

Ed.

771. Nefndarálit

[193. mál]

um frv. til l. um brunatryggingar utan Reykjavíkur.

Frá meiri hl. allsherjarnefndar.

Nefndin hefur ekki orðið sammála um afgreiðslu málsins. Meiri hl. nefndarinnar (LJóh, SÓÓ og GÍG) taldi rétt að leita umsagnar Brunabótafélags Íslands um frv., áður en nefndin tæki afstöðu til þess. Minni hl. nefndarinnar (HermJ og PZ) vildi hins vegar ekki bíða eða leita umsagnar Brunabótafélagsins og hefur gefið út sérstakt nefndarálit.

Af umsögn þeirri, sem nefndinni barst frá Brunabótafélagi Íslands um frv., sést, að óhjákvæmilegt er að taka löggjöfina um Brunabótafélag Íslands til endurskoðunar ásamt annarri gildandi löggjöf um brunatryggingar utan Reykjavíkur — og ekki hvað sízt eigi frv. þetta nú fram að ganga. Hefur meiri hl. nefndarinnar því orðið sammála um að leggja til, að lögfest verði fyrir mæli um slíka endurskoðun, um leið og hann mælir með því, að frv. verði samþykkt. Að öðru leyti vísast til meðfylgjandi umsagnar Brunabótafélags Íslands um málið.

Samkvæmt þessu leggur undirritaður meiri hl. nefndarinnar til, að frv. verði samþykkt með eftirfarandi

BREYTINGUM:

1. Við 1. gr. Á eftir orðunum „Reykjavíkur er heimilt“ í 1. málsg. komi: frá 15. okt. 1955.
2. Við 3. gr. Orðin „í hlutaðeigandi bæjar- eða sveitarfélagi“ í síðari málsg. falli niður.
3. Í stað 5. gr. komi tvær greinar, svo hljóðandi:
 - a. (5. gr.) Sameinað Alþingi kýs hlutfallskosningu fimm manna nefnd til þess að endurskoða lög um Brunabótafélag Íslands og önnur lagafyrirmæli um brunamál utan Reykjavíkur. Nefndin kýs sér formann og skal í starfi sínu hafa samráð við forstjóra Brunabótafélags Íslands. Nefndin skal ljúka störfum það snemma, að unnt verði að leggja frv. um þetta efni fyrir næsta reglulegt Alþingi.
 - b. (6. gr.) Lög þessi öðlast þegar gildi.

Alþingi, 8. apríl 1954.

Lárus Jóhannesson,
fundaskr.

Sigurður Ó. Ólafsson,
frsm.

Guðm. Í. Guðmundsson.

Fylgiskjal I.

BRUNABÓTAFÉLAG ÍSLANDS

Háttvirt allsherjarnefnd efri deildar Alþingis hefur með bréfi, dags. 2. þ. m., sent oss til umsagnar frumvarp til laga um brunatryggingar utan Reykjavíkur. Fer hér á eftir umsögn vor og álit um málefni það, sem frumvarpið fjallar um.

Til brunatryggingar er stofnað í því augnamiði að tryggja váttryggðum fullar bætur fyrir þann skaða, sem hann kann að líða af völdum eldsvoða, gegn því, að greitt sé sérstakt ákveðið gjald, svonefnt iðgjald. Þegar iðgjöld eru ákveðin, er stuðzt við reynslu liðinna ára og iðgjöldin ákveðin þannig, að þau nægi fyrst og fremst til lögákveðinna bótageiðslna.

Upphæð iðgjaldsins á hverjum stað fer eftir því, hve tíð og stór brunatjónin eru, sem og dreifingu áhættunnar, en brunatjónin gefa í flestum tilfellum rétta

mynd af ástandi byggingar- og skipulagsmála, og ekki sízt ástandi brunavarnanna á hverjum stað.

Í umræðum um mál þetta hefur aðallega verið gerður samanburður á iðgjöldum í Reykjavík og svo á hinum ýmsu stöðum á landinu, sem tryggja hjá Brunabótafélagi Íslands.

Þegar slíkur samanburður (sem alls ekki er einhlítur, þegar um ólíkar aðstæður er að ræða) er gerður á iðgjöldum, er sagan ekki nema hálf sögð og alls ekki rétt, nema einnig sé meðreiknuð upphæð brunatjóna á hverjum stað. Því eins og áður er sagt er til tryggingarinnar stofnað til þess að bæta brunatjónin. Skal hér gerður stuttur samanburður á þessu.

Á árunum 1944 til 1953 greiðir váttryggingarfélag það, sem hefur brunatryggingar húseigna í Reykjavík, kr. 7 270 185.00 í bætur, en Brunabótafélag Íslands greiðir á sama tímabili kr. 16 986 498.87. Nú eru váttryggingarverðmætin mjög áþekk í Reykjavík og utan Reykjavíkur eða 2.9 milljarðar í Reykjavík, en 2.5 milljarðar utan Reykjavíkur. Sést á þessu, hve tryggingar utan Reykjavíkur eru miklu áhættumeiri.

Meðaliðgjald í Reykjavík er 1.247948‰, en utan Reykjavíkur 2.617107‰. Þ. e. a. s. iðgjöldin hjá Brunabótafélagi Íslands og þau iðgjöld, sem nú eru í Reykjavík og gilda eiga um næstu fimm ár, haldast nokkurn veginn í hendur, miðað við þá áhættu, sem um er að ræða á hvorum stað.

Varðandi meðaliðgjöld ber að gæta þess, að timburhús eru sem næst 40% af tryggingarstofni Brunabótafélagsins, en aðeins 20.1% af tryggingarverðmætum í Reykjavík.

Enn fremur er rétt að gera sér ljóst, að Reykjavíkurbær hefur varið til brunamála síðustu níu árin 14.7 millj. kr. Hins vegar eru stór svæði af tryggingarumdæmi Brunabótafélags Íslands ýmist alveg án brunavarna eða þær mjög ófullkomnar, enn sem komið er.

Í því sambandi skal bent á það, að Brunabótafélag Íslands er með lögum nr. 37 frá 1948 gert að skyldu að greiða allan kostnað við Brunavarnaeftirlit ríkisins. Sá kostnaður nemur nú árlega hátt á annað hundrað þúsund krónum. Brunabótafélagið hefur ekki talið þetta eftir, enda sýnir það sig í því, að það rekur jafnhliða verkstæði, sem eingöngu fæst við smíði og útvegum brunavarnaáhalda og tækja og hefur meðal annars smíðað yfir 20 brunabila, sem dreifðir eru víðs vegar um landið. Enn fremur hefur félagið flutt inn slökkvitæki alls konar og dreift þeim til hinna ýmsu staða. Alla þessa aðstoð hefur félagið veitt á þann hátt, að bæjar- og sveitarfélög hafa ekki þurft að greiða eina krónu úr bæjar- og sveitarsjóði, heldur hefur félagið afhent tækin í sérstöku afsláttar- eða bonus-formi.

