

## Nr 209.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av aktier i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 3 mars 1938.*

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Albert Forslund.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1938.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

I skrivelse den 2 mars 1938 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal om förvärv av aktiemajoriteterna i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag och Lands-

krona—Eslövs järnvägsaktiebolag. Avtalen torde få såsom bilagor fogas till dagens statsrådsprotokoll. Järnvägsstyrelsen har därjämte hemställt, att för bestridande av köpeskillingarna för ifrågavarande aktieposter ävensom för övriga aktier i bolagen, som sedermera kunna komma att inköpas, måtte få disponeras ett belopp av högst 3,310,000 kronor av till styrelsens förfo-gande stående likvida medel.

I sin skrivelse meddelar *järnvägsstyrelsen* till en början, att ifrågavarande överenskommelser kommit till stånd, sedan drätselkammaren i Hälsingborg i skrivelse den 7 december 1937 erbjudit sig att under vissa villkor och under förbehåll av stadsfullmäktiges godkännande till svenska staten genom järnvägsstyrelsen försälja de Hälsingborgs stad och vissa av staden förval-tade donationer tillhöriga aktierna i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järn-vägsaktiebolag samt direktören C. H. Tranchell i Landskrona på uppdrag av styrelsen och aktieägare i Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag i skrivelse den 14 december 1937 erbjudit staten genom järnvägsstyrelsen att till pris, varom överenskommelse kunde träffas, och under förutsättning att stadsfull-mäktige i Landskrona för sin del godkände en sålunda träffad överenskom-melse förvärva aktierna i sistnämnda bolag.

Om de båda järnvägsföretagens förhållande till varandra upplyser sty-relsen, att bolagen gemensamt äro innehavare av koncession å de normal-spåriga järnvägarna Hälsingborg—Billeberga och Landskrona—Teckoma-torp—Eslöv — tillsammans benämnda Landskrona och Hälsingborgs järn-vägar — av vilka i enlighet med en mellan bolagen träffad, den 31 oktober 1863 dagtecknad överenskommelse Hälsingborgsbolaget utfört och bekostat bandelen ned till Billeberga med en längd av cirka 28 kilometer och Lands-kronabolaget bandelen Landskrona—Teckomatorp—Eslöv, som är cirka 32 kilometer lång. Förhållandena mellan bolagen regleras dels i nyssnämnda överenskommelse, vilken stadfästs av Kungl. Maj:t den 4 december 1863, dels i ett mellan bolagen upprättat kontrakt den 5 april 1864, vari intagits närmare bestämmelser i fråga om järnvägsanläggningens utförande ävensom rörande bolagens inbördes förhållanden efter det banorna blivit öppnade för trafik, vilket skedde den 1 augusti 1865. I sist berörda hänseende stadgas, bland annat, att ifrågavarande järnvägar i avseende å deras förvaltning och drift skola vara underställda en av bolagens direktitioner utsedd gemensam administration, Landskrona och Hälsingborgs järnvägars trafikstyrelse, sam-mansatt av lika många personer från vardera bolaget, samt att till grund för fördelningen mellan bolagen av gemensamma inkomster och utgifter skall gälla längden av vardera banan.

Såsom framgår härav, fortsätter järnvägsstyrelsen, äro de bägge bolagen och de av dem ägda järnvägarna förenade i en förvaltningsfusion, vilken icke kan upplösas.

Bolagen äga — förutom järnvägarna — gemensamt följande genom nämnda trafikstyrelse drivna omnibuslinjer: Landskrona—Hälsingborg över Glumslöv, Glumslöv—Ålabodarna, Hälsingborg—Vallåkra, Landskrona—Hälsing-borg över Vallåkra, Kågeröd—Norra Vallåkra samt Eslöv—Ask.

Till belysning av järnvägsföretagets samt omnibustrafikens ekonomiska förhållanden under de senare åren meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter för åren 1931—1936:

**Landskrona och Hälsingborgs järnvägar.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r					
<i>Inkomster.</i>						
Persontrafik .....	655	586	563	576	580	591
Godstrafik .....	745	720	710	694	654	623
Post och extra .....	129	123	131	121	131	127
	<b>Summa 1,529</b>	<b>1,429</b>	<b>1,404</b>	<b>1,391</b>	<b>1,365</b>	<b>1,341</b>
<i>Utgifter</i> .....	1,336	1,207	1,210	1,156	1,186	1,139
<i>Driftöverskott</i> .....	193	222	194	235	179	202

**Omnibustrafiken.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r					
Bruttoinkomster .....	63	67	83	85	93	101
Driftsutgifter .....	46	47	57	58	62	59
Avsättning till förnyelsefond .....	14	14	14	22	20	20
Vinst .....	3	6	12	5	11	22

Trafikbolaget har alltså under nu ifrågavarande år redovisat följande driftöverskott:

