

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1880. Andra Kammaren. N:o 58.

Måndagen den 10 Maj.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen hålla sammanträdet.

§ 1.

Upplästes ett af Herr *F. G. Sandvall* insändt, så lydande sjukbetyg:

Att Herr Riksdagsman *F. G. Sandvall* till följd af ett i Lördags påkommet illamående fortfarande är sängliggande sjuk, intygar  
Stockholm den 10 Maj 1880.

*A. Werner.*

M. L.

§ 2.

Justerades protokollsutdrag för förmiddagens sammanträde.

§ 3.

Föredrogs och bifölls Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 9 (i samlingen N:o 27), rörande väckt förslag om ändring i Kongl. Kungörelsen den 24 Maj 1878, om öfverlåtelse af åbo- och skatterätt till under bruk skatteköpta hemman.

§ 4.

Till afgörande förekom Stats-Utskottets Utlåtande N:o 57, angående bevilningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.

Utskottet hade, i anledning af derom utaf Fullmäktige i Riksgäldskontoret gjord framställning, hemställt,

*Ang. bevilningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.*

det Riksdagen ville besluta, att det bemälte Fullmäktige lemnade uppdrag att, när den förlust blefve känd, som genom fördröjd behandling af bevilningsärendet rörande Leufsta fideikommiss uppkommit, hos dem, som densamma föranledt, därför söka ersättning, måtte förklaras icke böra till någon vidare fullmäktiges åtgärd föranleda.

Ang. bevillningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.

Beträffande denna hemställan uppstod öfverläggning, hvarunder anfördes af

(Forts.)

Herr C. A. Larsson: Ja, mine Herrar, nu stå vi åter inför denna ryktbara fråga, om bevillningen för Leufsta fideikommiss. Denna gång är det dock hvarken statsrevisorerna eller Stats-Utskottet, utan Herrar Fullmäktige i Riksgäldskontoret, som bragt frågan på tal. För min del vill jag dock icke låta denna af Herrar Fullmäktige gjorda och af Utskottet tillstyrkta framställning gå i fullbordan, utan att deremot inlägga en kraftig protest. Jag ber att i Herrarnes minne få återkalla, att denna fråga alltsedan 1874 års statsrevision ständigt varit på tal inom riksdagen. Vi veta, att här är fråga om en bevillningssumma till belopp af icke mindre än 126,000 kronor, som Riksgäldskontoret låtit balanseras under hela fjorton år utan att vidtaga några kraftiga åtgärder för beloppets utbekommande. Visserligen lagsöktes fideikommissarien år 1867 för beloppet och påminnelser afgafvos i målet år 1871, men sedan fick frågan hvila under årat. Från Öfverståthållareembetet gjordes försök att få slut på saken, men ingenting kunde förmå Riksgäldskontorets ombudsman att göra något vidare deråt. Först då Riksdagen år 1873 beslöt, att alla frågor rörande testamentsbevillning skulle från Riksgäldskontoret öfverlemnas till Statskontoret, väcktes frågan ånyo till lif, men icke ens då kunde ombudsmannen förmås att lemna ifrån sig handlingarne i målet, utan vid näst derpåföljande revision, då man frågade hvart dessa handlingar tagit vägen, måste de på enskild väg skaffas fram. Så snart Statskontorets ombudsman fått saken om hand och ingifvit påminnelser till Öfverståthållareembetet, fann fideikommissarien genast för godt att till statsverket i ytterligare afräkning å beloppet inbetala icke mindre än 81,816 kronor 35 öre. Vid 1879 års riksdag beslöts, att åt Fullmäktige i Riksgäldskontoret uppdraga, att, utan afseende på huru tvisten om återstående bevillningsbeloppet kunde komma att utfalla, vidtaga de åtgärder, som kunde erfordras för beredande åt statsverket af godtgörelse för den förlust, som med stöd af Kongl. Resolutionen den 13 April 1877 kunde bestämmas. Denna förlust bestod i mistningen af räntan på bevillningsbeloppet under alla dessa år och uppgick till icke mindre än 57,000 kronor. Nu föreslår Utskottet, att Riksdagen skall upphäfva sitt två gånger förnyade beslut i denna fråga, som under alla riksdagar från 1875 till och med 1879 varit föremål för vidlyftiga förhandlingar. Förut hade man väl trott, att det var Riksdagen som var principal för sina Fullmäktige i Riksgäldskontoret, men af detta memorial ser det ut som förhållandet vore omvänt, då Fullmäktige nu föreslå Riksdagen att upphäfva sitt beslut, därför att Fullmäktige tro sig i andanom se, att rättegången skall förloras, och detta oaktadt Fullmäktige icke lagt två strån i kors för att bringa rättegången å bane. För min del tycker jag, att detta är ett något förmätet tillvägagående af Herrrar Fullmäktige. Om de hade visat någon enda omständighet, hvari revisorerna och Utskottet förut misstagit sig, så skulle jag icke hafva förvånats öfver denna deras begäran att Riksdagen skall undanrödja sitt eget beslut. Men i deras memorial och i den stora lunta af handlingar, som vi fingo oss tillsända, finnes ingenting

omfördt, som på något sätt förringar giltigheten och befogenheten af de beslut, Riksdagen fattade år 1875 och 1879. »Utskottet har af de till detsamma öfverlemnade handlingar inhemtat, att vid ifrågavarande, synnerligen invecklade bevillningsärendes handläggning åtskilliga svårigheter för utfående af statens bevillningsfordran mött af den beskaffenhet, att det icke stått i vederbörande tjenstemäns makt att undanröjda dem.» Det är rent af en osanning. Genast då Statskontoret fick saken om hand och afgaf påminnelser hos Öfverståthållareembetet, utbetaltes 81,816 kronor 35 öre, hvarjemte Öfverståthållareembetet ytterligare dömt fideikommissarien att betala resterande 13,110 kronor 82 öre, det vill säga den summa, i afseende på hvilken Riksdagen förklarar att den icke fordrade någon ersättning för den derå uppkomna ränteförlust.

Ang. bevillningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.

(Forts.)

Det föregifves också att Fullmäktige icke vetat, till hvilken de skolat hålla sig. Men man behöfver icke gå utomhus för att veta, hvilken sedan 1871 qvarhållit handlingarne i stället för att afgifva så beskaffad påminnelse, som ombudsmannen i Statskontoret gjorde, då han fick handlingarne om hand. Hade personen i fråga gjort detta, så hade medlen för länge sedan varit indrifna. Och han hade så mycket mindre behöft frukta för ett sådant tillvägagående, som han i förut afgifna påminnelser så utredt målet, att ingen tvekan kunde uppstå att icke summan var gifven. Det invändes visserligen, att icke någon handling förefunnnes till upplysning af fideikommissets ursprungliga beståndsdelar, så att ledning saknades för bedömande af det värde, som på den enes eller andres andel belöpte. Men det upplystes dervidlag, att det endast var tvist om utbyte af vissa fideikommissegendomar mot annan egendom, och denna tvist slets genom en Kongl. Maj:ts resolution redan år 1866, så att saken redan då var klar och fideikommissarien då fått allt hvad han skulle hafva. Ty, heter det, »efter omsorgsfulla, af domare, landtmätare och gode män verkställda undersökningar och värderingar af jorden, äfvensom af vederbörande tjenstemän meddelade utredningar och uträkningar af vissa räntor, hade Kongl. Maj:t genom särskilda utslag, förnämligast af den 27 Februari 1866, lemnat tillåtelse till erforderliga utbyten och surrogeringar, och först derefter, år 1867, har Friherre Carl Emanuel de Geer kommit i fullständig besittning af hvad fideikommisset tillhörde». Ifrån denna stund alltså, det vill säga 1867, då fideikommissarien kommit i tillfälle att få alla de egendomar, hvilka hörde till fideikommisset, var skyldigheten att betala bevillning till kronan solklar. Han skulle således hafva betalt bevillning, på hvad han enligt bouppteckningen fått, år 1867; men äfven om saken icke då var fullt utredd, så skulle han åtminstone hafva gjort det efter 1867 års utredning, då inga vidare hinder funnos att få penningarne.

Jag hemställer fördenskull, att andra Kammaren måtte förklara, att Kammaren icke funnit någon anledning i detta betänkande att frångå de beslut, som Riksdagen fattade 1875 och 1879. Utskottet föreslår visserligen icke, att man skall upphäfva mer än det förstnämnda beslutet, och jag vet egentligen icke hvad meningen skall vara dermed; ty om äfven det första beslutet skulle upphävas, så står

Ang. bevillningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.

ju det andra qvar, som innehåller, att man skulle uttaga ersättning för ränteförlusten på de 81,816 kronorna.

Jag hemställer, att Kammaren måtte helt och hållet ogilla Utskottets förslag, hvarå jag yrkar afslag.

(Forts.)

Herr Themptander: Jag skall endast begagna tillfället att betyga Utskottet min tacksamhet, därför att Utskottet uppmärksammat den af Fullmäktige i Riksgäldskontoret i detta ämne gjorda framställning på ett sätt som låter hoppas, att Riksdagen skall befria Fullmäktige från ett uppdrag, hvars utförande för dem, med den uppfattning de ega af frågans beskaffenhet, måste vara allt annat än angenämt.

Den förste talaren har förklarat sig vidhålla de åsikter i detta ämne, han förut många gånger för Kammaren utvecklat. Då emellertid Stats-Utskottet i detta betänkande utan någon reservation tillstyrkt bifall till fullmäktiges framställning, tror jag icke att Kammaren önskar, att jag vid detta tillfälle och vid denna sena timme af Riksdagen upptager Kammarens tid med att utveckla de skäl, på grund af hvilka jag kommit till en mot hans motsatt uppfattning i denna fråga, helst jag förut under denna riksdag haft tillfälle att i Kammaren redogöra för mina åsikter om denna sak, och detta betänkande för öfrigt är så utförligt, att Kammarens ledamöter deraf mycket väl kunna hemta tillräcklig ledning för sitt omdöme i frågan. Derfor, mine Herrar, och då man ju säger, att så mycket dröjsmål redan egt rum i denna sak, vill jag icke göra mig skyldig till att fördröja den stund, efter hvilken jag hoppas att detta ärende icke vidare skall behöfva vara föremål för Riksdagens uppmärksamhet.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr C. A. Larsson: Jag undrar icke på, om Fullmäktige i Riksgäldskontoret äro tacksamma mot Stats-Utskottet, derföre att det hjälpt dem ur den svåra labyrinth i hvilken de inkommit, och jag undrar icke heller på, om deras uppfattning är den, att saken icke är så särdeles angenäm. Ty nog vet man, hvad det vill säga att åtala statens embets- och tjänstemän för deras försummelse och söka ställa dem till rätta för hvad de felat. Jag undrar, som sagdt, icke härpå; ty Fullmäktige äro till största delen sjelfva tjänstemän. Det är derför icke besynnerligt alls, att Fullmäktige söka hindra rättvisan i dess gång. Men då ifrågavarande tjänstemän i 14 å 16 år försummat att fullgöra en skyldighet, som enligt deras instruktion tydligt och klart ålåg dem, anser jag det icke vara värdt att nu skylla på de gamla Fullmäktige, som fått decharge. Och jag kan icke tro, att Andra Kammaren nu vill taga sina ord tillbaka, ty det skulle se alltför menlöst ut. Att man möjligen gör det i Första Kammaren, torde icke vara så underligt, ty det har händt att frågor, som der fallit i voteringen, sedermera vunnit samma Kammares bifall vid den gemensamma omröstningen. Men skulle Andra Kammaren nu visa sig lika feg, så beklagar jag alla kommande statsrevisorer, om de vilja göra någon anmärkning mot så obefogade åtgärder, som de nu ifrågavarande.

Herr vice Talmannen Ifvarsson: Jag tror icke, att jag gjort mig känd för att vilja skydda tjänstemännen, då det icke haft skäl för sig; och jag skall icke heller nu göra det. Men jag tror derjemte, att, då det gäller Riksdagens anseende, man bör vara mån om att upprätthålla detsamma. På grund af den utredning, som skett, är jag öfvertygad om, att staten icke skulle vinna något genom anställande af en rättegång. Då man således på förhand kan se att rättegången skall tappas, vore det icke välbetänkt och icke öfverensstämmande med Riksdagens värdighet att besluta att en sådan skall anställas. Af dessa skäl yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

*Ang. bevillningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.*

(Forts.)

Hvad beträffar den omständigheten, att man hädanefter skulle fästa mindre vikt vid Riksdagens revisorers anmärkningar, om Riksdagen nu skulle frångå sitt förut fattade beslut, vill jag försäkra, att dessa anmärkningar från början varit fullt befogade. Staten har också fått ut en ganska stor del af den felande bevillingssumman, och man bör således vara revisorerne tacksam därför att de framställt sina anmärkningar. Men då det icke finnes någon utväg att kunna utbekomma något mer, anser jag det icke vara välbetänkt att anställa en rättegång.

Jag hemställer därför, att Kammaren af dessa skäl måtte bifalla Utskottets förslag.

Herr C. A. Larsson: Vore man alldeles säker på att tappa rättegången, så tror jag icke, att man skulle uppträda så kraftigt mot densammans anställande. Men just därför att man fruktar att en eller annan tjänsteman skulle blifva dömd för sin försummelse, så är iveren så stor.

Jag fortfar i mitt yrkande.

Herr Liss Olof Larsson: Vid behandlingen af denna fråga på afdelningen var jag af samma tanke som Herr Carl Anders Larsson, nemligen att Riksdagen borde vidblifva förut fattade beslut i frågan. Jag anser, att Fullmäktige i Riksgäldskontoret handlat fullkomligt riktigt, då de, sedan de tagit del af handlingarne i detta ärende och för sin del kommit till den öfvertygelsen, att ingenting stode att vinna genom anställande af en rättegång, hänskjutit frågan till Riksdagens afgörande, på det att Riksdagen sjelf finge bära ansvaret, om nemligen ingenting kunde vinnas. Jag anser således att Fullmäktige förfarit alldeles riktigt, då de gifvit Riksdagen del af den uppfattning af saken, de efter pröfning af förhållandena kommit till, och jag håller dem räkning därför; något klander mot Fullmäktige vill jag lika litet uttala, som de förtjent något sådant. Men för min del får jag säga, att, sedan jag läst de handlingar, som varit tillgängliga i Utskottet, jag icke kunnat finna att något hufvudsakligen nytt blifvit anfördt, ty det nu sagda har varit känt förut både af statsrevisorerna, Stats-Utskottet och Riksdagen, då Riksdagen på grund af revisorernes anmärkningar just lemnat sina Fullmäktige ett sådant uppdrag, som nu är fråga om att återtaga. Det föreföll mig också något besynnerligt, om Riksdagen, sedan den upprepade gånger beslutat att Fullmäktige skulle utkräva hvad staten förlorat i detta fall, skulle åtra sig utan att ens något försök gjorts. För min del är jag långt ifrån öfvertygad om, att staten

Ang. bevillningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.

(Forts.)

kan vinna något genom en rättegång; men jag föreställer mig, att, om Riksdagen nu återtager de beslut, som den förut — om jag minnes rätt två särskilda gånger — fattat, det skulle se ut, som Riksdagen fattat dessa beslut allt för lättsinnigt, och som man icke skulle kunna komma till rätta med statens tjänstemän, då de gjort sig skyldiga till sådana förseelser som de ifrågavarande. Jag tycker också, att, när Riksdagen en gång fattat ett beslut, den icke borde på detta sätt stanna på halfva vägen. Ett sådant tillvägagående erinrar bra mycket om ordspråket »knyta näfven» i ett visst ställe.

För min del skall jag icke göra något yrkande. Jag hade icke ämnat säga ett enda ord, ty utgången är mig mycket likgiltig, då jag, som sagdt, långt ifrån är öfvertygad om, huruvida något kan vinnas, men då min kamrat på afdelningen uppträdt, har jag ansett mig böra gifva tillkänna, att han icke varit ensam om sin åsigt, ehuru jag anser frågan så oviktig, att jag ej ens reserverat mig. Finner Kammaren förenligt med sitt anseende, att först besluta att en sak skall ske och sedan åtra sig, så skall jag nog foga mig derefter, men för min del vill jag icke påyrka ett beslut, som skulle stå i fullkomlig strid med Kammarens förut uttalade åsikter.

Herr Ola Andersson i Burlöf: På det att man icke skall tro, att äfven jag är missnöjd med Utskottets betänkande, då jag lika litet som ett par föregående talare, hvilka äro ledamöter af Utskottet, reserverat mig mot Utskottets hemställan, så får jag nu till densamma yrka bifall. Jag anser att Fullmäktige i Riksgäldskontoret rätteligen förfarit, då de framlagt ärendet för Riksdagen sedan det underkastats en föregående utredning. I denna utredning finnes mycket nytt, som hvarken Herr Liss Olof Larsson eller jag eller någon annan ledamot af Utskottet hittills haft reda på. Jag erkänner, att försummelser här blifvit begångna af tjänstemännen, men hela ärendet är af den egendomliga och invecklade beskaffenhet, att dessa försummelser förefalla mig något förlätliga; för nedläggande af frågan talar vidare den omständigheten, att, om ingen försummelse hade skett, så kan ingen domstol säga, när ifrågavarande bevillningsbelopp då skolat utfalla. Då jag således för min del anser, att ingen domstol skulle kunna utreda denna ersättning för ifrågavarande förlust, och då således ingenting står att vinna genom en rättegång, som endast skulle leda till onödiga utgifter, så kan jag särskildt i min egenskap af Stats-Utskottsledamot icke annat än tillstyrka Riksdagen att icke motsätta sig Fullmäktiges enhälligt uttalade och af Utskottet accepterade åsigt. Anhåller således om bifall till Utskottets hemställan.

