockholms slott den 26 januari 1923.*

Kungl. Maj:t vill härmed, uuder åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

*Anders Örne.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 januari 1923.*

Närvarande:

Statsråden LINDQVIST, THORSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, LINDERS, ÖRNE.

Departementschefen, statsrådet Örne anför:

I skrivelse den 7 juni 1922, nr 292, anmälde riksdagen sitt beslut i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag. Riksdagen anförde därvid huvudsakligen följande.

1922 års  
riksdags  
beslut.

Såsom av propositionen framginge, hade departementschefen ansett statslån böra beviljas för bedrivande av arbetena å Ostkustbanan allenast å vissa sträckor, men däremot icke fattat slutlig ståndpunkt till frågan om i vilken utsträckning och under vilka former staten skulle medverka till banans tillkomst. Med hänsyn till det läge, vari förevarande fråga kommit, hade det emellertid syntes riksdagen nödvändigt, att från statsmakternas sida toges en mera bestämd ställning till denna fråga än ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle innebära.

Vid sin omprövning av ärendet hade riksdagen kommit till den uppfattningen, att staten ej torde kunna undgå att lämna Ostkustbaneföretaget sitt ekonomiska understöd på ett sådant sätt, att dess tillkomst i hela dess koncessionerade omfattning från Gävle till Härnösand redan inom den närmaste tiden kunde bliva tryggad.

Det hade emellertid syntes riksdagen nödigt att söka finna en form för Ostkustbanans understödjande, varigenom trygghet kunde vinnas för att, samtidigt som befolkningens krav i kommunikationshänseende tillgodosåges, detta dock skedde på ett sådant sätt, att vådorna av konkurrensen med statens järnvägar i möjligaste mån minskades. Givetvis måste det därvid anses önskligt, att företaget kunde fullbordas i samförstånd med det nuvarande bolaget, varigenom ur byggnadskostnadsynpunkt bästa möjliga garantier syntes kunna vinnas och tillika möjlighet öppnas till erhållande av ytterligare kapitalinsatser från vederbörande kommuners och andra av företaget intresserades sida.

Det förslag för statens medverkan till företagens förverkligande, som ur nu angivna synpunkter borde i främsta rummet ifrågakomma, innebure, att det kapital, som komme att åtgå för banföretagets finansiering utöver bolagets eget i utsikt ställda kapital av 19,000,000 kronor, helt skulle bestridas av staten, dels i form av tecknade aktier, beträffande vilka staten i frågans nuvarande läge syntes kunna påfordra, att de med avseende å utdelning och andel i bolagets tillgångar komme att äga bättre rätt än ovannämnda av intressenterna anskaffade kapital å minst 19,000,000 kronor, dels ock i form av lån på de villkor ifråga om ränta och amortering samt säkerhet, som i allmänhet gällde för lån ur allmänna järnväglånefonden. Proportionen mellan statens insats i aktier och i form av lån borde i huvudsak avvägas ur synpunkten av att åstadkomma ett skäligt förhållande mellan det av staten och övriga intressenter tecknade aktiekapitalet. Under alla förhållanden måste emellertid påfordras, att den av intressenterna gjorda insatsen komme att uppgå till minst 19,000,000 kronor.

Som huvudskäl för ett ordnande av Ostkustbanans finansieringsfråga efter nu angivna riktlinjer framhöll riksdagen, att staten på detta sätt skäligen skulle kunna tillförsäkra sig ett medinflytande över banans förvaltning, som tryggade staten mot de alltför stora olägenheter, som banans karaktär av konkurrentbana eljest kunde medföra, och varigenom staten, utan att företagens karaktär av ett från statens järnvägar fristående företag äventyrades, dock kunde erhålla säkerhet för att driften av banan komme att ske i samförstånd med statens järnvägar. Särskilt borde därvid tillses, att åt staten tillförsäkrades övervägande inflytande i bolagets styrelse, på det att de intressen av olika slag, som det kunde ankomma på staten att i detta fall tillvarataga, måtte bli behörigen beaktade.

Riksdagen uttalade vidare, att då tiden icke medgivit utformandet av sålunda för banans finansiering angivna riktlinjer på ett sådant sätt, att Ostkustbanetrågan redan under 1922 års riksdag kunnat vinna sin definitiva lösning, ett förslag i enlighet med samma riktlinjer borde av Kungl. Maj:t efter förhandling med banbolagets styrelse utarbetas i så god tid, att definitivt förslag i ärendet, innefattande de villkor och bestämmelser, som från statens sida borde uppställas för dess medverkan, kunde framläggas redan i början av 1923 års riksdag. I sammanhang därmed borde tagas under övervägande, huruvida icke vissa jämkningar i avseende å de för Ostkustbanan för närvarande gällande, i koncessionen intagna inlösningsbestämmelserna kunde anses påkallade, varvid riksdagen särskilt åsyftade, att, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit som önskvärt, åt det så kallade a-villkoret icke måtte kunna givas den tolkning, att ränta finge räknas å nedlagt kapital under själva byggnadstiden.

En ytterligare förutsättning för statens understödjande av Ostkustbanan vore, att den rättstvist, som öppnats rörande giltigheten av det av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag lämnade godkännandet av det mellan Ostkustbanekommittén och detta bolag uppgjorda och i propositionen omförmälda avtalet om inlösen av sistnämnda järnväg, vilket avtal riksdagen i likhet med Kungl. Maj:t funnit vara av beskaffenhet att kunna från statens sida godtagas, bleve slutligen avgjord och deras talan, som yrkat på avtalets hävande, ogillad.

För att det nuvarande bolaget skulle kunna äga trygghet för arbetenas bedrivande under den närmaste tiden, ansåg riksdagen det vara nödvändigt, att bolaget tillförsäkrades ett lån å 3,000,000 kronor utöver tidigare av riksdagen beviljat låneunderstöd av samma belopp.

I anledning härav anmälde riksdagen, att riksdagen *dels* såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl.

Maj:t ägde fastställa, under utgifter för kapitalökning: låneunderstöd, å tilläggsstat för år 1922 såsom reservationsanslag anvisat ett belopp av 3,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, dels ock bemyndigat Kungl. Maj:t godkänna förenämnda förslag till avtal mellan svenska staten, å ena, och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg. Tillika anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om upprättande av förslag rörande statens medverkan till en finansiering av Ostkustbanan i enlighet med de i riksdagens skrivelse angivna riktlinjer.

Förhand-  
lingar med  
Ostkustbane-  
bolaget.

I enlighet med riksdagens anhållan hava av mig utsedde förhandlingsmän trätt i förbindelse med av bolagsstyrelsen valda delegerade för att uppgöra förslag till de ändringar av bolagets ordning och av inlösningsbestämmelserna i dess nuvarande koncession, vilka kunna anses vara av behovet påkallade för att riksdagens krav och önskingar må kunna bli uppfyllda.

Efter förhandlingar, vilkas gång jag haft tillfälle att följa, hava uppgjorts särskilda förslag dels till vissa ändringar av och tillägg till nu gällande koncession, så vitt avses inlösningsvillkoren för banbyggnaden, dels ock till vissa ändringar i bolagets ordning. Nu gällande inlösningsvillkor och bolagsordning ävensom de uppgjorda förslagen torde som bilagor A (nu gällande inlösningsvillkor), B (föreslagna nya inlösningsvillkor), C (nu gällande bolagsordning) samt D (föreslagna ändrad bolagsordning) få vidfogas protokollet.

Angående motiven till de föreslagna nya bestämmelserna må framhållas följande.

Inlösnings-  
villkor.  
Redogörelse  
för olika inlö-  
sningsvillkor.

De nu gällande inlösningsbestämmelserna för Ostkustbanan innehålla, på samma sätt som järnvägskoncessioner i allmänhet, olika inlösningsvillkor för olika tidsperioder, men äro strängare än vad eljest plägar vara fallet. Under den första inlösningsperioden, omfattande en tid av tio år från det järnvägen i sin helhet eller till någon del öppnats för allmän trafik, äger beträffande Ostkustbanan koncessionshavaren rätt att i lösen erhålla vad banan enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkänner, kostat koncessionshavaren med tillägg av 4 % ränta intill tidpunkten för statsinlösen, men med avdrag av dels den värdeminskning, som genom järnvägens begagnande eller eljest må hava uppstått och som ej blivit genom verkställt underhåll ersatt, dels ock den nettoinkomst, som banan enligt likaledes av Kungl. Maj:t godkända räkenskaper lämnat

under tiden till inlösningsperioden. För koncessioner i allmänhet gäller under motsvarande period, att nämnda ränta är bestämd till 5 %. Under den andra perioden, tiden efter tio års förlopp, gäller i allmänhet för koncessioner sedan lång tid tillbaka, att lösesumman skall motsvara två gånger summan av den under de sista tio åren före det år, under vilket lösningsanspråket blivit väckt, uppkomna nettobehållningen av trafiken, men med tillägg att, om vare sig från statens eller koncessionshavarens sida så fordras, lösesumman skall bestämmas av gode män. Någon begränsning av lösesumman till järnvägens anläggnings- och anskaffningskostnad finnes däremot i allmänhet icke stadgad. För Ostkustbanan gäller åter, att lösesumman under denna andra inlösningsperiod skall bestämmas efter som Kungl. Maj:t så finner lämpligt antingen såsom under den första inlösningsperioden eller till vad på visst sätt utsedde gode män anse järnvägen vara värd, dock att värdet icke må sättas högre än vad som skulle utgöra inlösningsbeloppet, beräknat på sätt som gäller för den första perioden.

I detta sammanhang vill jag erinra, att 1918 års järnvägskommitté den 30 november 1921 avgivit ett utlåtande med förslag till inlösningsbestämmelser för enskilda järnvägar. Dessa bestämmelser — jag berör här endast de, som angå lösesummans storlek — avse också två skilda inlösningsperioder, av vilka den första föreslagits skola utgöra tiden till dess banan i sin helhet varit upplåten för allmän trafik i fem år och den andra tiden därefter. Förslaget innebär, att lösesumman skall under den första perioden motsvara järnvägens sakvärde, d. v. s. dess verkliga anläggnings- och anskaffningskostnad, och under den andra perioden dess affärsvärde, med tillägg av kostnaden för sådana ombyggnads- och nybyggnadsarbeten samt för sådana nyanskaffningar, som verkställts dels under de fem räkenskapsår, som närmast föregå det år, under vilket inlösningsyrkandet framställts, dels ock under sistnämnda år, allt i den mån sådana arbeten icke hunnit bidra till ökning av järnvägens affärsvärde. Affärsvärdet skall enligt förslaget bestämmas till en summa, motsvarande tjugufem gånger medeltalet av den nettoinkomst av driften, som banan under närmast föregående tioårsperiod lämnat för de år, som kvarstå, sedan de två bästa och två sämsta åren frånräknats. Lösesumman, beräknad efter affärsvärdet, må dock icke överstiga sakvärdet med tillägg av 50 % och icke understiga sakvärdet. Lösesumman skall bestämmas av gode män.

I två vid kommitténs betänkande fogade reservationer yrkas skärpning av förestående inlösningsvillkor. Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande över förslaget i stort sett ställt sig på den ena reservationens ståndpunkt, enligt vilken lösesumman under de första tjugufem åren

(enligt järnvägsstyrelsens förslag tjugu år) skulle motsvara järnvägens sakvärde och därefter affärsvärdet med sakvärdet såsom maximum och såsom minimum sammanlagda beloppet av de skulder, som koncessionshavaren iklätt sig för järnvägens åstadkommande och fullständigande. Svenska järnvägsföreningen har i sitt utlåtande över förslaget godkänt kommittémajoritetens förslag angående lösesummans beräkning.

I betraktande av den mångsidiga sammansättning berörda kommitté ägde och den grundliga utredning, som där verkstälts, skulle det, då det nu gäller att skapa nya inlösningsbestämmelser för Ostkustbanan, ligga nära till hands att utgå från något av de förslag, som inom kommittén framkommit. Tanken härpå har också varit uppe under förhandlingarna med bolagets underhandlingsdelegerade, men har från deras sida mötts av ett bestämt motstånd, särskilt på grund därav, att de av berörda kommitté föreslagna inlösningsvillkoren för den första inlösningsperioden icke medgiva beräkning av någon ränta, medan däremot Ostkustbanans nuvarande inlösningsvillkor medgiva ett tillägg till byggnadskostnaden av 4 % ränta därå från tiden för respektive kostnaders nedläggande. Visserligen föreskriva nu gällande inlösningsbestämmelser, att avdrag skall göras — utom för värdeminskning — för erhållen nettoinkomst. Då emellertid banan först efter någon tid kan förväntas lämna något avsevärdare netto, skulle ett uteslutande av bestämmelsen om ränta innebära en så betydande försämring i inlösningsvillkoren, att för sådant fall enligt bolagets delegerades åsikt ingen utsikt förefunnes att erhålla de ytterligare tillskott å tillhoppa omkring 4,000,000 kronor till bolagets privata kapital, som erfordras, för att bolaget skall kunna uppfylla riksdagens villkor om presterande av ett enskilt kapital om tillhoppa 19,000,000 kronor. Just den nuvarande koncessionens bestämmelse om ränta hade visat sig kunna övervinna de betänkligheter mot aktieteckning, som på många håll gjort sig gällande. Det har också framhållits, att då det ännu icke förelåge någon visshet om vilka ändringar det framlagda förslaget kunde komma att undergå, innan detsamma bleve lag, det skulle innebära en obillighet mot Ostkustbanabolaget att av detta bolag kräva godkännande av inlösningsvillkor, som måhända vid närmare prövning befundes vara för stränga för andra järnvägsbolag. Bolagets delegerade hava också hänvisat på, att riksdagen i avseende å lösningsvillkoren icke framställt längre gående krav, än att bestämmelse skulle träffas, att ränta icke måtte få beräknas å nedlagt kapital under själva byggnadstiden. Vid sådant förhållande borde icke bolaget tvingas att avstå från den detsamma nu tillkommande rätten till ränta.

För min del anser jag visserligen, att då en grundlig utredning påvisat, att de i hittills allmänt gällande koncessioner intagna inlösningsvillkoren, liksom även de för Ostkustbanan stadgade, icke äro klara och otvetydiga och icke så draga gränsen mellan statens och koncessionshavarens rätt, som med hänsyn till nutida uppfattning kan anses skäligt, staten borde kunna hava fog för att framställa krav på att, då nu tillfälle gives, inlösningsvillkoren för Ostkustbanan skulle förändras till närmare överensstämmelse med nutida uppfattning. Emellertid hava de av bolagets delegerade anförda skälen för att icke allt för starkt ingripa till försämrande av aktieägarnas hittillsvarande förmåner synts mig icke sakna fog. Samtidigt måste jag erkänna, att även om Ostkustbanan redan förut i inlösningshänseende intager en från andra järnvägar skild ställning, det måhända skulle kunna anses vara hårt att, innan de av 1918 års järnvägskommitté föreslagna bestämmelserna undergått vederbörlig prövning, påtvinga Ostkustbanebolaget dessa bestämmelser. Vid sådant förhållande har jag ansett det vara både lämpligast och riktigast att ordna saken så, att bolaget tillsvidare får åtnjuta förmånen av de nuvarande bestämmelserna med de ändringar, som nu kunna anses oundgängligen nödiga, men att om och när nya föreskrifter angående järnvägars inlösande till staten komma att efter Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning träda i tillämpning, bolaget skall vara skyldigt att medgiva tillämpning av dessa föreskrifter. I följd härav har till mom. 11 av bolagets koncession — vilket moment innehåller nuvarande inlösningsvillkor — fogats en ny punkt (se bilaga B mom. g), av innehåll att, om särskild lag angående koncession för enskilda järnvägar kommer att av Konungen och riksdagen beslutas, däri stadgade inlösningsvillkor skola, om Konungen så påfordrar, vara gällande för Ostkustbanan.

Departements-  
chefen.

Frågan om  
helt nya  
villkor.

De nu gällande inlösningsvillkoren böra emellertid, enligt vad nyss antytts, undergå vissa ändringar för att i den situation, vari ostkustbane-frågan kommit genom 1922 års riksdags beslut, kunna av statsmakterna godkännas. Beträffande innehållet av det i sådant hänseende efter förhandlingar med Ostkustbanebolaget uppgjorda förslaget må till en början framhållas, att detta förslag, liksom de hittills gällande bestämmelserna, utgår från två särskilda inlösningsperioder. Skillnaden är, att medan enligt nu gällande bestämmelser den andra tidsperioden beräknas från det tio år förflutit från det järnvägen i sin helhet eller till någon del öppnats för allmän trafik, förslaget räknar perioden från det tio år förflutit efter det banan i sin helhet öppnats för allmän trafik. Då, såsom här nedan närmare utvecklas, lösesumman under den senare inlösningsperio-

Ändringar  
i nu gällande  
villkor.

den preciserats till att motsvara järnvägens affärsvärde och banan i sin helhet icke kan sägas börja skapa något verkligt affärsvärde, förrän densamma i sin helhet öppnats för trafik, har det syntts mig riktigast att räkna perioden på sätt nyss angivits.

