

N:o 26.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, med förslag till förordning innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, samt till förordning om förändrad lydelse af 16 § i Förordningen den 16 Juni 1875 angående inteckning i fast egendom; Gifven Stockholms Slott den 8 Mars 1880.

Sedan Kongl. Maj:t den 21 Mars sistlidna år till Riksdagen aflåtit nådig proposition med förslag till lag om inteckning i jernväg och i sammanhang dermed erforderliga författningar samt Riksdagen genom skrifvelse den 3 påföljande Maj i underdånighet anmält, att Riksdagen funnit sig icke kunna bifalla nämnda nådiga proposition; så och efter det den komité, som under den 12 Juli 1878 erhållit nådigt uppdrag att utarbета förslag till erforderliga stadganden om säkerhet i jernvägar och dermed jemförliga anläggningar, den 25 sistlidne November inkommit med underdånigt förslag till förordning angående vissa jernvägsaktiebolags konkurs, hafva förslag till de lagbestämmelser, som synts erforderliga med afseende å lagfart, inteckning och utmätning af enskilda jernvägar, samt i fråga om förvaltning af sådan jernväg under konkurs, blifvit utarbetade samt jemväl undergått grundlagsenlig behandling i Högsta Domstolen; och vill Kongl. Maj:t, med bifogande af de angående ämnet i Högsta Domstolen och Statsrådet förda protokoll, enligt 87 § Regeringsformen till Riksdagens antagande framställa närlagda förslag till:

1:o. Förordning, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs; och

2:o. Förordning om förändrad lydelse af 16 § i Förordningen den 16 Juni 1875 angående inteckning i fast egendom.

Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

Ludv. Almqvist.

Förslag till Förordning,

innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs.

Jemte de angående lagfart, in-teckning, 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.

Allmänna stadganden.

1 §.

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, enligt 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. De till jernvägens drift anskaffade, under jernvägsegarens värjo och användning varande lokomotiv, vagnar, inventarier och förråd anses såsom tillhörigheter till den fasta egendomen.

2 §.

Ej må utan Konungens tillstånd jernväg delas eller något af den mark, som efter hvad i 1 § sägs, till jernväg hör, derifrån afsöndras.

Ej heller må den, som förmenar sig ega anspråk på 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.

Om lagfart.

3 §.

Ärenden angående lagfart af jernväg upptagas och prövas af Stockholms Rådstufvurätt, då jernvägen till större delen af sin sträckning ligger inom domsagor under Svea Hofrätt, af Rådstufvurätten i Jönköping, då jernvägen till större delen ligger inom domsagor under Göta Hofrätt, och af Rådstufvurätten i Christianstad, då jernvägen till större delen ligger inom domsagor under Hofrätten öfver Skåne och Blekinge.

Hafva, sedan jernväg blifvit vid någon af förenämnda Rådstufvurätter lagfaren, förändrade förhållanden inträdt, lyder jernvägen ändock fortfarande under den Rådstufvurätt, der lagfarten skedde.

4 §.

1 mom. När lagfart å jernväg första gången sökes, ingifve sökanden till lagfartsdomstolen:

1. sådant af Konungen meddeladt beslut angående jernvägen, hvarom i 1 § förmäles,

2. en af Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader granskad och till riktigheten vitsordad karta med beskrifning öfver jernvägens område till alla dess delar, samt

3. särskilda af vederbörligen förordnad landtmätare med ledning af nämnda karta upprättade specialkartor med beskrifningar, utvisande, från hvilka hemman, lägenheter eller tomter den till jernvägen använda mark är tagen och inom hvilka underrätters domsområde den är belägen.

Fullgör ej sökanden hvad sålunda föreskrifvet är, varde ansökningen genast afslagen.

2 mom. Gitter ej sökanden förete fullständiga fångeshandlingar å all den till jernvägen hörande mark, men styrker han, att med afseende å den mark, för hvilka sådana handlingar saknas, underrätten i den ort, der marken ligger, utfärdat sådan stämning, som i 2 § af Förordningen den 14 April 1866 sägs, och att borgen blifvit enligt 24 § af samma Förordning stäld, då må den omständigheten, att sökanden ej företett fullständiga fångeshandlingar, ej vidare utgöra hinder för lagfartens beviljande.

3 mom. Sedan lagfart å jernväg blifvit beviljad, åligge det rätten, som beviljat lagfarten, att genom transsumt af protokollet sådant genast

tillkännagifva för en hvar underrätt, inom hvilkens domsområde någon till jernvägen hörande mark är belägen, och varde i dessa underrätters lagfartsprotokoll samt lagfarts- och fastighetsböcker anteckning derom gjord. Efter det sådan anteckning skett, må ansökning om lagfart å den mark, som anteckningen afser, ej vidare vid domstol i orten upptagas.

5 §.

Lagfart skall på en gång meddelas å hela jernvägen; dock att, om för utvidgning eller omläggning af jernväg, å hvilken lagfart redan är beviljad, mark utöfver det ursprungliga jernvägsområdet förvärfvas, lagfart derå skall ske, med iakttagande i tillämpliga delar af hvad ofvan är sagdt, och anses sedan den mark vara med jernvägen förenad.

6 §.

Hvad i 2 och 3 §§ af Förordningen den 16 Juni 1875 är stadgadt angående skyldighet att inom viss tid söka lagfart å fång till fast egen- dom, ege ej tillämpning i fråga om lagfart å jernväg. Sedan lagfart å jernväg i dess helhet blifvit beviljad, upphöre ock den af nämnda para- grafer eljest följande skyldighet att inom viss tid vid domstol i orten söka lagfart å den till jernvägens anläggning förvärfvade och dertill använda mark.

I den händelse, som i 12 § af nyssnämnda förordning 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.

7 §.

Afträdes i den ordning, som om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof är stadgad, någon del af den mark, som till jernväg hör, eller har eljest med Konungens tillstånd någon mark blifvit från jernväg afsöndrad, då skall, sedan lagfart å den afsöndrade marken blifvit beviljad, rätten, som beviljat lagfarten, genom utdrag af protokollet sådant genast tillkännagifva för den Rådstufvurätt under hvilken den jernväg lyder, dit marken förut hört. Denne rätt göra anteckning derom i lagfartsprotokollet och fastighetsboken, och anses sedan marken vara från jernvägen skild.

Om inteckning.

8 §.

Ärenden angående inteckning i jernväg upptagas och pröfvas af den Rådstufvurätt, som, på sätt i 3 § sägs, är behörig att handlägga ärenden angående lagfart å jernvägen.

9 §.

Har, innan sådan anteckning skett, som i 4 § 3 mom. sägs, inteckning vid underrätten i orten beviljats i mark, som till jernvägen hör, gälle inteckningen till säkerhet för det ersättningsbelopp, som enligt Förordningen den 14 April 1866 skall för marken gäldas, såsom inteckning i jernvägen med förmånsrätt från den dag, inteckningen söktes; dock att om företräde till betalning för ogulden köpeskilling 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.

10 §.

Vid ansökan om inteckning i jernväg skall jernvägens egare, sjelf eller genom laga ombud, till rätten ingifva i hufvudskrift den förbindelse, hvarå fordran grundas, eller, der inteckning sökes till säkerhet för lån, som upptages mot tryckta eller graverade obligationer, de till lånet hörande obligationerna. Äro alla obligationerna eller flera af dem af lika lydelse eller skilja de sig endast i afseende å littera eller nummer, skall allenast en obligation af hvarje slag i protokollet fullständigt afskrifvas, men antalet obligationer af hvarje slag i protokollet noggrant angifvas; dock skola äfven i detta fall samtliga obligationerna förses med sådant bevis, som i 17 § af Förordningen den 16 Juni 1875 angående inteckning i fast egendom, föreskrifves.

11 §.

Jernväg må endast i sin helhet intecknas.

Ej må flera jernvägar intecknas för samma fordran, med mindre dervid bestämmes, för huru stor del af fordringen hvarje jernväg häftar; ej heller må från intecknad jernväg någon mark afsöndras, der ej visas, att den afsöndrade delen är från inteckning fri.

12 §.

Har, på sätt i 5 § sägs, mark blifvit med jernväg förenad, hafte den mark, lika med jernvägen i öfrigt, för inteckning som i jernvägen är faststald.

13 §.

Inteckning, som till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer blifvit faststald i jernväg, gälle fortfarande utan förnyelse, ändå att den fordran, hvarför inteckningen meddelats, ej blifvit så bevakad, som i 1 § af Förordningen den 4 Mars 1862 om tioårig preskription och om årsstämming sägs.

14 §.

Söker jernvägs egare, att inteckning, som blifvit i jernvägen faststald till säkerhet för lån upptaget mot tryckta eller graverade obligationer, må helt och hållet dödas, och kan han ej förete alla obligationerna, men visar, att de felande obligationerna, när inteckningen meddelades, voro af den lydelse, att vid den tid, då inteckningens dödande begäres, all betalningsrätt för dem förfallit, må den omständigheten, att han ej förettett alla obligationerna, ej utgöra hinder för inteckningens dödande.

Om utmätning.

15 §.

Utmättningsman i den ort, der jernvägens egare bör inför domstol svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet, vare behörig att verkställa utmätning af jernväg.

16 §.

Jernväg må ej delvis utmätas. Ej heller må någon sådan jernvä-

gens tillhörighet, som i 1 § omförmäles, särskildt utmätas. Utmätas jernvägen, skola ock dess berörda tillhörigheter i mät tagas.

17 §.

Utmätas jernväg, som begagnas för allmän trafik, skall, efter derom enligt 85 § Utsökningslagen erhållen anmälan, äfvensom i det fall att öfverexekutor omedelbart förordnat om jernvägens försäljning, öfverexekutor, ehvad borgenär gör yrkande, som i 80 och 81 §§ samma lag omförmäles, eller icke, genast, efter inhemtande af statens jernvägsstyrelses förslag, förordna en eller, der så nödigt anses, flera erfarne och sakkunnige män, att i egenskap af sådane sysslomän, som i nyssnämnda §§ afses, jernvägen omhändertaga och förvalta samt om trafikens uppehållande i det omfång, som förut varit vanligt eller eljest finnes lämpligt, besörja, intilldess jernvägen blifvit i laglig ordning såld eller utmätningen eljest afslutats.

Kostnad, som för trafikens uppehållande enligt hvad nu är sagdt åtgår och ej af inflytande inkomster betäckes, gäldes såsom i 164 § Utsökningslagen sägs.

18 §.

Auktion å utmätt jernväg skall förrättas af öfverexekutor samt hållas å den ort, der han har sitt säte; och gånge dervid jernvägen med allt hvad enligt 1 § dertill hör i ett utrop.

Om förvaltning under konkurs.

19 §.

Varder jernväg, som begagnas för allmän trafik, till konkurs afträdd, skall rätten eller domaren genast, efter inhemtande af statens jernvägsstyrelses förslag, förordna en eller, der så nödigt anses, flere erfarne och sakkunnige män, att såsom förvaltare taga jernvägen om händer och, intilldess å inställeledagen i konkursen sysslomän blifvit valde, besörja trafikens uppehållande i det omfång, som förut varit vanligt eller eljest pröfvas lämpligt och med borgenärernes fördel mest förenligt.

Förvaltare må af konkursdomaren entledigas, om skäl dertill äro, och annan förvaltare i ofvan stadgad ordning tillsättas.

Förvaltningen åligger att afgifva redovisning till konkursboets sysslo-

män. Vilja borgenärerne eller gäldenären den redovisning klandra, göra det genom stämning inom natt och år, sedan redovisningen afgafs.

Beloppet af den förvaltare tillkommande godtgörelse bestämmes, der stridighet derom uppstår, af konkursdomaren enligt de grunder, som för motsvarande eller jemförlig befattning vid statens jernvägar tillämpas.

Kostnad, som åtgår till jernvägens drift och förvaltning, skall utgå af jernvägens afkastning och köpeskillning i öfverensstämmelse med 67 § Konkurslagen.

20 §.

Den tillåtelse, att i visst fall före inställeledagen sälja till konkursbo hörande fast egendom, som följer af stadgandena i 13 och 47 §§ Konkurslagen, gälle ej i fråga om jernväg, som blifvit till konkurs afträdd.

Anses försäljning af jernvägen ej kunna utan förlust för borgenärerne ske så skyndsamt, som i konkurslagen för fast egendoms afyttrande i allmänhet är bestämdt, och vill borgenär förty yrka uppskof med försäljningen, göra det skriftligen senast å inställeledagen i konkursen, och varde yrkandet då af ordföranden föredraget för borgenärerne. Med pröfningen af sådant yrkande skall anstå till det i 71 § Konkurslagen omförmälda förhör inför rättens ombudsman; tarfvas ej sådant förhör, utsätte ordföranden och kungöre å inställeledagen för parterne viss tid och ort att inför ombudsmannen sammankomma för att beslut i anledning af uppskofsyrkandet fatta, och varde emellertid åtgärderna för jernvägens försäljning inställda. Å den dag, då uppskofsyrkandet sålunda pröfvas bör, skola borgenärerne besluta, om och på huru lång tid uppskof med jernvägens försäljning skall ega rum, hvilken tid dock ej må sättas längre, än fem år från beslutets dag, äfvensom, der så anses nödigt, bestämma de vilkor, hvarpå jernvägen må äfven före den beslutade uppskofstidens förlopp af boets sysslomän afyttras. Vid omröstning här om gälle såsom beslut den mening, hvarom, bland närvarande borgenärer, de sig förena, hvilkas fordringar sammanräknade utgöra största beloppet, så framt desse borgenärer derjemte utgöra minst en fjerdedel af de röstande. Kan beslut på sådant sätt ej åstadkommas, vare frågan förfallen. Efter den genom borgenärernes beslut bestämda tidens utgång må vidare uppskof med jernvägens försäljning ej ega rum.

21 §.

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.

22 §.

Den behållna inkomst, som jernvägen, efter afdrag för underhålls-, förvaltnings- och annan kostnad, under konkursen årligen gifver, skall efter de grunder, som för utdelning i konkurs äro i allmänhet stadgade, årligen utdelas.

Öfvergångsstadganden angående särskild inteckningsrätt för hittills upptagna jernvägslån.

23 §.

1 mom. Har någon hos jernvägsaktiebolag fordran, som tillkommit förr än denna förordning trädt i kraft, må inteckning i bolagets jernväg därför sökas, ändå att gäldenären det ej medgifvit och fastän lagfart å jernvägen ej sökts. Sådan inteckningsansökan må dock ej upptagas, der den göres senare än sex månader efter det denna förordning trädt i kraft.

2 mom. Finner rätten efter bolagets hörande fordran vara sådan, att inteckning må beviljas, men har lagfart å jernvägen ännu ej meddelats, hvile inteckningsansökningen i afbidan på lagfarten. Varder, sedan lagfart beviljats, inteckningsansökningen fullföljd inom den tid, som föreskrifves i 10 § af Förordningen den 16 Juni 1875 angående inteckning i fast egendom, må den omständigheten, att, sedan denna förordning trädt i kraft, jernvägen till annan egare öfverlätits eller blifvit utmätt eller gäldenären kommit i konkurstillstånd, ej utgöra hinder för inteckningens fastställande, och gälle den med förmånsrätt framför de fordringar, som tillkommit efter det denna förordning trädt i kraft, ändå att inteckning för dem vore sökt tidigare, än inteckningsansökningen för den äldre fordringen gjordes.

Hafva flere borgenärer för fordringar, som tillkommit, innan denna förordning trädt i kraft, derefter sökt inteckning i jernvägen å olika tider inom ofvan stadgade tid af sex månader, hafve sig emellan lika rätt på grund af inteckningen, dock utan rubbning i det inbördes förhållande

emellan fordringsegarne, som till följd af gjorda aftal eller förbehåll eljest lagligen må ega rum.

3 mom. 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 inteckning för sin fordran. Fullföljes hvilande inteckningsansökan af innehafvare utaf en obligation, gälle 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 rättens bevis om inteckningsansökningen, så ock om inteckningen, der den beviljas.

4 mom. Söker ej jernvägsaktiebolag lagfart å sin jernväg inom ett år från det denna förordning trädt i kraft, eller fullgör bolaget ej dervid hvad enligt 4 § för lagfartens vinnande bolaget åligger, varde bolaget i konkurstillstånd försatt, der det yrkas af någon borgenär, som enligt denna paragraf eger rätt att erhålla inteckning i jernvägen.

5 mom. Med jernvägsaktiebolag förstås i denna paragraf sådant aktiebolag, som bildats i ändamål att anlägga eller eljest förvärfva och trafikera jernväg och hvars ordning Konungen faststält.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 Juli 1880.

Förslag till Förordning

*om förändrad lydelse af 16 § i Förordningen den 16 Juni 1875
angående inteckning i fast egendom.*

Härigenom förordnas, att 16 § i Förordningen den 16 Juni 1875 angående inteckning i fast egendom skall erhålla följande förändrade lydelse:

16 §.

Kanal eller annan dermed jemförlig anläggning, hvartill marken till större eller mindre del blifvit förvärfvad enligt gällande författningar om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, må ej med inteckning enligt denna lag belastas.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 Juli 1880.

Utdrag af protokollet öfver ett Justitiedepartementens ärende, hållet inför Hans Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms Slott den 28 November 1879,

i närvaro af:

Hans Excellens Herr Statsministern, Friherre DE GEER,
 Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena BJÖRNSTJERNA,
 Statsråden: ALMQUIST,
 Herr THYSELIUS
 LOVÉN,
 Friherre VON OTTER,
 FORSSELL,
 ROSENSVÄRD,
 VON STEYERN,
 MALMSTRÖM.

Chefen för Justitiedepartementet Statsrådet ALMQUIST anförde i underdånighet:

Sedan en den 12 Juli sistlidet år tillsatt Komité erhållit nådigt updrag att utarbета förslag till erforderliga stadganden om säkerhet i jernvägar och dermed jemförliga anläggningar samt Eders Kongl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de förslag i ämnet, som af Komitén den 10 Februari innevarande år afgifvits, den 21 påföljande Mars till Riksdagen affätit nådig Proposition med förslag till lag om in-teckning i jernväg och i sammanhang dermed erforderliga författningar, — hvilket förslag dock icke vann Riksdagens bifall —, har Komitén, som genom nådigt Bref den 3 Januari innevarande år förklarats behörig att utarbета förslag jemväl till stadganden beträffande vissa delar af konkursförfarandet i fråga om jernvägar, i hvilka säkerhet blifvit lemnad, den 25 innevarande månad till Justitiedepartementet inkommit med underdånigt förslag till förordning angående vissa jernvägsaktiebolags konkurs.

Då Komitén sålunda fullständigt afslutat det updrag, som i omförmälda hänseende blifvit densamma lemnadt, anhåller jag att få framlägga denna lagstiftningsfråga i sin helhet till Eders Kongl. Maj:ts nådiga öfvervägande.

Jemte det jag villigt erkänner värdet af den utredning, Komitén åstadkommit, måste jag dock tillkännagifva, att jag hufvudsakligen ur praktisk synpunkt icke i allo kan gilla de förslag, Komitén framställt, och att jag, med behörig hänsyn jemväl till de anmärkningar, som blifvit inom Riksdagen gjorda mot Komiténs förslag, i hvad det angår lagfarts- och in-teckningsförfarandet, funnit mig böra låta inom Justitiedepartementet utarbета ett annat förslag till bestämmelser i ämnets hela vidd, och går jag nu att, särskildt beträffande de delar af detta förslag, som skilja sig från Komiténs, redogöra för de hufvudsakliga grunder, jag för det inom departementet uprättade förslag utstakat.

Med Komitén är jag ense deri, att hvarje jernväg med dess tillhörigheter af rörlig materiel, inventarier och förråd bör i rättsligt hänseende betraktas såsom ett sammanhängande helt; men hvarken ur theoretisk eller praktisk synpunkt finner jag någon betänklighet vid att låta dessa jernvägens tillhörigheter inbegripas under den panträtt, hvilken på grund af inteckning vidlåder sjelfva jernvägen såsom fast egenömd, och jag har derföre icke funnit anledning att, såsom Komitén, föreslå en särskild förmånsrätt med afseende å dessa tillhörigheter.

Äfven jag har funnit det önskvärdt, att den till jernväg använda jorden blefve före jernvägens lagfarande lossad från de inteckningar, som kunde vidlåda de fasta egendomar, hvarifrån samma jord tagits, men den omständighet, att så ej skett, torde ej nödvändigt leda till den ovilkorliga följd, att lagfart å jernvägen ej må beviljas, innan jernvägsområdet blifvit befriadt från sådana inteckningar. Ett stadgande härom, hvilket, då tillåtelse till ediktalstämming med preklusiv verkan ej lärer kunna med utsigt till framgång föreslås, i och för sig måste medföra omgång och dröjsmål med äldre jernvägars lagfarande, skulle upresa oöfverstigligen hinder deremot, om ej redan på grund af gällande expropriationslagstiftning innehafvare af sådana äldre inteckningar vore skyldige att, efter den till jernvägen hörande jordparcellens värdering, emottaga betalning ur löseskillingen. Syftmålet att, utan orättvisa mot de äldre inteckningshafvarne, befria jernvägen från den fara att sönderstyckas, som skulle upkomma, derest dessa inteckningar finge i vanlig ordning utsökas, har jag ansett kunna vinnas genom en ur expropriationslagstiftningen härledd föreskrift, att äldre rätt till någon del af jernvägens område ej, i strid mot principen om jernvägens enhet, må kunna göras gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning, — en föreskrift, som jag funnit uptagen uti ett hos Tyska Riksdagen framställt lagförslag i ämnet. Efter antagandet af en sådan regel, hvarigenom någon inskränkning ej sker i de äldre inteckningshafvarnes bättre företrädesrätt till betalning, kan lagfart medgifvas oberoende deraf att någon del af jernvägen besväras af äldre inteckning. Det blir då jernvägsegarens omsorg att, till större säkerhet för dem, som senare erhållit inteckning i jernvägen såsom ett helt, genom aflösning enligt expropriationslagen befria sig från de äldre partiella gravationerna. Men såväl för egaren, som för de egentliga jernvägskreditorerna måste det vara en fördel, att lagfart kan vinnas oberoende af ifrågavarande uppgörelser.

Då jernvägen i rättsligt hänseende betraktas såsom en sammanhörande fastighet, måste särskilda bestämmelser meddelas dels i afseende å forum för lagfart och inteckning af jernväg, dels om utmätningsmans behörighet. I senare afseendet är jag alldeles ense med Komitén och i förra afseendet jemväl så till vida, att jag anser Rådstufvurätt böra vara lagfarts- och inteckningsdomstol. Men deremot anser jag Komiténs förslag, att Kongl. Maj:t skulle för hvarje särskild jernväg bestämma viss Rådstufvurätt till inteckningsdomstol, medföra många olägenheter, och jag tror i stället böra stadgas, att Rådstufvurätt i stad, der Hofrätt finnes, skall vara lagfarts- och inteckningsdomstol för de jernvägar, som till sin hufvudsakliga sträckning äro belägna inom samma Hofrätts domvärjo. För det ökade arbete, som ålägges dessa Rådstufvurätter, torde deras tjänstemän få nöjaktig ersättning genom de ökade sportler som särdeles af inteckningsärendena komma att härflyta.

Nyssnämnde grundsats om jernvägens betraktande i rättsligt hänseende såsom ett sammanhörande helt gör det vidare af största vigt, att vid jernvägens lagfarande full kännedom på en gång vinnes om sjelfva jernvägsområdets utsträckning och gränser. Till konstaterande deraf erfordras kartor, uprättade eller godkända af vederbörande myndigheter, och jag har ansett att, äfven om jernvägsegaren kan med andra, rättsgiltiga handlingar till fullo styrka sin eganderätt till jernvägsområdet, det dock bör såsom ett oeftergiftigt vilkor för lagfartsansökningens uptagande fordras, att sådana kartor företes.

Dessa kartor erhålla en särskild betydelse i det fall, att jernvägsegaren icke kan fullständigt styrka sin åtkomst till jernvägsområdet. De måste då i viss mån anlitas såsom ersättning för bristande fångeshandlingar. En bland de största svårigheterna vid det förevarande lagstiftningsämnet har sin grund i det nog vårdslösa sätt, hvarpå man hittills i fråga om förvärfvandet af mark till jernvägsanläggningar alltför ofta gått till väga och hvaraf följden blifvit, att ej sällan för vissa delar af en jernvägs område hvarje rättsgiltig fångeshandling saknas. Det kan väl vara att hoppas, att efter den nu vunna erfarenheten en bättre ordning skall i framtiden iakttagas, och jag är ingalunda böjd att föreslå lagstadganden, hvari skulle ligga en upmuntran för dem, som hafva befattning med jernvägsbyggnader, att i berörda hänseende fortsätta på samma sätt, som hittills. Men å en annan sida får lagstiftaren icke förbise vigten af att rätta de missförhållanden, som i stor skala redan tillkommit, och under alla omständigheter torde det undantagsvis kunna inträffa, att en under anläggning varande jernvägs eganderättsförhållanden icke i alla delar kunna på förhand med full klarhet ordnas. Med afseende derpå har under ärendets föregående behandling föreslagits att använda ediktalstämning med preklusiv verkan mot de sakegare, som ej inom föreskrifven tid anmäla klander mot jernvägsegarens anspråk. Detta medel är visserligen kraftigt, och, om dess användande medgäfves alla jernvägar, som deraf äro i behof, skulle det kanhända icke heller strida emot allmänhetens rättsupfattning, helst en jernvägsanläggning i regeln är en för orten och särskildt angränsande jordegare vigtig och med upmärksamhet följd angelägenhet samt det vid sådant förhållande knappt kan antagas, att någon skulle komma att emot sin vilja och genom öfverraskning blifva lidande i sin rätt. Men emot användandet af ediktalstämningen kunna också, det måste jag erkänna, välgrundade anmärkningar göras, särdeles den, att detta institut i denna användning är fremmande för svensk rätt och att ändamålet kan genom mindre våldsamma medel vinnas. Ändamålet är nemligen endast att komplettera bristen på fångeshandlingar, så att möjlighet till lagfart af jernvägar, för hvilka sådana handlingar i fullständigt skick saknas, må kunna beredas. Sällan eller aldrig läser det väl hafva inträffat, att mark användts till enskild jernväg, utan att egaren på ett eller annat, om också ej rättsgiltigt, sätt dertill samtyckt, och bristen ligger vid sådant förhållande endast i formen. Det är denna brist i formen, som bör afhjelpas; men det bör icke komma i fråga, att materiel orätt någon jordegare derigenom tillskyndas. Har jordegaren icke på något för honom bindande sätt samtyckt till markens begagnande, bör han icke vara underkastad annat lidande, än det som är förenadt med en i laga ordning företagen expropriation, och, der sådan ej skett, bör hans eganderättsanspråk ej vara underkastadt annan inskränkning i tid, än den som följer af allmänna lagens stadganden om eganderätts preskription. Så länge

den allmänna lagfarten icke i och för sig utestänger klander af eganderätten till den lagfarna fastigheten, skulle det också kunna anses såsom en anmärkningsvärd inkonsekvens, om åt den lagfart, som kunde beredas jernvägar med ofullständiga fångeshandlingar, gåfves en längre utsträckt rättsverkan, än som enligt allmän lag tillkommer lagfart på grund af styrkt fång. Jernvägsegare och innehafvare af inteckning i jernväg synas ej heller skäligen kunna begära att, med afseende å eganderättens säkerhet, komma i förmånligare ställning, än andra fastighetsegare och inteckningshafvare. Fördelen för jernvägsegarne att äfven i saknad af fullständiga handlingar, erhålla lagfart med vanlig rättsverkan vore i alla fall en undantagsförmån, som dock hade sin grund i det allmänna intresset för ordnande af jernvägarnes rättsliga förhållanden. Jag har af dessa skäl ansett lagstiftningen för närvarande icke böra gå längre, än till medgifvande af det undantag från 5 § i Förordningen angående lagfart å fång till fast egendom den 16 Juni 1875, att, om jernvägsegare med vederbörliga kartor styrkt, att viss mark blifvit utlagd till jernvägens område, men han ej kan förete laga fångeshandling derå, hans lagfartsansökning ändock skall upptagas och kungörelse om förhållandet utfärdas, samt att, om klander å hans anspråk ej inom ett år från sista kungörandet instämnes, kartan får ersätta bristen på fångeshandling.

