

Mørke, gik gennem et meget snævert Farvand og derved kom til at ødelægge Fiske-redskaber, som stod i dette Farvand. Der kunde ganske vist ikke paapeges nogen Skyld hos Bjærgningsdampskibets Fører eller Mandskab; naar man vilde skynde sig at komme tidsnok for at udføre dette overmaade nyttige og fortjenstfulde Arbejde at bjærge en værdifuld Ladning, var det i og for sig rimeligt og naturligt, at man sejlede i Mørke og gennem det snævre Farvand, men Domstolene ræsonnerede som saa, at da det var til Fordel for Bjærgningsselskabet, for at dette kunde tjene Bjærgelønnen, Sejladsen blev foretaget, var det naturligt og rimeligt, at man lod dette bære den dermed forbundne Risiko i Stedet for at lade den hvile paa Fiskerne, hvis Garn netop stod i dette Farvand, og som i første Række led Skade.

Hvad særlig angaar Forholdet med Hensyn til Jernbaner, har man i de ældre Jernbanekoncessioner lige tilbage til 1845, da de sjællandske Baner fik Koncession, en Regel om, at Jernbanerne skal bære Ansvar for al Skade, som sker ved Driften, naar det ikke bevises, at Skaden er bevirket ved et uafvendeligt Tilfælde. For Privatbanernes Vedkommende har altsaa en saadan Regel mange Aars Hævd, derimod gjaldt disse Koncessionsbestemmelser selvfølgelig ikke for Statsbanerne. Det var denne Mangel, at man ikke havde denne Regel for Statsbanerne, som bevirkede, at man tog Spørgsmaalet op til Forhandling, en Forhandling, som førte til Loven af 1898. Da denne Lov var til Forhandling her i Rigsdagen, hævdede der sig mange Stemmer for at gøre Jernbanernes Ansvar ubetinget, og man støttede sig paa Grunde, svarende til dem, jeg her har haft Lejlighed til at omtale. Man gik imidlertid ikke saa vidt, men blev staaende ved den Regel, som findes i Loven, saaledes som den er vedtaget. Jeg maa maaske have Lov til at oplæse den; den gaar ud paa, at Jernbanen hæfter, naar det ikke kan oplyses, at Skaden „ikke kunde være afværget ved den Agtpaagivenhed og Omhu, som Jernbanedrift udkræver fra Driftsbestyrelsens og Driftsbetjeningens Side saavel i Henseende til Driftsmaaden som i Henseende til Materiellet“. Man paalægger altsaa ikke Jernbanerne ubetinget Ansvar, men fritager dem for Ansvar, hvis de kan oplyse, at Skaden ikke kunde være undgaaet ved Anvendelsen af den Agtpaagivenhed og Omhu, som Jernbanedrift udkræver. Man paalægger Jernbanerne en Bevisbyrde og en betydningsfuld Bevis-

byrde, men hvis de skulde se sig i Stand til at føre Bevis for, at Skaden ikke kunde være afværget, slipper de fri for Ansvar. Denne Regel er nu anvendelig paa Statsbanerne, og man gjorde den ogsaa anvendelig paa Privatbanerne for at faa en fælles Regel, men for Privatbanernes Vedkommende er det i Virkeligheden den samme Regel, som har været gældende i en lang Aarrække, nemlig i Henhold til Koncessionerne siden 1845. Den Regel, vi har i Loven af 1898, gaar ikke saa vidt som den almindelige europæiske Regel, men der er vist ikke Tvivl om, at Synspunktet er det samme, som man finder overalt i Europa, at Jernbanedriften bør bære den dermed forbundne særegne Fare. Det udtales saaledes i Folketingsudvalgets Betænkning, og der er vist heller ikke Grund til at antage, at man ikke skulde have tænkt sig, at Gnistfare kunde gaa ind under denne Regel. Allerede den Gang havde man i mange andre Lande i Europa, hvis Ret var kendt under Forhandlingerne, særlige Regler om Gnistfare, og man havde, som jeg nævnedes, i et halvt hundrede Aar for Privatbanernes Vedkommende haft Regler, som utvivlsomt ogsaa omfattede Gnistfare.

Det Princip, her blev slaaet fast i 1898, har indtil den nyeste Tid været gældende, uden at det har mødt nogen, i alt Fald nogen væsentlig, Modsigelse, det er tværtimod endogsaa blevet fastslaaet i senere Love. Loven af 1907 om elektriske Stærkstrømsanlæg har ganske samme Regel, og i Loven af 1913 om Automobiler, altsaa en ganske ny Lov, gives en Regel ganske svarende til den, som Loven af 1898 har med Hensyn til Jernbaner. Det, som nu har fremkaldt Diskussion og har fremkaldt en Agitation, der endelig har sat sin Frugt i Lovforslaget, er en Højesteretsdom af 15. Oktober 1913, ifølge hvilken et Jernbaneselskab blev tilpligtet at betale for den Brandskade, som var forvoldt ved Gnist fra Lokomotivet. Der var under denne Sag ingen Tvivl om, at Skaden virkelig var forvoldt paa den Maade — det blev overhovedet ikke bestridt, det var en given Sag. Der siges i Dommen, at man fra Jernbaneselskabets Side har fremført forskellige Grunde, som skulde tale for, at Skaden ikke kunde være afværget ved den Agtpaagivenhed og Omhu, som Jernbanedrift kræver, men det udtales saa, at det kan ikke antages, at Jernbaneselskabet ved, hvad det har fremført, tilstrækkeligt har godtgjort, at Skaden ikke kunde være afværget paa denne