Första  
inlösnings-  
perioden.

Liksom för närvarande skall inlösningspriset under den första perioden motsvara banans sakvärde med avdrag för värdeminskning och nettoinkomst. Den förnämsta skillnaden mellan den hittillsvarande och den nya avfattningen ligger däri, att den av riksdagen särskilt framhållna räntefrågan ordnats så, att ränta till samma procent som hittills, eller 4 %, skall utgå, icke såsom enligt nu gällande inlösningsvillkor från den tidpunkt, då visst kapitalbelopp nedlagts i banan, utan för varje särskild bandel från den tidpunkt, då bandelen i fråga öppnats för allmän trafik, eller i fråga om kapitalbelopp, som investerats i banan, efter det densamma öppnats för allmän trafik, från den tidpunkt, då beloppet i banans räkenskaper bokförts å byggnadskontot. Därigenom har staten befriats från den staten vid inlösen under den första och i visst fall även under den andra inlösningsperioden åliggande skyldigheten att betala ränta under den långa byggnadstiden. I sammanhang härmed har också bestämts, att vid beräkandet av den ränta, staten skall erlægga, hänsyn skall tagas till den omständigheten, att bolaget enligt vanliga villkor för statslån till enskilda järnvägar redan äger åtnjuta anstånd med erläggandet av ränta å förut beviljade statslån och möjligen också kan komma att i avseende å kommande lån tillgodonjuta sådan förmån eller ock, därest av Kungl. Maj:t för innevarande års riksdag framlagt förslag om nya villkor för lån från allmänna järnvägs-lånefonden bifalles, viss tids räntefrihet. Ränta bör sålunda för den del av järnvägskapitalet, som hänför sig till statslånet, icke beräknas för den tid räntefrihet åtnjutits och, för tid varunder anstånds-ränta åtnjutits, icke beräknas till mer än den under trafikeringstiden upplupna anstånds-räntans diskonterade värde.

De ändringar, som i punkt a) andra stycket vidtagits i den hittills använda formuleringen ifråga om de avdrag, som under första inlösningsperioden böra göras från kostnadssumman, ökad med ränta, avse icke att vara annat än förtydliganden. Sålunda hava, i överensstämmelse med vad 1918 års järnvägskommitté föreslagit, angivits de skilda orsaker, som kunna ifrågakomma vid bestämmandet av sådant avdrag.

Andra  
inlösnings-  
perioden.

Vad beträffar tiden efter de första tio trafikåren, innehåller förslaget i princip samma villkor som nu gällande inlösningsvillkor. Sålunda skall



Konungen jämväl under denna inlösningsperiod äga föreskriva tillämpning av de för första perioden gällande bestämmelserna. Där så ej finnes lämpligt, skall lösesumman bestämmas till vad som av gode män kan anses motsvara järnvägens värde, dock att detta värde icke må sättas högre än det belopp, som med tillämpning av den första periodens inlösningsvillkor skulle utgöra järnvägens inlösningspris. Då emellertid de nuvarande koncessionsbestämmelsernas uttryck härför »vad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel med hänsyn till dess skick vid tiden för inlösningsperioden och till övriga omständigheter må anses värd» kan bliva föremål för olika tolkningar, har i det nya förslaget utsagts, att det värde, som skall bestämmas, skall vara järnvägens affärsvärde. Järnvägsaffären skall således liksom varje annan affär uppskattas efter det ekonomiska affärsresultatet, d. v. s. efter den räntabilitet, som under tiden före inlösningsperioden vunnits, och efter de utsikter till vinst, som banan, att döma av den föregående utvecklingen och av vid tiden för inlösningsperioden föreliggande beräkningsbara omständigheter, kan hava för framtiden. Banans verkliga byggnadskostnad, det pris byggandet av en ny järnväg av liknande beskaffenhet skulle betinga eller någon annan dylik beräkningsgrund får således icke ifrågakomma såsom utgångspunkt för värderingen.

Punkten c) innehåller en ändring av motsvarande bestämmelse i nu gällande inlösningsvillkor, betingad därav att enligt de förslag till ordnande av bolagets finansiering och till ändringar i bolagets ordning, för vilka jag senare kommer att redogöra, svenska staten kommer att inträda såsom ägare till hälften av bolagets aktiekapital och därigenom ävensom genom direkta stadganden i bolagsordningen får övervägande inflytande i styrelse och å bolagsstämma. Enligt nuvarande bestämmelse angående val av skiljemän äger Kungl. Maj:t utse två och koncessionshavaren två, varefter de sålunda valde utse den femte. Då, såsom nyss angivits, staten kommer att utöva det avgörande inflytandet i bolagets angelägenheter, har det från bolagets sida framhållits, att med den nuvarande lydelsen staten skulle i själva verket komma att bestämma valet av skiljemän för båda parternas räkning. Bolagets delegerade hava därför begärt, att staten skall avstå från att öva inflytande på koncessionshavarens val av gode män, d. v. s. att koncessionshavarens rätt att välja gode män skall överlätas å de aktieägare i bolaget, som representera privatkapitalet. Detta krav har jag ansett hava fog för sig, och har därför i punkt c) stadgats, att av gode männen skola två utses av Kungl. Maj:t och två av andra aktieägare än staten.

Utseende av  
gode män.

Föremål för  
inlösen.

Bestämmelse angående vad inlösen skall anses omfatta har i det nya förslaget intagits i punkt d). I sak innehåller det nya stadgandet icke någon annan olikhet i jämförelse med nu gällande bestämmelser än att, då enligt sistnämnda bestämmelser samtliga för trafikens behov i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar undantagas från inlösen, det nya stadgandet undantager från inlösen endast den del av förrådet, som överstiger trafikens behov under en tid av tre månader. Då vid inlösen efter sakvärdet ersättning gives för anskaffningskostnaden för allt som löses, har denna föreskrift egentligen betydelse för det fall att inlösen sker efter affärsvärdet. Då affärsvärdet eller ytterst banans avkastning skall utgöra grunden för värderingen och då jämväl det i förråd bundna kapitalet bidrager till förräntningen, synes det riktigt, att förrådet ingår i köpet, åtminstone till den omfattning, som bestämmes av omsorgen om hållande av erforderliga förråd för den närmaste trafiktiden. 1918 års järnvägskommitté har i detta avseende föreslagit en tid av tre månader, vilket förslag jag härvid följt.

Lösesummans  
erläggande.

Bestämmelserna i senare delen av mom. d) angående tiden för lösesummans erläggande m. m. innebära icke någon ändring av motsvarande föreskrifter i nu gällande inlösningsbestämmelser.

Riksdagens  
rätt att besluta  
angående  
lösesumman.

Jag har ansett lämpligt, att, i samband med revisionen av ifrågasvarande inlösningsvillkor, i de nya villkoren ett tydligt uttryck gives för riksdagens ställning till det inlösningsförfarande, som Kungl. Maj:t kan vid visst tillfälle anse böra sättas i verket. Uppenbart är, att Kungl. Maj:t vid beviljande av järnvägskoncessioner icke genom föreskriften om lösesummans bestämmande genom gode män avsett att ställa riksdagen inför ett fullbordat faktum, innebärande att riksdagen endast skulle hava att anvisa medel till gäldande av den fastställda summan utan möjlighet att pröva, om den av Kungl. Maj:t inledda aktionen ur finansiell synpunkt är möjlig eller lämplig att till det bestämda priset genomföra vid den av Kungl. Maj:t avsedda tidpunkten eller i övrigt är förenlig med statens ekonomiska intressen. Frågan rör sig i dylika fall oftast om så betydande belopp, att det uppenbarligen icke kan förutsättas, att Kungl. Maj:t vid koncessions beviljande avsett att fråntaga riksdagen rätten att pröva samt godkänna eller förkasta lösesumman. Härom hyser jag icke någon tvekan; och gent emot ett eventuellt påstående, att riksdagen skulle vara bunden av gode människors utslag, kan åberopas, att Kungl. Maj:t vid beviljande av koncession sedan lång tid tillbaka förbehållit sig rätt att tolka koncessionens rätta mening. Om således också enligt min åsikt Ostkustbanans nuvarande koncession lämnar oförkränt riksdagens

rätt att i sista hand bestämma, huruvida ett statsinköp bör ifrågakomma eller icke, har jag likväl ansett önskligt, att denna rätt får ett formellt tydligt uttryck i de nya inlösningsvillkoren på sätt 1918 års järnvägs-kommitté också föreslagit i sitt förut omnämnda utlåtande. I följd härav har i förslaget införts ett särskilt mom. e), där denna rätt finnes stadgad.

Slutligen har jag funnit önskvärt, att sådana bestämmelser intagas i Ostkustbanans koncession, att såvitt möjligt en fast grund kan läggas för beräkandet av den inlösningssumma, som staten eventuellt skall hava att erlægga. Koncessionen föreskriver visserligen, att till grund för inlösningssummans beräkande skola ligga av Kungl. Maj:t godkända räkenskaper. Kungl. Maj:t har således i sin makt att låta verkställa en prövning av och korrigera järnvägens räkenskaper. Därest emellertid järnvägen under en måhända lång tid fört sina räkenskaper på ett sätt, som Kungl. Maj:t sedermera förklarar sig icke kunna gilla, kan korrigeringen av de vidlyftiga räkenskaperna kanske kräva ett högst betydande arbete och måhända icke låta sig genomföras. Det är därför önskligt, att Kungl. Maj:t redan från början må hava rätt att föreskriva, att räkenskaperna skola föras på det sätt, som enligt Kungl. Maj:ts åsikt kommer att lägga en tillfredsställande grund för lösesummans beräkande. Det är att märka, att i nutida koncessioner alltid intages en särskild bestämmelse om, att koncessionshavaren är pliktig att underkasta sig de bestämmelser med avseende å förande av järnvägens räkenskaper, som kunna meddelas av Kungl. Maj:t, och en liknande föreskrift har också av 1918 års järnvägskommitté föreslagits skola införas i en blivande koncessionslag.

Räken-  
skapernas  
förande.

En dylik bestämmelse finnes emellertid icke intagen i Ostkustbanans koncession. Denna brist har jag ansett böra fyllas, och har därför i de nya inlösningsvillkoren införts ett särskilt mom. f) angående skyldighet för banans förvaltning att rätta sig efter av Kungl. Maj:t eventuellt utfärdade bokföringsföreskrifter.

Innan jag härefter övergår till de föreslagna ändringarna i bolagsordningen, ber jag att få förutskicka den anmärkningen, att det i riksdagens skrivelse för statens understödjande av Ostkustbanan uppställda villkoret i fråga om giltigheten av det med Uppsala—Gävle järnvägs-aktiebolag träffade avtalet numera uppfyllts, i det den i sådant hänseende hos Kungl. Maj:t fullföljda klandertalan återkallats.

Giltigheten  
av avtalet  
med Uppsala  
—Gävle  
järnväg.

Angående bolagsordningen i dess ändrade form är att märka följande.

Bolags-  
ordningen.

§§ 1—3.  
Stations-  
förhållanden  
i Gävle.

§§ 1—3 äro oförändrade.

Vad beträffar § 2, hade det visserligen varit önskvärt att kunna ur paragrafen utesluta den senare punkten med däri intagna bestämmelser angående skyldighet för Ostkustbanan att ansluta till Gävle—Dala järnvägs gods- och rangeringsstationer och att framgå till Gävle södra station. Genom att utesluta berörda bestämmelser skulle man kunna vinna större frihet att — måhända på ett mera ekonomiskt sätt än eljest — ordna Ostkustbanans stationsförhållanden i Gävle. Emellertid ha Gävle stad respektive Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag såsom villkor för viss, redan verkställd aktieteckning uppställt Ostkustbanebolagets utfästelse att ordna anslutningsförhållandena i Gävle på nu angivet sätt, och har Gävle stad uttryckligen fordrat, att bestämmelsen om Ostkustbanans anslutning till Gävle—Dala järnvägs gods- och rangeringsbangårdar i Gävle skulle intagas i bolagets stiftelseurkund. Vid sådant förhållande har jag ansett lämpligast att avstå från kravet på ifrågavarande bestämmelsers borttagande ur bolagsordningen. Frågan om stationsförhållandenas i Gävle ordnande på det mest ändamålsenliga och ekonomiska sätt torde i stället böra lösas på förhandlingarnas väg.

Aktiekapi-  
talets storlek  
och sättet för  
byggnads-  
kostnadernas  
täckande.

§ 4.

Det nuvarande aktiekapitalet utgör enligt uppgift av bolagets verkställande direktör 7,817,400 kronor i stam- och 2,073,200 kronor i preferensaktier eller tillhopa 9,890,600 kronor. Dessutom förfogar bolaget för närvarande över — förutom uppburna statslån — huvudsakligen i företaget nedlagda fonder till ett sammanlagt belopp av i runt tal 4,163,000 kronor ävensom ett av Bergvik och Ala nya aktiebolag m. fl. enligt förbindelse lämnat, till större delen redan inbetalt lån å 1,350,000 kronor, vilket är avsett att förvandlas till preferensaktier. Detta lån är räntefritt och från långivarnas sida ouppsägbart. Summan av bolagets egna tillgångar utgör således i runt tal 15,400,000 kronor. Därutöver hava villkorliga utfästelser om aktieteckningar gjorts till ett sammanlagt belopp av 4,467,000 kronor, därav hälften stam- och hälften preferensaktier. Skall bolaget kunna med säkerhet disponera över de 19,000,000 kronor, som bolaget enligt riksdagens krav skall anskaffa, för att svenska staten skall medgiva investering av ytterligare statskapital för fullbordande av banföretaget i dess helhet, fordras sålunda, att största delen av de aktiebelopp, om vilkas tecknande villkorliga utfästelser gjorts, definitivt ställas till bolagets förfogande under de villkor för statens medverkan till banföretagets genomförande, som av staten anses böra föreskrivas.

Bestämmelsen i § 4 om bolagets minimikapital, 30,000,000 kronor, utgår från *dels* att från privatintressenternas sida såsom aktiekapital inom de

nuvarande aktieserierna insättas tillhopa 15,000,000 kronor, vilket aktiebelopp uppnås, om det nuvarande aktiekapitalet, 9,890,600 kronor, ökas genom att bolagets dispositionsfond, för närvarande omkring 3,187,000 kronor, förvandlas till aktier samt återstoden, 1,922,400 kronor, fylles av utlovade aktieteckningar, dels ock att staten ansvarar för tecknande under en särskild aktieserie av aktier intill ett nominellt belopp av 15,000,000 kronor. För täckande av skillnaden mellan vad riksdagen förutsatt skola gäldas av privatintressenterna, 19,000,000 kronor, och det angivna privata aktiekapitalet, 15,000,000 kronor, eller 4,000,000 kronor, kunna användas dels bolagets nuvarande reservfond, 976,000 kronor, dels ock ovanberörda lån, 1,350,000 kronor, varefter återstoden, 1,674,000 kronor, skulle fyllas av utlovade aktieteckningar. Vad beträffar för banans fullbordande erforderliga medel utöver aktiekapitalet, är att erinra, att i den av Ostkustbanekommittén framlagda utredningen banans byggnadskostnad uppskattades till 47,000,000 kronor samt att riksdagen uttalat såsom sin åsikt, att det kapital, som komme att åtgå för banföretagets finansiering utöver 19,000,000 kronor, skulle helt bestridas av staten. Staten måste således enligt nämnda finansplan räkna med en sammanlagd kapitalinsats av 28,000,000 kronor, av vilka 6,000,000 kronor redan beviljats av riksdagen såsom lån, därav 3,000,000 kronor åren 1913 och 1920 samt likaledes 3,000,000 kronor år 1922. Riksdagen har visserligen utgått från att berörda kostnadssumma, 47,000,000 kronor, borde, såsom högt beräknad, kunna icke oväsentligt nedbringas, i vilket fall statens insats i motsvarande mån bör reduceras. Emellertid torde man — för att säkerställa finansplanen och därigenom skapa bästa möjliga förutsättningar för anskaffande av det ytterligare erforderliga privata kapitalet — med hänsyn till de ovissa tidsförhållandena tillsvidare böra utgå från den av Ostkustbanekommittén beräknade kostnadssumman, 47,000,000 kronor, i vilket fall såsom lån från statens sida bör beräknas vad som av sistnämnda belopp återstår, sedan det privata kapitalet, 19,000,000 kronor, och statens aktiekapital, 15,000,000 kronor, frånräknats, eller 13,000,000 kronor. Skulle kostnaderna för banbyggnaden understiga det beräknade beloppet, 47,000,000 kronor, komme statens insats i form av lån att minskas med vad som svarar mot den vunna besparingen. Då riksdagen givetvis skulle hava att varje år på framställning av Kungl. Maj:t bestämma och anvisa det belopp, som under nästkommande budgetår må utbetalas till bolaget, har riksdagen därvid möjlighet att, efter för varje gång verkställd utredning angående storleken av återstående erforderliga belopp, begränsa statens insatser till vad framtiden kan utvisa vara verkligt erforderligt.

