

112 YTTRANDEN VID LANTDAGEN 9. & 13.III 1877

Protokoll fördt hos Finlands ridderskap och adel

Herr *Snellman*: I sak får jag äfven för min del yrka på återremiss till utskottet på de af herr Ehrström uti hans reservation anförda skäl, hvarom också herr Renvall förenat sig. Men jag anhåller ödmjukast att här få tillfoga några anmärkningar angående den i fråga varanade författningens innehåll, sådan den i nådiga propositionen framstår. I min tanke kommer antagandet deraf att blifva utaf jemförelsevis

10 mycket liten vigt för privata jernvägsanläggningar; man kan endast tänka sig en inteckning i sådant fall, att en enskild eller någon större industriell inrättning eller en kommun anlägger en bana eller några flere förenade sig om en banas anläggning, till hvilka långgifvarena kunna hafva det förtroende, att de i hvarje fall, i händelse också banan icke skulle gifva genast det första året en nettobehållning, som skulle betäcka räntan, skola af egna medel betala hvad som brister. Jag ber få tillägga att i sådant fall är det också vanligt, att aktierna utställas på viss man och icke utan deltagarenes bifall dertill kunna på annan

20 transporteras. Men när det är fråga om en jernväg, stäld på aktier, som kunna köpas och säljas man emellan, då vore det högst förunderligt om någon skulle köpa eller ens teckna en sådan aktie i ett företag, der han är blottställd för att hvarje fordringsegare som har en obligation, må vara på 100 mark, och, som icke får sin räntekupong inlöst, helt simpelt går till guvernören och yrkar på banans försäljning. Aktionärer, som skulle gå in i ett sådant bolag och riskera att få banan försåld, för underpris naturligtvis, kanske att derpå förlora helt sitt kapital, sådana aktionärer kan man icke tänka sig många. Lika så litet är det å andra sidan att förmoda, att vid ett större företag, vid hvilket obligationskapitalet fördelas på flera tusen obligationsinnehafvare, någon skulle

30 finna köpare till en obligation, hvars säkerhet är grundad på inteckning. Ty så snart det inträffat, att banan icke gifver någon behållning, med hvilken räntorna och annuiteterna å obligationerna kunna betalas, så kunde tie, tjugu, trettie, hundra af obligationsinnehafvarene förena sig om att fordra banans försäljning och bilda ett nytt bolag med tillräckligt kapital för att inropa och för ett underpris tillägna sig densamma banan. Något sådant tror jag icke öfriga obligationsinnehafvare vilja utsätta sig för. Jag vet icke, om i andra länder förekomma jernvägsanläggningar, grundade på sådana villkor, än i Sverige. Kanske dock att de också annorstädes förekomma. I Sverige finnas sådana

40 jernvägar, vid hvilkas anläggande aktionären är låntagare och obligationsinnehafvaren är långgifvare. Dessa jernvägar hafva dock anlagts af kommuner, stora industriella bolag o. s. v., hvilka förenat sig om jernvägen. Jag vet icke om alla iklädt sig solidarisk ansvarighet för obligationernas förräntande och amortering; men det är fallet med vissa, t. ex med den kända Hallsberg-Motala-Mjölby banan, uti hvilken Motala stora verk är delegare, och hvilken nu som bäst håller på att genom tillskott af aktionärerna betala obligationsinnehafvarens ränta på obligationerna, emedan banans inkomst icke gifver denna ränta. Men man har också i Sverige enskilda jernvägar, anlagda på

50 andra grunder, nemligen på den grund att aktionärerna icke äro låntagare, obligationsinnehafvare icke långgifvare, utan att båda äro medspekulanter och delegare i banan; hvarför också, i en sådan koncession orden lyda: »anläggningskapitalet anskaffas genom aktier och genom obligationer». Vi hafva, såsom känt är, i vårt land ett exempel på en jernväg, stäld på dylika villkor; i koncessionen kallades

