

Ejendom, der ligger i Nærheden af en Jernbane, vil Jernbanen være udsat for at komme til at betale for den Skade, der er sket, uanset at den maaske slet ikke er forvoldt ved Gnister fra Lokomotivet, ja, det endog maaske ligger langt nærmere, at Branden kunde være forvoldt af Vågabonder og lignende. Dette Argument beror paa en Misforstaaelse af den gældende Lov. Loven af 1898 kræver med Bestemthed for at paalægge Erstatningsansvar, at Skaden skal være forvoldt ved Gnister fra Lokomotivet. Denne Betingelse maa være til Stede, og den maa være oplyst fra den Side, der søger Erstatning. Der gælder i saa Henseende ikke nogen særlig Bevisregel. — Dernæst har jeg set anført fra flere Sider, at man ikke behøvede at være ængstelig for at lægge Skaden over paa den brandlidte, idet han altid vilde kunne dække sig mod Tab ved en passende Forsikring. Ogsaa dette Argument beror paa en Misforstaaelse, thi Brandforsikring vil slet ikke sige andet, end at man forandrer en Risiko saaledes, at man bringer den ind under en anden Form. Det er i og for sig principielt det samme, enten en Mand selv vil bære en Risiko og saa maaske betale en Gang mange Penge, naar Skaden kommer, eller han betaler et Assuranceselskab for at bære Risikoen, altsaa betaler et mindre Beløb aarligt for saaledes at udligne Risikoen paa en lang Tid. I og for sig bliver Forholdet i begge Tilfælde det samme. Naar en Skade rammer, maa man spørge: Hvem er nærmest til at bære den? Og den, der er nærmest til det, er sandelig ogsaa den, der maa tegne Assurancen. Hvis den brandlidte er nærmest til at bære Skaden, maa han tegne Assurancen. Kommer man derimod til det Resultat, at det er Jernbanen, der er nærmest til det, er det selvfølgelig den, der maa tegne den Assurance, der skal udligne Risikoen.

Endelig har jeg set anført, at man ikke behøvede at være bange for at paalægge den brandlidte Tabet, fordi han, da Jernbanen blev anlagt, allerede havde faaet Ulempeerstatning, der ogsaa kan dække den Skade, der her er Tale om. Dette Argument beror ligeledes paa en Misforstaaelse. Det kan ganske vist være, at den paagældende har faaet Ulempeerstatning for det Beløb, der vil medgaa til at ombytte Straataget paa hans Hus med ildfast Tag. Forsømmer han nu at lægge dette paa, er der ikke Tvivl om, at han bør bære den Risiko, der derved forvoldes. Men hvis han anvender Ulempe-

erstatningen efter dens Mening, hvad jo i Almindelighed vil ske, er Forholdet det, at man ved at erstatte Straataget med ildfast Tag formindsker Risikoen, og da kommer det selvfølgelig Jernbaneselskabet til gode; der er mindre Risiko for, at der skal opstaa Ildebrand. Men den Risiko, der bliver tilbage, selv naar Ejendommen er under ildfast Tag, har den paagældende ikke faaet nogen Betaling for at bære, og den vil derfor fremdeles falde paa Jernbaneselskabet, hvis man mener, at den hele Risiko burde være faldet paa Jernbanen, forinden der blev givet Ulempeerstatning. Men desuden er det ingenlunde alle, der har afstaaet Jord til Jernbanerne, som faar Ulempeerstatning, og den Skade, der her er Tale om, kan jo ogsaa ramme Folk, der slet ikke har afstaaet Jord til Jernbanerne, Folk, hvis Ejendomme maaske ligger noget borte, idet Gnister, der flyver op af Lokomotivet, ikke spørger om den juridiske Grænse, men somme Tider flyver langt bort. Skaden kan ramme en Mand, der i sin Tid slet ikke har været inde under Ekspropriationsforretningen og absolut ikke har faaet Ulempeerstatning.

Altsaa ogsaa dette Argument maa man lægge til Side og stille Spørgsmaalet rent og skært: Naar der sker Brandskade paa Grund af Gnister fra et Lokomotiv, hvem er da nærmest til at bære denne Skade? Den Mand, hvis Ejendom er blevet ødelagt ved denne Brand, eller det Jernbaneselskab, der ejer Lokomotivet og driver Banen? Saafremt der nu maatte kunne paapeges Skyld fra Jernbanens eller dens Funktionærers Side efter almindelige Regler, Skyld, retsstridig og tilregnelig Handling, vil vel ingen være i Tvivl om, at Jernbanen bør bære Skaden. Paa den anden Side vil man vel heller ikke være i Tvivl om, at den skadelidte selv bør bære Skaden, hvis han har forvoldt den ved sit eget Forhold. Man kunde sikkert ogsaa blive enig om, at hvis den paagældende Ejer, efter at Banen var anlagt, havde anlagt særligt brandfarlige Foranstaltninger i Nærheden af Banen, hvis han havde opført straaetækte eller andre særligt brandfarlige Huse udover, hvad der kunde være et naturligt Udslag af Ejendommens Drift, saa maa Skaden naturligt falde paa ham. Om saadanne Tilfælde er der imidlertid ikke her særlig direkte Tale. Hvis man bortser fra dem, faar vi tilbage en Kreds af Tilfælde, hvor man hverken kan paavise Skyld hos Jernbaneselskabet eller hos den skadelidte, og her er det da efterhaanden blevet en saa at sige i hele Eu-