

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1880. Första Kammaren. N:o 42.

Måndagen den 10 Maj.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades ett protokollsutdrag för den 9 och protokollet för den 1 Maj.

Föredrogs, men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet nedannämnda, den 9 Maj bordlagda ärenden, nemligen Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 19, Lag-Utskottets Utlåtanden N:is 46, 47, 48, 49, 50 och 51 samt Första Kammarens Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 19.

Föredrogs ånyo och bifölls Stats-Utskottets den 8 och 9 Maj bordlagda Utlåtande N:o 57, angående bevillningsärendet rörande Leufsta fideikommiss.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Banko-Utskottets den 8 och 9 Maj bordlagda Utlåtande N:o 19, i fråga om ändringar uti gällande reglemente för Riksbankens styrelse och förvaltning.

1:sta punkten.

Bifölls.

2:dra punkten.

Herr Ekman, Johan Jakob: Jag vill så till vida gifva så väl Bankofullmäktige som Utskottet rätt då de yttrat, såsom på sid. 3 i föreliggande betänkande inhemtas, att beloppet af den metalliska kassan naturligtvis icke kan för alla förhållanden ge-
*Bestämman-
de af ett mi-
nimum för
Riksbankens
guldkassa.*

a Kammarens Prot. 1880. N:o 42.

*Bestämman-
de af ett mi-
nimum för
Riksbankens
guldkassa.
(Forts.)*

nom föreskrifters meddelande bestämmas utan måste detta i regel öfverlemnas åt bankstyrelsens omtänksamhet, klokhet och förutseende, och jag vill sålunda gerna medgifva, att det förslag, som innefattas i Herr Wallenbergs motion, icke är ovilkorligen behöfligt, men då uppstår den frågan, hvad det skall tjena till att bestämma något belopp alls för den metalliska kassan och om man icke då lika gerna kan öfverlemna åt fullmäktige att endast tillse, att de alltid hafva tillräckligt guld inne för den sedelinlösnung, som kan påkallas. Såsom Kammaren har sig bekant och såsom Utskottet i betänkandet upplyst, var det ända till nästlidna års riksdag stadgadt, att den metalliska kassan skulle utgöras af minst 10 millioner kronor, men i sammanhang med beslutet om indragning af de enskilda bankernas sedlar, blef siffran förhöjd till 15 millioner. Nu vill jag icke försöka utreda, huruvida 15 millioner är just den rätta siffran, men jag tror att man kan vara ense om att hvad som är bestämdt att utgöra den metalliska kassan måste vara af beskaffenhet att det motsvarar det ändamål, som afses med denna kassa. Detta är dock, enligt mitt förmenande, icke förhållandet. Enligt bankrapporten för den sista Mars i år bestod densamma, så vidt den utgjordes af silfver, af 3,304,122 kronor utaf det gamla silfvermyntet och 2,403,719 kronor utaf det nya. I afseende å detta gamla silfvermynt beder jag att få anmärka, att en del af detta anses böra kvarligga i banken till så stort belopp, som kan antagas vara behöfligt för inlösen af på silfver utställda sedlar, så vida någon innehafvare af sådana skulle fordra att få desamma med detta mynt inlösta, och beloppet af dessa sedlar utgör, enligt Utskottets uppgift, två och en half million kronor. För öfrigt hålles detta silfver i Riksbanken i afsigt att kunna tillhandagå myntverket, då det deraf kan komma i behof, för prägling af skiljemynt. Det torde således vara klart, att af detta silfvermynt kan icke påräknas någon tillgång för inlösen af bankens sedlar, allra minst någon hastig sådan. Längre ned på sidan säger Utskottet beträffande det i metalliska kassan ingående silfverskiljemyntet, att, om det blifvit pregladt i Sveriges myntverk, detsamma är ett af svenska staten utgifvet myntrepresentativ, för hvars inlösen efter pregelvärdet med rikets mynt svenska staten ansvarar, och att, om det är norskt eller danskt, kan Riksbanken för detsamma i Kristiania eller Köpenhamn när som helst tillbyta sig mot pregelvärdet svarande, i riket gällande guldmynt. Detta är fullkomligt riktigt, men jag känner ingen förordning, som angifver, huru man för detta svenska skiljemynt skall erhålla guld, om icke Kongl. förordningen den 31 December 1875, som stadgar att man är berättigad att uti ränterierna därför erhålla guld; men hvar man vet, att i ränterierna icke finnes något guld, och jag ser icke något medel, hvarigenom dessa skulle kunna erhålla sådant, annorlunda än genom anvisning på Statskontoret, som då af de på folioräkning insatta medlen hos Riksbanken uttog guldet. Riksbanken åter finge sålunda i liquid för skiljemyntet sitt eget guld och derigenom blefve ingen tillgång. Det återstår då det danska och norska skiljemyntet, om hvilket Utskottet yttrat sig

såsom jag nämnt. Utskottets uttalande är fullt sant, men då det är antagligt, att ungefär lika mycket svenskt skiljemynt är spriddt i Norge och Danmark som danskt och norskt i Sverige, så skulle följden endast blifva, att Norge och Danmark skickade tillbaka lika mycket svenskt skiljemynt för att derför erhålla guld, som vi skickade dit norskt eller danskt, och derigenom bereddes alltså icke heller någon tillgång på guld. Jag tror således, att man måste inse, att det är nödvändigare att minimibeloppet af guldkassan fixeras än att man fixerar det sammanslagna beloppet af guld och silfver. Jag vill dock icke nu yrka bifall till den reservation, som jag och några andra ledamöter af Utskottet afgifvit, och detta af två skäl. Det ena är att jag icke vill föranleda en gemensam votering vid denna tid af Riksdagen och det andra, att jag föreställer mig, att man nästa riksdag kan göra något *bättre* än att fixera minsta beloppet af guld, nemligen att helt och hållet borttaga silfret från metalliska kassan. Man har alltid ansett, att silfret borde bibehållas i metalliska kassan endast så länge som Riksbanken innehade betydande belopp af detta myntslag och att stadgandet derom således skulle vara ett öfvergångsstadgande. Nu hafva vi kommit på den punkt, att af det gamla silfret ej särdeles mycket återstår, hvarjemte en betydligare pregling af skiljemynt möjligtvis kommer att i år företagas, hvarigenom silfverkassan ytterligare minskas i mån som detta sprides i landet.

Jag gör således intet yrkande.

Herr Wallenberg: Det må ursäktas en om det förefaller svårt att följa med riksdagsärendenas behandling nu för tiden. Ett betänkande af den betydenhet som detta, utdelades under sista timman af Kammarens sammanträde i Lördags, det bordlades för andra gången i går, *Söndag*, och i dag på förmiddagen, då jag trodde, att det skulle endast bli fråga om "in-teckning i jernväg", så förekommer bankobetänkandet till afgörande. Icke är jag oförberedd på saken, men jag betviflar att andra tagit reda på den så, som den förtjenar.

Det är en stor anomali att allt sedan man gått öfver till guidmyntfot räkna till "metalliska kassan", på hvilken man vill stödja bankens sedelutgifningsrätt, *äfven silfverskiljemynt*; låt vara att man satt ned det till 90 procent af pregelvärdet, men det är icke värdt 80 procent och således är nedsättningen för liten. I Finlands bank må äfven silfver till högst en femtedel emot guld ingå i metalliska kassan, men silfret beräknas då till fakturavärdet eller det pris till hvilket silfver i plants kan köpas och säljas då uppgiften lemnas. Man tillåter sig *icke* i Finland att, såsom här, upptaga silfverskiljemyntet uti metalliska kassan.

Hvad som icke är rimligt är, att enligt reglementet, såsom det af Utskottet föreslagits, guldkassan kan sjunka ända till en ren obetydlighet. Jag hänvisar Herrar ledamöter af Banko-Utskottet till hvad som är stadgad i reglementet för Finlands bank.

*Bestämman-
de af ett mi-
nimum för
Riksbankens
guldkassa.
(Forts.)*

Bestämman-
de af ett mi-
nimum för
Riksbankens
guldkassa.
(Forts.)

Uti reglementet för Finlands bank § 7 läses följande: "Såsom metallisk kassa anses och beräknas:

- 1:o finskt guldmynt;
2:o guld, som är af banken eller för dess räkning aflemdt till myntverket för att utmyntas;
3:o ryskt och utländskt guldmynt;
4:o omyntadt guld.

Tillsvidare må såsom metallisk kassa anses äfven silfver i plants, dock ej till högre belopp än *en femtedel* af kassan".

Sedan man i Finland gått öfver till guldmyntfot, har man ordentligt erkänt, att guldkassan icke får sjunka under sexton millioner mark, utan att åtgärder vidtagas för dess återställande till minst sagda belopp. Här hafva vi höjt siffran från 10 till 15 millioner kronor, slantar och allt inberäknadt, men det finnes intet som hindrar guldkassan nedgå till *en* million och derunder. Jag skall nu bedja att få lemna Herr Talmannen ett bevis på att jag ej är oförberedd och detta utgöres af uppgifter på Riksbankens hufvudkontors kassa af "lagligen i riket gällande guldmynt och guld" vid slutet af hvarje månad under förlidet år:

Utdrag af Riksbankens officiella månadsuppgifter.

Vid hufvudkontoret fanns:

	Lagligen i riket gällande guldmynt.	Annan guld-tillgång.	Summa.
1878 Dec. 31	2,712,680	1,276,602	3,989,282
1879 Jan. 31	2,862,510	2,052,289	4,914,799
" Febr. 28	3,032,720	1,325,430	4,358,150
" Mars 31	2,585,540	1,325,126	3,910,666
" April 30	2,359,640	1,320,844	3,680,484
" Maj 31	1,325,060	1,320,505	2,645,565
" Juni 30	1,798,960	2,206,390	4,005,350
" Juli 31	1,805,970	2,205,808	4,011,778
" Aug. 30	1,680,330	2,204,626	3,884,956
" Sept. 30	931,760	2,205,207	3,136,967
" Okt. 31	1,311,620	5,336,162	6,647,782
" Nov. 29	1,282,440	5,335,715	6,618,155
" Dec. 31	2,252,700	5,483,160	7,735,860

Af denna öfversigt, som angår endast hvad som af guldkassan finnes i hufvudkontoret, framgår, bland annat, att den sista September egde Riksbanken i sitt hufvudkontor *blott* 931,760 kr. af "lagligen i riket gällande guldmynt", och *det* var efter vanligt människoförstånd alldeles för litet. Jag vet visserligen att det icke kan falla någon enda af de flera bankinrättningar, som lätteligen förfoga öfver mer än en million af riksbanksedlar, in att af kitslighet presentera dem på en gång, men jag vill icke att det skall kunna sägas om Riksbanken, att den *kunnat behöfva* en enda

dag uppskjuta att med lagligen i riket gällande guldmynt infria sina egna banksedlar, och när man tänker på saken i dess helhet, så måste en hvar inse, att det är alls icke för mycket att, då man har bestämt den metalliska kassan till en minimisiffra af femton millioner kronor, i hvilket jag ej föreslagit ändring, man också bestämmer att minst 10 millioner kronor skola finnas i guld, inberäknadt hvad som finnes i afdelningskontoren. Det vore ej för mycket, om fullmäktige genom reglementet finge sig ålagdt att vidtaga åtgärder till guldkassans förstärkande då den sjunker under tio millioner kronor och något annat har jag icke föreslagit i min motion; men Utskottets förfarande i denna sak är så fullkomligt öfverensstämmande med dess förfaringssätt i öfrigt, så att bankoreglementet kunde mycket väl förenklas till en enda paragraf, som innehölle, att fullmäktige kunde handla i alla afseenden efter godtfinnande. Jag gör nu intet yrkande men kan icke underlåta att freda mitt samvete genom att på detta rum omförmåla ett förhållande, som jag anser i hög grad oegentligt och beaktansvärdt. Då Riksdagen *allena* har det dryga ansvaret för Riksbanken, så torde Riksdagen böra se till att en bestämmelse finnes om, att Riksbankens metalliska kassa åtminstone till större delen *ovilkorligen* skall utgöras af guld.

Bestämmande af ett minimum för Riksbankens guldkassa.
(Forts.)

Öfverläggningen förklarades slutad och punkten bifölls.

3:dje—8:de punkterna.

Biföllos.

Föredrogs ånyo och bifölls Banko-Utskottets den 8 och 9 Maj bordlagda Memorial N:o 20, angående instruktion för nästa Riksdags Banko-Utskott.

Föredrogs ånyo Lag-Utskottets den 8 och 9 Maj bordlagda Utlåtande N:o 44, i anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts nådiga proposition 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, än ock särskilda i dessa ämnen väckta motioner.

Förordningsförslag om lagfart, inteckning och utmätning af jernväg m. m.

Härvid anmälde sig och yttrade:

Herr Lagerstråle: I afseende å föredragningssättet får jag värdsamt anhålla, att enahanda tillvägagående måtte iakttagas som vid behandlingen af andra större lagförslag följts, nemligen

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.* att lagtexten först paragrafvis behandlas, derefter rubriken till författningen och slutligen ingressen.

Sedan Kammaren, uppå gjord proposition, till denna hemställen lemnat bifall, föredrogs

(Forts.)

det i Utlåtandets 1:sta punkt framlagda förordningsförslag.

1 §.

Herr Forssell, Otto Herman: Utaf det betänkande, som Högsta Domstolen i denna fråga afgifvit, finner man, att här åsyftas att införa en ny fiktion ibland våra rättsgrundsatser. Det åsyftas att bereda fordringsegare panträtt i lös egendom utan att han har den i sin hand. Detta är ett våld på de grundsatser, som uttalas i vår lagstiftning och äfven återfinnas i alla andra andra länders lagstiftningar. Om ett sådant våld skall vara berättigadt, så är det naturligt att dertill måste finnas många och stora tvingande skäl. Det *kan* vara berättigadt, men skälen måste vara viktiga och maktpåliggande. Den första omsorgen för en lagstiftare blir därför att tillse, huruvida det verkligen finnes något sådant skäl, huruvida något stort behof har uppstått inom samhället af sådan beskaffenhet, att det måste afhjelpas och tillika af sådan beskaffenhet, att det icke kan afhjelpas på annat sätt. Med andra ord: hvad är orsaken att detta lagförslag blifvit väckt och framlagdt?

I början af denna riksdag yttrade en talare från Stockholmsbänken med hänsyftning just på förevarande lagstiftningsförslag, att det vore orimligt att aktiebolag finnas, hvilkas aktieegare icke ega ett öre uti bolagets egendom, men likvisst uppträda och utöfva alla en egares rättigheter, under det att på samma gång de så kallade fordringsegarne i detta aktiebolag, hvilka ensamma ega allt hvad aktiebolaget hetes ega, icke hafva det ringaste att säga. Ja, mine Herrar, denna anmärkning är fullkomligt riktig. Det är ett abnormt och onaturligt förhållande, som ju förr desto hellre måste afskaffas. Hvarifrån detta onda kommit, har jag redan en gång förut haft tillfälle att påpeka. Detta abnorma förhållande har tillkommit icke af naturliga orsaker, på sätt både enskilde motionärer och äfven denna Kongl. proposition synas antyda, utan på en konstlad och onaturlig väg. Det har nemligen tillkommit på det sätt, att aktiebolags-institutet blifvit så tilläpadt, att personer, som förenat sig till bolag, uppgifvit sig vara sinnade att ävägbringa och sätta i verket en industri med medel, som veterligen varit otillräckliga, och fastän man vetat, att dessa varit otillräckliga, har den, som handhaft bolagsinstitutet, det oaktadt oktrojerat sådana bolag med offentlig rätt för honom att få utfärda så kallade skuldförbindelser för att derigenom förleda andra personer att fullborda företaget, medan han själf är egare. Följden har blifvit den, såsom vi alla känna, att här i Sverige finnes en stor massa tryckta och graverade obligationer, utfärdade icke blott af jernvägsaktiebolag, utan äfven af andra bolag, hvilkas värde rent af, såsom man säger, sväfvar i

luften och om hvilka man kan säga — åtminstone om en stor del af dem — att de icke äro värdepapper utan pappersslump.