obligationerna prioritetsaktier, såsom de verkligen äro. För sådana anläggningar behöfves icke i något land i Europa någon inteckning. Öfverallt (utom i Sverige) medgifver lag att obligationsinnehafvaren utan vidare är delegare i banan, såsom aktionären. I Ryssland, der man har jernvägar till mer än 2 800 mils längd, äro numera alla jernvägar enskilda jernvägar, så när som på en liten smalspårig bana, Livnybanan, hvilken ännu tillhör staten, jag vet icke hvar den finnes. Alla dessa jernvägsföretag, så vidt jag vet, äro grundade på af mig nyss framställda principer, att aktionärerne och obligationsinnehafvarene båda äro delegare i banan och, på grund af gällande lag, blir der aldrig fråga om annat än att banan tillhör obligationsinnehafvaren likasom den tillhör aktionären. Om någon inteckning är aldrig fråga. Det är också mycket naturligt att affären måste sålunda ställas. Obligationsinnehafvarene äro prioriterade, de hafva en säker ränta på sitt förskjutna kapital, såvida nemligen företaget bär sig och gifver en behållning, hvarmed räntan kan betäckas. De äro spekulanter liksom aktionärerne och ingå på en sådan spekulation, då de teckna eller köpa obligationerna. Aktionärerne åter, hvilka icke hafva någon utsigt att få ränta på sina pengar, mycket mindre få en utdelning, såvida icke deras egen drift och omsorg kan åstadkomma sådant, de äro ensamma berättigade att sköta banan och dess förvaltning. Om jernvägsanläggningar på sådana grunder kan enligt den i fråga varande författningen icke alls blifva fråga. Vid sådana företag komme aldrig att sökas inteckning, och de kunna aldrig genom inteckning komma till stånd. Jag ber ännu att få tillägga, att i Sverige, så vidt jag vet, intryckes i hvarje enskild koncession för en jernväg dessa vilkor, att obligationsinnehafvaren liksom aktionären är delegare i banan, ty der finnes icke någon allmän lag eller författning, som skulle legalisera ett sådant förhållande. Det måste väl genom något ständernas beslut vara medgifvet, att i koncessionen kan förklaras, att obligationsinnehafvaren är meddelegare i banan. Sådana koncessioner intagas därför i allmänna författningssamlingen allmänheten till kännedom. Här gjordes enahanda förslag uti detta ämne af regeringen vid 1872 års landtdag. Men våra herrar jurister, som hafva sin åsigt för sig, ansågo en sådan meddelaktighet i en bana af aktionärer och obligationsinnehafvare bero på någon slags inteckning. Det var detta, som kanske föranledt den nådiga propositionen och föranledt regeringen att föreslå en lag om inteckning i jernväg. Den kan hafva sitt gagn, enligt min öfvertygelse, för sådana företag, jag haft äran påpeka, men i allmänhet, för byggande af enskilda banor och för större företag, är den fullkomligt gagnlös.

⟨13.II 1877⟩

Herr *Snellman*: Vid senaste plenum torde en ärad talare hafva i sitt andragande dragit i tvifvelsmål de upplysningar, angående obligationskapitalet i privata jernvägar, jag trott mig kunna lemna, nemligen närmare angående de prioriterade säkerheterna vid jernvägsanläggningar. Jag kunde icke höra innehållet af detta andragande. Felet är kanske mitt. Jag känner det således endast genom referat i tidningarne och, om jag skall vara uppriktig, genom ett samtal med den värde talaren. Jag ber få försäkra, att jag aldrig skulle gifvit mig in på att tala om lagstiftningen i utlandet, angående obligationer och aktier, uppå anföranden ur hvilken lagstiftning den ärade talaren stödt sitt tvifvelsmål; skulle jag också icke känna, att jag hade äran tala inför så många och eminenta jurister, skulle jag följa den sed jag alltid önskat följa och som hvar och en gerna följer, att icke tala i något som man icke känner; och sagda lagstiftning är en sak, med hvilken jag är obekant. Jag har

positionen framstår. I min tanke kommer antagandet deraf att blifva utaf jernförelsevis mycket liten vigt för privata ^{jernvägs} anläggningar; man kan endast tänka ^{sig} (en in-teckning) i sådant fall, att en enskild anlägger en bana eller någon större industriel inrättning anlägger ~~en bana~~ ^{en bana} som kommun anlägger en bana eller några flere förenade sig om en banas anläggning, till hvilka långgifvarena kunna hafva det förtroende, att de i hvarje fall, i händelse också banan icke skulle gifva genast det första året en nettobehållning, som skulle betäcka räntan, då ~~skola~~ ^{skola} af egna medel betala hvad, som brister. Jag ber få tilläg-

nådiga propositionen framstår. I min tanke kommer antagandet deraf att blifva utaf jernförelsevis mycket liten vigt för privata jernvägsanläggningar; man kan endast tänka sig en in-teckning i sådant fall, att en enskild eller någon större industriel inrättning eller en kommun anlägger en bana eller några flere förenade sig om en banas anläggning, till hvilka långgifvarena kunna hafva det förtroende, att de i hvarje fall, i händelse också banan icke skulle gifva genast det första året en nettobehållning, som skulle betäcka räntan, skola af egna medel betala hvad som brister. Jag ber få tillägga att i sådant fall är det också vanligt, att aktierna utställas på viss man och icke utan deltagarenes bifall dertill kunna på annan transporterats. Men när det är fråga om en jernväg, stald på aktier, som kunna köpas och säljas man emellan, då vore det högst förunderligt om någon skulle köpa eller ens teckna en sådan aktie i ett företag, der han är blottstald för att hvarje fordringsegare som har en obligation, må vara på 100 mark, och, som icke får sin räntekupong inlöst, helt simpelt går till guvernören och yrkar på banans försäljning. Aktionärer, som skulle gå in i ett sådant bolag och riskera att få banan försald, för underpris naturligtvis, kanske att derpå förlora hela sitt kapital, sådana aktionärer kan man icke tänka sig många. Lika så litet är det å andra sidan att förmoda, att vid ett större företag, vid hvilket obligationskapitalet fördelas på flera tusen obligationsinnehafvare, någon skulle finna köpare till en obligation, hvars säkerhet är grundad på in-teckning. Ty så snart det inträffat, att banan icke gifver någon behållning, med hvilken räntorna och annuiteterna

