

det blive nødt til at betale ogsaa uden Hensyn til Loven af 1898, og hvis der kan tillægges den skadelidte Skyld, saa maa han ogsaa selv tage Ansvaret. Det, det nu drejer sig om, er, hvad der skal ske, hvis ingen af Parterne har Skylden, og der er det, jeg mener, at Loven af 1898 gaar for vidt og ogsaa gaar et Skridt videre, end Forudsætningerne for denne Lovs Vedtagelse gik ud paa. Jeg tror, at jeg har Ret i at sige, at Erstatningsloven af 1898 i første Række blev fremkaldt af den store Ulykke i Gentofte, og at den fremkom, fordi man i Virkeligheden savnede den Basis for Erstatning til Personer, som trods den manglende Hjemmel blev udredet af Statsbanerne. Det er vistnok meget rigtigt, som det ærede Medlem har udtalt, at der har dannet sig en europæisk Opfattelse, gaaende ud paa, at Indehaveren af en farlig Virksomhed, som har Fortjenesten af at drive denne Virksomhed, ogsaa bør have Risikoen, og det er fuldt bevidst, at jeg har søgt at gaa noget imod denne Opfattelse, som efter min Mening ikke i Længden kan opretholdes overfor det komplicerede Samfund, hvori vi lever. Det vil blive for vanskeligt at drive de mange farlige Virksomheder, som efterhaanden de tekniske Fremskridt ligefrem paatvinger os, hvis dette Erstatningsprincip skal fastholdes i hele sit Omfang. Jeg mener, at det bliver praktisk nødvendigt at se bort derfra og i højere Grad paalægge den enkelte Borger at iagttage de Forsigtighedsforanstaltninger, som det er muligt for ham at iagttage, og i øvrigt at bære Risikoen, naar Skaden indtræder. Det nytter f. Eks. ikke saa meget, at man paalægger en Automobilejer et vidtgaende Erstatningsansvar, naar denne Automobilejer ikke vil være i Stand til at betale det. Det vil jo være yderst begrænset, hvad han er i Stand til at betale, og det er da givet, at man ikke af Hensyn til hans Erstatningspligt selv kan lade 5 være lige og ikke være saa forsigtig overfor denne Virksomhed, som det overhovedet er muligt. Naar det nu anføres som Begrundelse, at naar den, der driver en saadan farlig Virksomhed, har Fortjenesten, bør han ogsaa have Risikoen, og naar vi overfører dette Synspunkt paa de Forhold, det her drejer sig om, saa vil dog alle være enige om, at den Fortjeneste, som Jernbanedriften medfører her i Landet, er ganske minimal, eller rettere, det er jo simpelt hen Tab baade for Staten og for de private Selskaber, som driver Jernbanedrift. Det kan ikke blive til en Fortjeneste, saaledes som Jernbanedriften nu

en Gang drives her i Landet. Der er ikke indenfor den Fortjeneste Mulighed for at afse Erstatning for den Risiko, som denne Jernbanedrift lejlighedsvis kan medføre.

Det ærede Medlem og jeg er jo enige om, at Jernbanedrift ikke blot er nyttig men ogsaa nødvendig, men det ærede Medlem drager en anden Slutning deraf, end jeg gjorde, nemlig den, at saa maa man selvfølgelig tillade den, og desto mere nødvendigt er det da at fastholde, at den selv skal bære den Skade, den muligvis forvolder. Mit Ræsonnement er derimod dette, at naar en Virksomhed ikke blot er nyttig men nødvendig i et saadant Omfang, som Tilfældet er med Jernbanedriften, saa gaar det ikke an at paalægge den saadanne Byrder, at den praktisk talt er uigennemførlig, og at man overhovedet ikke kan faa nogen til at paatage sig Driften af en saadan Virksomhed. Selv om jeg nu er ganske klar over, at dette Forhold ikke fører til, at man ikke bygger nye Jernbaner her i Landet, saa vil jeg dog fremhæve det som et Moment, der taler mod Bygning af Jernbaner, mod Pengeanbringelse paa den Maade. For det første mener jeg, at Fortjenesten er ringe, og for det andet mener jeg, at denne Drift, som enten drives af Staten selv eller af private Selskaber under Statens Tilsyn, i Virkeligheden drives paa en saadan Maade, at man bør gaa ud fra, at de fornødne Sikkerhedsforanstaltninger er truffene, hvad enten det er Staten eller et privat Selskab, der driver den.

Det ærede Medlem fremhævede, at man her i Landet i Modsætning til de øvrige Lande i Europa har gjort en Indrømmelse til Jernbanedriften, at man ikke gaar saa vidt i sine Fordringer som i andre europæiske Lande, idet man har indrømmet Jernbaneselskaberne Adgang til at frigøre sig for Ansvar, nemlig naar de kan føre Bevis for, at den fornødne Agtpaagivenhed er iagttaget, saaledes at Faren ikke kunde være afværget. Ja, saaledes er Ordene i Loven, men det, som efter min Mening med Rette har fremkaldt Ængstelse hos Jernbanerne, er, at disse Ord ikke synes at have nogen Betydning. I det Tilfælde, som er afgjort ved Højesteretsdommen af Oktober 1913, er det vel fastslaet, at det er en Gnist fra Lokomotivet, som har forarsaget Branden, og jeg skal ikke benægte, at det selvfølgelig er Domstolens Overbevisning, at Ilden er forarsaget af Jernbanen, men det faktiske Forhold er dog det, at det ikke er positivt bevist. Man har efter Omstændighederne sluttet, at det maatte være en Gnist fra et Lokomotiv, som har