

ropa fastlaaet Retssætning, at Jernbaneselskabet maa bære Skaden, ikke blot, naar der kan paavises Skyld hos Jernbaneselskabet, men ogsaa, naar dette ikke er Tilfældet. Jeg skal nævne Forholdene i en Række europæiske Lande, men forinden jeg gaar over til denne Gennemgang, vil jeg gerne gøre en lille Indledningsbemærkning. Jeg vil nemlig meget nødig have Udseende af at ville pynte mig med laante Fjer, og nu er Forholdet det, at jeg i den korte Tid, der har staaet til Raadighed, umuligt vilde have kunnet gennemgaa de vigtigere europæiske Landes Lovgivning og Domstolepraksis paa dette Omraade. Men det har truffet sig saa heldigt for mig — maaske uheldigt for Jernbaneselskaberne —, at en af vore mest lovende unge Jurister netop for ganske nylig har haft Lejlighed til at behandle den Slags Erstatningsspørgsmaal i en Monografi, hvor han ogsaa meget udførligt kommer ind paa en Undersøgelse af det specielle Spørgsmaal, hvem der bør bære den Skade, som forvoldes ved Brand, fremkaldt ved Gnister fra Lokomotiver. De følgende Bemærkninger gælder altsaa netop dette specielle Tilfælde, at der er forvoldt Brandskade ved Gnister fra Lokomotivet.

Hvad først angaar Sverige, er Jernbaneselskabet i saa Tilfælde ubetinget ansvarligt. Dette er Tilfældet ifølge Lov af 1886, som dog kun fastslaar, hvad der allerede tidligere var antaget i den svenske Højesteretspraksis. — For Norges Vedkommende gælder det samme. Der findes ikke nogen bestemt positiv Lov, men Regelen staaar ganske fast i Praksis, og den støttes stærkt ved Analogi fra en Lov af 1887 om Dampskibe i Fart paa ferske Vande. I denne Lov er der nemlig paalagt Dampskibet et ubetinget Ansvar for Brande, der foranlediges ved Gnister fra det, og det ligger jo ganske overordentlig nær at drage Analogien fra Gnister, der kommer fra et Dampskib, til Gnister, der kommer fra et Lokomotiv. — I Tyskland var det ubetingede Ansvar allerede antaget forinden det tyske Riges Dannelselse, i de partikulære Lovgivingers Tid. Det var antaget nogle Steder ifølge Lov, saaledes i Preussen allerede ifølge en Lov af 1838, andre Steder ifølge fast Praksis, saaledes i Bayern ifølge Domme af den Bayerske Højesteret allerede fra 1853 og 1861. Efter at det tyske Rige er blevet dannet, og man har faaet en fælles tysk Civillovgivning, er det ubetingede Ansvar gentagne Gange slaaet fast med stor Bestemthed af den tyske Rigsret i Leipzig. — I Østerrig

findes en noget mindre klar Lov af 1854, og da nu Loven var noget mindre klar, var man til at begynde med tilbøjelig til at fortolke den saaledes, at Ansvaret for Jernbaneselskabet krævede Skyld, men i senere Aar er man af Hensyn til Retslivets Interesser gaaet over til en anden Fortolkning, idet den østerrigske Højesteret nu gentagne Gange ved klare Domme har fortolket Loven saaledes, at Jernbaneselskabet ubetinget er ansvarligt, selv om Skyld ikke kan paavises. — I Frankrig har man i og for sig paa dette Omraade ikke andre Lovregler end Code Napoléon, der af gode Grunde ikke beskæftiger sig særlig med Lokomotivgnister, men i Praksis staaar det ganske fast, at Jernbaneselskabet er ubetinget ansvarligt. De grundlæggende Domme er allerede fra 1858 og 1859. — I Italien gælder det samme. Der findes ikke bestemte positive Lovregler, men det ubetingede Ansvar for Jernbaneselskabet er ganske fast antaget i de høje Retters Praksis. — Hvad endelig England angaar, findes der der en Lov af 1905, der paalægger ubetinget Ansvar, men dog kun for „agrariske Skade“, altsaa Skade paa Marker, Plantninger o. lign., derimod ikke for Skade paa Bygninger; derom gælder altsaa de almindelige Erstatningsregler. Denne Lov er imidlertid kommet til Eksistens ved et Kompromis, og Forholdet er da det, at det, som man i de engelske juridiske Kredse er gaaet ud fra, som den almindelige Regel, der burde følges, hvor der ikke fandtes Hjemmel til noget andet, er ikke det, at der, saaledes som paa andre Omraader i Livet, skulde kræves Skyld, retsstridig, tilregnelig Handling, men det er derimod dette, at Jernbanen burde bære det ubetingede Ansvar. Det kan man se af den Maade, hvorpaa de engelske Domstole behandler Landevejslokomotiverne. Det staaar nemlig fast i den engelske Domstolepraksis, at man ubetinget paalægger Landevejslokomotivets Ejer Ansvaret for Brandskade, forvoldt ved Gnister fra hans Lokomotiv, selv om der ikke kan paapeges Skyld. De engelske Domstole ræsonnerer altsaa ikke saaledes: den almindelige Regel er, at der maa kræves Skyld, retsstridig og tilregnelig Handling, og nu er der for Jernbanens Vedkommende opstillet en særlig, videregaaende Undtagelse for agrariske Skader, men da denne særlige Undtagelse ikke er givet for Landevejslokomotiver, maa her de almindelige Erstatningsregler gælde. Saaledes ræsonnerer man ikke, man ræsonnerer aabenbart saaledes, at den almin-