

## Nr 300.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av aktier i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 8 april 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 8 april 1938.*

Närvarande:

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

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

I skrivelse den 6 april 1938 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av aktiemajoriteten i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, vilket avtal torde såsom bilaga få fogas till dagens statsrådsprotokoll. Järnvägsstyrelsen har därjämte hemställt, att för bestridande av köpeskillingen för ifrågavarande aktie-

post ävensom för övriga aktier i bolaget, som sedermera kunna komma att inköpas, måtte få disponeras ett belopp av högst 1,248,200 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel.

Ifrågavarande bolags järnvägar innefatta följande tre koncessionsenheter, nämligen Lund—Trelleborg (41.8 kilometer), Lund—Kävlinge (10.3 kilometer) och Landskrona—Kävlinge (19.6 kilometer). Koncession beviljades å nämnda järnvägar den 1 november 1872, den 26 september 1884 respektive den 4 februari 1892.

Var och en av dessa järnvägar utgjorde från början ett ekonomiskt självständigt företag. År 1903 sammanslog emellertid de bägge förstnämnda till en enhet, och år 1919 upptogs även Landskrona—Kävlinge järnväg i samman slutningen, sedan för ändamålet bildats ett nytt bolag, det nuvarande Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag.

I sin skrivelse meddelar järnvägsstyrelsen till en början, att verkställande direktören i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolags styrelse med stöd av från vederbörande aktieägare erhållna fullmakter under hand erbjudit järnvägsstyrelsen att till pris, varom överenskommelse kunde träffas, och under förutsättning att stadsfullmäktige i Landskrona, Lund och Trelleborg var för sitt aktieinnehav godkände en sålunda träffad överenskommelse förvärva aktiemajoriteten i nyssnämnda bolag. I anledning av detta erbjudande hade styrelsen, sedan preliminära uppgörelser träffats i fråga om försäljning av aktiemajoriteterna i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag, upptagit förhandlingar angående förvärv av aktiemajoriteten jämväl i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag. Dessa förhandlingar hade nu resulterat i att mellan styrelsen och aktieägarnas ombud upprättats en på Kungl. Maj:ts respektive förenämnda stadsfullmäktiges godkännanden beroende överenskommelse om sådant förvärv.

Järnvägsstyrelsen meddelar härefter, att bolaget utövar förutom järnvägsdrift även omnibustrafik, vilken för närvarande omfattar följande linjer, nämligen Svedala—Lund—Landskrona, Svedala—Trelleborg, Trelleborg—Anderslöv, Skurup—Genarp—Dalby—Lund, Genarp—Staffanstorp—Lund, Börringe—Staffanstorp—Lund samt Lund—St. Bjällerup—Kyrkheddinge—Vallby.

Till belysande av järnvägsbolagets ställning och ekonomiska förhållande har järnvägsstyrelsen härefter lämnat uppgifter i olika hänseenden.

Järnvägs- och omnibustrafikens ekonomiska resultat under åren 1931—1936 framgå sålunda av följande sammanställning:

<i>Järnvägstrafiken:</i>	1931	1932	1933	1934	1935	1936	
<i>Inkomster.</i>	T u s e n t a l   k r o n o r						
Persontrafik .....	424	393	376	378	381	388	
Godstrafik .....	578	623	632	654	603	590	
Post, extra och diverse .....	83	79	83	79	79	81	
	Summa	1,085	1,095	1,091	1,111	1,063	1,059
<i>Utgifter</i> .....	1,010	983	888	890	897	925	
<i>Driftöverskott</i> .....	75	112	203	221	166	134	

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r					
<i>Omnibustrafiken:</i>						
Inkomster .....	183	215	227	238	260	209
Utgifter .....	139	159	175	182	181	152
Överskott .....	44	56	52	56	79	57

Bolagets vinst- och förlusträkningar för samma tidsperiod te sig på följande sätt:

	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 .....	573	498	461	56	24	41
Driftöverskott:						
av järnvägsrörelsen .....	75	112	203	221	166	134
» omnibusrörelsen .....	45	56	52	56	79	57
Räntor och utdelning å aktier ...	30	30	30	33	34	35
Omlagd samtrafiksväg .....	6	9	17	14	27	12
Diverse inkomster .....	—	—	—	—	—	508
Förlust för året .....	75	37	—	—	—	—
Summa	804	742	763	380	330	787

