

## Nr 144.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av  
Kinda kanal m. m.; given Stockholms slott den 3  
mars 1939.*

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.**

*Gerh. Strindlund.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i stats-  
rådet å Stockholms slott den 3 mars 1939.*

### Närvarande:

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

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

I skrivelse den 9 februari 1939 hava fullmäktige i riksgäldskontoret underställt Kungl. Maj:ts prövning en under medverkan av fullmäktige uppgjord plan för upprätthållande av trafiken i Kinda kanal.

Riksgäldsfullmäktige hava i sin skrivelse till en början lämnat följande redogörelse för tillkomsten av Kinda kanal:

I stora delar av det vattenområde, som beröres av Kinda kanal, d. v. s. Stångån från dess inflöde i sjön Åsunden till dess utlopp i sjön Roxen jämte mellanliggande sjöar, har med största sannolikhet sedan urminnes tid funnits båtled, som dock på åtskilliga ställen var avbruten av naturliga hinder. I samband med det i slutet av 1700-talet och under 1800-talets förra hälft allt starkare intresset för kanalanläggningar som ett medel för förbättrade kommunikationer uppkom frågan om en kanalisering av nämnda vattenområde.

I slutet av 1700-talet uppgjordes en plan för anläggande av en båtled mellan sjöarna Åsunden och Järnlunden samt vidare förbi fallet vid Brokind genom sjöarna Lilla och Stora Rengen. Ett bolag bildades för ändamålet och arbetet igångsattes, sedan Kungl. Maj:ts fastställelse erhållits, men företaget kom på grund av mötande svårigheter med tiden att förfalla.

Omkring mitten av 1800-talet blev frågan om inrättandet av en trafikled genom nyssnämnda sjöar ånyo aktuell och kombinerades därvid med ett ur ekonomisk synpunkt starkare intresse, nämligen en sänkning av sjöarna för förbättrad torrläggning. För företagets genomförande bildades ett bolag, Kinda sjösänkings- och båtledsbolag. Kungl. Maj:ts fastställelse å planen för båtleden erhöles den 20 december 1854 och rikets ständer beviljade företaget i dess helhet ett låneunderstöd å 160,000 rdr banco. År 1863 var företaget fullbordat. Kostnaderna hade uppgått till omkring 500,000 rdr rmt, därav 80,000 rdr ansågos belöpa å båtleden.

Medan arbetet med detta företag ännu pågick, uppkom fråga om kanalisering av Stångån från Stora Rengen till Roxen. Ett nytt bolag bildades under namn av Kinda kanals aktiebolag och vid konstituerande bolagsstämma den 27 april 1863 antogs bolagsordning, som den 21 oktober 1864 blev av Kungl. Maj:t stadfäst. Samtidigt fastställde Kungl. Maj:t även en arbetsplan med kostnadsförslag, avseende kanalisering av Stångån från Rengen till Linköpings hamn. För genomförande av företaget anvisade rikets ständer ett belopp å 875,000 rdr rmt, varav hälften såsom anslag och hälften såsom lån. Bland villkoren för medlens utbetalning upptogs bl. a. att bolaget skulle förbinda sig att i överensstämmelse med den plan, som av Kungl. Maj:t bleve fastställd, utföra och fullborda samt för all framtid underhålla hela den ifrågavarande båt- och kanalleden samt att, om denna efter dess fullbordande icke behöri gen underhölles eller betalningsskyldigheten för det erhållna lånet icke av bolaget fullgjordes, leden skulle hemfalla till staten utan rätt för aktieägarna att till större eller mindre del av det allmänna erhålla ersättning för lämnade förskott. Dessutom beviljade Kungl. Maj:t från handels- och sjöfartsfonden ett understöd på 50,000 rdr rmt, därav hälften som lån och hälften som anslag.

I den av Kungl. Maj:t fastställda bolagsordningen intogs en bestämmelse, att alla vanliga mindre underhållskostnader skulle bestridas av kanalverkets inkomster, men att för större reparationer skulle till en reparationsfond årligen avsättas minst 1,000 kr., som genom direktionens försorg skulle förräntas och förökas med räntans läggande till kapitalet, till dess fonden vuxit till 100,000 kr., under iakttagande att, då fonden genom verkställda reparationer minskats, densamma medelst förnyad avsättning av minst 1,000 kr. årligen åter skulle bringas till berörda belopp.

Vid det nya kanalföretagets planläggning hade förutsatts, att det förut omnämnda äldre företaget skulle uppgå i det nya. En överenskommelse med det äldre bolaget kom också till stånd och godkändes av det äldre bolaget

den 7 mars 1864. Genom denna överläts å det nya bolaget utan ersättning den av det äldre bolaget utförda kanalanläggningen med tillhörande rättigheter och skyldigheter. Ett motsvarande förhållande förelåg med avseende å farledens nedersta del från Stångs- och Nykvarnarna till Roxen. Denna sträcka ingick — med undantag av slussen vid Nykvarn — icke i den av Kungl. Maj:t fastställda arbetsplanen. Med avseende å densamma erfordrades uppgörelse med Linköpings stad såsom innehavare av denna del. Ett av en särskild kompromissnämnd framlagt förslag, enligt vilket kanalbolaget skulle mot viss ersättning från stadens sida mottaga den till framtida underhåll, godkändes vid bolagsstämma med kanalbolaget den 27 september 1870. Staden har sedermera återtagit underhållet av denna sträcka, varemot slussen vid Nykvarn under hela tiden tillhört och underhållits av kanalbolaget.