Í tveim hreppum í nágrenni Reykjavíkur, Kópavogs- og Seltjarnarneshreppi, hefur Brunabótafélagið greitt til hreppanna sjálfra 15% af iðgjöldunum til að standast straum af greiðslu til slökkviliðs Reykjavíkur, er fengið væri til aðstoðar, ef bruna bæri að höndum.

Hér við bætist, að stórum meiri hluta varasjóðs félagsins hefur verið varið til vatnsveitulána. Vatnsveitulán nema nú að meðtöldum slökkvitækjalánunum rúml. 13 millj. kr. Öll eru lán þessi veitt til langs tíma (20 ára) og með hagstæðum vaxtakjörum.

Markmið félagsins með þessu hefur verið það að auka og bæta brunavarnir út um landið og á þann hátt stuðla að lækkun iðgjalda á brunatryggingum húseigna sem og lausafjármuna.

Árangur af þessari starfsemi félagsins er þegar farinn að koma í ljós í lækkaðri brunaprósentu, sem svo leiðir af sér lækkun iðgjöld.

Á síðastl. hausti voru öll iðgjöld hjá Brunabótafélagi Íslands lækkun um 5—25%. Gerðir hafa verið sérstakir samningar við þrjá kaupstaði um lækkun iðgjalda, jafnhliða því sem brunavarnir voru bættar. Veitti félagið viðkomandi bæjarfélögum bæði fjárhagslegan og tæknilegan stuðning í þessu sambandi. Lækkun iðgjalda

samkv. þessum sérsamningum nemur allt upp í 50%, og eru iðgjöld samkv. þeim allt niður í 0.6%. Auk þess er greiddur til þeirra bæjarfélaga, sem samið hefur verið sérstaklega við, ágóðahluti af rekstri trygginganna á hverjum stað.

Sams konar samningar standa öllum bæjar- og sveitarfélögum til boða (sjá meðfylgjandi umburðarbréf félagsins frá 1950 og 1953). Á þessa samninga er af hálfu félagsins litið sem byrjunarspor í þá átt, að með samvinnu félagsins og bæjar- og sveitarstjórna verði hægt að halda enn lengra á sömu braut.

Hér fer á eftir yfirlit um iðgjöld á íbúðarhúsum hjá Brunabótafélagi Íslands og í Reykjavík:

Iðgjöld hjá Brunabótafélagi Íslands:

Steinhús: 0.6 — 0.75 — 0.825 — 1.02 — 1.275 — 1.36 — 1.5 — 1.53 — 1.6 — 1.8 — 1.91%.
Timburhús eldvarin: 2.125 — 2.5 — 2.7 — 2.95 — 3.2% allt eftir því, á hvaða stigi brunavarnir eru á hverjum stað, og með tilliti til þess, hvernig frágangur húsa er, sem og fjarlægð þeirra frá öðrum húsum.

Einstök dæmi: Á Akureyri og í Hafnarfirði eru þessi iðgjöld á meginhluta steinhúsa: 0.6 — 0.825%. 1.5% iðgj. fá þau steinhús, sem eru að mestu eða öllu leyti innréttuð með timbri. Eldvarin timburhús 2.7%.

Í Kópavogs- og Seltjarnarneshreppi eru iðgjöld þessi, þegar frá hefur verið dreginn 15% afsláttur, sem greiddur er til hreppanna til þess að standa straum af brunavörnum: Steinhús: 1.02 — 1.53%, timburhús eldvarin og öldvarin: 2.125%.

Iðgjöld í Reykjavík: Steinhús 0.7%, timburhús eldvarin 1.925%.

Ef gerður er samanburður á iðgjöldum á þeim stöðum út um landið, þar sem miðað er við ófullkomnar eða engar brunavarnir, og iðgjöldum í Reykjavík, er nauðsynlegt, svo að sambærilegar tölur fáiast, að bæta við Reykjavíkur-iðgjöldin beinum árlegum útgjöldum bæjarfélagsins til brunamála, eða sem næst 1%. Auk þessa verður að taka tillit til hlutfallstölu á milli greiddra tjóna á tryggingarsvæði Reykjavíkur og á tryggingarsvæðinu utan Reykjavíkur, sbr. uppgefnar tölur hér að framan. Athygli skal enn fremur vakin á því, að algerlega er rangt við samanburð á iðgjöldum að reikna Reykjavíkur-iðgjöldin fyrst niður um yfir 40%, eins og sumir hafa leyft sér að gera til þess að fegra tölur sínar, fyrst og fremst vegna þess, að samanburðinn ber að miða við þau iðgjöld, sem gilda eiga um næstu fimm ár í Reykjavíkur-kaupstað. Ella verður slíkur samanburður eins óraunhæfur og ef tekið væri vöruverð tveggja smásöluverzlana og borið saman á þeim grundvelli, að upp væri gefið smásöluverð hjá annarri, en innkaups- eða heildsöluverð hjá hinn.

Þegar Brunabótafélagið var stofnað, voru allar tryggingar í höndum erlendra félaga, og er talið, að meðaliðgjald af húsum, sem greiða varð á hinum frjálsa markaði, hafi verið milli 8 og 9% utan Reykjavíkur.

Öll þessi iðgjöld runnu út úr landinu. Í upphafi gat félagið að sjálfsögðu ekki tekið nema takmarkaða áhættu á sig, en jók hana smátt og smátt, eftir því sem varasjóður félagsins óx, og er nú svo komið, að félagið ber sjálft 75% af áhættunni, en endurtryggir 25%. Frá því 1944 hefur verið endurtryggt hjá innlendu félagi, Íslenzkri endurtryggingu, Reykjavík, sem einnig tekur nokkra áhættu af tryggingum félagsins, svo að sá hluti iðgjalda, sem út úr landinu fer, er orðinn alveg hverfandi. Ber hér að undirstrika, hvern gjaldeyrissparnað þetta hefur í för með sér.