*Utgifter.*

<i>Avsättning till förnyelsefond:</i>						
för järnvägsrörelsen .....	94	95	95	88	89	89
» omnibusrörelsen .....	31	42	38	35	40	37
Räntor .....	93	93	91	89	86	84
Diverse samt skatter .....	13	14	15	2	4	4
<i>Vinst:</i>						
balanserad från föregående år	573	498	461	56	24	41
för året .....	—	—	63	110	87	532
Summa	804	742	763	380	330	787

Till bolagsstämmans förfogande stående vinst .....	498	461	524	166	111	573
<i>Härav:</i>						
utdelat till aktieägarna .....	—	—	—	87	70	69
				(2½%)	(2%)	(2%)
till diverse avskrivningar .....	—	—	468	55	—	91
balanserat till nästa år .....	498	461	56	24	41	413

Bolagets ekonomiska ställning vid utgången av åren 1935 och 1936 framgår av följande balansräkningar:

	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r	
<i>Tillgångar.</i>		
Anläggningar för järnvägsrörelsen .....	5,879	5,948
Omnibusrörelsen .....	322	285
Fastigheter och mark .....	239	244
<i>Värdehandlingar:</i>		
1,000 st. aktier i Svenska Sockerfabriksaktiebolaget å nom. 60,000 kronor .....	31	31
Egna, inneliggande obligationer .....	279	278
Övriga obligationer och andelsbrev .....	2	2

	1935	1936
	Tusental kronor	
Rörelsemedel:		
I kassa och bank .....	305	341
Förråd .....	149	164
Övriga .....	38	37
	<hr/>	<hr/>
Summa	7,244	7,330
<i>Skulder.</i>		
Obligationslån, 5 % .....	1,399	1,381
Reverslån .....	339	—
Svävande skulder .....	76	62
Aktiekapital .....	3,467	3,467
Reservfond .....	350	350
Dispositionsfond .....	300	300
Förnyelsefond .....	1,202	1,197
Kvarstående vinst .....	24	41
Årets vinst .....	87	532
	<hr/>	<hr/>
Summa	7,244	7,330

Vidare meddelar järnvägsstyrelsen, att bolagets låneskuld utgöres av ett år 1928 upptaget 40-årigt och med 5 % ränta löpande obligationslån, å vilket vid utgången av år 1936 återstod oamorterat ett belopp av 1,381,000 kronor (vid utgången av år 1937 1,363,000 kronor), varav bolaget dock självt innehade 278,000 (respektive 275,000) kronor. Nettoskulden uppgår alltså för närvarande till 1,088,000 kronor. Beträffande sagda lån föreligger rätt till inlösen eller konvertering efter 10 år från upptagandet, eller alltså tidigast den 1 januari 1939. Under år 1937 har, meddelar vidare styrelsen, med innehavarna av utelöpande obligationer av lånet avtal träffats om en räntesats från och med år 1939 av 3½ procent med inlösningsrätt den 31 december 1948. Genom denna åtgärd komme, framhåller styrelsen, bolaget från och med år 1939 att vinna en ej oväsentlig lindring i sin nuvarande räntebörda.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att utveckla de skäl, som varit för styrelsen bestämmande i fråga om den nu villkorligt träffade uppörelsen, samt anför i dylikt hänseende:

Under förutsättning att staten, på sätt Kungl. Maj:t i proposition nr 209 till innevarande års riksdag föreslagit, blir ägare av Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, synes det i och för sig naturligt, att staten jämväl förvärvar Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar, vilka såväl järnvägsgeografiskt som beträffande sina transportuppgifter äro med dessa förstnämnda järnvägar nära samhöriga och därför lämpligen torde böra inordnas i det komplex av järnvägar i nordvästra Skåne, i vilket statens järnvägar genom de redan förvärvade aktiemajoriteterna komma att äga ett bestämmande inflytande.

Framhållas må vidare, att Landskrona, Kävlinge, Lunds och Trelleborgs stationer efter ett sådant förvärv praktiskt taget komma att upphöra att vara föreningsstationer, vilket givetvis bereder möjligheter till att mera friktionsfritt än vid nuvarande splittrade förhållanden vidtaga de förändringar och rationaliseringar i fråga om anordningarna vid nämnda stationer, som kunna visa sig påkallade. Detta gäller särskilt de intill varandra belägna stationerna Trelleborg N, som äges av bolaget, och Trelleborg F, som äges av statens järnvägar, vilka efter ett enhetliggörande av ägareintressena torde kunna samman-

slås till en enda station, varigenom bör kunna vinnas icke blott mera ändamålsenliga stationsanordningar utan även billigare skötsel av trafiken.

