

har Ret i, at de Betragtninger, som jeg har fremsat, og som har faaet Udtryk i fremmede Landes Lovgivning og herhjemme i Loven af 1898, skulde hvile paa en Panik, som Jernbanerne har fremkaldt. Nej, det er saa langt fra, at det er en Panik, som er fremkommet ved Jernbanernes Opkomst, at man tværtimod, da Jernbanerne opkom, blev staaende ved det mindre Ansvar; Ansvar ved Skyld, og det er det praktiske Livs Tarv, som i Aarens Løb har drevet Lovgivningen og Domstolene til at acceptere det modsatte Standpunkt: ubetinget Ansvar. Jeg tillod mig i Fjor udførligt at dokumentere det, jeg her har anført, ved at gennemgaa de vigtigere europæiske Landes Lovgivning og Domstolspraksis paa dette Omraade, men jeg skal ikke trætte det høje Ting med at gentage dette. Skulde nogen have Interesse for denne Dokumentation, vil han jo kunne efterse den i Rigsdagstidenden. Kun et Land skal jeg dvæle nærmere ved, fordi dette Land omtales særligt i Lovforslagets Motiver. Den højtærede Minister har i Motiverne ment at kunne tage den engelske Ret til Indtægt for sin Opfattelse, men jeg tror, at dette beror paa en Misforstaaelse. Den højtærede Minister fremhæver først, at efter den engelske Ret bærer koncessionerede Selskaber kun Ansvar for Driftsfare, hvis det er udtrykkeligt hjemlet i deres Koncessioner. Men dertil vil jeg svare, at saa kommer det da an paa, hvad der staa i disse Koncessioner. Her i Landet har vi det jo saaledes, at Driftsrisikoen i samme Omfang som for Jernbanernes Vedkommende ved Loven af 1898 er paalagt Sporvejselskaberne ved deres Koncessioner, og forinden Loven af 1898 havde man i Privatbaneselskabernes Koncessioner ganske tilsvarende Regler. Det er saa klart, at vi for saa vidt her i Landet udmærket kunde have haft en Regel, som gik ud paa, at disse Selskaber skulde kun bære Driftsrisikoen, hvis det udtrykkeligt stod i deres Koncessioner; thi da det udtrykkeligt i deres Koncessioner staa, at de skal bære den, vilde det faktiske Forhold ikke derved være forandret i mindste Maade. Den højtærede Minister paaberaaber sig endvidere en engelsk Lov af 1905, hvorefter Jernbanerne er ansvarlige for Gnist-skade, for saa vidt angaar Heder og Skove, agrarisk Skade i det hele, og dette kun til et Beløb af 100 Pund Sterling, medens Jernbanerne er fri for det ubetingede Ansvar med Hensyn til Bygninger. Den højtærede Minister synes at mene, at denne Lov er Udtryk for en meget moderne

Retsopfattelse, som altsaa skulde gaa derhen, at Jernbanerne paa Grund af deres store Nytte og Nødvendighed maatte stilles friere, at man maatte fritage dem for dette betydelige Ansvar for deres Bedrift, at de maatte have Lov til at lægge Ansvarret over paa andre for selv at kunne røre sig frit. Jeg tror imidlertid, at dette beror paa en Misforstaaelse, og det vil ikke være vanskeligt at forstaa for enhver, der kender en lille Smule til engelsk Ret. De ærede Medlemmer vil vistnok vide, at den engelske Ret er eller i alt Fald til de seneste Aar har været ganske overordentlig konservativ, baade for saa vidt angaar den egentlige Lovgivning gennem Parlamentet, og for saa vidt angaar common law, Sædvaneretten, som gør sig gældende gennem de høje Domstole. Det er ikke for ingenting, at de engelske Dommere og Sagførere bærer Pudder-parykker nu som for 200 Aar siden, og at det blev anset for et meget betydeligt Brud med det overleverede, da en Dommere for nogle Aar siden, da Termometret viste nogle og tyve Grader, og det følgende var meget generende at have Parykken paa, erklærede, at han vilde tage sin Paryk af og vilde tillade Sagførerne at gøre det samme. Nu er Forholdet i England, at der allerede for længere Tid tilbage, saa langt tilbage som i 60'erne, har dannet sig en meget bestemt Opfattelse mellem Jurister om, at Jernbaneselskaberne burde bære Risikoen for Gnist-skade paa samme Maade som i andre europæiske Lande. Men det var vanskeligt at faa denne Opfattelse igennem ved Domstolene. Der var, om end under megen Tvivl, truffet en Afgørelse i modsat Retning af Overhuset som Domstol, og den kunde man ikke komme udenom. Da saa Spørgsmaalet blev bragt til Afgørelse i Parlamentet, mødte Udvidelsen af Ansvarret naturligvis konservative Betænkkeligheder, men dernæst mødte den ogsaa Modstand hos de store Jernbaneselskaber, der er særdeles mægtige i England og i England lige som i andre Lande har mange gode Venner og Fortalere ogsaa paa Tingene. Resultatet af Forhandlingerne blev derfor, at det udvidede Ansvar ikke blev gennemført, men at man derimod gik ind paa et Kompromis, og dette Kompromis er netop Loven af 1905. Men denne Lov maa ikke opfattes saaledes, at Regelen er, at Jernbanerne kun skulde være ansvarlige for det Tilfælde, at der forelaa egentlig Skyld, Retsstridighed og Tilregnelighed, og at det er noget ganske særligt, naar de, for saa