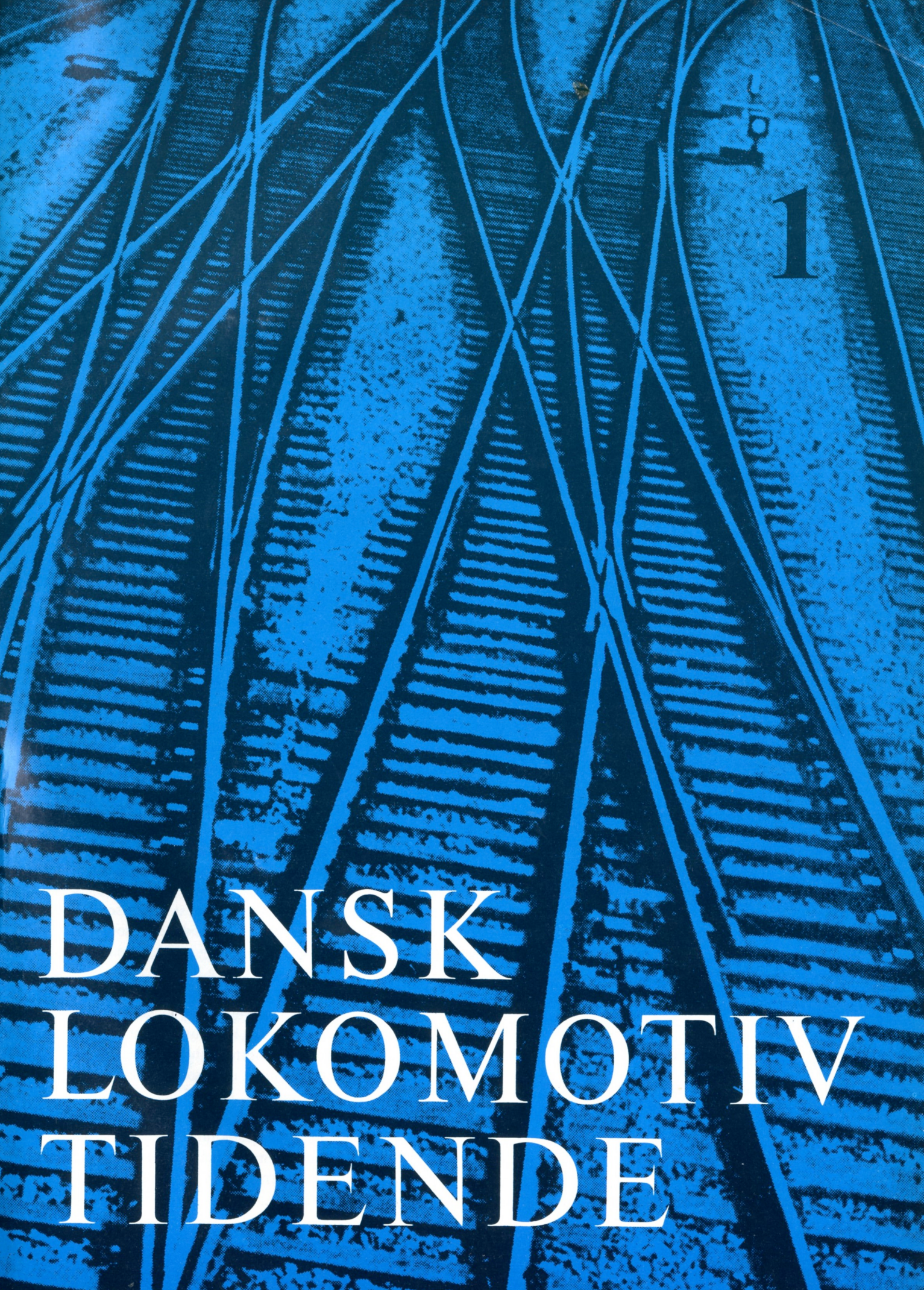




1

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1975 - 74. ÅRGANG

1

Indhold:

Er der håb for det nye år	2
Aktuelle trafikproblemer	3
Personalekonsulenttjeneste ved DSB ..	7
Jernbanemuseum i Odense	7
Selvangivelsesfradrag 1974	8
Grønlands energiressourcer	10
Forsikringsagenturforeningen	13
Vejlekassen	15
Jernbanemændenes koperative forsikringsforeningers fond	17
Pension oktober 1974	18
Personalia	19

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Er der håb for det nye år

Det er nok de færreste, som ser hen til det nye år med større optimisme; men når dette læses, har vi i hvert fald passeret en spændende dag – valgdagen. Svært er det med rigtig forudsigelse af valgets udfald, dog kan der være en forhåbning om færre og mere handlekraftige partier i det nye folketing. Den nuværende sammensætning bærer i sig kimen til et udemokratisk styre.

Landets økonomiske situation er anspændt og bremserne slås i, bl.a. med iværksættelse af en ganske uacceptabel arbejdsløshed. Den forbrugsbegrænsning, som opnås på denne måde, skal indvirke på landets betalingsbalance, der især efter oliekrisen er blevet særdeles ugunstig. Men de arbejdsløse betaler gildet. Krisen – for det er en krise – er international. Den er destruktiv, og alt for mange har lukket øjnene for de varsler, som de seneste år har givet på den ene eller anden måde. Energikrisen var den sten som væltede det hældende læs.

Disse forhold indvirker i høj grad på driften af den virksomhed, vi er ansat i. Et stort forberedende arbejde, som var under fuld udfoldelse i 1973 med sigte på et stort anlagt forsøg på det følgende år at erobre en større del af transportmængden i dette land, blev beklageligvis ikke den succes, der var håbet på. Nok har K74 givet gode resultater for den personbefordrende dels vedkommende, men den økonomiske afmatning har til gengæld betydet tilbagegang i godsbefordringen. Det må noteres som en kendsgerning. Forholdene har også ført til indskrænkning i statsinvestering, hvilket heller ikke DSB har kunnet undgå at føle. Manglende midler har ikke gjort det lettere for ledelsen at føre rationaliseringen videre. Om det så er gavnligt for personalet eller ikke er uvist, på den anden side er mindre aktivitet skadelig for beskæftigelsen. Det er et paradoks om staten skulle mindske personaleantallet i den nuværende situation og i stedet øge udgiften til understøttelser.

Som organisation med stadig sigte på forbedring af medlemmernes økonomiske og sociale forhold, er de nævnte ting en dyster baggrund for at styre en udvikling i medlemmernes interesse. Det bør noteres som en kendsgerning, men samtidig anspore til fortsat kraftig indsats, så 1975 ikke bliver tilbageskridtets år.

Orden i samfundshusholdningen er betingelse for fremgang; men glemmes må det ikke, at vi er meget påvirkelige af international konjunktur.

Aktuelle trafikpolitiske problemer

Nytårssamtale med fhv. trafikminister Jens Kampmann.

Vi indleder med at spørge:

Har de trafikpolitiske bestræbelser i det forløbne år været præget af det økonomiske tilbageslag, der har ramt landet?

Ja, det har det i allerhøjeste grad. DSB f.eks. har været ramt på to måder: For det første gennemførte regeringen uden at underrette folketingets partier – umiddelbart efter at den nuværende finanslov var vedtaget – en 2% nedskæring af driften for alle statsområder, herunder også DSB, – og for det andet har man yderligere skåret ned på anlægsinvesteringerne i DSB. Begge dele er socialdemokratiet gået imod, ikke fordi vi er modstandere af almindelige besparelsesforanstaltninger.

Er der i den forbindelse en særlig problemstilling for statsvirksomhederne, herunder DSB?

Ja, det mener vi, idet vi er af den opfattelse, at når man skærer ned på driftsrammerne, – og på udgifterne og anlægsinvesteringerne, skærer men samtidig ned på indtægterne.

Og derved adskiller DSB sig fra andre store (stats)udgiftsområder?

Ja, – DSB adskiller sig derved fra andre store udgiftsområder, det være sig sundhedsvæsenet, uddannelsessektoren og socialvæsenet.

HT

Men 1974 har dog også bragt ret betydningsfulde fremstød i trafiksektionen, bla. HT?

HT (Hovedstadens Trafiksel-skab) er et resultat af den lovgiv-



ning, som jeg i sin tid fremsatte i folketinget og fik gennemført; og formålet var jo at samordne trafikken i hovedstadsområdet, og det er foreløbig lykkedes.

Er man blevet enig om et fælles takstsystem?

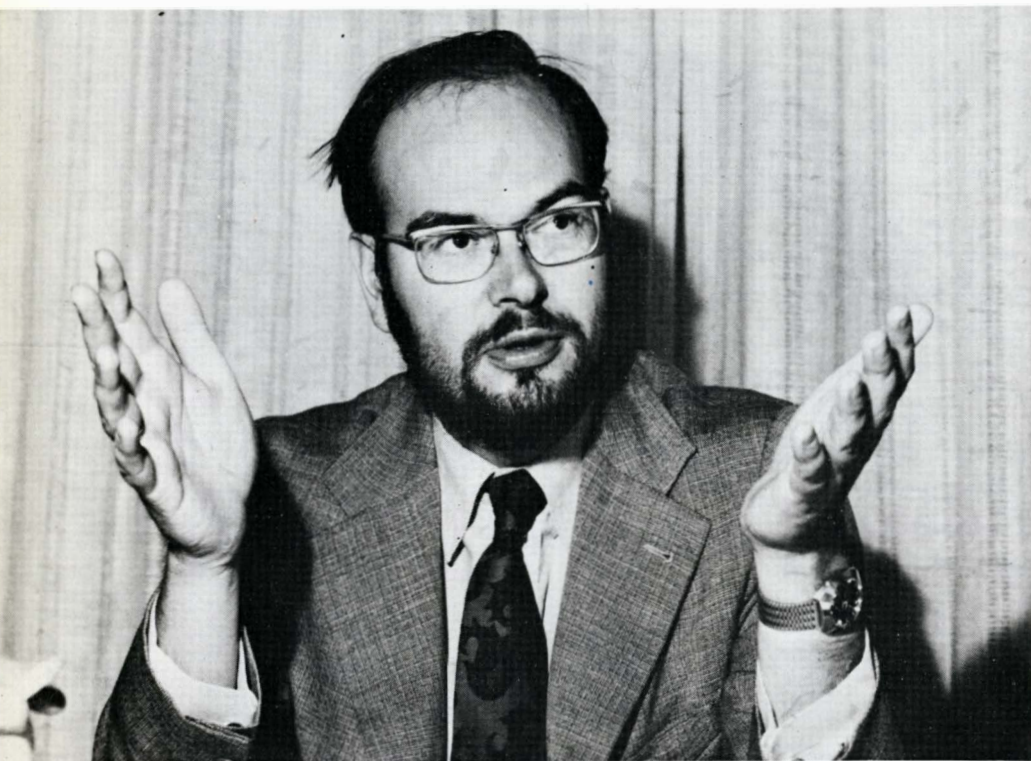
Vi er netop i folketingets trafikudvalg blevet enige om et fælles takstsystem, som forhåbentlig meget snart ender med fælleskort for tog og busser i hovedstadsområdet.