I detta sammanhang torde böra omnämnas, att då statens järnvägar på grund av depressionstidens inverkan på trafiken för närvarande hava och sannolikt en tid framåt komma att hava öfverflöd på såväl lokomotiv som person- och godsvagnar, en minskning av statens bidrag till banans fullbordande, utöver vad som kan besparas genom prisnivåns eventuella ytterligare nedgång, måhända kan åstadkommas genom en överenskommelse med Ostkustbanans förvaltning om övertagande av lämplig rullande materiel från statens järnvägar. Därest Ostkustbanan skulle köpa rullande materiel av statens järnvägar, erfordras visserligen statsmedel för inköpets likviderande, men köpesumman kan i sådant fall av järnvägsstyrelsen återbetalas till riksgäldskontoret, i samband varmed statens järnvägars kapitalkonto kan minskas med motsvarande belopp.

Under nu angivna förhållanden har jag sålunda ansett mig böra föreslå, att statens insats i aktier måtte beräknas till 15,000,000 kronor och att vad som erfordras för företagets fullbordan utöver summan av statens aktiebelopp och privatintressenternas insats eller sålunda högst 13,000,000 kronor måtte i mån av behov beviljas bolaget såsom lån. Av de bidrag, som staten sålunda skulle hava att erlægga, har, såsom förut nämnts, staten redan i form av lån beviljat bolaget tillhopa 6,000,000 kronor, vadan således skulle för statens del återstå högst 22,000,000 kronor. Till frågan om det närmare sättet för genomförandet av finansieringsplanen återkommer jag senare.

Då det torde vara lämpligt att hava frihet att, om behov därav gör sig gällande, kunna öka aktiekapitalet utan att därför behöva ändra bolagsordningen, har jag ansett lämpligast, att ett maximiaktiekapital anges, vilket, då minimiaktiekapitalet utgör 30,000,000 kronor, synes med hänsyn till bestämmelsen i 2 § aktiebolagslagen kunna bestämmas till 90,000,000 kronor.

§ 5. Någon ändring av det belopp, 100 kronor, varå aktie skall lyda, anser jag icke av behovet påkallad.

Aktie-  
kapitalets  
uppdelning i  
olika serier.  
§ 6  
mom. 1 och 2.

Det nuvarande aktiekapitalet är, såsom förut nämnts, fördelat på stam- och preferensaktier. Vid sådant förhållande har, för att i enlighet med riksdagens direktiv det av staten tecknade aktiekapitalet skall med avseende å såväl utdelning som andel i bolagets tillgångar erhålla bättre rätt än det av privata intressenter anskaffade kapitalet, den utvägen måst tillgripas att för statens andel i aktiekapitalet skapa en särskild preferensaktieserie C. De aktieteckningar från kommuners, bolags och privata personers sida, som erfordras för att uppbringa bolagets privatkapital till

av riksdagen föreskrivna 19,000,000 kronor, skola således verkställas inom serierna A och B, varom uttrycklig föreskrift bör meddelas som villkor för statens finansiering av företaget. De företrädesrättigheter, som aktier av serien C skola åtnjuta, bestå i fråga om utdelning däri, att, jämlikt bolagsordningens § 6 mom. 2, dessa aktier erhålla företrädesrätt framför övriga preferensaktier och stamaktier till 5 % årlig utdelning, med rätt att, om under något år utdelning uteblivit, under följande år erhålla vad däri brustit, innan någon utdelning göres å andra aktier. Företrädesrätten för C-aktier ifråga om andel i bolagets tillgångar vid dess upplösning består jämlikt samma paragraf och moment däri, att innehavare av dessa aktier äga att före innehavare av andra aktier av bolagets tillgångar utfå aktiernas nominalbelopp jämte 5 % årlig utdelning, jämväl i den mån sådan ej förut erhållits.

Genom dessa båda stadganden erhåller staten säkerhet — så vitt tillgångar respektive inkomster därtill förslå — för såväl sitt i aktier bundna kapital som för skälig ränta därå.

Stamaktiekapitalets minimibelopp, 6,000,000 kronor, har icke ändrats. Maximibeloppet för preferensaktiekapitalet av serien B har, på grund av nödvändigheten att inom denna serie — jämte stamaktieserien serien A — erhålla ytterligare privat aktiekapital, ansetts böra fördubblas. För preferensaktier av serien C har maximum satts till det belopp, för vilket staten anses böra åtaga sig teckningsskyldighet, eller 15,000,000 kronor.

Att märka är, att det naturligen icke föreligger något hinder för staten att förvärva preferensaktier av serien B eller stamaktier. Ett sådant förvärv är t. ex. förutsatt i det vid 1922 års riksdag godkända avtalet mellan svenska staten och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag angående statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg, enligt vilket avtal staten vid inlösen av järnvägen är skyldig inlösa Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags aktier i Ostkustbanebolaget.

§ 6 mom. 2 reglerar jämväl förhållandet mellan förutvarande preferensaktieägare (serien B) och stamaktieägarna (serien A), och har i detta avseende ingen ändring vidtagits i förutvarande förhållanden.

Det kunde ju ifrågasättas att införa ett stadgande, att därest bolagets vinst förslår till mer än 5 % utdelning å alla aktier eller, vid bolagets upplösning, tillgångarna överstiga aktiekapitalets nominella belopp jämte eventuellt felande 5 % ränta, staten skulle äga rätt att, jämte innehavare av stamaktier, eventuellt innehavare av preferensaktier av serien B, taga del i ett sådant överskott. Det har emellertid synts mig, att då staten äger rätt att erhålla nyssnämnda utdelning och återfå sitt i bolaget insatta kapital jämte 5 % ränta, staten icke bör framställa

ytterligare krav. Att märka är, att redan enligt nu gällande bolagsordning stamaktieinnehavarna äga rätt till all överskjutande vinst över 5 % och till alla tillgångar utöver vad som motsvarar preferensaktiekapitalet jämte ränta. Samma regel synes mig böra gälla i fråga om förhållandet mellan innehavarna av preferensaktier av serierna B eller C, å ena, och innehavarna av stamaktier, å andra sidan.

Ny aktieteckning.  
§ 6 mom. 3.

§ 6 mom. 3 reglerar förhållandena vid en eventuell ökning av aktiekapitalet genom teckning av nya aktier och genom överföring till aktiekapitalet av besparade vinstmedel.

I detta avseende föreskriver nu gällande bolagsordning, att vid utsläppandet av nya vare sig stam- eller preferensaktier förutvarande stamaktieägare och preferensaktieägare skola mot varandra äga lika rätt att i förhållande till antalet förut innehavda aktier teckna nya aktier av båda slagen. Någon anledning till ändring av det hittills fastslagna rättsförhållandet i nu ifrågavarande avseende mellan förutvarande aktieägare föreligger icke. Däremot skulle det, då avsett är, att staten skall bliva ägare av samtliga aktier av serien C, d. v. s. samtliga aktier med bästa rätt, ligga nära till hands att för statens räkning fordra föreskrift därom, att vid ökning av aktiekapitalet genom teckning av nya preferensaktier av serien C företrädesrätt till teckning av dylika aktier skulle förbehållas staten. Emellertid är det tvivelaktigt, huruvida enligt gällande aktiebolagslag en sådan anordning låter sig genomföras, utan att samtliga aktieägare godkänna ett beslut därom, och ett dylikt enhälligt beslut lär icke vara möjligt att åstadkomma, bland annat på den grund att det måste antagas, att vissa aktier förkommit eller att vissa aktieägare i allt fall icke komma att infinna sig vid eller låta sig representeras å bolagsstämma. Med hänsyn till det inflytande, staten enligt de föreslagna ändringarna i bolagsordningen komme att förvärva såväl inom styrelsen som å bolagsstämman, synes det för övrigt icke av behovet påkallat att söka genomföra någon saklig ändring av de nuvarande bestämmelserna i detta avseende. Mom. 3 första punkten tillerkänner därför samtliga aktieägare rätt att liksom nu i förhållande till förutvarande aktieinnehav teckna nya aktier av vilken serie det än må vara. I samband härmed må framhållas, att om annan än staten vid nu förestående ökning av aktiekapitalet verkställer teckning av preferensaktier av serien C, statens bidragsskyldighet till banföretaget minskas med motsvarande belopp. En sådan teckning innebär nämligen ett extra tillskott utöver de belopp, som av privatintressenterna skola tillskjutas genom aktier i serierna A och B för att uppbringa privatkapitalet till 19,000,000 kronor.



Vad åter beträffar sådan ökning av aktiekapitalet, som sker genom överförande till detsamma av besparade vinstmedel, bör, i överensstämmelse med vad förut nämnts angående stamaktieägares rätt till all vinst utöver 5 % å det aktiekapital, som representeras av aktierna av serierna B och C, gälla, att nya aktier, som representera dylika vinstmedel, skola i första hand stå förutvarande stamaktieägare till buds.

I överensstämmelse med dessa principer har § 6 mom. 3 avfattats.

§ 6 mom. 4, som medgiver bolaget rätt att i viss ordning inlösa preferensaktier, har gent emot motsvarande bestämmelse i den nuvarande bolagsordningen (§ 6 stycket 3) icke undergått annan ändring än den som betingas dels därav, att denna inlösningsrätt icke bör utsträckas utöver sin nuvarande gräns, d. v. s. utöver preferensaktier av serien B, dels ock därav, att bolagets minimikapital genom föreliggande förslag ökas utöver nuvarande 7,000,000 kronor.

Inlösen av  
preferens-  
aktier av  
ser. B.  
§ 6 mom. 4.

§ 6 mom. 5 reglerar på vanligt sätt utlänningars och vissa svenska samfälligheters rätt att förvärva aktier. Momentet har gent emot motsvarande bestämmelse i den nuvarande bolagsordningen (§ 6 stycket 7) icke undergått annan ändring än den som nödvändiggöres därav, att enligt § 13 de nya preferensaktierna i vissa fall hava olika röstvärde mot övriga aktier.

Utländsk  
undersåtes  
och vissa  
svenska sam-  
fälligheters  
rätt.  
§ 6 mom. 5.

§ 7, som handlar om styrelsens sammansättning med mera, är avfattad med hänsyn till riksdagens krav, att staten skall tillförsäkras övervägande inflytande i bolagets styrelse.

Styrelsens  
sammansätt-  
ning  
§ 7.

Då kontinuiteten i bolagets skötsel under byggnadstiden enligt bolagsstyrelsens åsikt befrämjas därigenom, att så många som möjligt av de nuvarande styrelseledamöterna få kvarstanna i styrelsen under nämnda tid, men å andra sidan staten samtidigt bör beredas erforderligt inflytande i styrelsen, har det ansetts fördelaktigt, att bolagsordningen formuleras så, att styrelseledamöternas antal kan bibehållas vid en förhållandevis hög numerär, till dess efter banans öppnande för trafik en minskning kan befinnas lämplig. Av dessa skäl har föreslagits, att styrelsen skall bestå av elva eller nio ledamöter. Av detta antal styrelseledamöter och suppleanter hava, därest styrelsen skall bestå av elva ledamöter, sex och, därest styrelsen skall bestå av nio ledamöter, fem ledamöter jämte suppleanter för dem ansetts böra utses av staten, därav fem respektive fyra i dess egenskap av ägare av preferensaktier av serien C, medan återstoden utses av aktieägare i övrigt. Antalet av statens representanter i styrelsen skall således alltid överstiga antalet

övriga styrelseledamöter med en, och har därigenom skapats säkerhet för att staten må kunna utöva övervägande inflytande i bolagets styrelse.

Vad beträffar valet av de sex respektive fem statsrepresentanterna i styrelsen, har till en början ansetts lämpligt att tillerkänna riksgäldsfullmäktige såsom närmast bevakande statens långgivareintressen rätt att utse en representant jämte suppleant för honom. De övriga statsrepresentanterna i styrelsen och deras suppleanter synas mig böra utses av Konungen. Härvid är att märka, att järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 9 mars 1922 över Ostkustbanekommitténs betänkande framhållit, att bland de garantier, som vore nödvändiga att skapa, för att banans förvaltning skulle komma att ledas icke enbart efter privatekonomiskt betonade utan även efter ur statens och allmänhetens synpunkter tillfredsställande grundsatser, vore främst att taga i betraktande en förstärkt representation i bolagets direktion, och framhöll styrelsen i detta avseende, att Kungl. Maj:t borde tillerkännas rätt att tillsätta, utom den av Kungl. Maj:t redan förut utsedda ledamoten i bolagets styrelse, ännu en styrelseledamot med uppgift bland annat att särskilt bevaka, att vederbörlig hänsyn komme att tagas till statens järnvägars intressen. Det synes mig klokt att i bolagsordningen fastslå tanken att bland statsrepresentanterna i styrelsen alltid skall finnas åtminstone en, som, förtrogen med landets stora trafikspörsmål, har förmåga att bedöma Ostkustbanans trafikeringsförhållanden med fästhet avseende icke blott på de traktors behov och krav, genom vilka banan framgår, utan även på dess egenskap av att vara en med statens järnvägar konkurrerande bana. Såsom uttryck för denna tanke har jag i § 7 mom. 2 infört bestämmelsen, att av de av Konungen utsedda styrelseledamöterna och suppleanterna skall minst en ledamot och en suppleant hava erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen.

I det föregående har jag angivit, att i bolagsordningen (§ 7 mom. 2 p. 9) bör framhållas, att Konungen vid utseendet av statens representanter i styrelsen företräder aktierna av serien C. Anledningen därtill är, att aktiebolagslagen kräver, att ingen aktieägare uteslutes från rätten att rösta å bolagsstämma. Samma krav har också givit anledning till bestämmelsen i § 7 mom. 2 p. 4, att vid val av övriga styrelseledamöter och suppleanter ägare av sådana aktier av serien C, som icke ägas av staten, skola äga att tillsammans med ägare av aktier av serierna A och B delta i styrelseval. Praktiskt taget kan man ju utgå från den förutsättningen, att svenska staten allt framgent kommer att äga preferensaktierna av serien C. Emellertid kan i bolagsordningen icke uteslutas möjligheten av att kommuner, bolag eller privata personer, t. ex. genom försäljning från statens sida av aktier

av serien C, bliva ägare till dylika aktier. Därest så bleve förhållandet, måste bolagsordningen bereda tillfälle för dem att deltaga i styrelseval o. s. v., och har detta skett genom att, som nyss nämnts, föreskriva, att de i sådant fall få rösta tillsammans med ägare av preferensaktier av serien B och stamaktier. Av samma skäl och på samma sätt hava i § 9 mom. 3 och 4, § 10 och § 14 under 3:o och 4:o preferensaktier av serien C, som icke ägas av svenska staten, förts till samma grupp som aktier av serierna A och B. Å andra sidan bör erinras, att därest staten framdeles på ett eller annat sätt skulle bliva ägare av preferensaktier av serien B eller av stamaktier, staten äger i mån av sitt innehav av dylika aktier även inom denna grupp av aktieägare utöva inflytande på valet av styrelseledamöter.

Övriga bestämmelser i § 7 torde icke kräva någon förklaring.

§ 8 är oförändrad och torde icke fordra någon redogörelse.

§ 8.

Innehållet av § 9 är delvis nytt och delvis, men i ändrad form, hämtat från § 7 i nuvarande bolagsordning. Förslaget avser att skapa ytterligare garantier för statens tillbörliga inflytande å bolagets ledning. Så garanterar mom. 2, att så vitt möjligt ledningen av styrelsens förhandlingar skall ligga i en statsrepresentants hand. Mom. 3 förebygger, att något styrelsens beslut skulle kunna fattas, utan att ett tillräckligt antal ledamöter över huvud taget och särskilt ett visst antal av statens representanter är närvarande, vilken garanti motsvaras av en liknande garanti för privatkapitalet. I mom. 4 har slutligen, efter mönster av den ändring, som efter 1922 års riksdags beslut angående överenskommelse med de stora malmbolagen genomförts i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags bolagsordning, föreskrivits en omröstningsordning inom styrelsen, som tillförsäkrar statens representanter — liksom representanterna för privatkapitalet — möjlighet att, i händelse av hinder för någon eller några av endera sidans representanter att närvara vid visst sammanträde, i allt fall kunna uppträda med lika antal röster som motsidan. Då i händelse av lika röstetal å båda sidor ordföranden äger utslagsröst och ordföranden ju utses av Kungl. Maj:t, bör även i detta fall statens inflytande vara bevarat.

Styrelse-  
sammanträde.  
§ 9.

§ 10 motsvarar § 9 i nuvarande bolagsordning. Redan nu har Kungl. Maj:t rätt att utse en av de tre revisorerna, ehuru denna rätt fortvarar endast så länge det bolaget beviljade statslånet är oguldet. Statens inträde i bolaget såsom aktieägare i bolaget medför givetvis, att staten allt framgent bör äga utse en revisor.

Revisorer.  
§ 10.

§ 11. § 11 motsvarar § 10 i nuvarande bolagsordning och har icke undergått någon annan ändring än att orden »jämte vinst- och förlusträkning» inskjutits efter ordet »förvaltningsberättelse».