Vill man nu till en början se efter, af hvilken beskaffenhet dessa af aktiebolag utfärdade handlingar äro, så finner man strax att de icke äro skuldebref, de hafva icke naturen och beskaffenheten af skuldebref utan äro blott en invisning af bolaget på dess egendom, ty här finnes icke någon gäldenär. Bolaget är icke skyldigt att betala en enda skilling och kan icke lagsökas. Således äro dessa papper under form af skuldebref i sjelfva verket blott en invisning på bolagets egendom, de äro till sin natur och beskaffenhet intet annat än just en *inteckning* och behöfva derfor icke *intecknas*. Följaktligen är sjelfva *inteckningspåskriften* på dem onödig och ändamålslös. Återstår då den andra frågan eller den, huruvida den ena invisningen bör hafva förmånsrätt framför eller vara mera berättigad till betalning än den andra. Låt oss se till, huru det härmed förhåller sig. För att jernvägen skall kunna fullgöra sin skyldighet, d. v. s. trafikera gods och personer fordras vagnar, syllar och skenor, men dertill fordras lika oundgängligt rullande materiel, olja, bomullstrassel och bränsle. Icke kan man väl säga, att de penningar, som utgifvas och upplånas för att bestrida den ena eller den andra af dessa utgifter, har större vikt och betydelse för driften af jernvägen? Om den ene lånar penningar, som det heter, för att bygga banvall eller broar eller för att inköpa slipers eller räls, så är väl denna fordran icke mera viktig, helig och betydelsefull än den fordran, som uppkommit derigenom, att man försträckt bolaget stenkol, utan dessa begge fordringar äro till sin moraliska rätt fullkomligt likställda. Det är således inför sunda förnuftet oriktigt, om man vill gifva den ena eller den andra företräde, och lagförslaget är därför icke heller från sådan synpunkt berättigadt eller af behof påkalladt.

Jag öfvergår nu från den teoretiska till den praktiska sidan af saken. Man säger, att dessa skuldförbindelser för närvarande icke äro säljbara eller att, om de äro säljbara, dock ingen vågar köpa dem; men om de deremot blefve försedda med *inteckningspåskrift*, så skulle de få ett stadigare och bättre värde. Ja, mine Herrar, detta låter vackert till en början, men medgifver man först lagfart och sedan *inteckningsrätt* i en jernväg, så följer deraf, att intet af dessa bolag, hvilkas egendom blifvit *intecknad* och det naturligtvis öfver kroppåsen, sedermera kan få en enda *stenkolsbit* eller *olja* eller *bomullstrassel* eller en enda *jernvägsvagn* utan att lemna *inteckningssäkerhet* åt dem, som skola försträcka dem det, eller utan att, i händelse bolaget behöfver låna penningar, lemna *inteckningssäkerhet* åt dem, som skola försträcka bolaget penningar. Följden blir den, att, om *inteckningslagen* bifalles, så måste ett dylikt aktiebolag, såvida det vill fortsätta sin rörelse, passa på att under det första halfåret sjelf mot skriftliga förbindelser taga *inteckning* i jernvägen för egen räkning och stoppa dessa papper i sin låda för att hafva till hands och derigenom kunna bestrida rörelsen. Men derigenom blir värdet af bolagets äldre förbindelser försämradt. Nu skulle man måhända

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

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

föreställa sig, att det icke vore någon möjlighet att söka bot för detta onda, hvars tillvaro jag erkänner. För mig är det emellertid uppenbart, att det finnes ett mycket enkelt och lätt sätt att bota det, och det är att förvandla alla dessa jernvägsobligationer, som nu finnas, till eganderättsbevis och detta kan ske helt enkelt genom ett litet tillägg till 51 § i nu gällande konkurslag. Dertill behöfves hvarken lagfart eller in-teckning utan blott ett enkelt tillägg till nämnda paragraf, gående derpå ut, att, om ett jernvägsbolag gör konkurs, så skall, såsom också här är föreslaget, jernvägen säljas i sin helhet, och, derest flertalet af bolagsmännen besluta att inköpa jernvägen för fordringsegarnes räkning, skall en hvar fordringsegare vara skyldig att under form af aktier taga betalning för sina fordringar i konkursen. Då kunna de köpa in jernvägen till hvad pris som helst, och dermed vore hela saken utredd. Vi befriades från hela denna massa af obligationer och finge dem förvandlade till eganderättsbevis. Det blefve nya bolag och de gamla fordringsegarne inträdde deri såsom delegare, med ett ord: alla de olägenheter, som här blifvit öfverklagade och som blifvit åberopade till stöd för denna lags införande, blefve genom detta enkla stadgande undanröjda. Under sådana förhållanden kan jag icke förstå, huru det kan vare möjligt, att man vill i vår lagstiftning införa en sådan lag, som strider mot de allmänna grundsatserna för vår hittills följda lagstiftning. Jag vill nu emellertid icke längre upptaga Kammarens tid och vill icke heller för närvarande ingå i någon kritisk undersökning af ordalydelsen i 1 §, men så mycket vill jag säga, att jag i formelt och till och med i rent språkligt hänseende har ganska många anmärkningar att göra mot den föreliggande lagen. Till en början inskränker jag mig emellertid till att yrka afslag på lagen i sin helhet.

Herr Lothigius: Efter åtskilliga fruktlösa försök vid föregående riksdagar att åstadkomma en lagstiftning angående säkerhet i enskilda jernvägar framhöll 1878 års Riksdag i skrifvelse till Kongl. Maj:t den stora nödvändigheten af ett skyndsamt ordnande af panträttsförhållandena beträffande enskilda jernvägar och till 1879 års Riksdag aflät Kongl. Maj:t proposition med förslag till lag angående in-teckning i jernväg, hvilket förslag blef af Lag-Utskottet tillstyrkt och af denna Kammare antaget, men föll efter votering i Andra Kammaren. De stadganden i detta lagförslag, hvilka afsågo att bestämma i hvad skick jernväg och eganderättsförhållandena till jernvägsfastighet skulle vara ordnade, innan jernvägen skulle kunna blifva föremål för in-teckning och pantsättning, gingo ut derpå, att det skulle vara ådagalagdt, dels att all jord, som afståtts, blifvit till vederbörande jordegare betald och dels att denna jord icke vidare häftade för in-teckning, som vore meddelad i det hemman, hvareifrån jorden blifvit afsöndrad. Enligt nu föreliggande Kongl. förslag är väl föreskrifvet i afseende å betalning af jorden, att expropriationsstämning skall hafva ågått och borgen för jordersättningen vara stald, hvarige-

nom jordegaren må anses vara betryggad för att utfå sin betalning, men i det skick förslaget nu från Lag-Utskottet föreligger, gäller detta dock endast i fråga om de jernvägar, som hädanefter komma att anläggas. I fråga om de jernvägar, som redan nu finnas, har Lag-Utskottet nemligen tillagt ett öfvergångsstadgande, enligt hvilket det endast behöfver ådagaläggas, att jernvägsbolaget är i faktisk besittning af den jord, det innehar, och att bevis företes att jorden, som skall vara kartlagd, är för jernvägsdriften erforderlig. Det finnes således icke något stadgande derom att jernvägsegaren skall hafva betalt jorden och icke heller något derom, att förmånsrätt för ogulden lösesumma eger rum. Detta öfvergångsstadgande skulle blifva gällande för alla de jernvägar, som ännu under nuvarande år kunna komma att öppnas för allmän trafik, och med kännedom derom, att expropriation för jernväg och uppgörelse med jordegarna icke plägar afslutas förr än jernvägarne äro färdiga, lärer det otvifvelaktigt kunna komma att inträffa, att jordegare hafva fordringar för lösen vid den tid, då den nya lagen blir tillämplig. Återstår att tillse, hvad säkerhet jordegare kan hafva för sin löseskillingsfordran. I afseende härå yttrar Lag-Utskottet: "Rättigheten att utbekomma löseskillingen anser Utskottet kunna, oberoende af ej mindre den lagfart, som af jernvägens egare må hafva under tiden vunnits, än af de inteckningar, som i jernvägen beviljats, göras gällande emot en hvar, som af denna jords inrymmande i jernvägsområdet vill hemta gagn". Således lika väl mot jernvägsegaren sjelf som mot dem, hvilka få inteckning i jernvägen. Med stöd endast af expropriationslagen tror jag att detta resonemang vore riktigt, ty expropriationslagen innehåller att jorden icke får tagas i besittning förr än den är betald och att, om någon sätter sig i besittning deraf förr än detta skett, jordegaren kan påkalla ny expropriation. Denna jordegarens rätt beror dock derpå, att han fortfarande är egare till jorden, som enligt 2 § af Kongl. Maj:ts nu föreliggande förslag, som innehåller, att ingen må framställa anspråk på någon del af den mark, som till jernvägen hör, anorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning därför enligt expropriationslagen, är den jordegarens rätt att för sin jord taga betalning framför andra, hvilken hans eganderätt grundlagt, upphäfd. Och då lagen icke innehåller något stadgande derom att ogulden köpeskillning, äfven om den intecknas i jernväg, eger bättre rätt än andra inteckningar, så synes mig icke Lag-Utskottets uppfattning derom, att ersättning för jord skulle utan afseende på beviljad inteckning utgå framför andra fordringar hos jernvägsegaren vara riktig, och jag får emot Lag-Utskottets åsigt i detta afseende åberopa föredragande Departements-chefens yttrande till statsrådsprotokollet, pag. 6, der det heter:

"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 härpå en ny förmånsrätt. 30 § af nämnda förslag innehåller nem-

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

ligen, 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 billighetsskäl för sig, men å en annan sida införes derigenom en tyst förmånsrätt, som har det menliga inflytande på säkerheten för den i jernvägarne intecknade skulden, att denna i betalningsrätt kan få stå 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.“

Enligt Herr Departements-chefens åsigt, i hvilken jag till fullo instämmer, skulle efter antagande af den nu föreslagna lagen således för dessa jordegare ingen förmånsrätt framför andra fordringsegare finnas. Hvad inteckningarne i jernvägsparcellerna beträffar, så qvarstå de enligt 9 § såsom inteckningar i jernvägen för det ersättningsbelopp, hvartill parcellerna blifvit eller kunna varda uppskattade. Dessa inteckningar qvarstå i jordparcellerna så länge de förnyas vid domstol, der jorden ligger, och således komma att i jernvägen finnas dels inteckningar, beviljade af domstolen i den ort, der jorden ligger, och dels inteckningar, beviljade af den domstol, som är forum för jernvägen i lagfarts- och inteckningsärenden. Fördelen af att på förhand undanrödja alla gamla inteckningar och sakrätter i jernvägsjorden synes mig påtaglig. Det besvär detta kan vålla jernvägsegaren må visserligen vara rätt stort, men om han undgår det nu, då lagen skall träda i kraft, kommer besväret så mycket värre åter då jernvägen en gång säljes, vare sig frivilligt eller exekutivt, ty då blir det alldeles nödvändigt att för uppgörande af köpeskillingsliqvid, hvarvid köparen måste njuta afdrag för alla i jernvägen gällande inteckningar, införskaffa gravationsbevis angående alla jordparceller, som ingå i jernvägen, för att tillse huruvida några inteckningar finnas gällande och en uträkning blir nödig angående de belopp af de gamla inteckningarna i dessa parceller, hvilka skola utgå framför de intecknade jernvägslånen. Detta besvär blir fullt ut lika stort som att på förhand ombesörja dödande af de gamla inteckningarne jordparcellerna.

I fråga om lagfart å jernväg vill jag endast hålla mig till det alternativa förslag till stadganden derom, som motionären i bilagan Litt. B nu framlagt och göra en kort jemförelse mellan dessa och Kongl. Maj:ts proposition. Enligt motionärens alternativa förslag skulle lagfartsåtgärden börja vid den domstol, der jorden ligger. Nu är det väl tydligt att för domstol i orten skall det vara vida lättare att handlägga ett lagfartsärende rörande der belägen jord än för en domstol, som är alldeles främmande för ortens förhållanden, och hvilken ej eger tillgång till lagfarts- eller fastighetsböcker. Sedan domstolen i orten beviljat lagfarten och ur sina fastighetsböcker affört parcellerna, skulle det tillkomma

jernvägens specialdomstol att inskrifva jernvägen, såsom en helhet, den der sedermera kunde blifva föremål för inteckning.

Enligt Kongl. Maj:ts förslag sökes lagfarten vid specialdomstolen, det vill säga, endera af Rådstufvurätterna i Stockholm, Jönköping eller Christianstad, och derest alla handlingar befinnas riktiga, meddelas lagfart och sedan utfärdas protokollsutdrag till domstolarne i orterna, på det att anteckning om jordparcellerna, såsom tillhörande jernvägs område, må kunna verkställas i de lagfartsböcker, som der föras. Om nu, såsom lätt kan hända, antingen genom missskrifning i åtkomsthändlingarna, genom något förbiseende vid uppgörandet af den karta, som skall åtfölja lagfartsansökningen, eller annorledes, något misstag i afseende på namn, nummer eller annan beteckning af hemman eller lägenhet egt rum, kan detta icke blifva rättadt vid specialdomstolen, som icke har fastighetsböcker att jemföra med, utan då ett fel förelupit, inkommer detta i fastighetsböckerna vid domstolarne i orten och kvarstår der för all framtid.

Under antagande att de nu föreslagna stadganden om lagfart skulle bereda jernvägsegare möjlighet att erhålla lagfart å jernvägen så tidigt, att densamma skulle kunna intecknas, så snart lånebehof för egaren inträder, har det ansetts öfverflödigt att i Kongl. Maj:ts nu föreliggande förslag upptaga föreskrifter, motsvarande dem som i sistlidne års förslag förekomma om provisorisk förmånsrätt för lån, upptagna under byggnadstiden, men erfarenheten har visat, att ett noggrant bestämmande af jernvägs område kan ega rum först i mån af arbetets fortgång och följaktligen befinnes jernväg sållan i sådant skick att lagfart derå kan meddelas och inteckning deri fastställas förr, än jernvägen är i det närmaste färdig. En större jernväg, t. ex. Stora Bergslagsbanan, trafikeras å vissa sträckor under åratat, innan andra sträckor af samma väg ännu äro definitivt utstakade. De skäl, som sistlidne år anfördes för stadgande om provisorisk förmånsrätt, synas således fortfarande kvarstå.