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r					
Järnvägsrörelsen .....	193	222	194	235	179	202
Bussrörelsen .....	3	6	12	5	11	22
	<b>Summa 196</b>	<b>228</b>	<b>206</b>	<b>240</b>	<b>190</b>	<b>224</b>
Härav tillförd						
Hälsingborgsbolaget .....	91	106	96	112	88	104
Landskronabolaget .....	105	122	110	128	102	120

Järnvägsbolagens vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1936 framgå av följande sammanställningar:

**Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r					
<i>Inkomster.</i>						
Från föregående år balanserad vinst.....	16	37	80	109	103	149
Driftöverskott .....	91	106	96	111	88	104
Utdelning å aktier .....	7	—	—	—	7 <sup>1</sup>	6
Diverse inkomster .....	6	14	10	10	6	10
	<b>Summa 120</b>	<b>157</b>	<b>186</b>	<b>230</b>	<b>204</b>	<b>269</b>

<sup>1</sup> Ränta.

## Kungl. Maj:ts proposition nr 209.

Utgifter.	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l			k r o n o r		
Avsättning till förnyelsefond .....	37	37	38	38	38	38
Räntor .....	17	16	18	17	—	5
Skatter .....	9	6	3	4	2	5
Diverse utgifter .....	19	18	18	13	15	18
Vinst:						
från föregående år balanserad.....	16	37	80	109	103	149
för året .....	22	43	29	49	46	54
Summa	<b>120</b>	<b>157</b>	<b>186</b>	<b>230</b>	<b>204</b>	<b>269</b>
Till bolagsstämmans förfogande stående vinst .....	38	80	109	158	149	203
Häraf: till egna fonder .....	1	—	—	—	—	—
utdelat till aktieägarna .....	—	—	—	(2 %) 55	—	(2 %) 55
balanserat till nästa år.....	37	80	109	103	149	148

## Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag.

Inkomster.	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l			k r o n o r		
Från föregående år balanserad vinst.....	52	—	46	42	24	—
Driftöverskott .....	105	122	110	128	102	120
Räntor .....	46	45	40	35	29	30
Diverse inkomster .....	23	23	20	24	17	23
Summa	<b>226</b>	<b>190</b>	<b>216</b>	<b>229</b>	<b>172</b>	<b>173</b>
Utgifter.						
Avsättning till förnyelsefond .....	31	31	32	32	32	32
Skatter .....	18	12	13	15	14	15
Diverse utgifter .....	17	13	12	11	12	12
Vinst:						
från föregående år balanserad.....	52	—	46	42	24	—
för året .....	108	134	113	129	90	114
Summa	<b>226</b>	<b>190</b>	<b>216</b>	<b>229</b>	<b>172</b>	<b>173</b>
Till bolagsstämmans förfogande stående vinst .....	160	134	159	171	114	114
Från fonder .....	16	—	—	—	3	3
Häraf:						
utdelat till aktieägarna .....	176	88	117	147	117	117
	(6 %)	(3 %)	(4 %)	(5 %)	(4 %)	(4 %)
balanserat till nästa år .....	—	46	42	24	—	—

Järnvägsbolagens ställning vid utgången av åren 1934, 1935 och 1936 framgår av följande balansräkningar:

	Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag			Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag		
	1934	1935	1936	1934	1935	1936
	T u s e n t a l   k r o n o r					
<i>Tillgångar.</i>						
Järnvägsanläggningen m. m. ....	4,660	3,792	3,801	3,541	3,558	3,565
Förråd .....	42	45	38	48	52	44
Värdehandlingar .....	101	101	101	—	—	—
I banker och kassa .....	286	182	242	1,076	1,037	1,059
Övriga rörelsemedel .....	59	26	13	25	19	24
Reserverade tillgångar .....	32	—	—	—	—	—
Summa	<b>5,180</b>	<b>4,146</b>	<b>4,195</b>	<b>4,690</b>	<b>4,666</b>	<b>4,692</b>
<i>Skulder.</i>						
Obligationslån .....	1,432	—	—	—	—	—
Reverslån .....	—	400	360	—	—	—
Upplupna och outtagna räntor .....	38	7	6	1	2	1
Aktiekapital .....	2,773	2,773	2,773	2,934	2,934	2,934
Reservfond .....	280	280	280	300	300	300
Dispositions- och vinstregleringsfond ..	270	270	270	875	875	872
Förnyelsefond .....	229	267	303	409	441	471
Kvarstående vinst .....	109	103	149	42	24	—
Årets vinst .....	49	46	54	129	90	114
Summa	<b>5,180</b>	<b>4,146</b>	<b>4,195</b>	<b>4,690</b>	<b>4,666</b>	<b>4,692</b>

I anslutning till de sålunda meddelade uppgifterna anför järnvägsstyrelsen:

Uppgifterna utvisa, att den av bolagen gemensamt drivna rörelsen under samtliga här ifrågavarande år lämnat så stort överskott, att bolagen efter författningsenliga avsättningar till förnyelsefond och efter fullgörande av räntebetaling å låneskulder i förekommande fall kunnat redovisa viss nettovinst. Huru denna disponerats framgår av de återgivna vinst- och förlusträkningarna.