Kan systemet overføres til større byområder i provinsen?

Ja, vi mener, det kan overføres til Odense – Århus – Ålborg-området. Derved vil vi kunne give den kollektive trafik et opsving fremad!

Det er vel af betydning, at trafikrådet nu bestræber sig på at fremskynde sine koordineringsforslag?

Det er forudsat i lovene, at trafikrådet skal være færdig i 1976; men vi mener godt, at vi kan etablere et



sådan fælleskort, som jeg før omtalte, inden 1976.

Altså allerede i første halvår af 1975?

Ja.

Mere kollektiv trafik

Trafikministeren har fremsat lovforslag om udbygning af den kollektive trafik!

Damsgaard har fremsat et lovforslag om en meget beskeden udbygning af hovedstadsområdets kollektive trafik, nemlig at forlænge Køge-banen en smule; Roskilde-banen med én station, og Ballerup-banen med én station. Det mener socialdemokratiet er meget beskedent; særlig under hensyn til beskæftigelsessituationen mener vi, at der skal sættes mere fart på arbejdet med Køgebugt-banen.

Men trafikministeren har også bebudet forslag om busserne.

Ja, – og det kan få betydning for de mere tyndt befolkede egne. Og vi mener, at staten skal fastlægge normer og standarder for denne busdrift, således at der fastsættes et mindsteantal af kørselshyppigheder, – og mindstandard for den komfort, der skal tilbydes.

Det bliver vel kommunernes ansvar at føre dette ud i livet?

Det gør det. Men vi mener ikke, at det kan være rigtigt, at befolkningen i de tyndt befolkede områder og ofte fattigere dele af landet får dårligere trafikbetjening end de tættere og ofte rigere dele af landet.

Øresundsprojekterne

Har du en kommentar vedrørende Øresundsprojekterne, – og ratifikationen af overenskomsten med Sverige?

Der er flertal i folketingets trafikudvalg for at godkende overenskomsten, og vi antager, at der er det samme flertal i folketinget.

Nu har valget udsat ratifikationen. Den svenske trafikminister er imidlertid stadig sikker på, at ratifikationen vil finde sted efter valget. Deler du dette synspunkt?

Ja, det gør jeg.

Der synes at være ret så stor afstand mellem de beløb, der anføres over, hvad projekterne vil koste? Bilgrav-Nielsen opererer med andre tal end trafikministeriet.

Man kan sige ganske nøje, hvad det vil koste. Bilgrav-Nielsen har bidt sig fast i forkerte tal, ligesom så meget andet i hans argumentation er forkert. Det er i det hele karakteristisk, at de radikale fører en trafikpolitik, så man har fornemmelsen af, at de er imod enhver form for trafik.

Hvad koster projekterne?

Kunne du konkretisere lidt nærmere, hvad projekterne vil koste?

Tallene, opdateret til 1974-priser, er for Saltholm godt 5 mia. kr., for Storebæltsforbindelsens vedkommende opererer vi med to muligheder: En bro-løsning, og en tunnel-løsning. Og her er tallet ca. 3 mia. kr. for den billigste (tunnelløsningen), og ca. 4 mia. kr. for bro-løsningen.

For H-H (Helsingør-Helsingborg)-løsningen er det fastlagt, at hvert land skal bære halvparten; og den danske halvpart er 600-700 mill. kr.

Og for København-Malmø?

Ja, her afholder Sverige alle udgifter, ligesom de anlægger og finansierer hele dette projekt.

Hvor store er de danske udgifter til disse projekter, set i forhold til de samlede, danske trafikinvesteringer?

Ganske vist lyder tallene omkring disse projekter store, men i virkeligheden andrager de mindre end 15% af de samlede samfundsmæssige trafikinvesteringer i de næste 15 år.

Storebælt – bro eller tunnel?
Der er nogle supplerende undersøgelser i gang vedrørende den faste Storebæltsforbindelse?

De supplerende undersøgelser drejer sig om, hvorvidt Storebæltsforbindelsen skal være en kombineret vej og baneløsning (bro), eller en tunnelløsning.

Trafikministeren har sagt, at disse undersøgelser er færdige til årsskiftet; – og derefter vil ministeren fremlægge synspunkterne, – eventuelt en ændring af forslaget i folketinget.

Lånefinansiering

Er finansieringen af Øresundsprojekterne via udenlandske lån blevet vanskeligere på grund af den øgede økonomiske verdenskrise?

Det mener jeg ikke. Det synspunkt har været rejst, om Danmarks kreditværdighed i dag er ringere end for et par år siden. Det er muligvis rigtigt. Men her taler vi om kreditværdighed til ganske bestemte projekter, som er særdeles rentable. Og her tror jeg ikke kreditværdigheden er mindsket.

Beskæftigelse. Entreprise

I første omgang vil beskæftigelsen vel ikke væsentligt påvirkes, selv om disse ting sættes i gang?

I første omgang er det teknikere, der får mere at bestille. Men i betragtning af, at vi snart har 10.000

ledige teknikere, er det også noget, der tæller. I anden omgang er der al den øvrige arbejdskraft, som skal sættes ind. Og da jeg ikke tror, at beskæftigelsessituationen bedres væsentligt det første halve eller hele år, mener jeg, at det vil have stor betydning for arbejdssituationen, at vi kan få disse ting sat i gang.

De store entreprenørarbejder vil blive udbudt på international basis?

Ja, ifølge EF-reglerne skal de udbydes internationalt, så snart de andrager over 7½ mill. kr. Og det er jo tilfældet her.

Hvorledes med entreprenørarbejderne, som Sverige står for?

Man må gå ud fra, at også svenskerne udbyder dem i international licitation.

Folkeafstemning

I forbindelse med ratifikationsdebatten har man rejst spørgsmålet om en folkeafstemning?

Socialdemokratiet er klar modstander af at sende den slags spørgsmål ud til folkeafstemning; og det skyldes for det første, at der jo indgår mange ting i »pakken« både Storebælt, H-H, København-Malmø, Salholm, – og for det andet skyldes det, at det særlig er et mindretal af den danske befolkning, som har store gener på grund af Kastrup lufthavn; og det forekommer lidt urimeligt, at man eventuelt nedstemmer en sådan minoritet (på Amager) – for det tredje er trafikspørgsmål altid geografisk afgrænset. Det kunne jo have medført, at vi f.eks. burde have sendt Salling-sund-broen til afstemning, – eller en ny linieføring over Storstrømsbroen til folkeafstemning!

Trafikspørgsmål er jo altid geografisk afgrænset?

Ja, – og netop derfor mener jeg, at en folkeafstemning også af den grund er en dårlig løsning.

Men selveratifikationsspørgsmålet kan vel kun sendes ud til folkeafstemning, hvis et flertal i folketinget bestemmer det?

Ja.

Trafik og energi

Hvordan er samspillet mellem trafik- og energipolitikken?

Vi ved jo, at trafikken kun beslaglægger 15% af olieforbruget. Der kan imidlertid spares stærkt inden for disse 15%, – ved en stærkere omlægning til kollektiv trafik. Der skal ikke være nogen tvivl om, at socialdemokratiet bruger oliemangelsituationen og olieprisstigningen som væsentlige argumenter til at forbedre den kollektive trafik.

Vejpolitik

Motorvejene gennem byerne er ikke mere i statens regi?

Staten forestår i dag motorvejene og hovedlandevejene – og det betyder især de veje, der har landsdækkende betydning. De veje, der har bymæssig eller lokal betydning, skal forestås enten af primærkommunen eller amtet.

Men ringvejene er stadig statens regi?

Ja, det normale har været, at vi by for by definerer en ring og siger denne rings udgifter vil vi afholde, – og hvad der ligger inden for denne ring må kommunerne eller amterne selv klare.

Der er dog i sin tid givet visse løfter af finansiell karakter fra statens side?

Det er rigtigt. Og dem må vi indfri. Jeg tænker her ikke mindst på Lyngbyvejens indføring. Men bortset fra det, er det ikke statsopgaver mere.

Søring- og godsbanering er skrinlagt?

De er skrinlagt i den forstand, som du selv var inde på det, at det nu er kommunernes egen politiske sag at træffe afgørelsen.

Der er omfattende vejprojekter i gang?

Ja, men det er ingen grund til at skjule, at man har nedprioriteret vejsektoren.

Vejsektoren har ikke bidraget så stærkt til at bøde på ledigheden, som det kunne ønskes?

Når den ikke har bidraget mere, skyldes det, at regeringen har skåret ned på de offentlige udgifter, og det har også ramt vejsektoren.

Ligesom boligsektoren har vejpolitikken været præget af en zig-zag-kurs i de sidste mange år? Kan man forvente en mere rolig rytme fremover?

Det er mit håb, at vi kan undgå disse idelige revisioner, som slår enhver form for planlægning i stykker.

Ved vejloven af 1970 afskaffedes refusionerne. Hvordan har dette virket?