I fråga om förvaltning af jernväg under konkurs, hvilket ämne vid sista riksdagen ej var föremål för behandling, men nu genom Kongl. Maj:ts och motionärernas förslag dragits under Riksdagens pröfning, föreslås af Kongl. Maj:t, att med utdelning skall förfaras på samma sätt som i andra konkurser, hvarjemte Kongl. Maj:ts förslag medgifver borgenärerna rätt att för konkursboets räkning förvalta jernvägen under en tid af högst fem år. Om ändamålet med denna förvaltning skall vinnas, hvilket väl vore att jernvägen under förbättrade konjunkture och genom ökad trafik skulle kunna fullgöra sina förbindelser till borgenärerna och i lyckligaste fall, äfven bereda bolagsmännen någon förmån, så synes det vara nödigt att några afvikelser göras från de allmänna reglerna om utdelning i konkurs. En vanlig konkurs har till uppgift att så skyndsamt som möjligt realisera boets egendom och fördela de influtna medlen mellan borgenärerna efter den rätt, hvarje borgenär har. Här är deremot ej fråga om att realisera något af jernvägsbolagets kapitalegendom, jernvägen med allt hvad dertill hör bibehålles i

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

fullt samma skick som förut, ingenting får realiseras; här är icke fråga om att utdela något annat än den afkastning jernvägen lem- nar. Det synes vara billigt att afkastningen under förvaltnings- tiden användes på samma sätt som om konkurs ej inträffat. De, som hafva panträtt i jernvägen, hafva denna rätt lika väl oför- minskad; kunna de då med skäl pretendera, att jernvägens hela afkastning skall användas till afbetalning å deras fordringar, oaf- sedt om dessa äro förfallna eller icke? Enligt motionärernas för- slag skulle under förvaltningstiden den afkastning, som jernvägen lemnar, användas i främsta rummet att betala ränta och förfallen amortering till dem, som innehafva första prioritet; blefve det sedan något öfverskott, skulle det användas till ränta och amorf- tering å fordringar, som dernäst innehade förmånsrätt, och så vi- dare. Genom ett sådant sätt att använda jernvägens afkastning möjliggöres att under förbättrade förhållanden kunna fullgöra de för jernvägslånen fastställda amorteringsplanerna och bereda hvar och en den största möjliga fördel af förvaltningen. Det är väl alldeles gifvet att, om till följd af inträffad konkurs hela inkom- sten af en jernväg, som har flera serier obligationer och hittills kunnat betala ränta och amortering på t. ex. de två första seri- erna, men ej på de öfriga, kommer att användas till betalning af första seriens obligationer, utan afseende på om de äro till betal- ning förfallna eller icke, men innehafvarne af andra seriens obliga- tioner få ingenting. Dessa senare obligationer komma att falla högst betydligt i värde; och om icke innehafvarne af dessa och af de ännu sämre berättigade obligationerna utgöra majoritet inom konkursförvaltningen, så att de kunna besluta jernvägens försäljning, så kunna de, som innehafva första seriens obligationer genom att besluta förvaltning under fem år för borgenärernas räkning, vålla de sämre berättigade obligationsinnehafvarne för- lust. I afseende på konkursförvaltningen innehåller i öfrigt Kongl. Maj:ts förslag ett stadgande, som är afvikande från den allmänna konkurslagen. Enligt denna ega borgenärerna, om alla vid sam- manträde närvarande äfvensom gäldenären äro ense, att besluta uppskof med realisationen af boets tillgångar, så länge dem be- hagar; men enligt Kongl. Maj:ts förslag kan jernvägens försälj- ning ej uppskjutas längre än fem år. Efter den tidens utgång måste jernvägen ovilkorligen säljas, och, äfven om alla vid sam- manträde närvarande borgenärer skulle vara med gäldenären ense om att ej sälja jernvägen, får ett sådant beslut icke fattas. I fråga om förvaltningen under konkurstiden föreslogs i det Kongl. förslag, som remitterades till Högsta domstolen, att förvaltningen, det vill säga den, som omfattade sjelfva jernvägens drift, under hela kon- kurstiden skulle ombesörjas af personer, utsedda af offentlig myn- dighet, vid sidan af de vanlige gode männen och sysslomännen; men i det för Riksdagen framlagda förslaget har detta blifvit så ändradt, att förvaltningen skulle besörjas *före* inställeldagen utslutande af personer, utsedda af domstolen, men *efter* inställel- dagen utslutande af sysslomännen. Motionärerne åter föreslå — dels på den grund att det allmänna har intresse af att förvalt-

ningen väl och ordentligt skötes icke blott före inställeledagen, utan äfven och naturligtvis ännu mer under den derefter inträdande långa förvaltningstiden, dels ock på grund deraf att en mängd obligationsinnehafvare icke kunna antagas sjelfva vid alla sammanträden bevaka sina intressen — att en af offentlig myndighet utsedd person skall såsom god man och syssloman under hela tiden deltaga i förvaltningen.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

I afseende på forum för lagfart och inteckning af jernväg föreslogs sistlidne år att Kongl. Maj:t skulle på ansökan af jernvägens egare förordna om forum för hvarje särskild jernväg, men i det nu föreliggande Kongl. förslaget är bestämdt att rådstufvurätterna i Stockholm, Jönköping och Kristianstad skola, hvar för sitt område, som lyder under de särskilda hofrätterna, vara forum för dylika ärenden. Betänkligheterna mot att öfverlemna åt Kongl. Maj:t att för hvarje jernväg bestämma forum synas väl icke kunna vara större än de, som kunna anföras mot nu gällande bestämmelser om forum för aktiebolag, som för hvartenda sådant i bolagsordningen särskildt förordnas af Kongl. Maj:t; men olägenheten att lägga alla rikets enskilda jernvägar under endast tre domstolar är uppenbar, enär dessa rådstufvurätter, i synnerhet under de första åren, då alla nu färdiga enskilda jernvägar skola nästan samtidigt lagfaras, varda med dylika ärenden oskäligt betungade, helst särskildt vid lagfartsärendenas behandling pröfningsen af de hundratals fäng. som på en gång förekommer, måste för en domstol, som saknar kännedom om ortens förhållanden och ej eger tillgång till fastighets- och lagfartsböcker, blifva synnerligen besvärlig.

Beträffande inteckningsförnyelse, bortogs all sådan i sistlidna års förslag, men här har sådant skett endast i fråga om inteckningar för tryckta eller graverade obligationer. Vidkommande handskrifna förbindelser medgifver jag, att det icke betyder så mycket, om stadgandet om förnyelse af inteckning för dem kvarstår eller ej. Men jag har betänklighet mot att härvidlag i fråga om skyldigheten att förnya inteckningar göra skilnad mellan obligationer och andra förbindelser, emedan, om jernvägsbolaget låter trycka skuldsedlar, hvartill det har full rätt, och jemväl trycker obligationer samt utfärdar dessa tryckta skuldsedlar och obligationer, det kan vara ganska kinkigt att afgöra, om dessa papper äro att anse såsom obligationer eller vanliga skuldsedlar, och att för sådant fall, att inteckningsförnyelse försummas, bestämma, huruvida inteckningsrätten derigenom förfallit eller icke.

I fråga om ställningen mellan de fordringsägare hos jernvägsbolaget, som vid den tid lagen träder i kraft innehafva fordringar och hvilka, sedan den nya lagen tillkommit, skulle hafva rätt att söka inteckning i jernvägen, innehåller det Kongl. förslaget endast den regel, att de hafva sins emellan lika rätt på grund af inteckningen, men med det tillägg, att särskildt aftal, som dem emellan kan vara gjordt om förmånsrätt, skall ega bestånd. I sak synes mig detta vara temligen lika med det förslag som sistlidne år afgafs; men genom det förslaget reglerades alldeles tydligt och

Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)

bestämtdt, huru förhållandena mellan dessa borgenärer, som på grund af enskildt aftal sig emellan kunde hafva olika förmänsrätt i jernvägen, skulle vid uppgörande af utdelningsförslag bestämmas. I detta Kongl. förslag saknas åtskilliga bestämmelser, som ansågos nödiga i sistlidna års förslag. En af dem var förbud mot ackord i jernvägsbolags konkurs. Som bekant, utgör fråga om ackord föremål för pröfning af endast de oprioriterade borgenärerna. Alla, som hafva in-teckning för obligationer, hafva således icke något att säga i fråga om ackord; men finnas andra fordrings-egare, som icke hafva in-teckning, kunna de efter samråd med gäldenären besluta ackord. Detta föranleder, att den afträdde egendomen återställes till gäldenären och konkursen afbrytes. Men detta förhållande, kan man invända, eger rum äfven i fråga om in-teckningar i annan egendom. Der förekommer likväl den omständigheten, att in-teckningshafvaren kan alldeles oberoende af konkursen försälja panten och ur den taga ut sin fordran. Här åter finnes bestämdt förbud för in-teckningshafvaren att försälja panten, således står han fullständigt rättslös gent emot några oprioriterade borgenärer, som besluta ackord. Vidare ansågs nödigt i förra förslaget intaga föreskrift derom, att den, som har in-teckning i jernväg — han är ju lika med alla andra in-teckningshafvare berättigad att få ut sin fordran ur panten utan att bevaka, men ock, likasom alla andra in-teckningshafvare, utesluten från att deltaga i borgenärernas beslut, om han icke bevakat sin fordran i konkursen — skulle, så vida han företedde sin in-teckningshandling, vara berättigad till talan å borgenärssammanträden utan bevakning. En sådan föreskrift finnes icke här. Således, den som vill bevara sin rätt att deltaga i borgenärernas beslut, han måste bevaka sin fordran. När nu många tusentals obligationer äro utsläppta bland allmänheten, måste alla dessa obligationer lemnas in till domstolen såsom bevakningshandlingar. Dessa stora luntor komma då att medföra så betydande praktiska olägenheter, att endast af det skälet en föreskrift af det nämnda innehållet synes nödvändig. Vidare bestämdes i det förra förslaget att hvad som är stadgadt om borgenärsed icke skulle vara tillämpligt på den, som har in-teckning i jernväg. Detta föranleddes deraf, att man önskade, att under förvaltningstiden jernvägsobligationerna fortfarande skulle blifva löpande bland allmänheten. Har man åter stadgandet om borgenärsed här tillämpligt, så blir i samma stund som konkursen börjat det omöjligt att öfverlåta obligationerna, emedan, om någon fordrar att den, som efter konkursens början fått på sig öfverlåten en obligation, skulle aflägga borgenärsed, i hvilket fall denne skulle med ed betyga att han i god tro innehade obligationen före konkursens början, han icke kan gå en sådan ed och då blifver af med sin rätt. Ett stadgande derom, att borgenärsed icke kan åläggas innehafvare af obligation, synes alltså erforderligt, dock med den modifikation, att en sådan obligation icke finge utan borgenärseds afläggande användas till qvittning i konkursen.

För mig, som lifligt önskar, att en lagstiftning i detta ämne må komma till stånd, och fullkomligt instämmer med 1878 års

Riksdag i fråga om nödvändigheten deraf, återstår, sedan Riksdagen nu så långt framskridit, att en återremiss i syfte att få de utaf motionärerna framlagda förslag utaf Utskottet behandlade icke kan komma i fråga, ingenting annat än att uttala den förhoppning, att detta förslag nu måtte afslås och att till nästa riksdag må få förväntas en Kongl. proposition, hufvudsakligen öfverensstämmande med motionärernas förslag, men med de modifikationer deri, som finnas antydda i ett yttrande till statsrådsprotokollet pag. 22 och följande. Skulle till nästa Riksdag inkomma en Kongl. proposition i ämnet och Riksdagen då finna sig kunna antaga densamma oförändrad, så behöfver ett afslag på den nu föreslagna lagen icke föranleda mer än sex månaders uppskof med antagandet af en jernvägsinteckningslag. Enligt Lag-Utskottets förslag skulle denna lag icke blifva gällande förr än den 1 Januari 1881. Antager nästa Riksdag oförändrad en Kongl. proposition till sådan lag, kunde den, likasom Kongl. Maj:t i nuvarande proposition föreslagit att denna lag skulle blifva gällande den 1 Juli 1880, få träda i kraft den 1 Juli 1881. Skulle deremot Riksdagen göra ändring i en blifvande Kongl. proposition, blefve uppskofvet ej längre än ett år. Olägenheterna af ett sådant uppskof synas mig vara vida mindre än de svårigheter i tillämpningen, som skulle blifva en följd af denna lags antagande i befintligt skick. Nu vid slutet af riksdagen, då jag ej längre kan fullfölja det yrkande, jag, såsom min reservation vid Lag-Utskottets betänkande utvisar, inom Utskottet framställt om bifall till motionerna, återstår för mig intet annat än att yrka afslag på den nu föredragna paragrafen.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Herr Wallenberg: Den förste ärade talaren framställde den frågan, huruvida det förefunnes "ett verkligt behof att få en lag angående inteckning i jernväg". Det är besynnerligt, att en sådan fråga ännu kan göras af en person, som är ledamot i denna Kammare, men den enda tänkbara förklaringsgrunden dertill skulle då vara den, att han icke tagit kännedom om de flerfaldiga uttalanden, som i detta ämne här förut egt rum. Jag anhåller att få nämna, att i många kretsar anser man denna lag vara det viktigaste lagstiftningsverk, som för närvarande är på båda statsmakternas åtgärd beroende; och att så är torde tydligt framgå för hvar och en, som ser till jernvägsindustriens ställning. — Jag skall be att såsom ett bevis för nödvändigheten af en lagstiftning, som ordnar dessa rättsförhållanden, få för Herr Talmannen påpeka ett exempel, som ligger i så öppen dag och är så känt af alla, men tillika så tydligt visar orimligheten af den nuvarande osäkerheten, att det kan vara förtjent af att här omförvälmas. Bergslagens jernvägsaktiebolag har ett lån af staten på fem millioner kronor, och tillika har det ett obligationslån på tretiosex millioner kronor. Såsom bekant har bolaget varit nödsakadt att begära uppskof med betalningen af sina kuponger till detta tretiosex millioners lån. Ett sådant uppskof beviljades *tacite*, och saken fick gå sin gilla gång. Men för statens fem millioner betalas ändock räntan årligen, alldeles som om intet hade hänt. Om nu en enda

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

obligationsinnehafvare skulle finna detta orimligt och kasta bolaget i konkurs, derföre att han icke har någon säkerhet för sin fordran, och derföre att en annan fordringsägare regelmässigt får sin ränta, men icke han sin, och målet skulle komma att behandlas af konkursdomstolen, så skulle staten, som nu tagit sig en företrädesrätt, som icke tillkommer honom, ovilkorligen få nöja sig med att komma i samma ställning som alla de andra fordringsägarna. Sådant är det förhållande, som nu kan uppkomma, så länge allt är så lösligt som möjligt, och det derföre att bolaget icke kunnat gifva dessa obligationsinnehafvare någon *real* säkerhet.

Det är godt och väl, att den ärade talaren "varnar mot att bilda för många jernvägsbolag"; men dessa varningar skulle hafva varit mycket lämpligare, om han behagat komma fram med dem för tjugu år sedan, då han intog en framstående ställning närmast dåvarande finansministern. Han var då i tillfälle att fästa uppmärksamheten på det vanskliga i jernvägsobligationslån. Men då var det ingen enda af herrar jurister, som sade ett ord om den saken; utan allmänheten insöfdes i den föreställningen, att dessa obligationslån innefattade en verklig säkerhet, hvilket alldeles icke var händelsen.

En talare har här sagt, att, "om jernvägsbolagen finge inteckna sin egendom för obligationslån, skulle bolagen förlora sin kredit och icke kunna köpa så mycket som olja, talg och blånor, utan att lemna inteckning äfven för dessa materialier". Det är en besynnerlig uppfattning och tyckes utvisa, att talaren icke har riktigt reda på hvad *kredit* vill säga. Den jordegare, som har en ordnad amorteringsskuld, för hvilken han lemnat säkerhet genom inteckning i sin fasta egendom inom halfva dess värde, månne icke han kan påräkna all den kredit han behöfver för drifvandet af sin näring? Jo, utan tvifvel, och vida mera än om han hade utsläppt en massa flytande skuldsedlar, under det hans egendom icke vore intecknad; ty då hade man mycket mindre säkerhet för att han icke kunde komma att inställa sina betalningar. Jag har icke hört, att man af det bolag, hvilket, såsom bekant, nu kämpar med de största svårigheter, begärt någon säkerhet för materiel, som erfordras för sjelfva driften af jernvägen. Jag kan till och med underrätta Herr Talman derom, att det finnes jernvägsbolag i ganska klena ekonomiska förhållanden, som hafva fått vagnar på det sätt, att räkningen å vagnarne blifvit stälda på amortering, och eganderätten till dem har icke öfverlåtits åt jernvägsbolaget förrän i den mån de blifvit betalda genom under flera år utsträckt afbetalningar. Jag tror således, att denna invändning bör vid närmare begrundande anses kunna förfalla. — Den ärade talaren framstälde ett förslag, hvilket, om jag rätt förstod honom, gick derpå ut, att jernvägsbolagen, i stället för vanliga obligationer, skulle utfärda så kallade *préférence*-aktier. Detta vore visserligen ett sätt; men dermed skulle man också bevisa, att man, såsom vanligt här i landet, äfven i detta fall vore benägen att gå från den ena ytterligheten till den andra. Den ytterlighet, till hvilken man hittills gjort sig skyldig, har varit, att man grundat jern-

vägsbolag på aktiekapital af endast 20 procent af den förutsatta anläggningskostnaden, och stundom på ännu mindre. Nu skulle man deremot komma derhän, att man icke skulle hafva någon upplåning alls, utan alltsammans skulle konverteras i aktier! Häremot möter dock, som jag tror, bland annat den betänkligheten, att Kongl. Maj:t sannolikt icke skulle godkänna en sådan ändring i redan existerande bolagsordningar, så vidt någon enda bolagsman motsatte sig densamma.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. v.*
(Forts.)