Herr C. A. Larsson: Nog tilltror jag min värde vän Herr Ola Andersson att ega mycken klarhet och mycket förutseende, men huru han kan förutse att en så rättfärdig sak som denna icke skall vinnas, det är något som öfverstiger mitt förstånd. I statsrevisorernes revisionsberättelse för år 1874 står följande: »Då Fullmäktige, såsom här förut är nämndt, läto genom kommissariatet till Statskontoret aflenna de till arfs- och testamentsbevillningen hörande handlingar, hade en-

dast borgensförbindelsen för ifrågavarande bevilning blifvit dit aflemnad».

Då nu ombudsmannen i Riksgäldskontoret blifvit af Öfverståthållare-embetet ålagd att inom två månader afgifva påminnelser i detta så viktiga mål, men helt och hållet underlåtit att göra detta under så lång tid som åren 1871—1873, och återställt handlingarne till Öfverståthållareembetet, skall man väl då tro, att våra domstolar icke skulle ålägga den, som på detta sätt förfarit, att ersätta den förlust, han derigenom tillskyndat statsverket? Så illa tänker jag för min del icke om våra domstolar. Jag tror, att de icke skola lemna ett sådant förfaringsätt onäpst; jag tror, att de äro rättvisa och att de med ovedd och utan anseende till person skola afdöma sakerna.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Öfverläggningen var slutad. Herr Talmannen gaf propositioner såväl på bifall till Utskottets hemställan som ock på Herr C. A. Larssons yrkande samt förklarade sig anse röstöfvervigt förefinnas för den förra meningen. Votering blef begärd, i anledning hvaraf följande omröstningsproposition uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i Utlåtandet N:o 57,

röstar Ja;

Den, det ej vill,

röstar Nej;

Vinner Nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, förklarat sig vidhålla de beslut, som vid föregående tillfällen af Kam-maren i förevarande afseende fattats.

Omröstningen anställdes och visade 76 ja mot 76 nej, i följd hvaraf den förseglade sedeln måste öppnas; och som denna innehöll ett nej, hade alltså beslut fattats i öfverensstämmelse med nej-propositionen.

### § 5.

Föredrogos och biföllos, hvar för sig, Banko-Utskottets nedan-nämnda Utlåtande och Memorial:

N:o 19, i fråga om ändringar uti gällande reglemente för Riks-bankens styrelse och förvaltning, samt

N:o 20, angående instruktion för nästa Riksdags Banko-Utskott.

### § 6.

Skedde föredragning af Lag-Utskottets Utlåtande N:o 44, i anled-  
ning af ej mindre Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till  
förordning innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teck-  
ning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jern-  
väg under konkurs, samt till förordning om förändrad lydelse af 16 § jernväg m. m.

Ang. bevillningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.  
(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg m. m.

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.

i Förordningen den 16 Juni 1875 angående inteckning i fast egendom, än ock särskilda i dessa ämnen väckta motioner.

*Punkten 1.*

(Forts.)

Rörande sättet för föredragningen af det utaf Utskottet under denna punkt framlagda förslag till förordning, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, yttrade

Herr Thomasson: Jag skall, Herr Talman, anhålla att i fråga om föredragnings sättet få hemställa, det Kammaren måtte besluta:

att lagförslaget under första punkten må föredragas paragrafvis;

att diskussionen om första paragrafen må få omfatta lagförslaget i dess helhet;

att sedan samtliga paragrafer blifvit genomgångna rubriken och ingressen må föredragas,

samt att först derefter beslut må fattas om Utskottets hemställan i första punkten.

Det förslag, Herr Thomasson sålunda hemställt, blef af Kammaren bifallet; och skedde alltså nu först föredragning af det förevarande förordningsförslagets

1 §, så lydande:

»Med jernväg förstås i denna förordning sådan enskild jernväg, för hvars anläggning Konungen medgifvit rätt till förvärfvande af erforderlig mark enligt gällande författningar om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, och hvilken, i följd af Konungens vid jernvägens anläggning eller eljest meddelade beslut, är att såsom särskild jernväg anse.

Jernvägen i hela sin sträckning med dertill hörande mark samt verkstäder och andra byggnader anses såsom en enda sammanhörande fast egendom. *Jernvägsegarens för jernvägens drift anskaffade, under hans värjo varande eller för trafik å annan i förbindelse med jernvägen stående bana använda* lokomotiv, vagnar, inventarier och förråd anses såsom tillhörigheter till den fasta egendomen».

Sedan denna paragraf blifvit uppläst, lemnades ordet, på begäran, till

Herr Åbergsson, som anförde: Jag skall hos Kammaren anhålla att i några allmänna ordalag få yttra min mening om det nu föreliggande förslaget och får då till en början förklara, att jag för min del kommer att rösta för bifall till detsamma.

Jag erkänner för min del värdet af det förslag, som framlades vid förra riksdagen. Den till Riksdagens pröfning då öfverlemnade Kongl. propositionen var grundad på ett komitéarbete, som enligt min tanke egde mycket stort värde. Förslaget föll emellertid hos riksdagen.



gen därför att man ansåg det mera inveckladt än som för ändamålet erfordrades. Det förslag, som nu föreligger, har icke det felet att vara inveckladt; tvärtom är det efter min tanke särdeles enkelt och praktiskt samt löser frågan på ett bättre sätt. Jag ber Kammararens ledamöter att, vid öfvervägande af denna fråga, taga hänsyn till den stora vigten af att en lag kommer till stånd. Behovet af denna lag är så allmänt erkändt, att det icke torde vara af nöden att yttra många ord derom. Det är alldeles nödvändigt för de enskilda jernvägarnes kredit att få en säker grund, hvarpå den kan fotas. Särskildt alla de, som med mig hysa farhågor för att staten flera gånger skall ingå på den banan, som i fjor beträddes, att inköpa enskilda jernvägar, böra efter min tanke ifrå för antagande af lagen. Ty det är uppenbart, att, om de enskilda jernvägarne få tillfälle att erbjuda realsäkerhet åt sina långifvare, de i samma mån skola ega större förmåga att reda sig ur den trassliga ställning, hvari deras affärer nu delvis befinna sig.

Det är, som sagdt, af stor vigt för landet, att en sådan lag kommer till stånd; och inför tanken på vigten häraf böra alla små betänkligheter, alla juridiska petitesser vika. Intet lagförslag, särskildt i ett så svårt lagstiftningsämne, kan framläggas utan att blifva föremål för en mängd anmärkningar. Det är nu fråga om att väga dessa anmärkningar i den ena vägskalen och det stora behovet af en lag i den andra. Om man då finner, att lagen i väsentlig mån tillfredsställer behovet, anser jag, att den bör antagas.

Jag har hört många af Kammararens ledamöter enskildt yttra, att det är ledsamt, att lagen kommit till Riksdagen just nu i sista timmen, då alla längta hem, och då man till följd af de täta plena icke haft tillräcklig tid att sätta sig in i förslaget. Jag vill därför söka att i korthet antyda grunddragen af denna nya lag och hvarigenom den skiljer sig från den lag i ämnet, som framlades i fjor.

Den första viktiga skilnaden är, att lagförslaget i fjor byggdes på den tanken, att man skulle söka lagfart på hvarje liten till jernvägen hörande jordlapp vid den häradsrätt eller rådstufvurätt, der jorden var belägen, och sedan man fått lagfart på alla ställen, skulle man vidtaga en inskrifningsåtgärd vid den för hela jernvägen gemensamma jernvägsdomstolen. När man skulle söka lagfart på de särskilda jordparcellerna, skulle man icke blott, såsom vanligt, styrka åtkomsten, utan äfven att jordparcellerna vore gravationsfria jemte flera andra omständigheter, som i 4 § af det förslaget funnos angifna. Detta ansågs skola möta många svårigheter och medföra den olägenheten, att om, sedan man sökt lagfart på så många ställen och jordparcellerna blifvit afförda ur häradsrätternas fastighetsböcker, jernvägen sedermera icke komme till stånd eller icke blefve inskrifven i den gemensamma jernvägsdomstolens bok, skulle dessa jordparceller försvinna ur fastighetsböckerna och dermed en del af det svenska området icke finnas i någon fastighetsbok antecknad. I motsats till detta förslag innehåller det nu föreliggande lagförslaget, att lagfart skall sökas vid den domstol, som handlägger alla lagfarts- och inteckningsärenden, gemensamma för hela jernvägen. Dessa domstolar skulle vara rådstufvurätterna i Stockholm, Jönköping och Kristianstad. Der sökes lagfart. Sedan lagfart der blifvit beviljad, underrätta specialdomstolarne veder-

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, inledning och utmätning af jernväg m. m.

börande häradsrätter att lagfart sökts för alla dessa jordparceller; först sedan detta skett, afföras dessa parceller ur häradsrättens fastighetsböcker.

Vidare innehåller denna lag tvenne nya grundsatser. Den ena af dem upptages i § 1, nemligen att den rörliga materielen skall anses såsom appertinens till jernvägens fasta egendom. Denna grundtanke är enligt min öfvertygelse mycket riktig och medför stor enkelhet och reda; men deremot har anförts, att det vore underligt att förklara till exempel ett lokomotiv, som går fram och åter å jernvägslinien, såsom varande fast egendom och att den endast genom en juridisk fiktion kunde anses såsom sådan. Detta är dock icke orimligare än att, såsom alltid sker, betrakta en mängd andra lösören såsom tillhörande den fasta egendomen. Det har sålunda till exempel blifvit en i praktiken afgjord sak att förklara innanfönster för fast egendom. På 1700-talet skulle sådant icke hafva gått för sig, utan då skulle innanfönster ansetts såsom lösa artiklar; och de äro lika mycket lös egendom som lokomotiven äro det. Att nu antaga dem såsom tillhörigheter till fastigheter är en juridisk fiktion, säger man, och anser sig dermed hafva uttalat ett ofördelaktigt omdöme; men sådana fiktioner finnas i hvarje lag, ty lagstiftningen kan icke undvara dem. Så är det till exempel också en juridisk fiktion, att, om hundra personer rösta om antagandet af en lag, så blir det lag, om 51 personer säga ja, och man lemnar utan afseende hvad de 49 säga. Man säger att folket vill hvad de 51 vilja, men icke hvad de 49 vilja. Äfven detta är en juridisk fiktion; men det är dock en nödvändighet. På samma sätt som jernvägsmaterielen betraktas en mängd andra lösören, till exempel skog; och likväl går det ganska lätt att hugga bort skogen, hvarigenom dess egenskap af fast egendom upphör.

Den andra viktiga grundsatsen är uttryckt i § 2 mom. 2 och innehåller att den, som förmenar sig hafva egande-, pant- eller nyttjanderätt till någon del af jernvägens område, icke kan göra sin rätt gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning enligt Förordningen den 14 April 1866. Det ligger i sakens natur, att, då jernvägen är färdig att trafikeras, kan man icke få taga bort någon bit af jernvägens område, om man har aldrig så god rätt till denna jordparcell; man kan då icke göra sin rätt gällande på något annat sätt än genom att göra anspråk på ersättning, som sedermera får utkrävas af jernvägsbolaget. Genom denna grundsats antaga en mängd eljest invecklade förhållanden mycket enklare gestalt.

I afseende på möjligheten att vinna lagfart innehåller detta lagförslag vissa bestämmelser, som göra att det hädanefter icke blir så svårt, ja nästan omöjligt, såsom det enligt fjorårets förslag skulle varit, att erhålla sådan. För att enligt förslaget få lagfart, behöfver man endast framlägga kartor och åtkomsthandlingar eller ock bevisa att man instämt jordegaren, för att vinna expropriation, såsom synes af § 4 mom. 2.

Dessutom har Lag-Utskottet till den Kongl. propositionen i § 23 tillagt ett stadgande derom, att gamla jernvägsbolag skulle få lagfart, utan att behöfva förete åtkomsthandlingar. Detta lagstadgande grundar sig på den förutsättningen, hvilken jag icke tror någon skall

kunna jäfva, att dessa gamla jernvägsbolag verkligen till jernvägens område hafva en eganderätt, som icke kan rubbas.

Jag skall inskränka mig till hvad jag nu yttrat om lagen i allmänhet, för att icke allt för länge upptaga Kammarens dyrbara tid. Jag tror mig med mitt yttrande hafva berört hufvudpunkterna af detta lagförslag; och förbehåller jag mig, att, om några väsentliga anmärkningar framställas mot detaljbestämmelserna, sedan särskildt få besvara dem.

Jag yrkar, såsom jag redan sagt, bifall till Utskottets förslag.

Herr Themptander: De många lagförslag, som i nu förevarande ämne under senare åren behandlats inom representationen, torde nogsamtt vittna om de svårigheter, hvilka möta för att på detta nya lagstiftningsområde komma till ett fullt tillfredsställande resultat. Att det nu föreliggande lagförslaget skulle på ett lyckligt sätt lösa alla dessa svårigheter, vågar jag för min del, i motsats mot min ärade vän och granne, betvifla; men jag betviflar deremot icke, att Kammaren nu är föga benägen att sysselsätta sig med diskuterande af detta för många af Kammarens ledamöter säkerligen ganska litet intressanta ämne. Då jag emellertid rörande detta förslag kommit till en motsatt uppfattning mot den nyssnämnde talaren och måste yrka afslag på förslaget, torde det tillåtas mig att beröra de punkter, som väsentligast utgöra ett hinder för mig att med min röst biträda förslaget. Jag skall dock söka fatta mig så kort som möjligt.

Den första anmärkning, jag har att framställa, gäller frågan om lagfartsväsendet. Det är för närvarande i lag föreskrifvet, att jernvägarne skola lagfara hvarje parcell, som jernvägen förvärfvat; och att denna procedur icke är så besvärlig, som man måhända föreställer sig, kan jag intyga, icke blott af egen erfarenhet, då äfven jag sysslat något med jernvägsaffärer, utan ock genom att hänvisa till det förhållande, att åtskilliga jernvägsbolag, som på senare tider utfört jernvägsanläggningar, ställt sig denna föreskrift till efterrättelse. I förbigående vill jag nämna, att jag endast undantagsvis och för jemförelses skull skall yttra mig om föregående förslag i detta ämne och om den af mig till denna Riksdag i frågan afgifna motion, till hvilken jag alldeles icke tänker yrka bifall. Det i fjor framlagda förslaget till lag om inteckning i jernväg innehöll, att jernvägen skulle lagfara hvarje parcell vid den underdomstol, inom hvars jurisdiktion parcellen vore belägen, samt sedermera vända sig till specialdomstolen för att på grund af lagfartsbevisen för samtliga parceller få hela sitt område der inskrifvet. När det lagförslaget var föremål för senaste Riksdags behandling, yttrade åtskilliga af denna Kammares ledamöter, hvilka opponerade sig emot förslaget, sin sympati för ett annat utaf en medlem af Högsta Domstolen framställt förslag till lag i ämnet. Denne reservant ansåg det då framlagda förslaget vara alldeles för inveckladt, att frågan vida lättare kunde lösas, om hela lagfarten skedde vid specialdomstolen, samt att man för lagfarts vinnande icke nödvändigt behöfde styrka laga fång, utan endast behöfde anlita ediktalstämningförfarandet. Samme ledamot af Högsta Domstolen inträdde sedermera,

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förord-  
ning om lag-  
fart, inteck-  
ning och ut-  
mätning af  
jernväg m. m.