Efter min mening ganske tilfredsstillende. Men jeg ved imidlertid, at særlig amterne ikke har været tilfredse med afviklingen.

Amt og stat og vejpolitik

Amterne mener, at staten har bygget for få hovedlandeveje?

Dertil er efter min mening at sige, at det var også meningen. Vejloven har virket som et godt styringsinstrument. Jeg ved, at mange havde ønsket, at der skulle bygges flere veje, men det strider mod den vejpolitik, – og den kollektive trafik- og transportpolitik, som vi vil føre.

De tidligere refusionsordninger begunstigede det lokale vejnet?

Det er der ingen tvivl om. – Men det har også betydet, at vi har en meget høj vejstandard i Danmark, – i forhold til andre lande.

Er der tale om, at man er ved at indlede forhandlinger vedr. styring af vejproblemerne stat og amt imellem?

Ja, der er også tale om, at trafikministeren har overvejet at føre en del af vejene tilbage til amterne. Men det er socialdemokratiet stærkt modstander af.

Hvorfor?

Fordi det hindrer den styring af hele trafikpolitikken, som vi mener, er helt nødvendig.

Havnebyggeri

Sker der noget vedr. havnebyggeriet?

Jeg forberedte allerede en havnelov, – (et forslag, som var færdig i min tid). Den nuværende trafikminister har imidlertid ikke villet fremlægge det. Og dette forslag havde til formål at udøve stærkere styring på havneudviklingen her i landet.

Men der er dog havneudvidelser i gang i øjeblikket?

Ja, inden for statshavnene er der en række udvidelser i gang, særlig i fiskerihavne og trafikhavne på vestkysten. Det er ganske omfattende arbejder. Der er næsten afsluttet store arbejder i havnene:

Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Thyborøn, Esbjerg – og Frederikshavn.

PP2 og trafikken

Ser vi længere ud i fremtiden – t lys af PP2-planen. Hvordan vurderer du så udviklingen i trafiksektoren?

PP2 opererer med en vis nedprioritering af trafikinvesteringerne. Og det er nok realistisk. Til gengæld er det min opfattelse, at vi skal opprioritere dele af trafikinvesteringerne, herunder ikke mindst de kollektive.

EF

Hvordan er harmonisering og liberalisering af trafikken i EF forløbet?

Vi har nogle forordninger fra 1969 om harmonisering (vedr. DSB), og det går ikke ret hurtigt. Og vi har også harmoniseringsbestræbelser indenfor lastbilområdet. Det gik ikke så hurtigt i min tid. Og det skyldtes, at Frankrig var meget stivnakket på det område. Jeg har forstået, at Frankrig efter præsidentskiftet er mere fleksibel. Og det er et håb, at vi kan få en udvikling i gang her. I hvert fald har vi fået flere køretilladelser på EF-området, – og det var just meningen.

Afsluttende bemærkning

Til slut spørger vi Jens Kampmann:

De mange partier i folketinget har vel ikke just virket befordrende ind på de trafikpolitiske bestræbelser?

Det har skadet, fordi forhandlingerne i Folketingets trafikudvalg er blevet stærkt vanskeliggjort på grund af de nye partier, som ofte ikke har haft de samme trafikpolitiske erfaringer, som de gamle partier, slutter Jens Kampmann.

Personalekonsulenttjeneste ved DSB

På hovedsamarbejdsudvalgs mødet den 15. august 1974 blev der fra flere sider fremsat ønske om oprettelse af en selvstændig stilling som personalekonsulent for at forstærke den personalekonsulenttjeneste, der hidtil er udøvet af velfærds- og uddannelseskontoret (vukt).

Fra 1. december er overtrafikassistent J. Bidstrup, der tidligere har været tjenstgørende i velfærds- og uddannelseskontorets syge- og tilskadekomstsektion og således i forvejen har et godt kendskab til dette specielle arbejde, ansat som personalekonsulent i vukt.

Der kan fremføres mange grunde til støtte for synspunktet om en forstærket indsats på dette område. Det er således velfærds- og uddannelseskontorets erfaring, at medarbejdere gribes af stor usikkerhedsfølelse med hensyn til egen stilling og hele fremtid, når de rammes af langvarige sygdomme. Disse forhold har det imidlertid gang på gang vist sig muligt at afhjælpe ved en personligt orienteret indsats af kontoret.

Hele spørgsmålet om revalidering (omplacering, omskoling) kalder på en forstærket indsats. Den almindelige effektivisering af virksomheden, der foregår i disse år, efterlader et behov for omskoling, men det må samtidig konstateres, at antallet af pladser med såkaldt let arbejde er hastigt svindende, ligesom indsatsen vanskeliggøres i og med, at personalestyrken er under vedvarende nedtrapning.

Personalekonsulenten vil indtil videre få til opgave at yde oplysning

og rådgivning overfor medarbejdere.

- der er langvarigt syge
- der står i en afskedssituation som følge af sygdom
- der på grund af svagelighed eller invaliditet ønsker omplacering til andet arbejdsområde
- der på grund af svigtende sikkerhedsevne (lokomotivførere, personale med søfartstjeneste m.fl.) må se sig fortrængt fra det hidtidige virkefelt.

Stillinger ved DSB jernbanemuseum i Odense

Jernbanemuseet i Odense er nu under opbygning, og arbejdsgruppen, som forestår museets etablering, er i gang med planlægningsarbejdet.

Museet påregnes at få et årligt besøgstal på 40.000-50.000, og der skal ansættes et personale til varetagelse af de daglige funktionsopgaver i museet.

Det drejer sig om følgende opgaver:

Billetsalg og kiosksalg.

Opsyn og vejledning af publikum.

Mindre soigneringsopgaver.

Den daglige rengøring er der anden hjælp til.

Museets åbningstider fastsat således:

Maj-september incl. Alle dage 10-16.

Oktober-april incl. Lørdage og søn- og helligdage 10-15.

Efterårsferie alle dage 10-16.

Der er et foreløbigt behov for 3 personer pr. dag, og der påregnes opstillet en turliste.

Såfremt disse opgaver skal løses på en tilfredsstillende måde, må personalekonsulenten foruden de menneskelige forudsætninger have kendskab til virksomhedens arbejdsområder, de forskellige personalekategoriers forhold og uddannelse samt et nøje kendskab til tjenestemandsslov og pensionslov, diverse aftaler med overenskomstansat personale samt love og bestemmelser for offentlige pensioner.

Det er en krævende opgave - men løst rigtigt vil den medvirke til at mindske vanskelighederne for medarbejdere, som rammes af sygdom.

Der ydes en rimelig timebetaling.

Jernbanepensionister, som er interesserede i at være med, bedes henvende sig til lokomotivmester E. Bækager Pedersen (lokomotivfolk) og driftsområdechef G. Larsen (andre kategorier) senest den 15. januar 1975.

Endelig antagelse vil ske efter aftale med lederen af jernbanemuseet, Sølvgade 40.

Der gøres alt for, at det nye jernbanemuseum skal blive en værdifuld attraktion for DSB og Odense. Meget afhænger af det daglige personale, til hvem der stilles krav om god service, men samtidig tilbydes der et interessant arbejde i »gamle omgivelser«.

Vi glæder os til at høre fra Dem.

Med venlig hilsen
DSB-Jernbanemuseum i Odense
Arbejdsgruppen
P A V
W.E. Dancker-Jensen
fmd

Selvangivelsesfradrag 1974

8

Som i de tidligere kildeskatteår udsendes to selvangivelser.

Selvangivelse II benyttes af kvinder, der har været gift hele indkomståret, idet gifte kvinder uden indkomst dog kan nøjes med at bekræfte dette ved underskrift af blanket S 11a.

Selvangivelse I benyttes af alle andre skattepligtige personer.

Foruden selvangivelserne fremsendes »bilag til selvangivelsen« til specifikation af B-indkomst og formueposter, – samt for husejere ejendomsskemaet.

Desuden kan man hos skattemyndighederne rekvirere blanketter til opgørelsen af en række særlige udgiftsposter, der kan fradrages.

Det er under alle omstændigheder klogt at kigge selvangivelsesblanketterne grundigt igennem og læse vejledningen »sådan udfyldes selvangivelsen«, hvori også angives de blanketter, der er mulighed for at rekvirere til opgørelse af specielle udgiftsposter, hvorfor der ønskes fradrag.

Specielt om gifte kvinders selvangivelse II

Man skal være opmærksom på, at det kun er af visse indtægtstyper, de gifte kvinder kan beskattes særskilt. Herom gælder de samme regler som tidligere.

Fradragsret på selvangivelse II har de gifte kvinder for de nedenfor nævnte personlige omkostninger ved indtægtserhvervelsen (rejse- og befodringsgodtgørelse og almindelige lønmodtagerfradrag).

Desuden kan der i ganske enkelte tilfælde være tale om fradrag for indbetalinger til fuldt fradragsberettigede pensionsordninger, hvor den gifte kvindes tidligere arbejds-giver har bidraget, og vedkommen-de selv er fortsat med bidrag. Bortset herfra har gifte kvinder ikke selvstændige fradragsmuligheder.

Ydelser der holdes udenfor indkomstopgørelsen

Ved offentlige hverv og dermed ligestillede – d.v.s. ansatte i telefonselskaberne – medregnes dagpenge og diæter samt køre-, time- og sejlpenge, tære- og udepenge som hovedregel *ikke* i indkomstopgørelsen (jfr. statsskattelovens § 5d).

Det faste lønmodtagerfradrag eller fradrag for faktiske udgifter i stedet for

Det faste lønmodtagerfradrag udgør 20 pct. af lønnen m.v., dog højst 2.000 kr.