Angående kanalföretagets ekonomiska förhållanden till staten hava riksgäldsfullmäktige anfört:

Den 3 januari 1865 utfärdade kanalbolaget en skuldförbindelse å 437,500 kr., utgörande hälften av ovannämnda av rikets ständer till kanalföretagets utförande anvisade belopp. I skuldförbindelsen stadgades bl. a., att, sedan arbetet blivit fullbordat, varje år skulle till riksgäldskontoret eller order inbetalas 5 % å ursprungliga lånebeloppet, av vilka först skulle beräknas 3 % årlig ränta å det efter varje inbetalning återstående kapitalet samt det övriga utgöra avbetalning därå. Genom under åren 1873—1902 verkställda inbetalningar nedbragtes kapitalskulden till 325,431 kr. 77 öre. Sedermera hava under vissa år smärre inbetalningar ägt rum, senast år 1923. Genom upplupna räntor fr. o. m. år 1908 hade bolagets skuld för statslånet den 30 juni 1938 vuxit till 623,201 kr. 74 öre. Härjämte må omnämnas, att reparationsfondens medel vid 1934 års utgång voro placerade i Svenska statens, Sveriges allmänna hypoteksbanks och Konungariket Sveriges stadshypoteksskassas obligationer till nominellt belopp av 101,666: 67 kronor bokförda till 100,000 kronor.

Under åren 1933—1935 hade, fortsätta fullmäktige, mellan bolaget och riksgäldskontoret förts förhandlingar angående de åtgärder, som borde vidtagas med anledning av att bolagets inkomster nedgått så, att de ej kunde beräknas för framtiden förslå till bestridande av utgifterna för driften utan anlitande av bolagets omförmälda reparationsfond. Under samma tid hade jämväl förts förhandlingar mellan riksgäldskontoret och Linköpings stad angående väckt förslag, att staden skulle på vissa villkor övertaga kanalen.

Under förmålan att ett ras inträffade på hösten 1935 i kanalleden omedelbart nedanför Nykvarns sluss i Linköpings stad anföra riksgäldsfullmäktige:

Då reparationsfondens tillgångar kunde antagas bli behövlige för täckande av vid kanalens enligt riksgäldsfullmäktiges mening nära förestående nedläggning uppkommande kostnader dels för igenmurande av slussar m. fl. åtgärder av teknisk natur, dels ock för beredande av pension åt den vid kanalen anställda personalen, ansågo sig fullmäktige icke kunna medgiva, att reparationsfonden finge anlitas för kanalens istandsättande efter raset, varför kostnaden beräknats uppgå till omkring 36,000 kr. Efter diverse utredningar och förhandlingar beslöto stadsfullmäktige i Linköping i januari 1936 bevilja de för istandsättandet erforderliga medlen, då raset utgjorde ett hinder för sjöfarten till stadens ovanför Nykvarns sluss belägna hamn.

Då nyss omförmälda förhandlingar med Linköpings stad angående eventuellt övertagande av kanalen ännu vid 1936 års ingång ej lett till något resultat, hade, yttra riksgäldsfullmäktige vidare, kanalbolaget, sedan fullmäktige ansett sig böra föranstalta om åtgärder för detta ändamål, den 10 februari 1936 försatts i konkurs.

Med anledning av från flera håll därom gjorda framställningar hade fullmäktige successivt medgivit, att kanalen skulle hållas öppen för trafik under åren 1936—1938, för vilka år de av kanalen berörda kommunerna och Göta kanalbolag, i likhet med vad som skett för året 1935, garanterat vissa belopp för täckande av eventuellt uppkommande driftförlust. Beloppen hade emellertid icke under något år behövt tagas i anspråk. Fullmäktige hade därjämte uppdragit åt förvaltarna i bolagets konkurs att vidtaga för trafikens uppehållande erforderliga åtgärder. Ett första led i dessa åtgärder hade varit att iståndsätta kanalen efter raset nedanför Nykvarns sluss, för vilket ändamål avtal träffats mellan Linköpings stad och konkursboet av innehåll, att konkursboet skulle på stadens bekostnad iordningställa kanalbanken med rätt för staden att vid eventuellt inköp av Nykvarns sluss få å köpeskillingen avräkna vad staden visade sig hava utgivit för kanalbankens iordningställande. Reparationsarbetena hade slutförts till seglationens början år 1936 och kostnaderna för arbetena hade belöpt sig till 35,400 kronor.

Sedermera hade, fortsätta riksgäldsfullmäktige, konkursförvaltarna i samförstånd med representanter för, bland andra, riksgäldskontoret och Linköpings stad uppgjort förslag till avveckling av kanalbolagets konkurs av innebörd, att Linköpings stad skulle köpa Nykvarns och Tannefors slussar, medan återstoden av kanalen jämte bolagets egendom i övrigt skulle överlåtas å ett nytt bolag med ett aktiekapital av 30,000 kronor, varav skulle tecknas av Linköpings stad 15,000 kronor, av kanalen berörda landskommuner 10,000 kronor och av Göta kanalbolag 5,000 kronor. Nykvarns och Tannefors slussar skulle enligt förslaget utarrenderas till det nya bolaget.

