

vidt angaar den agrariske Skade, kan blive ansvarlige i videre Omfang. Nej, der er vist ingen Tvivl om, at den almindelige Retsopfattelse i England er den, at Driftsherrerne for de farlige Virksomheders Vedkommende bør bære Driftsrisikoen i det hele, og det er altsaa en særlig Undtagelse til Gunst for Jernbaneselskaberne, naar de slipper for dette Ansvar med Hensyn til Bygninger. Det kan man ganske klart se af den Maade, hvorpaa de engelske Domstole behandler Gnistskade, som fremkommer ved Gnister fra Landevejslokomotiver, Loven af 1905 gælder nemlig ikke for Landevejslokomotiver, der maa altsaa Hovedregelen gælde. Men nu er Forholdet det, at de engelske Domstole ræsonnerer ikke saaledes, at da Loven af 1905 ikke gælder for Landevejslokomotiver, maa man blive staaende ved de almindelige Erstatningsregler, altsaa kræve Retsstridighed og Tilregnelighed. Nej, tværtimod, de engelske Domstole paalægger Landevejslokomotivejerne Ansvar for Gnistskaden, ikke blot naar der er Skyld, men ogsaa i det videre Omfang, jeg før nævned. Det er altsaa ganske klart, at man ræsonnerer saaledes, at Driftsherren i Almindelighed maa være ansvarlig, og da den særlige Begrænsning af Ansvar, som for Jernbaneselskaber er givet ved Loven af 1905, ikke er gjort anvendelig paa Landevejslokomotiver, maa Landevejslokomotivejerne bære det fulde Ansvar. Altsaa retlig set tror jeg ganske bestemt, at den engelske Ret ikke taler for Ministerens Opfattelse, men tværtimod for den, jeg har haft den Ære at forfægte.

Naar jeg nu gaar over til Forholdene i Danmark, som jeg udførligere gennemgik i Fjor, skal jeg her kun nævne, at vi allerede i ældre Tid i vor Ret finder den Opfattelse gjort gældende, at den, der driver farlige Virksomheder, maa bære den deraf flydende Risiko. Det har Domstolene været tilbøjelige til at gøre gældende, selv hvor der ikke forelaa udtrykkelig Lovhjemmel, og det er antaget i en Række moderne Bestemmelser, som jeg før nævned, antaget i Sporvejskoncessioner og statueret ligefrem ved et Par moderne Love, Loven af 1907 om elektriske Stærkstrømsanlæg og en ganske ny Lov af 1913 om Automobile. Forholdet er blot det, at man ikke gaar saa vidt i dansk Ret som i fremmed Lovgivning. Medens Ansvar for de fremmede Lovgivingers Vedkommende er ubetinget, tillader man her den paagældende Bedrifts Indehaver at frigøre sig, hvis han kan bevise, at Skaden

skyldes et uafvendeligt Tilfælde, som der staaar nogle Steder, eller ikke kunde være undgaaet ved Anvendelse af den Agtpaaivenhed og Omhu, som Driften kræver. Altsaa den paagældende Bedrift er ansvarlig udover det normale, men ikke ubetinget, ikke saa langt som efter andre Lovgivinger. Der paalægges Bedriften en Bevisbyrde, og en betydelig Bevisbyrde, men naar dette Bevis føres, gaar den paagældende fri. Det er ganske det samme Princip, som er slaaet fast ved Loven af 1898. Der er Forholdet netop det, at Jernbanerne bliver ansvarlige udover det almindelige, udover de Tilfælde, da der foreligger Retsstridighed og Tilregnelighed, men de kan frigøre sig ved at oplyse, at Skaden ikke kunde være undgaaet ved Anvendelse af den Agtpaaivenhed og Omhu, Jernbanedrift kræver. Det er forøvrigt for Privatbanernes Vedkommende ikke noget nyt. Man har haft ganske samme Regel i Privatbanernes Koncessioner lige fra først, da vi fik Privatbaner. Det særlige ved Loven er altsaa kun, at man for Privatbanernes Vedkommende samler under en fælles Regel det, som der tidligere havde været Hjemmel for for hver enkelt Bane i dens Koncession, og gør Reglerne anvendelige ogsaa for Statsbanerne. Der er ingen Tvivl om, at den Betragtning, som har ligget til Grund for Loven af 1898, netop er den, at Jernbanedrift er en farlig Virksomhed, og at Jernbanerne derfor bør bære den dermed forbundne Driftsrisiko. Det Synspunkt kommer navnlig klart frem i Folketingsudvalgets Betænkning, og der er sikkert ikke Tvivl om, at man derved har tænkt blandt andet ogsaa paa Gnistfaren. Man kan mulig se af Forhandlingerne, at man her paa Rigsdagen har kendt forskellige fremmede Staters Lovgivinger, som netop angaar Gnistfare, og har saa naturligt taget det Hensyn dertil, som man mente burde tages. Denne Regel har gældt i en Række Aar og, saa vidt jeg ved, heller ikke vakt nogen overvældende Modsigelse, før der faldt en Højesteretsdom af 15. Oktober 1913, som paalagde et Jernbaneselskab Ansvar for en Brand, der var opstaaet paa Grund af en Gnist fra det paagældende Jernbaneselskabs Lokomotiv. Ser man nærmere til, vil man imidlertid se, at Højesteretsdommen i Virkeligheden ikke giver noget Grundlag for hele den Storm, som er rejst fra Jernbaneselskabernes Side. Den er en ganske ligefrem Anvendelse af det Princip, som ligger til Grund for Loven af 1898, og