Deraf att jernvägen i lagfartshänseende betraktas såsom en sammanhörande, själfständig fast egendom med ett extraordinärt lagfartsforum, följer, att vid jernvägens lagfart de parceller, hvaraf jernvägsområdet är sammansatt, böra afföras ur lagfarts- och fastighetsböckerna vid de särskilda underrätter, der de förut i sammanhang med de egendommar, från hvilka de blifvit afsöndrade, varit lagfarna. Komiteén har med afseende derå föreslagit, att parcellerna borde lagfaras vid sistberörda underrätter och lagfarten fullföljas genom inskrifning vid jernvägens inteckningsdomstol. Jag medgifver, att en fullt logisk tanke ligger till grund för denna anordning; men i praktiken skulle den, efter min upfattning, leda till onödig vidlyftighet och menligt dröjsmål. Jag har ansett ändamålet kunna lika fullständigt och på enklare sätt vinnas derigenom, att jernvägens lagfartsdomstol efter meddelad lagfart lemna vederbörande *fora rei site* de underrättelser, som för parcellernas afförande ur deras lagfarts- och fastighetsböcker erfordras.

Då de olägenheter, som, efter hvad allmänt känt är, äro förenade med de så kallade gemensamma inteckningarna, skulle i ännu högre grad än eljest låta sig förnimmas, derest flere jernvägar finge intecknas för samma fordran, har jag ansett, att, när det nu för första gången medgifves att inteckna jernvägar, hinder redan från början bör läggas för gemensam inteckning i flera jernvägar för samma fordran.

Jag anser väl, att, der inteckning sökes till säkerhet för obligationer, som utgöra delar af ett större lån, det icke är nödigt, att samtliga obligationerna i inteckningsprotokollet afskrifvas, äfvensom att intecknade amorteringsobligationer ej böra vara underkastade de allmänna reglerna för inteckningsförnyelse; men då detta gäller lika väl för alla slags obligationer, som för jernvägsobligationerna, har jag ansett bestämmelser härom böra införas i Förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 Juni 1875. Dervid har jag tillika ansett det både onödigt och för inteckningshafvarnes säkerhet menligt att i stället för inteckningsförnyelsen införa ett särskildt mortifikationsförfarande. Obligationer förekomma egentligen endast såsom partialförskrifningar, tillhörande större amor-

teringslån, och då de sålunda hafva en genom amorteringsplan och utlottning bestämd förfallotid, från hvilken, enligt obligationernas vanliga lydelse, preskriptionstid löper, kan ändamålet i allmänhet tillfyllest upnås genom tillämpning på sådana in-tecknade obligationer af den regel för in-tecknings dödande, som enligt 45 § i Förordningen den 16 Juni 1875 gäller för nyttjanderättsin-teckningar.

Under denna frågas föregående behandling har upmärksamheten företrädesvis varit riktad på önskvärdheten att bereda åt staten såsom långgivare och åt innehafvare af jernvägsaktie-bolagens obligationer den säkerhet i jernvägarne, som ofta varit i skuldförskrifningarna utlofvad och jemväl torde hafva af jernvägsbolagens kreditorer påräknats. Jag har derföre också ansett, att särskilda öfvergångsstadganden i syfte att så skyndsamt som möjligt bereda de nuvarande jernvägskreditorerna in-teckningsrätt i jernvägarne böra meddelas. Detta synes mig så mycket billigare, som de nuvarande jernvägskreditorerna hittills varit af ett uttryckligt lagbud förhindrade att erhålla sådan rätt, och det skulle vara oskäligt, om de nu öfverraskades af en lagförändring, hvarigenom sådan rätt medgäfvos, utan att de tillika erhöles något rådrom att göra sig denna lagförändring till godo. Deremot kan jag icke dela Komiténs åsigt om behöfligheten af en preliminär förmånsrätt till säkerhet för de kreditorer, som, innan en jernväg ens erhållit ett bestämdt område, lemnat penningar i förskott till jernvägens anläggning, eller gilla förslaget, att en sådan förmånsrätt skulle kunna efter områdets bestämmande öfvergå till verklig in-teckningsrätt. Först och främst är hela denna idé om en på inskrifning beroende förmånsrätt, som öfvergår till in-teckningsrätt, en nyhet, som svårligen skulle kunna med tillräcklig klarhet intränga i allmänhetens rättsupfattning, och vidare föranleder densamma, såsom Komiténs förslag nog-samt utvisar, en mängd svårfattliga och invecklade detaljbestämmelser. Jag hyser desto större betänklighet mot ett sådant förslags framläggande ånyo för riksdagen, som härtill kommer, att den dyrt vunna erfarenheten af vådan att i samma omfattning, som hittills, grunda jernvägsföretag på obligationslån för närvarande gör det mindre angeläget att eftersträfvå sådana stadganden, hvarigenom hufvudsakligen åsyftas att bereda nya jernvägsbolag tillfälle att genom lån och utan tillräckliga egna tillskott upbringa medel till jernvägsanläggningar. Vid rekonstruktionen af äldre jernvägsbolag finnes åter, efter mitt omdöme, endast i den fullständiga in-teckningen en användbar grund för nya lån.

Särskildt med afseende å vissa under senaste tiden inträffade förhållanden, hvilka gifva vid handen, att flera jernvägsbolags trafikinkomster under tryckta konjunkurer icke stå i det förhållande till bolagens skulder, att bolagen kunna säkert fullgöra sina förbindelser till borgenärerna, måste upmärksamheten riktas på angelägenheten af att, så vidt genom lagstiftning ske kan, söka förekomma de menliga följder för allmänna samfärdseln, som skulle upstå, derest jernväg eller blott dess rörliga materiel blefve utmätt, eller trafiken å någon betydligare jernväg till följd af jernvägsegarens konkurs skulle komma att upphöra. Detta är det syftsmål, som lagstiftningen bör för sig i främsta rummet uppställa, och det har af Komitén visserligen tagits i betraktande i dess nu anmälda förslag angående vissa jernvägsaktie-bolags konkurs, men jag vågar icke hoppas, att detta förslag, af mera formell än praktiskt ingripande natur, skulle göra tillfyllest. Ej heller har jag funnit det lämpligt att, på sätt Komitén föreslagit, åt jernvägsaktiebolagens borgenärer gifva ett slags bolags-

organisation, hvarigenom de skulle sättas i stånd att i det bankruttrade bolagets ställe öfvertaga jernvägens förvaltning. Ett konsortium af borgenärer synes mig icke vara en association, af hvilken någon synnerlig handlingskraft vore att förvänta, och jag tror icke, att man med tillförsigt kan i en sådan juridisk personlighets händer lägga omsorgen om den allmänna trafikens intressen. Jag har derföre måst vara betänkt på andra utvägar och, då jag dervid, å ena sidan, velat, så vidt möjligt, undvika att beröra de allmänna reglerna för förvaltningen af utmätt eller till konkurs afträdd fast egendom, men, å andra sidan, ej heller ansett en för allmän trafik uplåten jernvägs förvaltning kunna anförtros åt de sysslomän, som af öfverexekutor i vanlig ordning förordnas eller borgenärerna enligt konkurslagen ega att genom omröstning utse, så har jag utgått från den grundtanken, att, då jernväg blifvit utmätt eller afträdd till konkurs, förvaltningen af sjelfva jernvägen såsom trafikmedel bör skiljas från utmätningsmannens befattning och den allmänna konkursförvaltningen samt anförtros åt en särskild för ändamålet tillsatt styrelse. hvars verksamhet står under offentlig kontroll. För att bibehålla det nödiga sambandet med utsöknings- och konkursförfarandet i allmänhet har jag väl ansett denna särskilda förvaltning böra, allt efter omständigheterna, tillsättas af öfverexekutor eller konkursdomaren, men, då dessa icke i allmänhet kunna antagas ega den personalkänedom, som ett så graunlaga val kräffer, har jag ansett, att dervid äfven medverkan af Statens jernvägsstyrelse bör på lämpligt sätt tagas i anspråk. Det torde äfven vara nödigt, att åt nämnda styrelse updrages en fortfarande inspektion öfver de tillsatta förvaltarens verksamhet i afseende å trafikens skötsel och jernvägens underhåll. I begge dessa hänseenden sammanfalla jernvägskreditorernas intressen med den trafikerande allmänhetens, och det är således fullt rättvist, att kostnaderna för jernvägsförvaltningen under utmätnings- eller konkurstiden få, så vidt trafikinkomsterna ej förslå, betäckas af den köpeskillning, som vid jernvägens försäljning erhålles. Ett uttryckligt stadgande derom torde för förvaltarne underlätta anskaffande af det för trafikens uppehållande nödiga penningeförlag.

Bredvid sjelfva jernvägens förvaltning, på sätt jag nyss nämnt, borde konkursboets förvaltning i öfrigt fortgå i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Konkurslagen, och försäljning af jernvägen skulle naturligtvis icke heller genom den särskilda förvaltningen förhindras. I afseende härpå delar jag i hufvudsak Komiténs åsigt, att, då en brådstörtad försäljning af jernvägen, under dåliga konjunkturen och innan åtgärder för bolagets rekonstruktion eller bildande af nytt bolag för jernvägens öfvertagande hunnit vidtagas, skulle kunna förorsaka jernvägskreditorerna förluster, hvilka under gynnsammare omständigheter kunde undvikas, ett undantag från konkurslagens allmänna bestämmelser om tiden för fast egendoms försäljning är af behovet påkalladt, men jag kan icke instämma i Komiténs förslag, för så vidt deraf skulle följa, att jernvägsbolags konkurser kunde komma att utsträckas till en nästan obegränsad tid. Hvad än i denna fråga kan komma att förordnas, synes det mig dock böra såsom en hufvudprincip för konkurslagstiftningen fasthållas, att konkurs skall afslutas inom den kortaste tid, som med afseende på de i konkursen förekommande omständigheter är möjlig. Om den finansiella organisationen af det bolag, som egt jernvägen, varit felaktig, måste en reduktion af tillskjutna eller uplåta kapital ske, och det bör icke, ur synpunkten af den allmänna kreditens intresse, tillåtas, att dermed

på obestämd tid uppskjutes. Jag har derföre ansett, att såsom maximum för uppskof med jernvägs försäljning under konkurs bör fastställas en tid af fem år, men då tiden blifvit sålunda begränsad, har jag trots beslutet derom kunna fattas med den röstpluralitet, som är för förvaltningsfrågor i allmänhet stadgad. I alla borgenärers intresse bör det vid sådant förhållande stadgas, att den årliga nettobehållningen af jernvägen bör bland kreditorerna årligen fördelas. Af sig sjelft följer, att om under uppskofstiden kreditorerna skulle få full godtgörelse för sina fordringar, konkursen komme att uphöra och återstoden af behållningen utgifvas till gäldenären.

Hvad Komitén föreslagit derom, att ackord i jernvägsaktiebolags konkurs ej må ega rum, att endast den del af amorteringslån, som vid konkursens början är utlottad, skall anses såsom förfallen skuld och utlottningarna äfven efter konkursens utbrott fortsättas, att obligationsinnehafvarne skola vara berättigade till rösträtt i konkursen, äfven om de ej bevakat sina fordringar, samt att de skola vara befriade från skyldigheten att aflägga borgenärsed, synes mig vara bestämmelser, som möjligen kunde hafva skäl för sig, om fråga vore, att de skulle vara gällande för alla större industriella bolag, som mot obligationer eller partialförskrifningar uptagit amorteringslån; och sådana bolag finnas, såsom känt är, till stort antal. Men i den omständigheten, att ett aktiebolag blifvit bildadt i ändamål att anlägga jernväg, kan jag ej finna tillräckligt skäl att för bolaget föreskrifva ofvanberörda särskilda undantag från de allmänna konkursreglerna, utan torde frågan om dessa mera omfattande förändringar i konkurslagen böra hvilas, till dess de kunna i ett annat lämpligare sammanhang komma under pröfning. Likaledes tror jag giltigt skäl saknas att inskränka den nu ifrågasatta lagstiftningen till att gälla endast för sådana egare till jernväg, som för ändamålet bildat aktiebolag, och att för utdelning i sådana bolags konkurs föreslå andra stadganden, än som enligt allmän lag nu äro för utdelning i konkurs gällande.

Beträffande formen för det förevarande författningsförslaget skiljer jag mig från Komitén deruti, att jag anser de särskilda bestämmelser, hvilka i fråga om lagfart och in-teckning föranledas af de för jernvägarne såsom förmögenhetsföremål egendomliga förhållanden, böra inskränkas till det aldra nödvändigaste och strängt bibehålla karaktären af undantag från de allmänna stadgandena om lagfart och in-teckning. Jag anser en undantagslag för jernvägar icke i oförmälda och öfriga delar böra innehålla någon bestämmelse, som är för dem och annan fast egendom gemensam. Vid tillämpningen af denna regel har jag också funnit, att åt den ifrågasatta förordningen kan gifvas en vida enklare form, än den som Komitén föreslagit, och detta utan att tydligheten uppoffras eller ökad svårighet vid tillämpningen vållas. Sådana stadganden, som äro af administrativ natur, t. ex. angående formen för den särskilda fastighetsbok, hvilken, äfven enligt min åsigt, bör vid vederbörande Rådstufvurätt för de under den lydande jernvägar upläggas, har jag ansett böra ur förslaget till den nu ifrågavarande förordningen uteslutas.

Om Eders Kongl. Maj:t besluter utfärdande af en förordning, hvarigenom in-teckning i jernväg medgifves, torde det blifva nödvändigt att ändra 16 § i Förordningen angående in-teckning i fast egendom den 16 Juni 1875. Nämnda § innehåller nemligen förbud mot jernvägs in-tecknande, men enligt de grunder för en ny förordning, jag nu haft nåden att

för Eders Kongl. Maj:t framlägga, skulle med afseende å inteckning i jernväg tillämpas dels den föreslagna nya förordningen, dels i öfriga tillämpliga delar ofvannämnda förordning af den 16 Juni 1875. I sammanhang härmed borde de af mig med afseende å obligationer i allmänhet nu föreslagna undantagsstadganden införas i 3, 19 och 22 §§ af nämnda förordning.

Lika med Komitén anser äfven jag, att, om med afseende å de af jernvägsaktiebolagen redan uptagna obligationslånen inteckning till säkerhet för hela lånet skall fastställas, när sådan säkerhet sökes allenast af en obligationsinnehafvare, ett stadgande af Riksdagen blir nödigt, att, då de till dylika lån hörande obligationer intecknas, befrielse eller väsendtlig lindring i skyldigheten att dem med stämpelpapper belägga medgifves. Derjemte torde, enär jernväg ej kan styckas och såsom föremål för köp har ett vida högre värde, än vid försäljning af fastighet i allmänhet förekommer, samt en omorganisation af bankruttrade jernvägsaktiebolag icke bör genom alltför höga afgifter till det allmänna försvåras, tillika böra tagas i öfvervägande, om icke särskilda grunder må bestämmas dels för stämpelbeläggning af köpebref å jernväg, dels för auktionsprovision vid jernvägs exekutiva försäljning.

Då till följd af det föreslagna öfvergångsstadgandet de borgenärer, hvilkas fordringar tillkommit, förr än den nya förordningen angående jernvägar träd i kraft, skulle i viss mån hafva bättre rätt, än de borgenärer, hvilkas fordringar tillkommit senare, anser jag det vara angeläget, att de nya förordningarna träda i kraft så fort som möjligt.

På de skäl, jag sålunda anført, får jag, som anser Komiténs nu anmälda förslag, fastän det varit till värdefull ledning vid ärendets bearbetning, likväl icke böra läggas till uteslutande eller hufvudsaklig grund för lagstiftning i detta ämne, med öfverlemnande af två inom Justitiedepartementet utarbetade förslag, det ena till *Förordning innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs*, och det andra till *Förordning om förändrad lydelse af 3, 16, 19 och 22 §§ i Förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 Juni 1875*, i underdånighet hemställa, att Eders Kongl. Maj:t täcktes förordna, att, för det ändamål 87 § Regeringsformen omförmäler, Högsta domstolens utlåtande öfver dessa förslag må genom utdrag ur protokollet införas.

I enlighet med Departementschefens af Statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen i nåder förordna, att öfver ifrågavarande två detta protokoll bilagda förslag Högsta domstolens utlåtande skulle, för det ändamål 87 § Regeringsformen omförmäler, genom utdrag af protokollet införas.

In fidem
E. Adlersträhle.

Förslag till Förordning

innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs.

Jemte de angående lagfart, in-teckning, utmätning och konkurs enligt lag i allmänhet gällande stadganden, så vidt de ej strida mot hvad här nedan förordnas, skola, be-träffande jernväg, i berörda ämnen följande föreskrifter lända till efterrättelse:

Allmänt stadgande.

1 §.

Med jernväg förstås i denna Förordning sådan enskild jernväg, för hvilkens anläggning Konungen medgifvit expropriationsrätt.

Jernvägen i hela sin sträckning med dertill hörande jord samt verkstäder och andra byggnader anses såsom en enda sammanhörande fast egendom. De till jernvägens drift anskaffade lokomotiv, vagnar, inventarier och förråd anses såsom tillhörigheter till den fasta egendomen.

Om lagfart.

2 §.

Ärenden angående lagfart å jernväg upptagas och pröfvas af Stockholms Rådstufvurätt, då jernvägen till större delen af sin sträckning ligger inom domsagor under Svea Hofrätt, af Rådstufvurätten i Jönköping, då jernvägen till större delen ligger inom domsagor under Göta Hofrätt, och af Rådstufvurätten i Christianstad, då jernvägen till större delen ligger inom domsagor under Hofrätten öfver Skåne och Blekinge.

3 §.

1 Mom. När lagfart å jernväg första gången sökes, ingifve sökanden en af Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader granskad och till riktigheten vitsordad karta med beskrifning öfver jernvägens område till alla dess delar äfvensom särskilda af vederbörligen förordnad landtmätare med ledning af nämnda karta uprättade special-

kartor med beskrifningar, utvisande, från hvilka hemman, lägenheter eller tomter den till jernvägen använda mark är tagen.

2 *Mom.* Gitter sökanden ej förete fullständiga fångeshandlingar, varde ansöknin- gen ändock förklarad hvilande och utfärde Rätten om den sökta lagfarten kungörelse, inne- hållande fullständig uppgift i öfverensstämmelse med ofvannämnda af landtmätare upp- rättade karte-beskrifningar på den jord eller de lägenheter, i afseende hvarå sökandens åtkomst ej blifvit styrkt. Sökanden föranstalte, att denna kungörelse varder tre gån- ger under de närmast följande tre månaderna ej mindre i allmänna tidningarne införd, än äfven upläst i kyrkorna till de församlingar, der de i kungörelsen omnämnda hemman, lägenheter och tomter äro belägna.

Varder ej klander å sökandens fång instämndt till domstolen i den ort, der jorden ligger, inom ett år efter sista kungörandet, då må den omständigheten, att sökanden ej företett fullständiga fångeshandlingar, icke vidare utgöra hinder för lagfartens beviljande.

3 *Mom.* Sedan lagfart å jernväg blifvit beviljad, åligge det Rätten, som beviljat lagfarten, att genom transsumt af protokollet sådant tillkännagifva för samtliga de under- rätter, inom hvilkas domsömråde den till jernvägen hörande jorden är belägen, och varde i dessa underrätters lagfartsprotokoll samt lagfarts- och fastighetsböcker anteckning derom gjord.

4 §.

Lagfart skall på en gång meddelas å hela jernvägen; dock att, om för utvidgning eller omläggning af jernväg, för hvilken lagfart redan är beviljad, jord utöfver det ursprungliga jernvägsområdet förvärfvas, lagfart derå skall ske, i öfverensstämmelse med hvad ofvan är sagdt, och anses sedan den jord vara med jernvägen förenad.

5 §.

Den rätt, någon kan ega till den för jernväg använda jord, må icke göras gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning, att bestämmas i den ordning, som i fråga om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof är stadgad.

Om inteckning.

6 §.

Ärenden angående inteckning i jernväg upptagas och pröfvas af den Rådstufvu- rätt, som, på sätt i 2 § sägs, är behörig att handlägga ärenden angående lagfart af jernvägen.

7 §.

Jernväg må endast i sin helhet inteck

Ej må flera jernvägar intecknas för samma fordran, med mindre dervid bestämmes, för huru stor del af fordringen hvarje jernväg häftar.

8 §.

Redan beviljad inteckning i jernväg gälle äfven i den jord, som, på sätt i 4 § sägs, senare med jernvägen förenas.

Om utmätning.

9 §.

Utmätningsman i den ort, der jernvägens egare bör inför domstol svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet, vare behörig att verkställa utmätning af jernväg.

Auktion å utmätt jernväg skall hållas å den ort, der öfverexekutoren har sitt säte.

10 §.

Jernväg må ej delvis utmätas. Ej heller må någon sådan jernvägens tillhörighet, som i 1 § sägs, särskildt utmätas. Utmätas jernvägen, skola dess nämnda tillhörigheter tillika i mät tagas.

11 §.

Ej må jernväg, som blifvit för allmän trafik upplåten, utmätas eller öfverexekutor med afseende derå meddela sådant förordnande, som i 28 § andra punkten Utsökningslagen sägs, med mindre borgenären hos öfverexekutor förbundit sig att förskjuta den kostnad, som utöfver inkomsterna af jernvägen kan erfordras för dess förvaltning och trafikens uppehållande intill dess jernvägen varder i behörig ordning såld, samt hos öfverexekutor antingen nedsatt det belopp, som kan anses motsvara nämnda kostnad, eller därför ställt pant eller annan säkerhet, som öfverexekutor godkänt.

Fullgör borgenär hvad nu sagdt är, och sker utmätning, skall, efter derom enligt 85 § utsökningslagen erhållen anmälan, äfvensom i det fall att öfverexekutor omedelbart förordnat om jernvägens försäljning, öfverexekutor, ehvad borgenär gör yrkande, som i 80 och 81 §§ samma lag omförmäles, eller icke, genast, efter inhemtande af statens jernvägsstyrelses förslag, förordna en erfaren och sakkunnig man att i egenskap af sådan syssloman, som i nyssnämnda §§ afses, jernvägen omhändertaga och förvalta samt om trafikens uppehållande i det omfång, som finnes lämpligt, besörja, intill dess jernvägen blifvit i laglig ordning såld.

Kostnad, som med anledning af stadgandena i denna § förskjutits eller åtgått, gäldes, såsom i 164 § utsökningslagen sägs.

Om förvaltning under konkurs.

12 §.

Varder jernväg, som blifvit för allmän trafik upplåten, till konkurs afträdd, skall Rätten eller domaren genast, efter inhemtande af statens jernvägsstyrelsens förslag, förordna en eller, der så anses nödigt, flere erfarne och sakkunnige män att såsom förvaltare af jernvägen taga densamma om händer samt besörja trafikens uppehållande i det omfång, som finnes lämpligt. I thy fall gånge kostnaden för jernvägens drift och förvaltning ut af dess afkastning och köpeskilling i öfverensstämmelse med 67 § konkurslagen.

13 §.

Vid förvaltningen iakttages, att den för jernvägen anställda personal, såvidt ske kan, användes och att af inkomsterna afsättes hvad som erfordras för jernvägens och dess tillhörigheters nödiga underhåll.

Beloppet af den förvaltarne tillkommande godtgörelse bestämmes, der stridighet derom uppstår, af konkursdomaren enligt de grunder, som för motsvarande eller jemförliga befattningar vid statens jernvägar tillämpas.

Förvaltare må af konkursdomaren entledigas och annan förvaltare i ofvan stadgad ordning tillsättas, om skäl dertill förekomma.

14 §.

Den tillåtelse att i visst fall före inställeledagen sälja till konkursbo hörande fast egendom, som följer af stadgandena i 13 och 47 §§ konkurslagen, gälle ej i fråga om jernväg, som blifvit till konkurs afträdd.

15 §.

Anser borgenär försäljning af jernvägen ej kunna utan förlust för borgenärerna ske så skyndsamt, som i konkurslagen för fast egendoms afyttrande i allmänhet är bestämdt, och vill han förthy yrka uppskof med försäljningen, göre det skriftligen senast å inställeledagen i konkursen; och varde yrkandet då af ordföranden föredraget för borgenärerna. Med pröfningen af sådant yrkande skall anstå till det i 71 § konkurslagen omförmälda förhör inför Rättens ombudsman; tarfvas ej sådant förhör, utsätte ordföranden och kungöre å inställeledagen för parterna viss tid och ort att inför ombudsmannen sammankomma för att beslut i anledning af uppskofsyrkandet fatta, och varde emellertid åtgärderna för jernvägens försäljning inställda.

Å den dag, då uppskofsyrkandet sålunda pröfvas bör, skola borgenärerna, på sätt och i den ordning 60 § konkurslagen beträffande förvaltningsärenden i allmänhet innehåller,

besluta, om och på huru lång tid uppskof med jernvägens försäljning skall ega rum, hvilken tid dock ej må sättas längre, än fem år från beslutets dag, äfvensom, der så anses nödigt, bestämma de villkor, på hvilka jernvägen må äfven före den beslutade uppskofstidens förlopp af boets sysslomän afyttras.

16 §.

Fattas beslut om uppskof med jernvägens försäljning, skall den fortfarande förvaltas såsom ofvan är sagdt.

Varder, i brist på medel eller af annan orsak, jernvägens eller dess tillhörigheters behöriga underhåll åsidossatt eller trafiken ej vederbörligen vidmakthållen, må dock, efter anmälan härom af statens jernvägsstyrelse, som i dessa hänseenden eger utöfva tillsyn öfver förvaltningen, på Konungen ankomma att efter pröfning af omständigheterna förordna, att jernvägen skall utan vidare uppskof genom konkursboets sysslomäns försorg försäljas på sätt i 51 § konkurslagen är stadgad.

17 §.

Efter den genom borgenärernas beslut bestämda tidens utgång må vidare uppskof med jernvägens försäljning ej ega rum.

Genom jernvägens försäljning, äfvensom då gäldenären behörigen styrkt, att konkursen blifvit såsom i konkurslagen sägs nedlagd, upphör den särskilda förvaltningen af jernvägen.

18 §.

För jernvägens förvaltning skall, på grund af deröfver förda räkenskaper, redovisning årligen afgifvas till konkursboets sysslomän. Den behållna inkomst, som jernvägen, efter afdrag för underhålls-, förvaltnings- och annan kostnad under konkursen årligen gifver, skall till nämnde sysslomän aflemnas och efter de grunder, som för utdelning i konkurs äro i allmänhet stadgade, årligen utdelas.

19 §.

Öfvergångsstadgande angående särskild inteckningsrätt för hittills uptagna jernväglån.

1 *Mom.* Har någon hos jernvägsaktiebolag fordran, som tillkommit, förr än denna förordning trädt i kraft, må inteckning till säkerhet därför sökas, ändå att gäldenären det ej medgifvit och fastän lagfart å jernvägen ej skett. Sådan ansökning må dock ej upp- tagas, der den göres senare än sex månader, efter det denna förordning trädt i kraft.

2 *Mom.* Finnes efter pröfning af fordringens giltighet den gjorda intecknings- ansökningen ej böra afslås, men har lagfart å jernvägen ännu ej skett, hvile intecknings- ansökningen i afbidan på lagfarten. Varder, sedan lagfart beviljats, inteckningsansökningen fullföljd inom den tid, som föreskrifves i 10 § af Förordningen angående inteckning i fast

egendom den 16 Juni 1875, må den omständigheten, att, sedan denna förordning trädt i kraft, jernvägen till annan egare öfverlåtits eller blifvit utmätt eller gäldenären kommit i konkurstillstånd, ej utgöra hinder för inteckningens fastställande, och gälle den med förmånsrätt framför de fordringar, som tillkommit efter det denna förordning trädt i kraft, ändå att inteckning för dem vore sökt tidigare, än inteckningsansöknin gen för den äldre fordringen gjordes.

