

delige Regel, som bør gælde i disse Forhold, er, at Lokomotivets Ejer bør hæfte for den Brandskade, som forvoldes ved Gnister fra Lokomotivet, selv om der ikke foreligger Skyld; kun er der for Jernbanelokomotivers Vedkommende sat en positiv Begrænsning, idet man ikke gennemfører det ubetingede Ansvar for Bygningers Vedkommende, men da denne positive Begrænsning ikke er sat for Landevejslokomotivers Vedkommende, gælder for disse det ubetingede Ansvar. Der er derfor heller ikke Tvivl om, at den engelske Ret kan paaberaabes for det ubetingede Ansvar paa samme Maade som de andre Landes Ret, som jeg allerede har tilladt mig at citere.

Naar det nu saaledes i de vigtigere europæiske Lande staar fast, at Jernbanen hæfter ubetinget, er dette naturligvis ikke nogen Tilfældighed, og det er det saa meget mindre, som man overalt er begyndt med den Regel, at Ansvaret for Jernbanen krævede Skyld, og man er efterhaanden ved Paralleludvikling i alle Lande naaet til den Sætning, som nu staar fast, nemlig at Jernbanen skal bære det ubetingede Ansvar. Naar man er kommet til dette Resultat, er det naturligvis paa Grund af den Maade, hvorpaa Jernbanedriften fremtræder i Retslivet, og Hovedpunktet er da dette, at Jernbanedrift er en farlig Virksomhed, og at det særlig ogsaa er en farlig Virksomhed, ogsaa for saa vidt som der er Tale om, at Gnister kan flyve ud af Lokomotivets Skorsten. Der er navnlig ingen Tvivl om, at Gnistefaren for Lokomotivskorstenes Vedkommende er langt større, end den er for almindelige faststaaende Skorstenes. Der er her to Momenter, der kommer i Betragtning. Det ene er dette, at Lokomotivet og dets Skorsten og Gnisterne fra denne føres ud over Landet i stor Fart. Det andet er, at man paa Lokomotivet paa Grund af den snævre Plads og de øvrige Forhold ikke er i Stand til at træffe saadanne Forsigtighedsforanstaltninger til at forebygge Gnistefare, som man kan ved faststaaende Skorstene. Da Lokomotivets Skorstene skal være indrettede saaledes, at de kan komme under Viadukter o. s. v., kan de kun have en vis, forholdsvis lav Højde, og deri ligger et meget betydeligt Faremoment. Ved faststaaende Skorstene vil det aldrig blive tilladt at fyre paa en saadan Maade og med en saadan Kraft, som det sker paa Lokomotiver, uden at Skorstenen er meget høj. For Lokomotivernes Vedkommende kan den af de Grunde, jeg nævnede, ikke gøres saa

høj, og det er altsaa klart, at den Fare, som Lokomotivernes Drift medfører for, at der kan fare Gnister ud over de Ejendomme, som ligger i Nærheden af Jernbanen, bliver forholdsvis overordentlig stor. Hvis nu Jernbanedriften kun var farlig og ikke andet, vilde man selvfølgelig uden videre forbyde den. Men Sagen er den, at den foruden at være farlig, ogsaa er i høj Grad nyttig, og derfor kan man ikke forbyde denne Virksomhed. Men det naturlige og rimelige er da, at den særlige Risiko, som denne farlige, men nyttige Virksomhed frembyder, bør lægges paa den, som driver Virksomheden, det vil sige paa Jernbaneselskabet. Det er jo nu muligt, og det har jeg ogsaa set fremhævet, at Jernbaneselskabets Driftsindtægter ikke er saa store, at de kan bære den Slags Udgifter. Men det gælder jo om mange andre Udgifter, at de ikke kan afholdes af Jernbaneselskabets Driftsindtægter, og dog maa de afholdes. Sagen er nemlig den, at Jernbanedriften har i alt Fald foruden den direkte Betydning at skaffe Penge ind til dem, som driver Jernbanerne, ogsaa en stor indirekte Betydning i Retning af at ophjælpe de paagældende Egne, og derfor er det, at der fra det offentlige Side, fra Stat og Kommuner, gives betydelige Tilskud til Jernbaner, som ikke kan betale sig gennem deres Drift, som ikke er i Stand til at forrente deres Anlægsomkostninger paa en saadan Maade, at Folk, der kun handlede for at tjene Penge, vilde anlægge dem af Hensyn til deres egne Interesser. Det er klart, at de Udgifter, man her kommer til, maa behandles paa samme Maade som andre Udgifter; det Tilskud, som er givet fra det offentlige for at faa Jernbanen i Gang til Gunst for den paagældende Egn, maa fastsættes under Hensyn til denne Driftsudgift saavel som under Hensyn til andre Driftsudgifter. Man kan jo her sikkerligt sammenstille Forholdet med Ekspropriation. Det vilde naturligvis være bekvemt og behageligt for Jernbanerne, om de uden videre kunde tage de Jordstykker, de havde Brug for til Anlægget, uden at betale for dem, men det gaar ikke an, det er alle enige om, at de skal betales, og kan Jernbanerne ikke selv afholde Udgifterne, træder efter Omstændighederne det offentlige til. Det er den Vej, man bør gaa, hvis Driften ikke kan bære det, at de paagældende Udgifter udlignes paa det hele Samfund, som er interesseret i at faa Jernbanen i Gang. Men derimod vilde det være højst ubilligt, om disse Udgifter skulde falde paa den enkelte Mand,