

Til 58.

Den lokale ledelse af statsbanernes automobilruter i Odense har været varetaget af en kontraktantaget driftsleder. I anledning af hans fratræden (efter overenskomst) foreslås antallet af driftsledere (5. lønningsklasse) forøget med 1.

Til 62.

På hver af stationerne Aarhus H. og Odense er en overtrafikassistent fuldt beskæftiget som fridagsafløser for trafikkontrolører, hvorfor der til hver af de to stationer søges en trafikkontrolør mod afskrivning af en stilling som overtrafikassistent.

Da 1 stilling fås ved det foran under løbe-nr. 48 og 49 stillede forslag, søges antallet af trafikkontrolører kun forøget med 1.

Til 64 og 70.

14. overbanemesterstrækning har hidtil omfattet strækningerne Slagelse—Næstved og Dalmose—Skelskør samt bygningstilsynet på Slagelse—Vørslev-banen.

I stedet for udnormering af 1 tidligere bevilget stilling som overbanemester i 7. lønningsklasse til lineararbejdet på Slagelse—Vørslev-banen ved ophævelse af banevagtsordningen på denne strækning agtes dette arbejde nu henlagt under 14. overbanemesterstrækning, som herefter foreslås oprykket til 6. lønningsklasse mod afskrivning af 2 stillinger som overbanemester i 7. lønningsklasse.

Til 65.

Den udvidede elektrificerede drift har forøget arbejdet ved Enghave maskindepot så betydeligt, at antallet af værk mestre ved funktion i unormeret stilling har måttet forøges med 1.

Der foreslås derfor nu normeret 1 stilling som værk mester, der af hensyn til ønskeligheden af en ligelig fordeling af det samlede antal værk mestre i 6. og 7. lønningsklasse mellem disse foreslås placeret i 6. lønningsklasse.

Til 67.

I overensstemmelse med 2. betænkning fra lønningskommissionen af 1943, side 210, kan der nedlægges 18 stillinger som overtrafikassistent, som er inddraget i 1950—51. I medfør af foranstående løbe-numre 48, 49 og 62 vil der yderligere kunne nedlægges 1 stilling, hvorefter den samlede nedsættelse af antallet af overtrafikassistenter bliver 19.

Til 74, 79, 80, 83, 84, 87, 88, 89, 90, 94, 95 og 96.

Ved normeringsloven for 1948—49. jfr. bemærkningerne til henholdsvis punkt 90 m. fl. og 97 m. fl. i lovforslaget, påbegyndtes en regulering af baneformandsstillinger og signalformandsstillinger, som var forudsat at strække sig over henholdsvis 5 og 3 år.

Medens det har vist sig, at reguleringen af baneformandsstillingerne vil kunne tilendebringes på 1 år mindre end oprindeligt forudsat, vil gennemførelsen efter den oprindelige retningslinie også for signalformandsstillingerne tage 4 år.

Der foreslås herefter som 4. rate oprettet følgende stillinger, hvorefter reguleringen for begge kategorier er afsluttet, nemlig:

#### Banetjenesten:

1 overbaneformand i 11. lønningsklasse,	
3 overbaneformænd i 12.	—
4 baneformænd i 13.	—
4 banenæstformænd i 14.	—

Der foreslås derhos oprettet 8 stillinger som banebetjente til de fire nye overbaneformandsstrækninger, jfr. 2. betænkning fra lønningskommissionen af 1943, side 222. Som led i rationaliseringen er som ny arbejdsbesparende foranstaltning indført 2 svellestoppemaskiner, der hver for tiden betjenes af 2 banearbejdere, hvorhos justeringsarbejdet i forbindelse med svellestopping med maskine ledes af en banenæstformand i 15. lønningsklasse. Da arbejdet må betegnes som særlig kvalificeret, foreslås de 2 hold à 3 mand placeret som banenæstformænd i 14. lønningsklasse.

Forslaget medfører inddragning af 8 stillinger som baneformand i 14. lønningsklasse, 5 banenæstformænd i 15. lønningsklasse og 12 banearbejdere.

#### Signal tjenesten:

2 oversignalformænd i 12. lønningsklasse,	
2 signalnæstformænd i 14.	—

Forslaget medfører inddragning af:

1 stilling som signalformand i 13. lønningsklasse,	
1 stilling som signalformand i 14. lønningsklasse og	
2 signalnæstformænd i 15. lønningsklasse.	

Til 75.

Som følge dels af inddragning af godstog ved overgang til godsudveksling ved hjælp af lastbiler, dels af en revision af grundlaget for udnormering af lokomotivførere vil bevillingstallet for disse kunne