Hafva flere borgenärer för fordringar, som tillkommit innan denna förordning trädt i kraft, derefter sökt inteckning i jernvägen å olika tider inom ofvan stadgade tid af sex månader, hafve sig emellan lika rätt på grund af inteckningen, dock utan rubbning i det inbördes förhållande emellan fordringsegarne, som till följd af gjorda aftal eller förbehåll eljest lagligen må ega rum.

3 *Mom.* Sökes inteckning på grund af tryckt eller graverad obligation utfärdad af jernvägsaktiebolag, gälle den ansökning för alla obligationer tillhörande samma lån, och vare en hvar bland obligationsinnehafvarne berättigad att, när han derom sig anmäler, få sin obligation försedd med rättens bevis om inteckningsansökningen, så ock om inteckningen, der den beviljas.

4 *Mom.* Der jernvägsaktiebolag ej söker lagfart å sin jernväg inom ett år från det denna förordning trädt i kraft, eller ej vederbörligen fullföljer gjord lagfartsansökning, varde bolaget i konkurstillstånd försatt, om det yrkas af någon borgenär, som enligt denna § eger rätt att söka inteckning i jernvägen.

5 *Mom.* Med jernvägsaktiebolag förstås i denna § sådant aktiebolag, som bildats i ändamål att anlägga eller eljest förvärfva och trafikera jernväg och hvars ordning Konungen faststält.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 Juli 1880.

Förslag till Förordning

angående förändrad lydelse af 3, 16, 19 och 22 §§ i Förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 Juni 1875.

Härigenom förordnas, att nedannämnda §§ i Förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 Juni 1875 skola erhålla följande förändrade lydelse:

3 §.

Inteckning i fast egendom sökes vid den Rätt, hvarunder egendomen lyder; och skall den handling, på grund hvaraf inteckningen äskas, dervid i hufvudskrift till Rätten ingifvas. Rätten låte handlingen eller den del deraf, som ligger till grund för ansökningen, offentligen upläsas och i inteckningsprotokollet införas.

Sökes inteckning till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer, som enligt sin ordalydelse afse delar af ett större lån, skall obligationslånets hela belopp i inteckningsprotokollet angifvas, men allenast en obligation af hvarje slag deri fullständigt införas; dock skola äfven sådana fordringshandlingar samtliga förses med sådant bevis, som i 17 § omförmäles.

16 §.

Kanal eller annan dermed jemförlig anläggning, hvartill marken till större eller mindre del blifvit förvärfvad enligt gällande författningar om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, må ej med inteckning enligt denna lag belastas.

Angående inteckning i jernväg, hvartill marken till större eller mindre del blifvit på ofvannämnda sätt förvärfvad, gälle hvad särskildt är stadgadt samt i öfrigt hvad i denna förordning om inteckning i allmänhet sägs.

19 §.

Inteckning för fordran skall förnyas i den ordning, som uti 20 och 21 §§ bestämmes, första gången inom tio år, sedan den beviljades, och sedermera inom tio år från hvarje förnyelse. Sker ej sådan förnyelse, vare inteckningen förfallen, ändå att inom nämnda tid med densamma vidtagits sådan åtgärd, som i 22 § 2 mom. sägs.

Hvad sålunda stadgats, gälle dock ej om inteckning till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer, som utgöra delar af ett amorteringslån, utan skall sådan inteckning fortfarande gälla utan förnyelse.

22 §.

Vill någon låta inteckning helt och hållet eller till någon del dödas; upvise inteckningshandlingen i hufvudskrift för den Rätt, som beviljat inteckningen, och skrifve Rätten å handlingen bevis om dödandet.

Är inteckningen meddelad till säkerhet för sådan tryckt eller graverad obligation, som i 19 § omförmäles, och visas sådant förhållande vara för handen, då obligationen enligt sitt innehåll upphört att vara såsom fordringsbevis gällande, må dock inteckningen dödas, ändå att obligationen ej företes.

Äskas intecknings dödande af annan än fastighetens egare, må dödandet ej beviljas utan egarens samtycke.

Vill någon låta inteckning under annan nedsättas, förfares i enlighet med hvad här ofvan i första punkten angående intecknings dödande är sagdt.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 Juli 1880.

Protokoll öfver ett lagärende, hållet uti Kongl. Maj:ts
Högsta Domstol Tisdagen den 20 Januari 1880.

Första rummet.

Närvarande:

Justitieråden: SÖDERGREN,
Friherre LEUHUSEN,
CARLSON,
OLIVECRONA,
HERNMARCK,
WEDBERG,
RYDING.

Sedan, till följd af Högsta Domstolens föreskrift den 12 December nästlidna år, de till Högsta Domstolen för afgifvande af utlåtande öfverlemnade förslag till förordning, dels innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, och dels angående förändrad lydelse af 3, 16, 19 och 22 §§ i Förordningen angående in-teckning i fast egendom den 16 Juni 1875, cirkulerat emellan Högsta Domstolens ledamöter; så företogs nu detta ärende till slutlig behandling; varande ett tryckt exemplar af förslagen detta protokoll bilagdt.

Justitieråden *Ryding* och *Hernmarck* förenade sig i följande yttrande: De principer, hvilka ligga till grund för det remitterade förslaget till förordning innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, synas gifva anledning till följande allmänna anmärknin-gar. Den i 1 § uti förslaget såsom allmän föreskrift gifna bestämmel-sen, att jernvägen i hela sin sträckning skall anses såsom en enda sammanhörande fast egendom, hvilken, på sätt efterföljande stadganden i förslaget visa, endast såsom en enhet blifver föremål för de sakrätter, om hvilka i förslaget handlas, föranleder den erinran, att förslaget icke lemnar någon antydning om hvad vid dess tillämpning skall förstås med jernvägen »i hela dess sträckning». Om det ock, på den grund, att öfriga sätt att bestämma omfattningen af detta begrepp blifva mer eller mindre godtyckliga, torde kunna antagas, att förslagets mening skulle vara, att med de citerade orden åsyftades den bana i dess helhet, som i *koncession* är afsedd och för hvars anläggning expropriationsrätt är medgifven, synes dock en sådan tolkning i praktiskt afseende medföra den orimlighet, att en del af våra enskilda jernvägar och deribland de mest betydande blefve för en obestämbar framtid uteslutna från möjlig-heten att till sin fördel använda förslagets bestämmelser. Erfarenheten gifver nemligen vid handen, att allt från den tid, då koncession med-delades å Köping—Hult jernvägen, fall hafva förekommit, då konces-sion erhållits på en längre sträcka än den, som jernvägens anläggare sedermera haft medel att utföra, och för närvarande torde icke någon kunna förutse när, till exempel, Stora Bergslagsbanans anläggare skola finna sig vara innehafvare af tillräckliga medel att utsträcka den nu färdiga delen af denna bana till den återstående bansträckning, hvarå koncessionen jemväl lyder. I fråga om nämnda två jernvägar — och utan tvifvel kunna exemplen flerfaldigas — skulle sålunda det remitte-rade förslagets bestämmelser om jernvägsenheten och allt hvad med denna förslagets grundprincip står i sammanhang icke kunna tillämpas. Vid sådant förhållande torde någon annan mera praktisk bestämmelse-grund för hvad skall förstås med jernvägen i hela dess sträckning böra uppställas, men till att finna en sådan erhåller man i förslaget icke någon anvisning.

Men äfven i ett annat afseende synes mot 1 § böra framställas en hufvudsaklig anmärkning. I denna paragraf är såsom ett allmänt stad-gande upptagen den bestämmelsen, att de till jernvägens drift anskaffade lokomotiv, vagnar, inventarier och förråd anses såsom tillhörigheter till den fasta egendomen. Ehuru detta stadgande i följd af sin affattning

synes kunna blifva föremål för olika tydning, torde man dock ej mindre på grund af öfriga bestämmelser i förslaget och särskildt 14 § deri, än ock med ledning af förslagets motivering, hvori angifves, att jernvägens nämnda tillhörigheter skola inbegripas under den *panträtt*, som på grund af inteckning i jernvägen häftar vid jernvägen såsom fast egendom, vara berättigad till antagandet, att förslagets mening måste vara, att dylik lösegendom, i strid mot dess verkliga natur, skall såsom fast egendom betraktas. Uppställandet af en dylik fiktion inom lagstiftningen torde dock hvarken ur teoretisk eller ur praktisk synpunkt kunna försvaras. Från den förra synpunkten saknar den till och med det stöd, som någon gång kan åberopas såsom ursäkt för uppställandet af ett rättsbud under formen af en juridisk fiktion, eller att ett stort praktiskt behof under för handen varande förhållanden endast derigenom synes för tillfället kunna uppfyllas. Här kan detta icke vara fallet, då intet hindrar att, med bibehållande af den uppfattning att ifrågavarande föremål äro lösegendom, låta genom stadgande af förmånsrätt i dem bereda den säkerhet för vissa fordringar, som kan anses vara af nöden. Idén om att jernvägens rörliga materiel och inventarier samt förråd skola betraktas såsom fast egendom, är för öfrigt en nyhet, som svårigen skall kunna med tillräcklig klarhet intränga i allmänhetens rättsuppfattning. I praktiskt afseende åter synes genom ifrågavarande stadgande föranledas en mångfald af svårlösta kollisionsfall emellan den i förslaget tillskapade panträtten i den för jernvägens drift anskaffade lösegendom och de sakrätter, som i dylik egendom kunna uppstå genom sådana aftal, hvilka grunda sig å öfriga stadganden i gällande lag, såsom genom vanlig försäljning, lösöreköp, pantsättning och så vidare. För lösningen af dessa kollisioner innehåller emellertid förslaget — häri olikt det åberopade tyska förslaget, deri en i viss mån likartad föreskrift förekommer — icke några bestämmelser; och det torde vid sådant förhållande icke vara svårt att förutse, att i lagskipningen skall i dylika kollisionsfall inträda en fullständig förvirring, då den föreslagna fiktionen kan gifvas af den ene en, af den andre en annan omfattning och betydelse.

Derjemte torde icke böra lemnas oanmärkt, att utsträckningen af panträtten till den för jernvägens drift *anskaffade* lösegendom, utan att i enlighet med det tyska förslaget såsom villkor derför fordras, att denna lösegendom skall, då panträtten göres gällande, fortfarande tillhöra jernvägens egare, antingen leder till kränkning af andras välförvärfvade rättigheter eller ock nödvändiggör ett förbud för jernvägens egare att

afyttra eller pantsätta ens det ringaste af nämnda föremål, äfven om de för jernvägens behof blifvit helt och hållet obrukbara.

Genom de i förslaget 2—5 §§ gifna bestämmelser synas egarne af den till jernvägen använda jord samt innehafvarne af annan sakrätt i denna jord komma att sakna det rättsskydd, som lagstiftningen hitills låtit sig angeläget vara att för dylika rättigheter bereda; och detta utan att förslaget gifver dem, som sålunda beröfvas deras sakrätt, någon säkerhet därför, att de åtminstone komma i åtnjutande af den ersättning, som lagen bestämmer. Endast jorden blifvit upptagen å de i 3 § omnämnda kartor och jernvägsanläggaren söker lagfart vid specialdomstolen, förlora, enligt förslaget bestämmelser, samtliga innehafvarne af eganderätt eller annan sakrätt i jorden dessa sina rättigheter, utan att jernvägsanläggaren behöfver visa någon åtkomst till den å kartan upptagna marken; och enligt förslaget gifves det icke något medel, hvorigenom egaren kan i dylikt fall skydda sin rätt ens emot den jernvägsanläggare, som alldeles obehörigen inkräktat jorden. Förslaget gifver sålunda åt ockupationen eller det faktiska besittningstagandet helgden af ett lagligt fång och upphäfver i och med detsamma de garantier, hvilka äro grundade i expropriationslagstiftningen och åsyfta ett värnande af jordegarens rätt. Till och med om jordegaren instämmer jernvägens anläggare och klandrar hans fång, kan han ej enligt förslaget bevara sin eganderätt. Den är förlorad genom jordens upptagande å kartan, och allt, som för egaren återstår, är endast att söka göra gällande sitt anspråk på lösen eller ersättning. Och icke nog härmed: af förslaget bestämmelser om utmätning af jernväg, jemförda med utsökningslagens och förmånsrättsordningens stadganden, torde följa, att, långt ifrån att, på sätt i förslaget motiver antages, härigenom icke skulle ske någon inskränkning i äldre inteckningshafvares bättre företrädesrätt till betalning, det anspråk på lösen eller ersättning, som egare eller inteckningshafvare kan göra gällande, mången gång skall blifva helt och hållet illusoriskt. Icke blott måste han, om han vill göra ett dylikt anspråk gällande mot en insolvent jernvägsegare, på grund af stadgandet i förslaget 11 § för erhållande af utmätning förskjuta eller ställa borgen för det måhända ej obetydliga belopp, hvartill trafikkostnaderna utöfver inkomsterna af jernvägen kunna komma att uppgå intill dess jernvägen blifver såld, utan samtliga de inteckningar, som kunna hafva blifvit i jernvägen såsom en enhet fastställda, komma ock att utgå med rätt framför ifrågavarande ersättningsanspråk. Att vid sådant förhållande tillgång till dylika for-

dringars gäldande skall oftast komma att saknas, torde man med skäl kunna befara.

Jemför man förslagets stadganden i förenämnda afseende med det ifrågasatta användandet af ediktalstämning med preklusiv verkan mot de innehafvare af sakrätter i jord, använd till jernvägen, hvilka ej inom föreskrifven tid anmält klander mot jernvägsegarens anspråk — mot hvilket förfaringssätts användande i motiven med rätta framhålles, att det dermed åsyftade ändamål kan genom mindre våldsamma medel vinnas — torde någon tvekan icke böra uppstå, att de förstnämnda i våldsamhet långt öfvergå ediktalstämningen. Vid denna gifves det åtminstone för egare och in-teckningshafvare utväg att skydda deras rätt, och rättsförlusten drabbar icke någon annan än den, som försummar den föreskrifna anmälan. Men enligt förslaget förlorar äfven den, som inom föreskrifven tid klandrar jernvägsegarens åtkomst, sin sakrätt, och den fordringsrätt, som för honom kvarlemnas, blifver endast den oprioriterade fordringssegarens.

Jemför man åter förslaget i denna del med det tyska lagförslaget, hvarifrån, enligt hvad motiven utvisa, bestämmelsen i 5 § blifvit hemtad, skall man finna, att sistnämnda lagförslag, om det ock upptager bestämmelsen, att i visst fall sakrätter i jernvägens särskilda beståndsdelar endast på det sätt kunna göras gällande, att innehafvarne af dylika rättigheter ega söka skade-ersättning af jernvägsegaren, tillika genom stadgandet af en tillräckligt betryggande förmånsrätt för dessa skade-ersättningsanspråk samt genom bestämmelser, åsyftande att, der grundbokssystemet är rådande, upprätthålla grundsatsen om skydd för de rättigheter, som blifvit förvärfvade i god tro och i förlitande på fastighetsbokens rättighet, sökt förekomma de rättskränkningar, som af förstnämnda bestämmelse utan dessa tillägg blifva följden.

Härjemte är vid 5 § i förslaget att anmärka, att, enligt den lydelse, denna § erhållit, jemväl servituter, hvilka kunna hvila å den jord, som till jernvägen användes, måste antagas skola upphöra såsom sådana och endast kunna göras gällande såsom anspråk på ersättning — ett förhållande, hvilket med stränghet tillämpadt måste komma att medföra högst betänkliga rubbningar i häfdvunna rättigheter, men som för öfrigt hvarken synes vara erforderligt för uppnåendet af det med den ifrågasatta lagstiftningen åsyftade ändamål eller torde blifva möjligt att i det praktiska genomföra.

Men oafsedt stadgandet i 5 § synes förslagets bestämmelser om tillvägagående vid jernvägs lagfarande icke stå i öfverensstämmelse med de allmänna lagstiftningsgrundsatser, som i fråga om förvärfvande

och förlust af eganderätt hittills äro iakttagna. I förslaget motivering, sedan anmärkt blifvit, att en bland de största svårigheterna vid förvarande lagstiftningsämne hade sin grund i det nog vårdslösa sätt, hvarpå man hittills i fråga om förvärfvande af mark till jernvägsanläggningar alltför ofta gått till väga, yttras vidare, att efter den nu vunna erfarenheten det vore att hoppas, att en bättre ordning skulle i framtiden iakttagas; och förklaras derefter, att lagstadganden, hvari skulle ligga en uppmuntran för dem, som hafva befattning med jernvägsbyggnader, att i berörda hänseende fortgå på samma sätt som hittills, ingalunda borde föreslås. Af nämnda yttrande och det omedelbart derpå följande förklarandet att lagstiftaren icke finge förbise vigten af att rätta de redan i stor skala tillkomna missförhållanden, måste med skäl föranledas det antagande, att, om ock lagförslaget i ämnet komme att i fråga om lagfart å de redan fullt färdiga jernvägsföretagen innehålla några eftergifter från de af lagen i allmänhet i sådant afseende uppställda fordringar, förslaget deremot i fråga om de jernvägar, som hädanefter komma att anläggas, skulle upprätthålla dessa fordringar. I detta afseende går dock förslaget i motsatt riktning emot hvad man sålunda kunnat vänta, enär detsamma beträffande såväl redan befintliga, som framdeles tillkommande jernvägar är bygd på den grundsats, att alls ingen fångeshandling är för lagfartens beviljande erforderlig. Den vårdslöshet, som lägges dem till last, hvilka utfört de färdiga jernvägsanläggningarne och hvilken hufvudsakligen bestått deri, att de vid förvärfvande af de till jernvägen afsöndrade jordparcellerna icke försett sig med behöriga åtkomsthandlingar, skulle sålunda genom förslaget ej allenast icke motverkas, utan snarare uppmuntras. Det säger sig nemligen sjelft, att, derest det uttryckligen stadgas, att lagfart kan beviljas utan att fångeshandling företes, skola de, som låta bygga jernvägen, än mindre än hittills göra sig möda att anskaffa dylika handlingar.

Enligt förslaget 3 § skulle, om lagfartssökanden ej kunde förete fångeshandling, ansökningen ändock förklaras hvilande och kungörelse om den sökta lagfarten utfärdas; blefve derefter klander å sökandens fång ej instämndt inom ett år efter sista kungörandet, skulle bristen på fångeshandling ej vidare utgöra hinder för lagfartens beviljande. Dessa bestämmelser skilja sig visserligen i formelt hänseende från förfarandet vid ediktalstämningen, om hvilken, på sätt redan är nämnt, i motiveringen uttalas en förkastelsedom, men i materielt afseende skilja sig de föreslagna stadgandena i intet afseende från det sistnämnda förfarandet. Så vidt angår blifvande jernvägar, bör intetdera af dessa medel komma till användning. Ur teoretisk synpunkt äro de lika förkastliga, och i

praktiskt hänsende kan intetdera sägas vara af verkligt behof påkalladt, när anskaffande af åtkomsthandlingar till all den jord, som till en jernvägsanläggning användes vid framtida jernvägsbyggnader, utan svårighet låter sig verkställas. Det besvär, som med ett dylikt anskaffande kan vara förenadt, torde icke ensamt för sig utgöra något giltigt skäl att i fråga om jernvägar afvika från de vilkor, som blifvit i den nyligen antagna förordningen af den 16 Juni 1875 uppställda för erhållande af lagfart; och sådana framtida jernvägar, som i förslaget afses, hafva dessutom i den expropriationsrätt, som är dem beviljad, ett medel att städse kunna uppfylla dessa vilkor utan symmerligt besvär.

De principer, förslaget i 3 § uppställer rörande lagfart å jernväg, äro i 4 § äfven tillämpade i fråga om lagfart å den jord, som utöfver det ursprungliga jernvägsområdet förvärfvas för dess utvidgning eller för jernvägens omläggning. Genom sådan tillämpning framträder måhända tydligast nämnda principers oförenlighet såväl med lagstiftningen i öfrigt rörande sakrätter i fast egendom, som ock med det rättsskydd, lagstiftaren är skyldig bereda dylika rättigheter. Enligt förslaget skulle nemligen, om till exempel för utvidgning af jernvägsområde inköpes en betydlig fastighet i en annan stad än den, der jernvägens forum är, och jernvägens egare, som fått fastigheten upptagen på de i 3 § omnämnda kartor, söker lagfart vid specialdomstolen, den, som af förre egaren förvärfvat fastigheten och å sitt fäng sökt lagfart långt förr än jernvägsegaren vid specialdomstolen gjort sådan ansökning, förlora sin rätt, utan att för honom möjlighet finnes att förvärfva sig kännedom derom, att fastigheten blifvit till jernvägen upplåten. Ej heller torde den omständigheten, att i dylikt fall äfven inteckningshafvarne komma att utan all egen förskyllan gå förlustige af sin panträtt, vara egnad att bidraga till fastighetskreditens höjande i vårt land.

Oaktadt sålunda, till lättnad i jernvägsegarens besvär, förslaget uppoffrar välförvärfvade rättigheter, som tillkomma förre egare och andra sakrättsegare i jernvägens jord, synes det praktiska resultat, som med förslagets lagfartsstadganden åsyftas, icke för sjelfva anläggare af jernvägen komma att uppnås. Af den i förslagets ingress gifna bestämmelsen, att de i allmänhet gällande stadgandena angående lagfart skola, så vidt de ej strida mot hvad nedan i förslaget förordnas, blifva gällande beträffande jernväg, följer, att jernvägens anläggare, då han förvärfvat de särskilda jordlotter, hvilka skola tillhöra jernvägens område, måste, oaktadt dessa framdeles, då jernvägen blifver fullbordad i hela dess sträckning, komma att ingå i den sammanhörande fasta egendom, som jernvägen skall anses utgöra, likväl vara skyldig att inom den i

lagfartslagen stadgade tid och vid der stadgad påföljd lagfara med de särskilda parcellerna, hvar och en vid den domstol, under hvars domvärjo den lyder. Enligt de särskilda föreskrifterna i den föreslagna förordningen, får jernvägens anläggare derefter, sedan jernvägen blifvit fullbordad, ånyo lagfara, denna gång med jernvägen i sin helhet, vid den särskildt för jernvägen bestämda specialdomstolen: en lagfart, hvilken kommer att hafva en helt annan betydelse än den, som eljest tillkommer detta rättsinstitut.

Å andra sidan synes den i 3 § föreslagna anordningen, att lagfarten af jernvägen såsom en helhet skall försiggå vid specialdomstolen utan att de domstolar, under hvilka de i jernvägens område ingående jordparceller lyda, behöfva förr än lagfarten måhända flera år efteråt blifvit beviljad, erhålla kunskap om den vid specialdomstolen sökta lagfarten, icke kunna stå tillsammans med lagfartsansökans betydelse såsom reglerande kollisionsfallen mellan fleres eganderättsanspråk; och tydligt är, att om en dylik anordning skulle blifva införd, komme lagfartsboken, hvars ändamål är att meddela tillförlitlig öfversigt öfver eganderättsförhållandena till fast egendom, att härom meddela fullkomligt vilseledande upplysningar.

Icke heller synes för den, hvilken anlägger en jernväg, lagfart å densamma i allmänhet kunna vinnas så skyndsamt, att det praktiska behof, som utgör en af de väsentligaste anledningarne till förevarande lagstiftningsåtgärd, blifver genom det remitterade förslaget tillräckligt tillgodosedt. Den antydda anledningen är, såsom bekant, behofvet för jernvägsanläggarna att kunna använda det värde, hvilket jernvägsanläggningen representerar, såsom säkerhet för sina förbindelser. Betänker man nu, att för den, som anlägger en jernväg, lånebehofvet städse uppkommer förr än banan blifvit färdigbyggd, men att såväl erfarenheten af redan gjorda jernvägsanläggningar, som ock sjelfva naturen af en dylik anläggning berättigar till antagandet, att äfven för de jernvägar, hvilka framdeles komma att härstädes anläggas, jernvägens område till alla dess delar icke kan blifva bestämdt förr än anläggningen är i det närmaste fullbordad, torde vara otvifvelaktigt, att den lagstiftning endast i ringa mån tillfredsställer behofvet, hvilken icke gifver någon utväg att ställa säkerhet för byggnadslånet förr än efter det banan blifvit fullbordad eller, i det fall, att klander mot jernvägsegarens åtkomst till någon del af jernvägens område blifvit anmaldt, måhända årtal derefter; och i det remitterade förslaget torde förefinnas en väsentlig brist just derigenom, att för afhjelpande af detta behof icke någon bestämmelse blifvit föreslagen.

Enär, af skäl, som vid efterföljande förslag till förordning angående förändrad lydelse af vissa §§ i förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 Juni 1875 varda anförda, de i nämnda förslag ifrågasatta ändringarne i det allmänna inteckningsförfarandet synas icke kunna godkännas, äro de stadganden, som i nu föreliggande förslag blifvit upptagna såsom specialbestämmelser i fråga om inteckning i jernväg helt och hållet otillräckliga för regleringen af de rättsförhållanden, som föranledas af jernvägens intecknande. Blifva dessa ändringar i det allmänna inteckningsförfarandet uteslutna, kan förslaget hänvisning till det allmänna förfarandet, så vidt det ej strider mot förslaget bestämmelser, icke vidare bibehållas, och såväl i fråga om sjelfva inteckningsförfarandet, som ock med afseende å öfriga ämnen, hvilka voro upptagna i det förra gången till Högsta Domstolen remitterade förslag till förordning angående inteckning i jernväg, måste bestämmelser i den särskilda lagstiftningen om jernvägar intagas.

Det i 11 § för erhållande af utmätning å jernväg med dess tillbehör stadgade vilkor, att borgenären skall hafva förbundit sig att förskjuta den kostnad, som utöfver inkomsterna af jernvägen kan erfordras för dess *förvaltning och trafikens uppehållande*, intill dess jernvägen varder i behörig ordning såld, samt hos öfverexekutor antingen nedsatt det belopp, som kan anses motsvara denna kostnad, eller därför stält pant eller borgen, som af öfverexekutor godkänts, torde icke kunna i vår lagstiftning införas utan att derigenom uppstår en verklig kränkning af *fordringsegarens* rätt. Åtminstone de, hvilka hafva smärre fordringar, blifva härigenom så godt som rättslösa gent emot sådana insolventa eller tredskande jernvägsegare, hvilkas jernvägar icke lemna ett på förhand beräkneligt öfverskott öfver förvaltningskostnaden och öfriga trafikutgifter; och förslaget har, icke eus genom någon bestämmelse om möjlighet för en dylik fordringsegare att i andra än de i Konkurslagen upptagna fall få jernvägsegaren försatt i konkurs, sökt att åtminstone i någon mån afhjelpa de olägenheter, som med det anmärkta stadgandet äro förenade.

Den i motiven åberopade angelägenheten att söka förekomma de menliga följder för allmänna samfärdseln, som skulle uppstå, derest trafiken å utmätt jernväg afstannade, synes från rättslig synpunkt omöjlig kunna föranleda dertill, att en fordringsegare bör förhindras att göra sin rätt gällande, derest han icke vill förskjuta kostnaden för uppehållande af en förvaltning och rörelse, hvartill jernvägens afkastning icke lemna medel. Fordrar det allmänna, att trafiken å en bana ovilkorligen skall uppehållas oberoende af möjligheten att med trafikinkom-

sterna betäcka kostnaden därför, må då det allmänna bestrida denna kostnad. Det är dock svårt att inse, att den allmänna samfärdseln verkligen skulle hafva någon olägenhet deraf, att en jernväg, hvarå till exempel *rörelsen redan afstannat* i brist på trafik, hvars rörliga materiel blifvit af egaren afyttrad, hvars förrådshus äro tomma och hvilken vid den efter utmätningen skedda försäljningen antagligen inropas endast för att af köparen på det sätt realiseras, att skenor och syllar uppbrytas och såsom material försäljas, jemväl fortfarande under den tid, den vore utmätt, förblefve oträferad. Men äfven för en sådan jernväg gäller förslaget ovilkorliga stadgande; och utmätningssökanden vore sålunda, med afseende å en dylik väg, pliktig att förskjuta kostnaden för aflöning af trafikdirektör och öfrig personal, för hyrande eller inköp af rörlig materiel för trafikens bedrivande under utmätningstiden, för anskaffande af förråd, o. s. v.