I Första Kammaren bifölls förliden riksdag det förslag, som då i detta ämne var framlagdt, och ehuru förslaget icke innefattade något, som afhjelpade rådande olägenheter i afseende på redan befintliga jernvägsbolag, utan egentligen endast afsåg sådana jernvägsanläggningar, som skulle komma att framdeles anläggas. så visade dock Första Kammaren genom detta sitt beslut, att antaga ett mindre lämpligt lagförslag, att den hade sinne och känsla för, att åtminstone våra efterkommande icke skulle råka i sådan bekymmersam ställning som den, mot hvilken den nuvarande generationen i brist på erforderlig lagstiftning haft att kämpa. Men det nuvarande förslaget har betydligt större praktisk användbarhet än det förra, emedan det kan tillämpas på de förhållanden, som redan äro för handen; och 330 svenska mil jernvägar äro icke en sådan obetydlighet, att man bör låta det bero från den ena riksdagen till den andra, utan att något i frågan vidgöres.

Om förslagets juridiska detaljer vill jag icke tillåta mig att yttra mig, utan öfverlemnar detta åt de lagfarne ledamöterna af Kammaren; men då det, som sagdt, till sina hufvudgrunder är af vida större praktisk användbarhet än förlidet års, och då Första Kammaren ansåg sig kunna godkänna äfven det, torde det väl vara ännu mycket mera skäl att antaga det nu föreliggande. Det behöfver icke sägas, att man ju alltid måste särskildt lagstifta för sådana förhållanden, som hafva inträffat, sedan det stora lagstiftningsarbetet redan var fullbordadt. Så är det med jernvägarne, telegrafan och många andra saker. Någon lagstiftning öfver hithörande förhållanden har naturligtvis icke kunnat tillkomma, förrän dessa förhållanden faktiskt framträd. Det behöfver icke heller sägas, att jernvägarne äro en alltför storartad industri för att kunna förbises, och få gå vind för våg, såsom man hittills låtit dem göra, och det sedan begge statsmakterna gjort allt i världen för att, måhända med större hast än nyttigt varit, framkalla och utveckla densamma. Det går icke an att låta allt bero och uppskjuta lagstiftningsfrågan från den ena riksdagen till den andra. För dem, som lefva i det praktiska lifvet, ställer det sig äfven temligen egendomligt att se en så vigtig lag som denna förekomma till behandling först i riksdagens sista timma, och ännu egendomligare förefaller detta, då man tänker på den tid och det arbete, som Lag-Utskottet förut nedlagt på en vexellag, som ingen här i landet påyrkat, enär den hittills gällande varit ganska ändamålsenlig och icke påkallade någon ändring. Med denna lag sysselsatte man sig i Lag-Utskottet länge, och i Kamrarna antogs den i klump, emedan Riksdagens beslutanderätt var kringskuren

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

af konsiderationer. Men en lag om inteckning i jernväg skjuter man upp till sista stunden, så att, om man i några punkter skulle behöfva en återremiss, är det för tidens knapphet omöjligt, om man vill hafva frågan löst vid denna riksdag. För min del anser jag det vara af allra största vigt, äfven om detta lagförslag nu icke skulle af Andra Kammaren antagas, att i alla händelser Första Kammaren icke frånträder sin förut så tydligt uttalade åsigt, att ett behof i detta afseende verkligen förefinnes och måste afhjelpas, och det skulle vara i hög grad nedslående, om Första Kammaren lade äfven detta betänkande i papperskorgen. Jag anhåller om bifall till den föredragna paragrafen och hela Lag-Utskottets förslag till Lag angående inteckning i jernväg.

Herr Talmannen tillkännagaf, att anslag blifvit utfärdadt till sammanträdet fortsättning kl. 7 e. m.

Herr Tornerhjelm: Jag får i första rummet tacka Lag-Utskottet för det vackra och mödosamma arbete, som Utskottet här framlagt. Utskottets lagförslag innebär onekligen för vår nu gällande lagstiftning en högst väsentlig förbättring, sådan som vi i så hög grad behöfva för ordnandet af våra jernvägsförhållanden. Första Kammaren har redan förut två gånger antagit förslag i denna rigtning, förslag som på långt när icke varit så fullständiga eller så betryggande för eganderätten till jernvägarne liksom äfven för fordringsegarnes rätt. Den förste talaren började med att säga, att inteckning i lösören vore ett slags tillbakagång i lagstiftningen. Det är besynnerligt att höra ett sådant påstående, då vi veta, att alla civiliserade länder hafva särskild lagstiftning rörande inteckning i lösören, hvilket vi deremot sakna. Andamålet med denna lag är ju också att i viss mån afhjelpa denna olägenhet. Samme talare påstod vidare, att det vore onödigt att lagstifta om inteckning och lagfart i jernväg. Den ärade talaren lefver inom sitt embetsverk, och jag är öfvertygad om, att han verkar mycket inom detsamma; men hvad beträffar hans kännedom om förhållandena på landet, så synes verkligen ett sådant yttrande vittna om, att den icke sträcker sig synnerligen längre än till hvad han betraktat från sin villa på Djurgårdens strand. Någon verkligen praktisk kännedom om dessa förhållanden måste åtminstone jag betvifla att han eger, då han kunnat förneka det allmänna behof af en lagstiftning i detta ämne, som nu allt mera och mera gjort sig gällande.

Det föreliggande lagförslaget kan delas i tre delar, först den som handlar om eganderätten till de gamla jernvägarne, för det andra om huru förhållas skall vid anläggning af nya jernvägar, och för det tredje om inteckning och huru i händelse af brist konkurs skall behandlas.

Först ber jag att få uppehålla mig något vid den första delen angående redan byggda jernvägar. Det är första gången vi i detta ämne fått ett verkligen praktiskt förslag, hvarigenom man kan hoppas, att någon reda bringas i dessa förhållanden, som äro

så nödvändiga att få på det klara. I detta hänseende har troligen Lag-Utskottet föreslagit det enda möjliga, som kan göra slut på eganderättstrassel i fråga om enskilda jernvägar. Då jernvägar byggas, skall jorden exproprieras och läggas på karta af landtmätare, hvarjemte åtskilliga andra i lag stadgade åtgärder skola iakttagas. De gamla jernvägarna hafva naturligtvis fullgjort dessa prestanda; de hafva konstaterat sin eganderätt, de innehafva och bruka sin jord. I svensk rätt är den grundsatsen gällande, att den, som innehar en egendom, vare sig lös eller fast, han har rättighet att fortfarande behålla den, tills någon kommer och visar sig hafva bättre rätt. Denna princip är i Lag-Utskottets förslag fullt tillämpad. Utskottet säger i fråga om de nuvarande jernvägsbolagen, som besitta jorden, att de hafva konstaterat sin lagliga rätt och således kunna få fasta å sin jord. Häremot hafva åtskilliga anmärkningar blifvit gjorda. Så har man sagt, att det möjligen kunde inträffa, att någon icke fått betaldt för sin jord, och att han derigenom skulle blifva afskuren från sin rätt. Men om denna person under alla de år, som jernvägen varit under byggnad, icke tillkännagifvit, att han har någon fordran hos jernvägen, så lär det väl vara hans eget fel. För öfrigt lär det väl icke blifva honom obekant, då jernvägen lemnar in sina handlingar till någon af de här föreslagna special-domstolarne, för att få lagfart på sin jord, och då står honom naturligtvis fortfarande öppet att vid domstolen göra sin rätt gällande. Kan han då bevisa, att han icke fått betaldt, blifver jernvägen naturligtvis ålagd att betala. Häraf kan således icke uppstå någon inskränkning i tredje mans rätt. Men när man skall bryta en ny bana, fordras naturligtvis också nya former, och så är förhållandet äfven här. Vill nu Kammaren icke godkänna sjelfva hufvudprincipen rörande de gamla jernvägarnes ställning, så kunna icke heller deras eganderättsförhållanden blifva uppgjorda, och vi komma då ej ifrån det trassel, som hittills varit vanligt, att jernvägarne med Kongl. Maj:ts tillstånd utfärda obligationer, i hvilka det heter, att de hafva säkerhet i jernvägen, hvilket de dock icke hafva. Genom att antaga det föreliggande förslaget skulle vi deremot komma ifrån ett officiellt bedrägeri, som i ganska hög grad skadat våra kreditförhållanden både inom och utom landet.

Jag öfvergår nu till den andra delen af lagen, om huru förhållas skall då nya jernvägar byggas. De här af Lag-Utskottet föreslagna stadgandena äro öfverensstämmande med hvad Kongl. Maj:t i sin proposition föreslagit. Man har här att iakttaga de former, som i allmänhet behöfvas för att bevisa eganderätt till jord. Det är naturligtvis ganska lätt att nu göra det; men då man först började att bygga jernvägar i vårt land, hade man ingen särskild lagstiftning i ämnet, och man iakttog icke alla juridiska former. För de nya jernvägar, som numera komma att byggas, innehåller detta lagförslag efter min uppfattning fullt tillräckliga juridiska föreskrifter. De invändningar, som blifvit gjorda mot förslaget, torde icke gälla några verkliga praktiska svårigheter. Hvad beträffar den siste talarens anmärkning, att försla-

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

gets antagande skulle medföra mycket besvär för special-domstolarne, så är det naturligtvis gifvet, att, då dessa domstolar få sig ålagdt att upptaga målen rörande dessa nya förhållanden, skola deras göromål ökas; men jag kan dock icke medgifva, att det kan anses såsom något egentligt inkast mot ett lagförslag, att dess antagande skulle i någon mån öka besväret för en domstol. Samme talare sade sig föredraga, att Kongl. Maj:t förordnade särskilda domstolar för hvarje särskild jernväg. Derigenom skulle dock med all säkerhet mycket större trassel åstadkommas. Enligt det föreliggande förslaget är hela landet indeladt i tre kretsar med en specialdomstol för hvarje, hvilka hvar för sig skulle ega att upptaga de eganderättsmål, som röra de under dem lydande jernvägar. För min del tycker jag, att detta anordnande är ganska praktiskt och att frågan derigenom blifvit på bästa sätt löst. När en jernväg nu fått lagfart på sin egendom, har jag således rätt att få inteckning i densamma. Det är då ganska gifvet, att, när jernvägarne hafva utgifvit särskilda serier af obligationer, dessa obligationer skola erhålla säkerhet i den ordning, de utkommit. Att de få behålla denna ordning, är fullt rättvist. I jemförelse med nuvarande förhållanden innebär detta en ofantlig förbättring, isynnerhet för svaga jernvägar, som icke veta, om de stå eller falla. Nu kan en enskild fordringsegare, som vill hafva ut sin fordran, göra sig betald genom att lägga beslag på en del af den rörliga materielen. Då stannar naturligtvis hela jernvägen. Skall då ett nytt bolag bildas för att upptaga trafiken, måste detta naturligtvis sätta upp ny materiel. Den nya lagen deremot lägger hinder i vägen för ett dylikt förfarande. Enligt denna får icke någon särskild del af jernvägens egendom brytas ut, ingenting får särskildt utmätas, utan det hela skall följas åt, och häruti ligger naturligtvis en stor fördel både för solida och för svagare jernvägar. Den näst siste talaren fäste sig vid de allehanda svårigheter, som skulle uppstå vid inträdande af konkurs. Det är naturligt, att vid ett sådant tillfälle alltid svårigheter skola uppstå. Genom detta lagförslag har man dock just afsett att förhindra, att en jernväg med dess tillhörigheter skall kunna brådstörtadt försäljas; utan är det föreskrifvet, att, om borgenär vid konkurs yrkar uppskof med försäljningen, kan det bestämmas en tid af ända till fem år, under hvilken jernvägen skall administreras, och genom detta stadgande torde väl åtminstone en god del af de befarade svårigheterna vara förekommen. Vidare gjorde han några anmärkningar mot sättet att fördela inkomsterna af en i konkurs försatt jernväg. Jag kan icke finna det föreslagna sättet på minsta vis orättvist; ty i första rummet skall naturligtvis banan underhållas, för det andra skall trafiken upprätthållas, och hvad som efter bestridande af härtill nödiga utgifter blir öfrigt, skall utdelas åt kreditorerna efter vanliga grunder för konkurs. Jag kan ej inse, huru någon annan ordning härvidlag kunde följas, och det torde således ej vara någon anledning att fästa sig vid den gjorda anmärkningen. Vidare yttrade samme talare något om, att, då jernvägarne hade rättighet att utgifva tryckta förbin-

delser, skulle det uppstå svårighet att skilja dessa från obligationerna. Dessa båda slags skuldförbindelser äro dock både till innehåll och form så olika, att de böra med ganska stor lätthet kunna skiljas från hvarandra. Obligationerna äro löpande, och det kunna visserligen reverserna också vara. Men de förra se helt annorlunda ut och löpa på ett helt annat sätt, så att något misstag i den vägen icke gerna kan uppstå. Den siste talaren yttrade, att vid konkurser skulle vidare den svårigheten uppstå, att, om man komme med dylika obligationer i sin hand, kunde man icke aflägga ed på att man lagligen innehade dem. Men om man skulle så ordagrant tolka denna regel, så undrar jag just, om ej samma svårighet skulle uppstå vid konkurser i allmänhet, då man skall besvara sina fordringar. Om jag till exempel ärfver en fordran efter en anförvandt, och galdenären sedan gör konkurs, så besvar jag min fordran med godt samvete, då jag ju innehar den på god tro. Af samma orsak kan jag ej inse, att det möter något hinder för att besvara en obligation, som jag tillhandlat mig på god tro, äfven om konkurs redan skulle hafva inträffat.

Man har nu slutligen sagt, att vi borde förkasta denna lag, på det Kongl. Maj:t till nästa Riksdag skulle kunna inkomma med ett nytt lagförslag. Detta har jag nu hört hvartenda år, som denna lag varit före, och jag får verkligen säga, med all möjlig aktning för den nuvarande Justitieministern, att det torde vara svårt att framlägga ett lagförslag, som icke herrar jurister skola kalfatra och göra sina anmärkningar emot, och det tager sin rundliga tid, innan de fått slut derpå. Jag vågar verkligen uttala den förhoppningen, att Första Kammaren måtte, med äsidosättande af alla juridiska härklyfverier, som kunna framställas så väl mot denna lag, som mot alla andra lagar, som kommit och som skola komma, lemna sitt bifall åt densamma. Första Kam-maren har redan förut antagit lagförslag rörande inteckning i jernväg, som varit byggda på mycket sämre grunder än denna, emedan Kammaren varit öfvertygad om nödvändigheten att bringa ordning i dessa tryckande och oordnade rättsförhållanden. Kam-maren bör betänka, att en stor del af vår nationalförmögenhet är nedlagd i våra jernvägar; och det är alldeles nödvändigt att äntligen något blir gjordt för att stadga eganderättsförhållandena till denna nationalegendom. Jag hemställer därför, att Kammaren hellre ville lyssna till hvad rätt och billigt kan vara, än till sådana små juridiska anmärkningar och betänkligheter. Det är naturligt, att herrar jurister med sina höga juridiska kunskaper skola tycka det vara roligt att visa, huruledes man kan göra anmärkningar mot alla nya lagförslag, och det kan nog vara ganska intressant att höra derpå. Men jag får säga, att, sedan jag hört dem och vägt dessa förhållanden, finner jag nödvändigheten och rätten bjuda, att det föreliggande lagförslaget antages. Jag röstar därför för bifall till den nu föredragna paragrafen.