Nämnda förslag hade lett till att Linköpings stad, vederbörande landskommuner och Göta kanalbolag år 1937 beslutat teckna aktier i det föreslagna bolaget. Linköpings stadsfullmäktiges beslut i förevarande fråga, som även innefattade inköp av Nykvarns och Tannefors slussar, hade emellertid överklagats och av länsstyrelsen återförvisats till stadsfullmäktige för ny behandling. Då ärendet ånyo förekommit hos stadsfullmäktige i juni 1938, hade alternativa förslag förelegat angående inköp av de båda slussarna med eller utan aktieteckning. Båda förslagen hade fallit, och staden hade sålunda beslutat att varken köpa slussarna eller teckna aktier. Frågan om bildande av ett nytt bolag för kanalföretagets drivande hade då ansetts förfallen, och förberedande åtgärder hade av konkursförvaltarna vidtagits för kanalens nedläggande och tillgångarnas realiserande.

Härefter anföra riksgäldsfullmäktige:

I september 1938 beslöto stadsfullmäktige i Linköping uppdraga åt drätselkammaren att upptaga förhandlingar med riksgäldskontoret angående förvärvande för stadens räkning av Nykvarns och Tannefors slussar. I början

av oktober samma år inkom en skrivelse från representanter för de intresserade landskommunerna med anhållan, att riksgäldskontoret vid eventuell försäljning till Linköpings stad av nämnda båda slussar ville tillse, att möjligheten ej uteslötes för ett nytt bolag, bildat utan stadens medverkan, att få övertaga kanalen i övrigt och utan ersättning begagna de båda slussarna. Förhandlingar fördes sedermera mellan riksgäldskontoret och stadens respektive landskommunernas representanter och i november inkom ett anbud från Linköpings drätselkammare å inköp av slussarna i fråga.

Med hänsyn till det intresse, som uppenbarligen förefanns hos landskommunerna att söka bevara kanalen för framtiden, och då det enligt fullmäktiges mening var önskvärt, att även Linköpings stad bleve delägare i ett eventuellt nytt bolag för kanalens övertagande, anordnades den 28 november 1938 i Linköping ett möte mellan representanter för riksgäldskontoret, staden och landskommunerna, varvid från riksgäldskontorets sida framhölls fördelarna av att ett nytt bolag bildades av samtliga av kanalen intresserade kommuner, således även Linköpings stad. Efter överläggning förklarade de närvarande kommunrepresentanterna sig beredda att hos respektive kommunala myndigheter tillstyrka tecknande av aktier i ett nytt bolag enligt vissa grunder, innebärande att av aktiekapitalet, 30,000 kronor, landskommunerna skulle teckna sammanlagt 15,000 kr. och Linköpings stad 10,000 kr., varjämte hänvändelse skulle göras till Göta kanalbolag om tecknande av 5,000 kr. Det nya bolaget skulle förvärva kanalen utom Nykvarns och Tannefors slussar, vilka staden skulle inköpa och utarrendera till bolaget. Enighet upp nåddes jämväl beträffande övriga försäljningsvillkors huvudsakliga innehåll.

I den 2 december 1938 dagtecknade skrivelser till Linköpings stads drätselkammare och landskommunerna utformade riksgäldskontoret närmare villkoren för kanalens försäljning i enlighet med de överenskomna grunderna och hemställde om meddelande rörande kommunernas beslut före utgången av januari 1939. Meddelande inkom under december, att landskommunerna beslutat teckna aktier i det nya bolaget för sammanlagt 13,800 kr. samt att Göta kanalbolag vore villigt teckna 5,000 kr. Linköpings stadsfullmäktige beslöt däremot den 4 januari 1939 att med avslag å riksgäldskontorets förslag uppdraga åt drätselkammaren att med riksgäldskontoret upptaga nya förhandlingar om förvärv av Nykvarns och Tannefors slussar utan aktieteckning.

I det läge, vari kanalfrågan kommit efter stadsfullmäktiges berörda beslut, och då representanter för landskommunerna på förfrågan bestämt förklarade, att, därest Linköpings stad ej tecknade aktier i ett nytt kanalbolag, ett sådant bolag kunde komma till stånd endast under den förutsättningen, att det finge förvärva hela kanalen, sålunda även Nykvarns och Tannefors slussar, ansågo sig riksgäldsfullmäktige böra inleda förhandlingar angående överlåtande av kanalen i dess helhet å det under bildning varande nya bolaget. Dessa förhandlingar ledde till preliminär uppgörelse om försäljning av hela kanalen till det nya bolaget. Det resterande aktiebeloppet, 11,200 kronor, skulle utbjudas till teckning av enskilda och garanti för beloppets tecknande ställdes av tre vederhäftiga personer. Stiftelseurkund för det nya bolaget undertecknades av Göta kanalbolag och ombud för tio landskommuner, varjämte köpekontrakt mellan Kinda kanals aktiebolags konkursbo och det nya bolaget uppsattes.

Med hänsyn till den förut omförmälda önskvärdheten av att samtliga av kanalen berörda kommuner vore delägare i det nya bolaget och efter direkt hemställan av landskommunernas representanter beslöt fullmäktige att, oaktat förberedelserna för bildande av ett nytt kanalbolag utan Linköpings stad såsom aktieägare fortskridit så långt som nyss angivits, ännu en gång

bereda staden tillfälle att medverka i det nya bolaget och i samband därmed förvärva nämnda båda slussar. Vid sammanträde den 31 januari 1939 behandlades ärendet ånyo av stadsfullmäktige, som då med erforderlig två tredjedels majoritet beslöt att inköpa de båda slussarna och teckna aktier i ett nytt bolag på de av riksgäldskontoret i nyss omförmälda skrivelse den 2 december 1938 angivna villkoren.