§ 12. § 12 motsvarar § 11 i nuvarande bolagsordning. Ifråga om sättet för omröstning vid val å bolagsstämma har endast den ändringen vidtagits, att jämväl andra val än av ordförande kunna ske med öppen omröstning, därest samtliga närvarande röstberättigade så besluta.

Begränsning  
av rösträtten  
å bolags-  
stämma.  
§ 13.

§ 13 har ingen motsvarighet i nu gällande bolagsordning. Då bolagets nu gällande ordning är av Kungl. Maj:t fastställd den 16 juni 1906, grundar sig rösträtten vid bolagsstämma å, förutom bolagsordningen, 1895 års aktiebolagslag. Medan nu gällande aktiebolagslag föreskriver, att, därest icke i bolagsordningen intagits annan bestämmelse, ingen aktieägare må rösta för mer än en femtedel av det å vederbörande bolagsstämma företrädda aktiekapitalet, stadgar 1895 års lag icke någon begränsning av rösträtten. Vid sådant förhållande och då bolagsordningen icke heller innehåller någon bestämmelse om rösträttsbegränsning, äger aktieägare i Ostkustbanans aktiebolag för närvarande rösträtt för fulla antalet av honom tillhöriga aktier. Om man utgår från minimikapitalet och från att staten blir ägare till samtliga preferensaktier av serien C, skulle staten komma att disponera hälften av hela röstetalet. Då det, såsom förut nämnts, praktiskt taget är uteslutet, att samtliga övriga aktieägares röster kunna hopsamlas till en bolagsstämma, torde väl, om statens rösträtt för preferensaktier av serien C icke på något sätt begränsas, följderna bliva, att varje möjlighet för ägarna av preferensaktier av serien B och av stamaktier att genom sina röster inverka på utgången av en omröstning skulle vara utesluten. Från bolagets sida har i anledning härav gjorts gällande, att därav skulle bliva följderna, att bolaget komme att förlora sin karaktär av enskilt företag och att allt intresse från de privata aktieägarnas sida att å bolagsstämmor söka verka för företagets rationella skötsel och utveckling skulle bortfalla.

Då detta påstående icke kan nekas äga fog för sig och det torde vara av betydelse för företaget, att kommunala och enskilda aktieägare med intresse följa bolagets verksamhet och verka för företagets utveckling enligt de linjer, som betingas av de traktens intressen, som beröras av banan, har jag ansett skäl föreligga att medgiva någon begränsning av statens rösträtt för att genom den möjlighet att inverka på bolagsstämmobesluten, som därigenom skapas, kunna framkalla och vidmakthålla berörda intresse för banan. En dylik begränsning bör dock inträda endast så länge staten äger hela eller den ojämförligt största delen av aktiestocken av serien C. Skulle staten avhända sig någon betydligare

del av sina C-aktier, bör staten lika som varje annan aktieägare äga rätt att i alla frågor rösta för fulla antalet av sina aktier. Då statens aktiepost av C-aktier enligt förslaget skall nominellt uppgå till 15,000,000 kronor, synes det mig lämpligt, att begränsningen av rösträtten upphör, därest statens innehav av C-aktier skulle nominellt sjunka under 13,500,000 kronor. Vad beträffar begränsningens storlek, anser jag, att möjligheten för de privata intressena att bestämma över utgången av en omröstning bör inskränkas till sådana fall, då intresset för en frågas lösning i viss riktning är så starkt, att det visar sig möjligt att å stämman hopbrunga ett mycket betydande röstetal för en viss mening. Förslaget har därför avfattats så, att svenska staten skall, så länge staten är ägare av preferensaktier av serien C till ett nominellt belopp av minst 13,500,000 kronor, äga utöva rösträtt för så stort antal aktier av denna serie, som motsvarar åttio hundradelar av summan av samtliga aktier, som icke tillhöra staten. Därest således ägarna av dessa senare aktier kunna vid bolagsstämma till förmån för ett visst förslag samla röster till mer än åttio hundradelar av deras totala röstetal, blir enligt förslaget deras mening gällande emot staten, allt för så vitt icke staten förvärvat så många aktier av serierna A eller B, att statens representant med tillhjälp av dessa röster, vilka äga fullt röstvärde, i allt fall erhåller majoritet för sin mening. Emellertid har jag med anledning av den gemensamhet i avseende å trafikskötseln, som enligt ett för flera år sedan avslutat kontrakt kommer att äga rum mellan Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg, varom mera här nedan, ansett mig böra fordra, att staten såsom innehavare av preferensaktier av serien C skall äga rättighet att, då fråga uppstår om avslutande eller ändring eller upphävande av dylikt avtal om gemensam trafikförvaltning, rösta för fulla antalet av sina preferensaktier av serien C.

§ 14 i det nya förslaget (§ 12 i nuvarande bolagsordning) har endast undergått smärre ändringar av samma art, som förut angivits. § 14.

§ 15 handlar om sättet för meddelanden till aktieägarna och har icke undergått någon saklig ändring i jämförelse med den nu gällande bolagsordningens § 13. § 15.

Då de kapitalbelopp, som staten å olika tider skall investera i företaget i form av lån, icke för närvarande kunna angivas, har § 16 avfattats så, att dess ordalydelse passar för vilka lånebelopp staten än må insätta i företaget. Medan i 1920 och 1922 års propositioner föreslagits, att de statslån, som i dessa propositioner voro avsedda för Ostkustbanans understödjande, skulle vid in-tecknings beviljande få sättas när-

Säkerhet för  
statslån.  
§ 16.

mast efter vissa banklån, som bolaget hade förhoppning att erhålla, har jag nu, då staten anses bära under vissa villkor ensam åtaga sig ansvaret för banans finansiering utöver visst av bolaget anskaffat eget kapital, föreslagit, att i bolagsordningen skall intagas bestämmelse, att såväl för hittills lämnade lån som för de lånebelopp, som under återstående byggnadstid komma att beviljas av staten, första in-teckning i banan skall beviljas. Skulle således bolaget före banans fullbordan av utomstående upptaga något lån mot in-teckning i banan, måste för ett dylikt lån stipuleras sådana villkor, att ett därefter beviljat statslån erhåller företrädesrätt i in-teckningshänseende framför berörda privata lån.

Sammanfattning.

Genom de föreslagna ändringarna hava, enligt min åsikt, statens intressen i bolaget i enlighet med riksdagens direktiv blivit, så vitt på bolagsordningen ankommer, vederbörligen iakttagna, utan att privatkapitalets berättigade intresse att kunna öva inflytande på bolagets skötsel åsidosatts. Inom styrelsen hava statens representanter vid omröstning avgörande inflytande å utgången, medan å andra sidan de privata aktieägarna äro så starkt representerade, att deras välgrundade synpunkter bära kunna vinna tillbörligt beaktande. Å bolagsstämman lærer väl staten praktiskt taget komma att diktera besluten, så länge staten icke avhänder sig någon större del av sina preferensaktier av serien C. Den möjlighet att vinna röstmajoritet, som givits privatkapitalet, förutsätter en mycket fullständig representation av och en nära nog enstämmig mening hos de privata aktieägarna vid bolagsstämma. Men å andra sidan är — även oavsett denna möjlighet till röstmajoritet — de privata aktieägarnas ställning å bolagsstämman så stark, att deras representanter hava all anledning att vänta att få sina behöriga synpunkter noga beaktade och tillgodosedda.

Överenskommelse angående gemensam trafikförvaltning av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg.

Under utredningens gång har det visat sig nödvändigt att även å ett annat område än beträffande inlösningsbestämmelserna och bolagsordningen vidtaga åtgärder för tillvaratagande av statens rätt och intressen. Såsom förut antytts, har den 9 juni 1915 emellan Ostkustbanans aktiebolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, vilket sistnämnda bolags järnväg i detta avseende anses omfatta även Gävle—Ockelbo järnväg, träffats en överenskommelse angående gemensam trafikförvaltning, från den dag Ostkustbanan öppnas för allmän trafik, av de järnvägar, som ägas eller trafikeras av de båda bolagen. Denna överenskommelse gäller intill två år efter å någondera sidan skedd uppsägning, vilken icke får äga rum förrän tidigast åtta år från det Ostkustbanan öppnats för allmän trafik.

Inneböörden av överenskommelsen är, att ett av de båda bolagens styrelser valt trafikutskott skall i enlighet med överenskommelsens bestämmelser besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll m. m. Detta utskott skall bestå av två ledamöter med två suppleanter från vardera av bolagens styrelser samt en verkställande direktör, utsedd genom överenskommelse mellan de båda bolagens styrelser. I den gemensamma förvaltningen ingå även bolagen tillhöriga hotell, hamnar samt aktier i här nedan omförmälda verkstadsbolag.

Trafikutskottets befogenhet enligt nuvarande överenskommelse är synnerligen vidsträckt. Givetvis åligger det utskottet att föra räkenskaper över sin förvaltning och att genom överlämnande av regelbundna rapporter och protokoll hålla respektive styrelser underkunniga om utskottets verksamhet och den ekonomiska situationen, och utskottet är också underkastat särskild revision. Men den löpande tjänsten med alla därtill hörande dispositioner behärskas i allt väsentligt av utskottet liksom även användningen av bolagens inkomster — med undantag av deras egna räntor och aktieutdelningar — så vitt icke fråga är om nyanskaffningar, nyanläggningar och sådana ändringsarbeten å banan och rullande materielen, som äro av natur att öka banornas kapitalvärde.

Verkställande direktören får givetvis redan genom sin tjänsteställning ett dominerande inflytande å sammanslutningens hela förvaltning och skötsel. Men dessutom tillerkännes honom genom överenskommelsens särskilda bestämmelser en betydande befogenhet. Han äger sålunda antaga och befordra all personal, med undantag av dels stationsföreståndare å fjärde klassens station och personal i än högre ställning, dels personalen å de gemensamma huvudkontoren. Han äger även ensam bestämma nedsättningar under den fastställda taxan. För giltigheten av varje trafikutskottets beslut fordras också, att verkställande direktören skall biträda beslutet. Härvid torde dock böra anmärkas, att för besluts giltighet fordras jämväl, att en utskottsledamot från vart och ett av bolagen biträder beslutet.

Slutligen torde såsom en egendomlighet böra anmärkas, att medan de stora förbrukningsartiklarna, såsom stenkol och slipers, skola inköpas av trafikutskottet, övriga förbrukningsartiklar och inventarier skola inköpas och förvaltas av ett särskilt, av de båda järnvägsbolagen bildat och behärskat verkstadsbolag, från vilket vardera järnvägsbolaget har att enligt vissa prisberäkningsgrunder inköpa vad som för vardera järnvägen erfordras.

Till respektive bolagsstyrelser omedelbara handläggning återstå således i fråga om bolagens förvaltning endast val av trafikutskottsledamöter och verkställande direktör samt frågor angående avslutande

av kontrakt angående den senares anställningsvillkor, angående disposition av trafiköverskott och räntor, angående nyanskaffningar, nyanläggningar och förbättringar, som anses öka banornas kapitalvärden, angående antagande och befordran av ovan angivna personal, angående entledigande och förflyttning av såväl denna som övrig personal samt angående personalens lönevillkor, varjämte bolagens styrelser skola granska och godkänna av trafikutskottet uppgjorda taxeförslag före dessas överlämnande till Kungl. Maj:t. Dessutom skola bolagsstyrelserna besluta i frågor, som hänskjutas till dem från trafikutskottet, i händelse inom utskottet erforderlig majoritet icke erhållits.

Det torde slutligen böra anmärkas, att, därest styrelserna i till dem hänskjutna frågor stanna i olika beslut, dylika frågor — med undantag för val av verkställande direktör och frågor om hans anställningsvillkor — skola hänskjutas till avgörande av tre skiljemän, av vilka järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen skola utse vardera en.

Ändringar i  
föret gällande  
trafiköverens-  
kommelse.

Av vad ovan anförts torde framgå, att även om i Ostkustbanebolagets ordning sådana ändringar vidtagas, att statens inflytande i bolagsstyrelsen säkras, detta inflytande åtminstone icke omedelbart kan göra sig gällande i den dagliga trafikskötseln, varpå dock bland annat förhållandet till statsbanan beror. Då banornas läge och inbördes sammanhang nära nog med nödvändighet kräva gemensamhet i fråga om trafikförvaltningen, åtminstone i vissa betydelsefulla avseenden, hava strävandena icke riktats på ett upphävande av överenskommelsen i fråga utan på åstadkommande av sådana ändringar i densamma, att åt statens representanter i Ostkustbanans styrelse beredes tillbörligt inflytande å trafikförvaltningens skötsel. Underhandlingar om dylika ändringar hava därför ägt rum med delegerade från såväl Ostkustbanebolagets som Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags styrelser, och har därvid träffats överenskommelse om att i stället för det äldre avtalet antaga nytt trafikkontrakt av den lydelse, som framgår av bilaga E.

Vad beträffar Ostkustbanebolaget, har detsamma å extra bolagsstämma bemyndigat sin styrelse att i den nuvarande överenskommelsen vidtaga de ändringar, som styrelsen funne nödiga, och har bolagets styrelse sedermera beslutat godkänna överenskommelsen i dess i bilaga E återgivna skick.

Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag har å extra bolagsstämma beslutat godkänna förslaget enligt bilaga E.

Då bolagsstämmornas beslut ännu ej vunnit laga kraft, synes emellertid som villkor för statens medverkan till fullbordande av Ostkustbanan böra uppställas, att överenskommelsen blir gällande.



Det viktigaste önskemålet från statens sida har givetvis varit att åt statens representanter i Ostkustbanans styrelse förvärva vederbörligt inflytande å trafikförvaltningens skötsel. Detta har vunnits genom att dels till styrelsens prövning och beslut överföra vissa ärenden, som enligt förutvarande överenskommelse ligga under trafikutskottets beslutanderätt, dels säkerställa, att statens representanter få plats i trafikutskottet och där erhålla makt att hindra beslut, som kunna lända staten till men, dels ock till trafikutskottets avgörande föra vissa ärenden, som enligt överenskommelsen avgöras av verkställande direktören. De viktigaste av de sålunda i kontraktet vidtagna ändringarna äro följande.

Ändringarnas  
Innebörd.

Enligt nu gällande överenskommelse äger trafikutskottet »å de båda bolagens vägnar besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll m. m.» Det har syntts angeläget att säkra styrelsernas inflytande genom att begränsa detta »m. m.», som ju i tillämpningen kan komma att omfatta mer än som därmed ursprungligen avsetts. Att helt och hållet utesluta denna ytterligare maktbefogenhet har icke ansetts lämpligt, då en del mindre ärenden, som icke kunna sägas vara inbegripna i orden »drift och underhåll», t. ex. framdragande av en kraftledning över eller under banvallen, kunna behöva en skyndsam behandling och därför icke böra dragas under styrelsernas behandling. Den erforderliga begränsningen av trafikutskottets och utvidgningen av respektive styrelser maktområde har verkställts (§ 1 mom. 2) genom att utesluta »m. m.» och i stället efter ordet »underhåll» tillfoga »ävensom handlägga andra löpande ärenden av mindre vikt. Trafikutskottet äger icke utan båda bolagsstyrelsernas medgivande träffa avtal med annan järnväg om gemensam förvaltning eller upptaga lån eller ingå borgen».

Ökning  
av bolags-  
styrelsernas  
inflytande.

I samma syfte har § 6 mom. 3 ändrats därigenom, att, samtidigt som tydligare än förut utsagts, att godsvagnar skola helt samt lokomotiv och personvagnar i lämplig omfattning användas gemensamt i båda bolagens trafik, en föreskrift införts, att villkoren härför skola av bolagens styrelser bestämmas genom särskild överenskommelse.

I § 9 mom. 2 har stadgats, att alla fraktnedsättningar skola anmälas för respektive bolags styrelser.

Trafikutskottets uppsiktsmyndighet och beslutanderätt i förhållande till verkställande direktören har stärkts genom bestämmelsen i § 8 mom. 4, att frågor rörande antagning och befordran av lägre personal i linjetjänst, vilka frågor ur praktisk synpunkt böra handläggas av verkställande direktören, skola anmälas för trafikutskottet. Vidare har trafikutskottets maktområde utvidgats därigenom, att frågor om taxenedsättningar ävensom

Ökning  
av trafik-  
utskottets  
inflytande  
gent emot  
verkställande  
direktören.

om fastställande av och viktigare ändringar i tidtabeller skola avgöras icke som hittills av verkställande direktören utan av trafikutskottet (§ 9 mom. 2 och 3).

Statsrepresen-  
tanter i trafik-  
utskottet.