Varasjóður félagsins nemur nú eftir nærfellt fjörutíu ára starfsemi 19,2 millj. kr. Ýmsum kann fljótt á litið að þykja þetta mikið fé, en þess ber að gæta, að stór hluti þessa sjóðs er til orðinn fyrir vaxtasöfnun, enda nema vaxtatekjur félagsins nú rúml. 900 þúsundum króna árlega. Til samanburðar má taka annað gagnkvæmt tryggingarfélag íslenzkt, sem stofnað var 1946. Í málagni þess — Samvinnutrygging — er þess getið, að sjóðir þess séu eftir 6 ára starf, eða pr. 31/12. 1952, 16.4 millj. kr., og ári síðar lætur nefnt félag þess getið í tilboði sínu til Reykjavíkur-bæjar, að sjóðir þess nemi 20 millj. króna eftir aðeins 7 ára starfrækslu.

Vér höfum hér að framan gert stutta grein fyrir starfsemi Brunabótafélags Íslands, og er þar aðeins stiklað á stóru einu, enda naumur tími ætlaður til undirbúnings, en af nægu að taka.

Vér teljum það ekki hlutverk vort að dæma um starfsemi félagsins, en viljum taka það fram, að það hefur ávallt vakað fyrir forráðamönnum félagsins að vinna málstað þess sem mest gagn með því að reka það í þeim anda, sem Alþingi ætlast til, með hagsmuni einstakra félagsmanna, félagsdeilda og alþjóðar fyrir augum.

Út af ákvæðum frumvarps um brunatryggingar utan Reykjavíkur (þskj. 622) viljum vér taka þetta fram:

I. Brunabótafélag Íslands, sem er gagnkvæmt ábyrgðarfélag váttryggjenda, var stofnað til þess að hafa allar brunatryggingar húseigna utan Reykjavíkur með höndum. Hér er því um félag eða stofnun að ræða, sem váttryggjendur sjálfir eiga og reka og rekið er einvörðungu með hagsmuni þeirra sjálfra fyrir augum. Oss virðist því sízt vera til hagsbóta fyrir hina einstöku félagsmenn eða félagsdeildir, að forráðamönnum bæjar- og sveitarfélaga sé í sjálfsvald sett, hvort þeir tryggja hjá sínu eigin félagi eða einhverjum öðrum, og gangi þannig á eigin hagsmuni og aðstöðu, sem náðst hefur á hartnær fjörutíu ára starfstíma, einkum nú, þegar það hefur eignast traustan varasjóð og hafin er úthlutun arðs, en af tekjum síðasta árs voru lagðar í arðjöfnunarsjóð í því skyni 700 þúsund krónur.

II. Þá teljum vér það ótvíræð rök móti frumvarpi þessu, að Reykjavíkurbær, sem haft hefur frelsi til þess að bjóða tryggingar sínar út um þrjátíu ára skeið, eða síðan hann gekk úr tryggingarfélagi dönsku kaupstaðanna 1924, hefur á yfirstandandi Alþingi farið fram á lagaheimild til þess, að Reykjavíkurbær megi sjálfur taka tryggingarnar í sínar hendur, og er þar með eftir 30 ára hrakninga milli félaga kominn á þá sömu skoðun, sem lá að baki stofnunar Brunabótafélags Íslands 1915. Munurinn er þó sá, að nú eiga bæjar- og sveitarfélög utan Reykjavíkur traustan varasjóð í félagi sínu, en Reykjavík verður að byrja frá grunni með tvær hendur tómar.

III. Vér teljum, að með því að kljúfa samtryggingu þá, sem verið hefur með bæjar- og sveitarfélögum utan Reykjavíkur, sé farið inn á hættulega braut, ekki hvað hagsmuni Brunabótafélags Íslands áhrærir, heldur fyrir hagsmuni tryggjenda á hinum ýmsu stöðum, þar eð reynslan sýnir, að því takmarkaðri sem dreifingin verður, því áhættumeiri og ótraustari verður grundvöllur trygginganna, og leiðir það óhjákvæmilega af sér óvissu um iðgjöld frá ári til árs. Nærtækt dæmi er, að á síðastl. ári varð brunatjón í einu kauptúni sem svarar 20 ára iðgjaldagreiðslu sveitarfélagsins. Áþekk dæmi munu raunar hafa komið fyrir í flestum deildum innan félagsins á skiptandi tímabilum. Eftir því sem dreifing áhættunnar er viðtækari, gæfir slíkra fyrirbrigða minna, enda er það undirstaða váttryggingarstarfseminnar, að þótt halli sé á einum stað eða einstökum tryggingum, er ábati á öðrum.

Að lokum viljum vér taka þetta fram, að undirritaður forstjóri Brunabótafélags Íslands hefur áður hreyft því við hæstvirtan félagsmálaráðherra, að rétt væri að breyta skipulagi og stjórn félagsins á þann veg, að bæjar- og sýslufélög kysu sérstaka fulltrúa, er hefðu beinan íhlutunarrétt um ákvörðun iðgjalda og rekstur félagsins yfirleitt. Jafnframt væri þeim bæjar- eða sveitarfélögum, sem þess óska, gefinn kostur á að taka í eigin ábyrgð hluta trygginganna á hverjum stað. Vér teljum því mjög nauðsynlegt, að þetta mál verði athugað gaumgæfilega og undirbúið í heild. Ef breyta á starfsháttum og skipulagi stofnunar eins og Brunabótafélags Íslands, sem starfað hefur í hartnær fjörutíu ár að brunatryggingum og brunavörnum í landinu í samræmi við lagaákvæði, þar sem fyrir er mælt um takmörkuð réttindi og ákveðnar skyldur félagsins, þá megi ekki í skyndi rasa um ráð fram með breytingar á sérstökum þætti stofnunarinnar, án þess að gæta þess, að réttindi og skyldur hennar haldist í hendur.

Fram er nú komin á Alþingi tillaga til þingsályktunar um athugun á brunatryggingu húseigna utan Reykjavíkur, er þá mundi leiða til endurskoðunar á

lögum um Brunabótafélag Íslands. Vér teljum mjög eðlilegt, að sú athugun fari fram, og munum vér fúslega gefa allar upplýsingar í því sambandi og benda á, hvað vér teljum til bóta horfa.

Með tilvísun til framanritaðs er það niðurstaða vor, að ekki sé nú tímabært, í þinglok og án undangenginnar nákvæmrar heildarathugunar, að samþykkja frumvarp það til laga um brunatryggingar utan Reykjavíkur, sem oss hefur verið sent til umsagnar. Vér leggjum því eindregið til, að frumvarp þetta nái ekki fram að ganga á yfirstandandi Alþingi, en í stað þess fari fram heildarendurskoðun og athugun á þessu máli og ný eða breytt löggjöf sett um þetta efni strax á næsta Alþingi.