Ställningen är sålunda nu sådan, att beslut föreligga angående teckning av aktier i ett nytt kanalbolag till ett sammanlagt belopp av 28,800 kronor. De fattade besluten äro definitiva beträffande Göta kanalbolag och samtliga landskommuner utom en, där beslutet, som avsåg teckning av 900 kr., överklagats. Linköpings stadsfullmäktiges beslut vinner laga kraft först den 28 innevarande februari. Då, såsom ovan nämnts, garantiförbindelse finnes beträffande 11,200 kr., är aktiekapitalet, som skall utgöra lägst 30,000 kr., sålunda under alla förhållanden i det allra närmaste säkerställt.

Nyss omförmälda stiftelseurkund vore, fortsätta riksgäldsfullmäktige, avsedd att komma till användning även efter stadsfullmäktiges i Linköping beslut den 31 januari 1939. Nytt köpekontrakt hade upprättats mellan konkursboet och det under bildning varande bolaget, företrätt av dess stiftare, angående inköp av kanalen med undantag av Nykvarns och Tannefors slussar och detta avtal, som träffats under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, hade utsänts till stiftarna för underskrift. Likaledes hade köpekontrakt under enahanda förutsättning upprättats mellan konkursboet och Linköpings stad angående inköp av nämnda båda slussar, men undertecknande av detsamma kunde ej ske, förrän Linköpings stadsfullmäktiges beslut vunnit laga kraft. Vidare hade upprättats ett avtalsförslag mellan staden och det nya bolaget angående utarrendering till bolaget av de båda slussarna, vilket förslag av samma skäl ej heller kunnat undertecknas. Ordföranden i stadens drätselkammare och stadsombudsmannen hade emellertid förklarat sig godkänna sistberörda två kontrakt.

Nu omförmälda stiftelseurkund, köpekontrakt och arrendekontrakt finnas i avskrifter fogade vid riksgäldsfullmäktiges förevarande framställning.

Fullmäktige lämna härefter en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i nu berörda handlingar:

Enligt stiftelseurkunden skall bolagets verksamhet hava till föremål att efter förvärv av det i konkurs försatta kanalbolagets anläggningar jämte fast och lös egendom i övrigt eller del därav vidmakthålla Kinda kanal och mot avgifter hålla densamma öppen för trafik. Aktiekapitalet skall utgöra lägst 30,000 och högst 90,000 kronor. Bolagets styrelse skall bestå av fem ledamöter jämte suppleanter. Har aktie övergått till någon, som icke förut är aktieägare i bolaget, skall aktien ofördröjligen hembjudas förutvarande aktieägare till inlösen i enlighet med i stiftelseurkunden meddelade närmare föreskrifter.

Enligt köpekontraktet mellan konkursboet och det nya bolaget försäljas till bolaget dels konkursboet tillhöriga fastigheter och slussar jämte vad därtill hör av fast egendoms natur utom Nykvarns och Tannefors slussar med tillhörande mark och anläggningar, dels konkursboet tillhöriga obligationer till ett nominellt belopp av 101,500 kronor, utgörande kanalens reparationsfond, dels ock alla tillhörigheter till den försålda fasta egendomen av lös egendoms natur samt det värde, som kan anses ligga i det gamla bolagets

rätt att utöva kanaltrafik. Nyssnämnda obligationers sammanlagda börsvärde utgjorde den 31 december 1938 103,945 kronor. Köpesumman skall utgöra 200,000 kronor, därav för den fasta egendomen m. m. 61,000 kronor, för obligationerna 104,000 kronor och för den lösa egendomen m. m. 35,000 kronor. Köpeskillingen motsvarar ungefär det belopp, vartill företagets tillgångar upptagits i konkursbouppteckningen. Den försålda egendomen skall, under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande av försäljningen, anses tillträdd den 1 januari 1939. Köpeskillingen skall erläggas på sådant sätt, att köparen utfärdar en till riksgäldskontoret eller order ställd revers å 200,000 kronor, vilken skall vara räntefri och förfalla till betalning först vid den tidpunkt, då det nya bolaget eventuellt träder i likvidation eller försättes i konkurs eller utan sådan åtgärd, helt eller beträffande väsentlig del av kanalen, nedlägger kanaldriften, såvida detta ej sker av tillfällig anledning, eller ock utan riksgäldskontorets medgivande avyttrar någon genom kontraktet överlåten fast egendom.

Till säkerhet för såväl riksgäldskontorets fordran å 200,000 kronor som de kostnader, som kunna uppstå vid kanalens eventuella nedläggande, pantsätter bolaget hos riksgäldskontoret omkring  $\frac{2}{3}$  av de genom kontraktet förvärvade obligationerna. Bolaget skall emellertid äga rätt uppbära avkastningen även å de pantsatta obligationerna, så länge bolaget driver sin rörelse. Innan de obligationer, som ej skola överlämnas till riksgäldskontoret, utlämnas till köparen, skall konkursboet äga därav göra sig betäckt för alla av konkursen föranledda kostnader i den mån konkursboets kontanta medel ej förslå därtill.

Det nya bolaget skall i sin tjänst på oförändrade villkor övertaga av det gamla bolaget anställd personal och förbinder sig att vid avgång ur tjänst bereda sluss- och brovakterna samt en hamnfogde viss såsom skäligen ansedd pension.