För att säkerställa, att staten så långt som möjligt skall hava trygghet för att dess och därvid särskilt statens järnvägars intressen vid trafikskötseln må bliva i tillbörlig grad tillgodosedda, hava i överenskommelsen införts bestämmelser dels i § 1 mom. 1, att av Ostkustbanebolagets fullmäktige i trafikutskottet minst en fullmäktig och en suppleant för denne skola väljas bland de ledamöter av Ostkustbanebolagets styrelse, som enligt bolagets ordning skola utses av Konungen och som skola hava erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen, dels ock i § 2 mom. 2, att för giltighet av beslut inom trafikutskottet erfordras godkännande av en av Ostkustbanebolagets styrelse, på sätt nyss nämnts, utsedd styrelseledamot. Kravet å erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen ansluter sig till vad jag förut vid behandlingen av § 7 i Ostkustbanebolagets bolagsordning anfört angående angelägenheten av att av statens representanter i bolagets styrelse åtminstone en jämte suppleant för honom är fullt förtrogen med landets stora trafikspörsmål.

Vetorätt för  
statens  
representant.

Vad beträffar fordran för giltigheten av ett beslut, bör framhållas, att, såsom förut nämnts, för dylik giltighet erfordras redan enligt nu gällande överenskommelse, att verkställande direktören och en fullmäktig från vardera bolaget skola vara om beslutet ense. Genom bestämmelserna, att (§ 2 mom. 2) vetorätten å Ostkustbanans sida skall utövas av en statens representant med erfarenhet om högre järnvägsadministration och att (§ 2 mom. 1) ordinarie ledamot från ett bolag kan ersättas endast av för honom utsedd suppleant, som således också, vad Ostkustbanan beträffar, skall vara på samma sätt kvalificerad, har möjlighet beretts att kunna förhindra fattandet av ett beslut, som skulle åsidosätta statens berättigade intressen. Å andra sidan kan icke mot veto av Uppsala—Gävle järnvägs fullmäktige framtvingas något beslut i utskottet, som åsidosätter Uppsala—Gävle järnvägs berättigade intressen.

Skiljemän.

I sammanhang härmed bör erinras, att frågor, som enligt § 2 mom. 2 av trafikutskottet hänskjutits till styrelsernas avgörande och varom styrelserna icke kunna enas (jfr ock § 5 mom. 1), skola avgöras av skiljemän. Enligt § 17 av nu gällande överenskommelse skola järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen utse en var av de tre skiljemännen. Det har emellertid ansetts lämpligt, att två av skiljemännen skola utses av sådana institutioner, järnvägsstyrelsen och styrelsen för svenska järnvägsföreningen, som vid sitt val

av skiljemän hava särskild förmåga att bedöma trafiktekniska frågor, och den tredje av en myndighet, som, fri från facksynpunkter, endast har att tillse, att till tredje skiljeman utses en för skiljemannavärv i allmänhet särskilt lämplig person med förmåga att göra sig gällande. På grund härav har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i den nya överenskommelsen ersatts med överståthållareämbetet.

En redan nu förefintlig svårighet i fråga om trafikförvaltningens organisation har icke kunnat undanröjas utan endast i någon mån förminskas. Jag avser valet av verkställande direktör. Denne skall väljas genom överenskommelse mellan båda bolagens styrelser. Staten har ju genom sitt övervägande inflytande i Ostkustbanebolagets styrelse möjlighet att få såsom kandidat till verkställande direktörsbefattningen framförd en person, som har förmåga och vilja att hävda såväl de privata som de statliga intressena. Emellertid kan det ju tänkas, att Uppsala — Gävle järnvägs styrelse önskar såsom verkställande direktör se en annan person och att de båda styrelserna icke kunna enas om valet. Redan vid den nuvarande överenskommelsens träffande har denna eventualitet diskuterats, och då det ansetts uteslutet att låta en så viktig fråga som utseendet av trafikförvaltningens ledare hänskjutas till avgörande av skiljemän, utgick man ifrån att enighet måste vinnas, men att, om så ändock icke skulle bliva fallet, förvaltningsgemensamheten måste upphöra. Även under nu förda förhandlingar har man icke kunnat komma längre, då det från båda bolagens sida gjorts gällande — och man måste medgiva med rätta — att bolagens styrelser icke kunna till någon utomstående överlämna sin måhända viktigaste funktion, att utse den närmaste ledaren av bolagens verksamhet. Av de skäl, som förut anförts för bibehållandet av en gemensam trafikförvaltning, torde man kunna utgå från att de gemensamma intressena skola förmå banornas styrelser att enas om valet. Emellertid bör man ju icke dölja för sig, att en uppstånden meningsskiljaktighet i fråga om valet måhända kan vara nog så djupgående och föranleda spänning mellan de båda parterna. För att så vitt möjligt förekomma, att en dylik meningsskiljaktighet skall utan noggrant betänkande och omsorgsfull prövning av lämpliga kandidater leda till att gemenskapen brytes, har i den nya överenskommelsen (§ 1 mom. 5 och 6) införts bestämmelser om att gemenskapen icke får brytas och överenskommelsen träda ur funktion, förr än respektive styrelser vid första valet haft två månaders betänketid och vid senare val trafikutskottet senast två månader efter inträdd vakans avgivit förslag till befattningens återbesättande och respektive styrelser därefter haft två månaders tid för valet.

Val av verk-  
ställande  
direktör.

Trafikutskottets sammankallande.

Av övriga sakliga ändringar är till en början att märka, att i § 2 mom. 1 införts en föreskrift, att, i motsats mot vad hittills varit fallet, en var ledamot av utskottet kan påfordra utskottets sammankallande.

Inköp av inventarier och förbrukningsartiklar.

Den förut omnämnda bestämmelsen, att inventarier samt andra förbrukningsartiklar äro stenkol, slipers och därmed jämförliga större artiklar skola inköpas och förvaltas av ett särskilt verkstadsbolag, har ansetts böra ändras (§ 5 mom. 2) så till vida, att inköpet skall ske, visserligen av verkstadsbolaget men genom trafikförbundet, d. v. s. antingen genom trafikutskottet eller genom dess förtroendemän efter järnvägslinjen. Visserligen innehåller de båda järnvägsbolagens överenskommelse angående stiftande av ifrågavarande verkstadsbolag sådana bestämmelser, att det senare bolaget kommer att helt och hållet behärras av järnvägsbolagen och deras trafikutskott, men jag har i allt fall ansett det olämpligt att i trafiköverenskommelsen bibehålla en bestämmelse, som innebär, att respektive järnvägsbolag och deras trafikutskott icke skola i sin hand hava avgörandet av inköpen av ifrågavarande förbrukningsartiklar samt prisen och villkoren därför. Genom den ändrade lydelsen vinnes erforderlig garanti i detta avseende.

Trafiköverenskommelsens giltighetstid.

Vidare har den nu gällande bestämmelsen, att trafiköverenskommelsen skall gälla åtminstone 10 år från det Ostkustbanan öppnats för allmän trafik, ändrats därefter (§ 14), att densamma kan uppsägas till upphörande redan två år efter banans öppnande. Därigenom är möjlighet given att kunna efter uppsägning, sedan tillräcklig erfarenhet vunnits om överenskommelsens verkningar, få densamma ändrad efter vad förhållandena visat vara erforderligt. Att märka är, att den i § 7 mom. 2 intagna bestämmelsen om fördelningen av kostnaderna för trafikförvaltningens administration och de gemensamma huvudkontoren kan för revidering uppsägas att upphöra redan med utgången av det näst efter uppsägningen infallande kalenderåret.

Överenskommelsens icke giltig mot statsverket.

Ytterligare är att märka, att överenskommelsen, såväl den förutvarande som den i bil. E intagna (se § 13), icke gäller mot statsverket såsom ägare av någon av järnvägarna. Därest således staten skulle inlösa vare sig Ostkustbanan eller Uppsala—Gävle järnväg, förfaller överenskommelsen i sin helhet.

I övrigt har överenskommelsen i flera avseenden ändrats för att åstadkomma större tydlighet och konsekvens.

Ostkustbanebolagets övriga överenskommelser.

Det torde här böra anmärkas, att jämväl Ostkustbanans andra överenskommelser granskats. Därvid har befunnits, att de flesta löpa med kort uppsägningstid och att de kontrakt, som gälla för alltid eller för

längre tid, icke äro av beskaffenhet att kunna medföra någon risk för staten.

I detta sammanhang anser jag mig böra påpeka, att uppgörelse ännu icke blivit träffad mellan Ostkustbanans aktiebolag och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag i fråga om ersättning för det intrång och den skada, som sistnämnda bolag kan komma att lida genom Ostkustbanans tillkomst. Icke heller har någon kostnad för detta ändamål upptagits uti Ostkustbanekommitténs ekonomiska kalkyler. Emellertid har Kungl. Maj:t genom resolution den 1 juli 1918 angående ändrad sträckning för Ostkustbanan längs efter Norra Hälsinglands järnväg föreskrivit, att Ostkustbanans aktiebolag skall vara pliktigt att, innan bolagets järnväg å den till sin sträckning ändrade bandelen öppnas för trafik, med Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse om dylik ersättning för skada och intrång av beskaffenhet att kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkännas samt att, därest sådan överenskommelse icke skulle kunna bringas till stånd, båda ifrågavarande bolag skola vara underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t kan finna lämpligt utfärda. Vid sådant förhållande och då det nu uppskattade beloppet för Ostkustbanans byggande är räknat så på säkra sidan, att det med största sannolikhet kan inrymma de utlägg, vartill Ostkustbanan i nu berörda hänseende kan bli förpliktad, torde det icke vara nödvändigt att nu närmare ingå på detta mellanhavande, vilket dock givetvis snarast möjligt bör bringas till en för båda parterna och jämväl för av frågan berörda orter tillfredsställande lösning.

Genom de ändringar i berörda trafiköverenskommelse, för vilka redogörelse nu lämnats, torde, om bestämmelserna tillämpas enligt sitt syfte, hava skapats medel att förekomma, att det tillbörliga inflytande på Ostkustbanans förvaltning och trafikskötsel, som beretts staten genom föreslagna ändringar i Ostkustbanebolagets ordning, skulle i den gemensamma trafikförvaltningen kunna göras mer eller mindre illusoriskt. Genom begränsningen av trafiköverenskommelsens giltighet har också givits möjlighet att inom jämförelsevis kort tid åstadkomma de ytterligare garantier, som efter vunnen erfarenhet kunna visa sig behövliga.

Sammanfattning.

För genomförandet under statens medverkan av Ostkustbaneföretaget enligt riksdagens direktiv kräves i enlighet med vad ovan anförts, att riksdagen — utöver de åt Ostkustbanans aktiebolag redan lämnade statslånen å 6,000,000 kronor — för fullbordande av banbyggnaden beviljar ytterligare medel till ett belopp av högst 22,000,000 kronor, varvid vissa här nedan angivna villkor böra uppställas.

Finans-  
eringsplan.

Beträffande tidpunkten för utbetalandet av statens till ytterligare understöd föreslagna medel samt frågan om, huruvida dessa och förut tillskjutna statsmedel skola placeras i form av lån eller aktier, får jag anföra följande. Den av Ostkustbanekommittén i dess betänkande (sid. 92—94) framlagda arbets- och finansplanen, vilken uppgjorts under förutsättning av hela banbyggnadens färdigställande till utgången av år 1927, har av bolagets verkställande direktör justerats med hänsyn till omläggningen av statens budgetår och kompletterats med en fördelning av totalsumman på privatkapital och statskapital. Den skulle på grund härav resultera i följande förslag till

*Kapitaldisposition.*

År och datum.	Privatkapital, kronor.	Statskapital, kronor.	Summa kronor.
T. o. m. 1/7 1923 .....	13,100,000	6,000,000	19,100,000
1/7 1923—1/7 1924 .....	500,000	5,500,000	6,000,000
1/7 1924—1/7 1925 .....	3,500,000	4,400,000	7,900,000
1/7 1925—1/7 1926 .....	—	6,600,000	6,600,000
1/7 1926—1/7 1927 .....	400,000	5,500,000	5,900,000
1/7 1927— <sup>31</sup> / <sub>12</sub> 1927 .....	1,500,000	—	1,500,000
Summa kronor	19,000,000	28,000,000	47,000,000

Till förklaring av totalsummans fördelning å privat- och statskapital har verkställande direktören anført, att Ostkustbanebolaget för närvarande icke disponerade tillgängliga medel för banarbetenas bedrivande för längre tid än till omkring den 1 juli 1923, då såväl statens hittills lämnade lånemedel, 6,000,000 kronor, som 13,100,000 kronor av bolagets egna medel vore förbrukade. Bolaget disponerade visserligen eget kapital till ett belopp av ungefär 15,000,000 kronor, men därav vore ungefär 1,900,000 kronor nedlagda i förråd, byggnadsmateriel, rörelsekapital och hos myndigheter nedsatta depositioner. Dessa medel måste reserveras intill slutet av byggnadstiden och kunde därför icke nedläggas i byggnadsföretaget förrän under budgetåret 1926—1927, då en del, 400,000 kronor, kunde lösgöras och under tiden 1/7 1927—<sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1927, då återstoden, 1,500,000 kronor, bleve tillgänglig (jämför ovanstående finansplan). För användning under tiden 1/7 1923—1/7 1926 återstode således av privatkapitalet huvudsakligen de nya aktiebelopp å tillhoppa närmare 4,000,000 kronor, som bolaget hade sig förelagt att anskaffa. Då nya bindande aktieteckningar från privatintressenterna icke vore att

påräkna, förr än företagens finansiering blivit säkerställd, och icke heller kunde verkställas, förrän bolagets omorganisation blivit lagligen slutförd, torde huvudparten av berörda belopp å 4,000,000 kronor icke med säkerhet kunna påräknas bliva till fullo inbetald förrän under senare hälften av år 1924. I ovanintagna finansplan hade därför av bolagets ytterligare kapitaltillskott endast 500,000 kronor ansetts kunna beräknas för budgetåret 1923—1924 och återstoden, 3,500,000 kronor, under budgetåret 1924—1925.

Den föreslagna finansieringsplanen synes mig tillsvidare kunna i huvudsak läggas till grund för beräkning av statens bidrag. För budgetåret 1923—1924 skulle enligt planen i statsbidrag erfordras 5,500,000 kronor. Emellertid har jag av statsfinansiella skäl och under förhoppning om nedgång i arbets- och materialpriser ansett mig böra föreslå äskande av ett något mindre belopp än sålunda förutsatts, eller 5,000,000 kronor, vilket belopp också beräknats i årets statsverksproposition. Beloppet har i förslaget till riksstat förts under rubriken »statens aktier». Emellertid har det vid den slutliga granskningen av Ostkustbanefrågan befunnits, att innan beslut om den föreslagna ändringen av bolagets ordning och den däri förutsatta ökningen av aktiekapitalet kan fattas, så lång tid torde komma att förflyta, att inbetalningen av statens aktier enligt aktiebolagslagen icke behöver ske, förrän av 1924 års riksdag för budgetåret 1924—1925 anvisade anslag blivit tillgängliga. Det synes därför vara skäl, att staten först efter ingången av sistnämnda budgetår i ett sammanhang verkställer likvid för sin aktieteckning. För ett uppskjutande av aktiebetalningen till nämnda tidpunkt talar ock den omständigheten, att statsmakterna då kunna övertyga sig om, huruvida det lyckats bolaget att i sin helhet uppbringa det privata kapital å 19,000,000 kronor, som skall utgöra förutsättning för statens medverkan till företagens fullbordande. På grund härav synes det mig lämpligast, att det för budgetåret 1923—1924 avsedda beloppet, 5,000,000 kronor, anvisas att utgå såsom lån på i huvudsak enahanda villkor, som gälla för bolaget redan tilldelade statslån. Vid sådant förhållande bör förut omförmälda belopp, 5,000,000 kronor, i budgeten överföras från rubriken »statens aktier» till rubriken »låneunderstöd». I fråga om berörda villkor bör anmärkas, att vissa av dem måste undergå ändring på grund av numera inträdda ändrade förhållanden. Beträffande säkerheten för bolagets lån hänvisas sålunda till vad jag därutinnan yttrat i motiveringen till § 16 i den ändrade bolagsordningen. Vissa andra för tidigare lån uppställda villkor, såsom att Kungl. Maj:t skall äga insätta en ledamot i bolagets direktion, böra ej bibehållas. Det synes mig

lämpligast, att riksdagen, i likhet med vad som var förhållandet vid 1922 års riksdag, uppdrager åt Kungl. Maj:t att, med ledning av såväl riksdagens beslut med anledning av Kungl. Maj:ts nu ifrågasatta proposition som föregående riksdagars beslut i Ostkustbanefrågan, fastställa de villkor, som skola gälla för nu ifrågavarande lån å 5,000,000 kronor ävensom att vidtaga de jämkningar beträffande villkoren för de tidigare lånen, som tilläventyrs finnas påkallade av de ändrade förhållandena.

Inbetalningen av statens aktiebelopp inom serien C intill 15,000,000 kronor bör enligt min åsikt tillgå på sådant sätt, att dels av staten beviljade lån, såväl förut anslagna belopp, tillhopa 6,000,000 kronor, som ock det belopp å 5,000,000 kronor, som skulle äskas av innevarande års riksdag, överflyttas till aktier, dels ock för aktieteckning härutöver avses intill 4,000,000 kronor att anvisas under budgetåret 1924—1925. Beslut om anvisaude av sistnämnda belopp torde böra anstå till 1924 års riksdag.