Till slut må beaktas, att ifrågavarande järnvägsföretag, såsom ovan framhållits, driver en relativt omfattande omnibustrafik, vilken med fördel bör kunna samordnas med de billinjer inom Malmöhus län, vilka statens järnvägar redan äga och driva.

Beträffande det framlagda förslaget sett ur affärssynpunkt har järnvägsstyrelsen framhållit följande:

Ett förvärv av samtliga 34,670 aktier i bolaget till det nu överenskomna priset, 36 kronor per aktie — nom. värde 100 kronor — kräver en kapitalinsats av 1,248,120 kronor. Mot detta belopp är att ställa nettovinsten av bolagets rörelse. Att härvid utan vidare lägga de för tidsperioden 1931—1936 redovisade nettovinsterna till grund för en jämförelse är emellertid icke möjligt, då under denna tidsperiod endast järnvägstrafiken varit oförändrad — bortsett från de av konjunkturförhållandena beroende variationerna — medan däremot biltrafiken efter år 1936 skedd försäljning till statens järnvägar av viss billinje är mindre omfattande och jämväl mindre lönande än tidigare. Vidare får i en framtidskalkyl hänsyn tagas till den minskning i räntekostnaderna, som inträder från och med år 1939 i och med att räntan å bolagets obligationslån då nedsättes från 5 till 3½ procent, varjämte är att beakta den snabbt fortgående minskningen i inkomsterna på grund av omlagd samtrafiksväg. Såsom uttryck för beräknade framtida normalförhållanden har erhållits följande sammanställning:

<i>Inkomster.</i>	Tusental kronor
Beräknat driftöverskott av järnvägsrörelsen (= medeltalet för åren 1931—1936) .....	152
D:o av automobilrörelsen .....	30
<b>Summa</b>	<b>182</b>
<i>Utgifter.</i>	
Avsättning till förnyelsefond:	
för järnvägsrörelsen .....	88
» automobilrörelsen .....	23
Räntor (saldo) .....	24
Skatter .....	3
<b>Summa</b>	<b>138</b>
<i>Nettovinst.</i>	44
Utgörande i förhållande till 1,248,120 kronor i procent .....	3.5

Under förutsättning att, fortsätter järnvägsstyrelsen, det framtida driftöverskottet av bolagets rörelse komme att hålla sig i nivå med det i genomsnitt för åren 1931—1936 uppnådda, skulle alltså vara att motse en avkastning av 3.5 procent å det för förvärv av aktierna till en kurs av 36 procent erforderliga kapitalbeloppet. I själva verket torde emellertid under angivna förutsättning avkastningen bliva bättre dels med hänsyn till förut berörda rationaliseringsåtgärder i fråga om stationstjänsten och den allmänna förvaltningen, dels när bolaget ägde vissa tillgångar utom själva järnvägsfastigheten — bland annat aktier och markområden — vilka vid en försäljning torde inbringa ett ej oväsentligt belopp, vid förhandlingarna uppskattat till omkring 150,000 kronor.

Med beaktande av de indirekta, här berörda fördelarna, som ett förvärv av aktiemajoriteten i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar skulle medföra, anser styrelsen det nu överenskomna priset ur statens affärssynpunkt godtagbart.

Enligt § 15 i den för bolaget fastställda bolagsordningen må vid bolagsstämma ej någon rösta för mer än en tiondedel av antalet vid stämman företrädda aktier. För att järnvägsstyrelsen under alla förhållanden skall vara tillförsäkrad röstmajoritet erfordras sålunda, att styrelsen är ägare av minst  $\frac{9}{10}$  av antalet aktier eller alltså minst 31,203 aktier. I överenskommelsen angivna 31,294 aktier äro sålunda fullt tillräckliga för att tillförsäkra järnvägsstyrelsen bestämmande inflytande i bolaget.

Övriga i överenskommelsen intagna bestämmelser och villkor äro i tillämpliga delar överensstämmande med motsvarande i tidigare liknande överenskommelser förekommande bestämmelser.