(Forts.)

såsom vi veta, i Konungens råd och har i egenskap af chef för Justitiedepartementet kontrasererat den Kongl. proposition, som nu är föremål för Kammarens överläggning. Men i denna proposition har man alldeles frångått den sålunda i reservationen framställda princip, i det att man öfvergifvit ediktalförfarandet, och i stället, i likhet med hvad i fjor var föreslaget, ansett jernvägsegaren för vinnande af lagfart böra styrka laga fång till hvarje parcell, ehuru man, för den händelse att eganderätten är vunnen genom expropriation, medgifvit en viss lättnad med afseende å sättet för att styrka egarens fång, och mot denna lättnad har jag för min del icke något att anmärka. Men den stora skilnaden emellan de båda i år och i fjor framlagda förslagen ligger deruti, att, då man i fjor yrkade, att lagfarten skulle ske vid underrätt i den ort, der jordparcellen vore belägen, så har man deremot nu föreslagit, att den skall försiggå vid specialdomstolen eller Rådstufvurätten i en af de tre städerna Stockholm, Jönköping och Kristianstad. Nu hemställer jag till Herrarne, af hvilka väl de fleste sysslats med eller haft någon befattning med lagfartsärenden, huru det skall vara möjligt för dessa specialdomstolar att pröfva lagfartsfrågorna angående dessa många parceller, då Rådstufvurätterna ju hvarken hafva erforderlig lokalkänedom eller tillgång till ortens fastighetsböcker. Under samtal med en och annan landtdomare har jag inhemtat, att, ehuru desse hafva långt lättare att utreda dylika lagfartsförhållanden, såväl till följd af personlig kännedom om förhållandena i orten, som genom anlittandet af fastighetsböckerna, så erbjuda likväl dessa lagfartsärenden, isynnerhet i vissa delar af riket, för dem mången gång ganska stora svårigheter; men huru skall det då vara möjligt för dessa tre Rådstufvurätter att reda sig med dessa förhållanden? Om detta förslag antages, så fruktar jag, att dessa Rådstufvurätter se sig nödsakade att gifva lagfartssökandena det ena föreläggandet efter det andra, för att få förhållandena utredda, och jernvägsegarne skola tvingas att för hvarje liten parcell förete utdrag af fastighetsböckerna. Detta kommer åtminstone icke att bereda jernvägsegarne någon lättnad i besvär eller besparing i kostnad, och kanske kommer ändock understundom saken icke att kunna så nöjaktigt utredas, att lagfarten kan beviljas. Ty det är att märka, att lagfartsärendet måste af specialdomstolen pröfvas icke endast på det sätt, att specialdomstolen helt enkelt förklarar, att hela det eller det på karta affattade jernvägen tillhöriga området skall anses vara lagfaret, utan det stadgas i 4 § 3 mom., att specialdomstolen skall om den skedda lagfarten underrätta de underdomstolar, inom hvilkas jurisdiktion de särskilda parcellerna äro belägna, på det att dessa domstolar skola komma i tillfälle att derom göra anteckning i fastighetsböckerna på behöriga folier. Sålunda måste hos specialdomstolen en detaljerad pröfning med afseende å hvarje parcell föregå lagfartens beviljande, och denna pröfning är det jag anser vara förenad med ofantligt stora svårigheter. Då synes det vara mycket enklare, att man later lagfarten ske på sätt, som för närvarande är stadgad, eller hos domstolen i den ort, der jorden ligger och der lagfartsärenden eljest förekomma, och sedermera later inskrifning ske hos specialdomstolen af de lagfartsbevis, som underdomstolarne i orterna utfärdat.

Då jag nu är inne på frågan om det särskilda forum, som genom denna lag skulle tillskapas, så ber jag att äfven få fästa uppmärksamheten på den oegentlighet, som i min tanke ligger deruti, att det endast är rådstufvurätterna i tre städer, som skola handläggas dessa ärenden, beroende på, huruvida jernvägen till större delen af sin sträckning ligger inom den ena eller den andra hofrättens jurisdiktion. Jag vill icke fästa mig vid det ökade arbete, som till följd af lagens tillämpning, åtminstone till en början, kommer att uppstå för dessa rådstufvurätter, utan jag fäster mig företrädesvis vid det besvär och den olägenhet, som komma att tillskyndas jernvägsegarne själfva, derigenom att det forum, der deras lagfartsärenden skola behandlas, och med hvilket de måste träda i en liffig beröring, kommer att ofta blifva från dem aflägsset. Den så kallade Stora Bergslagsbanan till exempel, hvilken styrelse har sitt säte i Göteborg, kommer att få sitt forum i Stockholm. Icke kan sådant vara lämpligt. Om vi i en framtid få en mängd enskilda jernvägar i Norrland, så komma äfven dessa att få sitt forum här i staden. Beqvämt för dem blir det åtminstone icke, och icke heller i annat afseende kan jag finna någon vinst utaf att få lagfartsärendena på detta sätt koncentrerade vid tre domstolar för hela riket.

Den andra anmärkningen, jag emot det föreliggande förslaget har att framställa, gäller den alldeles nya princip i vart rättssystem, som uttalas i förslaget 2:a §, enligt hvilken den, som förmenar sig hafva egande-, pant- eller nyttjanderätt till någon del af den mark, som till jernväg hör, ej må göra sådan rätt gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning enligt expropriationslagen.

Jag har nu icke fullt klart för mig hvad detta stadgande åsyftar, det vill säga huruvida det gäller redan innan man fått lagfart å jernvägen; i sådant fall synes det mig kunna medföra en högst betänklig kränkning af eganderätten och alldeles fritaga jernvägarne från att ställa sig lagar och författningar till efterrättelse vid förvärfvande af jord. Jag antager dock, att det skall gälla först sedan jernvägsegaren lagfart sin jernväg. Jag vill då fästa uppmärksamheten på det högst besynnerliga förhållandet, att den, som har en sakrätt, såsom eganderätt, kan blifva beröfvad densamma, utan att få något annat i ersättning än en fordringsrätt. Nog kan jag förstå, att egaren eller panträttsinnehafvaren får i sådant fall underkasta sig tillämpning af expropriationslagen, men man borde väl kunna fordra, att han skulle få förmånsrätt för det belopp, som vid expropriationen tillerkännes honom. Jag antager till exempel det förhållande — som jag nu särskildt erinrar mig — att en jernväg förvärfvat ett stycke jord genom aftal med orätt person, det vill säga en annan än rätte egaren. Jernvägen lagfar detta jordstycke; och sedermera kommer rätte egaren och fordrar ersättning för sin jord. Då får han visserligen sin ersättning bestämd efter expropriationslagens föreskrifter, men han erhåller derför endast en oprioriterad fordran hos ett kanske konkursmessigt bolag, hvars alla tillgångar äro förpantade. Är icke detta en betänklig rättskränkning? Bestämmelsen i förslaget är hemtad från det tyska lagförslaget i ämnet, men i det senare förslaget har likväl egaren tillerkänts förmånsrätt för köpeskillingen. Jag vill också fästa upmärk-

Ang. förordning om lagfart, in-teckning och ut-mätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m. samheten derpå, att Justitieministern i sitt anförande till statsrådsprotokollet erkänt, att en sådan förmånsrätt synes hafva billighetskäl för sig, men att han, i följd af vissa praktiska svårigheter, icke ansett sig kunna tillstyrka den. Mig synes, att icke blott billigheten talar därför, utan att den mest bestämda och bjudande rättvisa påkallar en

(Forts.) sådan förmånsrätt. Man skall komma ihåg, att i allmänhet, då man tager en fastighet från egaren, får han den tillbaka. Här får han den icke tillbaka, jernvägen behåller den, under det han får åtnöja sig med den ersättning, som bestämmes, men den ersättningen bör han väl åtminstone ega trygghet att utfå.

Efter mitt förmenande företer förslaget vidare en stor brist deruti, att ingen möjlighet finnes för jernvägsbolaget att bereda någon säkerhet för medel, som behöfva upplånas under byggnadstiden. Enligt detta förslag får icke inteckning ske, förr än jernvägen är lagfaren; lagfart kan åter icke beviljas annat än för jernvägen såsom en helhet, det vill säga sedan jernvägen till hela sin sträckning blifvit bestämd. Nu veta vi, att det i praxis aldrig tillgår så, att en jernvägsanläggning företages på det sätt, att man på en gång bygger på hela sträckan; jernvägens område i dess helhet blifver icke bestämdt förr än jernvägen är färdig. Men då har jernvägsegaren redan behöft använda åtminstone största delen af de för företaget beräknade medel. Se vi på förhållandena, sådana de här i landet i verkligheten gestaltat sig, så finna vi, att jernvägsbolagen behöft upplåna medel och utfärda obligationer, hvilka till och med varit bland allmänheten spridda långt innan jernvägen har varit fullbordad. Jag hemställer nu, huru det kommer att gå, om denna lag skall tillämpas. Obligationsinnehafvarne ega nemligen icke att söka inteckning, utan det kan endast jernvägens egare göra; men för honom är det i de flesta fall omöjligt att åter samla i sin hand de redan utfärdade obligationerna. Denna brist i förslaget, att det icke bereder jernvägens egare någon möjlighet att skaffa säkerhet redan under byggnadstiden, är efter mitt förmenande så stor, att jag redan därför skulle kunna biträda förslaget. Denna brist är också framhållen af den statsrådsledamot, som i en till statsrådsprotokollet afgifven reservation afstyrkt den förevarande Kongl. propositionen.

Härefter har jag en anmärkning att göra — och en ganska väsentlig anmärkning — beträffande det särskilda konkursförfarandet för jernväg, hvilket man vill tillskapa. Jag vill erinra om, att det nu föreliggande förslaget i den delen utgör ett tillägg till hvad den i fjor behandlade Kongl. propositionen innehöll. Man har medgifvit fordrings-egarne rätt att besluta anstånd med jernvägens försäljning. Detta anstånd afser naturligtvis antingen att uppskjuta med realisation af jernvägen till dess gynsammare konjunkturen därför kunna inträffa, eller också att lemna jernvägens egare tillfälle att, om jag så må säga, stå öfver de ogynsamma konjunkturen och afvakta, att en mera upparbetad trafik kan lemna egaren tillfälle att åter upptaga sina betalningar. Och min fulla öfvertygelse är, att om vi också gått något för brådstörtadt till väga med anläggande af nya jernvägar, så skola dock i en icke alltför aflägsen tid de flesta jernvägar kunna betala sina annuiteter å anläggningskostnaden. Om man emellertid vill, så-

som mig synes vara riktigt, bereda ett rådtrum med konkursens utagerande, går det icke an att på sätt detta förslag innehåller låta utdelningen af det öfverskottet jernvägstrafiken under tiden lemnar ske enligt de i nu gällande allmänna konkurslag förefintliga stadganden. Ty då vi nu få en in-teckningslag, som kan tillskapa prioriterade fordringsegare i olika kategorier, blir då följden, att under hela anståndstiden ingen annan kan erhålla någon utdelning, än den som innehar första prioriteten. Jag vill tillåta mig anföra ett exempel, utan att nämna det bolag jag härvid afser. Ett bolag har ett statslån med första prioritet å 5 millioner och sedermera ett högst betydande obligationslån af 36 millioner. Detta bolag har hittills naturligtvis utan svårighet kunnat betala annuiteterna å de 5 millionerna, det har äfven kunnat till en väsentlig del betala ränta å obligationslånet, men har emellertid under första tiden af sin tillvaro icke förmått betala annuiteterna å sistnämnda lån fullt. Antag nu, att ett sådant bolag bringas i konkurs. Följden blifver då, enligt denna lag, att alla öfverskott, som under ett beslutadt anstånd uppkomma, skola uteslutande gå i betalning å statslånet till dess detsamma är fullt guldet och att dettas amortering sålunda påskyndas, under det att de öfriga fordringsegarne, som före konkursen fingo uppbära en del af de dem tillkommande annuiteter, skulle under anståndstiden gå miste om all utdelning. Man säger, att detta öfverensstämmer med nu gällande lags grundsatser. Ja, det är sant; men jag ber få fästa uppmärksamheten derpå, att den utdelning hvarom nu är fråga åstadkommes icke genom realisation af tillgångarne, utan består uti den afkastning, som vinnes genom trafikerandet af jernvägen. Och om också för närvarande är stadgadt, att all afkastning först skall gå till den bäst prioriterade, så medgifver den allmänna konkurslagen å andra sidan ingalunda att man kan uppskjuta med realisation af en konkursmassas tillgångar emot en enda fordringsegares bestridande, ty hvarje fordringsegare har rätt att efter inställelsedagen fordra tillgångarnes realisation. Då man går in på den nya principen att genom lag stadga, att en pluralitet af fordringsegare kan besluta anstånd, förstår jag icke, hvarför man ej lika väl kan acceptera den nyhet, som skulle ligga deri, att man under anståndstiden låter utdela öfverskottet af trafikinkomsterna så långt det förslår till betäckande af *förfallna* annuiteter, alltid naturligtvis med iakttagande af fordringsegarnes olika rätt, men dock så, att när den bäst prioriterade fått uppbära sin annuitet, den närmast berättigade äfven får vara med om utdelningen o. s. v., så långt öfverskottet räcker. Äfven i detta afseende vill jag tillåta mig återropa ett exempel. Det finnes ett jernvägsbolag, som har ett statslån med första prioritet. Bolaget har vidare tre serier af obligationer, med rätt den ena efter den andra enligt forskrifningarnes tydliga och klara innehåll. Jag kallar de tre obligationsserierna *a*, *b* och *c*. Bolaget är i tillfälle att fullgöra annuiteterna å statslånet och obligationslånet *a*; men man kan tänka sig, att bolaget icke kan betala annuiteterna å serierna *b* och *c*. Om då ett femårigt anstånd beslutas, måste enligt detta förslag all afkastning gå till forcerande af återbetalningen af statslånet, under det serien *a*, som förut fått fullt, nu kommer att blifva utan. Följden här af åter måste blifva den, att serien *a* motsätter sig ett sådant an-

Ang. förordning om lagfart, in-teckning och ut-mätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

*Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.*

(Forts.)

stånd, och derigenom komma de fördelar, som man med hela anständsförfarandet afsett, att blifva beröfvade serierna *b* och *c*. Förändrade grunder för utdelningen höra därför oafvisligen tillsammans med anständsförfarandet, och detta finner man också bekräftadt, om man tar kännedom om vare sig det tyska lagförslaget eller förfarandet i England. Det förvånar mig så mycket mer, att Lag-Utskottet kunnat godkänna förslagets stadganden rörande utdelning, som Utskottet i sitt utlåtande uttryckligen förklarar, att nya förhållanden kräva nya former. Det är dock med synnerlig varsamhet Lag-Utskottet i detta fall accepterat de nya formerna; mig synes eljest, att, om man delvis antager nya former, måste man också taga konsekvenserna deraf.

Vid detta konkursförfarande förekommer för öfrigt en annan nyhet, hvilken gör mig obenägen för förslaget, nemligen den nya bestämmelsen rörande förvaltning af jernväg, hvars egare gjort konkurs. Såsom vi veta, förvaltas eljest ett konkursbos tillgångar af de utaf borgenärerne tillsatte gode män och sysslomän. Efter detta förslag åter skulle för tiden före inställelsedagen vid sidan af borgenärernes förtroendemän, hvilkas verksamhet komme att blifva mycket begränsad, tillskapas en af Rätten tillsatt förvaltning, med uppgift att taga den i konkurs försatta jernvägen om händer samt besörja upprätthållande af trafiken. Såsom tillsatt af Rätten blefve denna förvaltning oberoende af borgenärerne, hvilka således icke skulle ega samma tillfälle som i andra konkurser att utöfva inflytande i afseende å förvaltningen af sin egendom. I sammanhang härmed ber jag få erinra, att denna inblandning från det allmännas sida uti en i konkurs försatt jernvägs förvaltning blir ändå större, när man kommer till 21 § af förslaget, der det i fråga om jernväg, med hvars försäljning borgenärerne beslutat låta anstå, om jernvägens eller dess tillhörigheters behöriga underhåll åsidosättes eller trafiken ej vederbörligen vidmakthålles, heter: »Har uppskof — — — — må, på talan af statens jernvägsstyrelse, som i nämnda hänseenden eger utöfva tillsyn öfver jernvägens förvaltning, konkursdomaren förordna, att jernvägen, utan hinder af uppskofsbeslutet, skall säljas, på sätt i 51 § Konkurslagen är stadgadt». Visserligen finnes det redan nu bestämmelser derom, att statens jernvägsstyrelse eger utöfva en viss tillsyn öfver samtliga privata jernvägar. Men denna rätt för jernvägsstyrelsen betingas af innehållet i jernvägsbolagens koncessioner; och jag kan icke förstå, hvarför jernvägsstyrelsen skall hafva mera utsträckt myndighet i afseende på i konkurs försatta än öfver andra enskilda jernvägar. I de fall, der enligt eljest gällande bestämmelser statens jernvägsstyrelse eger rätt att tillse eller ingripa i enskilda jernvägars förvaltning, quarstår naturligtvis denna rätt, om jernvägssegareu gjort konkurs; men att för den senare händelsen genom civillag gifva statens jernvägsstyrelse en utsträckt myndighet öfver jernvägen, synes mig vara icke allenast obehöfligt ur statens synpunkt, utan äfven obilligt mot fordringsegarne och på samma gång betänkligt med hänsyn till de konsekvenser, som deraf kunna följa. Jag är nemligen af alldeles motsatt uppfattning mot min ärade vän och granne, då han uttalat den mening, att föreliggande förslag bör antagas, derest man önskar att staten skall slippa ifrån att inköpa enskilda jernvägar. Jag åter betraktar denna statens



inblandning i de under konkurs varande jernvägarnes förvaltning såsom långt ifrån välbetänkt, derest man har en sådan önskan. När staten på detta sätt lägger sig i förvaltningen af en i konkurs försatt jernväg, så får man icke förväna sig deröfver, att den sistnämndas fordringsegare resonnera ungefär så här: eftersom vi icke fritt få disponera öfver vår egendom samt anordna trafiken på sätt vi finna billigast och förmånligast, eller med andra ord, eftersom jernvägsstyrelsen i dylikt fall eger större bestämmande rätt och myndighet öfver jernvägarne än eljest, så har staten i viss mån gifvit på hand att den vill öfvertaga jernvägen. För min del är jag visst icke under alla förhållanden emot att staten inköper enskilda jernvägar. Men när så sker, bör det bestämmande för affären vara statens eget intresse och fördelen för den, att i stambanesystemet få en sådan jernväg inkorporerad, och icke den omständigheten, att den till inköp ifrågasatta jernvägens egare råkat på obestånd.

*Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.*  
(Forts.)

Slutligen ber jag att få göra en anmärkning mot det tillägg, som Utskottet fogat till Kongl. Maj:ts förslag till öfvergångsstadganden. Visserligen är det Kongl. förslaget i denna del så till vida ofullständigt, att, om det skulle tillämpas, det i sjelfva verket blefve omöjligt för de äldre jernvägarne att erhålla lagfart. Denna brist har Utskottet insett samt velat afhjelpa genom att såsom vilkor för lagfarts erhållande föreslå skyldighet för vederbörande aktiebolag att presentera karta öfver den mark, som faktiskt utgör området för dess jernväg. Men vill man gå ända derhän och säga, att det faktiska besittningstagandet är nog för att få lagfart, synes det mig, att man hellre bör stryka hela lagfartsinstitutet.

Åtskilliga andra anmärkningar kunde visserligen vara att göra mot den föreslagna lagen, men jag vill icke längre uppehålla Kammarens tid. Jag är säker på, att de, som haft tillfälle att taga del af ej mindre Högsta Domstolens än äfven reservantens i Konungens råd erinringar mot det Kongl. förslaget, skola finna det i flera andra hänseenden tarfva ändringar och modifikationer. Hvad jag berört, är tillfyllest för att motivera mitt votum i frågan, gående ut derpå, att det föreliggande förslaget, huru godt och välbetänkt det än i många afseenden må vara, likväl icke är af beskaffenhet att böra antagas.

Jag yrkar för den skull afslag å den föredragna paragrafen, liksom å förslaget i dess helhet.

Herr C. A. Larsson: Jag kan icke begripa, huru den föregående talaren hunnit att sätta sig så bra in i föreliggande betänkande. För min del har jag nätt och jemt hunnit att läsa förslagets rubriker, ty så sent har betänkandet blifvit bland Kammarens ledamöter utdeladt.

Jag tror, att det vore nästan bäst för de enskilda jernvägarnes kredit, om denna lag icke komme till stånd. Nu har möjligen en jernvägsegare någon liten kredit och han kan få hos köpmännen de nödvändigaste behofven tillfredsställda. Men om detta förslag blir lag, så vill troligen icke någon menniska gifva honom kredit för ens 10 eller 20 kronor, såvida han ej får inteckning. Jag anser till och med att den, som har inteckning i jernvägen, icke derigenom har någon

*Ang. förordning om lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg m. m.* säkerhet för sin fordran, då en del obligationsinnehafvare är berättigade att taga hvad de vilja. Då dessutom Riksdagen nu så långt framskridit, hemställer jag, att man må så fort som möjligt afslå lagförslaget.

(Forts.)

Herr Berg: Jag är i viss mån i samma predikament som den föregående talaren. Först klockan tolf i Lördags natt bar jag föreliggande betänkande hem i min ficka. Under den följande Söndagen, hvaraf jag använde en ganska stor del för att göra mig reda för dess innehåll, har jag visserligen hunnit något mer än att blott läsa rubrikerna, ty jag har genomläst hela betänkan-det och hela Kongl. Maj:ts proposition med dervid fogade bilagor. Men jag får erkänna, att jag icke hunnit så smälta hvad jag läst, att jag tilltror mig kunna uttala ett säkert omdöme i saken. Jag har under denna läsning fatt åtskilliga betänkligheter mot förslaget, men huruvida dessa äro, såsom den förste talaren yttrade, endast juridiska petitesseer eller om de hafva någon befogenhet, är just hvad jag för närvarande sjelf icke fullt kan bedöma.

De två förste talarne, af hvilka den ene är ledamot af Lag-Ut-skottet och den andre ledamot af den komité, som förberedt ärendet, och hvilka följaktligen bättre än andra känna till saken, hafva beklagligen varit af motsatta åsigtter, hvilket naturligtvis icke kan undgå att hos oss andra, hvilka ej hunnit sätta oss in i ämnet, framkalla ökad villrådighet, då vi skola fatta vårt beslut. Då enligt föredragningsordningen diskussionen nu kommer att omfatta förslagets särskilda stadganden, ber jag emellertid att få i korthet antyda några af de betänkligheter, som hos mig gjort sig gällande, på det att de, som nitälska för förslaget och anse det vara af yttersta behovet påkalladt, må komma i tillfälle att åtminstone undanrödja dem.

En talare har redan antydt svårigheterna för en domstol sådan som de tre rådstufvurätterna, hvilka skulle upptaga lagfarts- och in-teckningsärenden rörande jernvägar, att fullkomligt omsorgsfullt pröfva, huruvida laga fäng finnes till alla de särskilda parceller, hvaraf en genom flera olika domstolars områden löpande jernväg består. Jag instämmer i detta hänseende med honom, och jag befarar att till följd af bristande kännedom om de hemman, lägenheter och tomter, hvar-öfver jernvägen går, misstag vid meddelandet af lagfarten kunna komma att ske, så att, när protokollet kommer domstolen i orten till handa, denna sättes i ganska stort bryderi beträffande hvilka hemman och lägenheter som verkligt blifvit vid Rådstufvurätten lagfarna, hvaraf tilläfventyrs oreda och förvecklingar i de särskilda lagfartsböckerna kunna uppstå. Nu medger jag emellertid, att det skulle vara ganska fördelaktigt för en jernvägsegare att slippa lagfara mera än vid en domstol och således befrias från den i det förra förslaget förutsatta skyldigheten att för hvarje särskild del af jernvägen söka lagfart vid det forum, der denna del är belägen. Jag befarar dock, att denna fördel, hvad nya jernvägar beträffar, icke kommer att förefinnas, såvidt jag förstår stadgandet i 6 §. Denna paragraf lyder i dess 2:dra moment: »I den händelse, som i 12 § af nyssnämnda förordning (Kongl. Förordningen den 16 Juni 1875) omförmäles, vare, i fråga om mark,

som blifvit till jernväg använd, vid jernvägens lagfartsdomstol gjord ansökan om lagfart å hela jernvägen *utan verkan* emot den, som vid domstol i orten sökt lagfart å den ifrågavarande marken». «Således, om, sedan mark till jernvägen blifvit medelst expropriation eller annorledes lagligen förvärfvad och lagfart vid jernvägens lagfartsdomstol egt rum, markens förre egare öfverlåter den till någon annan, som derå söker lagfart vid det forum, der jorden är belägen, så har jernvägens lagfart icke någon verkan mot den senare egaren, och denne kan således ånyo enligt 2 § väcka anspråk på lösen för jorden. Det synes mig derföre nödvändigt, att en jernväg, i den mån den förvärfvar sig jordstycken, måste söka lagfart å dem vid det forum, hvarinom hvarje särskildt jordområde är beläget, för att icke utsättas för äfventyret att ånyo betala jorden till en senare köpare. Dertill kommer, att det icke alltid är gifvet att allenast smärre jordparceller af jernvägsbolagen förvärfvas. Det händer nemligen stundom att ganska betydliga delar af hemman och hemmanslotter inköpas för att användas till stationer och dylikt, hvarefter delar af den sålunda inköpta jorden sedermera af bolagen åter försäljas. I sådant fall, då det rör en större possession, lärer ej, utan uppoffring af reda och ordning, jernvägsbolaget kunna undgå att vid forum rei sitæ söka lagfart.

Mot stadgandet i 2 § vågar jag äfven för min del hysa vissa betänkligheter. Det heter nemligen der: »Ej heller må den, som förmenar sig *hafva* egande-, pant- eller nyttjanderätt till någon del af den mark, som till jernväg hör, göra sådan rätt gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning enligt Förordningen den 14 April 1866 angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof».

Den förste ärade talaren nämnde, att detta stadgande hade sin grund deri, att, sedan en jernväg blifvit färdigbyggd och trafikerad, ingen gerna kan skilja någon del af jernvägen från densamma och att således egaren till jord, hvilken till jernvägen blifvit använd, icke kan medgifvas att taga igen jorden, utan måste nöja sig med att erhålla lösen eller ersättning derför. Såvidt fråga är om färdiga jernvägar, vill jag ej bestrida att så kan vara fallet. Men jag är mycket tveksam om icke 2 § går något längre; ty, sedan Kongl. Maj:t gifvit koncession åt ett jernvägsbolag och dermed förlänat bolaget rätt att expropriera erforderlig jord, så torde, i den mån jord af bolaget tages i besittning och skenor utläggas, den jord, som af jernvägens styrelse sålunda tagits om händer, vara att hänföras till sådan till jernväg hörande mark, i afseende hvari 2 § eger tillämpning, och ehuru jernvägen icke kan lagfaras förrän den i sin helhet blifvit färdig, kommer likväl derförinnan de förre jordegarnes eganderätt att upphöra och förvandlas till en enkel fördringsrätt. Men då uppstår frågan, om detta äfven gäller i händelse ett jernvägsbolags styrelse, som fått rättighet att expropriera jord, tager denna jord i besittning utan att i den ordning expropriationslagen stadgar erlægga betalning derför eller ställa borgen för löseskillingen. Innan så skett, är väl, enligt expropriationslagen, egaren af jorden icke pliktig att afstå den, och eger således, om jorden mot hans vilja tages i besittning, rätt att fordra det densamma återställes till dess vilkoren för dess begärande

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.

(Forts.)

blifvit fullgjorda, men, enligt ordalagen i 2 §, synes för det fall, att jorden blifvit utlagd till jernväg, egaren icke få taga igen jord, utan blott göra gällande sin rätt till lösen derfor. För min del vet jag icke rätt huru meningen är. Jag hoppas att den icke må vara så, som jag nyss antydt, utan att först, sedan jernvägen blifvit lagfaren, ingenting derifrån må skiljas; men jag är tveksam om stadgandet kan så förstås och ser deri en ökad anledning att framhålla vigten af hvad en föregående talare yttrat om det obilliga deri, att en jordegare, som blir af med sin egendom, väl får ersättning, men ej ens har förmånsrätt för denna ersättning, hvilket synes mig väl mycket strida mot den i vår lag gällande principen, att obetald köpeskillingsfordran alltid bör utgå med bästa rätt.

Uti en annan paragraf, nemligen den 9:de, stadgas: »Har, innan sådan anteckning skett, som i 4 § 3 mom. sägs, inteckning vid under-rätten i orten beviljats i mark, som till jernvägen hör, *då skall, till säkerhet för den rätt till ersättning, som enligt 2 § tillkommer inteckningshafvare, inteckningen gälla i jernvägen med förmånsrätt från den dag, inteckningen söktes*; dock att om företräde till betalning för ogulden köpeskillning gäller hvad i 11 kap. 2 § Jordabalken sägs. Är, då sagda anteckning sker, ansökan om inteckning i den mark, som anteckningen angår, på pröfning beroende, fortfarande samme Rätt dermed, och gälle om inteckningen, der den beviljas, hvad ofvan sagdt är. Inteckning, hvarom i denna paragraf sägs, skall, på sätt i allmänhet stadgadt är, förnyas vid den Rätt, som inteckningen beviljat». Jag vet heller icke rätt huru detta skall förstås. För fordringen skall inteckning i jernvägen kvarstå, men enligt 2 § vill det synas som om inteckningsegaren ej hade annan rätt än att hålla sig till löseskillingen för jorden. Om nu, såsom i 4 § förutsättes, denna redan blifvit betald eller borgen derfor blifvit stäld, skall ändock inteckningen fortfarande stå kvar såsom en gravation å jernvägen? Det synes mig som om dessa paragrafer icke stå i full öfverensstämmelse med hvarandra. Härtill kommer, att upplysning om de inteckningar, hvarför jernvägen häftar, måste sökas både vid de lokala fora och vid jernvägens speciella inteckningsdomstol, ty om de inteckningar, som vid de förra blifvit meddelade, har den senare ingen kännedom. Dessa inteckningar hafva dock bättre rätt än de, som af jernvägens särskilda forum blifvit meddelade, och fastän man velat bereda jernvägen fördelen af en speciel för hela dess sträckning gemensam lagfarts- och inteckningsdomstol, måste ändock, vid fråga om jernvägens belåning eller exekutiva försäljning, anskaffas gravationsbevis från alla de domstolar, inom hvilkas områden jernvägen är belågen. Enligt § 24 får inteckning sökas i jernväg, innan lagfart egt rum. Men innan lagfart skett, hvar är då jernvägens forum? Uti 3 § stadgas, att forum är Rådstufvurätt i stad, der den Hofrätt finnes, under hvilrens domsområde jernvägen till större delen är belågen. Jag blef nyss tillfrågad: till hvilket forum Bergslagernas jernväg skulle, enligt detta stadgande, komma att höra, men blef svaret skyldig, och skulle jag vara ledamot af Rådstufvurätten här i Stockholm och någon kom till Rätten och begärde inteckning i nämnda jernväg, vet jag ej rätt hvilken åtgärd i anledning deraf borde vidtagas. Att innan jernvägen

blifvit kartlagd pröfva huruvida den ligger till större eller mindre del inom Göta eller Svea Hofrätts domvärjo, och på grund deraf bestämma, om den hör till Jönköpings eller Stockholms Rådstufvurätt, kan stundom blifva med svårighet förenadt, och om olika meningar härom hos domstolarne uppstå, kan följden deraf blifva svärlösta förvecklingar.

*Ang. förordning om lagfart, inläggning och utmätning af jernväg m. m.*

(Forts.)

Det var också åtskilligt annat, som jag vid läsningen fäste mig vid; men jag vill ej åter upprepa hvad som förut vid ärendets föregående behandling blifvit mot förslaget anmärkt, och såsom jag nämnde, vågar jag icke bestämdt uttala något omdöme derom. Kanske jag misstagit mig; kanske äro mina betänkligheter blott juridiska finesser, af ringa betydighet emot fördelarna för de intressen, som påkalla lagens antagande, och derföre vill jag för närvarande icke framställa något yrkande.

Herr Liss Olof Larsson: Jag skulle knappast hafva vågat yttra mig angående detta lagförslag, derest jag icke vunnit understöd för mina åsikter af den näst föregående talaren. Han yttrade nemligen, att tiden varit så knapp, att han ej tillräckligt hunnit sätta sig in i lagen; och om så är med honom, hur skall det då vara med oss? För min del får jag bekänna, att jag icke hunnit taga den kämmedom om förslaget, att jag vågar deltaga i ansvaret af att nu bifalla detsamma. Utskottsbetänkandet delades nemligen ut under Lördagens plenum, som räckte till midnatt; i går hade vi sammanträde å riksgäldsafdelningen, som varade i fem timmar, och i dag hafva Kamrarna också haft sammanträden, som fortgått hela dagen. Vid sådant förhållande har man ju ej haft mycken tid öfrig att egna åt nu föreliggande viktiga lagförslag.

Utskottets betänkande skiljer sig högst betydligt från Kongl. Maj:ts proposition, af hvilken man åtminstone kunnat hafva haft tillfälle taga del, likasom äfven af det Högsta Domstolens yttrande, som åtföljer densamma. På grund af Högsta Domstolens utlåtande har man i allmänhet — och i synnerhet vi, som icke äro lagkloka — lättare att bilda sig ett omdöme; men om Utskottets förslag har Högsta Domstolen icke yttrat sig, och med de stora förändringar Lag-Utskottet gjort i Kongl. Maj:ts förslag, saknar man det stöd man skulle hafva, om Högsta Domstolen fått pröfva frågan och uttala sig i densamma, innan den förelades Kamrarna.

Jag har visserligen mycket stort förtroende för Lag-Utskottets ledamöter; men bland dem af dessa ledamöter jag talat med i denna fråga, och jag har talat vid flera af dem, har just icke någon visat sig synnerligt angelägen om, att vi skulle antaga Utskottets förslag. Ifvern att få en sådan lag, har man svarat mig, har varit så stor, att man måste komma fram med något förslag i ämnet; »men blir det icke antaget, skola vi alls icke sörja deröfver». Under sådana förhållanden får man ej undra öfver, om man åtminstone blir tveksam om hvad som är rättast att göra.

Då diskussionen nu rör sig om lagen i dess helhet, får jag först och främst säga i afseende på 20 §, att det ej måtte blifva så synnerligt behagligt att få att fordra af ett jernvägsbolag, då man efter denna paragraf, om konkurs uppstår, kan skjuta upp med försäljnin-

Ang. förord- gen af jernvägen uti fem år. Jag gratulerar en fordringsegare till att  
ning om lag- få vänta på liqvid så länge.  
fart, inteck-  
ning och ut-  
mätning af  
jernväg m. m.

I 21 § talas om jernvägsstyrelsen. Så vidt jag har mig bekant, hafva vi två sådana jernvägsstyrelser, en trafikstyrelse och en jernvägsbyggnadsstyrelse. Hvilken af dessa två styrelser Utskottet menar, kunde jag icke få klart för mig, då jag genomläste betänkandet.