Emellertid torde det vara önskvärt att teckning av aktier för statens räkning verkställes snarast möjligt efter antagandet av den ändrade bolagsordningen. Endast härigenom kan denna i ett sammanhang bringas i tillämpning och staten redan nu beredas avsett inflytande å företaget. Riksdagens bemyndigande torde därför nu böra utverkas till verkställande av statens aktieteckning. Då bolaget vid tiden för statens aktieteckning icke lärer hava kunnat uppbringa det privata kapitalet till 19,000,000 kronor, bör teckningen ske under villkor att nämnda kapital kan anskaffas, innan aktierna skola likvideras.

De delar av statens utlovade bidrag, som ej likvideras genom aktieteckning, böra, i den mån de visa sig bliva erforderliga, lämnas såsom lån på villkor, varom riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t kan komma att bestämma. För bedömande av frågan om storleken av dessa bidrag torde, om möjligt före frågans framläggande för 1924 års riksdag, nytt kostnadsförslag och ny arbetsplan för företaget böra upprättas och underställas Kungl. Maj:ts godkännande.

Villkor för  
statens med-  
verkan.

De villkor för statens medverkan till banföretagets förverkligande, som, enligt vad förut anförts och i övrigt synes mig lämpligt, böra uppställas, äro följande:

1) Bolaget skall godkänna den ändring i villkoren för statens rätt att inlösa Ostkustbanan samt den ändrade ordning för bolaget, som angivas i de vid statsrådsprotokollet fogade förslag (Bilagor B och D), varvid Kungl. Maj:t bör äga rätt att vidtaga de mindre väsentliga ändringar, som vid en slutlig granskning kunna befinnas erforderliga.



2) Bolaget skall med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffa ny överenskommelse angående gemensam trafikförvaltning i huvudsaklig överensstämmelse med det vid statsrådsprotokollet fogade förslag (Bilaga E).

3) Innan staten tecknar något aktiebelopp i bolaget, skola dels den ändrade bolagsordningen, efter att hava vunnit Kungl. Maj:ts godkännande, vara lagligen registrerad, dels ock de ändrade inlösningsvillkoren hava blivit av Kungl. Maj:t godkända.

4) Statens aktieteckning skall ske under villkor, *dels* att bolagets privata kapital genom aktieteckningar i serierna A och B eller genom eljest utan återbetalningsskyldighet lämnade tillskott till järnvägsanläggningens utförande skall, innan likvid för statens aktier lämnas, vara uppbringat till minst 19,000,000 kronor, *dels ock* att vid likviderandet av statens aktier såväl de bolaget av staten vid föregående riksdagar beviljade lån å tillhopa 6,000,000 kronor som det lånebelopp, vilket staten vid innevarande års riksdag kan komma att bevilja bolaget, skola utbytas mot aktier av serien C.

5) Villkoren för de nya statslån, som kunna komma att beviljas bolaget, ävensom de ändrade villkor i avseende å bolaget redan beviljade statslån, som kunna påkallas av frågans ändrade läge, skola fastställas av Kungl. Maj:t med ledning av riksdagens beslut i Ostkustbanefrågan.

Under åberopande av vad sålunda anförts, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

Departement-  
schefens  
hemställan

*dels* besluta, att staten skall, enligt i statsrådsprotokollet angivna grunder och villkor, till finansiering av Ostkustbanan bidra med tillhopa intill 28,000,000 kronor, däri inbegripna de Ostkustbanans aktiebolag redan beviljade statslån å tillhopa 6,000,000 kronor, av vilket förstnämnda belopp intill 15,000,000 kronor skola utgå för teckning av aktier i bolaget av serien C och återstoden såsom statslån;

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att under villkor, som likaledes angivas i statsrådsprotokollet, för statens räkning verkställa sådan aktieteckning intill nyssnämnda belopp 15,000,000 kronor;

*dels ock* såsom statslån åt Ostkustbanans aktiebolag, att utgå på villkor, som Kungl. Maj:t äger fastställa, under utgifter för kapitalökning: låneunderstöd,

*Kungl. Maj:ts Proposition Nr 33.*

för budgetåret 1923—1924 av ovan omförmälda summa, 28,000,000 kronor, såsom reservationsanslag anvisa ett belopp av 5,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

---

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Waldemar Wiens.*

---

*Bilaga A.*

**Bilagor.**

**Nu gällande inlösningsvillkor.**

11) att svenska statsverket är berättigat att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp, som motsvarar

a) antingen vad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkänner, kostat koncessionshvarne med tillägg av ränta efter fyra för hundra om året, men med avdrag av dels den värdeminskning, som genom järnvägens begagnande eller eljest må hava uppstått och som ej blivit genom verkställt underhåll ersatt, dels den nettoinkomst, banan, enligt kalededes av Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, under tiden till inlösningslämnat,

b) eller ock, därest Kungl. Maj:t så prövar lämpligare och inlösningsvillkoren ej skall äga rum förrän tio år förflutit från det järnvägen i sin helhet eller till någon del blivit öppnad för allmän trafik, vad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel med hänsyn till dess skick vid tiden för inlösningslämnat och till övriga omständigheter må anses värd, dock att detta värde ej må sättas högre än det belopp, som enligt det under a) upptagna stadgande skulle utgöra järnvägens inlösningspris;

skolande i förra fallet avdraget för värdeminskning och i senare fallet inlösningspriset bestämmas av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshvarne två, varefter de fyra sålunda utsedde tillkalla den femte, med stadgande att, därest koncessionshvarne tredskas att utse god man eller de av parterna utsedde gode männen ej kunna förena sig om valet av den femte, föreskriften i 9 § av lagen om skiljemän den 28 oktober 1887 skall vinna tillämpning;

och bör lösesumman, som skall anses utgöra inlösningsvärdet av hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter av vad slag de vara må, utan annat undantag än av de för trafikens behov i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, inom ett år efter det lösningsanspråket framställdes och i varje fall inom sex månader efter det staten tillträtt järnvägen, av svenska statsverket erläggas tillika med fyra procent ränta därpå, för år räknat, från tillträdesdagen; och skall egendomen till statsverket avträdas skuldfri eller ock behörigt avdrag å löseskillingen göras för beloppet av den i järnvägen in-tecknade skuld.

*Bilaga B.*

**Föreslagna inlösningsvillkor.**

11) att svenska staten enligt nedanstående bestämmelser är berättigad att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel.

a) Framställes yrkande om inlösen av järnvägen, innan densamma i sin helhet varit upplåten för allmän trafik i tio hela räkenskapsår, skall lösesumman motsvara vad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkänner, kostat koncessionshvarne med tillägg av ränta efter fyra för hundra om året, räknat för varje särskild bandel från den tidpunkt, då bandelen öppnats för allmän trafik, till den dag, då staten tillträder järnvägen. Har

kapital nedlagts i bandelen efter det densamma öppnats för allmän trafik, skall ränta räknas från den tidpunkt, då beloppet i banans räkenskaper bokförts å byggnadskontot. Har bolaget, sedan järnvägen eller viss del därav upplåtits för allmän trafik, enligt gällande bestämmelser åtnjutit befrielse från eller anstånd med erläggande av ränta å statslån, må ränta för den del av kapitalet, som hänför sig till statslånet, icke beräknas för den tid räntefrihet sålunda åtnjutits, och för tid varunder anståndsrenta åtnjutits, icke beräknas till högre belopp än som motsvarar den under trafikerings tiden upplupna anståndsrentans diskonterade värde.

Från den sålunda erhållna summan skall avdragas dels den värdeminskning, som järnvägen må hava undergått genom slitning, annan yttre inverkan, ålder eller uraktlåtet underhåll, dels den nettoinkomst, som banan eller del därav enligt av Kungl. Maj:t godkända räkenskaper lämnat under tiden till inlösnings.

b) Har järnvägen, då yrkande om inlösen framställes, varit i sin helhet öppnad för allmän trafik i tio hela räkenskapsår, skall, därest Kungl. Maj:t icke prövar lämpligare, att lösesumman bestämmas enligt bestämmelserna i mom. a) härövan, lösesumman bestämmas till vad som kan anses motsvara järnvägens affärsvärde, dock att detta värde ej må sättas högre än det belopp, som enligt det under a) upptagna stadgande skulle utgöra järnvägens inlösningspris.

c) Därest lösesumman skall utgå enligt mom. a), skall värdeminskningen och, därest lösesumman skall utgå enligt mom. b), skall inlösningspriset bestämmas av fem gode män, av vilka två utses av Kungl. Maj:t och två av andra aktieägare än svenska staten i det bolag, som fått koncessionen på sig överlåten, varefter de fyra sålunda utsedde tillkalla den femte, med stadgande att, därest nämnda aktieägare tredskas att utse god man eller de av parterna utsedde gode männen ej kunna förena sig om valet av den femte, föreskriften i 9 § av lagen om skiljemän den 28 oktober 1887 skall vinna tillämpning.

d) Lösesumman skall anses utgöra inlösningsvärdet av hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter av vad slag de vara må, med undantag av de för trafikens behov utöver tre månader erforderliga, i förvärd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, och bör inom ett år, efter det lösningsanspråket framställdes, och i varje fall inom sex månader, efter det staten tillträtt järnvägen, av svenska statsverket erläggas tillika med fyra procent ränta därå, för år räknat, från tillträdesdagen; och skall egendomen till statsverket avträdas skuldfri eller ock behörigt avdrag å löseskillingen göras för beloppet av den i järnvägen intecknade skuld.

e) Den bestämda löseskillingen skall vara bindande för koncessionshavaren intill utgången av det järnvägens räkenskapsår, som följer närmast efter det, under vilket värderingen skett. Hava Kungl. Maj:t och riksdagen icke inom nämnda tid fattat beslut om inlösen av järnvägen, skall frågan om järnvägens inlösen för denna gång hava förfallit. Därest från statens sida ånyo framställes krav på järnvägens inlösen, skall ny löseskillning fastställas, därest så påfordras vare sig av staten eller andra aktieägare än staten.

f) Ifråga om förändret av räkenskaperna för järnvägens anläggning samt för järnvägens rörelse åligger det koncessionshavaren eller, om driften av järnvägen är behörigen å annan överlåten, denne att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan meddela därutinnan.

g) Skulle särskild lag angående koncession för enskilda järnvägar komma att av Kungl. Maj:t och riksdagen beslutas, skola, om Kungl. Maj:t så påfordrar, däri stadgade inlösningsvillkor vara gällande jämväl för Ostkustbanan.

## Bilaga C.

**Nu gällande bolagsordning**  
för  
**Ostkustbanans aktiebolag.**

*(Av Kungl. Maj:t fastställd den 16 juni 1906, med däri den 18 juni 1915, 8 februari och 26 september 1918, 14 augusti 1920, 12 augusti 1921 samt 9 november 1922 fastställda ändringar.)*

---

§ 1.

Detta bolag, vars firma är Ostkustbanans Aktiebolag, är grundat på aktier med begränsad ansvarighet enligt bestämmelserna i lagen om aktiebolag den 28 juni 1895 samt lagen, innefattande särskilda bestämmelser om järnvägsaktiebolag, den 5 mars 1897.

§ 2.

Bolagets verksamhet skall avse att, efter övertagande av landshövdingen greve H. E. G. Hamilton m. fl. av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1903 meddelad koncession å järnvägsanläggning, bygga en normalspårig järnväg från Gävle över Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall till Härnösand och å densamma mot avgift underhålla regelbunden trafik till personers och varors fortskaffande, ävensom att, efter vunnet tillstånd, utsträcka sagda järnväg eller anlägga och trafikera bibanor till densamma. Vid järnvägsanläggningen för bolaget skall iakttagas, dels att banan direkt anslutes till Gävle—Dala järnvägs nuvarande eller blivande gods- och rangeringsstationer i Gävle och genom dessa till såväl Gävle inre hamn som hamnen vid Fredriksskans och dels att Gävle södra station blir slutstation för Ostkustbanan, så att Gävle centralstation begagnas endast för avlämnande och mottagande av resgods, men allt annat gods, som på Ostkustbanan ankommer till eller avgår från Gävle, ställes till eller avsändes från södra stationen, där ock all växling och vagnrangering för Ostkustbanan äger rum genom Uppsala—Margrethehill järnvägsaktiebolags försorg, dock att gods i helvagnslast, som skall från Gävle—Dala järnvägs norra station eller rangeringsbangård i Gävle överföras till Ostkustbanan eller tvärtom, ej behöver föras via Gävle södra station.

§ 3.

Bolagets styrelse har sitt säte i Gävle.

§ 4.

Aktiekapitalet skall utgöra minst sju miljoner kronor och högst tjuguen miljoner kronor.

§ 5.

Aktie skall lyda å ett hundra kronor; och skola aktiebrevens ställas till viss man.

## § 6.

Aktiekapitalet uppdelas i dels stamaktier och dels preferensaktier, dock med iakttagande att stamaktiekapitalet skall utgöra minst sex miljoner kronor och att preferensaktier ej må utgivas till högre belopp än sammanlagt sex miljoner kronor.

Preferensaktie medför framför stamaktierna företrädesrätt dels till utdelning av fem för hundra om året å aktiebeloppet, med rätt att, om under något år sådan utdelning ej lämnas, alltid utbekomma vad däri brustit, innan någon utdelning göres å stamaktierna, samt dels att vid bolagets upplösning framför stamaktierna utfå aktiens nominalbelopp jämte nyss angivna utdelning i den mån densamma ej förut guldits. Utöver vad nu sagts, medför ej preferensaktie rätt till andel i bolagets tillgångar.

Efter beslut å ordinarie stämma kan aktiekapitalet nedsättas genom inlösen av preferensaktier, dock ej under sju miljoner kronor. Skall sådan inlösen ske, bestämmes ordningen därför genom lottning inför styrelsen med iakttagande, att högst ett tusen aktier må under något år utlottas. Innehavare av utlottad aktie är skyldig att tre månader, efter det utlottningen blivit kungjord på det sätt, som föreskrives för delgivande av meddelande åt aktieägarna, anmäla sig hos styrelsen och för aktien taga lösen med belopp, svarande mot aktiens nominella värde jämte ränta därå efter fem för hundra om året för den tid, beträffande vilken sådan utdelning ej tidigare lämnats, till den dag, då enligt kungörelsen inlösen verkställles. Vid lösens mottagande skola avlämnas jämte aktiebrevet med kvitto därå alla till aktiebrevet hörande, ej förfallna utdelningskuponer jämte talongen.

Göres ej detta, äger bolaget vid likviden innehålla motsvarande belopp.

Aktiebrev utfärdas i två serier, betecknade med litt. A och litt. B; och utgöres serien A av stamaktier och serien B av preferensaktier med särskild nummerföljd inom vardera serien.

Vid utsläppandet av nya stamaktier eller preferensaktier äga förutvarande stamaktieägarna och preferensaktieägarna gent emot varandra lika rätt att i förhållande till antalet förut innehavda aktier teckna eller erhålla nya aktier av båda slagen.

Av bolagets aktier må allenast viss del, vid varje tid mindre än en femtedel, genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse, av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej inlagits sådant förbehåll, som avses i 2 § av lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag, dock att, utan hinder av det nu gjorda förbehållet, aktier må förvärfvas av svenskt bolag eller svensk förening, som avses i 18 § av nyssnämnda lag.

## § 7.

Bolagets styrelse består av lägst 7 och högst 15 ledamöter med lägst 7 och högst 9 suppleanter för dem.

En av ledamöterna i styrelsen jämte suppleant för honom äger Kungl. Maj:t att utse, så länge det jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1913 och den 15 oktober 1920 bolaget beviljade låneunderstöd av 3,000,000 kronor är oguldet.

Denna bestämmelse gäller även så länge det av 1922 års riksdag beviljade låneunderstöd å ytterligare 3,000,000 kronor är oguldet.

Övriga ledamöter i styrelsen och suppleanter för dem väljas vid ordinarie bolagsstämma för tre år i sänder. Dock skola vid slutet av ett vart av de två första åren avgå tre ledamöter och tre suppleanter samt vid slutet av det tredje året återstående ledamöter och suppleanter, varvid i fråga om de första gången valda ordningen bestämmes genom lottning. Avgående ledamot eller suppleant kan återväljas.

Styrelsen, som inom sig utser ordförande och vice ordförande, är beslutförför, när antingen minst två tredjedelar av alla ledamöterna äro tillstädes eller minst halva antalet ledamöter är närvarande och dessa äro ense om beslutet.

#### § 8.

Bolagets firma tecknas av den eller dem bland styrelsens ledamöter, som styrelsen därtill utser.

#### § 9.

Styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper skola granskas av tre revisorer.

En av revisorerna äger Kungl. Maj:t att utse så länge det i § 7 omförmälda låneunderstöd är oguldet.

Övriga revisorer väljas årligen å ordinarie bolagsstämma. Har Kungl. Maj:t då ej utsett revisor, skall bolagsstämman utse jämväl den tredje revisorn.

Två revisorssuppleanter skola därjämte årligen utses å nämnda stämma.