Reykjavík, 5. apríl 1954.

Virðingarfyllt,

Brunabótafélag Íslands,

Stefán Jóh. Stefánsson.

Ásgeir Ólafsson.

Til allsherjarnefndar Efri deildar Alþingis.

Fylgiskjal II.

BRUNABÓTAFÉLAG ÍSLANDS

Reykjavík, febrúar 1950.

Til bæjarstjórnar kaupstaðar.

Á síðustu árum hafa einstaka menn úr bæjarstjórnnum kaupstaða komið því til leiðar, að flutt hafa verið frumvörp á Alþingi um heimild sérstakra kaupstaða til þess að losna við ákvæði laga nr. 73 4. júlí 1942, um Brunabótafélag Íslands, til þess að leita eftir brunaváttryggingum fyrir fasteignir hjá öðrum brunabótafélögum. Frumvörp þessi hefur dagað uppi og ekki átt fylgi að fagna á Alþingi. En nú hefur þess orðið vart, að bæjarstjórn Siglufjarðar hefur leitað til bæjarstjórnar annarra kaupstaða um samtök til þess að hafa uppi þá kröfu á Alþingi, að kaupstaðirnir losni við ákvæði fyrrgreindra laga um Brunabótafélag Íslands, með það fyrir augum að leita eftir váttryggingum annars staðar. Þar sem oss virðist, að óskir þessar byggist að verulegu leyti á grundvallarmisskilningi og lítið athuguðu máli, þá þykir oss rétt að skrifa öllum bæjarstjórnnum utan Reykjavíkur um mál þetta og upplýsa þau meginatriði, sem liggja til grundvallar því, að hagsmunum bæjarfélaganna sjálfra, hvað brunabótatryggingu fasteigna snertir, hljóti að vera bezt borgið — ekki hvað sízt til frambúðar — með samstarfi innan Brunabótafélags Íslands.

Þess er þá fyrst að geta, að Brunabótafélag Íslands er ekki það fyrirtæki, er hefur það takmark að skapa óviðkomandi aðilum eða einstökum mönnum, utan fasteignaeigendahópsins, hagnað og gróða af þessum váttryggingum. Félagið var stofnað og hefur eingöngu verið starfrækt til þess að skapa þeim, er eignir sínar tryggja, sem bezt og hagkvæmust kjör. Brunabótafélagið er, eins og segir í 1. gr. laga þess, „gagnkvæmt ábyrgðarfélag váttryggjenda“, og eins og segir í 8. gr. nefndra laga eru „allir þeir, sem skyldir eru til váttrygginga hjá félaginu félagsmenn þess“. Hér er því eingöngu um að ræða félag eða stofnun, sem váttryggjendur sjálfir eiga og reka ber og rekið er einvörðungu með hagsmuni þeirra sjálfra fyrir augum, en ekki til hagsmuna eða gróða fyrir óviðkomandi aðila.

Af þessu leiðir óhjákvæmilega það, að Brunabótafélagið er hagsmunasamtök váttryggjenda sjálfra, og sá myndarlegi varasjóður, sem safnast hefur hjá Brunabótafélaginu, er eingöngu til þess að mæta skakkaföllum, er fyrir kynnu að koma, og er því í raun og veru sameignarsjóður váttryggjenda.

Það er tekið fram í 16. gr. laganna um Brunabótafélagið, að hvert bæjarfélag og sveitarfélag telst deild í félaginu, og í 17. gr. laganna er gert ráð fyrir því, að félagið safni sér varasjóði, sem tryggi örugga fjárhagsafkomu þess, og geti þá síðar greitt félagsdeildunum af tekjuafgangi ágóðahlut eða lækkað iðgjöldin.

Starfsemi og rekstur Brunabótafélags Íslands, eins og annarra váttryggingafélaga, sem eru eingöngu eign váttryggjendanna sjálfra, byggist fyrst og fremst á því, að iðgjöld séu ákvörðuð þannig, að þau nægi til lögákveðinnar bótagreiðslu og öruggs rekstrar félagsins. Þau eru því ekki sett hærri en það, eftir langri og víðtækri reynslu, sem fengizt hefur af þriðjungs aldar starfsemi félagsins, að ætla megi, að þau nægi örugglega til þess að standa straum af greiðslum á tjónum og einnig til þess að skapa félaginu traustan, fjárhagslegan grundvöll. Það geta svo að sjálfsögðu, eins og í allri váttryggingarstarfsemi, orðið mjög misjöfn tjón frá ári til árs, og eins hitt, að tjónin verði meiri á þessum stað en hinum á skiptandi tímabilum. En allt verður þetta, í samræmi við eðli og rekstur váttrygginga, að jafnast á æði löngu árabili, og kemur þannig til greina samhjálpa váttryggjendanna í gagnkvæmu ábyrgðarfélagi.

Brunabótafélag Íslands kostar kapps um það að ákvarða ekki iðgjöld hærri en áhætta og rekstur útheimtir, og þegar þess er eða verður kostur lækka þau eftir því, sem frekast er unnt. Þar kemur og margt til greina, og á sumt verður drepíð hér á eftir, og má þar ekki sízt til nefna öflugan varasjóð og auknar og bætтар brunavarnir, skipulag og byggingarefni í kaupstöðum.

Til þess að varpa nokkru ljósi á það, hver hefur verið afkoma Brunabótafélagsins, hvað snertir váttryggingar fasteigna í kaupstöðum landsins undanfarin ár, skal þess getið, sem hér á eftir fer:

Ef tekin eru til athugunar 10 síðustu starfsár Brunabótafélags Íslands, eða frá 15. okt. 1939 til 15. okt. 1949, hvað snertir brunatjón og kostnað annars vegar og iðgjaldagreiðslur hins vegar, í 11 kaupstöðum landsins (Akranes, Akureyri, Hafnarfjörður, Ísafjörður, Keflavík, Neskaupstaður, Ólafsfjörður, Sauðárkrókur, Seyðisfjörður, Siglufjörður og Vestmannaeyjar), þá kemur það í ljós, eins og algengt er í allri tryggingarstarfsemi, að gróði, mjög misjafnlega mikill, hefur á þessu tímabili orðið af váttryggingunum í 9 kaupstöðum, en tap af 2. Samanlagt hafa brunatjón og kostnaður á þessu 10 ára tímabili, af fasteignaváttryggingum í þessum 11 kaupstöðum, numið 83.32% af heildariðgjöldunum, eða hagnaður alls orðið 16.68% af iðgjöldunum, og nemur hann samtals kr. 1 446 967.00, sem lagður hefur verið í varasjóð.