Herr Lagerstråle: Först ber jag att få bemöta en anmärkning, som blifvit af en talare gjord därför, att detta lagförslag så

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

sent till Kamrarnes behandling inkommit. Kongl. Maj:ts proposition i förevarande ämne remitterades till Lag-Utskottet den 16 Mars, sedan alla andra till Utskottets behandling hörande Kongl. propositioner dit hänvisats långt förut. Den nu ifrågavarande propositionen handlades inom Utskottet, så snart de förut dit aflemnade propositionerna bragts till slut, och har sedan den 2 April der förekommit till behandling snart sagdt hvarje dag. Utskottets betänkande i ämnet har icke kunnat tidigare än nu skett till Kamrarne inkomma, såvida det icke skulle tagits före i annan ordning, än som genom remissen blifvit Utskottet anvisad.

En talare, som tillika är medlem af Utskottet och der deltagit i detta ärendes behandling, har ingått i den fullständigaste kritik af denna lag. Jag erkänner för min del, att det af särskilda komiterade utarbetade förslag, som vid nästlidna riksdag utgjorde föremål för pröfning i många stycken är vida fullständigare än man kan säga att förevarande lagförslag är; men då det förra förslaget icke lyckades att vid föregående riksdag vinna begge Kamrarnes bifall, utan, efter att hafva antagits i denna Kammare temligen utan någon genomgående granskning, föll i Andra Kammaren, har det syntts Utskottet vara fullt skäl att öfverväga, om icke större fördel vore att vinna genom tillstyrkande af det förevarande förslaget, då det i sig innefattar vida större enkelhet än det förra och efter Utskottets förmenande icke åsidosätter tryggheten af de rättigheter, som i en så beskaffad lag böra tillgodoses. Jag vill i främsta rummet anhålla att få bemöta anmärkningen derom, att eganderätten genom bestämmelserna i detta förslag icke skulle vara vederbörligen tillgodosedd. Då man framkommit dermed, föreställer jag mig att man anser, att eganderätten i fråga, eller eganderätten till den jord, som blifvit till jernvägen använd, vore i *närvarande stund* bättre tillgodosedd, än som genom förslaget afses. För att klargöra förhållandet, sådant det nu är, måste jag redogöra för några af de allmänna grunderna i gällande expropriationsförfattningar. Då fråga väckes om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, skall på förhand uppgifvas jordens läge, omfattning och allt hvad dertill hör. Sedermera skall anskaffas fullständig plan för det tillämnade företaget med kostnadsförslag, affattning på karta af all den jord eller byggnad, hvars afstående anses behöfligt, bestyrkt förteckning på sådan fastighets egare eller innehafvare, uppgift på de öfverenskommelser, som blifvit träffade, eller de hinder, hvilka deremot mött, med de flere handlingar, hvilka för ärendets bedömande kunna erfordras. Så inlemnas ansökan jemte dessa handlingar till Kongl. Maj:t för att få pröfvadt, huru vida denna jord må få lösas. Men hur har det tillgått och hur tillgår det med expropriationer för jernvägar? Det är en sanning, att nyssnämnda föreskrift, som återfinnes i Kongl. Kungörelsen den 27 November 1845, icke blifvit följd, utan den vanliga form, under hvilken Kongl. Maj:t medgifvit rätt till expropriation, har varit, att de, som velat anlägga en jernväg, hafva inkommit med en plan öfver jernvägens sträckning och en ytlig antydning om de hemman, öfver hvilka jernvägen skall läggas, och sedan har den

planen blifvit faststald hufvudsakligen med afseende på banans lutningar och krökningar, hvarjemte Kongl. Maj:t lemnat tillstånd att expropriera den för jernvägen erforderliga jorden. På samma gång planen faststälts, har Kongl. Maj:t i allmänhet också medgifvit rättighet att från den på kartan uppdragna linien kunna utan särskild hemställan till Kongl. Maj:t utlägga jernvägen på divergerande linie af 2,000 fot, olika vid olika jernvägar. Endast undantagsvis, jag vågar säga nästan aldrig, har jernvägens sträckning varit fullt bestämd, innan den blifvit byggd, utan man har först byggt jernvägen och sedermera hållit expropriationsförfattning. En följd deraf har varit, att mången jordegare ej vetat af, då hans jord tagits till jernvägens grund, utan först efteråt fått, åtminstone med full visshet, kännedom derom, att så och så stor del lagts till jernvägen. Jag medgifver villigt, att detta icke är det önskligaste förhållandet, men det är det *faktiska* förhållandet och det förhållande, som för närvarande eger rum; och jag vill då fråga, huru, om vi icke alls tänka på en ny lag, i närvarande stund skulle tillgå, om en jordegare gör anspråk på att återbekomma den jord, som han icke frivilligt afträdt, utan som kanske utan hans vetskap intagits till jernvägen. Jag vågar påstå, att han nu icke skulle komma längre än att få ersättning för denna jord; ty då jernvägsegarne framhålla den af Kongl. Maj:t meddelade resolutionen på rättighet att anlägga jernvägen och visa på karta hvar den marken ligger, tviflar jag på att någon domstol i vårt land skulle ålägga jernvägens egare att bryta upp jernvägen och återställa jorden till förre egaren. Ingenting annat har blifvit sagdt i den nya lagen; och jag vågar påstå, att eganderätten derigenom icke blifvit mera kränkt, än den för närvarande är. Det är ju gifvet att, om man icke frivilligt öfverlåter den jord, som är i fråga, vare sig före eller efter anläggningen, kvarstår alltid jordegarens rätt att få lösen enligt expropriationsförfattningen utsatt för jorden. Det är anmärkt, att han efter den föreslagna lagen icke skulle hafva kvar någon eganderätt, därför att 2 § säger: "Ej heller må den, som förmenar sig *hafva* egande-, pant- eller nyttjanderätt till någon del af den mark, som till jernväg hör, göra sådan rätt gällande annorlunda än såsom anspråk på lösen eller ersättning enligt Förordningen den 14 April 1866 angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behöf." Detta är precis detsamma, som han kan göra nu; icke ett jota längre kommer den forne egaren till marken mot jernvägens egare i närvarande stund. Då kan jag icke se, att hans anspråk äro sämre tillgodosedda efter denna paragraf än i nu gällande lag. Det är icke här sagdt, på hvad sätt han skall utfå ersättning, om det skall ske på sätt expropriationsförfattningen bestämmer, d. v. s. när han påyrkar, att värde skall åsättas jorden. Så vidt Utskottet förstätt gällande expropriationsförfattning rätt, är han fullt befogad att påkalla denna ersättning och utkräfvä den af en hvar som begagnar jernvägen. Hans rätt är heligare än den inteckningshafvares rätt, som sedermera blifvit lagd derpå. Det är icke någon tyst förmånsrätt, utan en rätt, som expropriationslagen tillägger honom i utbyte

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

Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)

mot den jord, som frångagits honom, och jag tror icke att någon svensk domstol skall hindra honom att göra den rätten gällande.

Det har blifvit anmärkt, att den bestämmelsen, att ärenden angående lagfart af jernväg skulle handläggas af tre domstolar, nemligen rådstufvurätterna i de städer, der hofrätterna äro förlagda, skulle vara sämre än motsvarande bestämmelse i det förra förslaget, att sådana ärenden skulle tillkomma den rådstufvurätts handläggning, som Konungen för hvarje jernväg förordnade. Man må dock härvid taga i betraktande, att frågor om lagfart och inteckning i jernväg icke kunna sättas fullt i paritet med frågor om lagfart och inteckning i ett visst hemman; ty de förra röra en angelägenhet, som är alldeles oberoende af kamerala förhållanden eller dem, som legat till grund för upprättandet af fastighetsböckerna. Jag kan med fullt fog påstå, att jernvägsdomstolar, man kan ju så kalla dem, kunna vara de och de rådstufvurätterna eller de och de häradsrätterna. De få icke sammanblandas med de vanliga domstolarna, ty deras bestyr äro helt andra än de vanliga domstolsåtgärderna.

Vid granskningen inom Högsta Domstolen af det förra förslaget uttalade två ledamöter derstädes den åsigt, att det vore lämpligare, än att Kongl. Maj:t i hvarje särskildt fall förordnade en viss rådstufvurätt att vara forum för dessa ärendens behandling, att de skulle upptagas och prövas af Stockholms Rådstufvurätt. Här är nu en modifikation af nämnda förfarande föreslagen. Hvad som då afsågs var, att en bestämd praxis skulle utbildas på ett enda ställe med afsende å behandlingen af jernvägars lagfarts- och inteckningsärenden. Här har man valt de tre Rådstufvurätter, som äro belägna i samma städer som Hofrätterna, och jag kan för min del icke finna något irrationellt deruti. Sant är, att dessa tre domstolar få åtskilligt bestyr; men i allmänhet anser man icke, att bestyren med lagfarts- och inteckningsärenden eller de, som höra till de s. k. småprotokollen, äro synnerligen betungande, därför att den lösen, som utgår för dem, innebär en godtgörelse, som i allmänhet fullt motsvarar bestyret. Så är äfven här underförstådt, att en särskild lösen skulle innebära godtgörelse, svarande mot det ökade besväret, och Utskottet har äfven hemställt, att i den underdåniga skrifvelsen, som skulle till Kongl. Maj:s aflåtas, uppmärksamheten måtte fästas å behovet af särskilda bestämmelser i detta afseende dels beträffande någon reduktion i lösen för dessa inteckningsbevis, dels komme att i tusental utgå, dels ock för utdrag ur lagfartsböckerna. Äfven vid ärendets föredragning inför Kongl. Maj:t har Departementschefen antydtt, att sådana bestämmelser kunde vara erforderliga. I afseende å sjelfva förfarandet vid lagfart har det anmärkts, att om lagfarten sker inom den ort, der de jordstycken äro belägna, som blifvit inlagda under jernvägen, skulle större reda kunna uppnås vid deras antecknande i och afförande ur lagfartsböckerna, än om ärendena behandlades af en domstol, som icke kände den ifrågavarande orten. Vi må härvid icke förbise, att, när lagfart vid någon af de tre domstolarne sökes, skall, enligt

Utskottets förslag, ingifvas en karta öfver jernvägens område till alla dess delar, jemte intyg af Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader, att det område, som å kartan utmärkes såsom hörande till jernvägen, blifvit till jernvägen utlagdt. Derigenom är ju i möjligaste mån sörjdt för att, innan lagfart vid någon af de tre domstolarne eger rum, det finnes handlingar, som utvisa, till hvilket domsområde de särskilda jordparcellerna höra, och genom Utskottets tillägg är förutsatt, att landtmätare skola hålla sammanträden inom orterna för att få dessa förhållanden fullständigt utredda. Om det då uppstår någon otydlighet, så möter ju ingen svårighet att bevilja lagfart; men svårighet uppstår, säger man, då de särskilda protokollsutdragen från den domstol, som beviljat lagfarten, remitterats till domstolarne i orterna. Jag ber att få anmärka att, om, oaktadt man sökt åvägabringa fullständighet, det ändå skulle befinnas, att man icke återfunne det hemman eller den hemmansdel, från hvilken afsöndringen skett, så har man ju samma utväg att vinna utredning, som man skulle haft, derest ansökningen första gången blifvit vid någon af dessa domstolar anhängiggjord. Det är sant, att man i förra fallet kan ålägga sökanden att föranstalta om utredningen; men icke saknas heller i senare fallet utvägar, att, vare sig genom inhemtande af upplysningar inom orten eller genom påkallande af biträde från den speciella domstolen, som behandlat ärendet, få detsamma utredt.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Mot förslaget har vidare blifvit anmärkt, att den lösa egendom, som tillhör jernvägen, såsom rullande materiel, förråd och inventarier, blifvit under panträtten inbegripen. Det medgifves, att, med hänsyn till den juridiska teorien, detta är oriktigt; men skilnaden i effekt är väl icke synnerligen stor mellan den förmånsrätt, som det äldre förslaget innehöll, och den panträtt, som här blifvit tillstyrkt. Den förmånsrätt, som förut föreslogs, gälde ju icke, om egendomen icke fans qvar, och på samma sätt är panträtten intet värd, om icke egendomen finnes qvar; men finnes den qvar i båda fallen, så lärer den väl vara till fromma för in-teckningshafvaren, vare sig hans rättighet kallas för pant- eller förmånsrätt. Det är en oegentlighet, men en oegentlighet, som, enligt hvad Kongl. Maj:ts förslag upplyser, blifvit accepterad af den tyska lagstiftningen i detta ämne.

Man har ock anmärkt, att det nya förslaget icke beredde jernvägens egare samma förmån, som det gamla lemnade honom, eller att redan under byggnadstiden kunna pantsätta den blifvande jernvägen eller lemna förmånsrätt i densamma. För min del får jag erkänna, att jag icke skulle vilja medgifva en sådan rätt; ty från det allmännas sida kan det icke vara gagneligt, att en under byggnad varande jernväg får pantsättas till fromma för den ene eller andre fordringsegaren, och innan jernvägen är färdig, ligger det i det allmännas intresse, att icke sådan prioritetsrätt lemnas en fordringsegare, att derigenom den halffärdiga jernvägen lemnas vind för våg. Då är det bättre, att den enskilda krediten får understöddja företaget och att så stora tillskott ske, att icke pantsättning behöfves förr än jernvägen är färdig.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg n. m.
(Forts.)*

Mot förslaget att, i händelse af konkurs, utdelning skulle ske till dem, som hafva den första förmånsrätten, har anmärkts, att det vore billigare, om jernvägen förvaltades under konkurstiden, och de årliga räntorna utbetalades till så många obligationsinnehafvare, som funnes, samt att de, som hade en senare förmånsrätt, skulle blifva kränkta genom ett dylikt stadgande. Det är dock gifvet, att, om, såsom här är ifrågasatt, det skall tillgå såsom vid konkurs i allmänhet, de, som hafva förfallna fordringar (och dessa blifva förfallna genom konkursen), skola få utdelning så långt som tillgångarne räcka, men att i och med detsamma minskas det kapital, som ligger och hindrar de yngre inteckningshafvarne att få ut sin rätt. Om jag under tre eller fyra år af den behållna inkomsten betalar icke blott ränta på de äldre lånen, utan äfven 10, 15 eller 20 procent på kapitalet, så försvinner ju detta och de yngre lånen tränga ned i en bättre förmånsrätt, än de förut hade. Sant är, att under dessa år saknas den årliga annuiteten; men jag föreställer mig att, om en jernväg kommer på den punkt, att den afträdes till konkurs, är det icke sannolikt, att alla obligationsinnehafvarne få sin utdelning på kupongerna ofkortad. Faran skulle ligga deri, att de icke skulle underkasta sig en så lång förvaltningstid som fem år, utan genast bringa egendomen till försäljning. Men jag föreställer mig, att man i detta fall likasom i andra skall hafva förmåga att kalkylera, och tror icke att man skulle välja den utvägen att sälja till hvad pris som helst framför att afstå från afbetalningar och derigenom i stället få bättre prioritetsrätt. Att utsträcka konkurstillståndet till längre tid än fem år kan väl icke vara skäl att söka åvägabranga.