Under förutsättning att Linköpings stad förvärvar Nykvarns och Tannefors slussar och utarrenderar dessa till bolaget enligt det uppgjorda arrendekontraktet, förbinder sig bolaget att efter framställning av staden medgiva nedsättning av slussavgifterna för varor, som endast passera Nykvarns sluss, med 50 procent av avgifterna enligt gällande taxa. Denna bestämmelse har tillkommit efter yrkande av representanterna för Linköpings stad, vilka framhållit nödvändigheten av en sådan sänkning för att motverka nedgången av rörelsen i Linköpings ovanför slussen belägna hamn. Man får hoppas, att den minskning av kanalbolagets inkomster, som skulle inträda genom en sådan avgiftssänkning, åtminstone i viss omfattning kan bli kompenserad genom ökad livlighet i hamnrörelsen.

Köpekontraktet är bindande för parterna under förutsättning, att det nya bolaget blir registrerat och i den mån så erfordras erhåller tillstånd att bedriva kanaltrafik, att Kungl. Maj:t lämnar sitt godkännande till försäljningen, samt att Linköpings stad inköper ovannämnda två slussar och utarrenderar dem till bolaget.

Riksgäldsfullmäktige anföra härefter beträffande de nu omförmälda köpevillkoren:

Det ligger i sakens natur, att, därest kanalen i enlighet med en utbredd önskan i orten skall åtminstone tills vidare kunna bevaras, köpevillkoren för det nya bolaget måste bli synnerligen förmånliga. Någon egentlig köpeskillning har ej kunnat fordras, utan fullmäktige hava ansett sig böra godtaga den anordning, som tillämpats i flera fall vid försäljning av ekonomiskt svaga enskilda järnvägar, nämligen att köpeskillingen må erläggas med en revers, löpande utan ränta och förfallande till betalning först om företaget

nedläggas, i vilket fall staten sålunda kommer att erhålla vad som kan utvinnas vid en realisation. Det har ock i detta fall ansetts lämpligt att, för förhindrande av att kanalens värde eventuellt skulle minskas genom fransäljande av till densamma hörande, för driften ej oundgängligen nödvändig fast egendom, kräva, att sådan försäljning ej må ske utan riksgäldskontorets medgivande vid äventyr att skuldförbindelsen till riksgäldskontoret eljest förfaller till betalning.

Då det nya bolagets aktiekapital måst bestämmas till ett jämförelsevis obetydligt belopp, har det, för tryggande av bolagets möjligheter att under en ej alltför kort tidsrymd uppehålla kanalverksamheten, ansetts nödvändigt att låta den uppsamlade reparationsfonden medfölja i köpet och medgiva bolaget fri dispositionsrätt över en del av densamma, enligt kontraktet omkring 40 %, under det att återstoden ansetts böra reserveras för bestridande av de kostnader, som förväntas komma att uppstå, därest kanalen framdeles skulle nedläggas. Avkastningen av den sålunda reserverade delen av fonden torde böra tillkomma bolaget.

Enligt det nu föreliggande förslaget skulle Nykvarns och Tannefors slussar med därtill hörande områden och anläggningar försälas till Linköpings stad. Om de närmare villkoren härför anföra riksgäldsfullmäktige:

Köpeskillingen, som är bestämd till 85,000 kronor, understiger med 15,000 kronor det i konkursbouppteckningen beräknade värdet av enbart Nykvarns sluss. Nedsättningen är emellertid motiverad av den under de senaste åren minskade avkastningen av sistnämnda sluss.

Från köpeskillingen skall enligt i det föregående omnämnd överenskommelse mellan kanalbolagets konkursförvaltning och Linköpings stad dragas ett belopp av 35,400 kronor, motsvarande vad staden utgav för reparation av kanalleden efter det år 1935 inträffade raset vid Nykvarns sluss. Återstående belopp, 49,600 kronor, med tillägg av 4,000 kronor, varmed staden ansetts böra bidra till kostnaderna för driftens uppehållande under konkurstiden, eller sålunda sammanlagt 53,600 kronor, likvideras genom utfärdande av en skuldförbindelse, som ej löper med ränta och förfaller till betalning först vid nedläggande av driften å kanalen helt eller till väsentlig del.

Det har ansetts skäligt, att jämväl staden, då den bidrager till kanalens bevarande genom att inträda såsom aktieägare i det nya bolaget, får förmånen att erlagga det belopp, som skall utgå för de två slussarna, på samma sätt som det nya bolaget beträffande den återstående kanalen, d. v. s. genom en räntefri revers. Därest staden skulle hava förvärvat slussarna i samband med kanaldriftens nedläggande eller utan att teckna aktier i ett nytt bolag, skulle däremot hava påfordrats, att köpeskillingen, minskad med ovan angivet belopp, erlagts kontant eller genom en med ränta löpande revers.

Köpekontraktet skall ej vara för parterna bindande med mindre dels Kungl. Maj:t godkänner detsamma, dels staden upplåter nyttjanderätten till de båda slussarna till det nya bolaget utan annan ersättning än underhållsskyldighet, och dels bolaget förbinder sig att medgiva förut omfördäld nedsättning i avgifterna för vara, som passerar endast Nykvarns sluss.

Enligt det i det föregående omnämnda förslaget till arrendekontrakt mellan Linköpings stad och det nya bolaget, skulle, yttre riksgäldsfullmäktige vidare, staden till bolaget upplåta nyttjanderätten till Nykvarns och Tannefors slussar på en tid av 25 år med rätt för bolaget att erhålla förlängning å ytterligare 25 år. Därest det nya bolaget skulle nedlägga driften, skulle nyttjanderätten upphöra. Någon ersättning skulle ej utgå för nyttjanderätten, men bolaget



skulle bekosta erforderligt underhåll av slussarna. Bolaget, som ägde uppbära alla avgifter vid slussarna, skulle förbinda sig till nyss omförmälda nedläggning av slussavgifterna för varor, som passerade endast Nykvarns sluss. Staden skulle såsom hittills ombesörja och bekosta muddring i farleden Nykvarn—Roxen samt i hamnen ävensom prickning i sagda farled.