(Forts.)

Sedermera talas om att jernvägsstyrelsen skall utöfva tillsyn öfver jernvägens förvaltning, om beslut fattats om uppskof med dess försäljning; och detta är också något som förefaller konstigt. Hittills har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utöfvat tillsynen öfver de enskilda jernvägarne; men nu skulle, åtminstone vid konkurs och då uppskof med försäljningen af jernvägen under en längre tid blifvit beslutet, jernvägsstyrelsen utöfva kontrollen öfver jernvägen.

Efter mitt sätt att se saken, är lagen långt ifrån klar och tydlig. Då jag dessutom för min del icke hunnit taga den kännedom om lagen, att jag vill ikläda mig ansvaret att rösta för den, anhåller jag få hemställa om afslag å föreliggande betänkande.

Häruti förenade sig Herr *J. E. Johansson* i Forneby.

Grefve Sparre: Hvad först angår den anmärkning, som här blifvit framställd angående den korta tid, som Kammarens ledamöter skola haft att taga kännedom om lagen, så ber jag att få erinra, att det är två månader sedan Kongl. Maj:ts proposition blef synlig, så att hvar och en, som varit intresserad för denna fråga, hvilken sedan flera år, såsom Herrarne känna, varit under behandling, utan tvifvel hade kunnat taga kännedom om denna proposition, med hvilken Lag-Utskottets förslag i det allra närmaste öfverensstämmer. Och den åter, som icke har intresse för en fråga, studerar vanligtvis icke några långa lagförslag, om han också haft aldrig så god tid dertill. Sålunda tror jag, att detta skäl icke är af synnerlig vikt. Nog har den, som intresserar sig för frågan, haft tid att sätta sig in i Kongl. Maj:ts proposition; och i motsats mot den siste ärade talaren måste jag anmärka att de punkter, i hvilka det föreliggande förslaget skiljer sig från denna Kongl. Maj:ts proposition, äro högst få och icke särdeles betydande.

Hvad vidare angår de anmärkingar, som gjorts emot sjelfva förslaget, så skall jag, för att gå i ordning, först vända mig emot den förste talaren. Jag vill då erinra att det förslag, som utarbetades af den komité, i hvilken han sjelf var ledamot, grundade sig på en princip, som Kammaren sistlidet är underkände, hvadan det således icke torde vara mycket värdt att *nu* tala om det förslaget. Det är ju också alldeles klart, att, i fall det är fråga om att för så betydliga summor, som för jernvägsanläggningar kunna behöfva upplånas, bereda tillräcklig säkerhet och kredit, man icke gerna kan låta sig nöja med en så beskaffad förmänsrätt som den, hvilken komitéen tillstyrkt. Ty det hade blifvit så oerhördt svårt för jernvägsbolagen att erhålla lagfart och inteckning i den ordning, som i komiténs förslag var bestämd, att man i de flesta fall hade nöjt sig med blott förmänsrätt. Men det veta Herrarne, att lagstiftningen under åratat gått ut på att utplåna

de tysta försmånsrätterna, såsom skadliga för krediten. Vi böra således alldeles icke tänka på att införa en ny sådan, allra minst då det gäller så stora summor som de, hvilka här kunna komma i fråga.

Då således det system, hvilket af komitén föreslagits, af Andra Kammaren underkänts och måste underkännas, och då Kammaren derjämte tydligt tillkännagifvit, att den fann detsamma allt för inveckladt, så synes det mig, att vi böra vara regeringen särdeles tacksamma för att den behjertade denna fråga, som icke blott för jernvägarne, utan äfven för de mångfaldiga korporationer och de många enskilda, som lemna dem lån, är af så stor vigt, nu framlagt ett förslag, som hvilat på mera enkla grunder och gör det lättare att få panträtten till stånd, än det förra förslaget. Jag tror således, att det är skäl att Kammaren uppmärksammar det förslag, som regeringen nu framlagt, synnerligast som vi, efter så många års strider i denna fråga, ändtligen kommit derhän, att vi fått mottaga en Kongl. proposition i ämnet, hvilken af Medkammaren blifvit godkänd. Vi böra således mera än en gång betänka oss, innan vi förkasta förslaget, särdeles då vi måste erkänna, att i detta hänseende råder ett fullkomligt oeffterrättighets-tillstånd. Man har inbillat sig, att staten för de högst betydliga lån, som han lemnat till enskilda jernvägsanläggningar, har ett slags försmånsrätt i dem, emedan detta betingats såsom vilkor vid lånets beviljande. Men det är alldeles påtagligt, att någon sådan rätt för närvarande ej finnes till, och det är således äfven för staten af vigt att förskaffa sig en verklig realsäkerhet för de högst betydliga summor, som han till dem förskjutit.

Beträffande de öfriga anmärkningar, som mot förslaget framstälts, skall jag upptaga till bemötande endast sådana, som äro af den allmänna beskaffenhet, att man på grund af dem skulle kunna tveka att antaga hela lagen. Ty de detaljanmärkningar, som framstälts, såsom till exempel i fråga om 21 § rörande jernvägs förvaltning under konkurs, torde lämpligast blifva föremål för granskning vid behandlingen af de särskilda paragrafer, som af dessa anmärkningar beröras, och hvad specielt nyssnämnda paragraf vidkommer, är den af så underordnad vigt, att den mycket väl kunde antingen helt och hållet eller delvis strykas, utan att lagen i sin helhet derigenom förändrades eller den grund rubbades, hvarpå lagen är byggd.

Hvad då beträffar den anmärkningen, att det vore orimligt, att i hela riket icke skulle få finnas flera än tre domstolar, der lagfart å eller inteckning i jernväg kunde meddelas, så kan jag icke finna något egentligt ondt deri. Jemföra vi detta stadgande med det, som förekom uti förra årets förslag, enligt hvilket Konungen skulle ega att bestämma de särskilda jernvägarne fora, så var väl detta den mest olämpliga utväg att lösa denna fråga, särskildt beträffande inteckningsvinnande. Ty med inteckning afses ju åstadkommandet af en sådan offentlighet, att den, som inlåter sig i affärer med en person, må kunna få kännedom om dennes ställning och hvilken säkerhet han har att erbjuda. Att tvinga honom att genomleta kanske flera års författningssamlingar för att få reda på, vid hvilken domstol han skall till exempel begära att utfå gravationsbevis öfver en viss jernväg, det vore väl den kraftigaste örfil som kunde gifvas åt den hittills hyllade och i

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.

praktiken jemväl tillämpade principen om offentlighet i fråga om jords häftande för skuld. Vida bättre är det då att hafva tre bestämda domstolar, der lagfarts- och inteckningsfrågor få handläggas. Att för jernvägar *forum rei sitæ* eller den domstol, inom hvars domvärjo jernvägen är belägen, icke är lämpligt forum, då det gäller dylika frågor,

(Forts.)

är tydligt deraf, att en jernväg i de flesta fall ligger inom flera domsagor, hvadan tvekan måste uppstå hvilken domstol vore den rätta. Då är det bättre att icke behöfva välja emellan flera än tre domstolar i hela riket; ty högst sällan skall det väl inträffa, att man blir tveksam om, huruvida jernvägens forum är att söka under Svea, Göta eller Skånska hofrätten. Nu har visserligen en talare, presidenten i Svea hofrätt, påpekat, att i fråga om Bergslagernas jernväg möter verkligen en sådan svårighet. Ja, det är sant, men jag trotsar honom att i hela vårt land kunna uppleta någon annan jernbana, om hvars forum i detta hänseende villrådighet kan uppstå; och att ifrågasätta hela lagens förkastande, derföre att i ett enda undantagsfall en viss tvekan kan råda, det — han må förlåta mig denna anmärkning, men han talade sjelf om juridiska finesser — tyckes mig verkligen stöta något på finess. En annan fördel af att domstolarne för handläggning af hit-hörande frågor inskränkas till endast tre, är den, att på detta sätt kan en praxis i frågornas behandling och afgörande utveckla sig snarare, än om det funnes en massa domstolar, och man får lättare känna de prejudikat, efter hvilka man har att rätta sig.

Man har sagt, att det skulle vara beqvämare för bolagen att kunna få vända sig till domstolen i orten. Jag har redan påpekat, att en sådan bestämmelse är omöjlig af det skäl, att det icke finnes någon enda jernväg, som icke löper genom mer än ett tingslag. Och för öfrigt, med nutidens lättare kommunikationer och den stora tillgång på kompetenta ombud, som alltid finnes i städer med hofrätter, är jag öfvertygad, att så väl bolagen sjelfva som de personer, hvilka med dem hafva affärer, snart skola inse fördelen af att hafva endast tre lagfarts- och inteckningsdomstolar i stället för en massa.

Jag ber nu att få i allra största korthet redogöra för de egenskaper hos förslaget, som enligt min åsigt göra det förtjent att antagas.

En grundsats, på hvilken förslaget till stor del hvilat och som jag anser vara af stor betydelse och fullkomligt riktig, är den, att, sedan Kongl. Maj:t medgifvit, att en jernväg får gå fram öfver ett visst område, har jordegaren icke vidare någon *eganderätt* till den jord, som ligger inom detta område, utan hans rätt inskränker sig till anspråk på ersättning för jorden enligt expropriationslagen. Vore sig jernvägsbolaget vinner lagfart eller icke, så har dock jordegaren kvar detta sitt anspråk på ersättning, men någon *eganderätt* till jorden har han icke längre, och han kan således icke rifva upp hela jernvägen, om han icke kommer öfverens med bolaget. Nu har man anmärkt, att jordegaren borde till säkerhet för detta sitt ersättningsanspråk tillerkännas förmånsrätt i jernvägsanläggningen. Ja, äfven jag skulle gerna sett en sådan bestämmelse, men vi kunna ju medgifva, att de fördelar en jordegare vinner genom att få en jernväg dragen öfver eller i närmaste granskapet af sin egendom äro så stora, att de mer än upp-



våga förlusten af den lilla jordbit han för jernvägsanläggningen kan behöfva afstå. Jag har sjelf varit med om byggande af ganska många jernvägar och har derfor kanske icke så liten erfarenhet i dessa saker; och jag har kommit underfund med, att det alldeles icke möter någon svårighet för jordegaren att utbekomma ersättning för sin jord. Så illa har det icke varit bestäldt, att icke bolaget kunnat komma ut med att erlägga dessa jemförelsevis obetydliga belopp. Dessutom finnes, såsom en talare på stockholmsbänken redan påpekat, för jordegaren en utväg att skaffa sig säkerhet för detta ersättningsanspråk genom att derfor söka inteckning hos domstolen i orten. Den talaren såg deri en fara, men för min del finner jag deri intet ondt. Vi få icke, mine Herrar, vid en så stor och viktig fråga som den närvarande, hvilken skulle vara till väsentlig nytta såsom bidragande till att bereda jernvägsbolagen reel kredit, som de för närvarande sakna, fästa oss allt för mycket vid småsaker. Och jag vågar påstå, att ersättning för jord eller för annat intrång vid en jernvägsanläggning är något i allmänhet obetydligt och att den kringhiggande jorden i alla fall vinner så mycket i värde till följd af jernvägsanläggningen, att man icke bör destillera frågan allt för mycket, helst jordegaren kan genom inteckning få sitt ersättningsanspråk tryggadt.

Man har vidare anmärkt emot detta förslag, att det omöjliggör upptagandet af län, innan jernvägen blifvit bestämd, ty man skulle icke kunna få inteckning deri, förrän karta öfver jernvägen blifvit upprättad. Härtill svarar jag med att erinna om, att vi för ett par dagar sedan fingo höra en temligen allvarsam skrupens rigtas emot det lättsinne, hvarmed man åstadkommer jernvägsanläggningar, innan medel dertill äro tillgängliga. Har jernvägsbolaget en någorlunda solid grund, så tviflar jag icke på, att det medelst borgen af direktionen eller dem, som hafva saken under sin hand, skaffar sig den erforderliga tryggheten, till dess lagfart kan beviljas. Jag har sjelf i egenskap af ordförande i åtskilliga jernvägsstyrelser varit nödsakad att, då statslån beviljats, med mitt eget namn ansvara för medlens betalande. Och jag föreställer mig, att hvilken som helst direktion, som står i spetsen för en solid jernvägsanläggning, icke tvekar att ikläda sig en sådan borgen, till dess den säkerhet kan erhållas, som långgifvaren fordrar. Således tror jag icke, att den anmärkningen är af synnerlig vikt. Åtminstone förklarar jag, som är en ifrig jernvägsanläggare, mig fullkomligt nöjd med förslaget i denna del.

Det har tillika blifvit sagdt, att den omständighet, att icke domstolen i den ort, der jernvägen ligger, utan en aflägsen domstol skall handlägga ifrågavarande lagfarts- och inteckningsfrågor, skulle kunna föranleda dertill, att förvexling af hemman och andra misstag ofta uppstode. Ja, mine Herrar, sådana misstag äro möjliga när som helst och under alla förhållanden. Men då nu är föreslaget, att den domstol, vid hvilken lagfart sökes, skall kommunicera sig med den domstol, inom hvars domvärjo fastigheten ligger, innan anteckning i fastighetsboken får ske, tviflar jag icke på, att, om något misstag ville insmyga sig, sådant lätteligen kan genom båda myndigheternas åtgärder förekommas. Och jag vågar till och med påstå, att ett sådant

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förord- misstag bör lättare kunna förebyggas, då ärendet sålunda behandlas  
ning om lag- af två domstolar än af blott en enda.  
fart, inreck-  
ning och ut-  
mätning af  
jernväg m. m.

(Forts.)

Den siste talaren ansåg det vara så svårt, att Statens Jernvägsstyrelse skall vid inträffad konkurs hafva att göra med saken. Jag ber att få upprepa, hvad jag nyss nämnde, nemligen att om den saken skola vi tala, då vi komma till 21 §. Vi skola gerna gå in på att stryka den delen af förslaget, om Herrarne stöta sig derpå, oaktadt jag för min del icke kan finna, att detta stadgande vore så farligt. Tillsyn öfver de enskilda jernvägarne måste naturligtvis under alla förhållanden utöfvas; och Jernvägsstyrelsen får derfor icke någon större makt än den redan nu har. Och icke kan det vara något ondt uti, att denna makt utöfvas under en tid, då den enskilda jernvägen iråkat konkurs. Det är ju blott ett upprepande af hvad som redan finnes stadgadt. Och då det är möjligt, att jernvägen under konkurstiden skulle eljest komma att vanskötas, så har man från den synpunkten ansett det vara betryggande för allmänheten, att ett sådant stadgande bibehölles, ty eljest skulle kunna inträffa, att man skötte jernvägen så illa, att till exempel människolif spildes eller hotades eller andra olyckor inträffade. Att det skall vara lämpliga personer, som utöfva tillsyn öfver en så viktig sak som en jernväg, är ju ett för allmänhetens säkerhet väsentligt stadgande. Talaren på dalabänken har uttalat tvifvel om, huruvida Jernvägsbyggnadsstyrelsen eller Trafikstyrelsen skulle utöfva denna tillsyn. Ingen har dock tvekat om, att denna tillsyn skall handhafvas af Statens Jernvägsstyrelse. Uppkastandet af frågan om hvilkendera af dess båda underafdelningar skall fullgöra uppdraget torde således vara en finess, som icke förtjenar mycket afseende. För öfrigt skola vi väl hoppas att Jernvägsbyggnadsstyrelsen inom kort, så snart statens jernvägsbyggnader i Norrland hunnit afslutas, skall försvinna.

Jag tror mig nu hafva besvarat de hufvudsakligaste anmärkningarne eller grundskotten mot sjelfva förslaget. Detaljmärkningarna ber jag att få besvara i det följande, då vi komma till de särskilda paragraferna.

Jag slutar med att lägga Kammaren på hjertat vigten af att denna stora fråga nu en gång löses. Vi hafva hållit på med densamma allt sedan 1873, om jag minnes rätt. Först beslöt Riksdagen att antaga ett lagförslag om inreckning i jernväg — detta kasserades af Högsta domstolen och vann således icke Kongl. Maj:ts sanktion; sedan kom ett annat förslag — det kasserades af Riksdagen; så skref Riksdagen till Kongl. Maj:t och begärde att en komité skulle tillsättas för att utarbета ett nytt förslag — detta förkastades vid förra riksdagen. Och nu slutligen har regeringen enligt min tanke med berömvärd ihärdighet och oaktadt allt det motstånd, som naturligtvis skulle möta hos Högsta domstolen, emedan den godkände det förslag, som vi slogo ihjel i fjor, utarbetat detta förslag, hvilket lyckligen gått igenom Lag-Utskottets och Första Kammarens skärself. Jag ber således, att det måtte slippa oskadadt äfven igenom denna Kammares.

På grund af hvad jag nu anfört, anhåller jag om bifall till Utskottets förslag.