endast anfört, hvad jag trott vara fakta, nemligen att i utlandet obligationsinnehafvare i jernväg erhållit och erhålla prioriterad säkerhet i banan. Jag ber att få andraga det ringa bevis härför, jag har i handen. Det är nemligen ett häfte innehållande koncession, bolagsstadga och obligationstext för Hangöbanan. Jag känner icke, om regeringen vid meddelan det af koncessionen gjort sjelfva koncessionens lydelse till ett originalarbete. Men jag förmodar att, då den första jernvägskoncessionen utfärdades, styrelsen säkert skall hafva tagit kännedom om huru dylika koncessionsurkunder lyda i andra länder, i hvilka man redan har en lång erfarenhet i frågan. Hvad jag bestämdt känner, är att bolagets stadgar och obligationstexten äro enkelt lånade ur dylika för ryska banor. Uti koncessionen säges: byggnadskapitalet anskaffas antingen genom utgifvandet af aktier eller genom utgifvande dels af aktier, dels af obligationer (prioritetsaktier). Bolagets stadgar säga: Bolagskapitalet består af aktiekapital, sådant och sådant, och obligationskapital, så och så mycket. Obligationstexten lyder: »innehafvaren af denna obligation har en andel af 200 thaler i Hangö jernvägsbolags obligationskapital»; har *en andel* i Hangö jernvägsobligationskapital; detta är lånat från de ryska jernvägsobligationernas text. Härtill komma två rader, som röra den egentliga frågan, hvilken här föreligger, de lyda: obligationerna äro prioriteradt säkerställda genom hela bolagets egendom. Det är detta, hvarom varit fråga, huruvida i utlandet en sådan säkerhet medgifves obligationsägaren eller icke. Om obligationsegarens och aktieägarens inbördes ställning har jag icke talat, åtminstone icke lagt någon vikt derpå, utan endast på frågan om denna säkerhet. Dessa två rader godkändes icke af Kejsrerliga Senaten, emedan Kejsrerliga Senaten förmodligen ansåg, att en sådan bestämning icke inför vårt lands domstolar kan göras gällande. Kejsrerliga Senaten ändrade dessa rader till: obligationerna ätnjuta framför aktierna prioriterad säkerhet i bolagets samfälda egendom, således prioriterad säkerhet endast framför aktierna. En sådan säkerhet förmodar jag äfven i vårt land hvarje bolag kan statuera. Tvenner personer köpa en fast egendom, hus i stad eller jordegendom på landet; de komma öfverens derom, att den ena på sina tillskjunta medel uppbär en viss prioriterad ränta, den andra sköter egendomen. Båda kunna taga laga fasta på egednomen såsom deras gemensama egendom. Båda hafva således samma säkerhet. Men med en sådan säkerhet ätnöjer sig icke det bankhus eller den bankir, med hvilken underhandlas om emission af obligationskapitalet i en jernväg; utan fordra de en sådan säkerhet, hvilket enligt den ryska obligationstexten gifves obligationsinnehafvaren, nemligen prioriterad säkerhet utan vidare i hela bolagets egendom. Det är en sådan säkerhet jag anser nödig för byggandet af privata jernvägar äfven i detta land. Jag hade äran anföra, att för ett mindre företag, der aktionärerne äro få och aktierna äro ställda på viss man, der dessa få aktionärer kunna bestå af städer eller andra menigheter, är det möjligt, att obligationsinnehafvarene eller de, som försträcka penningarne, skola helt enkelt gifva dem åt bolaget såsom lån, så att den ene är långifvare, den andre låntagare, och de kunna då ätnöja sig med in-teckning. Men om ett större kapital behöfves, som icke inom detta land kan samlas, då blir det omöjligt att få ett sådant kapital. Denna är min öfvertygelse. Man må föreställa sig, att ett ombud skickas härifrån till utlandet till en bankir, för att med honom öfverenskomma om emission af obligationskapitalet. Bankiren gör sig underrättad om alla jernvägens förhållanden. Han frågar bland annat: är obligationsinnehafvaren prioriteradt säkerställd i jernvägen?