Ej heller synes från den omständighet, att ett liknande stadgande blifvit förslaget att införas i annat lands lagstiftning, kunna hemtas något bevis för stadgandets öfverensstämmelse med grunderna för vår privaträtt, då dels stadgandet är i det främmande landet afsedt att endast gälla sådana privata jernvägar, hvilkas koncessioner innehålla förpligtelse för egaren att ovilkorligen uppehålla trafiken under den tid, koncessionen varar — ett slag af koncessioner, hvilka hittills hos oss icke förekommit — och dels samma lands lagstiftning äsyftar att ställa jernvägarne i ett helt annat beroende af statsmyndigheterna, än hvad hos oss anses lämpligt eller utförbart.

Lika litet synes *inteckningshafvarens* rätt vara tillräckligt betryggad genom de i samma paragraf upptagna stadganden, att den af öfverexekutor utsedde sysslomannen eger omhändertaga och förvalta jernvägen samt besörja trafikens uppehållande i det omfång, som finnes lämpligt, äfvensom att kostnaden, som förskjutits eller *åtgått*, skall gäldas såsom annan utsokningskostnad. Härjemte torde ej böra lemnas oanmärkt, att förslaget saknar tydlig bestämmelse derom, af hvilken i fall, som i denna paragraf eller i 12 § afses, det lämpliga omfånget af trafiken skall prövas samt att förslaget ej heller innehåller någon föreskrift derom att den af öfverexekutor förordnade sysslomannen får entledigas, hvadan meningen synes vara, att den, som en gång erhållit ifrågavarande förtroendeuppdrag, skall vara berättigad att bibehålla detsamma ända till dess jernvägen blifvit såld, han må för öfrigt handhafva uppdraget hur illa som helst.

Den princip, som ligger till grund för bestämmelserna i 12 och 13 §§ angående jernvägs förvaltning under konkurs, synes stå i strid med

grunderna för en sund konkurslagstiftning. Enligt förslaget tillkommer ej borgenärerna det ringaste inflytande på jernvägens förvaltning under konkursen. Jernvägen får nemligen icke omhändertagas af borgenärernes egna förtroendemän, utan skall förvaltas af personer, hvilka, efter det en administrativ myndighets förslag blifvit inhämtadt, förordnats af rätten eller domaren; och huru lämpliga och sakkunniga desse än må vara i fråga om trafikens ombesörjande, kunna de likväl möjligen sakna hvarje intresse, att trafiken uppehålles på ett sätt, som med *borgenärernes* rätt och bästa är förenligt.

Den af borgenärernes förtroendemän bestående konkursförvaltningen är med afseende å jernvägen, hvilken antagligen oftast utgör konkursboets enda egentliga tillgång, inskränkt till att lyfta de dem tillkommande arfvoden, att mottaga förvaltarens redovisning »på grund af de öfver jernvägens förvaltning förda räkenskaper» äfvensom att uppbära och utdela den behållna inkomst, som jernvägen gifvit efter afdrag för underhålls-, förvaltnings- och annan kostnad under konkursen. Huruvida, vid det förhållande, att förvaltarna icke blifvit af borgenärerne tillsatte, någon klandertalan mot de förras åtgärder kan af de senare anställas, synes ovisst. Af 13 § sista momentet skulle den slutsats kunna dragas, att den enda åtgärd, som af borgenärerne i nämnda syfte kunde vidtagas, bestode deri, att de hos konkursdomaren kunde begära en förvaltarens entledigande.

Att ett dylikt ordnande af förvaltningen af de tillgångar, ur hvilka borgenärerne skola njuta betalning för sina fordringar, innebär ett obehörigt statsförmynderskap öfver dem torde vara uppenbart; och fara är, att ett dylikt förmynderskap snart skall visa sig såsom en vida sämre form för konkursboets förvaltning, än den, som i borgenärernes egen hand lägger makten och ansvaret af denna förvaltning. Härtill kommer, att denna förvaltningsform måste för borgenärerne blifva särdeles kostsam, i det den kräfver ersättning till en dubbel förvaltningspersonal, hvilkens verksamhet under en längre tid kan komma att fortgå, samt att en annan lämpligare anordning, hvilken, med bibehållande af borgenärernes tillbörliga inflytande på boets angelägenheter, ändock kan erbjuda tillräckliga garantier för det allmänna trafikintressets tillräckliga tillgodoseende, torde kunna uppställas; och synes derföre skäl alldeles saknas att i vår konkurslagstiftning införa det i 12 § föreslagna stadgandet.

Den i 15 § medgifna rätt för borgenärerne att i den ordning, 60 § Konkurslagen bestämmer, besluta uppskof med jernvägens försäljning under en tid af högst fem år synes, då förslaget tillika i 18 § inne-

håller bestämmelsen, att den årliga behållna inkomsten af jernvägen skall utdelas efter de grunder, som för utdelning i konkurs äro i allmänhet stadgade, kunna gifva anledning dertill, att i vissa fall de fordringsegare, hvilka för sina fordringar njuta den första prioriteten i jernvägen, komma att genom ett dylikt beslut tillskyndas en obehörig förmån på deras bekostnad, hvilka för sina fordringar endast hafva rätt efter de förstnämnda. Finnas nemligen i en jernväg två obligationslån intecknade med olika förmånsrätt och äro trafikinkomsterna å jernvägen sådana, att de gifva grundad anledning till antagandet, att vid en snar försäljning båda dessa obligationslån blifva betäckta, kunna ändock förhållandena så gestalta sig, att till exempel en enkel majoritet af å sammanträde närvarande oprioriterade borgenärer, mot samtliga innehafvares af det senare obligationslånet bestridande, besluta, att med försäljningen skall anstå i fem år, under hvilken tid det senare obligationslånet icke ens erhåller ränta å sin fordran, utan all behållen inkomst användes till afbetalning å det bäst prioriterade obligationslånet. Under den, på sätt nämnt är, beslutade förvaltningstiden skall ock den dubbla administrationen fortgå; och under mindre gynsamma förhållanden kan lätteligen ett möjligt af oprioriterade borgenärer genomdrifvet beslut om dylik fortsatt förvaltning medföra en betydlig minskning i tillgångarne till de prioriterade fordringsegarnes förnöjande.

Härtill kommer, att stadgande saknas, huru förfaras skall derest den i 60 § Konkurslagen omförmälda pluralitet af borgenärer icke kan uppnås.

På grund af hvad sålunda blifvit anmärkt mot de principer, hvarå förslaget i alla dess hufvuddelar blifvit byggt — hvartill äfven torde kunna läggas särskilda anmärkningar mot detaljbestämmelser i förslaget, såsom

att, då förslagets stadganden endast skola tillämpas å *enskild* jernväg, det synes tvifvelaktigt i hvad förhållande till detsamma står en enskild, med expropriationsrätt tillkommen jernväg, som sedermera, i likhet med Motala—Mjölbyjernvägen, blifver af staten inlöst;

att den i 2 § uppställda regel angående forum föranleder dertill, att en senare anlagd obetydlig bibana, ändock att den tillhör samma egare som hufvudjernvägen, kan komma att erhålla annat forum än den sistnämnda;

att bland lagfartsbestämmelserna i förslaget saknas föreskrift huru förhållas skall med delar af jernvägen, som upphört att faktiskt och rättsligen tillhöra jernvägens område samt på grund deraf blifvit till annat ändamål använda;

att bestämmelsen i 1 § af allmänna in-teckningsförordningen, att medgifvande till in-teckning skall *tecknas* å den handling, hvarå fordran grundas, samt medgifvandet af vittnen styrkas, icke blifvit undantagen från tillämpningen å in-teckning i jernväg, oaktadt samma stadgande i fråga om tryckta eller graverade obligationer, som in-tecknas, torde behöfva någon modifikation;

att den Konungen enligt 16 § i vissa fall tillkommande rätt att till och med i strid mot gäldenärens och samtliga borgenärernes vilja förordna om jernvägens försäljning icke är förenlig med det skydd, välförvärfvade privaträttigheter i vårt land hittills städse åtnjutit;

att det ej heller är förenligt med allmänna rättsgrundsatser, att Konungen förordnar, det *konkursboets sysstomän* skola i nämnda fall försälja jernvägen med dess tillhörigheter;

att, enligt 19 § 1 mom., det synes ovisst huruvida i der nämnda fall in-teckning må sökas, förrän lagfart blifvit af jernvägens egare *sökt*;

att föreskriften i 2 mom. af sistnämnde paragraf derom, att pröfning af fordrans *giltighet* skall ske, innan in-teckningsansökningen förklaras hvilande, icke står i öfverensstämmelse med de i allmänna in-teckningsförordningen för motsvarande fall gifna bestämmelser; samt

att hvarken förslaget eller lag i öfrigt innehåller någon bestämmelse, af hvilken kan slutas hvad med det i 4 mom. af samma paragraf förekommande uttrycket »vederbörligen fullföljer gjord lagfartsansökan» skall förstås — synes ifrågavarande lagförslag icke vara af beskaffenhet att böra i befintligt skick till Riksdagen öfverlemnas.

Hvad härefter angår *förslaget till förordning angående förändrad lydelse af 3, 16, 19 och 22 §§ i Förordningen angående in-teckning i fast egendom den 16 Juni 1875*, synes i anledning deraf vara att erinra följande:

Lika villigt, som det måste erkännas, att ett stadgande i lag är behöfligt derom, att in-teckning till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer får meddelas i jernväg, lika bestämdt torde det kunna påstås, att något verkligt behof hittills icke visat sig af ett lagbud, enligt hvilket dylika obligationer finge in-tecknas uti fastighet i allmänhet. Om förslaget i denna del blefve upphöjdt till lag, skulle bruket af tryckta eller graverade obligationer såsom föremål för in-teckning utan tvifvel blifva så allmänt, att det finge karakteren af missbruk, helst om, såsom i motiven antydes, det samtidigt blefve stadgadt, att för dylika obligationer finge åtnjutas, icke allenast, såsom i 19 § föreslås, befrielse

från skyldighet af inteckningens förnyande, utan äfven befrielse eller väsentlig lindring i skyldigheten att dem med stämpelpapper belägga.

Emot affattningen af det ifrågasatta stadgandet i 3 § är för öfrigt att anmärka, hurusom deraf ej med tillräcklig tydlighet framgår, om meningen är, att i angifna fallet inteckning skall meddelas för obligationslånets hela belopp eller endast till säkerhet för de obligationer, som af sökanden företes. Ordalagen kunna måhända snarare tolkas till förmån för den senare uppfattningen. Skulle nu meningen verkligen vara sådan, synes emot förslaget böra erinras, att det ingalunda kan vara lämpligt att medgifva, det obligationer, afseende delar af ett och samma lån, skulle kunna få sinsemellan olika förmånsrätt. Synnerligast om obligationernas antal är stort, kan det lätteligen leda till oreda i inteckningsprotokollet och till kollisionsfall emellan de särskilda obligationsinnehafvarne; hvarjemte nämnda förhållande ofelbart skulle ofördelaktigt inverka på obligationernas värde i den allmänna penningemärkningen.

Då ingressen till förslaget till förordning, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, innehåller, att beträffande inteckning i jernväg skall, jemte de angående inteckning enligt lag i allmänhet gällande stadganden, så vidt de ej strida mot hvad i nämnda författning förordnas, lända till efterrättelse hvad i samma författning är i berörda ämne föreskrifvet, synes det vara obehöfligt att i 16 § af den allmänna inteckningsförordningen införa en bestämmelse derom, att angående inteckning i jernväg skall gälla hvad särskildt är stadgadt samt i öfrigt hvad i inteckningsförordningen i allmänhet sägs. Skulle det likväl finnas nödigt eller åtminstone lämpligt att meddela en slik bestämmelse, så torde konsekvensen fordra, att jemväl den allmänna lagfartsförordningen, konkurslagen och utsökningslagen skola hvar för sig innehålla en föreskrift, som hänvisar dertill, att uti det ämne, som är föremål för en hvar af dessa författningar, gäller i fråga om jernväg hvad särskildt är stadgadt och i öfrigt de i hvardera författningen i allmänhet gifna bestämmelser.

Emot 19 § kan, utom hvad redan vid 3 § blifvit erinradt, vidare anmärkas, dels att kändedomen om den rätta betydelsen af det i 19 § begagnade ordet »amorteringslån» icke torde vara så allmänt utbredd, att detsamma bör i lagspråk begagnas, och dels att i händelse skyldigheten att förnya inteckning skulle upphävas hvad angår dem, som meddelats till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer, måste utfärdandet af fullt tillförlitligt gravationsbevis blifva förenadt med syn-

nerligt stort besvär och omgång. Frågan huruvida domaren skall utfärda dylika bevis med ledning af inteckningsprotokollen eller efter in-
tecknings- och fastighetsböckerna kan ännu ej anses vara slutligen löst; och först sedan det genom lagstiftningens mellankomst eller en stadgad rättsskipning blifvit stäldt utom allt tvifvel, att nyssnämnda böcker skola läggas till grund för gravationsbevis, lärer man kunna med något hopp om framgång tänka på ett sådant borttagande af skyldigheten att förnya penningeinteckningar, som det nu ifrågasatta.

En annan omständighet, som härvid jemväl torde förtjena att tagas i betraktande, är den, att, om stadgandet rörande inteckningsförnyelsen upphäfves för tryckta eller graverade obligationer, det icke sällan torde komma att inträffa, att obligationsinnehafvarens fordringsrätt varder genom underlåten bevakning enligt Förordningen den 4 Mars 1862 preskriberad. Till förekommande af denna olägenhet var uti det af Kongl. Maj:t vid senaste riksdag framlagda förslag till lag om inteckning i jernväg, i sammanhang med bestämmelse derom, att inteckning enligt nämnda lag skulle gälla fortfarande utan förnyelse, tillika stadgadt, att fordran, till säkerhet hvarför inteckning enligt samma lag beviljats, vore gällande mot egarne af den intecknade jernvägen, ändå att den fordran ej blifvit så bevakad, som i 1 § af Förordningen den 4 Mars 1862 om tioårig preskription och om årsstämming sägs. Ett sådant stadgande, hvilket synes utgöra en nödvändig förutsättning för föreskriften om borttagande af inteckningsförnyelse för icke handskrifna förbindelser, har dock icke i sammanhang med den nu ifrågasatta lagreformen blifvit föreslaget.

Från den allmänna regeln, att penningeinteckning ej må dödas, derest icke inteckningshandlingen i hufvudskrift för rätten uppvisas, skulle genom det föreslagna nya momentet i 22 § för inteckning, meddelad till säkerhet för tryckt eller graverad obligation af ett amorteringslån, göras det undantag, att sådan inteckning finge dödas utan att obligationen företeddes, så vida nemligen sådant förhållande visades vara för handen, då (att?) obligationen enligt sitt innehåll upphört att vara gällande. Den omständighet, att efter obligationens innehåll densamma icke vidare gäller såsom fordringsbevis, innebär dock icke ovilkorligen, att fordringsrätten äfven upphört. Genom en efter inteckningens meddelande gjord påskrift å obligationen kan nemligen gäldenären hafva medgifvit förlängning i tiden för obligationens giltighet; och äfven är det fall ej allenast tänkbart, utan till och med högst sannolikt, att gäldenären antingen till följd af oförmåga eller af tredska underlåter att inom den i obligationen utsatta preskriptionstiden fullgöra sin

betalningsskyldighet, men att fordringsrätten ändock genom laglig bevakning blifvit upprätthållen. Det föreslagna stadgandet skulle således kunna leda till en svår kränkning af obligationsinnehafvarens rätt; hvarjemte emot detsamma kan anmärkas, att det icke står i öfverensstämmelse med 25 § af inteckningsförordningen, uti hvilken paragrafen ingen förändring blifvit föreslagen. Af denna paragraf följer nemligen, att, oberoende af fordringshandlingens innehåll, fordringsrätten bibehålles så länge inteckningen eger bestånd; men med denna rättssats är det icke förenligt, att gäldenären får låta döda inteckningen endast därför, att obligationen enligt sitt innehåll upphört att vara såsom fordringsbevis gällande. Hvilka praktiska missförhållanden härigenom skulle kunna uppkomma är lätt att inse, då jernvägens egare, hvilken efter 25 § är berättigad att, sedan de intecknade jernvägsobligationerna blifvit efter amorteringsplanen infriade, sådant oaktadt ånyo utsläppa dem i allmänna marknaden, skulle, enligt förslaget stadganden, sedermera ega att få inteckningen för dessa obligationer utan deras företeende dödad.

Då följaktligen samtliga de ifrågasatta hufvudsakliga tilläggen till den allmänna inteckningsförordningen gå i den riktning, att en sund rättsutveckling derigenom icke skulle befrämjas, synes ej heller ifrågasvarande lagförslags öfverlemnande till Riksdagen kunna med skäl tillstyrkas.

Justitierådet *Wedberg* yttrade: Jag har förut, vid granskning i Högsta Domstolen af särskilda komiterades förslag till lag om inteckning i jernväg med flera dertill hörande författningar, hufvudsakligen godkänt samma förslag. Då likväl dessa icke af Riksdagen antagits, men det ofta uttalade behofvet af lagstiftning i ämnet läser kvarstå och enligt mitt omdöme det första af de nu remitterade förslagen i vissa delar, ehuru det derutinnan afviker från förstnämnda förslag, icke är med i öfrigt gällande lag oförenligt eller eljest förkastligt, anser jag mig nu kunna inskränka mig till följande anmärkningar i delar, der jag finner förslaget, såsom saknande nödig fullständighet eller öfverensstämmelse med de i öfrigt gällande lagbuden, eller af annan orsak ej vara antagligt.

1 § lemnas af mig utan annan anmärkning än att enär, likasom hus, skog och dylikt äro tillhörigheter till fast egendom i allmänhet endast så länge de äro förenade med sjelfva grunden, de i förslaget nämnda, till jernvägens drift anskaffade föremål böra anses såsom tillhörigheter till jernvägen endast så länge de finnas å jernvägens om-

råde eller eljest äro i jernvägens egares värjo, jag förmenar att sådant bör på lämpligt sätt i denna paragraf uttryckas.

Den första vid granskning af förslaget stadganden om lagfart mötande omständighet, hvori det skiljer sig från såväl gällande lag, som det sistlidna år i Högsta Domstolen granskade förslaget, är att en och samma jord kan samtidigt vara föremål för lagfart vid olika domstolar. Enligt min uppfattning af förslaget skulle jernvägsegaren ej vara pliktig att med de till jernvägen hörande jordstycken lagfara annorstädes än vid det föreslagna särskilda forum, der med jernvägen, såsom sådan, lagfares; men intet hindrar att, sedan jernvägsegaren förvärfvat ett jordstycke, men innan han sökt lagfart, annan person vid domstolen i orten, der jorden är belägen, erhåller lagfart derå, ehuru på grund af ett yngre fång. Om nu jernvägsegaren utan anlitan af expropriationsrätten till sin fångesman erlagt betalning för jorden och en sådan annan köpare uppträder, uppstår emellan de begge köparne kollision, som enligt förslagets 5 § reduceras till fråga huruvida den siste köparen är berättigad att fordra lösen eller ersättning för jorden i den ordning, som för jords eller lägenhets afstående för allmänt behof stadgas. En sådan kollision skulle, enligt nu gällande lag, lösas efter 12 § i Förordningen angående lagfart å fång till fast egendom den 16 Juni 1875. Möjligheten af detta lagbuds tillämpning beror dock derpå att begge köparne hafva att lagfara vid samma forum, hvadan icke någon svårighet är att utröna huruvida de begge sökt lagfart på samma dag eller på skilda dagar. Annat blifver förhållandet, derest de skola lagfara vid olika fora, dervid det kan inträffa, att ehuru den, som vid ena domstolen söker lagfart, låtit flera rättegångsdagar för lagfartsärenden gå förbi, innan han sin ansökning ingifver, han dock kommer med ansökningen fram, förr än den andre, som dock icke försummat att vid sitt forum å första dag, då lagfartsärende der fått handläggas, anmäla fångtet till lagfart. Förslaget lemna den visserligen svårlösta frågan obesvarad, och ej heller af grunderna för förslaget synes kunna hemtas någon ledning för frågans lösning. Att i det af mig nyss förutsatta fall, den som sist sökt lagfart skulle vika för den andre bör väl ej kunna i lag stadgas, och att bestämma rangordningen dem emellan efter autalet af de lagfartsdagar, en hvar af de sökande låtit förflyta efter fångtet, det enda sätt, som torde kunna påfinnas, anser jag ej heller vara att förorda, helst i allt fall samma grund för bedömande af den enes eller andres försumlighet icke finnes, som då lagfarten får sökas endast vid domstolen i orten,

dervid den, som har äldre köp, kan, innan han behöfver lagfara, invänta den andres lagfartsansökning, om blott begge söka lagfart å samma dag.

Jag kan således ej finna annat än att åtminstone första lagfarten å jord, som användes till jernväg, bör fortfarande ske vid domstol i orten, hvaremot hinder icke torde möta att derefter afföra jorden ifrån nämnda domstols protokoll och fastighetsböcker till en särskild Rätt för jernvägen, vid hvilken Rätt sedermera jernvägen kunde intecknas och vid ytterligare öfverlåtelse lagfaras, intill dess jorden ej vidare tillhörde jernvägen, då den efter regler, som borde särskildt stadgas, kunde återföras till sitt förra forum.

Den i 3 § 2 mom. jernvägsegare gifna förmån, att vid saknad af fångeshandlingar få deuna brist ersatt genom en kungörelse om den sökta lagfarten, synes mig icke böra tillkomma annan jernvägsegare än jernvägsaktiebolag, som förr än den nya lagen trädt i kraft, genom expropriation förvärfvat någon del af jernvägens område och vid lagfartssökandet uppgifver sig icke häfta för lösen eller köpeskilling för jorden, hvaremot annan jernvägsegare bör hafva att iakttaga hvad allmänna lagfartslagen stadgar i afseende å den lagfartssökandes skyldighet att sitt fång styrka.

För det fall, då sådan kungörelse får ega rum, lärer den således böra afse ej blott de lägenheter, i afseende hvarå *sökandens* åtkomst ej blifvit styrkt, utan äfven dem, i fråga om hvilka *förre egarens* åtkomst ej är styrkt.

Vidare synes det mig icke skäligen böra åläggas den, som har eganderättsanspråk på jorden, att äfven, om han tilläfventyrs ännu är i besittning af densamma och fastän lagfartssökanden ej visat någon fångeshandling, sjelf sin talan *instämman*, utan torde han endast behöfva sitt anspråk vid Rätten *anmäla*, hvarefter det må på lagfartssökanden ankomma att saken instämman.

Jag finner väl intet att anmärka deremot att all den sakrätt någon kan ega till jord, som blifvit till jernväg använd eller afsedd, må kunna lösas i enlighet med författningen om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, men hans rätt i sådant afseende bör ej, såsom i förslaget 5 § sägs, vara inskränkt allenast dertill, att lösen eller ersättningen bestämmes i den ordning samma författning stadgar; äfven hvad författningen i öfrigt innehåller till sådan rättsegandes skydd och säkerhet bör lända till efterrättelse.

Hvad särskildt angår dem, hvilka på grund af inteckning hafva panträtt i jorden, synes mig förslaget mening, ehuru den ej såsom i sådant fall ske bort, blifvit särskildt uttryckt, vara att dessa intecknin-

gar, fastän de komma att afse endast rätt till lösen eller ersättning, såsom i 5 § sägs, dock skola, oberoende af ny egares lagfart, fortfarande gälla med förmånsrätt för denna lösen eller ersättning framför in-teckningar i jernvägen. Dessa äldre in-teckningars fortfarande gällande kraft skall dock blifva beroende derpå att de behörigen förnyas, hvilken förnyelse, ehuru jorden i lagfartsprotokoll och fastighetsböckerna antecknats såsom tillhörande jernvägens område, skall ske hos domstolen i orten. Vid försäljning af jernvägen utmättningsvis eller i konkurs, blifver det då nödvändigt att anskaffa gravationsbevis från domstolarne i alla de orter, der till jernvägen användts jord utan att expropriation skett. Derest vid fördelning af köpeskillingen för sålunda såld jernväg brist uppstår för sådana äldre in-teckningshafvare — hvilket, om det ock icke är sannolikt, dock åtminstone ej ligger utom möjlighetens gräns, då kostnad för jernvägens drift och förvaltning under fem år, så vidt samma kostnad öfverstiger afkastningen, kan komma att utgå af köpeskillingen — finnes icke någon i förslaget bestämd eller eljest i lag tillgänglig grund för bestämmande af företrädet dessa in-teckningshafvare emellan; ty att vid konkurrens emellan in-teckningar, meddelade vid olika domstolar, bestämma in-teckningarnes plats i förmånsrättsordningen efter tiden, då de blifvit beviljade, synes ej med rättvisa eller billighet öfverensstämmande. För undvikande af dessa nu anmärkta olägenheter, synes det mig vara nödvändigt att fordra att, innan den till jernvägen hörande jord öfverföres till jernvägens forum, jorden befrias från de äldre in-teckningarne, helst dertill ej erfordras vidare kostnad än som för expropriation af jorden är af nöden. Beträffande de stadganden, hvilka i detta afseende blifva af nöden, anser jag mig kunna hänvisa till Kongl. Maj:ts vid sistlidne riksdag framlagda förslag.

I 9 § anser jag böra stadgas att auktionen å utmätt jernväg bör hållas af öfverexekutor.

Jag instämmer med Justitieråden Ryding och Hernmarck deri, att jag afstyrker antagande af förslagets föreskrift om *skyldighet* för den, som söker utmätning af jernväg, att förskjuta kostnad, som utöfver inkomsterna af jernvägen erfordras för dess förvaltning och trafikens uppehållande eller därför ställa säkerhet, och anser att den syssloman, som vid utmätning förordnas af öfverexekutor, bör hafva att besörja trafikens uppehållande endast så vidt tillgång dertill finnes genom inkomster af jernvägen eller medel, som kunna af borgenär för ändamålet godvilligt förskjutas. Äfven instämmer jag i hvad bemälde Justitieråd anmärkt emot 12 §, sista stycket af 15 §, 1 och 2 mom. af 19 § och

beträffande tillämpningen af 1 § i gällande inteckningslag, då fråga är om inteckning till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer.

Beträffande förslaget till förordning angående förändrad lydelse af vissa paragrafer i förordningen om inteckning i fast egendom, är jag ense med Justitieråden Ryding och Hernmarck *dels* deri, att jag ej kan tillstyrka särskilda lagstadganden rörande inteckning till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer i allmänhet och att de bestämmelser, som i berörda afseende erfordras angående inteckning i jernväg, böra införas i den förordning, som innehåller öfriga stadganden i samma ämne, *dels* i hvad för öfrigt blifvit anmärkt vid 3 § äfvensom vid 19 § om behovet af ett stadgande att fordran på grund af sådant obligationslån, som der nämnes och för hvilket inteckning i jernväg blifvit meddelad, är gällande, ändå att bevakning enligt förordningen den 4 Mars 1862 ej skett; och anser jag, att hvad i 22 § föreslagits om dödande af inteckning för tryckta eller graverade obligationer bör, i afseende å inteckning i jernväg, gälla endast då fråga är om dödande af inteckningen för hela lånet.