Styrelsen framhåller härefter, att även nu ifrågavarande överenskommelse liksom de tidigare träffade överenskommelserna angående förvärv av aktier i enskilda järnvägsföretag syftade till att förbereda de i överenskommelsen berörda järnvägarnas inlemmande i statsbanenätet. Av skäl, som styrelsen i sina förut ingivna liknande framställningar berört, anser emellertid styrelsen bolagsformen även i detta fall böra bibehållas ännu någon tid framåt. I avslutning härtill anför styrelsen:

Intill dess ett slutligt inlemmande kan komma att äga rum, har styrelsen för avsikt att dels inom de särskilda järnvägsföretagen, dels ock i fråga om förhållandet mellan dem vidtaga de rationaliseringar och förenklingar, som befinnas möjliga och lämpliga. Bland dylika åtgärder torde ett enhetliggörande av den nuvarande onödigt splittrade och till följd därav alltför dyrbara förvaltningsapparaten vara den mest angelägna och betydelsefulla. I första hand och i avvaktan på berörda järnvägars fullständiga inkorporering i statsbanenätet synas desamma alltså snarast möjligt böra sammanföras till en förvaltningsenhet. Att Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar såväl järnvägsgeografiskt som drifttekniskt låta sig väl förena med angränsande av staten tidigare förvärvade järnvägar har redan ovan framhållits.

Några detaljerade utredningar angående sättet för genomförande av ovan antydda rationaliseringsåtgärder eller beträffande dessa ekonomiska innebörd hava på den korta tid, som nu stått styrelsen till buds, icke kunnat verkställas. Av samma anledning är styrelsen ej heller i tillfälle att i detta sammanhang meddela sedvanliga uppgifter angående de inkomst- och utgiftsförändringar, som kunna väntas bliva en följd av att Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar helt införlivas med statens järnvägar. Närmare uppgifter angående sistnämnda förhållanden torde alltså få lämnas, då frågan om ett fullständigt införlivande av järnvägarna framdeles underställes statsmakterna för definitivt beslut. Framhållas må emellertid, att godssamtrafiken med statens järnvägar vid förevarande järnväg är proportionsvis mindre omfattande, än vid de skånejärnvägar, beträffande vilka avtal tidigare träffats, varför den kalkylatoriska inkomstminskning, som vållas av övergångsavgifternas bortfallande, befunnits vara relativt liten; kalkylerna peka på en summa av cirka 55,000 kronor per år.

Vid sådant förhållande och då å andra sidan ett slopande av förvaltningsapparaten och en sammanslagning av statens järnvägars och den enskilda järnvägens stationer i Trelleborg bör kunna medföra i förhållande till omslut-

ningstalen betydande kostnadsbesparingar, anser sig järnvägsstyrelsen redan på detta stadium och utan sifferbelägg kunna göra det allmänna uttalandet, att ett fullständigt införlivande i statsbanenätet av ifrågavarande järnvägsföretag i och för sig icke torde medföra någon resultatförsämring. Mycket talar tvärtom för att en ej oväsentlig förbättring skall komma att inträda som följd av en sådan åtgärd.

Att järnvägsstyrelsen ingiver denna framställning utan att som vanligt avvakta färdigställandet av nyssberörda kompletterande utredningar beror i främsta rummet därpå, att styrelsen funnit i hög grad önskvärt få utan dröjsmål påbörja omförmälda rationaliseringsåtgärder å föreningsstationerna i Landskrona och Trelleborg ävensom i ett sammanhang ordna förvaltningen av samtliga järnvägar tillhörande vad man kan benämna Hälsingborg—Landskrona bangruppen.

Från mer allmänna synpunkter betraktat, torde det för övrigt icke kunna råda något tvivel om att förevarande, med statens järnvägars nät sammanflätade bana bör i transporthushållningens intresse inlemmas i statsbanesystemet.

Järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag innebär, att staten genom järnvägsstyrelsen skulle förvärva aktiemajoriteten i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag. Sålunda skulle förvärvet omfatta 31,294 aktier å nominellt 100 kronor av bolagets till 34,670 aktier uppgående aktiestock. Staten skulle vidare intill utgången av år 1940 vara skyldig att vid anfordran inlösa återstående aktier till samma pris per aktie, som avtalats i fråga om de nu till inköp föreslagna. Priset per aktie utgör 36 kronor. Köpeskillingen för samtliga aktier i bolaget skulle alltså uppgå till 1,248,120 kronor.

