

som Bedriften træder i Forbindelse med. For Funktionærers og Arbejderes Vedkommende giver det sig Udtryk derigen- nem, at Bedriftens Indehaver maa holde dem ulykkesforsikrede, og for udenforstaa- ende Trediemænd deri, at Bedriftens Indehaver maa betale den Skade, de lider. Jeg tror nu ikke, at en Bedrift behøver at være saa overmaade farlig for at gaa ind under disse Regler. Det er jo bekendt, at Reglerne om Arbejderulykkesforsikring strækkes ret vidt, og der kan dog vist anføres en hel Del for, at naar Bedriftens Indehaver er ansvarlig overfor sine egne Folk, altsaa overfor dem, der dog frivilligt ifølge en Kontrakt er traadt i Forbindelse med ham og hans Bedrift, saa bør han lige saa vel være det overfor udenforstaaende, i hvilket Tilfælde Bedriften paa- tvinger dem sin Nærværrelse, uden at de er i Stand til at forhindre, at den eksisterer. Men for øvrigt kan der vist ikke være mindst Tvivl om, at Jernbanedriften særlig med Hensyn til Gnistfaren maa be- dragtes som en særlig farlig Virksomhed og navnlig da farligere end andre Virk- somheder, der drives ved Hjælp af fast- staaende Fyrsteder. For det første føres jo Lokomotivet og dermed Ildstedet og Gnistfaren over store Strækninger med betydelig Fart, og for det andet medfører Forholdene paa et Lokomotiv, at man ikke er i Stand til at træffe de Forsigtig- hedsregler, som kan træffes ved faststaaende Ildsteder. Dels maa man for at kunne komme under Viadukter o. l. have en meget lav Skorsten, og dels maa man fyre paa en meget begrænset Plads, hvilket bevirker, at de Forsigtighedsregler, som kan træffes, er og maa blive meget begrænsede. Fy- ringen paa et Lokomotiv er uden Tvivl af en saadan Art, at den aldeles ikke vilde blive tilladt ved et fast Ildsted. For faste Ildsteder har vi jo i vor Lovgivning en Række Bestemmelser om Forsigtighedsreg- ler, der skal træffes, men saadanne Forsig- tighedsregler lader sig ikke praktisere paa et Lokomotiv. Der er altsaa ingen Tvivl om, at Jernbanedriften er farlig. Hvis den nu kun var farlig, vilde man simpelt hen forbyde den, men den er ikke blot farlig, den er, som jeg fremhævede i Fjor, tillige i høj Grad nyttig, og deraf bliver Følgen, at man ikke kan forbyde den, men maa tillade den; men man kan da forlange, at Jernbanerne selv bærer Risikoen ved deres Drift. Den højtærede Minister fremhævede i sin Tale ved Lovforslagets Fremsættelse — han gjorde det allerede i Fjor —, at Jernbanedriften ikke blot er nyttig, men

endogsaa nødvendig. Det erkender jeg ganske, og det erkendte jeg i Fjor, men det forekommer mig egentlig, at mit Argument derved kun bliver saa meget bedre. Hvis Forholdet var det, at Jernbanen kun med- førte meget liden Nytte, vilde det maaske ligge nær at sige: Ja, af Hensyn til en saa ringe Nytte kan man ikke udsætte sig for saa stor Fare, og saa vilde man blive staaende ved at forbyde Jernbanedrift. Men da Jernbanedriften nu ikke blot er lidt nyttig, men i høj Grad nyttig, ja aldeles nødven- dig, kommer den Betragtning jo ikke frem. Der er ingen Tvivl om, at hvilken Risiko man saa end lægger paa Jernbanerne i Retning af at bære de Skader, som Driften medfører, vil Jernbanedriften ikke derfor ophøre; Jernbanerne maa drives, Risikoen maa bæres, og skulde det vise sig, at Jern- banerne ikke selv kan bære denne Risiko, hvem maa saa bære den? Naturligvis de, for hvem Jernbanerne er saa nødvendige: Hele Samfundet, Staten; Staten maa her træde til og hjælpe Jernbanerne, paa samme Maade som den hjælper dem i saa mange andre Retninger, netop under Hensyn til deres Nytte og Nødvendighed.

De Betragtninger, som jeg her har fremsat, er, som jeg nævnte, ganske al- mindelige i Europa, de har gjort sig gæl- dende i alle europæiske Lande. Der findes overalt en Lovgivning, som hviler paa disse Betragtninger. Det er værd at lægge Mærke til, at Forholdet overalt i de euro- pæiske Lande er det, at man er begyndt med at paalægge Jernbanerne et ringe An- svar, man er begyndt med kun at gøre dem ansvarlige, hvis der kunde tillægges deres Funktionærer og Arbejdere Skyld, hvis der forelaa et retsstridigt og tilregne- ligt Forhold, men derfra er man efter- haanden under Trykket af det praktiske Livs Krav naaet til den modsatte Opfat- telse, nemlig at Jernbanerne bør bære det ubetingede Retsansvar. Og det har man gjort endogsaa i en saadan Grad, at man har fortolket den samme Lov paa for- skellig Maade, efter som disse Hensyn har gjort sig gældende. Det har man gjort i Østerrig og ogsaa i Frankrig. Man har der oprindeligt fortolket Loven saaledes, at Jernbanerne kun var ansvarlige, naar der forelaa Skyld, Retsstridighed og Tilregne- lighed, men senere har man under Trykket af det praktiske Livs Krav fortolket den samme Lov saaledes, at Jernbanerne maa bære den ubetingede Driftsrisiko, selv om der ikke foreligger Skyld. Jeg fremhæver dette, fordi det klart belyser, at den højtærede Minister ikke