

Nr 113.

Ankom till riksdagens kansli den 14 april 1939 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående försäljning av Kinda kanal m. m.*

(4:e avd.)

I en den 3 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 144, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t godkänna försäljning av den Kinda kanals aktiebolags konkursbo tillhöriga egendomen på i huvudsak de i statsrådsprotokollet angivna grunderna.

Kinda kanal, som främst utgör en kanalisering av Stångån, sträcker sig från sjön Roxen (Linköpings hamn) i sydlig riktning genom Östergötland och norra Småland till sjön Åsundens södra ände. Kanalens totala längd är 80,2 km, varav 26,9 km bearbetats. Kanalen har 15 slussar med i allmänhet en bredd av 4,90 meter och tröskeldjup av 1,48 meter.

Alltsedan mitten av 1800-talet har till företaget vid olika tillfällen beviljats statslån och understöd utan återbetalningsskyldighet med betydande kapitalbelopp. Den senaste ägaren, Kinda kanals aktiebolag, är försatt i konkurs.

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 företagens 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 stads-hypotekskassas 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 riksgäldskontoret 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 försattes 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, erlagges 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.

Departementschefen har i ärendet anfört bland annat följande.

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 överlåtes 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 vägarna 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.

För staten såsom fordringsägare i det i konkurs försatta kanalföretaget vore det ekonomiskt fördelaktigast, att en realisation av kanalfastigheten komme till stånd. Ur samfärdselsynpunkt, enkannerligen för trafiken med skogsprodukter och annat tyngre gods, anses kanalen dock alltjämt äga betydelse, och då ett nytt bolag genom kapitalinsats av olika intresserade och främst de närmast berörda kommunerna nu bildats för driftens fortsättning, synes staten icke böra motsätta sig den uppgörelse, vartill förslag här framlagts och som utgör en förutsättning för nämnda plans förverkligande.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

Utskottet.

att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t godkänna försäljning av den Kinda kanals aktiebolags konkursbo tillhöriga egendomen på i huvudsak de i statsrådsprotokollet den 3 mars 1939 angivna grunderna.

Stockholm den 14 april 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Gränebo, Olof Olsson, Nilsson* i Malmö, *Oscar Olsson, Asplund, Andersson* i Fältenborg, *Nilsson* i Landeryd, *Pauli, André, Larsson* i Varberg, *von Heland* och *Nisser*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock, Jansson* i Falun, *Magnusson* i Skövde, *Törnkvist, Svensson* i Grönvik, *Danielsson, Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Närlinge, Ward* och *Mårtensson*.