Såfremt lønmodtageren ønsker at *fradrage de faktiske udgifter* til befodrning, udgifter til arbejdstøj, værktøjspenge m.v., samt udgifter til fagforeningskontingent og arbejdsløshedskasse *i stedet for det faste lønmodtagerfradrag*, fordi det samlede beløb hertil overstiger 2.000 kr., kan dette gøres *efter følgende regler, punkterne:*

Befodringsudgift mellem hjem og arbejdsplads

Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller personer, der sambeskattes med ham, kan blive befodret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen, kan fratrækkes på selvangivelsen, selvom befodrningen ikke sker daglig, efter følgende regler:

a) Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 1.100 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragsbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befodringsudgifter på indtil 1.199 kr. ikke giver adgang til fradrag, mens befodringsudgifter på 1.200 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.

b) Udgiften ved brug af eget befodringsmiddel opgøres efter ne-

denstående kilometertakster. Hvor offentlig befodrning kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge billigste offentlige befodrning, ikke medregnes.

Kilometertakster:

Automobiler og motorcykler, 45 øre pr. km.

Kabinescooter, 45 øre pr. km.

Knallerter, 20 øre pr. km.

Alm. cykler, 20 øre pr. km.

og højst 280 kr. for et år.

c) Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befodrning mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fratrække den del af den faktiske befodringsudgift, der overstiger normal befodringsudgift.

Fagforeningskontingenter

Fagforeningskontingenter og udgifter til arbejdsløshedsforsikring kan fuldtud fradrages på selvangivelsen. Det fradragsberettigede beløb for medlemmer af foreningen udgør for 1974 kr. 534.

Dobbelt husførelse

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende indrømmes fradraget uden dokumentation med 165 kr. ugentlig.

Natpenge

Natpenge til tjenestemænd og andre offentligt ansatte medregnes ved opgørelsen af den skattepligti-

ge indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen, således at halvdelen gennemsnitligt kan anses at medgå til dækning af ekstraudgifter som følge af natarbejde, kan et hertil svarende beløb fradrages. Har den pågældende alene fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 1.400 kr. årligt. Toldfunktionærer, der forretter tjeneste ombord i toldvæsenets søgående patruljefartøjer, anses i denne forbindelse ikke at have fast stationsted. Begrænsningen i fradraget til 1.400 kr. gælder altså ikke for disse.

Overarbejde

Frdrag kan kun indrømmes, når overarbejdet er i tilslutning til normal arbejdstid og af mindst 3 timers varighed. Det skal endvidere have været nødvendigt at indtage et måltid uden for hjemmet. I sådanne tilfælde ydes uden dokumentation for de med overarbejdet forbundne merudgifter et frdrag på 12,50 kr. pr. dag.

Uniform og andre krav om særlig arbejdsdragt

Eventuel godtgørelse eller tilskud til anskaffelse af uniformer for tjenestemænd skal medregnes i den skattepligtige indkomst. Sådanne tilskud antages dog kun at dække den faktiske merudgift, og det gælder for alle skatteydere, der skal holde sig selv med uniform i den daglige tjeneste, at de i den skattepligtige indkomst kan fradrage den merudgift, de påføres ved pligten til at bære uniform; dette gælder uanset om de modtager uniformstilskud.

Evt. fri uniform opføres med 285 kr. Iøvrigt vil ligningsmyndigheden vurdere individuelt m.h.t. udleveret arbejdsbeklædning.

Frdrag for forsikringer, opsparingsordninger m.v. på selvangivelse I. («Mandens skema»)

Den enkelte lønmodtager frdrager ikke længere eget bidrag til pensions- eller forsikringsordninger, hvortil bidraget er tilbageholdt af arbejdsgiveren, og som er led i ansættelsen.

Denne regel gælder også de løbende ATP-bidrag.

Disse bidrag er fratrasket allerede i arbejdsgiverens opgivelse af lønnen til skattevæsenet.

Man skal desuden være opmærksom på, at de resterende frdrag for forsikringer og opsparingsordninger for begge ægtefæller skal foretages på mandens skema (selvangivelse I).

Ubegrænset frdrag på selvangivelse I, punkt 15

1. eget og eventuel hustrus privat tegnede syge- og ulykkesforsikringer samt rentesikringer med ubegrænset frdragsret (livrente, pensionsforsikring, rateforsikring i pensionsøjemed).

2. indbetalinger på indekstrakter (adgangen til nytegning er ophævet).

Frdrag på selvangivelse I indenfor 3.000 kr., punkt 16

Der kan fradrages egne og evt. hustrus indbetalinger inden for ialt 3.000 kr. til følgende ordninger:

1. præmier til livsforsikringer med kapitaludbetaling.

2. præmier til renteforsikring og pensionskasse med begrænset frdragsret. Selvom ordninger af denne art er led i et ansættelsesforhold, og arbejdsgiveren betaler bidrag hertil, så betragtes den samlede indbetaling dog som lønindtægt for den pågældende lønmodtager.

3. indskud på børneopsparings- og selv pensioneringskonti i 1974.

AMTRAK – navnet står for USA's nationale persontogs – trafik service – vil over fem år investere 1,5 milliarder dollars svarende til ni milliarder kr. for at istandsætte skinnelegemer og jernbanedæmninger og for at opnå andre forbedringer.

I en dispositionsplan, som Amtrak har fremsendt til den amerikanske kongres og til trafikministeriet redegøres der for, hvordan en milliard dollars af det samlede beløb skal anvendes til skinner og jernbanedæmninger på vigtige strækninger i det østlige USA, i midtvesten og på landets vestkyst.

En talsmand for Amtrak oplyser, at formålet med den kæmpemæssige investering – historisk i sin størrelse – er at kunne tillade højere hastigheder – indtil 175 km/tm på visse strækninger i Amtrak's net af baner.

»Hastighederne har stadig måttet sættes ned på grund af de elendige skinne- og dæmningsforhold, og de finansielle problemer i jernbaneindustrien har betydet, at det hjul i samfundsmaskineriet, der sidst har fået smørelse, har været banelegemerne«, siger talsmanden.

Han oplyser videre, at persontog på New York – Washington strækningen kan nå op på hastigheder på 175 km/tm, mens andre tog, som for eksempel dem på strækningen Chicago-Detroit, må holde sig nede på hastigheder mellem 65 og 95 km/tm.

»For at opnå bedre service hvad komfort, sikkerhed og hurtighed angår, er det nødvendigt, at de mange penge investeres i jernbanedæmningerne, siger Amtrak's talsmand. Det offentlige har en forpligtelse til at foretage denne investering, hvis det offentlige vil have en jernbane-service, publikum føler trang til at benytte sig af«.

Grønlands energiresourcer

Samtale med departementschef E. Hesselbjerg

10



Vi begynder samtalen med at spørge departementschefen:

Hvor regner geologerne med, at de områder i Grønland, der har særlig interesse med henblik på olie, findes?

Det er på kontinentalsoklen, i den sydvestlige del af Grønland, ved Diskohalvøen ved 72° n.br.

Kontinentalsoklen er et område dækket af hav?

Ja, geologerne mener ikke, at der på selve landjorden i det sydvestlige Grønland, er særlig store chancer for at finde olie der.

Der har også været nævnt områder i Nordgrønland som mulige olieområder?

Ja, man mener, at der er mulighed for lieforekomster i den aller-

nordligste del af Grønland, og måske også i Østgrønland både på landjord og kontinentalsoklen.

Er der tale om at »åbne« visse af disse områder for efterforskning?

Efter Landsrådets og folketingets tilslutning er det besluttet kun at åbne området i det sydvestlige Grønland.

Er det meddelt koncession?

Nej, men der er sket det, at vi den 15. juli i år har inviteret olieselskaber til at indgive ansøgninger om kombineret efterforsknings- og udnyttelseskoncession. Man har givet en frist indtil den 15. oktober.

Forudsætningerne for, at der kan være olie, er til stede?

De undersøgelser, som selskaberne har foretaget, har »Grøn-

lands geologiske Undersøgelser« fået tilsendt, og materialet er blevet fortolket, og jeg tror godt, at man kan sige, at der er enighed mellem dem, der har haft disse foreløbige tilladelser og vor sagkundskab, at forudsætningerne for, at der kan være olie til stede, er der. Men med sikkerhed kan det ikke fastslås, før man har foretaget dybdeboringer. Og det er ikke sket endnu. Vi kan altså sige i dag: Der er muligheder for olie, men ingen ved det med bestemthed.

Koncession fra ministeriet er endnu ikke meddelt?

Nej, der er endnu ikke meddelt koncession. Arbejdet er foregået på den måde, at man i et koncessionsudvalg, hvor direktør Bent Suenson fra Store Nordiske er formand, har udarbejdet en rapport til ministeren, et forslag, om hvordan den grønlandske oliepolitik skal være, med forslag om betingelser for evt. koncession. Og så er der udarbejdet en modelkoncession, som helt detaljeret, paragraf efter paragraf, – en hel tyk bog – beskriver, hvad betingelserne vil være både økonomisk, teknisk og miljømæssigt.

De nævnede før nogle uforpligtende tilladelser givet til nogle selskaber. Hvor vidt går de?

Disse selskaber fik nogle tilladelser til at foretage bl.a. seismiske målinger. Det er indledende undersøgelser. Men selskaberne får ingen rettigheder forbundet med det. Men der er forpligtelser til at aflevere kopi af materialet til os, således at vi vil være i stand til at fortolke resultaterne.

Er det danske eller udenlandske selskaber?

Hovedsagelig udenlandske. Dog er der en enkelt dansk gruppe. Den

så kaldte »Grepco-gruppe«, som består af 8 af vore førende danske erhvervsselskaber, som har foretaget sådanne foreløbige undersøgelser.

Hvorfor vil private firmaer foretage disse uforpligtende undersøgelser, uden sikkerhed for koncession?

Man må sige, at noget får de jo ud af det. De får en viden, som kan være værdifuld; og som hele oliesituationen i verden tegner sig, har ethvert område, hvor der er mulighed for at finde olie, interesse. Det er selskaberne villige til at satse på; og det er den metode, som det er foregået på andre steder, f.eks. i norske og engelske farvande.

Men firmaerne forventer vel koncession senere?

Det kan man ikke uden videre gå ud fra. Det er præciseret overfor dem, at vi står fuldstændig frit med hensyn til, hvem man vil give koncessionen.

Er der kriterier for, hvem man vil udvælge?