Herr Snellman:

Jag har ännu icke sett af din för i öfriga be-
 grunda om det delegata, gäddat för
 gånge och förut, missförstådd jag har den
 allra största betänksamma detta förhållande
 gästionsinnehavare har i ägen
 på länge obligationer kändt i de
 amors och i Ryssland, är den
 termins vanligen de som har
 2200000, 800000, hela som till för
 på obligationer innehavare och i jämfö-
 ringen i general hand den är nu kom-
 med, har den förhållande i den som
 andel - Långiförare är den enda
 som har ingens betalningsförmåga
 tagarna, har nu underrättat, så vid
 om förlost, till denna afhandling, den
 enda disponibla tillgång och på den bolag
 gert

J. V. Snellman har vid granskningen av det renskrivna protokollet från 13.III 1877 egenhändigt infört sitt uttalande i debatten i ridderskapet och adeln innan protokollet trycktes. Originalen är i Riddarhusets ägo.

Då svarar ombudet: ja bevars; rådstufvurätten den och den har gifvit
inteckning i banan. Jag befarar, att bankiren icke förstår, hvilken
respekt han borde egna den ifrågavarande rådstufvurättens tillgörande,
men jag tror, att han kanske skulle draga på munnen; och säkert är, att
han skulle säga: ursäkta mig, men affären konvenerar mig icke. Och
säkert är också, att, om prioriterad säkerhet icke skulle medgifvas
obligationsinnehafvare, t. ex. i Ryssland, de privata jernvägarne der-
städes icke hade kunnat i utlandet erhålla obligationskapital för kanske
tusendetal millioner rubel. Det är först på senaste tider, som regeringen
10 har trädt emellen och icke tillåter jernvägsbyggare att gå direkte till
utlandet att söka kapital, utan regeringen lånar upp obligationskapi-
talet, gifver penningarne till jernvägen och tager i stället till en början
obligationerna. Utan en sådan lag vore det icke heller möjligt, att t. ex.
franska bolag skulle hafva byggt jernvägar i Österrike, österrikiska
och franska bolag i Italien, engelska bolag i Turkiet, och att obliga-
tionerna i dessa jernvägsbolag säljas kring hela verlden, således på
börserna köpas af personer, som förut aldrig hört banorna nämnas och
öfver desamma aldrig kunnat hafva någon kontroll. Det är endast den
20 öfvertygelsen, att i hvarje fall obligationerna hafva prioriterad säkerhet
i banorna, som ger dem kredit. Det är en annan fråga, att detta icke
gäller alla privata jernvägar. Det skall särskildt finnas statueradt i
stadgarne och i obligationstexten vara uttryckligen erkändt, och emot-
tagaren af obligationerna skall veta, att detta har skett med regeringens
bifall och enligt koncessionen. Jag har icke alls satt i fråga, att någon
sådan lag skulle finnas, som skulle ålägga alla privata jernävar att
iakttaga denna form. Jag har tvärtom haft äran anföra exempel från
Sverige, att jernvägsbolag helt enkelt låna penningar, för hvilka bolaget
står i ansvar, antingen solidariskt eller ock med sina enskilda tillgångar.
Jag ber ännu endast att få tillägga, att jag icke tillåtit mig något
30 omdöme derom, hvad utskottet, till hvilket ärandet kanske kommer att
återförvisas, kunde i sagda afseende tillgöra, nemligen för att gifva
obligationsinnehafvare möjlighet till någon större säkerhet i jernväg,
än en vanlig inteckning. Men om det kunde ske, så tror jag, att endast
en sådan säkerhet skulle göra privata jernvägsföretag i vårt land
möjliga, emedan redan för en liten jernväg här behöfves så många
millioner, att det är svårt att uppsamla dessa millioner inom landet;
utan måste man vända sig till utlandet. Och i utlandet kommer den
förslagna inteckningen icke att gälla såsom säkerhet.

Herr *Snellman*: Jag bör ursäkta det af mig så ofta begagnade ordet
40 delegare, hvilket synes hafva föranledt missförstånd. Jag har dermed
velat beteckna det slags säkerhet obligationsinnehafvare har i egendo-
men, så länge obligationskapitalet, icke är amorteradt. I Ryssland t. ex
är denna termin vanligen densamma som koncessionen, 85 år. Hela
denna tid fortfar obligationsinnehafvarens rätt i jernvägen, i hvems hand
denna än må komma. Han har sålunda i densamma andel. Långgifvare
är han icke. Ty han har ingen betalninsskyldig låntagare. Han är
medspekulant, på vinst och förlust, till banans afkastning, den enda
disponibla tillgång ett sådant bolag eger.