#### § 10.

Bolagets räkenskaper skola den 31 december varje år i fullständigt bokslut sammanföras. Bokslutet skall vara verkställt senast den 1 april påföljande år, då räkenskaperna jämte tillhörande handlingar ävensom av styrelsen avgiven förvaltningsberättelse och balansräkning för senaste räkenskapsåret skola för granskning överlämnas till de utsedda revisorerna, vilka senast den 1 maj böra över granskningen avgiva skriftligt utlåtande, däri ansvarsfrihet för styrelsen bestämt tillstyrkes eller avstyrkes.

#### § 11.

Bolagsstämma öppnas av styrelsens ordförande eller vid förfall för honom av annan ledamot av styrelsen, varefter närvarande röstberättigade genom öppen omröstning efter huvudtalet sig emellan välja ordförande för stämman.

Övriga val vid bolagsstämma verkställas med slutna sedlar, å vilkas yttre sida rösttalet antecknas. Eljest sker alltid omröstning öppet.

#### § 12.

Ordinarie bolagsstämma skall hållas en gång om året inom juni månads utgång.

Å denna stämma skall styrelsen framlägga förvaltningsberättelse jämte balansräkning för det förflutna räkenskapsåret tillika med revisorernas utlåtande över den av dem verkställda granskningen.

Utom övriga frågor, vilka i behörig ordning till stämmans avgörande hänskjutas, skola därjämte å densamma följande ärenden till behandling förekomma, nämligen:

- 1:o fråga om beviljande av ansvarsfrihet åt styrelsen för den tid revisorernas utlåtande avser;
- 2:o fråga om användningen av den vinst, som å bolagets rörelse uppkommit, samt, därest vinstutdelning beslutes, när densamma får av aktieägarna lyftas;
- 3:o val av erforderligt antal styrelseledamöter och suppleanter; samt
- 4:o val av revisorer med suppleanter för tiden intill nästa ordinarie bolagsstämma.

### § 13.

Kallelse till bolagsstämma och andra meddelanden till aktieägarnas kännedom skola kungöras i Post- och inrikes tidningar samt i den eller de i Gävleborgs och Västernorrlands län utkommande tidningar, som bolaget bestämmer, kallelse till stämma minst fjorton dagar förut.

### § 14.

Till säkerhet för statens fordran jämte ränta på grund av det i § 7 omnämnda, jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1913 och den 15 oktober 1920 beviljade låneunderstödet å 3,000,000 kronor skall staten i enlighet med de bestämmelser, som av Kungl. Maj:t framdeles meddelas, erhålla inteckning antingen i järnvägen Gävle—Härnösand i dess helhet eller ock, därest uppdelning av denna järnväg kommer att ske, i bandelen Sundsvall—Härnösand, vilken bandel i sistnämnda fall Kungl. Maj:t äger förordna skola utgöra en särskild järnväg.

Förut nämnda inteckning må, för såvitt och i den mån Kungl. Maj:t det medgiver, förklaras gälla med förmånsrätt närmast efter inteckningar, beviljade i järnvägen Gävle—Härnösand eller bandelen Sundsvall—Härnösand till säkerhet för banklån, vilka av bolaget upptagas för fullbordandet av nämnda järnväg eller bandel.

Det åligger bolaget att, sedan Kungl. Maj:t meddelat beslut rörande inteckningssäkerheten för ifrågavarande statslån, vidtaga alla på bolaget beroende åtgärder, som enligt lag erfordras, för att samma beslut må, så snart ske kan, bringas till verkställighet.

Till säkerhet för statens fordran jämte ränta på grund av det jämväl i § 7 omförmälda, av 1922 års riksdag beviljade låneunderstödet å ytterligare 3,000,000 kronor skall staten i enlighet med de bestämmelser, som av Kungl. Maj:t framdeles meddelas, erhålla inteckning i järnvägen Gävle—Härnösand i dess helhet.

Det åligger bolaget att, sedan Kungl. Maj:t meddelat beslut rörande inteckningssäkerheten för sist omförmälda statslån, vidtaga alla på bolaget beroende åtgärder, som enligt lag erfordras, för att sistnämnda beslut må, så snart ske kan, bringas till verkställighet.



## Bilaga D.

**Föreslagen bolagsordning**  
för  
**Ostkustbanans aktiebolag.<sup>1)</sup>**

## § 1.

Detta bolag, vars firma är Ostkustbanans aktiebolag, är grundat på aktier med begränsad ansvarighet enligt bestämmelserna i lagen om aktiebolag den 28 juni 1895 samt lagen, innefattande särskilda bestämmelser om järnvägsaktiebolag, den 5 mars 1897.

## § 2.

Bolagets verksamhet skall avse att, efter övertagande av landshövdingen greve H. E. G. Hamilton m. fl. av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1903 meddelad koncession å järnvägsanläggning, bygga en normalspårig järnväg från Gävle över Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall till Härnösand och å densamma mot avgift underhålla regelbunden trafik till personers och varors fortskaffande, ävensom att, efter vunnet tillstånd, utsträcka sagda järnväg eller anlägga och trafikera bibanor till densamma. Vid järnvägsanläggningen för bolaget skall iakttagas, dels att banan direkt anslutes till Gävle—Dala järnvägs nuvarande eller blivande gods- och rangeringsstationer i Gävle och genom dessa till såväl Gävle inre hamn som hamnen vid Fredriksskans och dels att Gävle södra station blir slutstation för Ostkustbanan, så att Gävle centralstation begagnas endast för avlämnande och mottagande av resgods, men allt annat gods, som på Ostkustbanan ankommer till eller avgår från Gävle, ställes till eller avsändes från södra stationen, där ock all växling och vagnrangering för Ostkustbanan äger rum genom Uppsala—Margretehill järnvägsaktiebolags försorg, dock att gods i helvagnslast, som skall från Gävle—Dala järnvägs norra station eller rangeringsbangård i Gävle överföras till Ostkustbanan eller tvärtom, ej behöver föras via Gävle södra station.

## § 3.

Bolagets styrelse har sitt säte i Gävle.

## § 4.

Aktiekapitalet skall utgöra minst 30,000,000 kronor och högst 90,000,000 kronor.

## § 5.

Aktie skall lyda å etthundra kronor; och skola aktiebrevens ställas till viss man.

## § 6.

Mom. 1. Aktiekapitalet uppdelas i dels stamaktier, *serien A, dels preferensaktier i två olika serier, B och C*. Stamaktiekapitalet skall utgöra minst 6,000,000

<sup>1)</sup> Ändrade delar äro angivna med kursiv stil

kronor. Preferensaktier må ej utgivas till högre belopp än, av serien B 12,000,000 kronor och av serien C 15,000,000 kronor.

Mom. 2. *Preferensaktie av serien C medför framför preferensaktie av serien B och stamaktie företrädesrätt till utdelning av fem för hundra om året å aktiebeloppet med rätt att, om under något år sådan utdelning ej lämnas, alltid utbekomma vad däri brustit, innan någon utdelning göres å övriga aktier.*

Sedan ägare av preferensaktier av serien C erhållit sådan utdelning, skola ägare av preferensaktier av serien B hava rätt att framför ägare av stamaktier utbekomma utdelning av fem för hundra om året å aktiebeloppet med rätt att, om under något år sådan utdelning icke lämnas, utbekomma vad däri brustit.

Vid bolagets upplösning äger innehavare av preferensaktie av serien C företrädesrätt att före andra aktieägare av bolagets tillgångar utfå aktiernas nominella belopp jämte utdelning av fem för hundra om året å aktiebeloppet, i den mån sådan utdelning ej förut erhållits. Därefter äger innehavare av preferensaktie av serien B samma företrädesrätt framför stamaktieägare.

Utöver vad ovan sagts medföra preferensaktierna ej rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst.

Mom. 3. *Vid ökning av aktiekapitalet genom teckning av nya aktier skola alla aktieägare, en var i förhållande till förutvarande aktieinnehav, hava rätt att teckna de nya aktierna. Ökning av aktiekapitalet genom överföring till detsamma av besparade vinstmedel må ske allenast genom utgivande av stamaktier, och skola därvid stamaktieägarna ensamma hava rätt till de nya aktierna, en var i förhållande till förutvarande innehav av stamaktier.*

Mom. 4. Efter beslut å ordinarie stämma kan aktiekapitalet nedsättas genom inlösen av preferensaktier av serien B, dock ej under bolagets minimiaktiekapital. Skall sådan inlösen ske, bestämmes ordningen därför genom lottning inför styrelsen, med iakttagande att högst ett tusen aktier må under något år utlottas. Innehavare av utlottad aktie är skyldig att tre månader, efter det utlottningen blivit kungjord på det sätt, som föreskrives för delgivande av meddelande åt aktieägarna, anmäla sig hos styrelsen och för aktien taga lösen med belopp, svarande mot aktiens nominella värde, jämte ränta därå efter fem för hundra om året för den tid, beträffande vilken sådan utdelning ej tidigare lämnats, till den dag, då enligt kungörelsen inlösen verkställs. Vid lösens mottagande skola avlämnas jämte aktiebrevet med kvitto därå alla till aktiebrevet hörande, ej förfallna utdelningskuponger jämte talongen.

Göres ej detta, äger bolaget vid likviden innehålla motsvarande belopp.

Mom. 5. Av bolagets aktier må allenast så många, att röstetalet för dem utgör viss del, vid varje tid mindre än en femtedel av röstetalet för bolagets samtliga aktier, genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse, av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej inlagits sådant förbehåll, som avses i 2 § av lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag, dock att, utan hinder av det nu gjorda förbehållet, aktier må förvärfvas av svenskt bolag eller svensk förening, som avses i 18 § av nyssnämnda lag.

## § 7.

Mom. 1. Bolagets styrelse skall bestå av nio eller elva ledamöter med lika antal suppleanter.

**Mom. 2.** Av styrelsens ledamöter utser Konungen för de preferensaktier av serien C, som ägas av svenska staten, därest styrelsen skall bestå av nio ledamöter, fyra och, därest styrelsen skall bestå av elva ledamöter, fem ävensom lika antal suppleanter för dem. Av dessa ledamöter och suppleanter skola minst en ledamot och en suppleant hava erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen. Riksgäldsfullmäktige utse en ledamot i styrelsen samt suppleant för denne. Övriga styrelseledamöter och suppleanter väljas utav ägarne av preferensaktier av serien B och av stamaktier samt av sådana preferensaktier av serien C, som icke ägas av svenska staten. Bland de av Konungen utsedda styrelseledamöterna och suppleanterna utser ock Konungen ordförande och vice ordförande i styrelsen samt suppleanter för dessa.

**Mom. 3.** De ledamöter i styrelsen, som skola utses av Konungen och riksgäldsfullmäktige, ävensom suppleanter för samtliga nu nämnda väljas för två år i sänder. Övriga styrelseledamöter och suppleanter för dem utses vid ordinarie bolagsstämma för ett år i sänder.

Avgående styrelseledamot och suppleant kan återväljas.

**Mom. 4.** Samtliga styrelseledamöter och suppleanter för dem skola vara i Sverige bosatta svenska undersåtar.

## § 8.

Bolagets firma tecknas av den eller dem bland styrelsens ledamöter, som styrelsen därtill utser.

## § 9.

**Mom. 1.** Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden, så ofta ärendenas behandling sådant fordrar. Sammanträde skall ock utlysas, när sådant av minst tre ledamöter påfordras.

**Mom. 2.** Är ordföranden icke närvarande vid styrelsesammanträde, föres ordet av vice ordföranden. Är även vice ordföranden frånvarande, föres ordet av ordförandens suppleant eller, om icke heller han är närvarande, av vice ordförandens suppleant.

**Mom. 3.** Styrelsen är beslutför, därest styrelsen består av nio ledamöter, när minst sex ledamöter äro närvarande eller fem ledamöter äro närvarande och om beslutet ense, och därest styrelsen består av elva ledamöter, när minst sju ledamöter äro närvarande eller sex ledamöter äro närvarande och om beslutet ense.

Styrelsen må dock ej fatta beslut, såvida icke vid sammanträdet äro närvarande minst två av de utav Konungen och riksgäldsfullmäktige utsedda ledamöterna och minst två av de ledamöter, som utses av ägarne av preferensaktier av serien B och av stamaktier samt av sådana preferensaktier av serien C, som icke ägas av svenska staten.

**Mom. 4.** Vid omröstning inom styrelsen räknas rösterna efter huvudtalet. Därest vid något tillfälle icke är närvarande lika antal av, å ena sidan, de av Konungen och riksgäldsfullmäktige utsedda ledamöterna och, å andra sidan, de ledamöter, som utses av ägarne av preferensaktier av serien B och av stamaktier samt av sådana preferensaktier av serien C, som icke ägas av svenska staten, skall röste-talet för en var utav vardera sidans närvarande styrelseledamöter vara lika med antalet av de från motsatta sidan tillstädeskomna styrelseledamöterna. Besluten skola bestämmas genom enkel röstpluralitet. Utfalla lika röstetal för olika meningar, gälle såsom styrelsens beslut den mening, som biträdes av ordföranden.

## § 10.

Styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper skola granskas av tre revisorer, av vilka en jämte en suppleant för honom utses av Konungen för de preferensaktier av serien C, som ägas av svenska staten, samt två jämte en suppleant för dem av ägarne av preferensaktier av serien B och av stamaktier samt av sådana preferensaktier av serien C, som icke ägas av svenska staten. Sistnämnda revisorer och suppleant för dem väljas årligen å ordinarie bolagsstämma för tiden till nästa ordinarie bolagsstämma. Uppdraget för den revisor och den revisorssuppleant, som utses av Konungen, skall avse samma tid.

## § 11.

Bolagets räkenskaper skola den 31 december varje år i fullständigt bokslut sammanföras. Bokslutet skall vara verkställt senast den 1 april följande år, då räkenskaperna jämte tillhörande handlingar ävensom av styrelsen avgiven förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkning samt balansräkning för senaste räkenskapsåret skola för granskning överlämnas till de utsedda revisorerna, vilka senast den 1 maj böra över granskningen avgiva skriftligt utlåtande, däri ansvarsfrihet för styrelsen bestämt tillstyrkes eller avstyrkes.

## § 12.

Bolagsstämma öppnas av styrelsens ordförande eller vid förfall för honom av annan ledamot av styrelsen, varefter närvarande röstberättigade genom öppen omröstning efter huvudtalet sig emellan välja ordförande för stämman.

Därest icke samtliga närvarande röstberättigade annorlunda besluta, skola övriga val vid bolagsstämma verkställas med slutna sedlar, å vilkas yttre sida röstetalet antecknas.

Eljest sker alltid omröstning öppet.

## § 13.

Vid bolagsstämma äger, med nedan nämnda undantag, varje aktie rätt till en röst. Därest svenska staten är ägare av preferensaktier av serien C till ett nominellt belopp av minst 13,500,000 kronor, må staten ifråga om dylika aktier utöva rösträtt endast för så stort antal, som motsvarar åttio hundra delar av summan av samtliga aktier, som icke tillhöra svenska staten, dock att svenska staten vid röstning om fråga angående avslutande, ändring eller upphävande av avtal angående anordnande av gemensam trafikförvaltning för Ostkustbanan och annan järnväg må utöva rösträtt för fulla antalet av staten tillhöriga preferensaktier av serien C.

## § 14.

Ordinarie bolagsstämma skall hållas en gång om året före juni månads utgång.

A denna stämma skall styrelsen framlägga förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkning samt balansräkning för det förlutna räkenskapsåret tillika med revisorernas utlåtande över den av dem verkställda granskningen.

Utom övriga frågor, vilka i behörig ordning till stämmans avgörande hänskjutas, skola därjämte å densamma följande ärenden till behandling förekomma, nämligen:

1:o fråga om beviljande av ansvarsfrihet åt styrelsen för den tid revisorernas utlåtande avser;

2:o fråga om användningen av den vinst, som å bolagets rörelse uppkommit, samt, därest vinstutdelning beslutes, när densamma får av aktieägarna lyftas;

3:o) val av de styrelseledamöter och suppleanter för dem, som skola utses av ägarne av preferensaktier av serien B och av stamaktier samt av sådana preferensaktier av serien C, som icke ägas av svenska staten; samt

4:o) val av de revisorer och den suppleant för dem, som skola utses av ägarne av preferensaktier av serien B och av stamaktier samt av sådana preferensaktier av serien C, som icke ägas av svenska staten.

## § 15.

Kallelse till bolagsstämma och andra meddelanden till aktieägarnas kännedom skola kungöras i Post- och inrikes tidningar samt i den eller de i Gävleborgs och Västernorrlands län utkommande tidningar, som bolaget bestämmer. Kallelse till stämma skall kungöras minst fjorton dagar förut.

## § 16.

Till säkerhet för statens nuvarande eller blivande lån till bolaget jämte ränta skall staten, så snart sådant lagligen låter sig göra, erhålla första inteckning i järnvägen Gävle—Härnösand.

