

13. (Statsbanerne. Togpersonalet).

Togpersonalets Forening

den 29. November 1907.

Til Folketinget.

Efter at vi paa vor Forenings Vegne overfor Hs. Ekscellence Trafikministeren have tolket vor Tak for det fremlagte Forslag, som vi i det store og hele maa anerkende som særdeles godt og velskikket til at afhjælpe den hidtilværende Utilfredshed, samt berørt de enkelte Punkter, hvor vi formene, Forslaget ikke ganske har truffet det rette, tillade vi os nu for det høje Udvalg nærmere at begrunde dette.

Hvad angaar Togpersonalets Plads i de forskellige Lønningsklasser, da tillade vi os at mene, at vi i det hele ere satte noget for lavt.

Togbetjentene ere saaledes satte i 2den Klasse, uagtet de, for at opnaa denne Stilling, maa bestaa en Eksamen, hvor 25 pCt. af dem, der selv indstille sig, falde igennem. For det Avancement, der følger efter denne Prøve, faa de kun et Tillæg til Lønnen af 30 Kr. aarlig, og det er vist tvivlsomt, om denne Klasse vil faa nogen Tilgang, naar Fremgangen ikke er større, og Udsigten til videre Avancement er saa fjern, som Tilfældet er her. De kunne, hvis de ere heldige, blive Togførere i 50 Aars Alderen, men med de nuværende Avancementsforhold ville mange sikkert aldrig naa denne Stilling.

Naar Sammenligning gøres med andre Klasser, med hvem Togpersonalet hidtil har været ligestillet, finde vi nu Magasinformænd, Baneformænd af 2den Grad og Lokomotivfyrbødere i 4de Lønningsklasse, medens Konduktørerne, som anført, staa i 2den, og i 5te Klasse alle de, med hvem Statsbanernes Pakmestre rettelig bør sammenlignes. Det er os ikke muligt at forstaa, hvorfor disse gamle og veltjente Folk, der to Gange have maattet bestaa en Fagprøve, baade ved Overgangen til Konduktør og siden til Pakmester, som forrette selvstændig Tjeneste og stadig maa udføre Togførertjeneste ved Afløsning og Vakancer, skulle blive staaende i 2den Klasse, medens f. Eks. en Overportør, af hvem der ingen Prøve fordres, og som godt kan være falden igennem ved Konduktørprøven, staar henholdsvis i 5te og 7de Klasse. Vi kunne ikke se rettere, end at der her gøres de gamle Togbetjente en stor Uret, idet disse sættes langt tilbage i Forhold til dem, med hvem de tidligere rangerede.

Vende vi os nu til Togførerne, skulle vi først minde om, at disse før 1886 under de sjællandske Privatbaner havde samme Slutløn som Assistenterne, men at dette Forhold i Tidens Løb er blevet forrykket, saaledes at Assistenternes Slutløn nu efter Forslaget er 500 Kr. mere end Togførernes, et Forhold, vi ikke ret vel kunne forstaa, saa meget mere som Assistenterne ere meget yngre og have Udsigt til videre Avancement, medens det for Togførerne absolut er Slutlønnen. Men langt uheldigere blive Togførerne stilledes derved, at der for dem (8de Lønningsklasse) er sat 4 Tillæg à 162 Kr., medens der for 9de Klasse (Lokomotivførere m. fl.) er sat 3 Tillæg à 216 Kr.

Det er notorisk, at de Pakmestre, der nu forfremmes til Togførere, ere i en Alder af ca. 50 Aar. Gaa vi nu ud fra, at de alle have tjent over 16 Aar som Konduktører og Pakmestre og derfor straks begynde med et Tillæg, vil Slutlønnen dog først opnaas ved det 62de Aar og højeste Pension med 67 Aars Alderen, en Alder, som kun rent undtagelsesvis opnaas af en Togfører.

Det vil saaledes let ses, at det sidste Tillæg under disse Omstændigheder ingen Værdi faar for os, da det kommer alt for sent, og vi anmode indstændig det høje Udvalg om, at dette Forhold maa blive ændret saaledes, at Togførerne, hvad vi maa finde mest naturligt, flyttes op i samme Klasse som Lokomotivførerne eller dog i alt Fald faa deres Tillæg sat til 3 à 216 Kr.