Riksgäldsfullmäktige hava om kanalföretagets framtida ekonomiska bärighet anfört:

Såsom av den nu lämnade redogörelsen framgår finnas förutsättningar för att bevara Kinda kanal och hålla densamma öppen för trafik åtminstone för ett antal år framåt. Att driften skall bli lönande för det nya bolaget är ej antagligt, och uteslutet torde ej vara, att rörelsen kan bli förlustbringande åtminstone under vissa år. Att märka är dock, att utgifterna under de tre år konkursförvaltarna handhaft kanalen kunnat väsentligen nedbringas, så att ett visst driftöverskott uppstått. Å andra sidan hava inkomsterna nedgått särskilt under år 1938, vilket dock i viss mån torde hava berott på ovissheten, om kanalen skulle hållas öppen. Då det nya bolaget kommer att disponera ett kapital av omkring 70,000 kr. — nämligen aktiekapitalet 30,000 kr. och omkring 40,000 kr. av reparationsfondens medel — bör möjlighet föreligga att under ett avsevärt antal år framåt hålla kanalen öppen, även om en måttlig driftförlust skulle uppkomma. Såsom ovan nämnts skall enligt förslaget större delen av reparationsfonden reserveras för mötande av utgifter i samband med kanalens eventuella nedläggande, i vilket fall även staten kommer att av sin fordran återfå vad som inflyter vid en realisation av företagets tillgångar. Då intresset för kanalens vidmakthållande synes vara stort särskilt i de av kanalen berörda landskommunerna, hava fullmäktige ansett sig böra medverka till den lösning av kanalfrågan, varför redogörelse ovan lämnats.

Skulle Linköpings stadsfullmäktiges beslut om aktieteckning m. m. på grund av överklagande ej komma att vinna laga kraft, bör, anse fullmäktige, kanalfrågan ordnas så, att hela kanalen säljes till det nya bolaget på i huvudsak samma villkor, som angivits i köpekontraktet mellan konkursboet och det nya bolaget, dock att köpeskillingen bör utgöra förslagsvis 300,000 kronor och skuldförbindelse utfärdas å detta belopp samt att någon skyldighet för köparen att nedsätta avgifterna för Nykvarns sluss ej bör föreskrivas.

I samband med försäljning av kanalen borde, anförda riksgäldsfullmäktige slutligen, statens fordran för lån till Kinda kanals aktiebolag avskrivas i den mån den ej täcktes av de nya skuldförbindelser, som skulle avlämnas till riksgäldskontoret.

Under återopande av vad sålunda förekommit hemställa fullmäktige, att Kungl. Maj:t ville till riksdagen framlägga förslag om försäljning av Kinda kanals aktiebolags konkursbos egendom i enlighet med vad i det föregående angivits.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 18 februari 1939 tillstyrkt bifall till riksgäldsfullmäktiges förevarande framställning. Till en början har styrelsen lämnat, bland annat, följande uppgifter angående Kinda kanal:

Kanalens totala längd utgör 80.2 km, varav 26.9 km bearbetats. Den kanaliserade delen är belägen nedanför och norr om sjön Stora Rengen. Inom denna del finnas 14 slussar, vartill kommer ytterligare en sluss vid Brokind,

beläget vid sjön Järnlundens utlopp i sjön Lilla Rengen. Kanalens minsta vattendjup vid lågvatten är 1.48 m och dess minsta bottenbredd 5.34 m. Den nedersta slussen, vid Nykvarn, överensstämmer till storleken med slussarna i Göta kanal. Övriga slussar, som äro mindre, hava en effektiv längd av 25.5 m, bredd av 4.90 m och tröskeldjup av 1.48 m.

Styrelsen anför härefter, att kanalföretaget på goda grunder ursprungligen ansetts fullt räntabelt. Det för statslånet stipulerade villkoret, att kanalen skulle tillfalla staten, därest betalningsskyldigheten för lånet icke av bolaget fullgjordes, torde därför — såvitt vid tiden för lånets beviljande kunnat bedömas — i och för sig måst hava ansetts utgöra betryggande säkerhet för lånet. Såsom förhållandena numera gestaltat sig, vore frågan om statens övertagande av kanalen dock uppenbarligen icke längre aktuell. Därest kanalen icke kunde drivas såsom ett enskilt eller kommunalt företag, torde densammas nedläggande därför få anses såsom enda alternativ.

Om orsaken till kanaltrafikens nedgång och om behovet av kanalen anför styrelsen:

Den genomgripande utveckling inom kommunikationsområdet, som ägt rum sedan tiden för kanalens utförande och varmed man tidigare knappast kunnat räkna, har medfört allvarliga konsekvenser med avseende på företags bärighet. Den viktigaste faktorn härvid torde hava varit tillkomsten av den med kanalen jämnlöpande järnvägen, på grund av vilken kanalföretaget successivt förlorat en betydande del av sin förutvarande trafik. I och med att en förbättring genomföres av vägnätet inom kanalens trafikområde, kommer konkurrensen om trafiken självfallet att ytterligare skärpas. Vägnätet är emellertid ännu ej av beskaffenhet att lämpligen kunna upptaga den tyngre trafik — väsentligen omfattande skogsprodukter och andra slag av byggnadsmaterialier — som alltjämt framgår å kanalen. Därest kanaltrafiken redan nu skulle nedläggas, komme detta därför att medföra ökade kostnader för underhållet av vägnätet. Överhuvud taget får man räkna med, att kanaltrafikens nedläggande vid nuvarande tidpunkt komme att medföra allvarliga konsekvenser för de näringsidkare, vilkas verksamhet med avseende på förekommande godstransporter alltjämt är inställd på tillgången till kanalen. Kanalens betydelse ur turistsynpunkt torde även förtjäna beaktande.