Beträffande bolagens nuvarande affärsställning må till komplettering av de i sammanställningarna intagna uppgifterna meddelas ytterligare följande.

*Hälsingborgs-bolaget* hade vid utgången av år 1934 en obligationslåneskuld å 1,432,000 kronor, fördelad å tvenne lån, varav å det ena, löpande med  $5\frac{1}{2}\%$  ränta, återstod oguldet ett kapitalbelopp av 1,175,000 kronor och å det andra, som löpte med  $4\frac{1}{2}\%$  ränta, kvarstod en skuld av 257,000 kronor. Under år 1935 inlöstes obligationslånen, för vilket ändamål dels användes ett av Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag nämnda år erlagt belopp å 878,000 kronor — utgörande denna järnvägs andel i kostnaden för utförda anläggningar vid Hälsingborgs centralstation m. m. — ävensom egna, i bank inestående medel, dels upptogs ett reverslån å 400,000 kronor. Sistnämnda lån, som för närvarande löper med  $2\frac{3}{4}\%$  ränta, hade vid 1936 års slut nedbringats till 360,000 kronor. Under år 1937 hava amorterats ytterligare 40,000 kronor, så att av berörda lån nu återstår oguldet ett belopp av

320,000 kronor. Lånet torde kunna helt återbetalas under innevarande år. Bolaget innehar nämligen en post om 3,386 aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, vilka vid en försäljning till svenska staten för ett pris av 80 kronor per styck i enlighet med den villkorligt träffade överenskommelse angående förvärv av aktiemajoriteten i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, som järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:t med skrivelse den 6 december 1937 komma att tillföra Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag en likvid av 270,900 kronor. Vidare har bolaget för närvarande så stora banktillgodohavanden, att dessa mer än väl räcka icke blott till den i den med bolaget träffade överenskommelsen medgivna aktieutdelningen för år 1937 utan även till att slutlikvidera den nu återstående låneskulden, i den mån nyssnämnda aktielikvid icke förslår härtill. Därest överenskommelsen angående förvärv av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag godkännes av statsmakterna och därmed blir definitiv — den andra förutsättningen härför nämligen dess godkännande av stadsfullmäktige i Hälsingborg är redan uppfylld — kommer Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag sålunda att bli fritt från låneskulder och torde därjämte efter verkställd utdelning till aktieägarna hava ett ej obetydligt kontant tillgodohavande.

Vad angår *Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag* är att framhålla, att detta bolag varit fritt från låneskulder alltsedan år 1929 och att bolagets banktillgodohavanden de senaste åren belöpt sig till något över 1 miljon kronor. Under år 1937 disponerades härav 489,000 kronor för återbäring till aktieägarna av ett belopp av 50 kronor per aktie, i samband varmed aktiernas nominella värde nedstämplades från 300 till 250 kronor och aktiekapitalet minskades från 2,934,000 kronor till 2,445,000 kronor.

Styrelsen övergår härefter till att något närmare utveckla de skäl, som föranlett styrelsen att träffa nu ifrågasvarande överenskommelser, och anför härom:

I sin skrivelse den 6 december 1937 angående förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag har styrelsen anfört vissa allmänna synpunkter, som enligt styrelsens mening vore att taga i beaktande vid bedömning av då förevarande fråga. I huvudsak enahanda skäl tala för att även Landskrona och Hälsingborgs järnvägar såvitt möjligt, d. v. s. om så kan ske på villkor som från affärssynpunkt kunna anses godtagbara, böra knytas närmare till statens järnvägar än vad fallet nu är. I detta sammanhang må särskilt beaktas att den för närvarande aktuella frågan om nämnda järnvägars elektrifiering på detta sätt lättare torde kunna finna sin lösning liksom ock att större möjligheter därigenom beredas att ordna bangårdsförhållandena i Hälsingborg på ett mera tillfredsställande sätt. Framhållas må vidare att den för järnvägarna på sin tid meddelade koncessionen icke innehåller några bestämmelser i fråga om rätt för staten att inlösa de berörda järnvägarna och att staten på denna väg alltså saknar möjligheter till ett förvärv. Under angivna förhållanden föreligger enligt järnvägsstyrelsens mening även här ett typiskt fall, då ett förvärv av aktiemajoriteterna i enskilda järnvägsbolag innebär en smidig och lämplig utväg i syfte att så småningom åstadkomma större enhetlighet i det svenska järnvägssystemet. Slutligen är att beakta, att ett sådant förvärv är ägnat att befrämja järnvägsstyrelsens strävan till ett sammanförande till större enheter av det nu i hög grad splittrade omnibusnätet i landet. Såsom förut framhållits, äga bolagen nämligen en del omnibuslinjer, huvudsakligen mellan Landskrona och Hälsingborg, vilka efter ett förvärv av järnvägarna lämpligen torde kun-

na inordnas i det omnibusnät mellan Malmö och Landskrona eller alternativt i det komplex av dylika linjer i Hälsingborgstrakten, som redan befinner sig i statens järnvägars ägo.