Um hina einstöku kaupstaði, á þessu tímabili, skal tekið fram:

Akranes. Brunatjón og kostnaður 260% af iðgjöldum. Tap alls kr. 832 432.41.

Akureyri: Brunatjón og kostnaður 81.60% af iðgjöldum. Gróði kr. 338 609.33, eða 18.4% iðgjalda. Á 6 fyrstu árum þessa tímabils var verulegt tap á váttryggingunum.

Hafnarfjörður: Brunatjón og kostnaður 45.949% af iðgjöldum og því gróði, er nemur kr. 780 721.75, eða 54.05% iðgjalda.

Ísafjörður: Brunatjón og kostnaður 100.89% iðgjalda. Tap kr. 7.520.75.

Keflavík: Brunatjón og kostnaður 99.56% iðgjalda. Gróði kr. 3 476.91, eða 0.44% iðgjalda.

Neskaupstaður: Brunatjón og kostnaður 45.44% iðgjalda. Gróði kr. 160 913.20, eða 54.56% iðgjalda.

Ólafsfjörður: Brunatjón og kostnaður 37.26%. Gróði kr. 88 184.07, eða 62.74% iðgjalda.

Sauðárkrókur: Brunatjón og kostnaður 34.45% iðgjalda. Gróði kr. 128 426.33, eða 65.55% iðgjalda.

Seyðisfjörður: Brunatjón og kostnaður 41.31% iðgjalda. Gróði kr. 192 761.08, eða 58.69%.

Siglufjörður: Brunatjón og kostnaður 93 33% iðgjalda. Gróði kr. 91 099.53, eða 6.67%.

Vestmannaeyjar: Brunatjón og kostnaður 44.92% iðgjalda. Gróði kr. 502 717.97, eða 55.08%.

Yfirlit þetta þarfnast litilla skýringa. Það sýnir, eins og venja er í váttryggingum, að tjónin eru misjöfn, bæði frá ári til árs og á einstöku stöðum. Sums staðar er hagnaður, þó misjafn sé, annars staðar berst í bökkum, og á einstaka stað tap. Heildargróði þessara 10 ára er ekki hár af váttryggingum í 11 kaupstöðum.

Honum er öllum ráðstafað til varasjóðs, sem er raunverulega eign allra váttryggjenda. Kemur hér í ljós það höfuðeinkenni váttryggingarstarfsemi, að þeir, sem illa hafa orðið úti, njóta aðstoðar hinna, sem betur hefur vegnað. En fljótt geta orðið endaskipti og atburðirnir hagað því þannig, að sá, sem áður naut aðstoðar, veiti hinum, er verða kann fyrir stórum skakkaföllum. Í kaupstöðum er enn þá því miður mikið af stórum áhættusvæðum, en brunavarnir ekki eins fullkomnar og skyldi, geta því að höndum borið mjög stór tjón. Minnisstætt er nú síðast, og sem ekki hefur komið inn á þetta yfirlit, hið mikla tjón í Vestmannaeyjum.

Yfirlitið ætti að leiða það í ljós, að upphæð iðgjalda hefur eftir ástæðum verið stillt í hóf.

Til rökstuðnings óskunum um að ganga úr Brunabótafélagi Íslands hafa þær ástæður helzt verið hafðar uppi, að iðgjöld þau, er greiða þarf fyrir brunatryggingar fasteigna í Reykjavík, séu mun lægri en iðgjöldin úr öðrum kaupstöðum til Brunabótafélagsins. En þessi samanburður og röksemd fær ekki staðizt. Aðstæðurnar í Reykjavík eru mjög ólíkar, samanborið við aðra kaupstaði. Í Reykjavík er fast stórt, sistarfandi brunalið, húið þeim beztu tækjum, sem til eru hér á landi, með stórri og myndarlegri slökkvistöð. Kostnaður af brunaliði, tækjum og öðru viðkomandi brunavörnum var áætlaður árið 1949 kr. 1 400 000.00. Aðgangur að vatni er vel tiltækur um alla borgina, margir brunahanar og sérstakt brunasímakerfi. Hinum stóru áhættusvæðum fækkar nú óðum í Reykjavík, og timburhúsin eru orðin tiltölulega mjög fá í hlutfalli við steinhús, og þannig mætti lengi telja. Reykjavík hlýtur því að hafa nokkra sérstöðu, hvað þetta snertir, a. m. k. um skeið. En vera má, að í sumum kaupstöðum utan Reykjavíkur færast þetta smám saman í svipað hlutfallslegt horf, og mun það þá vissulega leiða til verulegra iðgjaldalækkana.

Þá er vert að minnst á það, sem hér á undan hefur verið dregið á, að Brunabótafélag Íslands hefur í mörg ár kostað kapps um það að auka og efla brunavarnir, og hefur það víða leitt til verulegra iðgjaldalækkana. Hefur þessi aðstoð félagsins einkum verið í því fólgin:

- 1) að halda uppi og kosta eftirlit með brunavörnum,
- 2) að útvega og útbúa hentug og ódýr slökkvitæki með hagkvæmum greiðsluskilmálum og
- 3) að lána fé til vatnsveitna og sjóveitu.

Skal nú minnzt á hvert þessara atriða fyrir sig.

Um 1. Árið 1929 var gerður sá viðauki við brunamálalögin frá 1907, að skipaður skyldi sérstakur eftirlitsmaður með því, að lögunum yrði framfylgt. Var Geir G. Zoëga falið eftirlitsstarf þetta, og hefur hann gegnt því síðan. En frá 1934 hefur hann haft aðstoðarmann við starfið, Erlend Halldórsson vélstjóra í Hafnarfirði, og hefur hann fyrir hönd Brunabótafélagsins ferðast um landið milli váttryggingarstaða til eftirlits og leiðbeiningar um brunavarnir. Var Erlendur árið 1941 ráðinn fastur starfsmaður félagsins við brunavarnaftirlitið og einnig við starfræksluna, sem getur um hér á eftir undir 2. Allan kostnað við þetta brunavarnastarf greiðir Brunabótafélagið, og er það engum efa bundið, að það hefur bætt og aukið brunavarnirnar. Hefur þessi starfsemi félagsins orðið váttryggjendum að miklu liði og bæjarfélögunum til mikilla hagsbóta. Verður það mjög dregið í efa, að önnur brunaváttryggingarfélög fasteigna hefðu á sama hátt kostað slíka starfsemi. Kostnaður við þetta eftirlit nam á síðasta ári kr. 73 470.27.