Ja, der vil selvfølgelig blive lagt vægt på, om det er selskaber, der har de tekniske forudsætninger i orden, og økonomisk baggrund for at gennemføre arbejdet.

Og så er der én ting, der er ganske afgørende: At i hver enkel koncession vil der blive fastsat, hvilke arbejdsforpligtelser selskaberne har. De skal forpligte sig til f.eks. at foretage så og så mange borer, løbet af en periode; – og hvis de ikke foretager disse undersøgelser, skal de til den danske stat erlægge et beløb svarende til de udgifter, der ville være forbundet med det. Og da en enkelt boring i soklen ud for de grønlandske farvande vil ko-

ste et sted mellem 35 og 50 mill. kr., er det betragtelige beløb, det drejer sig om.

Har man taget lære og erfaring af den olie-koncession, man har med A.P. Møller?

A.P. Møller-koncessionen blev givet for snart mange år siden under helt andre forudsætninger. I vort arbejde har vi helt frigjort os fra dette. Vi har sagt, at nu er der andre erfaringer, man kan udnytte. Vi har været så heldige, at vi har kunnet lære af det, man har gjort i Norge og England: Vi har kunnet »hægte os på« der, – og der har været et udmærket samarbejde. D.v.s. at vi for Grønlandsministeriets vedkommende er kommet ind i alt dette på et heldigt tidspunkt, både med hensyn til de økonomiske betingelser og med hensyn til fastsættelsen af de tekniske regler, altså sikkerhedsbestemmelserne. Der er vor viden i Danmark meget ringe; og vi har måttet starte på bar bund. Men vi har kunnet tage til Norge; og vi har også haft specialister i Canada.

Man tør vel formode, at Staten vil få en bedre prioritet i evt. kommende koncessioner, end den har i A.P. Møller-koncessionen?

Der er nu et ganske andet system: Hvis der findes olieforekomster, som kan udnyttes, har den danske stat eller et dansk statselskab ret til at indtræde i virksomheden med op til 50% – og vel at mærke uden at man skal betale sin del af de indledende undersøgelser, og også uden at staten skal lægge konstanter på bordet. Staten vil kunne afdrage sin andel efterhånden som indtægterne kommer ind. Men man bliver altså parthaver, er medaktionær og med i selve driften. Det er et system, man kender i Norge, og

det bliver mere og mere almindeligt.

Er de øvrige områder i Grønland terra nova (nyt land) i oliemæssig henseende?

Nej, men den viden, man har om de øvrige områder er langt mindre. En af grundene til at man er begyndt på kontinentalsoklen fra Kap Farvel til Diskøen, er, at man der har den største viden; og det er der de fleste selskaber har været interesseret.

Men man er i gang andre steder med undersøgelser?

Ja, det er rigtigt. Man er interesseret i at få forøget viden, og følge med og helst være lidt forud. Det drejer sig i første linie om geologiske kortlægninger.

Men under alle omstændigheder vil der vel gå år, før man finder olie?

Vi må regne med, at det tidligste tidspunkt, der kan finde olieboringer sted i Grønland, vil blive i 1976. Og det vil sikkert blive meget få borer, der vil blive foretaget de første år, bl.a. fordi det materiel, der skal bruges, findes i meget begrænset omfang.

Og det at få selve olieproduktionen i gang ligger endnu længere borte?

Vi mener, at det tidligst kan være tale om at få en virkelig produktion i gang i 1980'erne.

Hvad vil statens udbytte så blive?

Hvis der kommer en olieproduktion i gang, vil det offentlige udbytte af denne – samlet, blive op mod 80% af netto udbyttet. Men så skal selskaberne også have ret til først at

afskrive alle undersøgelsesomkostningerne 100%.

Det er en stor udfordring til Danmark at føre en ansvarlig oliepolitik i Grønland?

Ja, i første omgang tænkte man først og fremmest på, at Landskassen og Staten skulle havde det bedst mulige udbytte. Men det andet er jo at man skal gøre det på en forsvarlig måde, således at man sikrer sig så langt, som det er mennesskeligt muligt mod ulykker; og det tredje er, at den virksomhed, som skal foregå, jo gerne skulle indpasses i det grønlandske samfund på en nogenlunde harmonisk måde.

Hvordan ser grønlændene på disse ting?

Der er meget stor interesse for alt dette i Grønland. Det grønlandske Landsråd har givet sin tilslutning. I Grønlands befolkning gør der sig forskellige opfattelser gældende, nogen synes, at det er noget frygteligt det, der sker her. Noget der vil skade miljøet. Andre der tænker i økonomiske baner, siger, lad os skynde os at komme i gang.

Det er derfor vigtigt, at disse ting kommer til at foregå på en rolig og velkontrolleret måde, sådan at vi kan forsvare det for vore efterkommere.

Uranforekomster findes der en del af ved Kvanefjeldet i Sydgrønland?

Ja, i nærheden af byen Narssaq.

Det er helt i statens regi?

Det er det. Man har arbejdet på det en halv snes år. Og der er samarbejdet mellem Atomenergi-kommissionen og Grønlands geologiske undersøgelser. Man har konstateret, at der på Kvanefjeldet er Uranforekomster, ikke en særlig

lødige forekomst; men nu hvor man efter energikrisen må interessere sig for anvendelsen af atomkraft til fredelige formål, har også denne uranforekomst fået fornyet interesse. Undersøgelserne der var stillet i bero, er nu blevet genoptaget ved samarbejde mellem de to institutioner, jeg nævnte før. Der skal nu foregå undersøgelser et par år, før man kan tage stilling til, om der er grundlag for at udnytte forekomsten.

Der foreligger altså ikke politisk beslutning om at gå i gang med udvindingen?

Nej, slet ikke. Skal man udvinde Uranforekomster, sker det efter de regler, der findes i den Grønlandske minelov. Og det betyder, at det Grønlandske Landsråd skal høres; det er derfor ikke sådan, at man kan sige, at nu tager vi lige op og henter den uranforekomst for at putte den i atomværket hernede!

Vil evt. udvinding få stor betydning for danske atomværker?

Ja, det vil det afgjort, hvis man kan anvende denne uran.

Er man forpligtet overfor »Eurotom« på intensiveringen af efterforskningen?

Der er en vedtagelse i EF-regi om, at man bør søge størst mulig viden om de forekomster, der måtte være. Og den forpligtelse lever man op til. Men dermed er ikke sagt, at man kan tilsidesætte de almindelige regler om udnyttelsen.

Grønlænderne er vel også interesseret i dette?

Ja, navnlig naturligvis egnene omkring Kvanefjeldet. I Narssaq, som ligger i nærheden, har kommunalbestyrelsen for nylig spurgt: Nu bliver vi vel inddraget i overvejel-

serne, så vi kommer med på et tidligt tidspunkt ved planlægning af alt dette? Og det har vi selvfølgelig sagt ja til.

Udnyttelsen af smeltevand som energikilde er også inddraget i overvejelserne?

Der foreligger schweiziske projekter om dette, – om at udnytte den vandkraft, der kommer fra indlandsisen – og overføre den som el til Europa. Et mægtigt projekt! Men vore teknikere stiller sig noget tvivlende overfor det. Men derimod er der nok mulighed for at udnytte den grønlandske vandkraft i en noget mindre målestok, lokalt. Kryolitselskabet »Øresund« har en forskningskoncession på et område ved Godthåbsfjord, hvor der er konstateret jernmalmforekomst; og dette selskab har sammen med andre foretaget undersøgelser om udnyttelse af vandet i store indsøer (ved at etablere lokale elværker).

Kulbrydning ved Qutligssat er nedlagt?

Ja, men på den store halvø Nuqsuaq er der konstateret meget store kulforekomster. Men for at finde ud af, om der virkelig kan etableres en industriel brydning heraf, forestår der yderligere undersøgelser beregnet til ganske mange mill. kr. De penge har vi ikke fået bevilling til endnu. Man må gøre sig klart, at det er nødvendigt med disse yderlige undersøgelser for at blive klar over, om det kan betale sig at foretage kulbrydning dér.

Er det store forekomster, der er tale om?

Ja, meget store! Men de ligger vanskeligt tilgængeligt.

Og kvaliteten?

Det er kul af middel klasse.

Forsikringsagenturforeningen

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd har afholdt ordinært repræsentantskabsmøde fredag den 29. november 1974 i »Danmark«/TRYG FORSIKRINGS bygning, Parallelvej, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde
4. Beretning
 - a) Foreningsvirksomheden 1972-73
 - b) Forsikringsvirksomheden 1972-73
5. Regnskab
 - a) Foreningsregnskabet 1972-73
 - b) Forsikringsregnskabet 1972-73
6. Valg
 - a) Formand
 - b) Næstformand
 - c) Kasserer
 - d) 2 medlemmer af forretningsudvalget
 - e) 1 voldgiftsmand
 - f) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
 - g) Statsautoriseret revision (Foreningsregnskabet)
7. Indkomne forslag
8. Fastsættelse af honorarer

Foreningens formand, Børge Aanæs bød velkommen og rettede en særlig velkomst til de indbudte gæster. Meddelte at foreningens kasserer, E. Greve Petersen, havde sendt afbud af helbredsmæssige grunde.

ad punkt 1.

Til ordstyrer valgtes Hans Jensen, Århus, der konstaterede mødets lovlige indvarsling og dermed beslutningsdygtighed, samt foretog navneopråb.

ad punkt 2.

Til protokolfører valgtes S.H. Majlund.

ad punkt 3.

Protokollen fra det ordinære repræsentantskabsmøde den 24. oktober var udsendt til det daværende repræsentantskab samt offentliggjort i fagbladene. Godkendtes uden kommentarer.

ad punkt 4. a)

Formanden udtalte mindeord om Lauritz Thorup, der tidligere har været medlem af forretningsudvalget, samt var medlem af repræsentantskabet til sin død den 20. december 1972, og lokomotivfører Sv. Å. Andersen, Århus, der har været foreningens tillidsmand, og som afgik ved døden den 21. august 1974.