Det nu i första hand avtalade aktieförvärvet, fortsätter styrelsen, omfattar för Hälsingborgsbolagets del 51,126 av bolagets till 55,458 uppgående aktier och för Landskronabolagets del 9,472 av detta bolags 9,780 aktier. Nämda aktieposter äro i bägge fallen mer än tillräckliga för att tillförsäkra staten bestämmande inflytande å vederbörande bolags stämmor. Det överenskomna priset utgör per aktie i Hälsingborgsbolaget (parivärde 50 kr.) 20 kronor och i Landskronabolaget (parivärde 250 kr.) 225 kronor.

Enligt § 3 i avtalen, anför styrelsen vidare, är staten förpliktigad att på anfordran till samma pris inlösa jämväl övriga aktier i bolagen. Ett fullständigt aktieförvärv kräver alltså följande kapitalinsats:

		Kronor
för Hälsingborgsbolagets	55,458 aktier.....	1,109,200
» Landskrona-bolagets	9,780 » .....	2,200,500
		<u>Tillhopa kronor 3,309,700</u>

Styrelsen ingår härefter på frågan om de avtalade köpeskillingarnas skälighet och anför:

Föreliggande preliminära överenskommelser hava träffats med de båda järnvägsbolagen var för sig. Om överenskommelserna bliva slutgiltigt godkända, kommer emellertid uppdelningen å ägarebolagen av den redan från början i huvudsak samförvaltade egendomen i framtiden icke att spela någon nämnvärd ekonomisk roll, detta jämväl om förenämnda § 3 ej alls skulle komma i tillämpning; kvarstående enskilda aktieinnehav äro nämligen, såsom av förestående siffror framgår, i allt fall relativt obetydliga.

I den följande framställningen, vilken avser att från affärssynpunkt belysa det avtalade förvärvet, vill styrelsen därför införa det förenklade antagandet, att samtliga aktier i båda bolagen komma i statens ägo och att, oavsett den överföring av medel, vilken alltfort kommer att ske mellan trafikförvaltningen och bolagen, dessa bolag utgöra ett enda affärsföretag.

Vid användning av förestående uppgifter såsom grundval för bedömande av framtidsvärdet torde desamma böra justeras med hänsyn till inträdda eller genom statens förvärv av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag inträdande ändringar i kapitalställningen och det successiva bortfallandet av fr. o. m. år 1931 erhållen ersättning på grund av omlagd samtrafiksväg. Den förstnämnda justeringen har ansetts lämpligen kunna ske sålunda, att efter inlösen av Hälsingborgsbolagets lån förefintliga likvida medel — häri inberäknat den Hälsingborgsbolaget tillfallande likviden för dess aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag ävensom den Landskronabolaget tillfallande ersättningen för den mark, som jämlikt överenskommelsens § 7 är avsedd att överlätas till Landskrona stad — tillhopa beräknade till 770,000 kronor frändragas förenämnda kapitalinsats om cirka 3,310,000 kronor. Återstående kapital, att motställa rörelsens överskott, uppgår alltså till 2,540,000 kronor.

Man erhåller sålunda följande sammanställning:

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r					
<i>Inkomster.</i>						
Driftöverskott av järnvägsrörelsen.....	187	210	174	225	166	187
Av automobilrörelsen.....	17	20	26	27	31	42
Diverse inkomster .....	29	37	30	34	23	33
Summa	<b>233</b>	<b>267</b>	<b>230</b>	<b>286</b>	<b>220</b>	<b>262</b>
<i>Utgifter.</i>						
Avsättning till förnyelsefond .....	82	82	84	92	90	90
Skatter .....	27	18	16	19	16	20
Diverse utgifter .....	36	31	30	24	27	30
Summa	<b>145</b>	<b>131</b>	<b>130</b>	<b>135</b>	<b>133</b>	<b>140</b>
<i>Nettovinst</i> .....	88	136	100	151	87	122
Utgörande i förhållande till 2,540,000: procent .....	3.5	5.4	3.9	5.9	3.4	4.8

Avkastningen å kapitalinsatsen, 2,540,000 kronor, skulle sålunda, anför styrelsen vidare, för en tidsperiod med ungefär samma trafikomfattning och prisförhållanden som perioden 1931—1936 hava varierat mellan lägst 3.4 procent för år 1935 och högst 5.9 procent för år 1934; som synes en utveckling som ej alls följt de allmänna konjunkturerna. Genomsnittet för hela perioden skulle hava blivit 4.5 procent. Under i övrigt oförändrade förhållanden kunde emellertid den framtida avkastningen icke förväntas bliva så god som tablån gäve vid handen. Verkställda tekniska utredningar hade nämligen tydligt visat, att under de närmaste åren behovet av medel för anläggningarnas förnyelse komme att bliva avsevärt mycket större än vad som motsvarade den här upptagna avsättningen till förnyelsefond.