Äfven har man anmärkt, att vid konkursens början sättes hela jernvägen under en förvaltning, som icke är af borgenärerna sjelfve utsedd, under det deremot efter inställelsedagen sysslomännen besluta om förvaltningen. Men orsaken härtill är väl att söka i den omständigheten, att vid första sammanträdet kunna icke de vidt och bredt kringspidda fordringsegarne vara tillstädes så, att de kunna anses behöriga att utse gode män, och därför har man i det allmänna och i fordringsegarnes intresse föreslagit, att domaren skulle förordna en eller flere förvaltare af jernvägen. Sedermera, när inställelsedagen inträffat, ega fordringsegarne sjelfve utse sysslomän; men dervid stadgas likväl att, om de vanvårda jernvägens, eger Statens Jernvägsstyrelse hos domstolen påkalla jernvägens försäljning. Detta är således en kontroll från det allmänns sida, som man bibehåller för tiden efter inställelsedagen.

Vidare har man anmärkt, att från inteckningsförnyelse blifvit befriade endast obligationer, men icke öfriga af jernvägen utfärdade förbindelser samt att svårighet skulle uppstå att göra skilnad mellan de olika slagen af fordringsbevis. Det är en sanning, att någon definition på obligationer ännu icke är utgifven, men i allmänna medvetandet är väl begreppet deraf temligen klart och sannolikt lärer i tvifvelaktiga fall den, som innehar det mera ovanliga fordringsbeviset af en tryckt skuldsedel, icke betrakta detta såsom en obligation, utan hellre förnya inteckningen. Fråga är,

om det skulle vara större vinst att efterskänka den i lagen gifna föreskriften om förnyelse för alla fordringar utan undantag. De som icke utgöras af obligationer, äro vanligen skrifna förbindelser, och hvarför skulle de vara befriade från inteckningsförnyelse? Man har velat göra undantaget så inskränkt som möjligt.

Ytterligare har man sagt, att det vore en brist hos det förevarande lagförslaget, att der icke stadgades, att ackord vore förbjudet i ett jernvägsbolags konkurs, och man har befarat, att de oprioriterade fordringsegarne skulle genom afslutande af ackord fästa jernvägen i dess förre egares disposition till nackdel för de inteckningsegare, som hellre ville hafva den försäld. Jag kan icke neka, att det vore en egendomlig komposition, om desse, som finge ackord, icke skulle vinna annat, än att jernvägen återginge till de förre egarnes disposition, och så inträffade konkurs och så skulle det gå fram och tillbaka. Dessa inteckningsegare, ehuru de icke hafva rätt att uppträda på konkurssammanträdet, hafva ju kvar den rätt, som allmänna lagen medgifver dem i egenskap af inteckningsegare. Denna rätt kvarstår ju alltid utan afseende derpå, om sjelfva ackordsförfarandet genom de oprioriterade borgenärerna skulle leda till nyss nämnda resultat. För närvarande ber jag endast att, under återopande af hvad jag nu anfört, få hemställa, att den nu föredragna punkten måtte af Kammaren godkännas.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Herr vice Talmannen: Då jag vid sista riksdagen bidrog till det beslut i denna fråga, som Kammaren då fattade, visade äfven jag, att jag hade intresse för frågans lösning och detta intresse har visserligen icke blifvit minskadt utan tvärtom ökad derigenom, att sedermera uppstått fråga om att i sammanhang med en lagstiftning om inteckning i jernväg äfven antaga lagstiftning om förändradt konkursförfarande för jernvägsbolag. Men lika litet i denna fråga som i någon annan kan jag instämma i den åsigten, att man skall taga allt, som bjudes, för godt, endast och allenast för att få en lösning af frågan; utan ju viktigare frågan är, desto angelägnare är det att tillse, att den lösning, statsmakterna gifva densamma, blifver god. Och skulle det äfven, såsom en talare yttrade, hafva inträffat, att vi antagit lagar, som hvilat på mycket sämre grund än denna, så är detta icke något skäl att, med fullt medvetande om att den grund, hvarpå lagen hvilat, icke är god, antaga densamma. Jag kan för öfrigt icke underlåta att uttala den åsigt, att man utomordentligt öfverdrifver betydelsen af denna lag för de redan nu färdiga och befintliga jernvägarne. — Efter min uppfattning har den sin största betydelse såsom ett framtida ordnande för de jernvägar, som hädanefter uppkomma, och jag ser å denna min uppfattning ett bevis i det yttrande, som afgafs från stockholmsbänken. Deri framställes nemligen exempel på en jernväg, som i främsta rummet har ett statslån på fem millioner kronor och ett privat lån på något öfver tretio millioner kronor. Talaren på stockholmsbänken yttrade, att här får staten betaldt för sin annuitet, men de privata få icke betaldt och, om jernvägen gör konkurs, har staten ingen

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

förmånsrätt. Jag ber få fästa uppmärksamheten på, att denna lag visserligen icke åsyftar att gifva någon förmånsrätt åt dem, som förut icke hafva sådan, utan i det afseendet åtminstone är förra årets förslag och det nu förevarande fullt öfverensstämmande, att, om en laglig förmånsrätt redan nu är gällande, befastes den genom inteckning; men finnes den icke, så uppkommer den icke genom denna lag. — Således antingen har staten, såsom jag tror vara förhållandet, redan nu förmånsrätt för sina fem millioner eller kommer staten, äfven om denna lag antages, att blifva denna rätt förutan. Något så makalöst som att genom den nya lagen skulle stiftas förmånsrätt för redan befintliga fordringar, lärer väl icke kunna komma i fråga och icke lärer från Kongl. Maj:ts vara att förvänta någon framställning derom, utan lärer väl förhållandet blifva just sådant, som en framstående ledamot af Andra Kammaren yttrade förra året eller att fordringsegarne få utbyta en oprioriterad likställighet mot en prioriterad.

Samme talare yttrade äfven, att han icke hört talas om, att den, som hade en ordnad amorteringsskuld, icke hade kredit, fastän han hade sin skuld intecknad. Men om han icke betalar ränta på sin intecknade skuld, så lärer hans kredit blifva dålig, och det är beklagligtvis händelsen med åtskilliga af våra jernvägar, att de icke kunna betala sina räntor.

Ett eget misstag begick också denne talare, då han sade, att förra årets förslag afsåg jernvägar, som framdeles komme att anläggas. Det förslaget lika väl som detta afsåg jernvägar, som äro färdiga och öppnade för trafik, lika väl som jernvägar, hvilka framdeles skola anläggas; men skilnaden är, att förra årets förslag såsom nödfallsåtgärd medgaf ediktalstämning för de redan färdiga jernvägarne, då de skulle styrka sin eganderätt, under det att Kongl. Maj:ts nu framlagda proposition förutsätter antingen styrkande af eganderätten eller ock stämning på expropriation och borgen för expropriationskostnaderna, — ett åliggande som säkerligen skulle för många jernvägar blifva ganska kinkigt.

Mina betänkligheter i afseende å det föreliggande förslaget hafva redan blifvit utvecklade af Herr Lothigius och jag skulle alltså kunna inskränka mig till att instämma med honom; men då Lag-Utskottets ärade ordförande försvarat särskildt den del af frågan, som enligt min uppfattning är den minst tillfredsställande uti det Kongl. förslaget, kan jag icke underlåta att derom yttra några ord. Han erinrade derom, att en jernväg sällan har sitt område bestämt och ännu mindre expropriationerna klara, innan jernvägen är i det närmaste färdig. — Det är just detta förhållande, som gör det nödvändigt för hvarje jernväg att under byggnadstiden förskaffa sig penningar. Kunde man tänka sig, att expropriationerna vore fullt genomförda omedelbart efter företagets påbörjande och att lagfart alltså kunde då erhållas, så kunde man ock tänka sig, att jernvägsbolaget hade egna medel till dermed förenade kostnader; men just därför, att bolaget ofta icke har saken så ordnad, är det nödvändigt att bolaget kan skaffa sig penningar och kredit, innan jernvägen blir färdig. Ty att säga

att jernvägsbolaget skall hafva egna medel till dess jernvägen blir i det närmaste färdig, är ju i sjelfva verket omöjligt, likasom det efter min uppfattning vore oklokt att gifva ett jernvägsbolag det rådet att icke skaffa sig pengar redan från början af företaget utan att dröja dermed, till dess de egna medlen tagit slut. Annorlunda kan efter mitt förmenande ett jernvägsbolag hädanefter icke komma att gå tillväga än att, sedan aktieteckningen är fullbordad och bolaget kommit till stånd och erhållit Kongl. medgifvande att expropriera mark till jernvägen, detsamma går i författning om anskaffande af de medel utöfver det egna kapitalet, som för företaget äro erforderliga. — Enligt min tanke skulle det vara oförsigtigt att börja detta med en tillgång af t. ex. 50 procent af de medel, som erfordras; och icke lär man kunna föreställa sig, att någon penningemrättning skall gå in på att om ett, två eller tre år lemna lån som afhandlas nu, utan den fordrar att inom kortare tid efter det om lånet öfverenskommits, få utbetala de medel, som blifvit beviljade, och därför tillgår det ock så, att inbetalningarne på de tecknade aktierna och på de beviljade lånen löpa jemte hvarandra. Det är den omständigheten, som gör det alldeles oeftergifligt att medgifva en provisorisk förmånsrätt, och jag hemtar så mycket mera stöd för denna min åsigt deraf, att just den omständigheten, att det icke fans någon möjlighet att erhålla säkerhet i jernvägen under byggnadstiden, af affärsmän i denna frågas äldre stadier åberopats emot en lagstiftning, som, byggd uteslutande på in-teckning, fordrade att eganderätten skulle vara klar, och det föremål finnas till, i hvilket in-teckning skulle beviljas.

Den andra efter min uppfattning viktigaste omständigheten i lagen är frågan om konkursförfarandet och den skilnad, som förefinnes mellan det förslag, jag tillätit mig upptaga i min motion, och det förslag, som innefattas i den Kongl. propositionen, nemligen beträffande utdelning under konkursen. Efter min uppfattning är det föga öfverensstämmande med rigtiga rättsgrundsatser att, om man gifver en enkel majoritet rättighet att besluta fem års uppskof med försäljningen af jernvägens egendom, bibehålla den nuvarande konkursbestämmelsen, att genom konkursen äro alla fordringar förfallna och att följaktligen prioriterade fordringar få uttagas i den mån tillgångar dertill finnas, utan afseende derpå att de aftal, som ligga till grund för lånen, medgifva en successiv afbetalning. Det är väl sant, såsom Lag-Utskottets ordförande yttrat, att det förmånsrättsegande kapitalet minskas genom afbetalningar under konkursen; men lika visst är, att det för mängden fordringsegare icke är någon småsak att under de fem år, under hvilka förvaltningen räcker, icke erhålla ett öre i ränta, under det de i annan händelse efter den grund, som i komiterades förslag är framställd, skulle erhålla så stor andel af sin ränta, som tillgångarne medgäfvde. Att, der flere prioriterade fordringsegare finnas, de som hafva sämre rätt icke skulle erhålla någon utdelning under de fem åren, kan väl anses vara fullt säkert och torde dessutom kunna bevisas af det exempel, som talaren på stockholmsbanken anförde om en bana med fem millioner kronors statslån och privat

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)

lån på tretio millioner kronor; ty antagligt är väl icke, att, då dessa fem millioner skola till fullo betalas under administrations-tiden, något blir öfver för andre fordringsegare.

För min del vågar jag hoppas, att Första Kammaren icke frånträder sin åskådning vid förra riksdagen utan afslår det föreliggande förslaget och alltså börjar med att afslå den paragraf, som nu är föredragen. Jag beklagar, att den sena timme, i hvilken ärendet inkommit till Riksdagen tvingar mig till ett sådant yrkande; men då talmanskonferensen i går hörde Utskottens ordförande för att erfara, om dagen för riksdagens avslutande kunde bestämmas, så vore det icke lämpligt att i en så vidlyftig fråga som denna nu yrka återremiss.

Herr Olsson, Peter: Af lätt begripliga skäl hvarken kan eller bör jag inlåta mig i diskussion angående den juridiska delen af denna fråga, men jag kan dock icke underlåta att uttala min förvåning deröfver, att nästan alltid då inom Kammaren någon eller några juridiska frågor förekomma till öfverläggning, det faller sig nästan omöjligt för juristerna att blifva ense om dessa lagförslag och således komma till ett lyckligt resultat. Häri vill jag väl icke se någon olägenhet, ehuru man vid sådant förhållande ofta kan blifva tveksam i afseende på den ena eller den andra uppfattningen och tydningen af de olika lagparagraferna. Måhända är detta ett bevis på att i våra riksdagar dessa juridiska frågor behandlas med en sådan noggrannhet, en sådan insigt och omsorg, att vi till följd deraf hafva en mycket bättre lagstiftning än andra länder. Men om förhållandet är ungefär detsamma vid frågor om sjelfva lagskipningen, blir man ännu mera tveksam och frågar sig, huru man skall kunna få samstämmighet i sådana för ett lands utveckling viktiga angelägenheter; och det måste erkännas, att den nu föreliggande frågan är en sådan, för vårt land högst viktig angelägenhet. Men nu hafva olikheterna icke blott bestått deri, att man icke kunnat blifva ense om de olika paragraferna, utan den förste talaren yttrade till och med, att behofvet af en sådan lagstiftning som denna icke för närvarande förefinnes. Han ville visa detta genom att påstå, att, om ett jernvägsbolag råkade i konkurstillstånd, behöfdes blott den enkla åtgärden, att man bildade ett nytt bolag, som tillöste sig obligationerna och i det gamla bolagets ställe utgafve aktier. Första frågan blefve dock, såsom talaren på stockholmsbanken anmärkte, om Kongl. Maj:t sanktionerade ett sådant bolag. Den andra och viktigare frågan åter är den: kan man skaffa ett tillräckligt stort aktiekapital? Kan man med skäl förutsätta att ett nytt bolag skulle kunna bildas för inköp t. ex. af en sådan bana som bergslagsbanan och på det sättet åstadkomma en förenkling af hela denna sak? Gäller det nu om stora bolag, tror jag, att de flesta jernvägsbolags tillgångar äro i förhållande till deras storlek så små, att man icke på sådant sätt kan åstadkomma en förändring af våra jernvägsförhållanden. Men talaren yttrade tillika, att det skulle försvaga ett bolags kredit om man lemnade inteckning till vissa fordrings-

egare utan att kunna lemna till alla, ja att till följd af ett sådant förfarande bolaget skulle blifva ur stånd att köpa, såsom han uttryckte sig, en smula stenkol, talg eller olja. Jag ber att i afseende härå få till fullo instämma med talaren på stockholmsbanken, och skulle det tillåtas mig att uttala något omdöme i fråga om affärer, i fråga om huru man lämpligast må kunna erhålla den kredit, man behöfver, skulle jag vilja säga, att så långt från att ett sådant förhållande skulle försvaga ett bolags kredit, det fastmera skulle stärka den. Men icke nog härmed utan just genom intecknandet beredes ju möjlighet att få det kapital, man behöfver äfven för att köpa stenkol och olja. Det skulle kunna inträffa, om en lag sådan som den föreslagna funnes, att ett bolag finge just det kapital, bolaget behöfde både för sjelfva jernvägens anläggning och sin rörelse, så att det synes mig omöjligt sätta sig in i den tankegång, som kan gifva sådana tydningar och förutsätta sådana orimligheter, som de af talaren för oss framställda.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

Det nämndes vidare, att, om denna lag nu förkastades, det icke skulle behöfvas mer än sex månader för att få en annan i stället. Mine Herrar! Då man går ut från sådana förutsättningar, som först och främst att Kongl. Maj:t skulle komma med en ny proposition af den beskaffenhet, att, efter all villervalla och oreda, som hittills rådt i denna fråga, man skulle kunna enas om densamma, och sedermera att de stridiga åsigter, som hittills funnits mellan juristerna, med ens skulle försvinna och man skulle antaga denna lag utan ändringar, återremisser och modifikationer, och på dessa förutsättningar vill grunda påståendet, att man genom ett afslag nu endast skulle förlora sex månader, så kan det på fullt allvar sättas i fråga, huruvida man verkligen vill hafva en lagstiftning i ämnet.