Justitierådet *Olivecrona* anförde: Då Högsta Domstolen under den 3 Mars sistlidet år afgaf infordradt utlåtande öfver förslag till lag om inteckning i jernväg, yttrade jag, bland annat, att »det visserligen varit önskligt om man, vid utarbetandet af den lag, hvarom fråga var, kunnat framställa ett förslag till ett fullt ordnad grundbokssystem med afseende på landets enskilda jernvägar, så att man i en enda fastighetsbok för hvarje jernväg haft samlade alla uppgifter rörande eganderätten till jernvägen med dertill hörande jord och samtliga de gravationer, hvilka vidlåda samma jord», men att jag trodde det vara omöjligt att »under närvarande förhållanden kunna genomföra ett sådant system». Vid justeringen af Högsta Domstolens protokoll samma dag framlade dåvarande Justitierådet *Almqvist*, såsom sin särskilda mening, ett utkast till förordning om särskilda föreskrifter angående lagfart och inteckning af jernväg, hvilket utkast, i åtskilliga punkter öfverensstämmande med det förslag till lag angående pantsättning af jernväg, som för tyska riket blifvit utarbetadt, genast föreföll mig mycket beaktansvärdt, emedan man med tillämpning af de deri uttryckta principer skulle närma sig målet för ett dylikt grundbokssystem.

När Kongl. Maj:t till 1879 års Riksdag sedermera aflät nådig proposition om antagande af en lag, hufvudsakligen i enlighet med förstnämnda förslag, godkändes densamma visserligen af Första Kammaren,

men afslogs deremot af den Andra, till följd hvaraf frågan om en för vårt land väl behöflig lagstiftning angående enskilda jernvägar föll för andra gången. Genom de af Riksdagens Kammare sålunda fattade beslut synes emellertid gifvet, att den grundsats icke lyckats vinna fullt erkännande, hvarpå 1879 års lagförslag var byggt, nemligen, att all till jernväg hörande jord skulle vid vederbörliga *fora rei sitæ* först lagfaras, innan inteckning vid särskild för hvarje enskild jernväg bestämd domstol i regeln kunde ega rum. Vid sådant förhållande, och då Kongl. Maj:t icke kunnat godkänna ett från Riksdagen förut utgånet förslag om lag angående förmånsrätt i jernvägsbolags tillgångar, anser jag mig böra, enär behovet af en jernvägslag allt mera framträder och gör sig gällande, låta de väsentliga betänkligheter falla, hvilka förut hos mig uppstått emot antagande af nya, för den svenska lagstiftningen visserligen främmande grundsatser, hvarpå en lag rörande lagfart, inteckning med mera af jernväg skulle hvila.

För att efter redan gjorda, men ogillade lagstiftningsförsök, komma till målet torde nu mera knappt andra alternativ återstå att välja emellan, än

antingen

en lag byggd på grundsatsen, att alla jordstycken, förvärfvade till enskild, för allmän trafik afsedd, jernväg, hvilkens egare erhållit rättighet att exproprieras jord, skola lagfaras *första* gången vid vederbörliga *fora rei sitæ*, men sedermera afföras från dessa domstolars lagfartsböcker och inskrivas i den särskilda domstols fastighetsbok, hvilken blifver jernvägens forum för inteckningsärenden, hvarefter inteckning i jernvägen såsom en enhet kan ega rum, samt att lagfart, vid hvarje ny öfverlåtelse af jernvägen såsom ett helt för sig, vid sistnämnda forum skall sökas;

eller

en lag byggd på grundsatserna att sådan enskild jernväg skall betraktas såsom en enhet, en fastighetskomplex, hvilkens alla jordstycken från början skola lagfaras vid jernvägens särskilda forum, der ock inteckning af jernvägen såsom en helhet skall ega rum; hvarefter nämnda jordstycken skola afföras ur lagfartsböckerna vid vederbörliga *fora rei sitæ*; att ediktalstämning medgifves jernvägsegaren i de fall, att han vid lagfartsansökning icke kan visa laga fångeshandlingar, samt att, genom en juridisk fiktion, all den materiel, utan hvilken jernvägen icke

kan uppfylla sitt ändamål, uppfattas såsom så införlifvad med jernvägsfastighetsenheten, att denna materiel allenast i sammanhang med sjelfva jernvägen kan utmätas eller blifva föremål för pantsättning.

Det torde vara onekligt, att en lag i öfverensstämmelse med det första alternativet står närmast grunderna för vår hittills bestående lagstiftning. Men å andra sidan torde åter en lag i enlighet med det senare alternativet, om den ock skulle i den gällande lagstiftningen införa helt nya grundsatser, likväl kunna, om den rätt anordnades, skänka omisskänliga fördelar framför den förra. Det säkra är, att huru man än må försöka att lösa det svåra problemet af en jernvägslagstiftning för vårt land, skall man alltid mötas af uppkommande olägenheter från många håll, och i betraktande af de gifna fördelarne blifver det för mig hufvudsakligen att tillse, det verkningarne af dessa nya rättsnormer icke medföra våldsamma rubbningar eller olägenheter af allt för svår beskaffenhet.

Det är visserligen sant, att det åligger lagstiftaren att sorgfälligt vårda tryggheten af bestående, af lagen hittills skyddade egendomsrättigheter, likaså ock att han icke bör, utan att viktiga skäl dertill föranleda, i lagstiftningen införa stadganden, som innehålla bestämda afvikelser från hittills inom landet sedan lång tid följda och med rättsystemet införlifvade grundsatser. Men jag erkänner dock att fall kunna gifvas, då fullt giltiga skäl förefinnas, hvilka rättfärdiga ett afsteg från dessa grundregler. Ett sådant fall synes föreligga här vid fråga om en lag rörande enskilda jernvägar, dervid såväl egares rättigheter till de af dem anlagda jernvägar, som fordringsegares anspråk på betalning derur för lemnade försträckningar måste tagas i betraktande i sammanhang med betryggandet af statens anspråk, att den allmänna trafik varder fortfarande upprätthållen, hvilken måste förutsättas hafva varit det hufvudsakliga skälet för beviljandet af hvarje koncession på anläggandet af dylika kommunikationsanstalter.

I hvarje land, hvarest jernvägar efter sund beräkning blifvit byggda under de senaste femtio åren, har en fullständig omskapning inträdt i industrien och en utveckling af handel och näringsföretag inträdt, hvarom man förut icke egt någon aning. Underlättad personlig samfärdsel, underlättad transport af alla slags produkter hafva mångdubblat dessa länders materiela krafter och äfven i väsentlig grad ökat möjligheten för ett folk att, medelst en hastigt samlad krigshär, i farans stund, kunna med framgång försvara sin sjelfständighet. Då jernvägar haft

och fortfarande utöfva ett så utomordentligt mäktigt inflytande, då de sålunda i så framstående grad tjena och befrämja statens viktigaste ändamål, har staten ock med rätta uppmuntrat enskilda personers eller bolags bemödanden att utföra gagneliga jernvägsföretag och fördenskill i meddelade koncessioner, emot skyldigheten å jernvägsegarnes sida att upprätthålla allmänna person- och varutrafiken, samt post- och truppforsslingen, tillerkänt dem rättigheten att, för jernvägsföretagens utförande, från enskilda egares jordområden expropriera erforderlig mark. Det är klart att genom dylika företag, som så djupt ingripa både i statens och enskildes intressen, måste en massa nya rättsförhållanden uppstå, hvilka påkalla nya och utomordentliga rättsnormer, eller ock undantag från förut följda rättsgrundsatser. Härigenom påverkas svårigheterna vid en lagstiftning om jernvägar, der det gäller att på en gång tillgodose det allmännas anspråk på trafikleds öppnande och oafbrutna gång och enskildas rätt att njuta skydd för välfångna rättigheter. Men lagstiftningen hos oss har att uppvisa många exempel huru den enskildes rätt måste vika för befrämjandet af något viktigt allmänt intresse; och jag behöfver i detta afseende blott erinra om författningarna rörande laga skifte, expropriation af jord, utrifning af vattenverk och afledning af vatten, Konkurslagens stadganden om tvångsackord och så vidare för att ådagalägga ett sådant förhållande.

I utlandet, hvarest man tidigare än hos oss kämpat med svårigheterna att åstadkomma en jernvägslagstiftning, har man dels nöjt sig, såsom i England och i de Nordamerikanska Fristaterna, med den ingalunda efterföljansvärda åtgärden att stifta lag för tillfället eller taga prejudikater till rättesnöre, dels såsom i Schweiz och Österrike år 1874 och nu senast i Tyska riket förlidet år skett, gjort aktningvärda försök med stiftandet af nya lagar i ämnet, hvaraf vi otvifvelaktigt kunna och böra lära mycket vid våra bemödanden att skapa oss en jernvägslag. Det bör härvid icke förglömmas, att det första försöket i all lagstiftning väl alltid skall blifva behäftadt med många ofullkomligheter. Det är den vid tillämpningen vunna erfarenheten, hvilken skall vägleda lagstiftaren att sedermera afhjelpa dessa. Då vi nu mera icke lära kunna gå i den riktning, som den franska lagstiftningen tagit, eller att betrakta jernvägar lika med allmänna landsvägar och ställda extra commercium privatorum, synes med vår rättsuppfattning i öfrigt vara mest öfverensstämmande, att välja den grundsats till utgångspunkt för lagstiftningen, hvarvid man i Schweiz, Österrike och Tyska riket redan fäst uppmarksamhet, nemligen att hvarje jernväg i hela sin genom meddelad koncession bestämda sträckning jemte all dertill hörande jord,

verkstäder, materiel och förråd af allahanda slag skall betraktas såsom en *enhet* (Eisenbahneinheit). Den närmaste följdén af denna uppfattning blifver då den, att enär statsändamålet ovilkorligen fordrar den allmänna trafikens oafbrutna vidmakthållande, får icke heller i regeln någon styckning af jernvägen ega rum, eller någon åtgärd af borgenärer vidtagas, hvilken kunde föranleda trafikens afbrytande. Jernvägsenheten skall följaktligen endast såsom en enhet för sig blifva föremål för förpantning eller för föryttring, vare sig att denna sker frivilligt eller genom tvång. Då likväl jernvägsenheten omsluter icke allenast en fastighetskomplex af en massa små parceller, utan ock en mängd löst, för jernvägstrafikens upprätthållande absolut nödvändigt gods, som till följd af nötning och förtäring ständigt måste af nya ersättas, och då fastighetskomplexen med åtföljande jernvägsskenläggning och byggnader är den dyrbaraste delen af det hela, men i saknad af den rörliga och lösa materielen icke kan uppfylla sitt ändamål, blir följdén af denna uppfattning äfven den, att då *jernvägsenheten* skall genom *inteckning* ställas såsom pant för jernvägsegares skuld, kommer inteckningen att medföra panträtt icke blott i fastighetskomplexen, utan ock i all med jernvägen förenad materiel. Inteckningsinstitutet får visserligen genom en sådan rätts uppfattning en för vår lagstiftning hittills obekant utsträckning till lös egendom. Men konsekvensen af jernvägsenhetsbegreppet fordrar, utan tvifvel, sådant, hvarföre man måste foga sig efter en sådan af nödtvång påkallad afvikelse från hittills följda rättsgrundsatser. I detta afseende torde det tillåtas mig att åberopa hvad den österrikiske Justitieministern *Glaser* yttrade vid den österrikiska jernvägslagens behandling i deputeradekammaren 1874, eller att såsom den »röda tråden» i hela förslaget måste betraktas grundsatsen, att jernväg med all dertill hörande jord eller dermed likställda föremål inkorporeras och uppfattas såsom ett enda objekt, hvilket icke obetingadt får undandragas från sitt viktiga ändamål att tjena den allmänna samfärdseln och att för den skull privaträttens fordringar måste gifva vika för detta offentliga ändamål och blott under den form medgifvas erkännande, i den mån de öfverensstämma med den offentliga rättens kraf.

Om införandet af jernvägsenhetsbegreppet i vår lagstiftning göres till underlag för en författning, som lättare leder till det åsyftade målet, torde man alltså icke böra rygga tillbaka för de afsteg från hittills gällande lagstadganden, rörande lagfart, inteckning, utmätning och konkursförfarande, hvilka följdriktigt måste tagas. Jag inser emellertid allt för väl att det i synnerhet är i afseende på *lagfart* vid en *enda* domstol för hela den massa af mindre, inom olika tingslag eller statsområden be-

lägna, jordstycken, hvaraf jernvägskomplexen är sammansatt, som de hufvudsakligaste betänkligheterna möta, i det man anser sig ega anledning frukta, att om lagfart icke längre sker vid *forum rei sitæ* och ediktalstämning skulle stadgas mot anspråk på de till jernvägsområdet hörande jordparceller, enskildes välfångna rättigheter till jord, som för jernvägsföretag erfordrades, skulle allt för mycket äfventyras. Jag är likväl öfvertygad, att denna fruktan är i de allra flesta fall öfverdrifven, om man tager i betraktande huru förhållandena hittills gestaltat sig hvarje gång fråga uppstått att i en landsort anlägga jernväg. Jordegarne utefter den sträckning, der en föreslagen jernväg skolat framgå, hafva nemligen ådagalagt en ängslig ifver att erhålla jernvägen så nära intill sina gårdar, som möjligt, och hafva ofta erbjudit fri upplåtelse af erforderlig mark och andra förmåner, blott de kunnat ernå målet att få jernbanan och isynnerhet bangård i nära granskap. Det visar sig häraf att jordegare därför följa de förberedande undersökningarne och jernvägens definitiva utstakande med den allra största uppmärksamhet och att de äro i hög grad intresserade att få kännedom om hvilken riktning öfver deras mark jernvägen skall erhålla och det jordområde, som för utförandet skall tagas i anspråk; väl vetande att deras egendomar, om de ock något minskas i areal, i vanligaste fall likväl snart få ett till 25 à 50 procent förökadt försäljningsvärde. Det torde därför förblifva ytterst sällsynt att någon jordegare stannar i okunnighet om jernvägsföretag, som berör hans jordområde och genom sin okunnighet kommer att ådraga sig äfventyr af förlust af rättigheter. Lika sällsynt torde ock för andra sakrättsegare slikt äfventyr böra befaras. Ty erfarenheten har hittills visat, att äfven inteckningshafvare, då medel för jord, som blifvit exproprierad för jernväg, skolat hos Konungens Befallningshafvande lyftas, i de flesta fall icke brytt sig om att emottaga den bråkdelen deraf, som på dem kunnat sig belöpa, utan låtit jordegaren utqvittera beloppet, väl vetande att de i den återstående fastighetens förhöjda värde ega erforderlig säkerhet för sina intecknade fordringar.

Af alla dessa skäl har jag ansett mig kunna frånträda de betänkligheter, hvilka hos mig först uppreste sig emot lagfart å jernväg vid en enda domstol, i stället för lagfart vid de särskilda *fora rei sitæ* för hvarje för jernvägsföretagets utförande erforderlig liten jordremsa; och då jag i öfrigt anser de grunder, hvarpå det föreliggande lagförslaget hvilat, icke vara förkastliga, skall jag endast vid vissa delar deraf framställa de anmärkningar, hvartill ämnet kan föranleda.

§ 1.

Förslaget till förordning angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg börjar med ett allmänt stadgande, innefattande hvad i författningen med jernväg skall förstås, och ett förklarande, att den för jernvägstrafikens drift anskaffade materiel skall utgöra en *tillhörighet till* den fasta egendomen. Jag vet visserligen att man i lag gerna undviker definitioner; men då man i detta lagförslag söker i vår rättsförfattning införa nya rättsbegrepp, torde det vara nödvändigt att åtminstone eftersträfvat att uttrycka dem så klart, att de icke genast lemna rum för tvekan om rätta meningen. Hvad orden: »Jernvägen i hela sin sträckning» rätteligen utmärker, torde vara ovisst, om dermed afses allenast jernvägens hufvudsträckning mellan de i koncessionen för jernbansföretaget af Kongl. Maj:t bestämda *ändpunkter*, eller om de i samma koncession äfven medgifna *bibanor* derunder innefattas. I det för Tyskland utarbetade förslag till lag om panträtt i jernväg säges uttryckligen, att jernvägens sträckning hänför sig till den meddelade koncessionen, hvarjemte noga bestämmes hvad som under begreppet jernvägsenhet (Bahneinheit) skall räknas. Det remitterade förslaget afser visserligen att fast och löst gods vid jernväg äfven skola uppfattas såsom en *enhet*, hvilken såsom sådan utgör objekt för egande- och pant-rätt. Men detta borde dock bestämdare utmärkas, än som nu skett, derigenom att lokomotiv, vagnar m. m. förklaras vara *tillhörigheter* till den fasta egendomen. Man stannar likaledes i ovisshet om, under hvilka förhållanden den *rullande* materielen skall utgöra en jernvägs-tillhörighet, eller, med andra ord, anses tillhöra jernvägsfastighets-enheten, hvarföre ett stadgande härom erfordras, i likhet med hvad förslaget till lag i ämnet för Tyska riket innehåller, att nemligen sådan materiel betraktas såsom oskiljaktig från jernvägsfastighetsenheten, äfven om lokomotiv eller vagnar befinna sig på främmande jernvägars område, allena de äro med behöriga märken försedde, som angifva egarens namn.

I första momentet af paragrafen förekommer det främmande ordet »*expropriationsrätt*», hvilket ord, enligt min tanke, kan och bör i lag-språket undvikas, på sätt äfven skett i förslagens § 5 och i förslaget till ändringar i åtskilliga paragrafer i gällande in-teckningslag.

§ 3 mom. 1.

Då lagförslaget, enligt min uppfattning, afser att stadga att egare af enskild jernväg icke skall vara pliktig att vid vederbörande *fora rei*

sita lagfara med alla de för jernvägsföretagets utförande erforderliga jordstycken, utan allena vid den för jernvägen särskildt bestämda domstol kan, på sätt Justitierådet Wedberg anmärkt, en kollision uppstå emellan jernvägsegaren och den, som på grund af ett yngre fång förvärfvat eganderätt till ett ifrågavarande jordstycke, om nemligen den senare, innan jernvägsegaren hunnit söka lagfart vid jernvägens forum, erhåller lagfart vid domstolen i orten, der jorden är belägen. Lagförslaget lemnar ingen lösning af en sådan kollision, hvilket måste betraktas såsom en brist, som på något sätt bör afhjelpas, äfven om dylika kollisionsfall torde blifva ganska sällsynta; ty det måste ligga jernvägsegarens eget intresse att påskynda lagfartsansökningen och sålunda, så vidt möjligt är, undvika förenämnda olägenhet och deraf följande äfventyr.

I mom. af ifrågavarande paragraf innehåller, att när lagfart å jernväg första gången sökes, sökanden skall ingifva, dels behörigen vitsordad karta med beskrifning öfver jernvägens område till alla dess delar, dels specialkartor öfver de jordstycken, hvaraf jernvägskomplexen är sammansatt. Mig synes att sökanden äfven bör uppvisa Kongl. Maj:ts resolution, hvarigenom koncession på jernvägsanläggningen meddelats, emedan domstolen eljest saknar visshet, dels om hvad som i hvarje särskildt fall utgör »jernvägen i hela sin sträckning» från den ena ändpunkten till den andra jemte alla bibanor, hvarå lagfart skall beviljas, dels huruvida Kongl. Maj:t verkligen beviljat sökaude rättighet att expropriera jord och sålunda att äfven åtnjuta de förmåner, som lagförslaget afser att skänka sökanden. En föreskrift om nämnda resolutions företeende vid jernvägens särskilda forum torde derfore i nämnda moment böra införas. I det tyska lagförslaget i ämnet återfinner man en dylik föreskrift.

§ 3 mom. 2.

Med Justitierådet Wedberg är jag ense, att då sådan kungörelse får ega rum, som i detta moment omförmäles, bör densamma afse ej blott de lägenheter, med hänseende hvartill *sökandens* åtkomst icke blifvit styrkt, utan ock sådana, vid hvilka enahanda förhållande förekommer i afseende på *förre egarens* fång. Jag delar ock hans åsigt i afseende på den, i hvilken skyldigheten att stämna åligger i det fall, som 3 § 2 mom. angifver.

§ 5.

Jag instämmer i Justitierådet Wedbergs anmärkningar vid denna paragraf.

§ 7.

I denna paragraf stadgas att »jernväg må endast i sin helhet in-tecknas», och i § 10 att »jernväg må ej delvis utmätas». Dessa stad-ganden äro i full öfverensstämmelse med grundsatsen att jernväg med alla dess tillhörigheter skall uppfattas såsom en *enhet*, hvilken endast såsom sådan blifver objekt för rättigheter. Men af samma skäl synes mig att en föreskrift bör införas på lämpligt ställe i författningen, af innehåll, att jernvägen endast i sin helhet kan säljas eller annorledes afyttras. I förslaget till lag i ämnet för Tyska riket återfinnes ett för-bud mot delvis försäljande af jernväg, men tillika föreskrift om de villkor, hvarunder jord, som för jernvägsföretag blifvit öfverflödig, kan derifrån afskiljas. Att en likartad föreskrift saknas i det remitterade förslaget synes mig vara en brist, som bör genom tjenligt stadgande afhjelpas.

§ 9.

Lika med Justitierådet Wedberg anser äfven jag att stadgas bör, det öfverexekutor skall förrätta auktion å utmätt jernväg, helst som en sådan förrättning alltid blifver af den betydenhet, att den icke gerna bör anförtros åt någon underordnad person.

§ 19 mom. 1 och 2.

Jag delar de anmärkningar, som af Justitieråden Ryding och Hern-marck blifvit gjorda och hvari Justitierådet Wedberg äfven instämt, rörande dessa begge moment, så ock angående tillämpningen af § 3 i gällande förordning om in-teckning af fast egendom, då fråga är om in-teckning till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer.

Förslag till förordning angående förändrad lydelse af vissa paragrafer i Förordningen den 16 Juni 1875 om in-teckning i fast egendom.

§ 19.

Med Justitierådet Wedberg är jag ense att instämna i den af Justi-tieråden Ryding och Hernmarck framställda anmärkning vid denna para-graf om behof af ett stadgande att fordran på grund af sådant obliga-tionslån, som der omförmäles, och för hvilket in-teckning i jernväg be-viljats, är gällande, ändock att bevakning enligt Förordningen den 4 Mars 1862 ej skett.

§ 22.

Jag instämmer med Justitierådet Wedberg i hvad han anmärkt vid denna paragraf.

Justitierådet *Carleson* yttrade: Instämmande i det hufvudsakliga af hvad Justitieråden Ryding och Hernmarck anført, tror jag mig böra i afseende å förslaget till förordning, om, bland annat, särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, ytterligare påminna följande:

§ 1.

I 2:dra momentets sista punkt stadgas att »de till jernvägens drift *anskaffade* lokomotiv, vagnar, inventarier och förråd anses såsom tillhörigheter till den fasta egendomen»; och enligt motiven skulle meningen vara den, att sagde lösören inbegrepos under den panträtt, hvilken på grund af in-teckning vidlådde sjelfva jernvägen såsom fast egendom. Men, då en så beskaffad, af in-teckning i fastighet beroende panträtt i lösören vore, på sätt redan blifvit anfördt, främmande för bestående rätt i riket, kan meningen icke vara vederbörligen uttryckt i en ordställning, som lem-nar rum för annan tolkning, till exempel den att (vid jernvägens försäljning, utmätning eller afträdande till borgenärer skall) nämnda lösegendom betraktas såsom ad-pertinens till fastigheten. Hur helst det anförda stad-gandet tolkas, påkallar det ytterligare utveckling för att icke föranleda svårlösta rättsförvecklingar — i synnerhet beträffande till jernvägs drift *anskaffad* lösegendom, som förvaras utanför jernvägens område.

§ 2.

På den föreslagna lagfarten skulle en mängd, understundom ganska viktiga sakrätter, i synnerhet nyttjande- och servitutsrätter, komma att bero, och följaktligen borde lagfartsdomstolarne vara så förlagde, att befolkningen i de af enskilda jernvägar genomskurna orterna kunde med största möjliga lätthet förskaffa sig noggrann kunskap om jernvägs-egarnes lagfartsanspråk och med minsta möjliga kostnad utföra sin deraf beroende talan. Men då bland de enskilda jernvägarne i riket blott en enda berör Stockholm och ingen berör Jönköping, kunna Råd-stufvurätterna i dessa städer icke vara de lämpligaste att välja till gemensamma fora för lagfartsärenden rörande jernvägarne i Svea och Göta riken. Att Hofrätter äro i nämnda städer förlagde göra icke Råd-

stufvu-rätterna till lämpligare lagfartsdomstolar, och olägenheterna af de gemensamma fora äro lättare att uppgifva än fördelarne.

§ 3.

Uti mom. 1 förutsättes att någon söker lagfart å en genom sjelfva den nu ifrågasatta lagen konstruerad jernvägsenhet, som ej varit föremål för fång. Denna lagfart, för hvilken saknas terminus a quo, kan icke vara obligatorisk såsom den genom Kongl. Förordningen den 16 Juni 1875 påbudna lagfarten å fång till fast egendom, och skulle, jemlikt förslaget 3 § 2 och 3 mom. samt 5 §, icke heller hafva samma rättsverkan som det senare slaget af lagfart. Ändamålet måste således vara något annat, än ändamålet med lagfart i allmänhet, och synes egentligen vara det att vinna fastställelse af jernvägsegarens anspråk på jord till den jernväg, på hvars anläggning han erhållit privilegium. I följd häraf och då, enligt förslaget inledning, de enligt lag i allmänhet gällande stadgandena om lagfart skulle lända till efterrättelse så vidt de ej stredo mot hvad i förslaget vore förordnad, borde dragas den slutsatsen att, ehvad den i förslaget § 3 mom. 1 omnämnda lagfarten egde rum eller icke, skulle jernvägsegare, lika med hvar och en annan och jemväl lika med staten, vara förbunden att vid forum rei sitæ lagfara hvarje särskildt jordafång. Af motiven synes likväl, att förslaget mening är motsatt och att lagfarten å den såsom sammanhängande fast egendom betraktade jernvägen skall innefatta lagfart å alla de särskilda fång, hvarigenom eganderätt till mark för jernvägen åtkommits. Men i denna händelse skulle likartade fång af jord på samma ort — ja, från samma hemman och för enahanda bruk — lagfaras på olika sätt och vid olika domstolar, hvilket icke kunde aflöpa utan menliga följder — bland hvilka den, att fastighetsböckernas anteckningar råkade i förvirring, icke vore den minst betänkliga. Den i mom. 2 föreskrifna kungörelsens införande i allmänna tidningar och uppläsande i kyrka synes innefatta ett allt för ofullkomligt meddelande af lagfartssökandes anspråk att kunna för mängden af dem, hvilkas rättigheter skulle komma att af lagfarten bero, lända till erforderlig upplysning; och sannolikheten af de i mom. 3 omförmälda protokollsutdragens fullständighet och noggrannhet står i omvänt förhållande till deras vigt.

§ 5.

I motiven uppgifves föreskriften vara härledd ur expropriationslagstiftningen. Om så vore, skulle dock dervid upphävas den för

eganderätten mest betryggande grundsatsen i gällande expropriationslag, nemligen den, som innefattas i stadgandet uti första punkten af § 24 i Kongl. Förordningen den 14 April 1866. Jemföras emellertid förslaget §§ 5 och 11 med hvarandra, eller sammanställs den förra paragrafens medgifvande af ersättningstalan med den senare paragrafens villkor för ersättningens utkräfvande hos en tredskande gäldenär, visar sig att den förmenta expropriationen kunde i verkligheten framträda såsom likställig med konfiskation, i det egaren beröfvades sin egendom, under det möjligheten att göra medgifven ersättningsrätt gällande eller att utfå den vore honom betagen.

§ 11.

Den föreslagna anordningen skulle, såsom redan blifvit anmärkt, faktiskt betaga de mindre förmögna fordringsegarne möjligheten att erhålla utmätning af någon till allmän trafik upplåten jernväg med den lösegendom, som förklarats höra dit. Såsom skäl anföres angelägenheten att, så vidt genom lagstiftning kan ske, söka förekomma de menliga följder för allmänna samfärdseln, som skulle uppstå, derest jernväg eller blott dess rörliga materiel blefve utmätt eller trafiken å någon betydligare jernväg till följd af egarens konkurs skulle komma att upphöra. Förebyggandet af dessa följder vore det syftemål, som lagstiftningen borde för sig i första rummet uppställa.

