

Til 129 og 139.

De stadigt voksende krav til materiellets køreegenskaber og tekniske indretninger samt anvendelsen af nye materialer m. v. gør det nødvendigt at udnormere yderligere 4 stillinger som værk-mestre i 5. lønningsklasse ved centralværkstederne. For efterhånden at kunne normere værk-mesterstillingerne efter de krav, der stilles til deres indehavere, foreslås det, at bevillingstallet for værk-mestre i 6. lønningsklasse bevares uændret, samt at 2 af de ledigblivende pladser i 7. lønningsklasse anvendes til placering af 2 nye stillinger som værk-mestre ved maskindepoterne Enghave og Helgoland, medens de 2 andre afskrives.

Til 132 og 134.

Ledelsen af rationaliseringsudvalgets sekretariat har hidtil påhvilet en honorarlønnet civilingeniør. Ved dennes fratreden er ledelsen overdraget en trafikkontrolør, som under hensyn til arbejdets omfang og betydning foreslås oprykket til overtrafikkontrolør.

I 1. distrikts banetjeneste er arbejdet i personalekontoret med den store styrke af personale under nævnte tjeneste så betydningsfuldt, at den daglige ledelse af kontoret findes at burde varetages af en overtrafikkontrolør i stedet for af en trafikkontrolør.

I årene 1917—20 blev der antaget et meget stort antal trafikelever, der nu har fået en levealder på mellem 51 og 55 år, og af hvilke henimod 400 endnu ikke er avanceret ud over 7. lønningsklasse. Som følge af dels den klumpvise antagelse, dels den i de førstkommande år påregnelige meget ringe afgang fra højere stillinger vil advancementsforholdene for denne personalegruppe i årene fremover blive meget vanskelige. Dette advancementsproblem forudsættes gjort til genstand for behandling i den nedsatte lønningskommission, men da grænsen mellem det til trafikkontrolører og det til overtrafikassistenter henlagte arbejde ikke er aldeles skarp, og da der for en del overtrafikassistentstillinger vedkommende er tale om arbejde af mere kvalificeret karakter end det overtrafikassistenter i almindelighed påhvilende, findes det rimeligt, at der oprettes 30 trafikkontrolørstillinger. Det bemærkes herved, at der i givet fald senere vil kunne finde en afskrivning af trafikkontrolørstillinger sted, idet der ikke fandt antagelse af trafikelever sted i ca. 10 år fra 1921.

De foreslåede yderligere 3 trafikkontrolørstillinger, de ved foranstående og det under løbe-nr. 126 optagne forslag ledigblivende stillinger samt en ved nedlæggelsen af 6. trafiksektion, Odense, ledigbliven stilling vil blive anvendt til udnormering til

pladser, der efter de hidtil fulgte retningslinier bør normeres med trafikkontrolører.

Foranstående forslag medfører afskrivning af 37 overtrafikassistentpladser, hvorhos der i overensstemmelse med 2. betænkning fra lønningskommissionen af 1943, side 210, kan afskrives 16 pladser, der er inddraget i 1954—55. Den samlede nedsættelse af antallet af stillinger som overtrafikassistent bliver herefter 53.

Til 138.

Da anvendelsen af lokomotivinstruktører i motordriften har vist sig betydningsfuld i henseende til opnåelse af økonomisk drift, foreslås det, at der yderligere placeres en lokomotivinstruktør i motordriften (Fredericia), og at en tilsvarende stilling oprettes til indsættelse i den københavnske S-togtrafik.

Til 140, 145 og 160.

Den i finansåret 1954—55 påbegyndte indsættelse i driften af store og kraftige dieselelektriske lokomotiver vil blive fortsat i sidste halvdel af finansåret 1955—56, idet der i dette tidsrum påregnes leveret statsbanerne 11 af de allerede bestilte 22 dieselelektriske lokomotiver litra MY. Til betjening af disse lokomotiver efter de i bemærkningerne til forslaget til normeringslov for 1954—55 angivne retningslinier (Til løbe-nr. 180) udkræves til successiv udnormering i takt med statsbanernes overtagelse af lokomotiverne en forhøjelse af bevillingstallet for lokomotivførere i 7. lønningsklasse med 44. I samme omfang sker nedsættelse af lokomotivførerstyrken i 11. lønningsklasse. Til effektivisering af udnyttelsen af allerede leverede lokomotiver litra MY foreslås bevillingen for lokomotivførere i 7. lønningsklasse yderligere forhøjet med 4.

Arbejdet som kørelærere under damplokomotivtjenesten har hidtil været overdraget lokomotivførere som særligt hverv, for hvilket der blev betalt honorar i forhold til antal uddannede aspiranter. Opgaven har været fordelt på et stort antal lokomotivførere (p.t. ca. 70). Dette arbejde vil nu blive omorganiseret således, at uddannelsen samles på et færre antal depoter end nu og med en begrænset kreds af kørelærere, der til gengæld normalt vil kunne afvikle uddannelsen af alle aspiranterne. De pågældende kørelærere skal være pligtige at forrette tjeneste såvel i ture med mindre lokomotivtyper som i ture, hvor kørslen bestrides af de store og største damplokomotiver, og pladserne forudsættes besat efter opslag. Under hensyn til de krav, der stilles til kørelærerne, samt til det ansvar, der påhviler dem, findes det rimeligt, at de placeres i 7.