Med hänsyn till anförda omständigheter får det anses vara ett allmänt intresse, att kanalen åtminstone tills vidare bevaras. Särskilt inom de av kanalen berörda landskommunerna utgör detta även ett allmänt önskemål. Under för handen varande förhållanden synes därför den av riksgäldsfullmäktige föreslagna lösningen av förevarande kanalfråga vara den bästa möjliga.

I detta sammanhang förtjänar framhållas, att kanalens nedläggande i och för sig kommer att medföra vissa kostnader bl. a. för sådana åtgärder, som därvid måste vidtagas beträffande de egentliga kanalbyggnaderna med därtill hörande slussar. Någon beräkning av dessa kostnader föreligger ej för närvarande. Åtminstone den väsentliga delen därav bör dock kunna täckas med dels vad som kommer att återstå av reparationsfonden, dels kanalbolagets övriga realiserbara tillgångar.

Departementschefen.

Ifrågavarande trafikled, som har en längd av omkring 8 mil, sträcker sig från sjön Roxen till de vid sjön Åsundens södra ände belägna orterna Horn

och Hycklinge. Den följer de segelbara delarna av Stångån samt sjöarna Erlängen, Stora och Lilla Rengen, Järnlunden och Åsunden. Trafikleden, som endast delvis är kanaliserad, har i sin helhet fått benämningen Kinda kanal.

Den första delen av kanalen, från Stora Rengen till Åsunden, utfördes av Kinda sjösänkings- och båtledsbolag under åren 1855—1863 i samband med sänkning av dessa sjöar samt Lilla Rengen och Järnlunden. Till nämnda företag beviljade rikets ständer ett låneunderstöd, av vilket 38,400 riksdaler riksmünt avsågo kanalen.

För kanalisering av Stångån från Linköpings hamn vid Nykvarn till Stora Rengen beviljade ständerna vid 1862 och 1863 års riksdag till det vid denna tid bildade Kinda kanals aktiebolag ett statsunderstöd av 875,000 riksdaler riksmünt, varav hälften såsom lån. Såsom villkor för medlens utbetalning upptogs bland annat, att bolaget skulle för all framtid underhålla båt- och kanalleden samt att om denna icke underhölles eller betalningsskyldigheten för det erhållna lånet icke av bolaget fullgjordes, leden skulle tillfalla staten utan rätt för aktieägarna att av det allmänna erhålla ersättning för lämnade förskott. Därjämte beviljade Kungl. Maj:t sedermera ett understöd från handels- och sjöfartsfonden av 50,000 riksdaler riksmünt, varav hälften såsom lån.

År 1864 överfördes äganderätten till kanaldelen mellan Stora Rengen och Åsunden från det äldre bolaget till Kinda kanals aktiebolag. Kanalens nedersta del från Stånga- och Nykvarnarna till Roxen mottogs år 1870 av nämnda bolag till framtida underhåll, vilket underhåll sedermera återtagits av staden.

Såsom säkerhet för bolagets skuld till staten föreligger en av bolaget utfärdad skuldförbindelse å 437,500 kronor, å vilket belopp årligen skulle erläggas ränta och amortering. Ända fram till början av 1900-talet gäldades också föreskrivna annuiteter å skulden. År 1902 uppgick sålunda skulden till omkring 325,500 kronor. På grund av den genomgripande utveckling på kommunikationsväsendets område, som skett efter kanalens tillkomst genom järnvägs- och landsvägsnätets utbyggnad, har emellertid sedermera företagets rörelse avsevärt nedgått och därmed också dess ekonomiska bärighet. Efter år 1902 hava sålunda endast smärre inbetalningar å statslånet kunnat äga rum. Genom upplupna räntor från och med år 1908 har kanalbolagets skuld till staten den 30 juni 1938 vuxit till omkring 623,200 kronor.

I bolagsordningen för bolaget stadgas bland annat, att för större reparationer skulle till en reparationsfond årligen avsättas minst 1,000 kronor, som skulle förräntas och förökas med räntans läggande till kapitalet, till dess fonden vuxit till 100,000 kronor. Fondens medel voro vid 1934 års utgång bokförda till 100,000 kronor och placerade i svenska statens, Sveriges allmänna hypoteksbanks och konungariket Sveriges stadshypotekskassas obligationer till ett nominellt belopp av omkring 101,700 kronor.

Med anledning av bolagets oförmåga att fullgöra sina ekonomiska förpliktelser gentemot staten fördes under åren 1933—1935 mellan riksgälds-

kontoret och Linköpings stad underhandlingar om stadens övertagande av kanalen. Då dessa icke ledde till något resultat, försattes kanalbolaget på riksgäldsfullmäktiges begäran i konkurs den 10 februari 1936. Kanaldriften har emellertid på grund av det starka intresse för kanalens fortsatta drift, som förmärkts i de av kanalen berörda trakterna, tillsvidare uppehållits av konkursboet. Under denna tid hava med de i saken intresserade parterna förts förhandlingar i syfte att tills vidare bevara kanalen såsom farled. Efter långvariga förhandlingar hava parterna kunnat enas om en plan för lösning av den föreliggande frågan. Med hänsyn till statens fordran hos bolaget erfordras emellertid för planens genomförande medverkan från statens sida.

