

## Nr 230.

Av herr **Holmbäck**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 101, angående statsförvärv av Göteborg—Borås med flera järnvägar.

I fråga om statens utgifter för konsumtionsändamål kan vid en viss tidpunkt läget anbefalla den största sparsamhet på grund av att samhället redan är hårt betungat av skatter. Beträffande kapitaländamål kan vid samma tidpunkt läget stundom vara det motsatta. Lånemarknaden, från vilken medel till dessa ändamål äro avsedda att bestridas, är måhända mycket lätt, räntesatserna äro låga, varför ett insättande just då av kapital för investering kan te sig ekonomiskt mycket fördelaktigt. Den nuvarande konjunkturen ger emellertid icke anledning till dylik skillnad. I korthet kan den sägas karakteriseras av, att både skatter och lånemöjligheter måste till bristningsgränsen tagas i anspråk för utgifter, som äro ofrånkomliga. En stor del av utgifterna för konsumtionsändamål måste bestridas med lånemedel och den största återhållsamhet måste iakttagas både beträffande konsumtionsändamål och beträffande utgifter för kapitalinvestering. Marknaden måste i alla händelser recipiera statslån till mycket betydande belopp. Bankofullmäktige ha även, stödda på den insikt i läget de äga, i en för några dagar sedan avlåten skrivelse hävdad att omprövning bör äga rum även av redan beslutade kapitalutgifter.

Mot bakgrunden härutav synes det kunna sättas i fråga, huruvida samtliga de inköp av järnvägar, som föreslagits genom kungl. propositionen nr 101 till innevarande års riksdag och för vilka begäras anslag till ett sammanlagt belopp av 19,831,000 kronor såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik statens järnvägar, nu böra äga rum.

Den omständighet, som överhuvud torde ha möjliggjort, att proposition i ämnet kunnat framläggas för årets riksdag, torde varit, att betalningen för järnvägarna icke skall äga rum kontant utan i form av treprocentiga statsobligationer att inlösas år 1950. Kommunikationsministern säger härom: "Förslaget att som likvid lämna lågprocentiga obligationer, bundna under 10 år, synes bereda en viss garanti mot risken att den ökade statliga investeringen skall inverka oförmånligt på kapitalmarknaden. Man synes så mycket mindre behöva räkna med en sådan risk, som de nya obligationsinnehavarna i följd av nuvarande kursläge å de obligationer, de erhålla, torde finna fördelaktigast att avvakta obligationernas inlösen den 1 juli 1950 framför att redan nu försälja desamma till underkurs." I detta yttrande är givetvis riktigt, att förevarande obligationer komma att intaga en annan ställning än andra statsobligationer. De äro så att säga försälda redan innan de släppas ut. Från början komma de alltså icke att på kapitalmarknaden tynga de emissioner av andra stats-

obligationer, som samtidigt äga rum. Förhoppningen att de, som erhålla statsobligationerna, d. v. s. aktieägarna i järnvägsföretagen, skulle hålla på obligationerna tills dessa av staten inlösas torde emellertid icke vara säkert grundad. Det sannolika torde väl i stället vara att de obligationer, staten lämnar i ersättning, komma att gå i handeln på samma sätt som andra lågprocentiga obligationer, i vilka avslut ske i icke obetydlig omfattning till gällande kurssatser. I tider av hög ränta äro lågprocentiga obligationer ett ganska begärligt placeringsobjekt på grund av den kapitalvinst, som inträder vid en eventuell räntesänkning. Visserligen komma i stor omfattning de obligationer, som staten skall erlægga för järnvägarna, att tillfalla kommuner, d. v. s. rättssubjekt, vilka icke kunna förutsättas i sin ekonomiska politik komma att följa fullt samma linjer som enskilda personer. Å andra sidan är det klart, att den kommunala upplåningen snart kommer att starkt restringeras samtidigt som kommunerna komma att ställas inför ökade ekonomiska svårigheter. Det finnes då icke någon garanti för att kommunerna icke för att lätta det ekonomiska trycket komma att försöka att använda sig av de lättrealiserbara statsobligationerna, under det att de givetvis icke skulle försöka realisera de aktier de nu hava i järnvägsbolagen; dessa aktier ge dem ju den ekonomiska kontrollen över företagen. Att kommunerna vid nuvarande räntesatser icke vid en realisation få ut hela obligationernas belopp utan endast sannolikt cirka 85 % av detta, torde icke komma att verka avskräckande vid en tidpunkt, då kommunerna ha svårigheter att låna och vid lån måste förbinda sig till större ränta än 3 %.

Om på detta sätt obligationerna komma ut i marknaden, komma de att verka tyngande på denna. Statsinköpen av järnvägarna komma då icke att stå i enlighet med den stränga statliga sparsambetspolitik, vilken är oundgängligen nödvändig i fråga om utgifter, vilka icke sammanhånga just med det nuvarande utrikespolitiska och ekonomiska läget.

Är vad nu sagts riktigt, återstår emellertid att se, om det i propositionen anförts andra skäl, varför staten just i nuvarande läge skall inköpa de banor, varom propositionen 101 handlar. Kommunikationsministern anger därvid, att krigsförhållandena göra det önskvärt att banorna i fråga övergå i statens ägo. Av kommunikationsministerns anförande till statsrådsprotokollet framgår, att Uddevalla—Vänerns—Herrljunga järnväg och den i samband därmed stående Uddevalla—Lelångens järnväg intaga en särställning. Statsförvärv av dessa järnvägar står nämligen i visst samband med en just nu önskvärd utvidgning av Uddevalla hamn. Förvärv av dessa järnvägar anser jag på denna grund motiverat. I fråga om Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar ha åter av kommunikationsministern icke anförts mera än några allmänna ord om att ett statsförvärv skulle möjliggöra ett mera rationellt utnyttjande av vagnsparken. Det synes emellertid som om ett rationellt utnyttjande av godsagnar

borde under nuvarande tider kunna ordnas genom ändrade bestämmelser och ömsesidigt tillmötesgående utan att staten nu skall behöva verkställa järnvägsköp för de stora summor, varom här är fråga.

På grundval av vad nu anförts — vari jag icke tagit upp den principiella frågan om statsförvärv av de enskilda banorna överhuvud bör äga rum; denna fråga anser jag genom fjolårets riksdagsbeslut vara avgjord — får jag alltså hemställa,

att Kungl. Maj:ts proposition nr 101 i vad den avser inköp av Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar och i samband därmed anvisande av ett reservationsanslag av 18,778,000 kronor icke måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 31 mars 1940.

*Å. Holmbäck.*

---