Herr Gasslander: Vid förra riksdagen, då i denna Kammare behandlades ett förslag till lag angående inteckning i jernväg, uttalade jag den mening, att jag ansåg en sådan lag icke vara lämplig i principielt hänseende; och jag hyser fortfarande samma åsigt. Jag kan icke dela den mening, att en lag i denna riktning skulle i något afseende förbättra jernvägarnes kredit. Jag meddelade då en öfersigt öfver samtliga jernvägars i Sverige affärsställning, så vidt den framgick af revisorernes berättelser och såvidt man för öfrigt kan hemta upplysningar derom från de uppgifter om jernvägarnes inkomster, som meddelas i tidningarne. Af denna öfersigt syntes, att affärsställningen, särskildt hvad beträffar de jernvägar, som åtnjuta understöd af statsverket, i allmänhet var af sådan beskaffenhet, att det endast var ett fåtal af jernvägar, som icke kunde fullgöra sina förbindelser. Jag hemställer, om någon verkligen kan föreställa sig att en jernväg, som är i en sådan ställning, kan på något sätt få bättre kredit derför att en del af dess fordringsegare kan få inteckning i densamma. Jag tror snarare, att krediten tvärtom blir sämre derigenom att vissa fordringsegare kunna skydda sig och skaffa sig bättre säkerhet, men andra icke.

Jag skall icke besvära Kammaren med att ingå i någon närmare granskning af detta förslag, utan jag skall endast fästa mig vid ett par stadganden, särskildt i 2 §. Der heter det: »Ej må utan Konungens tillstånd jernväg delas eller något af den mark, som efter hvad i § 1 sägs, till jernväg hör, derifrån afsöndras». Med afsöndring menar man i allmänhet fränskiljande af mark, ehvad det sker för alltid eller på viss tid. Att nu till följd af detta lagstadgande det skulle vara en jernväg förbjudet att på viss tid upplåta någon del af den jernvägen tillhörande marken, synes mig i högsta grad orimligt. Vid expropriation af mark till en jernväg händer det ofta, att jernvägen är tvungen att inlösa mer mark än den behöfver. Det heter nemligen i expropriationslagen, att om den återstående delen af fastigheten blir onyttig till följd af expropriationen, jernvägen är skyldig att inlösa hela egendomen. Om nu en jernväg på detta sätt åtkommit större jordområde, än den oundgängligen behöfver, hvilket erfarenheten visat vara fallet på många ställen, skulle den således vara förhindrad att afsöndra eller upplåta det öfverflödiga jordområdet på viss tid eller alltid, utan att för ändamålet söka Kongl. Maj:ts tillstånd. Erfarenheten visar dessutom, att jernvägarne vid nästan hvarje station upplåtit en del af det exproprierade området till personer, som der låtit uppbygga magasin, handelsbodas, restaurationer och dylikt.

De hafva fått åt sig upplåten mark mot erläggande af tomttöresafgift eller annan afgift; men jernvägsbolagen skulle, till följd af detta stadgande, hädanefter icke kunna göra detta utan Konungens tillstånd. Sedermera heter det i 2 mom.: »Ej heller må den, som förmenar sig hafva egande-, pant- eller nyttjanderätt till någon del af den mark, som till jernväg hör, göra sådan rätt gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning enligt Förordningen den 14 April 1866 angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof». Man kan icke af motiven fullt tydligt se, hvad som härmed afses; men mening, är sannolikt den, att bestämmelsen gäller endast sådan

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förord-  
ning om lag-  
fart, inteck-  
ning och ut-  
mätning af  
jernväg m. m.

(Forts.)

egande-, pant- eller nyttjanderätt, som tillkommit innan marken expropriades eller, med andra ord, nyttjanderätt till sådan mark, som förre egaren upplåtit. Men skulle dermed förstås att, om jernvägsbolag af jernvägens mark under nyttjanderätt upplåtit en del åt personer, hvilka, såsom förhållandet är vid en mängd stationer, der uppsätta magasin, restaurations- eller handelslokaler m. m. dylikt, så skulle de, som fått en sådan upplåtelse, icke få bibehållas vid denna upplåtelse, utan de skulle vara skyldiga att afstå jorden, ifall jernvägsbolaget ville lösa den. Detta synes mig orimligt och orättvist mot dem, som vunnit en dylik rätt. Jag gjorde vid förra riksdagen emot det då framlagda förslaget till lag om inteckning i jernväg den anmärkning, att, om man, såsom då var föreslaget, beviljade rätt till inteckning af jernväg för fordran, man lemnade alla dem, som hade nyttjanderätt till jernvägens mark, alldeles rättslösa, i händelse konkurs inträffade, ty då skulle dessa, som man säger, få »gå såsom sparven från axet». Man anmärkte häremot, att behovet af inteckning för nyttjanderätt icke i lika mån gjort sig gällande som i fråga om inteckning för fordran. Klart är dock, att, om icke behof af lag angående inteckning i jernväg för fordran förefans, så förefans icke heller något behof af lag angående inteckning för nyttjanderätt, ty så länge det ena icke har bättre rätt än det andra, behöfver ju icke ifrågasättas, att fordringsrätten skall taga företrädet framför nyttjanderätten.

Sedermera förekommer i 3 § bestämmelse angående forum. Der heter det, att ärenden angående lagfart och inteckning af jernväg skola upptagas och prövas af endast tre domstolar i riket, nemligen Stockholms, Jönköpings och Kristianstads Rådstufvurätter.

Erkännas måste, att det är en alldeles ny grundsats i afseende på forum, som der är antagen; och det kan vara mycket fråga om, huruvida, då dessa städer enligt lag och författningar äro skyldiga att bekosta all aflöning åt sina Rådstufvurätter, det kan vara fullt rättvist att pålägga dessa domstolar att befatta sig med saker, som icke röra hvarken det område, som tillhör dessa städers jurisdiktion eller någon af de personer, som äro der bosatta. För öfrigt skulle det blifva icke så litet besvär för vederbörande jernvägsegare, om detta skulle blifva lag. Jag vill till exempel erinra om Karlskrona—Vexjö jernväg. Den går genom Blekinge och Småland och har naturligen sin hufvudsakliga verksamhet och sitt hufvudsakliga bestyr i Karlskrona, som lyder under Skånska Hofrätten; men jernvägen utgör omkring tio mil, deraf tre mil inom Blekinge och sju mil inom Småland, och således lyder den under Göta Hofrätt. Om således dylika angelägenheter som ifrågavarande behöfva der anhängiggöras eller bevakas, så skulle jernvägsbolaget vara skyldigt att hålla ombud och utföra sin talan vid Rådstufvurätten i Jönköping. Dessutom uppkommer genom detta stadgande det egendomliga förhållande, att jernvägen på sätt och vis får två särskilda fora, ty då, som bekant är, en jernväg nu, enligt lagen, har sitt forum vid den domstol, som bolagsordningen bestämmer, och det är der bolagsstyrelsen har sitt säte, så skulle hädanefter, som man ser, frågor om utmätning af jernväg och hvad dertill hörer handläggas af öfverexekutor å den ort, der jernvägens egare har sitt forum, men

deremot frågor om lagfart och inteckning handläggas vid en främmande domstol, som till och med hörer under en främmande öfverrätt.

Jag skall icke ingå i vidare detaljer; ty om Kammaren är principiellt villig att antaga den föreslagna lagen om inteckning af jernväg, så synes den nog till följd af sin enkelhet hafva åtskilliga företräden att erbjuda framför den vid förra riksdagen framlagda. För min del kan jag dock icke finna skäligt att gifva min röst dertill, utan förenar mig med dem, som yrkat afslag å föredragna punkten.

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Herr Torpadie, som jemte Herrar *Lothigius* och *Johannes Jonson* inom Utskottet reserverat sig beträffande det föreliggande förordningsförslaget, yttrade: Då den ärade motionären på stockholmsbanken redan i allt hufvudsakligt uttalat, hvad jag skulle vilja säga, torde det måhända vara öfverflödigt af mig att taga till ordet, dess mera som vid Riksdagens nära förestaende slut och på denna sena aftontimme Kammaren icke lärer vara så synnerligen hägad att mera än nödigt är besväras med några anföranden. Då jag emellertid låtit anteckna mig såsom reservant emot Utskottets betänkande, skulle det måhända kunna misstydvas, om icke äfven jag yttrade några ord. Dessa skola dock blifva ganska få, emedan jag endast skall bemöda mig att göra en liten efterskörd af hvad Herr Themptander sagt. De anmärkningar, jag kommer att göra, skola för öfrigt, Herr vice Talman, icke, jag hoppas det, blifva några juridiska petitesser, utan rent praktiska.

Det första, vid hvilket jag fäste mig, då jag första gången genomläste Kongl. Maj:ts proposition, var den ingress, hvarmed förslaget inledes, och som är så lydande: »Jemte de angående lagfart, inteckning, utmätning och konkurs enligt lag i allmänhet gällande stadganden, så vidt de ej strida mot hvad här nedan förordnas, skola, beträffande jernväg, följande föreskrifter lända till efterrättelse». Nu är det Kammaren noggsamt bekant, att 16 § i allmänna inteckningslagen uttryckligen säger, att, derest jord blifvit till jernväg genom expropriation förvärfvad, den ej må med inteckning enligt denna lag belastas. Det synes mig således vara alldeles klart, att författaren till 1875 års inteckningslag skrivit densamma utan hänsyn till de mer eller mindre inveklade förhållanden, som kunde komma att ega rum, derest en särskild lag om inteckning i jernväg skulle komma till stånd. Följaktligen kan jag icke finna det vara riktigt klokt att nu efteråt, jemte det man meddelar nya stadganden om inteckning i jernväg, i öfrigt hänvisa till en lag, som icke är skriven med hänsyn till de förhållanden, som vid en sådan inteckning kunna uppkomma. Och det synes mig vara uppenbart, att en lag, sådan som den nu föreslagna, mer än en gång skall ställa den praktiske domaren i förlägenhet.

Vidare ber jag att få erinra, att i den Kongl. proposition i detta ämne, som afgafs till förliedet års Riksdag, det öfverlemnades till Kongl. Maj:tt att bestämma, hvilken domstol skulle vara hvarje särskild jernvägs forum i fråga om lagfarts- och inteckningsärenden. Enligt det nu föreliggande förslaget deremot skulle i hela riket endast finnas tre sådana fora, nemligen Rådstufvurätterna i Stockholm, Jönköping och Kristianstad. Såvidt jag af de bland Riksdagens ledamöter utdelade

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m. handlingar kunnat se, har emellertid ingen förfrågan blifvit gjord hos dessa domstolars embets- och tjenstemän, huruvida de anse sig kunna med sin nuvarande arbetsstyrka förrätta det i min tanke synnerligen förökade arbete, som antagandet af detta lagförslag för dem måste medföra. Derom förekommer ingenting annat än ett kort yttrande

(Forts.)

till statsrådsprotokollet, att detta förökade arbete torde komma att ersättas genom tillökning i sportler. Jag ber dock att få fästa uppmärksamheten på, att dessa sportler icke gerna kunna tillkomma någon annan än expeditionshafvanden. Men antaget, att han dermed skall finna sig ersatt för det ökade arbetet, om nemligen, hvilket jag dock icke vågar förutsätta, hans öfriga arbete icke redan är så stort, att han kan medhinna hvad man nu vill ålägga honom, så lär han väl, såvidt jag kunnat sätta mig in i förslaget, icke blifva ensam om detta arbete. Ty det är föreskrifvet, att *domstolen* skall meddela lagfart eller inteckning först sedan den genomgått och granskat de kartor och handlingar, som sökanden skall förete. Men detta skall göras af domstolen i sin helhet, och, såsom sjelf ledamot af en Rådstufvurätt, vågar jag tänka mig sådana fall, då detta arbete kommer att taga timmar, ja, kanske dagar i anspråk. Men huru Rättens samtliga ledamöter skola blifva ersatte för detta arbete genom tillökningen i sportlerna, hvilka komma expeditionshafvanden till godo, det kan jag icke förstå. Jag vill mycket ogerna röra vid förhållandena mellan land och stad, och jag vet för öfrigt, att, om man det gör, man icke i denna Kammare vinner några sympatier; men det måste jag säga, att, så länge städerna sjelfva aflöna sina rådstufvurätter, synes det mig, för att begagna ett här i Kammaren ofta nyttjadt uttryck, icke vara synnerligen rättfärdigt att ålägga tre Rådstufvurätter, deraf två äro jämförelsevis små, ett så stort arbete, att jag kan tänka mig, att deras arbetskrafter icke räcka till derför.

Det har vidare fäst min uppmärksamhet, att det i 7 § föreskrives, att den Rådstufvurätt, som handlägger ett lagfarts- eller inteckningsärende, skall derom göra anteckning i fastighetsboken. Nu känner jag icke till, att det finnes mera än en fastighetsbok vid hvardera af dessa trenne Rådstufvurätter, och vid sådant förhållande kan jag icke förstå, huru det i praxis skall taga sig ut, om man till exempel i Jönköpings stads fastighetsbok, som påtagligen icke har något med till exempel Kalmar—Emmaboda jernväg att skaffa, gör de anteckningar, som derom enligt denna lag skola ske. Utskottet säger visserligen och dess motivering gifver också vid handen, att Kongl. Maj:t skall bestämma härom. Ni, Herr vice Talman, vet nog samt, hurusom jag aldrig vågar yttra mig i konstitutionella frågor, men denna gång måste jag likväl uttala ett vördsamt tvifvel om, nuruvida Kongl. Maj:t utan Riksdagens hörande kan utfärda en författning derom, att dessa tre Rådstufvurätter skola vara skyldiga att föra särskilda fastighetsböcker för lagfart och inteckning i jernväg. Det är nemligen att märka, att uti 1875 års lagfarts- och inteckningsförordning finnes uti särskilda paragrafer uttryckligen bestämdt, att dylika fastighetsböcker skola föras, äfvensom att Kongl. Maj:t skall förordna om sättet för deras förande äfvensom om formen; men dessa lagfarts- och inteckningslagar äro, såsom Herrarne veta, tillkomna genom Kongl. Maj:ts och

Riksdagens sammanstående beslut. I det fall, hvarom nu är fråga, får jag bekänna, att jag icke kan inse, huru Kongl. Maj:t ensamt derom skall kunna föreskrift.

Jag skall nu icke uppehålla tiden, ehuru jag kunde hafva skäl att tala om hvarjehanda svårigheter, som genom antagandet af en dylik lag, som den nu föreliggande, skulle kunna uppstå, men om jag lägger hvad jag nu haft äran yttra till hvad Herr Themptander förut sagt, torde detta vara nog. Jag medgifver gerna, att Kongl. Maj:ts af Utskottets flertal accepterade förslag är enklare än motionärernes, men så vidt jag förstår att uppfatta förhållandena, har denna enkelhet vunnits på billighetens bekostnad. Förslaget är äfven kortare än motionärernes, men denna korthet synes mig hafva tillkommit på bekostnad af tydligheten, på hvilken jag — en gammal *praktisk* jurist — måste sätta synnerligt värde. Det är en sanning, mine Herrar, att Utskottets förslag är kortare, men jag vågar påstå, att de rättegångar, som skola blifva en följd af dess antagande, skola blifva så mycket längre. Jag yrkar afslag å Utskottets betänkande.

Herr Åbergsson: Jag anhåller att nu i korthet få bemöta de hufvudsakligaste af de anmärkningar, som under diskussionen blifvit gjorda emot förslaget.

Jag vänder mig då först och främst emot min granne, som frågade, huru det skulle blifva möjligt för dessa tre Rådstufvurätter att pröfva, huruvida lagfart borde beviljas eller icke åt ett jernvägsbolag, som sökte lagfart å en mängd jordbitar, belägna på olika ställen å landet. Då det ofta nog är förenadt med stora svårigheter för en landtdomare att afgöra eganderättsförhållanden, huru mycket svårare, ansåg han, skulle det icke då blifva till exempel för Stockholms Rådstufvurätt att utreda dylika frågor angående en jordbit, som ligger i en aflägsen landsdel. Härpå vill jag svara, att i afseende på beviljande af lagfart å jernväg äro i 4 § 1 mom. 2 och 3 punkterna sådana bestämmelser föreslagna, som icke finnas i afseende å lagfart i allmänhet. Der är nemligen stadgadt, att jernvägsbolag, som söker lagfart, skall förete dels karta öfver jernvägens område till alla dess delar jemte intyg af styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, att det område, som å kartan utmärkes såsom hörande till jernvägen, blifvit i öfverensstämmelse med Konungens beslut utlagdt, dels ock särskilda af vederbörande landtmätare upprättade specialkartor, som upptaga hvarje liten jordparcell, hvaraf jernvägen består, äfvensom af landtmätaren upprättad, vid kartan fogad beskrifning, utvisande, från hvilka hemman, lägenheter eller tomter de särskilda jordbitarne äro tagna. Sådana handlingar företes i allmänhet icke, då man söker lagfart, utan då förevisar man endast köpebref och äldre fastebref, arfskiften eller andra handlingar, som styrka säljarens åtkomst till den försälda jorden. För Rådstufvurätterna i Stockholm, Jönköping och Kristianstad, som få fullständiga kartor att rätta sig efter, torde det icke blifva svårt, då de precis få se, från hvilket hemman jorden blifvit uppläten, att tillse, huruvida det finnes eganderättshandlingar, som fullständigt styrka jordupplätarens rätt öfver hemmanet eller tomten.