Men om ock statens intresse af den allmänna samfärdseln, som förmedlas genom de enskilda jernvägarne, vore tillräckligt stort att förmå staten till dessa vägars öfvertagande, när de visa sig icke bära utgifterna, kunde likväl icke vigten af nämnda intresse uppväga vigten af att rättssäkerheten i staten bevarades. Privilegierna för anläggning af enskilda jernvägar hafva längesedan upphört att offentliggöras, och allmänheten kan icke antagas hafva kunskap om hvilka bland dessa jernvägar blifvit byggda på mark, som lagligen *kunnat* exproprieras. Ingen borgenär har haft ringaste anledning att föreställa sig att hans försträckning kunde förklaras vara mindre utmätningsgill, därför att den lemnats till egare af jernväg, för hvars anläggning Konungen medgifvit expropriationsrätt, eller därför att gäldenärens utmätningbara tillgång bestod i en jernväg och sådan lösegendom, som enligt förevarande förslag skulle hänföras dit; icke heller har någon borgenär haft anledning att bereda sig på skyldigheten att, om han ville återfå sina penningar, nödgas förskjuta och tilläfventyrs äfven gälda förvaltnings- och driftkostnaden för en jernväg, därför att han gjort egaren en försträckning.

Genom de nya villkoren för erhållande af utmätning skulle i förhållande till samma gäldenär den mindre förmögne fordringsegaren försättas i sämre ställning än den mera förmögne, fastän ett gemensamt försträckningsaftal lagligen betingat dem begge enahanda förmån och en rättsförmärmelse således tillfogades den lidande.

§ 12.

Åtgärden att skilja borgenärerne från allt inflytande på förvaltningen af den till dem afträdda jernvägen med tillhörigheter strider emot allmän lag. Ingen förbindelse för fordringsegarne i en konkurs att längre, än de sjelfva finna förenligt med sin fördel, uppehålla trafiken på en till dem afträdd jernväg kan på rättsgrund härledas derifrån att Kongl. Maj:t medgifvit expropriationsrätt för vägens anläggning; och att ålägga dem bekosta en trafik, som måhända minskar de afträdda tillgångarne, vore desto mera obilligt, ju mindre de hade att vänta ersättning för sin förlust och ju mindre deras förlust berott af dem sjelfva. Orättvist vore att å dem framför andra lägga bördan af hvad man gifver namn af allmänt intresse; men anmärkas bör tillika, att så länge staten icke ens, efter det konkursboets tillgångar blifvit uttömda, anser sig förbunden att öfvertaga den afträdda jernvägen, kan icke intresset af trafikens uppehållande med rätta kallas allmänt.

§§ 13 och 18.

De uppställda förvaltningsreglerna samt bestämmelserna om förvaltarens entledigande och redovisningsskyldighet lemna frågorna angående omfattningen af förvaltarens myndighet samt om rättigheten att öfverklaga deras åtgärder och deras redovisning i det närmaste obesvarade, och tvifvelaktigt är jemväl, huruvida konkursdomarens beslut angående förvaltarens entledigande må dragas under högre rätts pröfning.

§ 19.

Enligt ordalydelsen af mom. 1 skulle bestämmelsen vara tillämplig jemväl i fråga om äldre fordringsegares rätt att söka inteckning i den fasta egendom af hvarjehanda slag, som jernvägsaktiebolagen stundom ega utom jernvägsområdet; men ett sådant stadgande skulle verka retroaktivt och, då något skäl dertill icke blifvit anfördt, torde det icke heller varit afsedt.

Mom. 2 synes förutsätta att sökt inteckning icke må beviljas utan föregående pröfning af fordringens giltighet och att samma domstol borde pröfva så väl fordringen, som inteckningen; men anledning för inteckningsdomstolen att pröfva en medgifven eller obestridd fordran bör icke finnas, och endast tillfälligtvis kan samma domstol vara behörig att pröfva både den tvistiga fordringen och den inteckning, som till densammas säkerhet blifvit sökt. I hvilket fall som helst är meningen i förslaget otydlig.

Justitierådet *Friherre Leuhusen* förenade sig med Justitierådet *Carleson*.

Justitierådet *Södergren* ansåg för sin del sig nu icke hafva till uppgift att söka bedöma den för domarekallets egna erfarenhet ännu ganska främmande, inom Riksdagen nyligen omtvistade frågan, om i hushållnings- och kreditförhållanden i landet funnes eller icke funnes verkligt tvingande anledning till förnyade bemödanden för lagstiftning i förevarande ämne, och icke heller att inlåta sig i pröfning af värdet i hufvudgrunderna för det lagförslag i ämnet, som, efter det Högsta Domstolen derom afgifvit utlåtande, varit från Kongl. Maj:t till Riksdagen aflåtet, men hvartill Riksdagen vägrat sitt bifall medelst en underdånig skrifvelse, som icke gäfvade någon ledning för urskiljande, om i det hela eller i hvilka delar förslaget ansetts icke vara antagligt; utan komme, inom den af föredragande Departementschefen i statsrådet antydda synvidd i detta lagstiftningsärendes nu förestående behandling, Justitierådets granskning af det remitterade förslaget att hafva sin utgångspunkt i förutsättningen, att förslag i detta ämne komme att från regeringens sida å nyo aflåtas, men hufvudsakligen bygd på andra grunder än det förra, af Riksdagen ogillade förslagens. Endast om ett sådant, i hufvudgrunderna nytt förslag skulle, enligt Justitierådets tanke, nu vara fråga.

Vid 1 § i förslaget angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg anmärkte Justitierådet *Södergren*, att i stället för ordet »expropriationsrätt» borde sägas: rätt till förvärfvande af erforderlig mark enligt gällande författningar om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof. Visserligen hade, tid efter annan, utländska ord insmugit sig i vår lagstil; men dermed borde man gå varsamt; och här, då i hela författningen ordet expropriationsrätt skulle blott på detta enda ställe förekomma, kunde upprätthållandet af en nödig allmän grundsats, visst icke mindre vigtig för lagar, än regeln i 24 kap. 3 § Rättegångsbalken för domar, löna mödan af den lilla omskrifningen. För öfrigt instämde Justitierådet i hvad angående 1 § blifvit af Justitierådet *Wed-*

berg yttradt; dock att möjligen den såsom nödig anmärkta närmare bestämningen, som afsåge in-teckning och utmätning, kunde inläggas i 7 § och i slutpunkten af 10 §, direkt i den ena och med hänvisning i den andra.

Vidare anförde Justitierådet Södergren, att slutpunkten i 2 mom. af 3 §, jemförd med 5 §, innebure, att det »klandrar å sökandens fång», som inom den stadgade tiden af ett år efter kungörandet blefve hos domstolen väckt, icke någonsin skulle kunna leda till sjelfva jordens återvinnande, utan endast till den i 5 § anvisade lösen eller ersättning; det vore nog dermed, att jorden verkligen blifvit »för jernvägen använd». En sådan under den förelagda tiden väckt, på lagfartsärendet inverkan klandertalan kunde dock någon gång afse det fall, att till jernvägens område intagits och inhägnats jord, som icke blifvit en del af sjelfva jernbanans sträckning, utan önskats till någon bekvämlighet för jernvägens bruk, men om hvars verkliga behöflighet för jernvägen stridiga meningar skäligen kunde uppstå. Att på grund af blotta besittningstagandet till en icke för statens räkning genom dess funktionärer, utan af enskilda egare verkställd jernvägsanläggning ovilkorligen afvisa all sådan återvinningstalan, syntes icke förenligt med tillbörlig vårdnad om enskilds jordeganderätt. Men icke heller syntes här nödigt att lemna å sido den viktiga princip, från hvilken detta lagförslags hufvudsakligaste bestämmingar härledas, den, att den enskildes eganderätt till jord viker för hvad Kongl. Maj:t enligt expropriationslagen pröfvar vara ett behof för allmän nytta; en bestämmingsmakt, som naturligtvis kunde utöfvas lika väl till fördel för en redan gjord jernvägsanläggning, som för en ännu blott tillärd; och till det ifrågavarande lagbudets syfte att förekomma rubbningar af de till allmän nytta anlagda jernvägarnes områden kunde det höra, att för rättegångar af nu anförda beskaffenhet i lagen bemedlingsvis inlades en bestämning, som kunde förhindra att genom enskild jordegares reklamation från jernvägs redan aulagda område borttrycktes delar, hvilka Kongl. Maj:t genast derefter, om icke redan i samma stund, tilläte jernvägsegaren att från den enskilde förvärfva för allmän nytta. Sålunda trodde Justitierådet lagstifningen i förevarande ämne kunna så jemkas, att i fall af nyssnämnda beskaffenhet, der domaren icke finner sig kunna för visso anse den ifrågakomna jordens intagande till jernvägsanläggningen rätteligen hafva varit att inbegripa under den redan före anläggningen beviljade expropriationsrätt, men icke heller finner alldeles uppenbart att jordens intagande varit för jernvägens ändamål och skötsel obehöfligt, domaren må under rättegången bevilja jernvägsbolaget rådruum att, der det så

önskar, och sådant icke redan skett, hos Konungen söka rättighet till det omtvistade jordområdets inlösande; hvarefter, om sådan inlösningsrätt blifvit beviljad, återvinningstvisten öfverginge till en fråga endast om bestämmande af lösen för den redan öfvertagna marken och hvad i öfrigt af lagens stadganden för sådana fall skulle följa. Såmedelst blefve ock lagfartsfrågan klar. Skulle det anmärkas, att detta vore en besynnerlig anstalt i laga rättegång om eganderätt till jord, hade Justitierådet derå att svara, att hela den nu ifrågavarande lagstiftningen blefve en besynnerlig utväxt på vårt gamla lagsystem; den ena besynnerligheten finge draga den andra med sig.

Denna anmärkning återopades vidare i afseende å redaktionen af 5 § i fråga om sådan klandertalan, som väckes inom den i kungörelse enligt 3 § förelagda tid.

Justitierådet Södergren ansåg sig icke kunna tillstyrka det uti 11 § för rätt till utmätning stadgade vilkor så vidt anginge fordringar, som före den ifrågavarande lagens utfärdande tillkommit. Väl vore det en sanning, att staten i afseende på sättet och vilkoren för dess embetsmyndigheters anlitan till indrifvande af enskildes fordringar hos hvarandra kunde inrätta sina lagar efter beräkning af det allmännas nytta, hvartill alla enskilda naturligtvis måste vara förbundna att bidraga; hvadan en på sådan grund tillkommen allmän lag, äfven då den komme i strid med de enskildas beräkningar, som varit ställda i förväntan på fortvarandet af förut gällande lag, icke kunde sägas göra ingrepp i i dessas *rätt* i ordets egentliga och samma bemärkelse. Och vidare syntes det vara klart, att när enskild jernväg tillkommit medelst begagnande af den expropriationsrätt, som enligt lag skall beviljas endast till företag, som pröfvas vara till allmänt behof, således till hela samhällets nytta, så ligger deruti en förbindelse för jernvägens egare att upprätthålla företaget, således att städse hålla oförskingrade de tillgångar, som för jernvägsrörelsens rätta bedrifvande äro oundgängliga. Och häraf framginge den tanke, att den person, som till sådan jernvägsegare utlånar penningar, icke borde dervid göra beräkning på återbetalning just genom förstörelse af jernvägsrörelsen. Men Justitierådet måste hålla troligt att en sådan betraktelse icke ingått i allmänna sinne laget, utan deremot i saknad af all varuande antydan härom i allmänt kungjord författning, de enskilda jernvägsföretagen ansetts lika med andra industriella anstalter, hvilkas egare måste, vid bristande godvillig betalning, utmättningsvis tillsläppa sina tillgångar, att till gäldens betalning försäljas på sätt om utmätt egendom i allmänhet vore i lag stadgadt; i sådan god tro hade de enskilda jernvägarnes ofantliga skuld-

massor tillkommit. Att nu för rättigheten till fordringsegarnes utkrävande medelst utmätning sätta ett vilkor, som antagligen åtminstone i de allra flesta fallen blefve i verkligheten detsamma som ovilkorligt förbud mot utmätning, vore en hårdhet, hvilken, under lagstiftningsgrundens allmänna synpunkt, Justitierådet icke ansåg sig böra tillstyrka, huru beklagligt det än må vara, om genom enskilda jernvägars utmätning mycket af den allmänna nytta förspildes, som i de så talrikt utdelade koncessionerna till sådana jernvägsanläggningar må hafva varit med något utseende af säkerhet beräknad.

Angående 19 § 3 mom. erinrade Justitierådet Södergren, att visserligen vore inom allmänheten bekant, att när på någon viss tidpunkt jernvägsbolag vill upplåna penningar mot tryckta eller graverade obligationer, betraktas hela massan af dessa obligationers belopp såsom varande för sjelfva bolaget ett enda lån, fastän obligationer styckevis eller i vissa partier afyttras till personer, som derigenom hvar för sig blifva långifvare; men i lagtext skulle orden »samma lån» icke vara nog bestämda och klara. Det nödiga kännemärket för alla obligationernas hänförande till begreppet »samma lån» skulle väl ligga i den historiska notisen i obligationernas text. Något sådant antydande syntes här vara behöfligt, i likhet med hvad som skett i det särskilda förslaget till ändrad lydelse i 3 § af förordningen angående inteckning i fast egendom.

Hvad angick förslaget till ändringar i förordningen om inteckning i fast egendom ansåg Justitierådet Södergren, lika med Justitieråden Ryding och Hernmarck, skäl nu icke vara för handen till det föreslagna lagstiftandet om inteckning för tryckta eller graverade obligationer i allmänhet, utan kunde de om inteckning i jernväg erforderliga stadganden inrymmas i det nu granskade förslaget till förordning om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, likasom ock Justitierådet var ense med Justitieråden Ryding och Hernmarck i hvad för öfrigt blifvit anmärkt vid 3 § och vid 19 § om behovet af stadgande om giltigheten af fordran på grund af obligationslån, som vore i jernväg intecknad, oberoende af bevakning enligt Förordningen den 4 Mars 1862; och instämde Justitierådet i fråga om 22 § med Justitierådet Wedberg.

In fidem.

E. ADLERSTRÅHLE.

Protokoll öfver ett Justitiedepartementsärende, hållet inför Hans Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms Slott Måndagen den 8 Mars 1880,

i närvaro af:

Hans Excellens Herr Statsministern Friherre DE GEER,
Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena BJÖRNSTJERNA,
Statsråden: ALMQVIST,

Herr THYSELIUS,
LOVÉN,
Friherre VON OTTER,
FORSSELL,
ROSENSVÄRD,
VON STEYERN,
MALMSTRÖM.

Justitieråden: Friherre LEUHUSEN,
HERNMARCK.

Chefen för Justitiedepartementet Statsrådet Almqvist anmälde i underdånighet Högsta Domstolens enligt Kongl. Maj:ts nådiga beslut den 28 November förlidit år infordrade och nu afgifna samt i Domstolens protokoll den 20 sisl. Januari intagna utlåtande öfver särskilda inom Justitiedepartementet upprättade förslag *dels* till förordning, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, så och i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, och *dels* till förordning om förändrad lydelse af 3, 16, 19 och 22 §§ i Förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 Juni 1875; och anförde föredragande departementschefen:

»Inom Högsta Domstolen hafva framträdt skilda meningar beträffande isynnerhet grunderna för det förstnämnda lagförslaget, i det att å ena sidan två af Domstolens ledamöter, med hvilka två andre hufvudsakligen instämt, ansett att sakrätter i fast egendom ej hade i förslaget det skydd, lagstiftningen dem hittills beredt, och att särskildt förfarandet vid jernvägs lagfarande icke öfverensstämde med de allmänna lagstiftningsgrundsatser, som i fråga om förvärfvande och förlust af eganderätt till fast egendom hittills äro iakttagna, i följd af hvilka jemte andra anmärkningar mot förslagets principer äfvensom mot vissa detaljbestämmelser, desse ledamöter trott lagförslaget ej böra för Riksdagen framläggas; under det å motsatta sidan en ledamot, hvilken, lika med två andra, icke förkastat de grunder, på hvilka förslaget blifvit bygd, i sådant afseende yttrat, bland annat, att det visserligen vore sant, att det åläge lagstiftaren att sorgfälligt vårda tryggheten af bestående, af lagen hittills skyddade egendomsrättigheter, likasom att han icke borde utan vigtiga skäl i lagstiftningen införa stadganden, som innehålla bestämda afvikelser från hittills inom landet sedan lång tid följda och med rättsmedvetandet införlifvade grundsatser; men att fall likväl kunde gifvas, då fullt giltiga skäl förefunnos, som rättfärdigade ett afsteg från dessa grundregler. Ett sådant fall föreläge här, vid fråga om en lag rörande enskilda jernvägar, dervid såväl egares rättigheter till de af dem anlagda jernvägar, som fordringsegares anspråk på betalning derur för lemnade försträckningar måste tagas i betraktande i sammanhang med betryggandet af statens anspråk på att den allmänna trafik blefve fortfarande upprätthållen, hvilken måste förutsättas hafva varit det hufvudsakliga skälet för beviljandet af hvarje koncession på anläggande af dylika kommunikationsanstalter; samt att genom dessa, både i statens och enskildas intressen djupt ingripande företag en mängd nya rättsförhållanden måste uppstå, hvilka påkallade nya och utomordentliga rättsnormer eller undantag från förut följda rättsgrundsatser.

Dessa senare åsikter, som jag för min del biträdt och dem jag jemväl vid ett föregående försök till lagstiftning i det föreliggande ämnet ansett böra tillämpas, hafva ock nu vid lagförslagets uppställning gjort sig gällande i den mån ämnets beskaffenhet påkallat. För de inom Högsta Domstolen förekomna anmärkningar samt för de ändringar eller modifikationer i förslagen, som i anledning deraf ansetts böra vidtagas, skall jag nu närmare redogöra.

Ehuru jag anser, att uttrycket »expropriationsrätt» numera är så allmänt känt och begagnadt, att det lika lätt begripes som den i dess ställe vanliga omskrifningen, tillmötesgår jag dock villigt en inom Hög-

sta Domstolen uttryckt önskan, att jemväl i den nu föreslagna förordningen i stället för nämnda ord af främmande ursprung begagnas uttrycket: »rätt till förvärfvande af erforderlig mark enligt gällande författningar om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof».

Af ordalagen i 1 § af det till Högsta Domstolen remitterade förslaget följer att hvarje jernväg, för hvilken Kongl. Maj:t genom en och samma regeringshandling meddelat anläggningstillstånd eller såsom det på senare tider benämnts *koncession*, hvarmed följer expropriationsrätt, skall i hela sin sträckning anses såsom en enhet, hvilken endast såsom sådan kan blifva föremål för lagfart, in-teckning och exekution; och enligt hvad Högsta Domstolens protokoll gifver vid handen, har äfven inom Högsta Domstolen förslaget sålunda uppfattats. Likasom jernvägsenheten sålunda grundlägges genom en administrativ handling, kunna förändrade bestämmelser angående en viss jernvägs utsträckning i administrativ väg meddelas. Sådana ändringar af koncessionerna kunna i flera fall blifva nödvändiga, såsom då ett jernvägsaktiebolag efter hand erhållit koncessioner å flera särskilda jernvägssträckningar eller då en koncessionerad jernvägsanläggning blifvit endast till vissa delar utförd och koncessionsinnehafvaren afsäger sig rätten att fullborda jernvägen efter koncessionens innehåll. Vid förslagets upprättande ansåg jag det icke vara nödvändigt, att i den förevarande förordningen gifva någon anvisning att i dessa och dylika fall i administrativ väg söka ändring af koncessionen. Då nu emellertid inom Högsta Domstolen blifvit uttalade åsigt, som kunde föranleda tvekan hos allmänheten, huruvida ändring af koncessionerna kan vinnas, har jag funnit det af behovet påkalladt att i 1 § intages en antydning, att bestämmelser angående jernvägsenhetens omfattning kan af Konungen meddelas såväl vid jernvägens anläggning, som ock senare, då fråga derom väckes.

Det har synts fyra bland Högsta Domstolens ledamöter tvifvelaktigt, i hvilket förhållande en enskild med expropriationsrätt tillkommen jernväg, som sedermera, i likhet med Hallsberg—Motala—Mjölby-jernvägen blifvit af staten inlöst, skulle komma att stå till den nya lagstiftningen. Då emellertid den föreslagna förordningen uttryckligen innehåller, att densamma endast angår *enskilda* jernvägar, samt en af staten inköpt enskild jernväg i och med inköpet upphört att vara enskild, torde förslaget icke kunna auses gifva anledning till något så beskaffadt tvifvel. Lika litet bör någon tvekan kunna uppstå derom, att in-teckning, som besvärar sådan jernväg, då den af staten förvärfvas, bibehåller sin rättsverkan.

Med afseende å samma paragrafs innehåll har inom Högsta Dom-

stolen vidare yttrats tvifvelsnål, huruvida de till jernvägens drift anskaffade lokomotiv, vagnar, inventarier och förråd, hvilka af förslaget betecknas såsom tillhörigheter till den fasta egendomen, i och för sig skola anses såsom fast eller lös egendom. Denna fråga torde icke kunna afgöras annorlunda än efter dessa föremåls naturliga beskaffenhet, och hvarken lærer den omständigheten, att sådan lösegendom förklaras utgöra tillhörighet till fastighet, eller den deraf följande regeln, att den är underkastad samma panträtt, som fastigheten, hvartill den hör, kunna leda till den slutföjd, att densamma skulle hafva förlorat sin rättsliga natur af lösegendom. Det synes mig vidare vara klart, att, då lös egendom i rättsligt hänseende betraktas såsom tillhörighet till fastighet, detta rättsförhållande icke kan antagas fortfara längre än det faktiska förhållande, som utgör dess förutsättning, och att således den lösa egendomen, som enligt 1 § i rättsligt hänseende utgör en tillhörighet till jernväg, förlorar denna sin egenskap på samma gång den faktiskt upphör att tillhöra jernvägen. De kollisioner mellan den ifrågavarande pant-rätten och andra sakrätter i den jernvägen tillhörande lösegendomen, för hvilka inom Högsta Domstolen yttrats farhågor, lösas också efter de rättsregler, som i allmänhet gälla för sakrätt i lös egendom. En byggnad är tillhörighet till grunden, så länge den står qvar derstädes, och är då föremål för samma sakrätter, som grunden; men den kan skiljas från grunden och antaga egenskapen af lösegendom. Äfven i detta fall kan kollision uppstå vid försäljning, lösöreköp, pantsättning och så vidare; men detta utgör intet skäl för underkännande af regeln, att byggnaden hör grunden till. På alldeles samma sätt som byggnaden förhåller sig till grunden, förhåller sig enligt förslagets mening lokomotivet till jernvägen. Det är ett tillbehör, men det kan skiljas derifrån. Hvarken i det ena eller andra fallet behöfver man taga sin tillflykt till någon så kallad juridisk fiktion, utan rättsatsen hvilar på ett fullkomligt naturligt förhållande emellan den fasta egendomen och dess tillbehör.

Vid de kollisionsfall, hvarom i detta sammanhang antydning gifves i Högsta Domstolens protokoll, kommer det an på ett rätt bedömande af frågan, huruvida en jernvägens tillhörighet, till exempel ett lokomotiv, kan anses vara faktiskt skild från jernvägen, och således hafva upphört att vara en tillhörighet till densamma. De förhållanden, som i särskilda fall böra med afseende å en sådan fråga tagas i betraktande, äro af så vexlande beskaffenhet, att det syns mig betänkligt att, på sätt i tyska lagförslaget skett, söka härutinnan uppställa någon fast norm. Så länge den rörliga materielen finnes å jernvägens område eller begagnas för jernvägsegarens räkning i samtrafik å annan bana, måste den anses vara

under jernvägsegarens värjo och användning samt följaktligen tillhöra jernvägen; och ett förtydligande i sådan syftning af stadgandet i 1 §:s andra stycke torde kunna vara till gagn.

Med anledning af en inom Högsta Domstolen framställd anmärkning mot det remitterade förslaget 2 § torde till densamma böra göras det tillägg, att, derest, efter det jernväg blifvit vid en Rådstufvurätt lagfaren, förändrade förhållanden inträdt med afseende å de omständigheter, som enligt samma paragraf bestämma, vid hvilken af de tre Rådstufvurätterna jernvägen har sitt forum, jernvägen dock fortfarande skall lyda under den Rådstufvurätt, der den en gång blifvit lagfaren.

Emot det af fyra bland Högsta Domstolens ledamöter fälda yttrandet, att genom de i det remitterade förslaget 2—5 §§ gifna bestämmelser egarne af den till jernvägen använda jord samt innehafvarne af annan sakrätt i denna jord synas komma att sakna det rättsskydd, som lagstiftningen hittills låtit sig angeläget vara att för dylika rättigheter bereda, måste jag erinra, att, *då* den föreslagna förordningen, enligt ordalydelsen af dess 1 §, endast är tillämplig på jernvägar, för hvilka Konungen medgifvit expropriationsrätt; *då* expropriationsrätten enligt gällande lag medför den verkan, att egare och innehafvare af mark, som till jernvägen erfordras, innehafvare af in-teckning i sådan mark samt innehafvare af servitut, hvilkas tillgodonjutande genom jernvägsanläggningen helt och hållet eller till någon del förhindras, äro underkastade tvånget att afstå den sakrätt, de sålunda ega, emot ersättning i penningar; *då*, enligt koncessionernas innehåll, expropriationsrätt alltid medgifvits i den omfattning, som för jernvägsanläggningen erfordras; *då* det i hvarje fall står jordegaren eller in-teckningshafvaren öppet att förhindra jernvägens anläggning öfver det område, hvari han är intresserad, intilldess att anläggaren erlagt lösen eller stält borgen, på sätt expropriationsförordningen innehåller; *då* det deremot icke kan anses vara med god ordning eller med expropriationsrättens ändamål förenligt att en jordegare eller servitutsrättsinnehafvare, hvilken utan protest medgifvit jernvägens anläggning, sedermera på grund af den omständigheten, att han ej erhållit den ersättning, hvartill han anser sig berättigad, skulle ega att sätta sig i besittning af någon sådan del af jernvägsområdet, att han derigenom gjorde jernvägen oanvändbar, och *då* enligt gällande lag en in-teckningshafvare, som icke i den ordning expropriationsförordningen innehåller fått sin fordran aflöst före den in-tecknade fastighetens användning för jernvägens behof, ej har annan rätt än att genom expropriations förfarande få sig vanlig fordringsrätt hos jernvägens egare tillerkänd; — torde det emot förslaget framställda klandret, i den form och

omfattning, detsamma genom det anförda yttrandet erhållit, få anses sakna befogenhet. Lika litet kan jag erkänna befogenheten af yttrandet, att förslaget skulle åt ockupationen eller det faktiska besittningstagandet gifva helgden af ett lagligt fång; ty ett sådant erkännande af ockupationens betydelse är i förslaget uttryckligen fästadt vid det vilkor, att expropriationsrätt medgifvits och att området användts för jernvägens behof. Det är sålunda expropriationsrätten och dess begagnande inom tillåtna gränser, som grundlägger jernvägsegarens rätt till det för jernvägen använda område; och ockupationen i och för sig har i sådant afseende ej någon rättslig betydelse.

Egare af jord, för hvilken expropriationsersättning bestämmes först efter jernvägens fullbordan, erhåller i utbyte mot sin sakrätt allenast en fordringsrätt hos jernvägens egare. Såsom inom Högsta Domstolen erinrats, stadgar det tyska lagförslaget med afseende härfpå en ny förmänsrätt. 30 § af nämnda förslag innehåller nemligen, att ersättningsfordringar af ifrågavarande slag skola vid jernvägens exekutiva försäljning utgå ur jernvägens inkomster och köpeskillingen framför alla andra jernvägsskulder. Ett sådant stadgande synes väl hafva billighetsskal för sig, men å en annan sida införes derigenom en tyst förmänsrätt, som har det menliga inflytande på säkerheten för den i jernvägarne intecknade skulden, att denna i betalningsrätt kan få sta tillbaka för oguldna expropriationsfordringar till betydliga belopp. Då dessutom egare af jord, som till jernväg användes, hafva vida lättare än innehafvare af inteckning för fordran att under jernvägens anläggning göra sin rätt gällande och sålunda må i viss mån skylla sig sjelfva, om de få sin sakrätt utbytt mot oprioriterad fordringsrätt, så har jag ansett det tyska förslaget icke böra i denna del följas.