Även med fullt beaktande av denna omständighet samt alla de upplysningar i övrigt angående bolagens ekonomiska förhållanden, som under förhandlingarna lämnats, finner järnvägsstyrelsen dock de träffade överenskommelserna ur statens järnvägars affärssynpunkt väl försvarliga.

Om överenskommelsernas innebörd anför styrelsen vidare:

I fråga om *aktieutdelningarna* är för Hälsingborgsbolagets del rätt förbehållen de nuvarande aktieinnehavarna att uppbära utdelningen för år 1937, medan försäljningen av aktierna i Landskronabolaget avser nämnda aktier med 1937 års kupong. I ovan återgivna kalkyl har givetvis hänsyn tagits till denna omständighet. Att utdelningen å Hälsingborgsbolagets aktier ansetts kunna bestämmas till så pass hög dividend som 5 procent — under perioden 1931—1936 har utdelning ägt rum endast under två år, nämligen för 1934 och 1936, vardera gången med endast 2 % — beror på att bolaget vid förut berörda försäljning av sin nu innehavda aktiepost i Hälsingborg — Hässleholms järnvägsaktiebolag kommer att erhålla en viss realisationsvinst. Då denna är en följd av att bolagets vinstmedel under tidigare år delvis tagits i anspråk för nedskrivning av sagda aktier i stället för att komma aktieägarna direkt till godo, har det ansetts skäligt, att dessa nu erhålla viss gottgörelse härför i form av en något ökad utdelning. Vad angår Landskronabolagets utdelning för år 1937, vilken alltså tillfaller statens järnvägar, synes densamma böra bestämmas till 4 procent eller 10 kronor per



aktie. Därigenom minskas det i aktierna bundna kapitalet med 97,800 till 3,211,900 kronor. För förvärvet kräves emellertid i allt fall ovan angivna bruttobelopp, vilket alltså upptagits jämväl i det följande.

*Övriga villkor och bestämmelser* äro i huvudsak avfattade i enlighet med motsvarande i överenskommelsen angående förvärvet av aktiemajoriteten i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag intagna bestämmelser och torde dels av denna anledning dels på grund av sin självklara innebörd icke kräva några närmare kommentarer. Framhållas må endast att överenskommelsen angående Landskronabolagets aktier gjorts beroende av att mellan järnvägsbolaget och Landskrona stad avtal skall vara träffat angående ordnande av vissa markfrågor i Landskrona, och att bolaget för dessa marköverlåtelse skall av staden erhålla ett belopp av 50,000 kronor (ovan inräknat i den kontanta behållningen). Enligt vad järnvägsstyrelsen inhämtat är sådant avtal redan träffat.

Järnvägsstyrelsen framhåller i fortsättningen, att liksom fallet varit med det avtalade förvärvet av aktiemajoriteten i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag även med de nu villkorligt träffade överenskommelserna avsåges att förbereda berörda järnvägars inlemmande i statsbanenätet. Av skäl, som styrelsen närmare utvecklade i sin skrivelse den 6 december 1937 om förstnämnda aktieförvärv, syntes emellertid bolagsformen böra tillsvidare bibehållas, varvid styrelsen komme att under tiden vidtaga nödiga åtgärder för att en framtida inkorporering av berörda järnvägar måtte kunna äga rum så smidigt som möjligt.

Till belysande av den ekonomiska betydelsen av ett inlemmande av järnvägarna i statens järnvägar meddelar styrelsen till slut följande kortfattade uppgifter:

Vad först *inkomsterna* angår är att beakta att de vid järnvägarna i fråga nu tillämpade taxorna äro högre än motsvarande avgifter enligt statens järnvägars taxor ävensom att vid en inkorporering de nu i trafik mellan statens järnvägar och järnvägarna utgående övergångsavgifterna för gods bortfalla. På grund av dessa förhållanden kommer åtgärden att föranleda viss kalkylatorisk inkomstminskning, som för persontrafikens del torde kunna uppskattas till 123,000 kronor och för godstrafikens del till 128,000 kronor per år eller till ett sammanlagt belopp av cirka 250,000 kronor. I verkligheten torde inkomstminskningen emellertid icke komma att röra sig om på långt när så stort belopp, då man enligt all erfarenhet har att räkna med att de lägre avgifter och antagligen även mera rationella driftsanordningar, som följa av ett förstatligande, skola hava ett så gynnsamt inflytande på trafikomfattningen, att en ej oväsentlig del av nyssnämnda, under förutsättning av oförändrad trafik beräknade inkomstminskning bör bli kompenserad.