Det nu ifrågasatta aktieförvärvet kan sägas utgöra ett fullföljande av den järnvägspolitik, som under senare tid inlets genom de av riksdagen numera biträdda förslagen om förvärv av aktiemajoriteten i flera av de järnvägsbolag, som äga järnvägslinjer i nordvästra Skåne. Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolags järnvägar äro sålunda såväl järnvägsgeografiskt som beträffande sina transportuppgifter nära samhöriga med särskilt Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, över vilka staten nu kommer att få bestämmande inflytande. Ett förvärv av de nu ifrågavarande aktierna skulle medföra, bland annat, möjligheter till rationaliseringsåtgärder i olika avseenden. Detta gäller särskilt trafiktjänsten vid Landskrona, Kävlinge, Lunds och Trelleborgs stationer, vilka, sedan staten erhållit bestämmanderätten i vad avser förvaltningen av Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar, praktiskt taget skulle upphöra att vara föreningsstationer. Det må särskilt framhållas, att rationaliseringssträvandena väsentligt underlättas och kunna genomföras på lämpligt sätt, därest staten samtidigt med de förut i år beslutade aktieförvärven förskaffat sig majoritetsställning även i nu ifrågavarande företag.

Av den förut lämnade redogörelsen framgår att den ifrågasatta kapitalinvesteringen — under förutsättning att det framtida driftöverskottet å bolagets rörelse beräknas till det genomsnittliga överskottet för åren 1931—1936 — kan förväntas lämna en avkastning av omkring 3.5 procent. Järnvägsstyrelsen har emellertid därvid icke räknat med den förbättring av driftresultatet, som kan förväntas inträda, därest vissa av styrelsen påtänkta rationaliseringsåtgärder vidtagas i fråga om stationstjänsten och den all-

Departements-  
chefen.

männa förvaltningen samt därjämte viss bolaget tillhörig egendom försäljes. Ehuru den beräknade avkastningen kan förefalla något låg, synes den emellertid godtagbar med hänsyn till intresset ur allmänna synpunkter, att statsbaneföretaget erhåller den majoritetsställning i nu förevarande järnvägsbolag, som järnvägsstyrelsens förslag innebär.

På grund av nu anförda förhållanden och vad i övrigt anförts i ärendet anser jag mig böra tillstyrka det av järnvägsstyrelsen föreslagna aktieförvärvet. Beträffande frågan om nu förevarande järnvägars införlivande med statens järnvägar och järnvägspersonalens anställnings- och löneförhållanden torde jag få hänvisa till vad jag i dylikt hänseende anfört vid behandlingen av frågan om förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag (proposition nr 174).

Beträffande finansieringen av ifrågavarande aktieförvärv har järnvägsstyrelsen föreslagit, att för ändamålet måtte få disponeras ett belopp av högst 1,248,200 kronor av till styrelsens förfogande stående likvida medel. Då detta förslag står i överensstämmelse med vad Kungl. Maj:t i liknande fall tidigare i år föreslagit riksdagen, har jag icke funnit något att erinra däremot.

Under återopande av det anförda och under framhållande av att proposition i ärendet jämlikt § 54 riksdagsordningen torde kunna avlätas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen i allmänhet stadgade tiden gått till ända, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att för inköp av aktierna i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 1,248,200 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:

*Ake Wirseen.*

---



## Bilaga.

## Överenskommelse

mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan kallad köparen, å ena, samt undertecknad T. Wessel, nedan kallad säljaren, på grund av bifogade fullmakter, å andra sidan, angående förvärv för Svenska Staten av aktiemajoriteten i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag.

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

## § 1.

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

Ägare:	Antal aktier:
Landskrona stad .....	2,000
Lunds » .....	6,412
Trelleborgs » .....	2,200
Övriga aktieägare .....	20,682
	Summa 31,294

på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör trettiosex (36) 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—Lund—Trelleborgs 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, Lund och Trelleborg, 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, 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 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.

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

## § 8.

Därest likvid erlägges senare än den 1 maj 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 mars 1938.

Lund den 26 mars 1938.

Kungl. Järnvägsstyrelsen:

*G. Dahlbeck.*

*Thorleif Wessel.*

*Erik Malmkvist.*