Att många svårigheter och mycket arbete för dessa tre Rådstufvu-

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.

(Forts.)

rätter genom denna lags antagande skola uppstå, erkänner jag villigt, men vare sig denna lag nu antages, eller någon annan dylik i framtiden någonsin kommer till stånd, kan det icke ske utan svårigheter och besvär. Det kommer nog, som sagdt är, att medföra ökad arbete för Rådstufvurätternas ledamöter; men samma skäl hade kunnat anföras mot antagande af nya allmänna lagarne om lagfart och inteckning, som vållat att till exempel Stockholms Rådstufvurätt nu nödgas föra fastighetsböcker i 15 eller 18 digra band. Och fastän i Stockholm, der ett stort antal nya hus byggas för hvarje år och antalet husköp ärligen tillväxer, lagfartsrörelsen i följd deraf naturligtvis också tilltager, så få likväl Rådstufvurättens ledamöter underkasta sig denna tillökning i göromål. Den väsentligaste tillökningen i arbetet till följd af den nu föreslagna lagen kommer dock att blifva blott tillfällig, under öfvergångstiden, eller det första året, då alla gamla jernvägar skola lagfaras; ty sedermera tror jag icke att så många enskilda jernvägar skola med sådan skyndsamhet anläggas, att icke Rådstufvurätterna, ehuru de icke äro flera än tre, godt skola hinna med detta.

Herr Themptander anmärkte vidare mot stadgandet i 2 §, att den, som har *eganderätt* till en jordlapp, hvilken blifvit upplåten till en jernväg, skulle, enligt denna paragraf, förlora sin *sakrätt* och endast få en *fordringsrätt*, hvilket han ansåg strida mot vanliga rättsprinciper. Om man tager min egendom från mig, sade han, kan jag taga den tillbaka, hvilket jag icke skulle kunna, om denna lag blefve genomförd. Det är dock icke denna lags fel, att i detta afseende är så olyckligt stäldt, utan det är expropriationslagen, som innehåller bestämmelserna, att, när jernvägen tager den för anläggningen erforderliga marken, jordegaren icke kan säga, att han tager den igen, utan han är tvungen att lemna den och far sedan en fordran å köpeskillingen, den han genast kan utsöka. Till en början ansåg äfven jag att det hade varit önskvärdt, om man kunnat få in i denna lag ett stadgande sådant som finnes i den tyska lagen, att jordegaren skall hos jernvägsbolaget ega förmånsrätt för köpeskillingen. Men det skulle möta stora svårigheter att införa ett sådant stadgande, och vi ansågo det inom Lag-Utskottet icke heller hafva den vikt och betydelse i praktiskt hänseende, som man förestält sig; ty expropriationslagen innehåller, att jernvägsegaren, innan han tillträder jorden, skall betala expropriationssumman eller ställa borgen, och redan denna lag gifver således jordegaren garanti för, att han icke går köpeskillingen förlustig. Det är bättre att jordegaren känner sig manad att genast söka ut sin fordran än att han genom en tyst förmånsrätt uppmuntras att lemna jernvägsegaren kredit.

Vidare anmärkte min vän och granne på stockholmsbänken, att det skulle enligt den nya lagen blifva svårt för ett jernvägsbolag att upptaga obligationslån under byggnadstiden. Detta är en anmärkning, som framställdes äfven inom Lag-Utskottet; men först och främst ansåg man det icke vara angeläget att särskildt ställa så till, att bolagen kunde genast från början lefva på vigilans, och vidare ansåg man, att, om i spetsen för ett bolag stode personer med anseende och kredit, och företaget i sig sjelft vore af beskaffenhet att kunna med sympati omfattas, det icke skulle möta svårighet hädanefter mera än hit-



tills att tills vidare få upplåna penningar. Utan tvifvel skulle både inhemska och utländska bankirer erbjuda sina penningar, då bolagen kunde säga: blott området blifvit definitivt bestämdt, få vi lagfart å jernvägen, och då kunnen I genom inteckning erhålla realsäkerhet för er fordran. Denna svårighet bör således icke inträffa. Praktiskt kommer det troligen att arrangera sig så, att inga obligationslån komma att utfärdas, innan lagfart beviljats, att bolaget dessförinnan får upptaga ett förlagslån hos en bankir för byggnadstiden, samt att så snart området blifvit definitivt bestämdt och karta upprättad, bolaget lägger upp obligationslån och låter inteckna det.

Jag får säga, att det är med glädje jag hört, att min ärade vän icke hade gravare anmärkningar mot förslaget än dem, jag nu besvarat; ty så vidt Kammaren pröfvar dessa anmärkningars verkliga värde och tager hänsyn till hvad på dem kan svaras, tror jag Kammaren svårligen skall finna dem vara af den beskaffenhet, att förslaget därför bör i dess helhet förkastas. En väsentligare anmärkning gjorde talaren, då han yttrade sig om, huru det skall gå, när jernvägsegares konkurs inträffar. Han säger nemligen, att det är orimligt, att, då konkursmassan beslutar uppskof med egendomens realisering, den afkastning, jernvägen under konkursförvaltningstiden gifver, icke skall tillfalla alla fordringsegarne, på det sätt, att de fortfarande, både de bättre och sämre prioriterade, utfå sina annuiter, således icke blott ränta, utan äfven kapitalafbetalning. Jag för min del får säga, att jag anser det alldeles riktigt, att lagförslaget i detta hänseende stöder sig på det allmänna stadgandet i konkurslagen. Enligt konkurslagen skall till konkursboets egendom räknas först och främst allt, som vid afträdandet finnes i gäldenärens bo, och för det andra den ränta och afkastning, som den afträdde egendomen lemnar under konkurstiden. Jag frågar då, hvad kan det här finnas för skäl att frångå den allmänna rättsprincipen? För min del kan jag icke finna något sådant och har ej heller hört uppgifvas något sådant, åtminstone icke något antagligt. Visserligen är anfördt, att ett speciellt stadgande i afseende på jernvägarne skulle vara erforderligt, eftersom, då denna egendom icke är så lätt att sälja som till exempel ett bord eller ett skåp, utan det är ganska svårt att i en hast finna köpare till en jernväg, man vill hafva möjlighet för fordringsegarne att få uppskof med försäljningen. Ja, derföre innehåller den föreslagna lagen stadgande om rätt för konkursboet att besluta sådant uppskof. Men om pluraliteten af borgenärerna finna det, till följd af konjunkturen, fördelaktigare att uppskjuta försäljningen, emedan de antagligen om ett eller annat år skulle få mera betaldt, än om de sålde genast, så lära de väl icke draga i betänkande att besluta sig för detta uppskof, äfven om de riskera att förlora något i ränta på sina fordringar under tiden. De, som hafva den sämsta prioriteten, skola naturligtvis fråga sig sjelfva: är det icke möjligt, om uppskof vinnes, att vi då kunna få våra penningar tillbaka, både kapital och ränta, och, å andra sidan, om vi sälja genast, riskera vi icke då att förlora ej allenast räntan, utan äfven kapitalet? Detta skola de fråga sig, då de rösta om uppskof eller icke uppskof med försäljningen. Att man deremot, när konjunkturen äro sådana, att ett uppskof med försäljningen erfordras, skulle för detta

(Forts.)

Ang. förord-  
ning om lag-  
fart, inteck-  
ning och ut-  
mätning af  
jernväg m. m.

(Forts.)

fall förändra den allmänna rättsgrundsatsen derhän, att de, som hade sämre förmånsrätt, skulle få en bättre rätt än lagen tillerkänner dem, det är något, som jag för min del icke kan fatta. Äfven i afseende på denna anmärkning gäller, hvad den ärade talaren på elfsborgsbänken också yttrat, eller att anmärkningen icke kan föranleda förkastande af hela lagförslaget. Vill man hafva stadgadt på annat sätt, än här är föreslaget, i fråga om utdelning i konkurs, så kan man ju besluta införande af ett annat stadgande i denna punkt, men icke bör väl därför hela lagförslaget nu förkastas. Samma yttrande vill jag äfven tillämpa på den anmärkning, som blifvit framställd mot 21 §.

Beträffande stadgandet i 23 § af Lag-Utskottets förslag, att *gamla jernvägar* skulle få lagfart, utan att förete fullständiga åtkomsthändlingar, blott de förete specifika kartor öfver det område, hvarå lagfart sökes, väntade vi oss inom Lag-Utskottet, att man från juristerna, isynnerhet inom Första Kammaren, skulle få höra talas om ockupation och konfiskation med mera dylikt, som skulle antyda, att det föreslagna stadgandet i denna paragraf innebure ett våld emot jordeganderätten. Jag tror dock, att Herrarne skola vara nog praktiska att finna, att något våld här ingalunda är afsedt. Här är blott fråga om, att gamla jernvägar på ett någorlunda bekvämt sätt skola kunna erhålla lagfart; och stadgandet utgår ifrån den förutsättning, att dessa gamla jernvägar verkligen på ärligt sätt åtkommit den mark, hvaröfver jernvägen frångår. Jag tror, att, om också så vore, att dessa jernvägar icke kunna till fullo styrka sin eganderätt till hvarje jordbit, så är dock den förutsättningen fullt riktig, att de hafva ärligt åtkommit jorden. Den kan dem icke frånhändas. De hafva ett lagligt fäng, och det är blott fråga om att befria dem från en formalitet. Leke böra vi väl i detta fall så strängt hålla på formerna, att vi för dessa jernvägar, om icke omöjliggöra, så åtminstone försvåra vinnande af lagfart. Det är nödvändigt att rangera dessa förhållanden på en gång och någorlunda skyndsamt; men ett sådant ordnande kan icke ske, om man här uppställer allt för stora svårigheter.

Herr Gasslander anmärkte såsom ett grundfel, till följd hvaraf han förklarade sig komma att rösta emot förslaget, att hela denna lag vore hvarken nödvändig eller behöflig eller ens nyttig, därför att den icke skulle i någon väsentlig mån komma att stärka jernvägsbolagens kredit. Gent emot denna allmänna sats ber jag att få framställa en fråga: hvarför har man i andra europeiska kulturländer ansett nödigt att hafva sådana lagar om inteckning i jernväg, om de icke ansetts stärka enskilda jernvägars kredit? Jag anser för min del en sådan lag äfven hos oss vara ytterst behöflig. Väl föreställer jag mig, att, om ett jernvägsbolag redan står på branten af ruin och är nära att göra konkurs, bolaget icke kan räddas genom en lag sådan som denna, men för de bolag, som ännu icke kommit så långt, utan endast hafva svårt att ordna sin ekonomi, skall antagandet af denna lag otvifvelaktigt medföra mycken nytta.

Jag skall endast bedja att få tillägga några få ord till svar på hvad en annan ärad ledamot på stockholmsbänken hade emot det förevarande förslaget att anmärka. Han sade väl, att han icke haft tid att grundligt sätta sig in i förslaget, och att han därför icke lade någon egent-

lig vigt vid de anmärkningar, han i allt fall ville framställa, men jag anser dock för en skyldighet att icke lemna denne ansedde representants anmärkningar obesvarade.

För så vidt jag kunde fatta, gälde hans första anmärkning den grundprincip, som uttalas i lagförslaget 2 §, att den, som förmenar sig hafva eganderätt till jernvägens mark, icke kan göra denna sin rätt gällande under annan form än såsom anspråk på betalning för jorden. Han anmärkte, att han icke visste, huruvida meningen vore, att, om en jernvägsegare, utan att i laga ordning exproprierar, helt enkelt tagit mark i besittning, jordegaren i så fall kunde vända sig till Konungens Befallningshafvande med begäran om handräckning för ockupationens hindrande. Jag skulle vilja inskränka mig till att härå svara, att i ett så specifikt fall, som detta, får man öfverlemna åt Konungens Befallningshafvande att pröfva, huru förfaras skall. Men förhända detta svar icke anses göra till fyllest, och jag vill derföre uttala min åsigt, att jordegarens rätt att sätta sig till motvärn emot ockupation icke genom denna lag kränkes, utan tvärtom är bibehållen. Det är ingalunda meningen att jernvägens anläggare skall, i fall han vill med våld sätta sig i besittning af jord, kunna säga till jordegaren: du skall lemna jorden, du har blott rätt att få betalning. Ett sådant påstående kan ej göras förr, än jernvägen kommit till stand. Jag vill väl icke här inlåta mig på besvarande af den frågan, i hvilket ögonblick jernvägen får anses konstituerad som en egendomscomplex. Men säkert är, att förbudet för jordegaren att göra sin eganderätt gällande icke inträder förr än i nämnda ögonblick. Såsom jag redan nämnt, är dock det omnämnda fallet, att en jordegare skulle blifva försatt i nödvändighet att värja sig mot ett olagligt besittningstagande af mark för en tilltänkt jernväg, blott ett märkvärdigt undantagsfall, som jag hoppas icke skall inträffa.

Vidare anmärkte samme talare såsom något oegentligt uti lagförslaget, att icke blott in-teckning kunde ske vid specialdomstolen, en af de tre Rådstufvurätterna, utan att, enligt 9 §, förut sökt eller beviljad in-teckning äfven kunde i den eller den jordparcellen fortfarande gälla och förnyas af den Häradsrätt, hvarunder jordparcellen vore belägen. Jag erkänner villigt, att häri verkligen ligger en oegentlighet, och beklagar, att den icke kunnat undvikas; men ett faktum är, att sådant befunnits omöjligt. Jag tror dock, att denna oegentlighet icke skall i praktiken medföra några svårigheter eller hafva någon praktisk betydelse. De gamla in-teckningarne kunna ju icke gälla till högre belopp än som motsvarar köpeskillingen för hvarje jordparcell. Har jordegaren in-teckning i en sådan parcell, blir in-teckningsbeloppet derför ganska litet och kan naturligtvis icke öfverstiga expropriationssumman för denna jord. Nu vet man, att värdet af all den exproprierade jorden eller den mark, som för jernvägen upplåtes, uppgår till 4, 5 eller 6 procent af hela jernvägens egendomsvärde, och således, äfven om man antager att ingen enda af jordegarne fått betalt för sin jord och att ej heller in-teckningshafvarne fått någon betalning för sina på jordparcellen belöpande fordringar, skulle hela summan af deras sammanlagda fordringar icke bestiga till mera än 4, 5 eller 6 procent af hela jernvägens egendomsvärde. Vid sådant förhållande inse

Ang. förordning om lagfart, in-teckning och ut-mätning af jernväg m. m.

(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg m. m.

Herrarne, att det icke kan vara af synnerligen praktisk betydelse, om man icke af gravationsbevisen från specialdomstolarne kan se, huruvida speciella in-teckningar i jordparcellerna finnas eller icke. Jag tror regeln i detta fall blir den, att det i allmänhet kommer att finnas ganska få sådana in-teckningar, och man kan ju i alla händelser

(Forts.) få reda på dem genom att gå till de särskilda domstolarne.

Slutligen anhåller jag att få svara några ord på en anmärkning, som framstälts af Herr Torpadie. Han trodde, att Kongl. Maj:t icke skulle på administrativ väg kunna utfärda föreskrift för Rådstufvurätterna i Stockholm, Jönköping och Kristianstad att för ifrågavarande ändamål föra särskilda fastighetsböcker. För min del tror jag knappast, att en sådan föreskrift behöfves, ty det är klart, att dessa Rådstufvurätter blifva tvungna att föra särskilda fastighetsböcker för jernvägarne, emedan dessa ärenden icke kunna sammanblandas med andra lagfartsärenden, som röra de respektive städernas byggnader och tomter. De ifrågavarande Rådstufvurätterna äro dessutom, just derföre att de blifva specialdomstolar, berättigade att föra särskilda fastighetsböcker angående de ärenden, som af dem såsom specialdomstolar handläggas. Rådstufvurätten i Stockholm är i detta fall icke att betrakta såsom *Stockholms Rådstufvurätt*, utan såsom en speciel jernvägsdomstol, och på den grund ligger det i sakens natur, att den skall föra särskilda böcker för jernvägsärenden. Efter hvad jag nyss yttrade, har Stockholms Rådstufvurätt för närvarande 15 eller 18 sådana fastighetsböcker att föra, emedan staden är så stor, och således blir der naturligtvis en nödvändig följd af denna lags antagande, att Rådstufvurätten i Stockholm måste föra den 16:de eller 19:de fastighetsboken för dessa jernvägsärenden.

Jag har nu, så godt jag kunnat, sökt besvara de framställda anmärkningarne. Huru stor uppmärksamhet de annars må förtjena, äro de likväl icke af beskaffenhet att böra utgöra hinder för lösningen af denna fråga eller giltig anledning att förkasta ett i allmänhet antagligt lagförslag i ett ämne, som nu i så många år stått på dagordningen. Jag anser att det vore lyckligt att nu få slut på denna sak, och jag tror äfven, att alla de intressen, som beröras af lagen, skola blifva nöjda och tillfredsställda, då de få se, huru lagen i praktiken kommer att gestalta sig.