*Utgifterna* för järnvägarnas skötsel och drift torde i statens järnvägars regi kunna beräknas till ett cirka 150,000 kronor lägre belopp per år än vid en förvaltning i bolagsform. Huvudparten av denna minskning faller på de egentliga förvaltningskostnaderna, vilka vid järnvägarnas inlemmande i statsbanenätet kunna till stor del inbesparas.

Allt som allt, slutar järnvägsstyrelsen, syntes alltså denna statliga företagsform, till vars förverkligande de nu förvärvade aktiemajoriteterna vore avsedda att utgöra ett första steg, icke behöva föranleda några betänkligheter. Ett uppskjutande tills vidare av järnvägarnas fullständiga införli-

vande i statsbanenätet kunde däremot, såsom styrelsen här och i sin framställning beträffande Hälsingborg—Hässleholms järnvägar framhållit, vara motiverat av andra förhållanden. När detta inlemmande efter något eller några år komme att ske, syntes åtgärden emellertid icke medföra någon affärsförsämring utan snarare någon förbättring, särskilt om hänsyn även toges till de siffermässigt svårbestämbara men obestridliga vinster, som en mera rationell drift under enhetlig ledning medförde även företagsekonomiskt sett.

Under återopande av vad sålunda anförts och med förmälan att stadsfullmäktige i Hälsingborg och Landskrona var för sin del redan godkänt överenskommelserna, har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte *dels* godkänna överenskommelserna för statens del, *dels ock* bemyndiga styrelsen att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag disponera ett belopp av högst 3,310,000 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel.

Departementis-  
chefen.

Enligt de till prövning föreliggande förslagen till överenskommelser skulle staten genom järnvägsstyrelsen förvärva aktiemajoriteten såväl i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag som i Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag. Dessa båda bolag äro, såsom av den lämnade redogörelsen framgår, nära förbundna med varandra och driva gemensamt de s. k. Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, omfattande linjerna Hälsingborg central—Billeberga och Landskrona—Billeberga—Teckomatorp—Eslöv. Detta bankomplex ansluter i Teckomatorp till statsbanan Göteborg—Malmö och i Eslöv till södra stambanan och har även viss gemensamhet med den Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen, vilken i Ramlösa an knyter till linjen Hälsingborg central—Billeberga. Enligt mitt tidigare i dag framlagda förslag (proposition nr 174) skulle staten förvärva aktiemajoriteten i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle staten nu förvärva 51,126 aktier å nominellt 50 kronor i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag till ett pris av 20 kronor per aktie; återstående aktier till ett antal av 4,332 skall staten enligt förslaget förbinda sig intill utgången av år 1940 att på anfordran inlösa till samma pris. Av Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolags 9,780 aktier å nominellt 250 kronor skulle staten nu inlösa 9,472 till ett pris av 225 kronor per aktie med samma förbindelse i fråga om återstående 308 aktier, som nyss sagts beträffande aktierna i Hälsingborgsbolaget. För gäldandet av köpeskillingen för de aktier, som omedelbart skulle inköpas, erfordras ett sammanlagt belopp av (1,022,520 + 2,131,200) 3,153,720 kronor; medräknas de aktier, vilka staten på sätt nyss sagts skulle förbinda sig att inlösa, utgör den totala köpeskillingen 3,309,700 kronor.

Av vad järnvägsstyrelsen anfört framgår att den sålunda ifrågasatta kapitalinvesteringen kan förväntas bli motsvarad av en tillfredsställande av-

kastning; trafikresultaten för åren 1931—1936 motsvara efter vissa justeringar en avkastning å ifrågavarande kapitalbelopp med 3.4—5.9 procent.

För de nu ifrågavarande aktieförvärven synas mig i huvudsak tala samma skäl, som tidigare i dag anförts i fråga om förvärvet av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag. Härutinnan får jag hänvisa till mitt anförande i nämnda ärende. Vad jag därvid anfört i fråga om järnvägens införlivande med statens järnvägar och personalens förhållanden äger likaledes tillämpning även i förevarande fall. Järnvägsstyrelsen har särskilt framhållit, att det aktuella spørsmålet om elektrifiering av ifrågavarande båda järnvägar torde kunna lättare vinna sin lösning, sedan statens järnvägar ingått såsom majoritetsägare i företagen. I anslutning härtill vill jag erinra om att Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 5, punkt 32) under rubriken statens järnvägar äskat ett anslag till elektriska lokomotiv å 1,800,000 kronor, vilket anslag numera anvisats av riksdagen, och att, såsom av statsverkspropositionen närmare framgår, hälften av detta anslag avsetts för anskaffande av 4 lokomotiv för samtrafik med Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, därest lämplig överenskommelse härutinnan kunde träffas.