Hvad fyra bland Högsta Domstolens ledamöter yttrat derom, att jemlikt förslagets 5 § servitut, hvilka kunna hvila å den jord, som till jernväg användts, måste antagas skola upphöra såsom sådana och endast kunna göras gällande såsom anspråk på ersättning, innebär visserligen en riktig uppfattning af förslagets mening, så till vida att det icke kan ifrågasättas, att en servitutsinnehafvare skulle, framför egaren af den jord, som är med servitutet belastad, ega rätt att rubba jernvägsenheten, men då det erinras, att det icke torde blifva möjligt att i det praktiska genomföra denna rättssats, så är detta en anmärkning, som synes böra riktas emot den nu gällande expropriationslagstiftningen, ej emot det remitterade förslaget.

Då fyra bland Högsta Domstolens ledamöter i mitt underdåniga yttrande till statsrådsprotokollet den 28 sistlidne November sökt att

finna skäl mot förslaget bestämmelser om användande af ett förenkladt lagfartssätt äfven vid lagfart af jernvägar, som tillkomma *efter* den ifrågavarande förordningens utfärdande, hafva bemälda ledamöter icke citerat och följaktligen sannolikt förbisett mitt yttrande, att »under alla omständigheter torde det undantagsvis kunna inträffa, att en under anläggning varande jernvägs eganderättsförhållanden icke i alla delar kunna på förhand med full klarhet ordnas». Det är naturligtvis på detta skäl jag grundat mitt förslag i omnämnda hänseende, och icke på de betänkligheter jag ansett mig böra i sammanhang dermed framlägga, och detta skäl torde fortfarande hafva sin fulla betydelse. Det låter visserligen säga sig, att utredning om eganderätten till den jord, som skall för jernväg användas, alltid kan på laglig väg vinnas, men med öga för förhållandena, sådana de i verkligheten gestalta sig, kan man icke förneka, att i många fall en sådan utredning är förenad med synnerlig svårighet och tidsutdrägt. Det är icke alltid någon lätt sak att finna reda på egaren till den jord, som för en jernvägs anläggning erfordras, och ej heller är det alltid klart, om ett för jernvägen oumbärligt område tillhör den ena eller andra af två grannar eller tilläfventyrs utgör en samfällighet. Att uppskjuta lagfarten af en jernväg, intilldess alla sådana jernvägsområdet angående jordatvister blifvit slutligen afgjorda och möjlighet sålunda bereds jernvägsegaren att af rätt jordegare erhålla fångeshandling eller mot honom vinna expropriation, vore att på obestämd tid betaga jernvägsegaren möjlighet att komma i åtnjutande af de fördelar, för hvilka lagfarten utgör vilkor. Det har, efter min uppfattning, just varit den omständigheten, att det vid sistlidna riksdag framlagda förslaget ovilkorligen fordrade, att jernvägsegaren, före jernvägsenhetens inskrifning vid jernvägens inteckningsforum, skulle hafva vid samtliga domstolar, under hvilka någon del af jernvägens område lyder, styrkt sin eganderätt till detta område och befriat det från inteckning, som föranledde att nämnda förslag syntes uppställa allt för många svårigheter emot jernvägarnes lagfarande och intecknande, och jag har, så vidt möjligt varit, sökt att häri bereda lättnad. Det ligger i sakens natur, att ett sådant mål icke kan vinnas utan några afvikelser från de allmänt gällande reglerna för lagfart. Ur juridisk synpunkt kommer det alltid att blifva antingen en mycket invecklad och långsam eller också en i någon mån våldsamt operation, att af parceller från en mängd inom särskilda jurisdiktioner belägna jordegendomar bilda en ny, i rättsligt hänseende fast förbunden, egendomscomplex. Då nu flere bland Högsta Domstolens ledamöter skarpt betonat det betänkliga i de af mig föreslagna avvikelserna från de allmänna lagfartsreglerna, så finner jag mig

föranlåten erinra, att i det för sistlidne riksdag framlagda, af Högsta Domstolens pluralitet tillstyrkta, förslaget förekommo flere i principiellt hänseende lika och ännu mera betydande afvikelser från de allmänna grunderna för såväl lagfart som inteckningsförfarandet. Sålunda medgafs rättighet att genom offentlig stämning afskåra all talan om egande- och panträtt i den jord, som användts till redan anlagd jernväg, hvilken eges af jernvägsaktiebolag. En annan ännu mera väsentlig afvikelse från gällande rätt låg i nämnda förslags bestämmelse, att, sedan lagfart beviljats vid de särskilda underrätterna, under hvilka jorden lyder, densamma, med bibehållande af sitt ursprungliga lagfartsforum, skulle vid annan rätt, såsom tillhörande jernvägen, »inskrifvas» och inteckning i jernvägen sedermera vid sistnämnda rätt meddelas. Det skulle blifva för vidlyftigt att nu redogöra för alla de punkter, hvori det vid sistlidne riksdag framlagda förslaget skiljer sig från de för lagfarts- och inteckningsväsendet i gällande lag antagna grunder, men det anförda torde vara nog för att ådagalägga, hurusom den allmänna anmärkningen, att den ifrågakända nya lagstiftningen står i strid med hittills antagna lagstiftningsgrunder, icke företrädesvis drabbar det remitterade förslaget, hvilket fast hellre, i den viktiga punkten, att lagfart och inteckning enligt detsamma skulle komma att meddelas af samma domstol, står i öfverensstämmelse med gällande lag.

Det remitterade förslaget gifver icke anledning till den inom Högsta Domstolen uttalade åsigten, att den lagfart, som skulle af jernvägens specialdomstol meddelas, komme att få en helt annan betydelse, än den, som eljest tillkomme detta rättsinstitut. Detta skulle visserligen hafva kunnat sägas om den »inskrifning», hvilken förekommer i det för sistlidne riksdag framlagda förslaget, och som ej heller var afsedd att träda i lagfartens ställe, men det remitterade förslaget har icke begagnat uttrycket »lagfart» i annan betydelse än den, som begreppet har i gällande lag. Lagfarten utgör, äfven enligt förslaget, en bekräftelse af den eganderätt, som vunnits genom frivillig öfverlåtelse eller expropriation. Missförståndet härleder sig möjligen deraf, att den viktiga rättssats, som innehålles i förslaget 5 §, erhållit sin plats näst efter de bestämmelser, som handla om lagfart, hvaraf det kan synas, som om nämnde rättsregels tillämpning skulle vara beroende deraf att lagfart vunnits å jernvägen, hvilket naturligtvis icke är eller kan vara meningen. Ifrågasvarande paragraf torde därför böra erhålla sin plats såsom ett allmänt stadgande i början af förordningen, i sammanhang hvarmed tillika, i anledning af en inom Högsta Domstolen gjord anmärkning, torde åt stadgandet böra gifvas en lydelse, hvarigenom det blir klart, att expro-

priationsförordningen bör icke allenast i fråga om sättet för ersättningsbestämmande, utan också i allt öfrigt, lända till efterrättelse.

På sätt inom Högsta Domstolen blifvit annärkt, torde vid ansökan om lagfart å jernväg böra bifogas det Kongl. Maj:ts beslut, hvarigenom expropriationsrätt medgifvits, äfvensom andra Kongl. Maj:ts beslut, hvarigenom jernvägsenhetens lokala omfång blifvit bestämdt.

Af Högsta Domstolens protokoll visar sig, att användandet af den offentliga stämningen, såsom ett extraordinärt medel att ordna jernvägarnes eganderättsförhållanden, numera synes Högsta Domstolen vida mera förkastlig, än vid granskningen af det då framlagda förslaget, och samma förkastelse har drabbat den af mig föreslagna kungörelsen med dess inskränkta rättsverkan. Emot den åsigt, som i berörda hänseende uttalats inom Högsta Domstolen, synes det mig icke vara skäl att vidhålla förslaget i denna del, och jag fäster icke heller någon synnerlig vikt vid den ifrågavarande bestämmelsen. Då den föreslagna kungörelsens användande alltid skulle medföra den verkan, att lagfarts-ärendet blefve hvilande i minst ett år och annan fördel för lagfarts-sökanden ej vunnes, än att anspråk, som ej inom den förelagda tiden anmäldes, upphörde att utgöra lagfartshinder, men det ändock återstode för honom att genom rättegång eller förlikning befria sig från de under kungörelsetiden och kanske först mot densammas slut instämda anspråk, innan lagfart kunde slutligen beviljas, så skulle det sannolikt i de flesta fall visa sig för jernvägsegaren förmånligare att, om äfven med uppoffring, komplettera sina fångeshandlingar, och proceduren, enligt förslagets 3 § 2 mom., blefve sannolikt endast en i undantagsfall anlita nödfallsutväg. För en fördel af så underordnad praktisk betydelse synes det mig icke vara skäl att ställa hela förslagets framgång på spel. För de undantagsfall, då den ifrågasatta kungörelsen hade kunnat komma till användande, synes mig dock någon annan utväg böra beredas. Med skäl synes jernvägsegarne kunna begära, att, sedan de fullgjort allt hvad som enligt expropriationsförordningen åligger dem för att komma i besittning af den för jernvägen behöfliga mark, de också skola vara berättigade att erhålla lagfart å jernvägen, utan hinder deraf att ej alla ersättningsbelopp blifvit bestämda och alla expropriationsförrättningar vunnit sådan afslutning, att lagfart, enligt den allmänna lagfartsförordningen, kan vinnas. I sådant afseende innehåller 24 § af Förordningen den 14 April 1866 att, der öfverenskommelse om ersättningen ej träffats eller expropriationsnämnden ej meddelat sitt beslut inom den tid, då jorden eller lägenheten skall afstås eller upplätas, sådant ej må hindra arbetets företagande, derest expropriationssökanden hos Konungens Befallnings-

hafvande ställer full borgen för lösnings- eller ersättningsbeloppet samt för kostnad och skada. Har jernvägsegaren fullgjort detta, så torde han utan betänklighet kunna anses berättigad att erhålla lagfart, och härigenom vore ej obetydligt vunnet i fråga om lagfartens underlättande, utan att någon jordegares rätt på minsta sätt förnärmades eller sattes i fara.

Inom Högsta Domstolen hafva uppstått olika meningar, huruvida enligt förslaget den i allmänna lagfartsförordningen stadgade skyldighet att inom viss tid lagfara fast egendom skall ega rum, då någon genom laga fång förvärfvar en jordparcell i ändamål att använda den till jernvägsanläggning och förena densamma med andra parceller till en jernvägsenhet. Då förslaget i denna del icke innehåller något undantag från de allmänna lagfartsföreskrifterna, följer deraf, att enligt förslaget mening hvarje sådan parcell skall lagfaras vid domstolen i orten, såvida ej lagfart af jernvägen i dess helhet mellankommer, innan den för lagfart af parcellen i lag stadgade tid gått till ända. Om jernvägens egare vill bereda sig den säkerhet, som en lagfart vid domstolen i orten medför, bör detta stå honom öppet äfven i de fall, då det ej åligger honom såsom skyldighet. Flere af Högsta Domstolens ledamöter hafva ansett, att, vid en sådan tolkning af den föreslagna författningen, det praktiska resultat, som med förslaget lagfartsstadganden åsyftades, icke för anläggarna af jernvägen komme att uppnås. Detta yttrande måste bero på en missuppfattning af förslaget syftemål, hvilket alldeles icke varit att ställa en jernvägsanläggare i gynsamare ställning, än andra förvärfvare af fast egendom, utan allenast att bereda honom möjlighet att erhålla lagfart å den nya egendom, han skapar genom flera mindre jordlotters förening till en jernvägsenhet. Till undvikande af missförstånd om förslaget mening i denna del torde emellertid ett uttryckligt stadgande vara af nöden.

Inom Högsta Domstolen har med skäl blifvit anmärkt, att de i allmän lag gifna bestämmelser om skyldighet att inom viss tid söka lagfart, icke kunna vara tillämpliga å lagfart af jernväg, emedan dervid, då området förvärfvas på olika tider och jernvägen såsom enhet måste lagfaras på en gång, man är i saknad af en *terminus a quo*. Det torde vara lämpligt att i sådant afseende göres ett uttryckligt undantag från den allmänna lagfartslagstiftningen.

Det har anmärkts, att enligt förslaget en och samma jord skulle kunna samtidigt vara föremål för lagfart vid olika domstolar, och att vid sådant förhållande svårighet mötte att i det kollisionsfall, som omförmåles i 12 § af Förordningen den 16 Juni 1875 angående lagfart å fång af fast egendom, tillämpa den genom nämnda lagrum gifna regeln.

Jag erkänner rättigheten af denna anmärkning, men anser ej, att det anmärkta förhållandet bör föranleda stadgande om skyldighet för jernvägsegaren att lagfara vid underrätten i orten. Det synes mig böra bero på jernvägsegaren att, derest han så vill, genom vanlig lagfart af de till jernvägens anläggning förvärfvade parcellerna betrygga sin eganderätt emot följderna af den sällsynta händelse, som med berörda paragraf i Förordningen den 16 Juni 1875 afses, men, om han anser sådant obehöfligt samt vunnit lagfart å jernvägen inom den för lagfarten af de särskilda parcellerna bestämda tid, bör han vara fri från vidare skyldighet att lagfara parcellerna. Om denna frihet medgifves honom, bör han emellertid icke ega rätt att vid kollision med en i vanlig ordning sökt lagfart åberopa jernvägslagfarten, och anmärkningen torde således böra föranleda ett förklarande, att, i det ifrågavarande kollisionsfallet, lagfart å jernvägen i dess helhet icke skall hafva någon verkan emot den lagfart, som i vanlig ordning meddelats å någon del af den till jernvägen använda jord.

Af det remitterade förslagets 1 § följer väl, att jernvägsenheten är odelbar och att någon del af det koncessionerade området icke utan en ändring af koncessionen kan derifrån lagligen afskiljas, äfvensom att jernvägen endast i sin helhet, sådan denna bestämmes af koncessionens innehåll, kan säljas eller annorledes afyttras. Skäl torde emellertid finnas för den anmärkningen, att förslaget saknar uttryckligt stadgande i förenämnda frågor. Tyska lagförslaget innehåller i 4 §, att hvarje abalienation af mark, som hör till en jernvägsenhet, är ogiltig, för så vidt icke högsta jernvägsmyndigheten pröfvat, att genom markens afyttring någon inskränkning ej sker i jernvägens förmåga att uppfylla sitt ändamål. Då ett tillstånd att afyttra någon del af en jernvägs område alltid innefattar en ändring af koncessionens bestämmelser i fråga om jernvägsenhetens omfattning, synes sådant tillstånd endast af Kongl. Maj:t kunna meddelas. I sammanhang härmed står det i propositionen till sistlidne riksdag förutsedda fallet, att den ena jernvägen kan komma att med Kongl. Maj:ts tillstånd expropriera mark från den andra. I begge dessa fall bör den afsöndrade marken afföras från jernvägsenheten genom lagfart vid den domstol, under hvilken densamma kommer att lyda, och anteckning vid den lagfartsdomstol, under hvilken den förut lydt. Bestämmelser härom torde böra på lämpliga ställen i förslaget införas.

Då jag nu öfvergår till frågan om inteckning i lagfaren jernväg, måste jag i ett sammanhang yttra mig om de anmärkningar, som blifvit i Högsta Domstolen framställda dels emot 6—8 §§ samt 19 § i för-

slaget till särskild förordning, dels emot de föreslagna förändringarna i inteckningsförordningen den 16 Juni 1875.

I mitt underdåniga anförande den 28 sistlidne November yttrade jag, att genom antagandet af den i 5 § af det remitterade förslaget uttryckta rättsgrundsatsen någon inskränkning ej skedde i den bättre företrädesrätt till betalning, som tillkomme dem, hvilka erhållit inteckning i någon till jernvägen hörande parcell, innan densamma med jernvägsområdet förenades. Jag ansåg detta vara en klar följd af den inom inteckningslagstiftningen gällande prioritetsprincipen, hvars tillämpning ej syntes mig böra uteslutas af den omständigheten, att inteckningsforum förändrats. Fyra ledamöter af Högsta Domstolen hafva emellertid uppfattat förslaget sålunda, att samtliga de inteckningar, som kunna hafva blifvit i jernvägen såsom en enhet fastställda, skulle komma att utgå med rätt framför ifrågavarande inteckningshafvares ersättningsanspråk. Vid sådant förhållande synes det mig nödigt, att i förordningen uttryckligen stadgas, att inteckning, som vid underrätt i orten meddelats i viss del af den till jernvägsområdet hörande mark, skall för det i expropriationsväg bestämda ersättningsbeloppet gälla såsom inteckning i jernvägsenheten.

Enär flere bland Högsta Domstolens ledamöter funnit sig böra afstyrka särskilda lagstadganden rörande inteckning till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer i *allmänhet*, torde frågan derom desto hellre böra för närvarande falla, som i sammanhang dermed måhända erfordras bestämmelser angående rättighet att utgifva sådana obligationer och vilkoren därför, men dessa frågor behandling i sammanhang med det nu förevarande ämnet skulle ytterligare föröka svårigheten att dermed komma till slut.

Beträffande således de stadganden, som särskildt med afseende å inteckning i jernväg till säkerhet för tryckta eller graverade obligationer äro erforderliga, torde med anledning af den erinran, flere bland Högsta Domstolens ledamöter framställt om behovet af någon modifikation af bestämmelsen i 1 § af allmänna inteckningsförordningen, derom att medgifvande af inteckning skall tecknas å den handling, hvarå fordran grundas, samt af vittnen styrkas, i förslaget böra intagas det stadgande, som förekommer i första stycket af 5 § i det vid sistlidne riksdag framlagda lagförslag i ämnet.

Af Högsta Domstolens protokoll synes, att det af mig föreslagna tillägget till 3 § af allmänna inteckningsförordningen gifvit anledning till en uppfattning, som alldeles icke öfverensstämmer med förslagets mening. Afsigten har endast varit att, till förekommande af intecknings-

protokollets onödiga belastande och expeditionens fördyrande, meddela ett undantag från den bestämmelse i nämnda paragraf, enligt hvilken alla de fordringshandlingar, som i inteckningsändamål till domstol ingifvas, skola i protokollet fullständigt införas. Inom Högsta Domstolen har icke heller ifrågasatts något behof att i inteckningsprotokollet särskildt afskrifva en hvar af de obligationer, som vid intecknande af ett större obligationslån till rätten ingifvas och hvilka endast till littera eller nummer skilja sig från hvarandra. Det föreslagna stadgandet behöfver dock en tydligare affattning.

Inom Högsta Domstolen har såsom en brist i förslaget anmärkts, att detsamma icke innehölle något stadgande derom, att fordran på grund af obligation, till säkerhet hvarför inteckning i jernväg beviljats, skall vara gällande mot egaren af den intecknade jernvägen, ändå att den fordran ej blifvit så bevakad, som i 1 § af Förordningen den 4 Mars 1862 om tioårig preskription och om årsstämming sägs. Till skäl för denna anmärkning har anförts, att ett sådant stadgande vore en nödvändig förutsättning för föreskriften om borttagande af inteckningsförnyelse för icke handskrifna förbindelser och att det vore en olägenhet, om obligationsinnehafvarens fordringsrätt blefve genom underlåten bevakning enligt nämnda förordning preskriberad. Mig veterligen har hittills icke ansetts som en olägenhet, att, änskönt fordringsrätten förfallit emot den, som utfärdat en intecknad skuldförbindelse, och fastighetens nye egare icke iklädt sig personlig ansvarighet för densamma, inteckningsrätten dock kan under gifna förutsättningar fortfara. Nöjer sig obligationsinnehafvaren ej med inteckningsrätten, står det honom äfven enligt det remitterade förslaget öppet att genom bevakning enligt ofvannämnda förordning vidmakthålla fordringsrätten emot obligationens utgifvare. Det stadgande, som förekommer i 9 § af det för sistlidne riksdag framlagda lagförslaget och hvilket nu af Högsta Domstolen förordats, ger åter, efter min uppfattning, anledning till den tolkningen, att intecknade jernvägsobligationer skulle i all framtid medföra personlig ansvarighet för den, som någon gång under obligationernas omloppstid varit egare af den intecknade jernvägen, och detta skulle naturligtvis göra inköpet af en öfverintecknad jernväg högst äfventyrligt för köparen. Jag kan därför icke föreslå, att berörda stadgande ånyo upptages, men jag har ingenting emot ett tillägg af lydelse, att *inteckningsrätten* skall fortfara, ändå att fordringsrätten ej blifvit enligt ofvannämnda förordning bevakad.

Det har vidare anmärkts, att, om skyldigheten att förnya inteckning för jernvägsobligationer upphäfves, utfärdandet af tillförlitligt gravations-

bevis för jernvägen skulle blifva förenadt med synnerligt stort besvär och omgång. Jag får i afseende derpå erinra, att, ehuru enligt förslaget jernvägsinteckningarne skola ingå i det allmänna inteckningsprotokollet, det icke lärer möta någon svårighet att vid de tre Rådstufvurätter, der jernvägsinteckningar enligt förslaget skulle förekomma, sammanföra dessa inteckningar i en särskild afdelning af inteckningsprotokollet, hvilken sålunda kan tjena såsom en lätt tillgänglig kontroll å fastighetsboken, der Rådstufvurätten ej skulle tilltro sig att på grund af densamma utfärda gravationsbevis.

Emot det stadgande, jag föreslagit i fråga om dödande af inteckning för obligation, i händelse densamma ej kan företes, har inom Högsta Domstolen anmärkts, att äfven om efter obligationens innehåll densamma icke vidare gäller såsom fordringsbevis, detta dock icke ovillkorligen innebär, att fordringsrätten äfven upphört. De begagnade ordalagen kunna möjligen gifva anledning till anmärkningen, och otydligheten torde afhjelpas dermed, att såsom vilkor för inteckningens dödande utan företeende af obligationen fordras, att obligationen, då inteckningen meddelades, var af den lydelse, att vid den tid, då inteckningens dödande begäres, all betalningsrätt för densamma förfallit.

På sätt jag redan i det föregående erinrat, skulle enligt förslaget inteckningar, som vid domstol i orten meddelats i mark, hvilken sedermera ingått i en jernvägs område, fastän de komma att afse endast rätt till lösen eller ersättning, dock oberoende af jernvägens lagfarande, medföra förmånsrätt för berörda lösen eller ersättning framför de inteckningar, som meddelats i jernvägen, och böra, på sätt inom Högsta Domstolen blifvit anmärkt, dessa troligen sällsynta och föga betydande inteckningar fortfarande förnyas vid den rätt, som meddelat dem.

Den otydlighet, som anmärkts mot 19 § 1 mom., afhjelpes dermed att efter ordet »inteckning» tilläggas orden »i bolagets jernväg», samt att ordet »skett» utbytes mot »sökts».

Anmärkningen emot 2 mom. i samma paragraf torde böra föranleda dertill att orden »efter pröfning af fordringens giltighet» utbytes emot den ordställning, som angående samma sak användes i 30 § af lagförslaget vid sistlidne riksdag. 3 mom. af 19 § torde kunna redigeras i likhet med 32 § af nämnda förslag, och medelst användande af ordalag, som förekomma i 35 § af samma förslag, torde jemväl å 19 § 4 mom. kunna beredas ökad tydlighet.

I mitt underdåniga yttrande i ämnet den 28 sistlidne November, förklarade jag mig anse den i propositionen till sistlidne Riksdag föreslagna preliminära förmånsrätt obehöflig. Då nu emellertid inom Högsta

Domstolen, med åberopande af nämnda propositions innehåll, anmärkts såsom en brist hos det remitterade förslaget, att en sådan preliminär förmånsrätt saknades, torde jag böra angående denna fråga tillägga, att om än i det förra förslaget, som genom de strängaste vilkor för »in-skrifningens» och den deraf beroende in-teckningens meddelande till en oberäknelig framtid uppsköt den definitiva panträttens fastställande, det kunde vara nödligt och lämpligt att bereda en interimssäkerhet af mera obeständ natur, detta skäl icke gäller med afseende å det nu förevarande förslaget, som bereder möjlighet att lagfara och in-teckna jernväg omedelbart efter det jernvägsområdets gränser blifvit bestämda och utan att uppkomma eganderätts- och expropriationstvister på förhand blifvit afgjorda.

Såsom inom Högsta Domstolen blifvit anmärkt, torde det vara obehöfligt att i 16 § af allmänna in-teckningsförordningen införa bestämmelse derom, att angående in-teckning i jernväg skall gälla hvad särskildt är stadgadt, och bör till följd deraf det föreslagna andra stycket af omnämnda paragraf utgå.

Hvad nu vidare angår de delar af förslaget, som innefatta särskilda bestämmelser om jernvägs utmätning och konkurs, så hvila dessa på förutsättningen, att koncessionerna medföra för jernvägarne icke allenast rättigheter, utan äfven skyldigheter emot staten och allmänheten. Inom Högsta Domstolen hafva emellertid yppat sig skiljaktiga meningar i frågan, huruvida sådana skyldigheter lagligen ega rum. Det har sålunda yttrats, *dels* att, om det allmänna fordrar, att trafiken å en bana ovilkorligen skall uppehållas oberoende af möjligheten att med trafikinkomsterna betäcka kostnaden därför, det allmänna då må bestrida denna kostnad, *dels* att hos oss hittills icke förekommit koncessioner, hvilka innehålla förpligtelse för egaren att ovilkorligen uppehålla trafiken under den tid, koncessionen varar, *dels* ock att, så länge staten icke ens, efter det en gäldbunden jernvägsegares tillgångar blifvit uttömda, anser sig förbunden att öfvertaga hans till konkurs afträdde jernväg, intresset af trafikens uppehållande icke med rätta kan kallas allmänt. Emot dessa påståenden torde det vara tillräckligt att åberopa de af två justitieråd anförda skäl för den motsatta åsigten, att, när enskild jernväg tillkommit medelst begagnande af den expropriationsrätt, som enligt lag skall beviljas endast till företag, som pröfvas vara till allmänt behof och således till hela samhällets nytta, deruti ligger en förbindelse för jernvägens egare att upprätthålla företaget och således att städse hålla oförskingrade de tillgångar, som för jernvägsrörelsens rätta bedrivande äro oundgängliga, samt att någon åtgärd af borgenärer ej bör tillåtas, hvilken kan föranleda trafikens afbrytande. Härvid anser jag mig endast

behöfva tillägga, *dels* att koncessionerna uttryckligen såsom vilkor för tillgodonjutande af de genom dem medgifna förmåner föreskrifva vissa skyldigheter med afseende å jernvägsrörelsens bedrifvande, hvilka icke äro till viss tid inskränkta, *dels* ock att, då det måste bero på statsmyndigheterna att i hvarje särskildt fall bestämma huruvida det allmännas intresse fordrar, att trafiken å en viss bana, hvars egares tillgångar blifvit uttömda, bör af staten öfvertagas, det icke bör ifrågakomma att genom civillag ålägga staten någon skyldighet i nämnda hänseende. Om det står fast, att trafikens uppehållande såsom en vid besittningen af jernvägen fästad skyldighet åligger den jernvägsegare, som erhållit koncession med expropriationsrätt, och att det icke kan stå honom fritt att, om han finner det för sig fördelaktigare, upprifva jernvägen samt använda den exproprierade marken till annat behof, så läser icke någon annan gräns för denna skyldighet kunna sättas, än hans ekonomiska förmåga, och denna sträcker sig åtminstone lika långt, som jernvägens saluvärde. Men har jernvägsegaren skyldighet att intill nämnda gräns uppoffra sitt ekonomiska intresse, så kunna icke hans rättsinnehafvare eller hans borgenärer i förhållande till staten erhålla bättre rätt, och äro följaktligen skyldige att låta sina fordringsanspråk stå tillbaka för statens anspråk på trafikens uppehållande. Härvid läser icke kunna tagas i betraktande, att den, som försträckt jernvägens egare penningar eller eljest med honom inlåtit sig i affärsförbindelser, till äfventyrs icke haft klart för sig, att skyldigheter i berörda afseende varit med besittningen af jernvägen förenade; ty enahanda okunnighet kan ega rum äfven i afseende å allmänna skyldigheter, som åligger annan fast egendom, hvari inteckning meddelats, och det har aldrig satts i fråga, att i slik händelse det allmännas anspråk skulle vika för den enskilde borgenärens.