Äfven nämndes, att jordegarnes rätt icke skulle vara väl tillgodosedd, så att de icke hade säkerhet erhålla betalning för sin jord. I det afseendet ber jag få nämna, att, efter hvad jag tror, de fleste jernvägsbolag opåkalladt fullgöra sina åligganden vis å vis betalningen af jorden och att derjemte i expropriationslagen af år 1866 föreskrifves, att hvarje jernvägsbolag genom sin styrelse eller på annat sätt skall innan jorden får tagas i besittning hos Konungens Befallningshafvande ställa den säkerhet, som erfordras på det att jordegarna må få sin liqvid. Jag tror således, att den farhåga, man i det hänseendet må hysa, är alldeles öfverflödig, såsom ock erfarenhet visar att bolagen derutinnan alltid fullgöra sin skyldighet.

Jag skall icke längre upptaga Kammarens tid och vill blott härmed hafva sagt, att jag önskar, det denna fråga måtte blifva löst, och att jag tror, att den bör lösas, äfven om icke alla olika åsigter dervid skulle blifva tillfredsställda, och att den bör lösas ju förr desto heldre, så att icke en dyrbar tid går förlorad och de redan ganska mycket intrasslade förhållandena blifva ännu mera intrasslade. Min öfvertygelse är nemligen att ju längre man uppskjuter denna sak, desto aflägsnare kommer man från det mål, som skulle medföra en lösning af frågan.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

Hvad den juridiska delen af frågan beträffar, vill jag icke vidröra densamma. Jag vill blott med afseende å hvad Herr vice Talmannen sist yttrade om att det skulle hafva sig mycket svårt, ifall ej en jernväg redan innan den blifvit färdig skulle kunna intecknas, säga min tro, att det icke är af stor betydelse hvad i det afseendet i den ena eller andra rigtningen kommer att beslutas; ty då ett bolag åtager sig att bygga en jernväg, för detta ändamål skaffar sig nödigt aktiekapital och för öfrigt har en styrelse, som eger någorlunda god kredit, tror jag, att denna styrelse, om så påfordras, kan upplåna de medel, som äro nödvändiga för jernvägens fullbordan, då man blott vet, att, sedan jernvägen blifvit färdig, man kan erhålla inteckningssäkerhet för de lån, som lemnats. Jag tror således Kammaren gjorde rätt i att antaga det förslag, som nu föreligger, för att, äfven om det ej vid denna riksdag kan blifva lag, åtminstone till nästa riksdag få ett förslag, som, om icke alldeles lika med det Kammaren antog vid förra riksdagen, dock befinner sig någorlunda i öfverensstämmelse med detsamma. På sådant sätt kommer man målet åtminstone något närmare än man skulle göra genom ett rent afslag. — Jag yrkar bifall till första paragrafen.

Herr Forssell: Jag ber att med några ord få besvara hvad åtskilliga talare haft att anmärka vid mitt förra yttrande. Jag hemställde, huruvida icke alla de olägenheter, som kunna uppkomma derigenom att nybildade bolag skuldsätta sig, skulle kunna undgås genom iakttagande af större varsamhet vid fastställandet af bolagsordningar, och deraf tog sig en ärad talare på stockholmsbänken anledning fästa min uppmärksamhet på, att i så fall felet för öfverklagade förhållanden till en del hvilade på mig, eftersom jag för omkring tjugu år sedan varit expeditjonschef i finansdepartementet. Jag ber i min ordning få erinra honom om att alla dylika frågor rörande aktiebolag — med undantag af bankaktiebolag — handläggas inom Civildepartementet och att expeditjonschefen i Finansdepartementet följaktligen icke har något att dermed skaffa. För öfrigt beviljades under de tre år, jag innehade nämnde befattning, blott en bolagsordning för en bank och detta, fruktar jag, skedde mot expeditjonschefens bestridande.

Sedermera har mot mitt påstående, att jernvägsbolagen, då all deras egendom blifvit intecknad, skulle se sin kredit förstörd, blifvit anmärkt, att de befinna sig i samma förhållande som den jordegare, hvilken har hela sin egendom intecknad, men med tillhjälp af sin personliga kredit får penningar till sitt företag. Denna invändning torde dock bero på ett missförstånd. Jag gaf uttryckligen tillkänna, att aktiebolagens s. k. förbindelser icke äro några förbindelser, då bolagen ju icke hafva någon personlig ansvarighet och således icke heller kunna ega någon personlig kredit, utan dessa s. k. förbindelser äro endast och allenast invisningar på bolagets egendom och dess afkastning. Något intecknande af dem i bolagets egendom behöfves således icke, ty till sin natur äro de redan inteckningar och ingenting annat.

En annan talare har haft att anmärka mot mitt yttrande, att de olägenheter, som nu förefinnas med redan befintliga bolag, lättast skulle kunna afhjelpas genom ett tillägg till 51 § Konkurslagen i syfte att fordringsegarne i konkursen skulle vara berättigade att för konkursmassans räkning inköpa hela bolagets egendom i ett klubbslag och derefter pligtige att för sina fordringar taga utdelning i form af aktiebref i det sålunda nybildade bolaget. Härvid anmärkte han, att det vore svårt få ett sådant aktiebolag till stånd; men sjelfve borgenärerne blifva ju aktieegare utan att några nya tillskott behöfvas. Det är sant, att det blir ett tvunget bolag; men sedan de väl fått sina aktiebref, kunna de realisera dem till det pris de gälla. Några bekymmer om huru det nya bolaget skulle kunna bildas behöfvas således icke, och skulle Kongl. Maj:t besluta ett sådant tillägg till 51 § Konkurslagen, är väl naturligt att Kongl. Maj:t icke skulle neka de nya bolagen oktroj. Då tiden är långt framskriden, vill jag icke vidare upptaga Herrarnes tid, utan upprepar endast mitt yrkande om afslag, och sådant desto hellre, som lagförslaget är på en gång både onödigt, skadligt och oförnuftigt.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Herr Carleson: Det torde vara många af Kammarens ledamöter, hvilka likasom en talare på skånebanken äro så angelägna om den föreslagna lagen, att de uti invändningar mot densamma vilja se endast juridiskt härklyfveri. Mig förefaller emellertid, som om ifvern för förslaget borde något minskas vid betraktande af huru det kommit till stånd. Det till Högsta Domstolens pröfning lemnade utkastet var af den beskaffenhet, att Högsta Domstolens pluralitet alldeles afstyrkte framläggandet för Riksdagen af en Kongl. proposition, som hvilade på de grunder, som i detta utkast blifvit tillämpade. I anledning deraf omarbetadt, dervid en del af de i Högsta Domstolen anmärkta bristerna rättades, andra icke, befans förslaget, när det i sitt förändrade skick förekom inför Kongl. Maj:t i Statsrådet, vara så föga tillfredsställande, att Hans Excellens Herr Statsministern, understödd af de fleste bland Statsrådets medlemmar, förklarade, att han ansåg det förslag till lag om inteckning i jernväg och i sammanhang dermed erforderliga författningar, hvarom Kongl. Maj:t till sistlidna Riksdag aflät nådig proposition, innehålla stadganden i ämnet, som voro för rättssäkerheten mera fullständigt betryggande än motsvarande stadganden i det senast anmälda förslag; och att den komité, på hvars förslag nämnda proposition hufvudsakligen var grundad, hade, i fortsättning af sitt uppdrag, jemväl aflemnat förslag till förordning om vissa jernvägsaktiebolags konkurs, hvilket förslag, så vidt Hans Excellens varit i tillfälle att granska det, syntes honom hafva bort läggas till grund för lagstiftningen i denna del. I det af två justitieråd förstärkta Statsrådet fans utom föredraganden sjelf ingen, som gillade det föredragna förslagets innehåll, och den nuvarande Chefen för Justitiedepartementet förklarade på många anförda skäl, att han ansåg sig icke kunna tillstyrka att förslaget för Riksdagen framlades. Sedan detta likväl skett har

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

det blifvit af Lag-Utskottet i åtskilliga delar ändradt, kanhända i vissa delar förbättradt, men det oakadt hafva två af Utskottets lagkunnige ledamöter, hvaraf den ene i dag här i Kammaren närmare utvecklats sin vid betänkandet fogade reservation, mot förslaget framställt sådana anmärkningar, att om de verkligen äro grundade — hvilket en hvar af Kammarens ledamöter måste vara skyldig att öfvertänka — det skulle vara icke blott orätt, utan efter förmenande en ren dårskap att antaga Utskottets förslag.

Jag skall icke försöka bevisa, att 2 § i förslaget, i synnerhet om den sammanställes med 23 §, leder till kränkning af enskild rätt och att bestämmelserna om inteckning ställa deraf beroende sakrätter, särdeles nyttjande- och servitutsrätter, på en mycket osäker grund. Icke heller vill jag söka visa, att man i bestämmelserna om förvaltningen af i konkurs försatt jernvägsbolags egendom mindre sett på enskildes rätt än på det intresse, allmänheten kan hafva af trafikens uppehållande i det längsta. Det vore gagnlöst att tala derom vid detta tillfälle, helst under senare år Riksdagens majoritet visat sig hylla den mening, att enskildes rätt visserligen bör iakttagas, men att öfver densamma står den allmänna nyttan, fattad i betydelsen af ungefär detsamma som flertalets ekonomiska fördel. Men huru varm för den allmänna nyttan man må vara, bör man dock hysa någon betänklighet mot förslaget, i fall man icke kan bestrida att det för att ordna de nya rättsförhållanden, som uppkommit genom jernvägsanläggningarna, uppställer regler, hvilka icke kunna blifva på lika sätt tillämpade och således måste föranleda osäkerhet i lagskipningen, som intrassla sakrätterna i fast egendom och bringa oreda i fastighetsböckerna, och som, med anspråk att fastställa det framtida förfarandet vid jernvägsbolags konkurs, inrätta detta så, att man, i stället att, så vidt sig göra låter, bevara, kommer att hålla ner värdet på jernvägarnes obligationer. För bevisandet att sådant skulle inträffa till följd af detta förslag fordras ej att vara omständlig.

Det stadgande i 1 §, hvarigenom en del af jernvägsbolagens lösa egendom förklaras vara adpentinens till den fasta, kommer ofelbart att blifva tillämpligt, i fall någon vill hafva utmätning å jernvägsbolags egendom, utan att vidröra hvad som anses utgöra del af jernvägen. Utmätning sökes å t. ex. några fartygslaster stenkol, jern eller annat, som af bolaget inköpts — måhända i anseende till fördelaktiga konjunkturen och mindre för jernvägens drift än för att med vinst återförsäljas. Då uppstår tvist om hvad deraf skall betraktas såsom adpentinens till den fasta egendomen eller får anses såsom lös egendom, och tvisten skall slitas efter de obestämda och sväfvande regler, som finnas uppställda i förslagets 1 §; är det väl att vänta att vid afgörandet skall råda likstämighet mellan domstolarne? Att å 1 § icke egnats minst omsorg, är emellertid synbart. — Enligt förslaget skall icke af de allmänna ortdomstolarne, förr än specialdomstolen meddelat sin lagfart, den jord, som kommer under jernvägen blifva i de vederbörliga fastighetsböckerna antecknad och afförd, utan rådstufvu-

rätterna i Stockholm, Jönköping och Kristianstad skola meddela lagfart å jernvägarne i deras helhet och de särskilda jordparcellerna sedermera på grund af rapporter från dessa tre rådstufvurätter afföras i ortdomstolarnes fastighetsböcker. Männe någon, som eger kännedom om landtmäteriförrättningar och beskaffenheten af de fel, som till och med vid så viktiga förrättningar som laga skiften begås, tror det vara möjligt annat, än att vid lagfarandet af jernvägarne och vid afförandet af den till dem använda jord, som redan uppgår till tusentals tunnland, en mängd misstag skola komma att ega rum, och att i de orter, som äro genomskurna af jernvägar, fastighetsböckerna måste inom kort blifva mycket felaktiga? Och skola icke rättelser af felen komma att höra till undantag, då säkerligen en mängd jordegare förblifva i okunnighet om huruledes jernvägsparceller från deras fastigheter blifvit afförda och huruledes anteckningarne i fastighetsböckerna verkstälts? Hvad åter angår det framtida konkursförfarandet, vill förslaget att, i händelse ett jernvägsbolag försättes i konkurs, skola allmänna konkurslagens föreskrifter fortfarande lända till efterrättelse i afseende å obligationsinnehafvares skyldighet att lika som andra borgenärer bevaka sina fordringar, och beediga dem samt vara underkastade tvångsackord. Kan det finnas många af Eder, mine Herrar, som betvifla att i konkurstillstånd försatta jernvägsbolags obligationer under sådana förhållanden skola, om ej alldeles förlora sitt värde, åtminstone nedtryckas till det lägsta möjliga värdet?

Det förekommer mig som om förslaget är att anse mera såsom ett utkast än såsom ett förslag till lag, ett utkast som tarfvar ytterligare utläggning och omarbetning, och jag skulle nästan vilja påstå att första raden i första paragrafen innefattar ett slående bevis derpå. Men dermed må vara huru som helst; jag skall nu endast mot en föregående talare erinra, att då af jurister framställas anmärkningar mot de lagförslag, som härstädes förekomma, är det sannolikt att anmärkningarne härflyta mindre från önskan att visa spetsfundighet eller framställa härklyfverier, än från önskan att lagen i tillämpningen må befinnas så god som möjligt, ty olägenheterna af en bristfällig lag träffa otvifvelaktigt vida hårdare den stora allmänheten än juristerna. För min del instämmer jag i hvad Herrar Lothigius och Torpadie anfört i sin reservation, desto hellre som jag icke hört någon tillfredsställande vederläggning af hvad de mot lagen andragit, och på grund jemväl af hvad jag nu anfört förenar jag mig med dem som yrka afslag.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad och Herr Talmannen upptagit de derunder gjorda yrkanden å dels bifall till den förevarande paragrafen, dels afslag derå, framställdes propositioner på dessa yrkanden och besvarades, den första med talrika ja, blandade med nej, och den senare med talrika nej blandade med ja; hvarefter proposition på bifall till paragrafen å nyo gjordes; och sedan dervid svarats talrika ja, blandade med nej,

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Förordnings- förklarade Herr Talmannen denna proposition vara med öfver-
 förslag om vägande ja besvarad.
 lagfart, in-
 teckning och
 utmätning af
 jernväg m. m.

Votering begärdes; till följd hvaraf uppsattes, justerades och
 anslogs följande voteringsproposition:
 (Forts.)

Den, som bifaller 1 § i det af Lag-Utskottet uti första punk-
 ten af dess Utlåtande N:o 44 framlagda förordningsförslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås paragrafen.

Omröstningen företogs och vid dess slut befunnos rösterna
 hafva utfallit sålunda:

Ja—61.

Nej—25.

Den vidare föredragningen af Utlåtandet uppsköts till efter-
 middagens sammanträde och Kammaren åtskildes kl. 2 e. m.

In fidem
 O. Brakel.

Måndagen den 10 Maj.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Justerades två protokollsutdrag för sammanträdet å f. m.

Upplästes och godkändes Riksdagens Kanslis förslag dels till
 Riksdagens underdåniga skrivelser:

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

N:o 45, angående förändrad röstberäkning vid val af folk-
 skolelärare;

dels ock till paragrafer i Riksdagsbeslutet:

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

N:o 8, angående postbevillningen;

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

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

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

N:o 12, angående förändrad lydelse af sista punkten i 1 § af 24 kapitlet Byggningabalken; samt

N:o 13, angående ny vexellag m. m.