Um 2. Um mörg undanfarin ár hefur Brunabótafélagið kostað kapps um að láta útbúa og hafa á boðstólum hagkvæm og fullkomin brunavarnatæki. Keypti Brunabótafélagið í þessu skyni árið 1945 hentugt húsnæði, þar sem útbúin hefur verið myndarleg vinnustöð, og vinna þar nú að staðaldri 5—6 manns, sem starfa að nýsmíði slökkvibíla og að viðgerðum á gömlum slökkvitækjum, sem send eru þangað víðs vegar af landinu. Þar er og birgðageymsla fyrir innflutt slökkvitæki, en félagið hefur annast innkaup þeirra beint frá framleiðendum erlendis og selur þau aftur bæjar- og sveitarfélögum við kostnaðarverði. Fyrrgreindur eftirlitsmaður með brunavörnum, Erlendur Halldórsson, veitir vinnustað þessum forstöðu og hefur þar skrifstofu sína. Brunavarnatæki þessi hafa reynzt vel og eftirspurn þeirra verið mikil.

Brunabótafélagið hefur haft þann hátt að veita mörgum kaupstöðum og stórum kaптúnunum lán til kaupa á slökkvivelatækjum og öðru varðandi brunavarnir. Fyrir 10 árum síðan, eða 14. okt. 1939, námu eftirstöðvar þessara lán kr. 155 407.67, en á 10 síðustu árum, eða til 14. okt. 1949, nema þessi lán kr. 1 244 193.36, og eru ógreiddar eftirstöðvar af þeim nú kr. 806 040.26. Hefur Brunabótafélagið því hlaupið undir bagga að mjög verulegu leyti með kaupstöðunum til brunavarna.

Slökkvibílar þeir, sem fyrrgreind vinnustöð félagsins hefur útbúið, hafa verið mjög eftirsóttir og reynast vel. Á 10 síðustu árum, en þó aðallega á 3—4 síðustu árum, hafa 8 kaupstaðir fengið samtals 10 slökkvibíla: Akranes 1, Akureyri 1, Hafnarfjörður 1, Ísafjörður 2, Neskaupstaður 1, Seyðisfjörður 1, Siglufjörður 1 og Vestmannaeyjar 2. Þá hafa og 6 hinna stærri kaптúna fengið þessa bíla á árunum 1948 og 1949, og um síðustu áramót höfðu 5—6 bæjarfélög pantað þessa bíla, þar á meðal Húsavík og Sauðárkrókur. Einnig hafa Akranes og Akureyri óskað eftir viðbótarbílum.

Allir kaupstaðirnir fá 20% afslátt af iðgjöldum vegna brunavarna. Afsláttur þessi er ýmist greiddur beint til váttryggjenda í lækkuðum iðgjöldum eða hann gengur til greiðslu afborgana af slökkvitækjalánunum viðkomandi staða.

Er af þessu ljóst, hversu Brunabótafélag Íslands hefur með höndum mikla og hagkvæma fyrirgreiðslu til brunavarna, sem aftur fyrr eða síðar verður til þess að lækka verulega brunabótaiðgjöldin, og munu önnur váttryggingarfélög sízt líklegri til þessarar mikilsverðu aðstoðar.

Um 3. Brunabótafélagi Íslands er vel ljós þýðing þess, í sambandi við brunavarnir og váttryggingar, að fullkomin og góð vatnsleiðsla sé á tryggingarsvæðunum í þéttbýlinu. Hefur félagið því veitt veruleg lán til vatnsveitna og sjóveitu (í Vestmannaeyjum) og skapað kaupstöðum og kaптúnunum með því aukin þægindi og betri aðstöðu. Vatnsveitulán Brunabótafélagsins nema nú að eftirstöðvum kr. 746 666.67. Einnig er þegar lofað nokkrum vatnsveitulánunum til viðbótar.

Af þessu þrennu, sem nú hefur verið nefnt, má gerla sjá, að Brunabótafélag Íslands hefur veitt og mun veita mikla aðstoð til brunavarna, er síðan leiðir til iðgjaldalækkana. Má og gera ráð fyrir því, bæði vegna þess, að Brunabótafélagið hefur safnað verulegum varasjóði, og eins að eftir því sem brunavarnir — slökkviliðið, slökkvitæki, aðgangur að nægilegu vatni, innanhússaðbúnaður, byggingarefni, og skynsamlegt skipulag bæjanna — verða betri og fullkomnari, allt saman með góðum leiðbeiningum og aðstoð Brunabótafélagsins, þá verði unnt að lækka iðgjöldin verulega.

Þá er og rétt að taka það fram, að Brunabótafélag Íslands hefur gegnt því merkilega hlutverki að flytja brunatryggingar fasteigna að verulegu leyti yfir á íslenskar hendur. Félagið er sjálft, eins og alkunnugt er, alíslenskt og endurtryggir nú eingöngu hjá Íslenskri endurtryggingu. Þjóðhagslega séð er það eitt út af fyrir sig mikill kostur.

Þegar athugað er allt, sem hér að framan er skráð, hlýtur það að verða niðurstaðan:

Að Brunabótafélag Íslands er eingöngu rekið og starfrækt sem hagsmunasamtök váttryggjendanna sjálfra.

Að engir aðrir en váttryggjendur taka gróða af rekstri og starfsemi félagsins.

Að varasjóður félagsins er eign váttryggjenda og til þess stofnaður að taka á móti skakkaföllum, er að höndum kann að bera, og einnig til þess, þegar hann er nógu stór og öflugur, að unnt verði að lækka iðgjöld.

Að félagið hefur stillt iðgjöldum mjög í hóf, miðað við aðstæður og langa reynslu.

Að félagið hefur og mun eftirleiðis styðja og efla brunavarnir og eftirlit, meðal annars með beinum fjárframlögum, til þess að auðið verði að lækka iðgjöldin, þegar þessar varnir hafa verið eflar verulega.

Að félagið er algerlega innlent og vinnur að því að flytja brunatryggingar yfir á íslenskar hendur.