Ehuru således, strängt taget, jernvägsegarens och hans borgenärens rätt till det kapital, som ligger i jernvägen, borde, i hvarje fall då jernvägen tillkommit på grund af expropriationsrätt, stå efter det allmännas anspråk på trafikens uppehållande, så har dock förslaget icke gått så långt. Det antages, att dessa anspråk böra göras gällande endast då jernvägen blifvit enligt gällande författningar upplåten för allmän trafik. Det är nemligen först efter det jernvägen hunnit att utöfva sitt inflytande på trafikområdets näringsförhållanden, som jernvägstrafikens upphörande skulle antaga karakteren af en allmän olägenhet. Skäl saknas emellertid icke för den inom Högsta Domstolen framställda anmärkningen, att allmänna samfärdseln icke skulle hafva någon olägenhet deraf, att en jernväg, hvarå rörelsen redan i brist på trafik afstannat och som så-

lunda visat sig för orten obehöflig, fortfarande förblefve ofrafikerad, och torde till följd deraf förslaget böra erhålla en sådan lydelse, att dess föreskrifter icke i nämnda fall äro tillämpliga.

Inom Högsta Domstolen har anmärkts, att förslaget saknar tydlig bestämmelse derom, af hvilken, i fall som i 11 och 12 §§ afses, det lämpliga omfånget af trafiken skall pröfvas. Förslaget torde dock vara tydligt deri, att pröfningen häraf tillkommer den provisoriska förvaltningen, hvilken i sådant afseende står under tillsyn af statens jernvägsstyrelse, men då det möjligen med skäl kan anmärkas, att förslaget ej lemnat någon grund för berörda pröfning, torde böra såsom allmän regel föreskrifvas, att trafiken skall uppehållas i det omfång, som före utmätningen eller konkursen varit vanligt och är med borgenärens fördel mest förenligt.

Från den af mig i det föregående uttalade uppfattningen af rättsförhållandet emellan staten såsom de allmänna intressenas representant, å ena sidan, samt den enskilde jernvägsegaren och hans borgenärer, å den andra, hafva bestämmelserna i förslagets 11 § utgått. Det torde dock vara mindre nödigt att ålägga utmätningssökanden att förskjuta eller ställa borgen för den möjliga förlusten under utmätningstiden, allenast den föreskriften bibehålles, att den förlust å rörelsen, som under nämnda tid möjligen kan inträffa, skall betraktas såsom förvaltningskostnad och utgå ur köpeskillingen för jernvägen enligt 164 § Utsökningslagen. Regeln om särskild förvaltning af jernvägen under utmätningstiden torde också böra bibehållas af det skäl, bland annat, att det penningeförlag, hvilket såsom kassor vid stationer o. s. v. är oumbärligt för rörelsens fortsatta bedrifvande, måste hållas skildt från den egendom, som är föremål för utmätningen.

Jag finner skäl icke saknas för det i förslaget vid senaste riksdagen förekommande och nu jemväl inom Högsta Domstolen förordade stadgandet, att auktion å utmätt jernväg alltid skall förrättas af öfverexekutor, och ur samma förslag torde äfven böra upptagas bestämmelsen, att den lösa egendomen, som till jernvägen hör, skall gå i samma utrop som den fasta.

Beträffande de regler, förslaget innehåller i fråga om jernvägs förvaltning under konkurs, har inom Högsta Domstolen först och främst anmärkts, att bestämmelserna i 12 och 13 §§ syntes stå i strid med grunderna för en sund konkurslagstiftning derutinnan, att något inflytande å jernvägens förvaltning under konkurstiden ej tillkomme borgenärerna. Häremot får jag erinra, att bestämmelserna i nämnda paragrafer hafva sin grund i det rättsförhållande, hvori jernvägen såsom sådan står till

det offentliga och hvilket, på sätt redan ofvan är nämnt, bestämmas af koncessionerna. Dessa äro ställda på visst bolag och innehålla i allmänhet uttryckligt förklarande, att de ej utan Kongl. Maj:ts tillstånd få på annan person eller association öfverlätas. Af denna koncessionernas personliga natur följer, att en jernvägsegares borgenärer icke hafva någon ovilkorlig rätt att inträda i dispositionen öfver jernvägen och att äfven en köpare af koncessionerad jernväg måste utverka sig Kongl. Maj:ts tillstånd till koncessionens öfvertagande. Då koncessionsinnehafvarne genom iråkad konkurs blifvit urståndsatta att fullgöra sina på koncessionen beroende skyldigheter emot det allmänna, inträder ett interimstillstånd, hvilket måste ordnas med afseende å det allmännas rätt, och grunderna för konkurslagstiftningen inverka icke på denna fråga. De stadganden, som nämnda paragrafer innehålla, tillhöra egentligen den offentliga rättens och ej privaträttens område, och att staten genom lag tager sina egna intressen i försvar, torde ej med skäl kunna kallas »ett obehörigt statsförmynderskap».

Ehuru jag emot de åsigt, som blifvit af flere bland Högsta Domstolens ledamöter uttalade, vidhåller min uppfattning, att staten har berättigade anspråk på trafikens uppehållande under jernvägsegarens konkurs och rätt att genom lag göra detta anspråk gällande, medgifver jag dock, att särskild förvaltning af jernvägen företrädesvis erfordras under den tid, då konkursboets angelägenheter vårdas först af person, som enligt 9 § Konkurslagen af konkursdomaren förordnats, och sedermera af gode män, utvalda enligt 39 § samma lag endast af dem bland borgenärerna, hvilka, såsom i orten vistande eller närmast boende, blifvit till första förhöret kallade, och att, sedan å inställeledagen samtliga borgenärerna blifvit konstituerade till en beslutnessig församling, det kan åt dem öfverlemnas att besluta om jernvägens förvaltning. Är jernvägens trafikerande utan synnerlig förlust möjligt — och der detta ej är förhållandet, torde ej heller trafikens uppehållande vara af särdeles vigt för orten — ligger det i borgenärernas eget intresse att låta trafiken fortgå såsom förut, i synnerhet om jernvägens försäljning är nära förestående. Inträder ett längre uppskof med försäljningen, kunde det visserligen befaras, att förvaltningen slappas och jernvägen förfaller, men bestämmelserna i förslaget 16 § torde tjena såväl att förekomma en sådan händelse, som ock att, der densamma inträffat, aflägsna följderna för framtiden. För att tillmötesgå den inom Högsta Domstolen yttrade åsigt, att ett större inflytande å jernvägs förvaltning under konkurs bör åt borgenärerna inrymmas, anser jag mig derföre kunna föreslå, att den i förslaget 12 § omförmälda särskilda förvaltning af jernväg skall

upphöra, sedan sysslomän blifvit valda; till följd hvaraf förändringar i förslaget 13, 16, 17 och 18 §§ jemväl blifva nödiga.

En ledamot af Högsta Domstolen har anmärkt, att förslaget skulle lemna frågan angående omfattningen af förvaltarnes myndighet i det närmaste obesvarad, men, då förslaget icke gifver dem någon annan instruktion, än den, som innefattas i första stycket af 13 §, torde det vara klart, att deras myndighet i öfrigt är oinskränkt. Härtill kunde läggas föreskriften, att jernvägens rörelse icke i allmänhet må under konkurs-tiden drifvas i större omfång, än förut varit vanligt eller eljest pröfvas lämpligt och med borgenärernas fördel mest förenligt.

På sätt inom Högsta Domstolen blifvit anmärkt, torde fullständigare bestämmelser böra meddelas angående jernvägsförvaltningens skyldighet att redovisa för konkursborgenärerna och tiden för klander å sådan redovisning.

Flere bland Högsta Domstolens ledamöter hafva befarat, att den särskilda förvaltningen af jernvägen skulle komma att öka konkurskostnaderna. Då emellertid det arbete, som konkursboets förvaltning kräver, blir till kvantiteten lika, ehvad detsamma är deladt emellan en särskild jernvägsförvaltning och sysslomännen, eller förrättas uteslutande af de senare, så beror det på borgenärerna att genom sysslomannaarfvodets bestämmande till ett efter sysslomännens arbete lämpadt belopp förekomma den befarade olägenheten.

Förslaget innehåller icke något förbud mot öfverklagande af konkursdomstolens beslut om förvaltares entledigande, hvaraf följer, att Konkurslagens allmänna föreskrifter om klagan öfver konkursdomstols beslut i förvaltningsfrågor skola jemväl i detta fall lända till efterrättelse.

Emot förslaget 15 § har bland annat anmärkts, att bestämmelse saknas, huru i den der afsedda händelse förfaras skall, om den i 60 § Konkurslagen föreskrifna pluralitet af borgenärer icke kan uppnås, och då det hvarken synes möjligt eller lämpligt att i sådan händelse lemna afgöranderätten åt Rättens ombudsman, torde böra stadgas, att i saknad af nödig pluralitet frågan skall anses hafva förfallit.

Då det undantag från den allmänna konkurslagstiftningen, som förekommer i sistnämnda paragraf, ansetts kunna medgifvas endast under förutsättning, att jernvägsrörelsen fortsättes under anståndstiden, kan väl icke någon obillighet mot gäldenär och borgenär ligga deruti, att den undantagsställning, hvori jernvägen blifvit genom borgenärernas beslut försatt, förklaras böra upphöra, derest det skulle visa sig, att ofvanberörda vilkor för densamma ej kan uppfyllas, men, på sätt inom Högsta Domstolen tillika blifvit anmärkt, torde det vara i formelt hänseende

rigtigare, att pröfningen af omständigheterna i detta fall öfverlemnas åt konkursdomaren, dervid det dock synes vara nödigt, att Styrelsen för statens jernvägstrafik såsom det allmänna kommunikationsintressets målsman får intaga ställningen af part, hvarmed följer rätt att öfverklaga domstolarnes beslut.

Med afseende å innehållet af förslagets 18 § har anmärkts, att, till följd af beslut om uppskof med jernvägs försäljning, de fordringsegare, hvilka för sina fordringar njuta den första prioriteten i jernvägen, kunde tillskyndas en förmån på deras bekostnad, hvilka för sina fordringar hafva rätt efter dem, sålunda att de förra skulle kunna erhålla afbetalning å sin fordran, medan de senare icke ens bekomme ränta. Detta vore dock endast den naturliga följd af den olika förmånsrätten de särskilda in-teckningarne emellan och skulle med större sannolikhet inträffa, om jernvägens försäljning forcerades. Det har vidare anmärkts, att, om jernvägen under uppskofstiden förlorade i rentabilitet, det till och med kunde inträffa, att ett af de oprioriterade borgenärerna genomdrifvet beslut om jernvägsrörelsens fortsatta drifvande kunde medföra minskning i tillgångarna till de prioriterade borgenärernas förnöjande. Men om, på sätt föreslaget blifvit, jernvägsaktiebolagens nuvarande fordringar erhålla rätt till tvångsinteckning i jernvägarne, synes det alldeles osannolikt, att de oprioriterade fordringsegarne någonsin skulle kunna i konkursen öfverrösta de prioriterade. Deremot kan det tänkas, att de prioriterade borgenärerna kunna begå ett misstag vid afgörandet af frågan om uppskof och att detta kan för samtliga borgenärerna medföra menliga följder, men om det kan antagas att nettobehållningen af en jernvägsrörelse under en femårs-period snarare ökas än minskas, och att uppskof med jernvägens försäljning under alla omständigheter bereder ökad tillfälle att på fördelaktigaste sätt ordna försäljningen, samt det tillika får anses obestriddigt, att pluralitetens mening om det i berörda afseende ändamålsenligaste förfarandet bör tillerkännas vitsord framför minoritetens, läser den omständigheten, att misstag kunna begås och misräkningar inträffa ej böra utgöra något skäl att förkasta en anordning, som under vanliga förhållanden måste medföra väsentliga fördelar för samtliga borgenärer.

Med ledning af de inom Högsta Domstolen framställda anmärkningar, för så vidt de synts mig förtjena afseende, har jag öfversett och jemkat förslagen och får i underdånighet hemställa, att Eders Kongl. Maj:t täcktes besluta att, i öfverensstämmelse med de sålunda öfversedda förslagen, medelst nådig proposition till Riksdagens antagande öfverlemnna förslag till:

1:o) *Förordning innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvaltning af jernväg under konkurs samt*

2:o) *Förordning om förändrad lydelse af 16 § i Förordningen den 16 Juni 1875 angående in-teckning i fast egendom.»*

Hans Excellens Herr Statsministern anförde:

»Det förslag till lag om in-teckning i jernväg och i sammanhang dermed erforderliga författningar, hvarom Eders Kongl. Maj:t, på min underdåniga föredragning till sistlidna Riksdag aflät nådig proposition, innehåller stadganden i ämnet, som jag anser för rättssäkerheten mera fullständigt betryggande än motsvarande stadganden i det af Chefen för Justitiedepartementet nu anmälda förslag; och den komité, på hvars förslag nämnda proposition hufvudsakligen var grundad, har, i fortsättning af sitt uppdrag, jemväl aflemnat förslag till förordning om vissa jernvägsaktiebolags konkurs, hvilket förslag, såvidt jag varit i tillfälle att granska det, synes mig hafva bort läggas till grund för lagstiftningen i denna del, helst om det förstnämnda förslaget, till hvilket det senare sluter sig, hade vunnit godkännande. Men då den föreslagna in-teckningslagen blifvit af Riksdagen förkastad och ej torde böra oförändrad åter framläggas, samt det nu anmälda förslaget, efter den omarbetning det med hänsyn till Högsta Domstolens anmärkningar undergått, i det väsentligaste närmar sig till komiténs förslag, finner jag mig böra tillstyrka framställandet af den proposition, hvarom Chefen för Justitiedepartementet nu gjort hemställan.»

Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena samt Statsråden Herr Thyselius, Lovén, Friherre von Otter, Rosensvärd och Malmström instämde med Hans Excellens Herr Statsministern.

Statsrådet Forssell yttrade: »I §§ 17 och 19 af föreliggande förslag stadgas, att statens jernvägsstyrelse skall afgifva förslag å den person, som af öfverexekutor eller konkursdomare i vissa fall kan förordnas att omhändertaga enskild jernvägs förvaltning. Då här endast är fråga om trafikens upprätthållande för en kortare tidrymd, synes mig ej förefinnas något behof att för utseende af härtill lämplig person påkalla biträde af statens jernvägsstyrelse, och då jag för öfrigt icke kan erkänna, att statens förvaltningsmyndigheter hafva sådan särskild befogenhet eller skyldighet gentöfver de jernvägsbolag, som blifvit utsatta för utmätning eller råkat i konkurs, kan jag icke biträda nämnda förslags bestäm-

melser. För öfrigt instämmer jag i det af Hans Excellens Statsministern afgifna yttrande.»

Statsrådet von Steyern anförde:

»Det förslag till lag angående inteckning i jernväg, som af Eders Kongl. Maj:t framlades för 1879 års Riksdag, hvilade på den grundsats, att alla för jernvägen förvärfvade jordstycken skulle, efter det fullständiga fångeshandlingar blifvit företedda, såsom hittills lagfaras vid domstolarne i de orter, der jorden är belägen, men derefter och sedan äldre inteckningar i jorden dödates, afföras från dessa domstolars fastighetsböcker och inskrifvas i fastighetsbok vid den särskilda domstol, hvilken skulle blifva jernvägens forum för inteckningsärenden. Derefter kunde inteckning i jernvägen såsom en enhet ega rum.

Det förslag åter, som under den 28 sistlidne November på Eders Kongl. Maj:ts befallning öfverlemnades till Högsta Domstolens granskning, utgick i fråga om lagfart och inteckning i jernväg från helt andra principer. Enligt detsamma skulle all till jernvägen hörande mark såsom en fastighetskomplex från början lagfaras vid jernvägens särskilda forum. För lagfartens vinnande fordrades icke ovilkorligen företeende af fullständiga fångeshandlingar; der sådana saknades, borde domstolen utfärda kungörelse om den sökta lagfarten, med föreläggande för en hvar, som ansåg sig hafva någon rätt till den för jernvägen afsedda jord, att inom viss tid instämma klander å sökandens fång, utan att likväl sådan rätt fick göras gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning att af jernvägsegaren utgifvas. Sedan lagfart skett, kunde inteckning beviljas i jernvägen såsom en helhet.

Den grundskilnad, som sålunda förefans mellan de begge förslagen, är väsentligen utjemnad i det med anledning af Högsta Domstolens anmärkningar omarbetade förslag, som nu inför Eders Kongl. Maj:t föredragits.

Såsom vilkor för lagfart fordrar sistnämnda förslag, att för hvarje jordstycke, som skall till jernvägen användas, företes antingen fullständig fångeshandling eller ock bevis, att stämning till vederbörande underrätt utverkats, i afsigt att få jorden inlöst, enligt gällande stadganden om expropriation. Sålunda har förslaget återgått till den grundsats, att lagfart ej må beviljas utan att för hvarje parcell laga fång kan styrkas eller åtminstone inledande åtgärder, för vinnande af laga fång, vidtagits. Dermed har ock behofvet af ediktalstämning upphört, men på samma gång har jernvägsegaren gått miste om den lindring i lagfartsbesväret, som ediktalstämningen afsåg att bereda honom.

Förslaget söker visserligen fortfarande uppställa såsom regel, att första lagfarten af all till jernvägen hörande jord bör ske i ett sammanhang vid jernvägens forum, men har dock erkänt behovet af en föregående lagfart af de särskilda parcellerna vid domstol i orten, dels såsom obligatorisk, dels såsom frivillig. Hvarje parcell skall nemligen lagfaras i orten inom den tid, som i § 2 af Förordningen om lagfart den 16 Juni 1875 stadgas, så vida ej lagfart af jernvägen i dess helhet dessförinnan beviljats. Med den omgång, som lagfarten af en af så många delar bestående fastighetskomplex nödvändigt medför, är det antagligt, att lagfarten å jernvägen i dess helhet i allmänhet kommer att fördröjas så, att ett ej ringa antal parceller måste lagfaras vid domstol i orten. Läger man härtill, att beskaffenheten af förslagets stadganden gör det synnerligen angeläget för jernvägsegaren att äfven i de fall, då han icke är dertill förpligtad, frivilligt lagfara vid domstol i orten för att skydda sig mot de eganderätts- och panträttsanspråk, som från andra håll kunna väckas i afseende på den förvärfvade jorden, innan den hinner lagfaras vid jernvägsdomstolen, torde man finna, att lagfarten vid forum rei sitæ hädanefter lika väl kan blifva regel som undantag. Mot dess utsträckande till *all* jernvägens jord synes då icke kunna anföras *någon* omständighet, som uppväger den trygghet i eganderätts- och panträttsförhållandena samt den reda i fastighetsböckerna, som genom en sådan utsträckning skulle vinnas.

Den enda väsentliga skilnad, som mellan de två förslagen ännu kvarstår, synes vara den, att äldre inteckningar, för hvilka de särskilda parcellerna, innan de sammanslutas till ett helt, häfta, och hvilka, enligt Eders Kongl. Maj:ts förra förslag, skulle dödas, innan jernvägen såsom en helhet kunde intecknas, efter det nu föreliggande förslaget skulle öfvergå till inteckningar i jernvägen, med förmånsrätt framför dem, hvilka efter den gemensamma lagfarten beviljats. Den lättnad, man härigenom antagligen velat bereda jernvägsegaren, har icke kunnat vinnas, utan att de äldre inteckningshafvarnes rätt i någon mån rubbats. Ty förmånsrättsordningen dem emellan har blifvit beständ efter tiden, då inteckningarne beviljades, men denna regel för konkurrens mellan inteckningar, beviljade vid olika domstolar och i olika fastigheter, kan leda derhän, att den, som haft en god men sent fastställd inteckning i *en* parcell, får sämre rätt till betalning ur jernvägen än den, som haft en dålig, men till tiden äldre inteckning i *en* annan. Att dessa inteckningar skulle kvarstå vid de domstolar, som beviljat dem, och der förnyas, synes icke öfverensstämma med förslagets grunder, men deremot vara egenadt att förorsaka hvarjehanda besvär och förvecklingar.

Vid jemförelse af de principer, hvarpå de begge förslagen hvila, och af det sätt, hvarpå de blifvit genomförda, kan jag därför ej finna annat, än att det för Riksdagen senast framlagda eger bestämda företräden ej mindre i de delar, der förslagen i viss mån sins emellan öfverensstämma, än ock i de punkter, hvari de från hvarandra fullständigt afvika. De olägenheter, som vid 1879 års förslag anmärkts, hafva ingalunda blifvit undanröjda genom nu föreliggande, hvars stadganden deremot i flera fall synas sakna den klarhet och den öfverensstämmelse sins emellan, som erfordras för att lemna domaren tillräcklig ledning vid lagtillämpningen. Det synes mig då hafva varit en riktigare utväg att, med det förra förslaget till utgångspunkt, men med genomförande af vissa, lätt verkställbara förenklingar i detsamma, söka åstadkomma en lagstiftning, som kunnat motsvara alla berättigade anspråk.

Det torde slutligen tillåtas mig att angifva några speciella punkter, i hvilka jag trott mig finna det föreliggande förslaget lemna rum för anmärkningar af större vikt.

Äfven de, som strängast påyrkat blifvande jernvägsanläggares skyldighet att fullständigt styrka sin åtkomst till den jord, de önska för jernvägen använda, hafva dock medgifvit, att tillfälle bör beredas redan bestående jernvägsbolag att få sina jernvägar lagfarna utan hinder deraf, att de icke fullgjort de för vinnande af lagfart i allmänhet stadgade villkor. Vid jernvägars anläggande har i allmänhet tillräcklig uppmärksamhet ej egnats åt vigten af att kunna framvisa fullständig åtkomst till den för jernvägen upplåtna mark. Man har nöjt sig än med en på kommunalstämma träffad öfverenskommelse, att mark till jernvägen skulle inom kommunen kostnadsfritt upplåtas, än med en dylik utfästelse af jordegare i sammanhang med teckning af aktier i jernvägsföretaget; och der köp skett, hafva köpebref i laga ordning icke alltid utfärdats. Sedan de fastigheter, från hvilka upplåtelserna skett, i många fall ombytt egare, blir det för jernvägsegaren numera svårt, ofta omöjligt, att bevisa sin eganderätt. Då lagförslaget icke för dessa jernvägar medgifvit något undantag från de vanliga lagfartsvilkoren, torde för jernvägsegaren knappast återstå annan utväg än att söka genom expropriation förvärfva oomtvistlig rätt till den mark han redan eger, och hvartill ingen kan antagas vilja göra honom rätten stridig.

Förslaget öppnar icke något tillfälle för jernvägens egare att under byggnadstiden bereda säkerhet för den upplåning, hvaraf behofvet just under denna tid starkast framträder. Hittills har detta ansetts såsom en af ifrågavarande speciallagstiftnings viktigaste uppgifter. Såsom skäl för uteslutande från förslaget af hvarje bestämmelse härom har hufvud-

sakligen anförts, att dylika bestämmelser vore öfverflödiga i detta förslag, som beredde möjlighet att lagfara och inteckna jernväg omedelbart efter det jernvägsområdets gränser blifvit bestämda och utan att uppkomma eganderätts- och expropriationstvister på förhand blifvit afgjorda. Då emellertid erfarenheten visat, att bestämmandet i detalj af banans läge ej kan ske annorlunda än i mån af arbetets fortgång, torde de för lagfartens vinnande nödiga förutsättningar svårligen kunna uppnås förr än jernvägen är åtminstone i det närmaste färdig. Samma skäl som tillförne synas därför med oförminskad kraft kvarstå, att söka bereda långifvarne redan vid obligationernas mottagande den säkerhet, utan hvilken dessa knappast komma att betinga sitt tillbörliga värde.

Förslaget medgifver, att vid inträffande konkurs jernvägens försäljning må kunna uppskjutas under fem år, med vilkor att trafiken under tiden vederbörligen uppehålls. Ett sådant uppskof synes, derest icke vissa borgenärers rätt skall blifva allt för mycket lidande, förutsätta, att öfverskott å trafikinkomsterna under förvaltningstiden användes hufvudsakligen på samma sätt som före konkursen, det vill säga till förräntning och amortering af lånen efter de fastställda amorteringsplanerna. Skulle åter, såsom förslaget innehåller, utdelning ske efter de grunder, hvilka för utdelning i konkurs äro i allmänhet gällande, komme de bäst prioriterade borgenärerne att ensamma erhålla afbetalning till och med till större belopp än de, enligt amorteringsplanen, hade att vänta. Att de, som innehafva närmaste säkerhet i ordningen och som, i händelse jernvägen genast blifvit såld, måhända skulle fått hela sin fordran betäckt, härigenom blefve lidande i sin rätt, synes uppenbart, och stadgandet, sådant det nu befinnes, torde därför leda dertill, att påskyndandet af jernvägens försäljning kommer att ligga i de flesta borgenärernes intresse, i hvilket fall ändamålet med den särskilda förvaltningslagen måste anses vara förfeladt.

Af dessa skäl anser jag mig icke kunna tillstyrka, att det nu föredragna förslaget framlägges för Riksdagen.»

Justitierådet Friherre Leuhusen åberopade hvad han vid förslagets granskning i Högsta Domstolen yttrat i de delar, hvori det reviderade förslaget afvek från de af Justitierådet uttalade åsigter.

Justitierådet Hernmarck yttrade:

»Uti det af Chefen för Justitiedepartementet nu framlagda, reviderade förslaget till Förordning, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af jernväg, så ock i fråga om förvalt-

ning af jernväg under konkurs, hafva visserligen, i anledning af de anmärkningar, som vid förslaget granskning i Högsta Domstolen blifvit af de i granskningen deltagande ledamöterna framställda, icke obetydliga ändringar vidtagits, och onekligen har förslaget härigenom i åtskilliga delar vunnit i bestämdhet och fullständighet. Men vissa af de verkställda ändringarne synas mig dock icke vara af den beskaffenhet, att de kunna tillvinna sig godkännande. Sålunda torde, till exempel, emot den nu tillkomna föreskriften i 9 §, rörande äldre inteckningar, med skäl kunna göras den erinran, att densamma kan leda till kränkning af fordringsewares rätt. Särskildt anser jag mig äfven böra i underdånighet fästa uppmärksamheten derå, att, till följd af hvad förslaget i dess nuvarande form stadgar rörande villkoren för erhållande af lagfart å jernväg, det för de flesta egarne af redan färdiga jernvägar torde blifva förenadt med så stora kostnader och pekuniära uppoffringar att få lagfart å sin egendom, att de måste komma att rygga tillbaka för hvarje försök i sådan syftning; i följd hvaraf ett af de hufvudsakligaste ändamålen med den ifrågavarande lagstiftningen skulle komma att förfelas. Emot en sådan uppfattning kan visserligen det inkast göras, att enligt förslaget sista paragraf jernvägsaktiebolag, som icke inom ett år, från det förordningen trädt i kraft, söker lagfart, utsätter sig för äfventyret att, på borgenärs yrkande, blifva i konkurstillstånd försatt; men detta tvångsmedel lärer näppeligen komma till användning i annat fall, än då jernvägsegaren är så gäldbunden, att konkursförfarandet ovilkorligen måste tillgripas såsom den sista utvägen, för att bereda fordringsegaren någon betalning.

I öfrigt åberopar jag i underdånighet det af mig uti Högsta Domstolen i ämnet afgifna yttrande, så vidt detsamma innefattar sådana anmärkningar, hvilka icke ledt till ändring i förslaget, samt anser mig följaktligen ej kunna tillstyrka, att detta förslag medelst nådig proposition varder till Riksdagen öfverlemnadt.»

Hans Maj:t Konungen behagade i nåder bifalla föredragande Departementschefens hemställan samt befalde, att nådig proposition af det innehåll, bilagan till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

In fidem

Carl Boheman.