Fortsattes föredragningen af Lag-Utskottets Utlåtande N:o 44. *Förordnings-*

Utskottets i 1:sta punkten framlagda förordningsförslag.

2 §.

Bifölls.

3 §.

Herr Forssell, Otto Herman: Det är icke min mening att framställa något yrkande, ty lagens öde är redan afgjordt. Jag vill blott fästa uppmärksamheten derpå att denna lag är till sin uppställning så illa skrifven, att det verkligen är ledsamt, att en sådan produkt kommit ut i 19:de seklet. Den har ett språk som icke brukas i lagstil. Så heter det t. ex.: »*Ärenden angående lagfart af jernväg upptagas och prövas af Stockholms Rådstufvurätt*» etc. I den hittills begagnade lagstilen skulle detta heta: »*lagfart å fång till jernväg sökes vid Stockholms etc.*» Vidare heter det: »*då jernvägen till större delen af sin sträckning ligger inom domsagor under Svea Hofrätt etc.*» Detta borde heta: »*då jernväg till större del af sin sträckning lyder under Svea Hofrätts domvärjo*». Andra momentet af denna paragraf lyder så: »*Hafva, sedan jernväg blifvit vid någon af förenämnda Rådstufvurätter lagfaren, förändrade förhållanden inträdt, lyder jernvägen ändock fortfarande under den Rådstufvurätt, der lagfarten skedd*». Detta moment borde enligt vår lagstil haft följande lydelse: »*Har, sedan jernväg vid någon af förenämnda Rådstufvurätter lagfarits, annat förhållande inträdt, lyder jernvägen ändock fortfarande under den rätt, der lagfart skett*». Samma anmärkningar, som jag, hvad språket beträffar, gjort vid denna paragraf, kunna göras vid hvarenda paragraf

förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*
(Forts.)

i lagen. Jag har med dessa ord blott velat fästa uppmärksamheten på huru den lag är beskaffad, som af Kammaren antagits.

Öfverläggningen förklarades slutad och paragrafen bifölls.

4:de—20:de §§.

Biföllos.

21 §.

Grefve Mörner, Oscar: I denna paragraf förekommer något, hvarifrån lagen i öfrigt lyckligtvis är fri, och det torde därför vara skäl att äfven få bort detta ur denna paragraf. Om man granskar det ursprungliga förslaget ingick deri ett bemödande att innmänga staten genom dess jernvägsstyrelse i dessa enskilda jernvägar. Deri har af Lag-Utskottet i ett par paragrafer en förändring gjorts, i det att sammanblandningen emellan de enskilda jernvägarne och statens jernvägsstyrelse borttagits, hvilket äfven vunnit Kammarens godkännande. Emellertid komma vi nu till § 21 och der finner man, att i afseende på de enskilda banorna, som icke äro något statsbestyr och som icke hafva något med statens ekonomi att göra, skall likvisst statens jernvägsstyrelse i vissa händelser utöfva tillsyn öfver en enskild jernvägs förvaltning nemligen, om jernvägens eller dess tillhörigheters behöriga underhåll åsidosättes eller trafiken ej vederbörligen midmakthålles. Det är ungefär detsamma, som om, i fall till exempel en stor bomullsfabrik skulle upphöra, Kommercekollegium skuile ega att ingripa för att tillse, att fabriken hålles i rörelse. För hvarje sak bör man låta gälla att *detta är detta*, och att således äfven enskilda jernvägar äro enskilda jernvägar.

Det har här blifvit framhållet på förmiddagen, att staten har måhända i allt för stor mån befrämjat de enskilda jernvägarne. Vi veta, huru man kommit in till Riksdagen med begäran om hjälp för enskilda jernvägar och huru staten gått dessa önskingar till mötes, och till råga på allt säger man då, att dessa enskilda jernvägar äro på sätt och vis en statens angelägenhet. Hvad blir följden, om man fortgår på detta sätt? Jo den, som man här från många håll mer eller mindre söker genomdrifva, eller att staten skall dels inköpa enskilda jernvägar eller dels bevilja medel för att inlösa deras skulder eller åtminstone garanti för räntornas behöriga erläggande. Ja, allt detta har skett! Då torde försigtigheten bjuda, att man icke nu vidtager en åtgärd, som verkligen skulle gifva stöd åt sådana anspråk och kan berättiga till det påståendet, att staten har någon ansvarighet för de enskilda jernvägarne. Dessutom är det väl besynnerligt, att då borgenärerne, hvilka saken egentligen angår, beslutat ett uppskof med jernvägs försäljning, statens jernvägsstyrelse skall kunna säga: denna sak bestämnen I icke, utan banan skall säljas. Äfven från denna synpunkt förefaller mig stadgandet i denna paragraf orimligt. Detta

kan dock hjälpas med ringa besvär utan någon återremiss, nemligen genom att utesluta några ord, Jag vill derföre föreslå, att paragrafen måtte erhålla denna lydelse: "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, ege konkursdomaren förordna, att jernvägen, utan hinder af uppskofsbeslutet, skall säljas, på sätt i 51 § Konkurslagen är stadgadt."

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Herr Lagerstråle: Den ärade talare, som nyss hade ordet, ansåg, att det här förekommande uttrycket, att beslut om jernvägs försäljning skulle kunna af konkursdomaren fattas på talan af statens jernvägsstyrelse, kunde innefatta ett inmängande af staten i de enskilda jernvägarnes förvaltning och att en inlösen af dem kunde komma i fråga. Det är uppenbart, att hvad här är stadgadt, afser endast, att en offentlig myndighet skall ega befogenhet att framställa yrkande om jernvägens försäljning, när det visar sig, att konkursförvaltningen så illa vårdar sig om trafikens underhållande, att fara är, att svårigheter och olyckor deraf kunna uppstå. Icke kan häraf hemtas anledning att jemföra en jernväg med ett bomullsspinneri och den talan, som skulle utöfas af statens jernvägsstyrelse med den som i ett sådant fall enligt talarens åsigt skulle utöfas af Kommerskollegium, för att få bomullsspinneriet i gång. Det lagbud, som berättigar enskilda jernvägar att få exproprieras, innebär väl ett fullt tydligt utmärkande deraf, att, på samma gång de grundlägga en enskild industri, de tillika äro en allmän farväg. Vore de icke det, kunde de icke få rättighet att exproprieras enskild persons jord. Men då är det väl skäl i, att det allmänna tillser, att icke denna allmänna farväg blir utan behof lemnad utan underhåll och att trafiken icke inställes. Stadgandet afser ju endast, att den under konkursförvaltning stående jernvägen skall få försäljas till ett annat bolag, som kan hålla trafiken vid makt. Icke får man låta en annan allmän farväg så förfalla, att icke trafik der kan ega rum. Konungens Befallningshafvande håller noga hand deröfver. Här har tagits statens jernvägsstyrelse, såsom den myndighet, hvilken lättare än någon annan torde kunna öfvervaka de enskilda jernvägarne, hvilka till en stor del stå i förbindelse med statens egna jernvägar och i allt fall hafva så många anknytningspunkter med jernvägsstyrelsen, att det är för denna myndighet lättare att ega kännedom om de fall der försummelser ega rum. Icke kan man i detta stadgande spåra något tagande på hand, att staten skulle sedermera inlösa en sådan jernväg eller understödja densamma! För mig är det ofattligt, att man kan se så stora spöken på ljusa dagen, som den ärade talaren finner i dessa ord. Om det stode någon annan-offentlig myndighet, kunde det visserligen ersätta den myndighet, som är förslagen, men att aldeles utesluta det allmänna härifrån, tror jag icke är att tillråda, och den fara, som den ärade talaren motser i fråga om statens inblandning i de enskilda jernvägarne, kan väl icke undanrödjas genom att man utesluter dessa ord. Finnes

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.*

denna fara för hand, kommer den väl att fortfara, äfven om jag borttager dessa ord. Jag får säga, att det är knappast fattligt, huru man kan gifva så stor betydelse åt dessa ord. Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

(Forts.)

Grefve Mörner: Min motståndare har åtminstone icke sparat på stora ord. Han sade, bland annat, att jag ser spöken midt på ljusa dagen. Derpå skulle jag kunna svara, att om man är blind, ser man ingenting alls. Hvad det angår, att det icke skulle vara någon fara, om statens jernvägsstyrelse finge inblanda sig i de enskilda jernvägarnes förvaltning, så är det min öfvertygelse, att för hvarje steg vi taga, hvarigenom staten inblandas med de enskilda jernvägarne, så gifva vi ett stöd åt påståendet, att dessa jernvägar af staten understödda, äfven äro ett statsbestyr. För mig är det lika ofattligt, att man icke uppfattar saken på det sättet, som det var för den ärade talaren att uppfatta min mening; vi fatta saken hvar på sitt sätt, så godt vi kunna, och längre kunna vi icke komma.

Hvad åter det beträffar att staten skulle tillse, att trafiken uppehöles på ett för den allmänna säkerheten betryggande sätt, så kan detta ske på administrativ väg; och ingen lärer bättre än talaren sjelf veta, att Regeringen i detta afseende eger utfärda förordningar. T. ex. stadganden rörande ångbåtars besigtning hvarje vår m. m. som rör ångbåtstrafiken; jag trotsar någon att kunna visa den lag, der det står något derom föreskrifvet, utan dessa föreskrifter har Kongl. Maj:t i administrativ väg utfärdadt. Således vore det icke något hinder att göra detsamma i detta fall.

Beträffande derefter hvad som yttrades angående expropriation, att staten skall tillse, att expropriationen riktigt begagnas, så har staten dermed intet att göra, ty sedan expropriationen en gång skett och löseskillingen blifvit betald, så tillhör marken den, som exproprierat densamma. Kan den värde talaren uppvisa något lagbud, hvarigenom t. ex. den kommunikationsled, som kallas Göta kanal, är stald under någon speciel tillsyn af staten? Nej! Riksgäldskontoret har dermed något att skaffa, men det är endast på grund af lemnade lån, hvaremot något statens embetsverk icke har med uppsigten öfver denna kanal att bestyra.

Jag upprepar, att hvarje steg är farligt, som för oss in på den banan, att man gifver stöd åt påståendet att staten genom lån och bidrag uppmuntrat de enskilda jernvägarne så att dessa böra blifva ett statsbestyr. Jag vågar tro att tiden är inne att man iakttager all försigtighet i detta hänseende. Jag har nu skyddat mitt samvete, så godt jag kan, och Kammaren må nu bestämman utgången.

Herr Olsson, Peter: Den ärade talare, som sist hade ordet, kan jag icke förstå, då han säger, att staten icke skulle inblanda sig i de enskilda jernvägarne; ty här i denna paragraf är det icke fråga om staten, utan om Trafikstyrelsen och det måtte väl icke vara detsamma som staten. Det gäller här blott den sa-

ken, att den trafik, som bedrifves af enskilda jernvägar, sker på ett sätt, som öfverensstämmer med föreskrifterna i de lemnade concessionerna och så, att icke lif och egendom derigenom äfventyras. Att man i denna fråga skulle kunna se en inblandning af staten i de enskilda jernvägarne eller en anledning till inköp af enskilda jernvägar, kan jag icke förstå, ty då kunde man med lika mycket skäl påstå, att, derföre att staten utöfvar kontroll öfver andra industriella företag, i afseende å hvilka föreskrifter i hvad som rör helsovård eller andra hänseenden lemnats, staten skulle vara skyldig att inköpa dessa. Man skulle på det sättet komma till de ormligaste slutsatser och jag tror icke att den ärade talaren tänker, att hans yrkande skall vinna framgång vid detta tillfälle. Jag ber att få instämma i Herr Lagerstråles yrkande.

*Förordnings-
förslag om
lagfart, in-
teckning och
utmätning af
jernväg m. m.
(Forts.)*

Herr Lothigius: Lika med Utskottets ordförande finner jag det lämpligt, att under förvaltningstiden jernvägsbolaget står under någon offentlig kontroll, och jag vill derföre anhålla om paragrafens antagande i hufvudsak. Jag skulle endast önska en förändring i redaktionen, ty här förekommer något, som kan sägas utgöra en illustration till det omdöme angående redaktionen af lagen, som nyligen fäldes af en talare på vestmanlandsbänken. Det heter här, att kontrollen skall utöfvas af något, som kallas statens jernvägsstyrelse. Vi hafva en styrelse för statens jernvägsbyggnader och en för statens jernvägstrafik, men någon som heter statens jernvägsstyrelse finnes icke. Jag skulle önska, att det vore bestämdt, hvilken styrelse det är, som skall utöfva denna kontroll; men då det icke nu kan komma i fråga att yrka återremiss och jag icke vill begära afsiag af paragrafen, så gör jag icke något yrkande.

Herr Lagerstråle: Det kan visserligen sägas, att någon otydlighet kan finnas, hvilken af de två styrelserna, Trafikstyrelsen eller Byggnadsstyrelsen, skall utöfva i frågavarande tillsyn, men jag föreställer mig, att det icke finnes någon svårighet för Kongl. Maj:t att, om tvekan uppstår, afgöra denna fråga för den tid, som kan återstå, under hvilken båda styrelserna ännu finnas. Jag tror således icke, att någon svårighet skulle uppstå om paragrafen antoges.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Talmannen, att under densamma hade yrkats dels bifall till den förevarande paragrafen oförändrad och dels af Grefve *Mörner*, att densamma skulle antagas med följande förändrade lydelse: "Har uppskof med jernvägs försäljning blifvit beslutet, på sätt i 20 § säges, och varder i brist på medel eller af annan orsak, jernvägens eller dess tillhörigheters behöriga underhåll åsidosatt, ege konkursdomaren förordna, att jernvägen, utan hinder af uppskofsbeslutet, skall säljas, på sätt i 51 § Konkurslagen är stadgad".

Härefter framställdes propositioner på dessa yrkanden och be-

svarades, den första med många ja jemte några nej och den senare med många nej jemte några ja; hvarefter proposition på bifall till paragrafen oförändrad ånyo gjordes, och sedan dertill svarats många ja jemte några nej, förklarades ja nu hafva varit öfvervägande.

22, 23 och 24 §§.

Biföllos.

25 §.

Herr Lagerstråle: Jag anhåller endast att få rätta ett tryckfel, som förefinnes på 3:dje raden i denna paragraf. Der hänvisas till "1 mom.", men hänvisningen bör vara till "24 §". Felet har tillkommit derigenom att hvad som i Kongl. Maj:ts proposition stod infördt under flera mom. af 24 §, blifvit i Utskottets förslag deladt på flera paragrafer.

Öfverläggningen förklarades slutad och paragrafen bifölls med den rättelse, att orden "enligt 1 mom." utbyttes emot orden "enligt 24 §".

26 och 27 §§, det slutliga stadgandet samt förordningsförslagets rubrik och ingress.

Biföllos.

2:dra—5:te punkterna.

Biföllos.

Föredrogs ånyo och bifölls Lag-Utskottets den 8 och 9 Maj bordlagda Utlåtande N:o 45, i anledning af väckta motioner om stadgande af förmånsrätt för frakt, som förvaltning af jernväg i följd af samtrafik uppburit för annan jernvägs räkning.

Anmäldes och bordlades följande ärenden:

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

samma Utskotts betänkande N:o 21, angående beräkningen af tull-, post-, stämpelpappers-, bränvinsbrännings- och hvitbetssockertillverkningsmedlen;

samt Lag-Utskottets Utlåtanden:

N:o 52, i anledning af väckt förslag till ändring i 17 § af förordningen om kommunalstyrelse för landet den 21 Mars 1862; och

N:o 53, i anledning af väckta förslag om tillägg till 63 § af förordningen om kommunalstyrelse på landet och 62 § af förordningen om kommunalstyrelse i stad den 21 Mars 1862;

hvarrefter beslöts, att dessa ärenden skulle uppföras främst på föredragningslistan för nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 8 e. m.

In fidem
O. Brakel.