Videre udtalte formanden:

Perioden har været præget af en rolig, stabil og støt fremgangslinie. Vort arbejde blandt tjenestemandsgupperne udenfor DSB-området kom rent praktisk i gang med postvæsenet i foråret 1973, toldvæsenet i efteråret 1973 og Københavns Kommunalforening i foråret 1974.

Selv om det altid er svært at få nye tanker og ideer til at slå igennem, synes det dog nu at være således, at vi er ved at få et godt fodfæste, og vi kan i dag glæde os over at have mere end 1000 medlemmer blandt disse grupper. Desværre har det vist sig, at der ikke er mulighed for at få etableret en præmieafkøringsordning for politiet, og dette område er derfor udsat på ubestemt tid.

Om samarbejdet med TRYG FORSIKRING – som vi altså indirekte er deltagere i – har vi orienteret vore medlemmer gennem organisationernes fagblade først på året

74. Som et led i dette samarbejde har vi bl.a. kunnet forbedre vore motorforsikringer, ulykkesforsikringer og husejerforsikringer, og vi søger hele tiden at være åben overfor udviklingen indenfor forsikringserhvervet.

Allerede på sidste repræsentantskabsmøde kunne jeg meddele, at Forsikringsagenturforeningen er kommet i skattevæsenets søgelys. Denne sag har senere udviklet sig til vor ugunst, idet skattedepartementet har bestemt, at vi efter lovens regler er skattepligtige. Det er forretningsudvalgets opfattelse, at vi ikke finder det rimeligt, at Agenturforeningen skal betale skat af et beløb, som ikke ville have været beskattet, hvis pengene var kommet medlemmerne tilgode på anden vis, f.eks. ved at blive i forsikringselskabet og være udbetalt derfra med relativt små beløb til hver enkelt forsikringstager. Ud fra denne synsvinkel har vi anmodet en advokat, Peter Dyhr, om at undersøge problemet grundigt. I sit respons herom har han bl.a. peget på muligheden af en omvurdering af den overenskomst som i øjeblikket består mellem organisationerne på den ene side og »Danmark« på den anden side, hvilken overenskomst i øvrigt udløber nu pr. 1.1.1975. Et hovedsynspunkt hos advokat Dyhr er, at skattedepartementets afgørelse ikke er korrekt, hvorfor vi har besluttet at lade sagen prøve ved retten. Dette er baggrunden for at forretningsudvalget i dag må anmode repræsentantskabet om en bemyndigelse, jfr. dagsordenens punkt 7.

I vore sædvanlige kvartalsmøder har vi haft en del skadesager til behandling. Det har været sager hvor der efter forsikringsbetingelserne ikke har været dækning, men hvor der alligevel for den enkelte har væ-

ret tale om så betydelige økonomiske tab, at vi gennem Agenturforeningens egne midler, har kunnet yde en større eller mindre hjælp, hvor det har været rimeligt.

Formanden sluttede med at takke for godt samarbejde i bestyrelsen og med »Danmark«s direktion og personale.

ad punkt 4. b)

Afdelingschef Thyge Meldgård aflagde beretning om forsikringsvirksomheden og sagde herunder bl.a.:

På sidste repræsentantskabsmøde kunne jeg berette om vort store EDB-projekt, som blev gennemført i slutningen af 1971, og dette har siden vist sig gavnligt i en lang række tilfælde, hvor vi – uden EDB – enten måtte have opgivet, eller kun ville have kunnet klare opgaverne med en meget stor skare af dyr arbejdskraft. Dette gælder ikke alene den almindelige årlige indeksregulering af præmierne, men også f.eks. den tvangsomtegning af de gamle indboforsikringer som blev nødvendiggjort i slutningen af 1973, og som har medført at vi nu har en homogen bestand af ensartede forsikringer på dette område, med en solidarisk præmiebetaling, der forhåbentlig kan medvirke til at vi kan holde vort præmieniveau nede i forhold til andre selskaber.

Også motorforsikringen er blevet forbedret i den forløbne tid bl.a. med en gratis medforsikring af værdiforringelse af nyere vogne, der bliver udsat for større skader, efter visse nærmere regler. Samtidig blev der åbnet mulighed for tegning af en afsavnsforsikring, der mod en tillægspræmie betaler et vist beløb medens bilen er til reparation efter en skade som i øvrigt er dækket af forsikringen. Endvidere blev også autoulykkesforsikringen

forbedret med større dækningssummer.

Den almindelige ulykkesforsikring er også blevet forbedret, idet man fra 1.1.1974 har kunnet tegne en indeksreguleret ulykkesforsikring, med bl.a. dobbelt erstatning ved invaliditetsgrader på 30% og derover. Forsikringen kan udbygges med en effektiv tandskadedækning m.m. og selvfølgelig kan både hustru og børn u/18 år være medforsikret.

I maj måned 1974 blev indført en ny udvidet grundejerforsikring. I en forsikring kan en husejer forsikre sit hus mod enhver pludselig opstået skade (undtagen brand). Efter de nuværende lovregler må vi ikke i vor forening tegne bygningsbrandforsikring, men hvis man i TRYK FORSIKRING tegner bygningsbrandforsikring for sit hus, og hos os selv tegner den nye udvidede grundejerforsikring, så har man til sammen en bygningskaskoforsikring for sit hus og dets faste tilbehør mod enhver skade der opstår pludseligt, og det endog uden nogen selvrisiko.

Som det er almindeligt bekendt fik vi sidste vinter en »oliekrise«, som bl.a. også medførte et fald i bilkørsel og dermed i vore skadeudgifter. Allerede i forsommeren 1974 kunne vi mærke at der synes at være tale om en stabil nedgang, således at vi kunne gå ind for en nedsættelse af motorforsikringspræmierne. Fra afkortningen den 1. august 1974 indførte vi derfor en særrabat på 15% gældende for 1 år, og selv om udgifterne til reparation af de enkelte skader viser en sådan stigning at indeksreguleringen pr. 1. januar 1975 ikke kan undgås, yder vi også i den nye tarifpræmie særrabat på 15% indtil foreløbig 1. august 1975.

Meldgård sluttede sin beretning med at omtale de problemer som de store forsikringskoncerner i disse år har med personalesammenlægninger o.s.v. hvilke problemer vi er lykkeligt fri for, og afsluttede med en tak til bestyrelse, personale og tillidsmænd rundt i landet. Begge beretninger godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 5. a)

På grund af kassererens sygdom blev foreningsregnskabet forelagt af Thyge Meldgård, der foretog en sammenligning mellem de to regnskaber.

ad punkt 5. b)

Hovedbogholder Preben Hecht forelagde forsikringsregnskaberne for de to år.

Alle regnskaber godkendtes eenstemmigt.

ad punkt 6.

- a) Til formand genvalgte Børge Aanæs
- b) Til næstformand nyvalgte Keld K. Jensen
- c) Til kasserer genvalgte E. Greve Petersen
- d) Til forretningsudvalget genvalgte Helge Hansen og Hans Jensen
- e) Til voldgiftsmand genvalgte K.B. Knudsen.
- f) Til revisorer genvalgte Ejvind Madsen og nyvalgt blev Holger Hjort og til revisorsuppleanter genvalgte Mogens Kristiansen medens J. Thisgård Thomsen nyvalgte.
- g) Til statsautoriseret revision vedtoges det, at Revisions- og Forvaltningsinstituttet A/S, fortsat skal benyttes.

VEJLEKASSEN har afholdt ordinært repræsentantskabsmøde fredag den 29. november 1974 i »Danmark«/TRYG FORSIKRINGS bygning, Parallelvej, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Beretning 1972-73
4. Regnskab 1972-73
5. Forslag til vedtægtsændring
6. Indkomne forslag
7. Valg
 - a) Formand
 - b) Næstformand
 - c) 3 medlemmer af bestyrelsen
 - d) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
 - e) Statsautoriseret revisor

Formanden Børge Aanæs åbnede mødet

ad punkt 1.

Til ordstyrer valgtes Hans Jensen, der konstaterede mødets lovlige indvarsling og deraf følgende beslutningsdygtighed samt foretog navneopråb.

ad punkt 2.

Til protokolfører valgtes S.H. Majlund.

ad punkt 7.

Af overskuddet for 1973 var overført kr. 50.000 til Jernbanemændenes Kooperative Forsikringsforenings Fond, og forretningsudvalget foreslog også at overføre kr. 50.000 til fonden for 1974. Vedtoges eenstemmigt.

Endvidere forelå følgende forslag fra forretningsudvalget:

»Repræsentantskabet bemyndiger forretningsudvalget til:

1. at søge problemet om foreningens skattepligt løst på en for foreningen acceptabel måde
2. at forhandle og indgå aftale om en midlertidig forlængelse af

ad punkt 3.

Formanden oplyste, at VEJLEKASSEN i den forløbne 2-års periode har været i en rolig udvikling, men præget af de fortsatte rationaliseringsbestræbelser ved DSB.

Det satte naturligvis sit præg, at kassen i 1973 fyldte 100 år. Bortset fra en festlighed i dagens anledning, blev jubilæet fejret ved udsendelse af en opmærksomhed til repræsentantskabet, de aktive kredsformænd og tillidsmænd. Desuden blev jubilæet markeret ved at VEJLEKASSEN – inklusiv de gaver kassen selv modtog – har overført ialt kr. 57.500 til det humanitære fond i 1973.

Der er i den forløbne tid (1972-73) anmeldt ialt 698 dødsfald, hvilket svarer til næsten 1 om dagen. Desuden er ialt 344 medlemmer udmeldt i forbindelse med afsked v/Statsbanerne og lignende, således at der har været samlet afgang på 1042 medlemmer. Selv om der i den samme periode har været en tilgang på 201 medlemmer, vil det sige, at det samlede medlemstal er faldet med 841, og VEJLEKASSENS medlemstal er derfor pr. 1. januar 1974 på ialt 28.227.

kontrakten med »Danmark«/TRYG FORSIKRING, idet man samtidig pålægger forretningsudvalget at indkalde til ekstraordinært repræsentantskabsmøde i løbet af 1975, hvis det skulle blive nødvendigt at foretage ændringer i foreningens vedtægter for at løse skattespørgsmålet.