Jag anhåller fortfarande om bifall till Utskottets förslag.

Herr Thomasson: Då flera talare klagat öfver, att Utskottets betänkande inkommit så sent till Kammaren, att de icke hunnit sätta sig in i denna sak, och anfört detta såsom skäl för sitt yrkande på afslag å förslaget, tillåter jag mig erinra, dels att någon skuld dertill icke hvilar på Lag-Utskottet, ty Utskottet har gjort allt hvad det kunnat för att, sedan den Kongl. propositionen inkommit till Utskottet, snarast kunna afgifva sitt utlåtande till Riksdagen, dels ock derom, att detta förhållande icke kan vara något skäl till att förkasta hela lagförslaget. Det är nemligen icke så, som talaren på dalabänken nyss sade, att Lag-Utskottets förslag ganska väsentligt skiljer sig från Kongl. Maj:ts proposition, det är tvärtom endast i några få oväsentliga punkter dessa förslag äro olika. Jag ber nu i Kammarens

minne få återkalla, huru det i många år klagats öfver brist på en lag, som gör det möjligt för en jernvägsegare att kunna i jernvägen erbjuda säkerhet för de penningar, som han behöfver upplåna. 1876 framlades motion i detta syfte, och Utskottet inkom då med ett förslag, byggt på panträttsprincipen, eller samma princip, som ligger till grund för det af Utskottet i år framlagda. Detta förslag antogs också af Riksdagens begge Kamrar, men föll för den stränga juridiska kritiken i Högsta Domstolen, som dervid antydde, att förmånsrättsprincipen vore den i detta fall lämpligaste. I enlighet med detta yttrande af Högsta Domstolen framkom 1877 en enskild motion, byggd på förmånsrättsprincipen, men detta förslag förkastades af begge Kamrarna. 1878 framlades åter ett förslag af enskild motionär, men Lag-Utskottet förklarade då, att det var förbi med dess uppfinningsförmåga och hemställde derfore, att Riksdagen i skrivelse till Kongl. Maj:t ville anhålla om framläggande af ett lagförslag i ämnet. Så skedde också, och det var detta lagförslag från Kongl. Maj:t, som i fjor behandlades af Riksdagen. Jag ber nu få erinra om, att under behandlingen af detta lagförslag, som föll under sin egen tyngd, sin vidlyftighet, sina minutiösa, svårfattliga och svårtillämpliga bestämmelser, yttrades inom denna Kammare lifliga sympatier för ett utkast, framlagdt af Justitierådet Almqvist vid behandling af komiterades förslag inom Högsta Domstolen. Det förslag, som nu här föreligger, är just detta utkast, fullständigt utarbetadt. Jag förmodar, att, då denna Kammare i fjor varmt omfattade förslaget, den också skall göra det nu, så mycket hellre, som Högsta Domstolens anmärkningar mot detsamma hafva blifvit i allt väsentligt iakttagna och förslaget derefter rättadt. — Jag har antecknat mig till minnes många af de anmärkningar, som blifvit mot förslaget rigtade, men då dessa antingen redan blifvit besvarade eller äro af den beskaffenhet, att jag icke på denna sena timme bör besvara Kammaren med deras bemötande, vill jag inskränka mig till att förklara, att efter min innerligaste öfvertygelse det vore oklokt att kasta bort förslaget. Det är naturligt, att, då man lagstiftar för nya förhållanden, lagstiftningen i början måste blifva bristfällig och erbjuda tillfällen till anmärkningar, och man skall aldrig i detta ämne få till stånd en lag, som ej lemnar rum för sådana. Det föreliggande förslaget är enkelt att fatta, lätt att tillämpa och kränker, efter mitt förmenande, ingen annans rätt än jernvägsegarens, som möjligen i något sällsynt fall kan tvenne gånger få lösa samma jordstykke. Men å andra sidan bereder förslaget honom så stora fördelar, att detta icke bör väcka någon betänklighet mot dess antagande. Jag anhåller om bifall till den nu föredragna paragrafen.

Herrar *Anders Persson*, *Christen Assarsson*, *Löwenhielm* och *Smedberg* instämde med Herr *Thomasson*.

Herr *Johannes Jonson*: Jag skall icke tillåta mig att ingå i besvarande af hvad utaf Utskottsledamöternes flertal blifvit anfördt. Jag vill endast erinra om innehållet af den utaf Herr *Lothigius* afgifna och vid Utskottets utlåtande fogade reservationen, uti hvilken jag har instämt och hvarigenom jag också har angifvit den ställning,

*Ang. förordning om lagfart, in-teckning och ut-mätning af jernväg m. m.*

(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, in-teckning och ut-mätning af jernväg m. m.

(Forts.)

jag i frågan intager. Jag vill likväl tillägga, att efter min öfvertygelse får jernvägsbolaget ingalunda någon bättre säkerhet för den jord, som är använd till jernvägen, likasom jag icke heller kan se, att fordringsegarne i det särskilda bolaget få någon bättre rätt genom in-teckningen. Utskottet har gjort allt för att underlätta besväret och kostnaderna vid lagfart och in-teckning. Men efter mitt förmenande är hela detta lagförslag bygd på så lösa grunder, att jag för min del icke kunnat vara med om att tillstyrka bifall dertill, utan jag har deremot ansett mig pligtig att yrka afslag derå. Jag vill erinra om 21 §, der det heter: »Har uppskof med jernvägs försäljning blifvit beslutet, på sätt i 20 § sägs, och varder, i brist på medel eller af annan orsak, jernvägens eller dess tillhörigheters behöriga underhåll åsidosatt eller trafiken ej vederbörligen vidmakthållen, må, på talan af *statens jernvägsstyrelse*, som i nämnda hänseenden eger utöfva tillsyn öfver jernvägens förvaltning, konkursdomaren förordna, att jernvägen, utan hinder af uppskofsbeslutet, skall säljas, på sätt i 51 § Konkurslagen är stadgad». För min del känner jag icke ens till hvad »*statens jernvägsstyrelse*» vill säga. Så vidt jag har mig bekant, hafva vi en jernvägstrafikstyrelse och en jernvägsbyggnadsstyrelse. Man supponerar visserligen att i en framtid dessa båda styrelser skola blifva slagna tillsammans, men detta har ännu åtminstone icke skett och detta kan jag ej anse öfverensstämmande med hvad som här står; ty så länge ingen särskild *jernvägsstyrelse* finnes, torde det vara tvifvel underkastadt, hvilkendera styrelsen man härmed afsett.

Dessutom vill jag icke vara med om att godkänna förslaget derutinnan, att en *statens styrelse* skall lägga sig i enskilda jernvägars styrelse; ty om staten skall börja blanda sig i enskilda jernvägsbolags angelägenheter, lär väl också staten få hjälpa till att inlösa dem, om de råka på obestånd.

Af dessa och andra skäl kan jag ej annat än yrka afslag å den föredragna paragrafen.

Herr Nordenskjöld: Då vi hört, att bland Kammarens jurister soumliga tala för och andra mot föreliggande lagförslag, så föreställer jag mig, att mången icke vet, huru han skall rösta. Under sådana förhållanden torde äfven de personer, hvilka tillhöra jernvägsstyrelser, böra få ett ord med i laget. Jag får då meddela, att jag hört många medlemmar i jernvägsdirektioner lifligt önska framgång åt lagförslaget. De tro sig visserligen se fel i denna lag, men fördelarne synas dem så öfvervägande, att, som sagdt, många yttrat till mig, att de önska framgång åt densamma. Utan att ingå i diskussion öfver lagens juridiska fördelar och svårigheter, röstar jag därför för bifall till ifrågasvarande lag och hemställer, att Kammaren måtte göra detsamma.

Herr Herslow: Herr Talman! Jag skall ej tillåta mig att ingå i granskning af de juridiska anmärkningar mot förslaget, som här äro framställda; några af dem kan jag finna ganska berättigade, andra finnas säkert, hvilkas hela vidd jag ej kan inse. Men i denna punkt vill jag gerna trygga mig vid den föreställningen, att, då förslaget ursprungligen kommit från Kongl. Maj:t, och då den af Lag-Utskottet för Riks-

dagen nu framlagda lagen hufvudsakligen öfverensstämmer med regeringens förslag, det svarligen skulle kunna vara fallet, att några vigtigare rättsprinciper deri blifvit kränkta. De af Lag-Utskottet gjorda förändringar äro visserligen icke ännu af Kongl. Maj:t pröfvade; men de skola blifva det, och det blir då Kongl. Maj:ts sak att afgöra, huruvida dessa ändringar, dem jag likväl anser vara praktiska förbättringar, äro af den beskaffenhet, att de göra lagen oantaglig. Jag inser väl, att praktiska svårigheter ändock finnas qvar med afseende a tillämpningen af denna lag; men jag hemställer till eder, mine Herrar, huruvida icke, när en lag kommer så sent som denna för att reda ett befintligt kaos, det alltid är förhållandet, att densamma medför svårigheter vid tillämpningen. Svårigheterna torde likväl säkert här ej vara oöfvervinneliga. Dessutom, för den händelse att tillämpningen verkligen skulle visa sig i vissa punkter stöta på mera betydande svårigheter, så kunna vi ju vid ett annat riksmöte deri åstadkomma ändring; det går alltid lättare att ändra en eller annan paragraf, än att, på ett område, der vi ej förut äga någon lag alls, få en fullständig ny lag införd. Vi hafva redan tillräckligt erfarit, huru svårt det går med den saken. Detta lagstiftningsärende har i många år varit ett önskningsmål, och Riksdagen har redan tre gånger förut pröfvat och förkastat lagförslag i detta syfte — af hvilka ett möjligen var principiellt korrektare, ehuru samtidigt nästan praktiskt outförbart. Nu hafva vi fått ett nytt förslag, som är vida mera praktiskt; jag tror ej, att vi af principiella betänkligheter böra förkasta det.

Hvad som emellertid bestämt mig att rösta för detta lagförslag är ett annat skäl. Vi lefva för ögonblicket under lugna konjunkturen, och det ser ut, som de kunde fortfara. Men förändra de sig — och det kan ske när som helst — så är tiden ej långt borta, då »jernvägsfrågan» blir brännande, och det är då för sent att lagstifta beträffande formen för konkurser, hvilka redan inträffat under rättslöshetens tillstånd. Huru skola vi, Riksdagens Andra Kammare, då stå gent emot dessa bolag? Skola de icke, med allt fog, vända sig emot oss och säga: vi hafva begärt att få våra rättsförhållanden ordnade, regeringen har efter många yrkanden framlagt formerna för ett sådant ordnande, Första Kammaren har bifallit dem, men det var Andra Kammaren, som gjorde saken om intet och lemnade oss redlösa. Då kunde vi hafva redt oss, nu kunna vi ej göra det; staten har bragt oss dit vi äro, nu får staten träda emellan. Fordringsegarne skola säga: vi hafva i årtal bedt, att lagstiftaren måtte bereda oss lagliga former, hvarigenom vi kunde betrygga vår rätt, men ni har vägrat oss dem. Näväl, det är Riksdagens skyldighet att, när Riksdagen, i sin egenskap af lagstiftare stjelpt oss, nu i sin egenskap af anslagsbeviljare hjälpa oss. För min del vill jag ej, att Andra Kammaren skall påtaga sig detta ansvar; det är *derför* jag yrkar bifall till föreliggande lagförslag.

I detta anförande instämde Herrar *Ola Andersson* i Burlöf, *Aug. Börjeson*, *O. B. Olsson*, *Hans Johnsson*, *Nils Nilsson* i Stäfvie, *Bory*, *Olof Jonsson* och *P. Pehrsson* i Törneryd.

Ang. förordning om lagfart, inledning och utmätning af jernväg m. m.  
(Forts.)

Ang. förordning om lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg m. m.

(Forts.)

Öfverläggningen förklarades slutad. Efter upptagande af de gjorda yrkandena, gaf Herr Talmannen, enligt dem, propositioner såväl på bifall till den under föredragning varande paragrafen som ock på den-samma förkastande; och fann Herr Talmannen den förra af dessa propositioner vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes, hvadan en omröstningsproposition af följande lydelse uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som godkänner 1 § i det förslag till förordning innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, som Lag-Utskottet i dess Utlåtande N:o 44 framlagt,

röstar Ja;

Den, det ej vill,

röstar Nej;

Vinner Nej, är omförmälda paragraf af Kammaren afslagen.

Omröstningen, i vanlig ordning verkställd, utföll med 82 ja mot 77 nej; i följd hvaraf Kammaren godkänt paragrafen.

2—24 §§.

Blefvo jemväl godkända.

25 § lydde sålunda:

»Inteckning till säkerhet för lån, upptaget af jernvägsaktiebolag mot tryckta eller graverade obligationer, skall anses vara sökt, då innehafvare af en af obligationerna enligt 1 mom. söker in-teckning för sin fordran. Fullföljes hvilande in-teckningsansökan af innehafvare utaf en obligation, gällande sådant för hela det lån, hvartill obligationen hör. I dessa fall vare en hvar bland obligationsinnehafvarne berättigad att, när han derom sig anmäler, få sin obligation försedd med Rät-tens bevis om in-teckningsansökningen, så ock om in-teckningen, der den beviljas.

*Har ansökan om in-teckning till säkerhet för lån, upptaget emot tryckta eller graverade obligationer, förklarats hvilande, låte Rätten kungörelse derom ofördröjligen införas i allmänna tidningarne tre gånger. Lag samma vare, då in-teckning till säkerhet för sådant lån blifvit fastställd.»*

Angående denna paragraf yttrade

Herr Åbergsson: I denna paragraf förekommer ett tryckfel, i det att å 3:dje raden uppfifrån står »1 mom.» i stället för »24 §». Felet, som uppkommit genom en inom Utskottet företagen ändring af paragraf-följden, har blifvit rättadt af Första Kammaren, som för öf-



rigt antagit paragrafen; och anhåller jag nu, att äfven Andra Kam-  
maren måtte godkänna paragrafen med enahanda rättelse.

Vidare anfördes icke. Enligt Herr Abergssons yrkande, godkände  
Kammaren ifrågavarande paragraf med den rättelse deruti, att orden  
»enligt 1 mom.» skulle utbytas mot orden »enligt 24 §».

26 och 27 §§.

Godkändes.

Derefter blefvo förordningsförslagets *slutmening*, *rubrik* och *inled-  
ning*, i den ordning här angifvits, föredragna samt af Kammaren god-  
kända.

Den *hemställan*, med hvilken Utskottet framlagt det nu genom-  
gångna och af Kammaren antagna förordningsförslaget, förklarades  
vara besvarad genom Kammararens redan fattade beslut.

*Punkterna 2—5.*

Biföllos.

#### § 7.

Föredrogs och bifölls Lag-Utskottets Utlåtande N:o 45, i anled-  
ning af väckta motioner om stadgande af förmänsrätt för frakt, som  
förvaltning af jernväg i följd af samtrafik uppburit för annan jernvägs  
räkning.

#### § 8.

Till bordläggning anmäldes följande inkomna ärenden:

Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 20, i anledning af Riksdag-  
ens beslut om införande af en inregistreringsafgift å hvetemjöl, gryn  
alla slag samt bönor;

Samma Utskotts Betänkande N:o 21, angående beräkningen af  
tull-, post-, stämpelpappers-, bränvinsbrännings- och hvitbetssockertill-  
verkningsmedlen;

Lag-Utskottets Utlåtanden:

N:o 52, i anledning af väckt förslag till ändring i 17 § af För-  
ordningen om kommunalstyrelse på landet och 62 § af Förordningen  
om kommunalstyrelse i stad den 21 Mars 1862; och

N:o 53, i anledning af väckta förslag om tillägg till 63 § af För-  
ordningen om kommunalstyrelse i stad den 21 Mars 1862; samt

Andra Kammararens Tredje Tillfälliga Utskotts Betänkande N:o 11  
(i samlingen N:o 29), i fråga om aflåtande af underdänig skrifvelse  
angående anbringande af elektrisk belysning i Kongl. Biblioteket.

Dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

## § 9.

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde.

## § 10.

Föredrogos och godkändes Riksdagens Kanslis förslag dels till paragrafer i Riksdagsbeslutet, nemligen:

N:o 7, angående äktenskaps afslutande i visst fall inför borgerlig myndighet;

N:o 8, angående postbevillningen;

N:o 9, angående förändrad lydelse af 15 § i Förordningen angående fattigvården den 9 Juni 1871;

N:o 10, angående ändring i 67 § Konkurslagen;

N:o 11, angående indrivande af resterande bidrag från delegare i brandstodsinnrättning å landet;

N:o 12, angående förändrad lydelse af sista punkten i 1 § af 24 kap. Byggningsbalken; och

N:o 13, angående ny vexellag m. m.;

dels ock till Riksdagens underdåniga skrivelser:

N:o 44, angående anmälan om folkskolelärares afgång från sin befattning; och

N:o 45, angående förändrad röstberäkning vid val af folkskolelärare.

Kammarens ledamöter åtskildes klockan  $\frac{1}{2}$ 12 på natten.

In fidem

*H. A. Kolmodin.*