## Bilaga E.

### Överenskommelse mellan Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och Ostkustbanans aktiebolag.

Emellan Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, här nedan benämnt U. G. J., samt Ostkustbanans aktiebolag, här nedan benämnt O. K. B., har träffats följande överenskommelse angående gemensam förvaltning av de järnvägar, som ägas eller trafikeras av de båda bolagen.

I ändamål att genom de olika järnvägarnas sammanförande under en förvaltning, benämnd »Trafikförbundet Uppsala—Norrland» (Tfb U. N.) åstadkomma rationell trafikskötsel för järnvägarna såsom en helhet, har mellan de båda bolagen träffats överenskommelse om gemensam trafikförvaltning från den dag, Ostkustbanan öppnas för allmän trafik, på nedan nämnda villkor.

Överenskommelsen omfattar följande järnvägslinjer jämte till desamma ledande bispår, nämligen:

Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags järnvägar:	
Uppsala—Gävle.....	längd 114 km.
Örbyhus—Dannemora .....	» 9 »
Tierp—Strömsberg .....	» 10 »
Orrskog—Söderfors .....	» 9 »
Gävle—Bomhus .....	» 5 »
samt Gävle—Ockelbo järnväg, under i § 16 angiven förutsättning .....	» 38 » 185 km.

Ostkustbanans aktiebolags järnvägar:

Gävle—Söderhamn—Hudiksvall—Sundsvall—Härnösand, längd omkring	301 km.
Summa	486 km.

## § 1.

Trafik-  
förvaltning.

Mom. 1. Trafikförvaltningen handhaves av ett trafikutskott, bestående av fyra därtill befullmäktigade ledamöter med fyra suppleanter samt en verkställande direktör. Av de fyra ledamöterna skola två jämte två suppleanter för dem väljas av U. G. J. styrelse bland dess ledamöter samt två jämte två suppleanter för dem av Ostkustbanans styrelse bland dess ledamöter.

Vid val av sistnämnda två ledamöter och suppleanter skall Ostkustbanans styrelse iakttaga, att minst en ledamot i trafikutskottet och en suppleant för denne skola väljas bland de ledamöter av styrelsen, som enligt Ostkustbanebolagets ordning skola utses av Konungen och som skola hava erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen.

Verkställande direktören utses genom överenskommelse mellan de båda bolagens styrelser.

Mom. 2. Trafikutskottet äger i enlighet med denna överenskommelses bestämmelser å de båda bolagens vägnar besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll ävensom handlägga andra löpande ärenden av mindre vikt. Trafikutskottet äger icke utan båda bolagsstyrelsernas medgivande träffa avtal med annan järnväg om gemensam förvaltning eller upptaga lån eller ingå borgen.

Trafikförvaltningens huvudkontor skola vara förlagda i Gävle.

Mom. 3. Trafikutskottet utser inom sig ordförande och vice ordförande.

Mom. 4. Verkställande direktörens anställningsvillkor bestämmas genom särskilt mellan honom och bolagens styrelser upprättat kontrakt.

Mom. 5. Verkställande direktör ävensom övriga ledamöter av trafikutskottet utses första gången senast ett år, innan Ostkustbanan enligt meddelande av dess styrelse beräknas vara färdig att öppnas för allmän trafik. Vid därefter förekommande val av verkställande direktör skall trafikutskottet till båda bolagens styrelser avgiva förslag å verkställande direktör.

Kunna styrelserna ej inom två månader efter avlåtandet till U. G. J. av nämnda meddelande angående Ostkustbanans öppnande för trafik resp. efter trafikutskottets avgivande av förslag å verkställande direktör enas om val av verkställande direktör, upphör tillämpningen av detta trafikavtal, till dess dylik enighet uppnåtts:

Mom. 6. Vid förfall för verkställande direktören förordna trafikutskottets övriga ledamöter, huru med tjänstens handhavande skall förfaras. Vid förfall för verkställande direktören under längre tid än två månader skall anmälan om förhållandet göras hos de båda bolagens styrelser för vidtagande av de åtgärder, omständigheterna kunna betinga. Intill dess trafikutskottet erhållit del av styrelsernas beslut i saken, ombesörjes trafikförvaltningen genom trafikutskottets försorg. Då verkställande direktören avgått från sin befattning, skall förslag om befattningens återbesättande enligt mom. 5 av denna paragraf avgivas till de båda bolagens styrelser senast två månader efter vakansens inträde, och förordnar trafikutskottet om tjänstens uppehållande, intill dess vakansen upphört eller detta trafikavtal enligt samma moment upphört att tillämpas.

## § 2.

Trafik-  
utskottets  
samman-  
träden.

Mom. 1. Trafikutskottet sammanträder vid påfordran av verkställande direktören eller någon annan utskottets ledamot på tid och ort, som av tjänstgörande ordföranden bestämmas. I ordförandens och vice ordförandens frånvaro föres

ordet av därtill för tillfället vald ordförande. Ordinarie ledamot från ett bolag kan ersättas endast av för honom utsedd suppleant. Protokoll skall vid sammanträdet föras och, på sätt trafikutskottet närmare bestämmer, justeras senast inom 14 dagar efter sammanträdet. Avskrift av trafikutskottets protokoll skall omedelbart efter justeringen tillställas de båda bolagens styrelser.

Mom. 2. Inom trafikutskottet äger varje ledamot en röst; dock fordras för besluts giltighet, att detsamma biträdes av verkställande direktören, en fullmäktig från U. G. J. samt en fullmäktig från O. K. B., som enligt bestämmelsen i § 1 mom. 1 andra stycket valts av dess styrelse bland de av Konungen utsedda ledamöterna. I frågor, som röra verkställande direktörens tjänstgöring, ävensom vid förfall för verkställande direktören och då verkställande direktörsbefattningen är vakant, äga de utsedda fullmäktige att fatta beslut.

Kan beslut icke åstadkommas på sätt nu nämnts, hänskjutes frågan till de båda bolagens styrelser. Stanna styrelserna härvid i olika beslut, skall frågan, därest den icke rör ämnen, som omförmålas i § 1, hänskjutas till skiljemän.

### § 3.

Mom. 1. För trafikutskottet skall av var och en av de båda bolagens styrelser utfärdas fullmakt att å resp. bolags vägnar handhava förvaltningen av bolagens järnvägar i de fall och på sätt denna överenskommelse bestämmer.

Mom. 2. Skriftlig avhandling, som trafikutskottet ingår, skall undertecknas med »Trafikförbundet Uppsala—Norrland» av den eller dem bland trafikutskottets medlemmar, som utskottet därtill utser.

Trafikförbundets firma.

### § 4.

Mom. 1. I den gemensamma förvaltningen skola anses ingå järnvägarna med tillhörande personal, bana och husbyggnader, däri inbegripna bolagen tillhöriga järnvägsparkar med byggnader, hotell, hamnar ävensom anordningar i övrigt för trafikens ombesörjande, rullande materiel, inventarier och materialier m. m. ävensom de båda bolagen tillhöriga aktier i det verkstadsbolag, om vars bildande avtal mellan bolagen träffats. Ombesörjandet och bekostandet av Ostkustbanans färdigbyggande från tiden för dess öppnande för allmän trafik till slutavsyningen skall dock icke vara föremål för trafikförbundets verksamhet.

Mom. 2. Vidkommande personalen skall gälla, att en var bibehålles i tjänst i enlighet med de mellan respektive bolag och dess personal gällande avtal och bestämmelser, likväl med rättighet för trafikutskottet att, såvida icke nämnda avtal eller bestämmelser däremot lägga hinder, förflytta personal, med det undantag, som i § 8 mom. 1 nämnes, till vilken tjänstgöringsort som helst vid järnvägarna. Beträffande den högre tjänstepersonalen skall dessutom gälla, att denna såvitt möjligt i trafikförbundet bibehålles vid befattningar, liknande de i respektive bolag innehavda.

Trafikförvaltningens omfattning samt övertagande av bolagens personal och egendom.

Mom. 3. Omedelbart innan trafikförbundet övertager ledningen av de båda bolagens järnvägar skall vid denna överenskommelse fogas förteckning över bolagen tillhörande egendom, jordområden, husbyggnader, rullande materiel och inventarier ävensom sådana materialier, som avses i § 5 mom. 2, med därå av respektive bolag satta värden. Materialier och inventarier, som angivas i § 5 mom. 3, skola övertagas av förutnämnda verkstadsbolag, om de äro nya, efter inköpskostnaden, i annat fall efter gemensam värdering av bolagen eller, i händelse av bristande överenskommelse dem emellan, av skiljemän. Det sålunda uppkomna värdet gottgöres respektive bolag.

## § 5.

Nyanläggning  
och nyanskaff-  
ning av  
egendom.

Mom. 1. Erforderliga nyanskaffningar, däri inbegripet nyanskaffning av rullande materiel, nyanläggningar, utvidgningar och förbättringar, som anses öka banornas kapitalvärden, samt anskaffande av grustag, skola, efter förslag av trafikutskottet, beslutas och bekostas av vederbörande bolag. Underlåter ettdera bolaget att verkställa nyanskaffning eller nyanläggning, som i detta moment avses och av trafikutskottet föreslagits, skall frågan hänskjutas till skiljemäns avgörande enligt § 17.

Mom. 2. Stenkol, räls, slipers och annat virke ävensom andra förbrukningsartiklar, som icke lämpligen kunna ingå i nedan nämnda gemensamma förråd utan direkt uppläggas för resp. banors räkning, skola inköpas och förvaltas av trafikutskottet samt betalas av respektive bolag vid de i § 7 mom. 3 omförmälda månatliga avräkningarna.

Mom. 3. Övriga i nästföregående moment ej avsedda förbrukningsartiklar samt inventarier inköpas av förut omförmälda verkstadsbolag genom trafikförbundet och förvaltas av nämnda bolag som ett för järnvägarna gemensamt förråd.

## § 6.

Rullande  
materielen.

Mom. 1. O. K. B. skall anskaffa rullande materiel, innan banan öppnas för allmän trafik, till ett värde av minst 3,000,000 kronor samt, innan banan slutavsynas, till ett ytterligare värde av omkring 1,000,000 kronor.

Mom. 2. Öppna och täckta godsvagnar, utöver vad U. G. J. och O. K. B. äga vid tiden för O. K. B:s slutavsyning, skola anskaffas i den ordning, som föreskrives i § 5 mom. 1, varvid det erforderliga antalet vagnar skall fördelas på de olika bolagen i förhållande till det antal axelkilometer, som av resp. bolags vagnar av ifrågavarande slag under nästföregående år utgjorts å de olika banorna.

Mom. 3. De respektive bolagen tillhöriga godsvagnarna skola helt samt lokomotiven och personvagnarna i lämplig omfattning användas gemensamt i båda bolagens trafik på villkor, varom särskild överenskommelse skall träffas mellan de båda bolagens styrelser.

## § 7.

Inkomster,  
utgifter och  
trafiköver-  
skott.

Mom. 1. Alla inkomster, likväl med undantag av vartdera bolagets egna räntor och inflytande aktieutdelningar, uppbäras av trafikutskottet, som jämväl bestrider alla utgifter för drift och underhåll ävensom för sådana förändringar av bana med husbyggnader och anläggningar samt rullande materiel, vilka icke äro av natur att öka kapitalvärdet.

Mom. 2. Trafikförbundets bokföring skall så ordnas, att därav framgår icke allenast inkomsterna utan även driftkostnaderna särskilt för varje i överenskommelsen ingående järnvägslinje, varvid emellertid iakttages, att kostnaderna för den gemensamma administrationen och de huvudkontor, vilka bliva gemensamma för bolagen, fördelas så, att 25 % av deras summa fördelas mellan banorna i förhållande till deras sammanlagda längd och 75 % i förhållande till vartdera bolagets trafikinkomster.

Mom. 3. Vartdera bolaget enligt räkenskaperna tillkommande driftöverskott skall av trafikutskottet för varje månad inom åtta veckor därefter inlevereras till vederbörande bolags kassa, därvid emellertid för trafikutskottets utgifter erforderliga medel må innehållas från vartdera bolaget i förhållande till bolagens driftöverskott. De å trafikutskottets rörelsekapital under året uppkomna räntor skola



vid årsräkningen mellan bolagen fördelas i förhållande till dessas driftöverskott för året.

Mom. 4. Slutavräkning för året skall vara verkställd före den 1 mars påföljande år.

## § 8.

Mom. 1. I fråga om antagning, befordran och entledigande av föreståndare å 4:e klassens stationer samt personal med likställd och än högre tjänsteställning eller förflyttning av sådan personal från den ena av de i överenskommelsen ingående banorna till den andra. uppgöres förslag av trafikutskottet, varefter frågan hänskjutes till bolagens styrelser för avgörande, dock under iakttagande av vad i mom. 3 sägs.

Personal.

Mom. 2. I frågor rörande personalens lönevillkor skall likaledes, i den mån gällande avtal så medger, förslag uppgöras av trafikutskottet samt hänskjutas till bolagens styrelser för avgörande, dock att lönevillkoren för tillfällig personal bestämmas av verkställande direktören.

Mom. 3. Personalen på de gemensamma huvudkontoren antages av trafikutskottet, som därvid tillika bestämmer, vilketdera bolag den anställda skall anses tillhöra.

Mom. 4. Frågor rörande antagning och befordran av personal, som icke, enligt vad ovan angivits, tillsättes av respektive styrelser eller av trafikutskottet, handläggas av verkställande direktören, som har att vid trafikutskottets närmaste sammanträde därom göra anmälan. Frågor om entledigande av nu ifrågavarande personal avgöras av trafikutskottet.

## § 9.

Mom. 1. Förslag till taxa för transporter å respektive järnvägar skall inom å Kungl. Maj:ts föreskriven tid upprättas av trafikutskottet och, sedan förslaget blivit granskat och godkänt av respektive bolags styrelser, underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Taxa.

Mom. 2. Nedsättningar i den av Kungl. Maj:ts fastställda taxan må göras av trafikutskottet, som har att anmäla desamma för resp. bolags styrelser.

Mom. 3. Frågor om fastställande av och viktigare ändringar i järnvägarnas tidtabeller skola av verkställande direktören föreläggas trafikutskottet att av samma utskott behandlas och avgöras.

## § 10.

Alla transporter, avsedda för den ena banans eget behov, verkställas fraktfritt även å den andra banan.

Transporter  
för egna  
behov.

## § 11.

Mom. 1. Trafikutskottets räkenskaper skola årligen för kalenderår sammanföras i fullständigt bokslut, som skall vara verkställt senast den 1 mars näst påföljande år.

Räkenskaper,  
rapporter och  
revision.

Mom. 2. Trafikutskottet åligger att månatligen tillställa respektive bolags styrelser dels trafikrapporter samt dels boksluts- och kassarapporter.

Mom. 3. Revision av trafikutskottets förvaltning och räkenskaper sker gemensamt genom de respektive bolagens revisorer och skall vara avslutad senast den 25 mars näst påföljande år.

## § 12.

Avhändande  
av egendom. Mom. 1. I händelse under avtalstiden försäljning till statsverket av någon av de i denna överenskommelse berörda järnvägar skulle komma till stånd, skall avveckling av bolagens mellanhavanden ske i samband med statsverkets övertagande av respektive järnvägar i enlighet med bestämmelserna i § 15 här nedan.

Mom. 2. Under den tid denna överenskommelse gäller må i övrigt intet av bolagen utan trafikutskottets särskilda medgivande avhända sig något, som kan anses vara av väsentligt behov för trafiken och dess utveckling.

## § 13.

Ny ägare. Denna överenskommelse är gällande även gent emot annan ägare av någon av bolagens järnvägar förutom statsverket.

## § 14.

Uppsägning. Denna överenskommelse gäller intill två år efter från någondera sidan skedd uppsägning, som icke får äga rum, förrän Ostkustbanan öppnats för allmän trafik. Överenskommelsen får dock ej upphöra å annan tid än med utgången av kalenderår.

Förutom denna uppsägningsrätt äga bolagen ömsesidig rätt att i och för revidering, godvillig eller genom skiljemän, uppsäga § 7 mom. 2, såvitt nämnda moment avser fördelningen av kostnaderna för den gemensamma administrationen och huvudkontoren, att upphöra från slutet av det näst efter uppsägningen infallande kalenderår. Nämnda bestämmelse angående kostnadsfördelningen skall dock vara gällande, intill dess ny överenskommelse om dess avfattning hunnit träffas.

## § 15.

Likvidation. När överenskommelsen upphör, skola avräkning och likvidation verkställas av trafikutskottet.

## § 16.

Gävle—  
Ockelbo  
järnväg. Gävle—Ockelbo järnväg skall, så länge den trafikerar av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, beträffande bestämmelserna i denna överenskommelse betraktas såsom del av Uppsala—Gävle järnväg.

## § 17.

Skiljemän. Tvister i anledning av denna överenskommelse med undantag av § 1 skola avgöras av tre skiljemän, därav en utses av Kungl. Järnvägsstyrelsen, en av Styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen och en av Överståthållareämbetet.

Gävle den

*Uppsala—Gävle Järnvägsaktiebolag.*

*För Ostkustbanans aktiebolag*