Bemyndigelsen blev givet eenstemmigt.

ad punkt 8.

Formanden foreslog uændrede honorarer, og dette vedtoges.

Herefter sluttede mødet.

S.H. Majlund.

Når hertil føjes at godt 3000 af disse medlemmer er over 70 år og derfor kontingentfri, er det ikke mærkeligt at kassens indtægter i form af kontingenter er stærkt faldende i disse år. Heldigvis har vi imidlertid en anden indtægtskilde, nemlig renter, og på denne post har vi kunnet notere en meget kraftig stigning, takket være fornuftig placering i obligationer. Det er derfor en glæde for bestyrelsen i dag at kunne forelægge forslag til vedtægtsændringer, der betyder en meget væsentlig forøgelse af begravelseshjælpen fra 1. januar 1975, jfr. punkt 5.

Formanden sluttede med at takke bestyrelse og administration for godt samarbejde.

Beretningen godkendtes enstemmigt.

ad punkt 4.

Forretningsføreren Thyge Meldgård gennemgik regnskaberne for de 2 år 1972 og 1973.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

ad punkt 5.

Fra bestyrelsen forelå forslag til ændringer i VEJLEKASSENS vedtægter. Disse var udsendt til repræsentantskabet sammen med mødeindkaldelsen, således at vedtægternes regel om ændringer er overholdt (§ 13. stk. 5). Forslaget gik ud på følgende:

»§ 6, stk. 1: »grundsum på 1100 kr.« ændres til »grundsum på 1200 kr.«

§ 16 sidste stk: »Kassens pengeomidler, herunder såvel kontanter som indskud i pengeinstitutter, skal være anbragt således, at forretningsføreren ingensinde alene kan disponere over et større beløb end 30.000 kr. pr. måned« ændres til: »Kassens pengemidler, herunder



Ny arbejder sangbog

AOF's sangbogsudvalg har efter 3 års grundigt – og iøvrigt utraditionelt – udvalgsarbejde, afsluttet sin opgave.

Resultatet er blevet en a'jourført, spændende og moderne »Arbejdersangbog«.

Hvor kan man købe »arbejdersangbogen«?

»arbejdersangbogen« koster kr. 17,00

Den kan købes på Roskilde Højskole, Esbjerg Højskole, LO-Skolen, »Langsøhus«, Metalskolen og flere andre kursussteder samt hos de fleste AOF-afdelinger. Endelig naturligvis i AOF/Landsforbundet, Teglværksgade 27, 2100 København Ø. Telf. (01) 29 60 66.

»Arbejdersangbogen« kan måske også købes i boghandelen – men den nemmeste måde er:

Sæt beløbet for det ønskede antal bøger ind på postgiro 2945, så sender vi bøgerne i løbet af nogle få dage.

såvel kontanter som indskud i pengeinstitutter, skal være anbragt således, at forretningsføreren ikke alene kan råde over et større beløb end det, som er nødvendigt til udbetaling af dødsfaldserstatninger pr. måned«.

§ 17, stk. 3: beløbsangivelsen »1100 kr.« ændres til »1200 kr.«

§ 19 sidste stk.: Antallet af portioner ændres til mindst 4 mod hidtil 2.

§ 20 stk. 2: beløbsangivelsen »700 kr.« ændres til »750 kr.«

Ændringerne i §§ 6, 17, 19 og 20 er foranlediget af aktuaren, som samtidig foreslår forhøjelse af bonusbeløbene fra de nuværende kr. 75 til kr. 100.

Ændringen af § 16 er foranlediget

af den statsautoriserede revision.«

Formanden motiverede ændringsforslagene, der bl.a. vil indebære, at begravelseshjælpen vil stige med fra 350 til 600 kr., så den totale sum kommer til at ligge mellem 1600 og 3200 kr. for langt den største del af medlemmerne.

Forslagene – som i forvejen var blevet godkendt af Forsikringsrådet – blev enstemmigt vedtaget, med virkning fra 1. januar 1975.

ad punkt 6.

Bestyrelsen foreslog at der – med Forsikringsrådets godkendelse – bliver overført kr. 10.000 til det humanitære fond af 1974-regnskab.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

ad punkt 7.

- a) til formand genvalgte Børge Aanæs
 - b) til næstformand nyvalgte Keld K. Jensen
 - c) til bestyrelsen genvalgte E. Greve Petersen, Helge Hansen og Hans Jensen
 - d) til revisorer genvalgte Ejvind Madsen og nyvalgt blev Holger Hjort til revisorsuppleanter genvalgte Mogens Kristiansen, medens J. Thisgård Thomsen nyvalgte.
 - e) til statsautoriseret revision vedtoges det fortsat at anvende Revisions- og Forvaltningsinstituttet A/S.
- Herefter sluttede mødet.

S.H. Majlund.

Jernbanemændenes kooperative forsikringsforeningers fond

17

Hobro kommune har på et møde i byrådet den 13. november i år varmt anbefalet det projekt til plejehjem, som Jernbanemændenes Kooperative Forsikringsforeningers Fond – i daglig tale kaldet jernbanemændenes humanitær fond – har ladet udarbejde i samarbejde mellem entreprenørfirmaet Jord og Beton, Århus, og arkitektfirmaet Friis og Moltke i Århus.

Fondens ansøgning er af Hobro kommune videresendt til Nordjyllands amt, som skal give den ende-

lige accept inden byggeriet kan iværksættes.

Denne nyhed kunne fondens formand *Børge Aanæs*, Dansk Jernbaneforbund, give på repræsentantskabsmødet den 29. november 1974.

Om fondens virke i den toårs periode, beretningen omfattede, oplyste formanden endvidere, at grunden var stillet vederlagsfrit til rådighed af Hobro kommune, som også afholder byggemodningsomkostninger, der hviler på arealet.

Fondens formue er vokset støt gennem de sidste år. Væksten er betinget af de gaver, som fonden modtager, samt af faste månedlige bidrag fra ansatte og pensionister, som ønsker at støtte ideen om at opføre og drive et plejehjem for de fire jernbaneorganisationers medlemmer og ægtefæller.

Gennem de faste månedlige bidrag vokser fondens formue med mere end 30.000 kr. om året. En tilgang af flere bidragsydere vil naturligvis betyde, at fondens formue vil vokse hurtigere, og formanden opfordrede stærkt til, at repræsentantskabets medlemmer deltog i informationen om fonden og dens formål og søgte at skaffe flere bidragsydere.

Fondens formue var ved udgangen af 1973 på næsten ½ million kr. Med forrentning af denne formue, som er anbragt i obligationer, samt de nævnte faste månedlige bidrag, kan vi regne med, at formuen i 1975 vil stige med over 110.000 kr. Hertil må lægges de gaver, som Forsikringsagenturforeningen og Vejle-kassen har besluttet at yde fonden.

Faste månedlige bidrag må af hensyn til fradrag gennem lønningskontoret være på mindst 5 kr. og iøvrigt deleligt med 5 kr. De nuværende faste bidrag varierer fra 5 kr. til 50 kr. om måneden, men bidrag på 10 kr. om måneden er det mest almindelige.

Vær med til at støtte fonden i dens arbejde. Alle bidrag er meget velkomne. Bidrag over 100 kr. og indtil 1.000 kr. om året er fradragsberettiget på selvangivelsen.

Også du bør være med til at støtte det humanitære arbejde for jernbanemænd. Udfyld nedenstående kupon, og send den til din organisation eller direkte til fondens kasserer, E.W. Hauge, driftsområde Næstved.

Navn

Stilling

Tjenested

CPR-nummer

ønsker at yde et fast månedligt bidrag påkr. til Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond.

Beløbet kan fradrages i min løn/pension.

Dato

.....
Underskrift

Sendes til fondens kasserer E. W. Hauge, Driftsområde Næstved.

Pensionsbeløb

18

Oversigt 1

Egenpension 1. okt. 1974
(Incl. dyrtidstillæg 36%)

Grundsats: 26.100
Dyrtidstillæg: 36 pct.

**Vejledning til
pensionskort for
tjenestemænd m. fl.**

Egenpension

Oversigt 1 angiver for skalatrin 1 til 53 følgende årlige beløb:

(2) Grundpension for 1 års pensionsalder. (3) Grundpension + dyrtidstillæg + ureguleret tillæg for 1 års pensionsalder. (4) Højeste pension incl. dyrtidstillæg m. v. = $37 \times$ beløbet i kolonne 3.

Såfremt pågældende ikke er berettiget til højeste pension, beregnes pensionen som pensionsalder $\times$ beløbet i kolonne 3.

Ægtefællepension

Der bringes i oversigt 2 tilsvarende tal som for egenpension.

Børnepension

Incl. dyrtidstillæg (36 pct.) + ureguleret tillæg gælder fra 1. okt. 1974 følgende satser: Børnepensionstillæg og børnepension 5.067,27 kr. årlig. Børnepension (forældrelose): 10.134,54 kr. årlig.

Folkepensionens grundbeløb

Folkepensionens fulde grundbeløb andrager pr. 1. okt. 1974 følgende beløb: Ægtepar – begge berettiget: 20.688 kr. Enlige og ægtepar – kun 13.428 kr.

Samordningsfradrag

Tjenestemænd og tjenestemandspensionister, der er fyldt 67 år, har ret til fuld folkepension. Der foretages dog i tjenestemandspensionen et fradrag (samordningsfradrag) = 2 pct. af folkepensionen for hvert års pensionsalder (max. 74 pct.).

Efter de ovenfor anførte satser for den fulde folkepension andrager samordningsfradraget pr. 1. okt. 1974 flg. årlige beløb:

Ægtepar – begge berettiget

2 pct. 413,76 kr.
74 pct. 15.309,12 kr.

Enlige m. fl.

2 pct. 268,56 kr.
74 pct. 9.936,72 kr.

