

dannede Tarifferne straks efter Loven i 1898, men ventede, indtil man saa, hvorledes Loven kom til at virke. Og dernæst kan det bemærkes, at Loven af 1898 for Privatbanerne, som det her særligt drejer sig om, slet ikke var noget nyt, det var ikke andet end, hvad der i Forvejen for Privatbanernes Vedkommende var hjemlet i hver enkelt Banes Koncession, Endelig skulde jeg tro, at netop naar man tager Sagen praktisk, vilde Loven af 1898 have vist sin Betydning overfor Forsikringselskaberne. Hvis Forholdet er det, som den højtærede Minister gaar ud fra, at der her er Tale om en meget betydelig Risiko, en betydelig Byrde for Jernbaneselskaberne, maatte det ogsaa vise sig at være en betydelig Byrde for Forsikringselskaberne, og saa kan der ikke være mindste Tvivl om, at den Omstændighed, at denne Byrde er blevet lagt over paa Jernbaneselskaberne, straks maatte vise sig med Hensyn til de gensidige Forsikringselskaber. Naar Skadernes Antal bliver mindre, eller man istørre Omfang end tidligere kan faa Erstatning for de udbetalte Beløb, forøges Selskabernes Formue, og man kommer da saa meget nærmere til det Tidspunkt, da man er i Stand til at ned sætte Præmierne. Hvad de Forsikringselskaber angaar, der ikke er gensidige, men som er Aktieselskaber, virker de ganske vist under andre Former, men deres Virksomhed er i Virkeligheden af samme Art. Der er ingen Tvivl om, at naar de gensidige Forsikringselskaber bliver i Stand til at sætte deres Præmier ned, maa Aktieselskaberne allerede af Konkurrencehensyn følge efter. Nu siger imidlertid den højtærede Minister — og jeg har opfattet det saaledes, at det var et Argument, som han lagde overmaade megen Vægt paa —, at den Skade, der her kan rammes Jernbaneselskaberne, er overvældende. Der kan blive Tale om at betale store Beløb, det kan de ikke bære, og derfor maa man søge en Udligning ved at lægge Risikoen over paa Brandforsikringselskaberne. Ministeren gør i den Henseende gældende, at det lader sig ikke gøre at udsondre Gnistfaren fra den øvrige Brandfare. I saa Fald kunde man nemlig ordne det med Jernbaneselskaberne. Men man kan, siger han, ikke udsondre Gnistfaren fra den øvrige Fare for Ildebrand, og da Forsikringselskaberne skal bære den øvrige Brandfare, maa de ogsaa bære Gnistfaren, der simpelt hen maa gaa ind under den almindelige Brandforsikring. Jeg tror imidlertid slet ikke, at den højtærede Minister har Ret deri. Praktisk talt lader det sig overordentlig godt gøre at udsondre Gnist-

faren. Det kan ganske simpelt gøres paa den Maade, at man lader Loven af 1898 bestaa, og de vedkommende Jernbaneselskaber tegner da en Ansvarsforsikring for det Ansvar, der kan komme til at paahvile dem derved, at de maa betale Skader foraarsagede ved Gnist fra deres Lokomotiver. Forholdet vilde da ganske simpelt ordne sig paa den Maade, at Ejerne af Ejendomme og Løsøre faar deres Forsikring saa meget billigere, Præmien bliver sat ned med et Beløb, der svarer til den Risiko, der hidrører fra Gnistfaren, og den samme Risiko kommer Jernbaneselskaberne til at bære gennem den Præmie, som de betaler for deres Ansvarsforsikring. Man har altsaa fordelt Risikoen ganske naturligt, Fordelingen følger lige ud af sig selv. Hvis Ministeren fremdeles mener, at Jernbaneselskaberne ikke kan bære dette Ansvar, tror jeg ikke, at han har Ret deri. De har allerede deres gensidige Forsikringsforening, hvorigennem den hele Fordeling af Ansvar overmaade let maa kunne ordnes, og den Præmie, der bliver Tale om, kan sikkert ikke være uoverkommelig for dem. Man paalægger jo en Vognmand, der ejer en Automobildroske, et saadant Ansvar, og han har vel i Almindelighed meget mindre Modstandskraft end store Jernbaneselskaber. Derfor synes jeg ogsaa, at man kan paalægge dem et lignende Ansvar, og skulde de ikke kunne bære det, saa skal vi alle, saa skal Samfundet bære det. Staten maa da træde hjælpende til overfor Selskaberne, saaledes som den hjælper dem paa saa mange Omraader. Vi maa hjælpe Selskaberne over denne Vanskelighed paa Grund af den Nytte, som Banerne bringer os alle, medens Skaden ikke bør lægges over paa den tilfældige Ejer, der har sit Hus liggende i Nærheden af Jernbane, men maaske slet ikke selv har nogen Fordel af den. Han har maaske ved Anlægget ikke en Gang faaet nærmere til Station.

Endelig anførte den højtærede Minister, at man kunde klare sig overordentlig let derved, at de direkte skadelidte og deres Forsikringselskaber bar Præmien mod, at de faar denne Risiko godtgjort ved Hjælp af den Ulempeerstatning, som Selskaberne yder en Gang for alle. Hertil vil jeg bemærke, at dette Synspunkt kan i alt Fald ikke gennemføres med Hensyn til alle de Jernbaner, der allerede er anlagte. For deres Vedkommende er jo Forholdet efter Loven af 1898 og de tidligere Koncessioner, at Jernbaneselskaberne skal bære Gnistrisikoen, og det er da ganske klart, at naar de selv skal bære denne Risiko, har de ikke samtidig betalt andre Penge i Anledning af