Það má vel vera, að innlend og útlend gróðafélög einstakra manna mundu leita eftir brunaváttryggingum húsa í einstökum kaupstöðum og til þess að ná þeim tryggingum og rjúfa starfsemi Brunabótafélags Íslands þá í bráðina þjóða betri kjör. En það er með miklum ólíkindum, bæði það, að lækkun iðgjalda yrði til langframa meiri en hjá Brunabótafélaginu, og einnig hitt, að aðstoð og fyrirgreiðsla slíkra gróðafélaga yrði jafnmikil og Brunabótafélagsins. Og einmitt nú, þegar Brunabótafélag Íslands hefur safnað 10 milljón króna varasjóði og eflt aðstöðu sína til aðstoðar við auknar brunavarnir, hafa skapazt meiri möguleikar en fyrr til þess að geta lækkað iðgjöldin meir, þá væri það vissulega meir en hæpið fyrir hagsmuni váttryggjenda að yfirgefa sín eigin hagsmunasamtök, þó að látið sé skína til bráðabirgða í einhver lækkuð iðgjöld hjá öðrum váttryggingar- og gróðafögum.

Vér treystum því, að allar staðreyndir verði athugaðar nákvæmlega og að stjórnir kaupstaðanna við það komist að þeirri niðurstöðu, að framtíðarhag váttryggjenda og kaupstaðanna sjálfra sé bezt borgið með áframhaldandi þátttöku í Brunabótafélagi Íslands.

Virðingarfyllt,

Brunabótafélag Íslands.

Fylgiskjal III.

Reykjavík, 1. apríl 1953.

Með vísun til meðfylgjandi greinargerðar, þar sem meðal annars tekið er fram, að iðgjaldaskrá (taxtar) félagsins sé í endurskoðun og að líklegt sé, að almenn iðgjöld verði lækkuð verulega, viljum vér undirstrika, að bæjarfélögunum er hér með gefinn kostur á enn frekari lækkun með því að efla brunavarnir á staðnum, og er þá aðallega um tvær leiðir að velja.

1. Komið verði á fót fastri brunavakt á svipaðan hátt og á Akureyri og í Hafnarfirði, sbr. meðfylgjandi greinargerð, og brunavarnatæki uppfylli kröfur brunavarnaeftirlitsins á hverjum tíma.
2. Brunavarnir verði endurbættar að einhverju leyti frá því, sem nú er, og ef til vill endurskipulagðar á þann veg, sem brunavarnaeftirlit ríkisins mundi leggja til. Á þeim grundvelli yrði svo hægt að hækka staðarafsláttinn, en staðarafsláttur er nefndur sá afsláttur, sem veittur er frá iðgjaldatöxtunum fyrir þær brunavarnir, sem til staðar eru á hverjum stað. Núverandi staðarafsláttur í kaupstað yðar er 20%.

Um fyrri leiðina er það að segja, að það hefur til skamms tíma aðeins eitt bæjarfélag haft bolmagn til þess að halda úti launuðu slökkviliði, s. s. Reykjavík, en nú í haust bættist Hafnarfjörður í hópinn og Akureyri um síðustu áramót, en flestum hinna minni bæjarfélaga mun þetta vera fjárhagslega um megn.

Um síðari leiðina er enginn vafi að hægt er að sameinast, ef góður vilji er fyrir hendi, og hún hefur þann góða kost, að þar getur hver og einn sniðið sér stakk eftir vexti.

Vér leyfum oss að óska þess, að þér takið mál þetta til gaumgæfilegrar athugunar, og erum vér að sjálfsögðu fúsir til þess að láta fara fram athuganir af vorri hálfu, er nauðsynlegar þættu, og gefa yður, með aðstoð brunavarnaeftirlitsins, allar þær upplýsingar og leiðbeiningar, er vér gætum látið í té.

Virðingarfyllst,
Brunabótafélag Íslands.

Til bæjarstjórnar kaupstaðar.

(Sent öllum kaupstöðum.)

Greinargerð frá Brunabótafélagi Íslands varðandi lækkuð brunabótaiðgjöld, auknar brunavarnir o. fl.

Reykjavík, apríl 1953.

Eins og háttvirtri bæjarstjórn er kunnugt, er Brunabótafélag Íslands, í samræmi við þau lög og reglur, er um félagið gilda, lögboðin hagsmunasamtök þeirra manna, er váttryggja eignir sínar gegn eldsvoða hjá félaginu. Það er „gagnkvæmt ábyrgðarfélag váttryggjenda“, eins og segir í 8. gr. laga um Brunabótafélag Íslands, og eru „allir þeir, sem skyldir eru til váttrygginga hjá félaginu félagsmenn þess“, eins og segir í sömu lögum. Brunabótafélagið er því stofnun, sem váttryggjendur sjálfir eiga, og ber að haga rekstri þess og starfsemi eingöngu með hagsmunum þeirra sjálfra fyrir augum, en ekki til gróða eða ávinnings fyrir óviðkomandi aðila. Og þannig hefur rekstri og störfum félagsins verið hagað, og mun svo verða í framtíðinni.

Þar sem Brunabótafélag Íslands óvefengjanlega er hagsmunasamtök váttryggjenda sjálfra, hefur það talið skyldu sína að koma upp myndarlegum varasjóði, eingöngu í því skyni að mæta skakkaföllum, er fyrir kynnu að koma, og þá einnig með það fyrir augum, þegar sjóður þessi væri orðinn öruggur bakhjarl, að geta þá boðið váttryggjendum — félagsmönnum — betri kjör og meiri aðstoð við brunavarnir, er þá mundi hafa í för með sér lækkun iðgjalda. Varasjóður félagsins er og sameignarsjóður váttryggjenda og eingöngu til hans stofnað í þeirra þágu.

Brunabótafélag Íslands hefur hagað starfrækslu sinni þannig til þess að greiða ekki beinan ágóðahluta (bónus) eða arð til váttryggjenda — félagsmanna —, heldur lækka brunabótaiðgjöldin, eftir því sem aðstæður hafa leyft, samtímis því, sem komið væri upp myndarlegum varasjóði. Einnig hefur Brunabótafélagið kostað kapps um að styrkja og efla brunavarnir, þar sem hægt er að koma því við, og í því skyni útvegað mörgum stöðum ýmiss konar brunavarnatæki, svo sem brunabíla, dælur, slöngur o. fl., og gefið kaupstöðum og þorpum kost á að fá þessi tæki og þá oft með þeim kjörum, að andvirði tækjanna greiddist með lækkuðum iðgjöldum. Hafa brunabótaiðgjöld þannig verið lækkuð í öllum kaupstöðum um 20%. Má segja, að þessi fyrirgreiðsla, auk beins kostnaðar við brunavarnaeftirlitið, sem Brunabótafélagið greiðir, sé eins konar ágóðabókun (bonus) til váttryggjenda. Auk þess hefur félagið veitt hagkvæm lán til vatnsveitna og annars þess, sem telja má að efli beint og óbeint brunavarnir.