Beträffande finansieringen av ifrågavarande aktieköp har järnvägsstyrelsen föreslagit, att för ändamålet måtte få disponeras ett belopp av högst 3,310,000 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel. Då detta förslag står i överensstämmelse med vad jag förut i dag tillstyrkt beträffande förvärvet av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, har jag icke funnit anledning till erinran mot detsamma.

På grund av den förebragta utredningen och vad i övrigt anförts vill jag alltså tillstyrka bifall till järnvägsstyrelsens föreliggande framställning.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 3,310,000 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*

## ÖVERENSKOMMELSE

mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknad Edwin Berling, nedan kallad säljaren, på grund av bifogad fullmakt, å andra sidan, angående förvärv för Svenska Staten av aktiemajoriteten i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag.

Överenskommelsen träffas under förbehåll av att densamma godkännes för köparens del av Kungl. Maj:t samt för säljarens del av Stadsfullmäktige i Hälsingborg.

## § 1.

Säljaren överlåter till köparen nedan angivna aktieposter i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag, nämligen:

<i>Ägare:</i>	<i>Antal aktier:</i>
Hälsingborgs stad .....	50,742
Familjens Romares stiftelse .....	324
Thure och Elfrida Röings fond .....	60
	Summa 51,126

på följande villkor:

- a) Priset per aktie utgör tjugo (20) kronor.
- b) Försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. n:r 81 för år 1938.

## § 2.

Så snart definitiv överenskommelse föreligger, upprättas erforderliga avräkningsnotor. Lagstadgad stämpel skall därvid gäldas av köparen och säljaren med hälften vardera.

Avräkningsnotorna skola likvideras senast tre (3) dagar efter deras utställningsdatum, varvid samtidigt aktierna i transporterat skick med tillhörande utdelningskuponger fr. o. m. n:r 81 överlämnas till köparen.

## § 3.

Köparen förbinder sig intill utgången av år 1940 att på anfordran jämväl inlösa övriga aktier i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag till enahanda pris och villkor, som sägs här ovan i § 1, mom. a) och b).

## § 4.

Så snart denna överenskommelse godkänts av Kungl. Maj:t och Stadsfullmäktige i Hälsingborg, utlyses bolagsstämma. Det förutsättes, att den nuvarande bolagsledningen intill dess ej disponerar bolagets tillgångar eller ikläder bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållandet av driften å bolagets järnväg, därest ej Kungl. Järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Till samtliga styrelsesammanträden eller sammanträden med Landskrona & Hälsingborgs järnvägars trafikstyrelse, vilka hållas under tiden efter un-

dertecknandet av denna överenskommelse, och till ovannämnda bolagsstämma, kallas den eller de representanter, Kungl. Järnvägsstyrelsen utser.

§ 5.

Köparen och säljaren äro ense därom, att denna överenskommelse icke skall föranleda ändring i nuvarande personals löne- och övriga anställningsvillkor, vilka dock icke skola utgöra hinder för köparen att till Statens järnvägar förflytta hos järnvägen anställd personal.

Därest bolagets järnväg framdeles införlivas i Statens järnvägar, skall köparen — i den mån så kan vara möjligt med hänsyn till Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut — tillse, att Bolagets personal icke hos Statens järnvägar erhåller anställning på sämre löne- och anställningsvillkor än som gällde vid dess övertagande.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av Bolaget redan fattade beslut i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla för det fall, att Bolagets järnväg i en framtid eventuellt införlivas med Statens järnvägar.

§ 7.

Sedan författningsenliga avskrivningar verkställdes i 1937 års bokslut och därest vinsten av sagda års rörelse jämte från föregående år balanserade vinstmedel så medge, äga nuvarande aktieägare uppbära fem (5) procent utdelning eller 2 kronor 50 öre per kupong n:r 80 för år 1937, och förbinder sig köparen, om aktierna förvärvats före 1938 års ordinarie bolagsstämma, att under nämnda förutsättning å sagda stämma rösta för sådan utdelning.

§ 8.

Därest denna överenskommelse icke blivit definitivt godkänd före utgången av juni månad 1938, är densamma förfallen.

Därest likvid erlägges senare än den 1 april 1938, skall ränta å köpeskillingen, beräknad efter tre (3) procent per år, av köparen erläggas fr. o. m. nyss angivna tidpunkt, till dess full betalning sker.

Stockholm den 8 februari 1938.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.  
*G. Dahlbeck*

*Edwin Berling*  
Enligt fullmakt.

*Erik Malmkvist.*

## ÖVERENSKOMMELSE

mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknad C. H. Tranchell, nedan kallad säljaren, på grund av bifogade fullmakter, å andra sidan, angående förvärv för Svenska Staten av aktiemajoriteten i Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag.