Skala- trin (1)	Pension for 1 års pensionsalder		Højeste pension incl. dyrtidstillæg m. v. $37 \times$ (3)
	Grundpension (2)	Grundpension + dyrtidstillæg + ureg. tillæg = 55,80 kr. (3)	
1	548,28	801,23676	29.645,76
2	559,08	815,88649	30.187,80
3	570,12	830,91892	30.744,00
4	581,52	846,38270	31.316,16
5	593,16	862,27460	31.904,16
6	605,16	878,59460	32.508,00
7	617,52	895,36540	33.128,52
8	630,12	912,58054	33.765,48
9	643,20	930,28865	34.420,68
10	656,52	948,48324	35.093,88
11	670,32	967,17081	35.785,32
12	684,36	986,38703	36.496,32
13	698,88	1006,11568	37.226,28
14	713,88	1026,39243	37.976,52
15	729,12	1047,22054	38.747,16
16	744,84	1068,61946	39.538,92
17	761,04	1090,63135	40.353,36
18	777,72	1113,21405	41.188,92
19	794,76	1136,44865	42.048,60
20	812,28	1160,29946	42.931,08
21	830,28	1184,81838	43.838,28
22	848,88	1210,01514	44.770,56
23	867,84	1235,89946	45.728,28
24	887,40	1262,50379	46.712,64
25	907,56	1289,81838	47.723,28
26	928,20	1317,88865	48.761,88
27	947,52	1332,97622	49.320,12
28	964,92	1356,69081	50.197,56
29	982,80	1381,05405	51.099,00
30	1.001,28	1406,09189	52.025,40
31	1.020,12	1431,81081	52.977,00
32	1.039,56	1458,24973	53.955,24
33	1.059,60	1485,40541	54.960,00
34	1.080,12	1513,31351	55.992,60
35	1.101,12	1541,98703	57.053,52
36	1.122,84	1571,46162	58.144,08
37	1.145,04	1601,71784	59.263,56
38	1.167,96	1632,82378	60.414,48
39	1.191,48	1664,79892	61.597,56
40	1.215,60	1697,63351	62.812,44
41	1.240,44	1731,38270	64.061,16
42	1.265,88	1766,04324	65.343,60
43	1.292,04	1801,67027	66.661,80
44	1.319,04	1838,28000	68.016,36
45	1.346,64	1875,89514	69.408,12
46	1.375,08	1914,52541	70.837,44
47	1.434,24	1995,04865	73.816,80
48	1.496,76	2080,04108	76.961,52
49	1.597,08	2216,49405	82.010,28
50	1.744,20	2416,60865	89.414,52
51	1.908,24	2639,67243	97.667,88
52	2.043,48	2823,58054	104.472,48
53	2.094,60	2893,15135	107.046,60

Oversigt 2

Ægtefællepension 1. okt. 1974
(Incl. dyrtidstillæg 36%)

Skala- trin (1)	Pension for 1 års pensionsalder		Højeste pension incl. dyrtidstillæg m. v. $37 \times$ (3)
	Grundpension (2)	Grundpension + dyrtidstillæg + ureg. tillæg = 37,20 kr. (3)	
1	460,20	662,83135	24.524,76
2	467,40	672,59676	24.886,08
3	474,84	682,61838	25.256,88
4	482,40	692,92865	25.638,36
5	490,20	703,52432	26.030,40
6	498,12	714,40216	26.432,88
7	506,40	725,58487	26.846,64
8	514,80	737,05946	27.271,20
9	523,56	748,86811	27.708,12
10	532,44	760,99784	28.156,92
11	541,56	773,45514	28.617,84
12	550,92	786,26270	29.091,72
13	560,64	799,41730	29.578,44
14	570,60	812,93514	30.078,60
15	580,80	826,81946	30.592,32
16	591,24	841,08973	31.120,32
17	602,04	855,75892	31.663,08
18	613,20	870,81730	32.220,24
19	624,60	886,31027	32.793,48
20	636,24	902,20541	33.381,60
21	648,24	918,55135	33.986,40
22	660,60	935,34811	34.607,88
23	673,32	952,60865	35.246,52
24	686,28	970,34270	35.902,68
25	699,72	988,55027	36.576,36
26	713,52	1007,26703	37.268,88
27	726,36	1017,32432	37.641,00
28	738,00	1033,13189	38.225,88
29	749,88	1049,37730	38.826,96
30	762,24	1066,06703	39.444,48
31	774,84	1083,21405	40.078,92
32	787,80	1100,83784	40.731,00
33	801,12	1118,94487	41.400,96
34	814,80	1137,55135	42.089,40
35	828,84	1156,66703	42.796,68
36	843,24	1176,31784	43.523,76
37	858,12	1196,48757	44.270,04
38	873,36	1217,22162	45.037,20
39	889,08	1238,53946	45.825,96
40	905,16	1260,43135	46.635,96
41	921,72	1282,92973	47.468,40
42	938,64	1306,03784	48.323,40
43	956,04	1329,78487	49.202,04
44	974,04	1354,19676	50.105,28
45	992,52	1379,27027	51.033,00
46	1.011,48	1405,02487	51.985,92
47	1.050,84	1458,70378	53.972,04
48	1.092,60	1515,36649	56.068,56
49	1.159,44	1606,33622	59.434,44
50	1.257,48	1739,74378	64.370,52
51	1.366,92	1888,45622	69.872,88
52	1.457,04	2011,06378	74.409,36
53	1.491,12	2057,44216	76.125,36

PERSONALIA

Dødsfald

Pens. lokomotivfører J. K. Bentsen, Silkeborg, er afgået ved døden den 20. november 1974.

Pens. lokomotivfører E. P. J. Nissen, Fredericia, er afgået ved døden den 19. november 1974.

Pens. lokomotivfører M. Rasmussen, Brande, er afgået ved døden den 19. november 1974.

Pens. lokomotivfører P. A. Pedersen, Esbjerg, er afgået ved døden den 27. november 1974.

Pens. lokomotivfører P. A. Pedersen, er afgået ved døden den 27. november 1974.

Pens. lokomotivfører F. Alsing, er afgået ved døden december 1974.

Pens. lokomotivfører H. P. Rasmussen, (Slagelse) er afgået ved døden den 5. oktober 1974.

Pens. lokomotivfører E. G. Menne, er afgået ved døden den 31. oktober 1974.

Lokomotivfører A. Nielsen, Padborg, er afgået ved døden den 28. november 1974.

Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på hotel »Landsoldaten«, torsdag d. 23. januar 1975 kl. 14,45.

Efter generalforsamlingen afholdes spising, kammeratligt samvær med de i 1974 afgåede kammerater.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af afdelingens pensionister.

Pensionister kan tilmelde sig på telefon 92 46 37 - 92 46 36.

Afdelingsbestyrelsen.

Helsingør

D.L.F. Helsingør afd. afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 28. januar 1975 kl. 15.00 Folkets Hus Stengade. Efter generalforsamlingen er der sammenkomst med damer. Der bydes på *Luxus* platte m. varmt, kaffe m.m.

Efter spisningen er der mulighed for en svingom.

Prisen er *kun* 25 kr. pro persona.

Tilmelding kan ske på tlf. (03) 21 30 96 eller (01) 64 67 33 eller på fremlagt liste på Ddt. *Senest* d. 20. januar 1975.

Med hilsen og ønske om et Godt Nytår.
Bestyrelsen.



Weekendture – Tilbud til DSB ansatte

DSB weekendture er blevet en populær salgsvare med succes og i stor fremgang til gavn for DSB i konkurrence med andre former for ferierejser. Denne fremgang har medvirket til en bestandig udvidelse med nye rejsemål. I år med weekendture til Lübeck, Goslar/Harzen, Paris, Århus og Sønderborg, så der nu er 12 rejsemål at vælge mellem.

DSB ansatte (med fripas) tilbydes ophold på weekendrejsemålene til ren hotelpriis, også kaldet grundarrangement.

Et grundarrangement dækker samme ydelse som weekendturen (+ jernbanebilletten). Det vil sige hotelovernatning med morgenmad, betjening og moms på de basishoteller, der er nævnt i programmet »weekendture«.

Grundarrangementet koster pr. hotelovernatning i

Berlin	60 kr.
Lübeck	55 kr.
Hamburg	50 kr.
Amsterdam	60 kr.
Goslar/Harzen	40 kr.
Bruxelles	55 kr.
Paris	40 kr.
Stockholm	55 kr.
København	40 kr.
Ålborg	45 kr.
Århus	45 kr.
Sønderborg	40 kr.

Dette tilbud gælder i samme periode som weekendturene og der kan bestilles hotelplads til 1, 2 eller 3 overnatninger. Ønskes der værelse eller hotel i anden kategori, betales det tillæg der er nævnt i brochuren.

Booking foretages gennem et DSB rejsebureau indtil onsdagen før pågældende weekend. Fripas bestilles ad de normale kanaler.

På weekendture til Berlin, Hamburg og Aalborg er inkluderet et weekend-pas.

Odense

afholder ordinær generalforsamling i mødelokalet ved driftsdepotet i Dannebrogsgade søndag den 9. februar kl. 9.00.

Afdelingens pensionister indbydes; nærmere oplysninger på tlf. 11 59 09 eller på opslaget ved driftsdepotet.

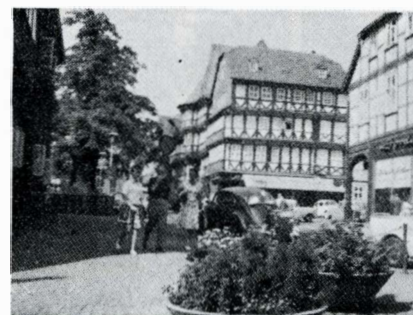
Afdelingsbestyrelsen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. Gade.
lokomotivfører, HGL.

Fra Goslar i Harzen





DEN FILOSOFISKE FITEGNER

C d. b.-operatør, Hvid, får besøg af en
tidligere chef for afdelingen, Graa (Aa
a'er), der siger:
- Jamen, sådan én lik vi inde i
hødet med Aiden, Hvid -- nu får I
bare lidt stress under øjet!