Með því að varasjóður Brunabótafélagsins nemur nú verulegri upphæð, um 16 millj. kr., er það í undirbúningi af félagsins hálfu, í samræmi við ákvæði 17. gr. laga nr. 73 frá 1942, um Brunabótafélag Íslands, að greiða af árlegum tekjuafgangi félagsdeildunum ágóðahluta af skyldubundnum fasteignatryggingum. Verður þá gefin út sérstök reglugerð um ágóðaúthlutun.

Í fullu samræmi við tilgang og rekstur Brunabótafélags Íslands hefur það einnig á undanförunum tímum látið fara fram gaumgæfilega athugun á því, hverjir möguleikar væru á því að lækka iðgjöld á brunatryggingum, bæði með almennri iðgjaldalækkun — allsherjarbreytingu á iðgjaldaskrá — og eins á þann veg að lækka iðgjöld á einstökum stöðum og þá sérstaklega þeim kaupstöðum, sem gætu komið upp og viðhaldið nægilega öflugum brunavörnum. Athugun á því, hvort unnt yrði að framkvæma almenna iðgjaldabreytingu til lækkunar, er ekki lokið, og er því ekki enn þá hægt að segja, til hvernar niðurstöðu sú athugun kynni að leiða. Hins vegar hafa nú þegar verið teknar ákvarðanir og samningum náð um breytingu iðgjaldkerfisins til verulegrar lækkunar, bæði á Akureyri og Hafnarfirði. En þeir samningar hafa byggzt á því, að í þessum tveim tilgreindu kaupstöðum hefur verið komið á öflugri og kerfisbundinni brunavarnarstarfsemi. En eins og öllum má vera ljóst, hafa brunavarnir staðarins, sem ekki hvað sízt eru fólgnar í styrkleika og hæfni brunaliðs og slökkvitækja og fullkominni og hagnýtri vatnsveitu, hvað mesta þýðingu, þegar um er að ræða að meta áhættu trygginganna á hverjum stað, og þá einnig að verulegu leyti skipulag og byggingarhættir staðarins.

Til þess að athuga sem gaumgæfilegast hugsanlega sérsamninga við einstaka staði, sérstaklega kaupstaði, sneri Brunabótafélagið sér til stærsta váttryggingarfélags Norðurlanda, Storebrand í Oslo, sem félag vort hefur haft nána samvinnu við í mörg ár, og óskaði aðstoðar þess við athugun þessara mála.

Af Storebrands hálfu var þessu vel tekið, og sumarið 1951 dvaldi hér nokkurn tíma sérfræðingur frá þeim, P. W. Klausen verkfræðingur, til þess að kynna sér aðstæður á nokkrum stöðum hér á landi, og vann hann jafnframt í samvinnu við starfsmenn frá Brunabótafélaginu og brunavarnaeftirliti ríkisins að frekari öflun gagna, er nauðsynleg þóttu, og skilaði álitserðum til Brunabótafélagsins, er hann hafði unnið úr þessum gögnum og athugunum erlendis.

Þegar Brunabótafélagið hafði athugað álitserðirnar og haft áframhaldandi samráð við brunavarnaeftirlitið, þótti því eðlilegast að snúa sér fyrst að þeim kaupstöðum, er telja mátti að hefðu hvort tveggja í senn, beztan útbúnað til brunavarna, þ. e. brunabíla, slöngur og dælur og annan útbúnað, með aðsetri á sémilegri slökkvistöð, eitthvað af æfðu brunaliði, fullkomna vatnsveitu með nægilega mörgum brunahönum og brunasíma, og að skipulag og byggingarhættir væru á þann veg, að sambrunahætta væri ekki almenn eða mjög stórvægileg, og í annan stað, að kaupstaðir þessir vildu og gætu nokkuð að sér lagt um eflingu brunavarna.

Fyrir þessu vali urðu fyrst í stað kaupstaðirnir Akureyri og Hafnarfjörður. Það var og er svo ætlun Brunabótafélagsins að snúa sér síðan til allra annarra kaupstaða og leita eftir því að fá einnig við þá sérsamninga eða á annan veg lækka þar brunabótaiðgjald með endurbættum brunavörnum, eftir því sem allar aðstæður leyfðu og unnt væri að framkvæma.

Samningar hafa nú tekizt fyrir nokkru við kaupstaðina Hafnarfjörð og Akureyri. Brunabótaiðgjöld voru að meðaltali lækkuð um ca. 25%. En til þess að þetta gæti orðið, réðu kaupstaðirnir verkfræðing sem aðalslökkviliðsstjóra, auk vara-slökkviliðsstjóra, og komu á svo mannmörgu föstu slökkviliði, að hafður er fastur vörður á slökkvistöð allan sólarhringinn. Auk þess hafa báðir þessir kaupstaðir allfullkomnar vatnsveitur, Hafnarfjörður alveg nýbyggðar, og Akureyri hefur ákveðið að auka og bæta sína vatnsveitu verulega. Hafnarfjörður hefur þegar sérstakan brunasíma, og Akureyri hefur skuldbundið sig til þess að koma því kerfi á hið bráðasta. Báðir hafa þessir kaupstaðir góða og fullkomna brunabíla, slöngur, dælur og önnur nauðsynleg tæki til þess að slökkva eða hindra útbreiðslu eldsvoða.

Um leið og vér sendum yður þessa greinargerð, þá fylgja einnig hér með í sérstöku, hjálögðu bréfi ábendingar eða tillögur vorar um þær tvær höfuðleiðir, er vér teljum að helzt geti til greina komið til sérstakrar lækkunar á brunabótaiðgjöldum í kaupstað yðar,

Fylgiskjal IV.

BRUNABÓTAFÉLAG ÍSLANDS

Yfirlit yfir tekjuafgang af fasteignatryggingum í kaupstöðum, kauptúnnum og sveitum.

Ár	Kaupstaðir og kauptún		Sveitir	
	Tekjuafg. eða % af iðgjöldum		Tekjuafg. eða % af iðgjöldum	
1947—'48	707 313.84	31.3	80 954.74	8.3
1948—'49	185 962.73	6.2	19 394.83	1.8
1949—'50	747 623.86	21.9	468 647.19	3.7
1950—'51	1 322 667.97	35.9	66 834.52	4.8
1951—'52	1 027 844.39	21.4	353 318.61	18.8

14. október síðastl. voru iðgjöld lækkuð frá 5—25%. Auk þess voru lækkuð iðgjöld í þremur kaupstöðum samkvæmt sérsamningi um auknar brunavarnir um 20—25%.