Överenskommelsen träffas under förbehåll av att densamma godkännes för köparens del av Kungl. Maj:t samt för säljarens del av Stadsfullmäktige i Landskrona.

## § 1.

Säljaren överlåter till köparen nedan angivna aktier i Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag, nämligen:

<i>Ägare:</i>	<i>Antal aktier</i>
Landskrona stad .....	5,000
Övriga aktieägare .....	4,472
	Summa 9,472

på följande villkor:

- a) Priset per aktie utgör tvåhundra-tjugofem (225) kronor.
- b) Försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. år 1937, vilket innebär, att eventuell utdelning för år 1937 tillfaller köparen.

## § 2.

Så snart definitiv överenskommelse föreligger, upprättas erforderliga avräkningsnotor. Lagstadgad stämpel skall därvid gäldas av köparen och säljaren med hälften vardera.

Avräkningsnotorna skola likvideras senast tre (3) dagar efter deras utställningsdatum, varvid samtidigt aktierna i transporterat skick, med tillhörande utdelningskuponger fr. o. m. år 1937 överlämnas till köparen.

## § 3.

Köparen förbinder sig intill utgången av år 1940 att på anfordran jämväl inlösa övriga aktier i Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag till enahanda pris och villkor, som sägs här ovan i § 1 mom. a) och b).

## § 4.

Så snart denna överenskommelse godkänts av Kungl. Maj:t och Stadsfullmäktige i Landskrona, utlyses bolagsstämma. Det förutsättes, att den nuvarande bolagsledningen intill dess ej disponerar Bolagets tillgångar eller ikläder Bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållet av driften å Bolagets järnväg, därest ej Kungl. Järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Till samtliga styrelsesammanträden eller sammanträden med Landskrona & Hälsingborgs järnvägars trafikstyrelse och Gemensamma Direktionen, som hållas under tiden efter undertecknandet av denna överenskommelse, och till ovannämnda bolagsstämma, kallas den eller de representanter, Kungl. Järnvägsstyrelsen utser.

## § 5.

Köparen och säljaren äro ense därom, att denna överenskommelse icke skall föranleda ändring i nuvarande personals löne- och övriga anställningsvillkor, vilka dock icke skola utgöra hinder för köparen att till statens järnvägar förflytta hos järnvägen anställd personal.

Därest bolagets järnväg framdeles införlivas i statens järnvägar skall köparen — i den mån så kan vara möjligt med hänsyn till Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut — tillse att bolagets personal icke hos statens järnvägar erhåller anställning på sämre löne- och anställningsvillkor än som gällde vid dess övertagande.

## § 6.

Köparen förbinder sig att respektera av Bolaget redan fattade beslut i frågan om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla för det fall, att Bolagets järnväg i en framtid eventuellt införlivas med statens järnvägar.

## § 7.

Såsom förutsättning för detta avtal gäller följande: Landskrona stad överlåter gravationsfritt och med full äganderätt till Bolaget *dels* det å den av statsingenjören Bror Jeppsson upprättade här bifogade karta, daterad den 25 februari 1938, med litt. A 1 och grön färg betecknade området om c:a 5,000 kvm., *dels* det med litt. A 2 och med grön färg betecknade området om c:a 125 kvm., *dels ock* det med litt. A 3 och grön färg betecknade området om c:a 450 kvm. Bolaget å sin sida överlåter gravationsfritt och med full äganderätt till staden *dels* det å samma karta med litt. B 1 och röd färg betecknade området om c:a 3,000 kvm., *dels* det med litt. B 2 och röd färg betecknade området om c:a 7,800 kvm., *dels ock* det med litt. B 3 och röd färg betecknade området om c:a 4,200 kvm.

Staden skall såsom mellanskillnad för dessa marköverlåtelser till Bolaget utgiva 50,000 kronor, vilken likvid skall erläggas samtidigt med att köparen erlägger betalning till säljaren för aktieförvärvet.

Nyttjanderätten till områdena bibehålles som hittills, till dess de nya ägarna i mån av behov och efter sex månaders uppsägning själva önska disponera omhandlade områden eller delar därav.

Vardera parten bestrider för de med lagfart å sitt fång förenade kostnader.

Avtal om dessa marköverlåtelser skola upprättas snarast möjligt och senast inom en månad härefter.

## § 8.

Därest denna överenskommelse icke blivit definitivt godkänd före utgången av juni månad 1938, är densamma förfallen.

Därest likvid erlägges senare än den 1 april 1938, skall ränta å köpeskillingen, beräknad efter tre (3) procent per år, av köparen erläggas fr. o. m. nyss angivna tidpunkt, till dess full betalning sker.

Stockholm den 28 februari 1938.

Kungl. Järnvägsstyrelsen  
G. Dahlbeck.

Landskrona den 25 februari 1938.  
H. Tranchell.

Erik Malmkvist.