Enligt planen skulle ett nytt aktiebolag bildas för inköp av kanalen med undantag av Nykvarns och Tannefors slussar. Bolagets aktiekapital, som skulle utgöra lägst 30,000 kronor, har förutsatts skola tecknas av Göta kanalbolag med 5,000 kronor samt av de av kanalen berörda kommunerna med 25,000 kronor, varav 10,000 kronor av Linköpings stad och 15,000 kronor av landskommunerna. Nykvarns och Tannefors slussar skulle däremot försälgas till Linköpings stad, som emellertid skulle utarrendera slussarna till det nya bolaget, därvid förutsatts, att någon arrendeavgift icke skulle utgå. Köpeskillingen för kanalen med undantag av nyssnämnda slussar skulle utgöra 200,000 kronor, vilket ungefär motsvarar kanalföretagets tillgångar enligt konkursbouppteckningen, och skulle gäldas genom en å samma belopp utfärdad revers till riksgäldskontoret. Reversen skulle vara räntefri och förfalla till betalning först vid den tidpunkt, då det nya bolaget eventuellt träder i likvidation eller försättes i konkurs eller kanaldriften nedlägges eller bolaget utan riksgäldskontorets medgivande avyttrar någon till bolaget överlåtten fast egendom. Såsom säkerhet för denna statens fordran skall bolaget pantsätta av de reparationsfonden tillhöriga obligationerna sådana till ett nominellt belopp av 62,100 kronor. Köpeskillingen för Nykvarns och Tannefors slussar skulle utgöra 85,000 kronor, av vilket belopp 35,400 kronor skulle anses guldna genom det utlägg, som Linköpings stad fått vidkännas i anledning av det år 1935 inträffade raset vid Nykvarn, och återstoden med tillägg av 4,000 kronor, avseende stadens bidrag till kostnaderna i anledning av driftens uppehållande under konkursen, erläggas med en revers till riksgäldskontoret å 53,600 kronor, vilken skulle vara räntefri och förfalla till betalning först vid den tidpunkt, då driften å kanalen helt eller till väsentlig del nedlades.

I anslutning till denna plan hava upprättats förslag till två köpekontrakt, vilka icke skulle vara för vederbörande parter bindande med mindre än att desamma godkännas av Kungl. Maj:t. Beträffande de närmare villkoren i kontrakten torde jag få hänvisa till förutom handlingarna den i det föregående lämnade redogörelsen.

Såsom förut anförts är staten sedan bolaget numera råkat på obestånd berättigad att övertaga kanalen med vad därtill hör. Med hänsyn till att trafiken numera nedgått så avsevärt, att driften på längre sikt ej längre torde bära sig, saknar kanalen affärsvärde. Någon ekonomisk fördel för staten

att övertaga driften kan sålunda ej föreligga. Ej heller kan kanalen sägas äga en allmän betydelse av sådan omfattning, att denna kan motivera, att staten, oavsett att driften kan förväntas medföra förlust, övertager kanalrörelsen. Därest kanalen överlättes på staten, skulle staten emellertid genom försäljning av kanalfastigheten kunna tillgodogöra sig det värde, som denna äger. Även om en dylik åtgärd ur synpunkten att erhålla mesta möjliga täckning för statens fordran måhända skulle utgöra den för staten ekonomiskt fördelaktigaste lösningen av problemet, anser jag mig ändock icke böra förorda densamma. Såsom av redogörelsen framgår finnes nämligen i de av kanalen närmast berörda kommunerna ett mycket livligt intresse för kanalens upprätthållande. Detta torde sammanhånga med, bland annat, att vägarerna inom kanalens trafikområde icke äro av den beskaffenhet, att de ännu kunna upptaga den tyngre trafik — enligt uppgift väsentligen omfattande skogsprodukter och olika slag av byggnadsmateriel — som alltjämt framgår i kanalen. Ett nedläggande av kanaldriften vid nuvarande tidpunkt skulle därför komma att medföra allvarliga konsekvenser för de näringsidkare, vilkas verksamhet med avseende å godstransporter alltjämt är inriktad på tillgången till kanalen. Med hänsyn till nu anförda förhållanden anser jag staten icke böra undandraga sig att medverka till realiserandet av den plan, som nu framlagts för att tillsvidare bevara kanalen såsom trafikled. De närmare detaljerna i denna plan sådana de utformats i de förutnämnda, under medverkan av riksgäldskontoret uppgjorda förslagen till köpekontrakt, hava i stort sett icke givit mig anledning till erinran. Vid dylikt förhållande och då enligt vad jag inhämtat stadsfullmäktiges i Linköping beslut om, bland annat, aktieteckning i det tillämnade kanalbolaget numera vunnit laga kraft, vill jag i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrka, att proposition avlåtes till riksdagen med hemställan om bemyndigande för Kungl. Maj:t att godkänna försäljning av den Kinda kanals aktiebolags konkursbo tillhöriga egendomen på i huvudsak de villkor, som i det föregående angivits.

I samband med kanalens försäljning torde statens kapitalfordran hos det nuvarande kanalbolaget i den mån den ej täckes av de nya skuldförbindelser, som skola avlämnas till riksgäldskontoret, böra bliva föremål för reglering över fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

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

att bemyndiga Kungl. Maj:t godkänna försäljning av den Kinda kanals aktiebolags konkursbo tillhöriga egendomen på i huvudsak de i det föregående angivna grunderna.

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 avlästas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Hellenius.*