

1. bind, side 220—221, indeholdte retningslinier for normering af overportører og stationsbetjente berettiger hertil, udkræves mulighed for 8 oprykninger til overportør- og 20 oprykninger til stationsbetjent-pladser. Da der ved foranstående forslag fås 3 pladser i 14. lønningsklasse og 7 i 15. lønningsklasse, foreslås alene en forøgelse med 5 overportør- og 5 stationsbetjentstillinger.

Til 170.

Som følge af elektrificering af strækningen Valby—Glostrup er der behov for yderligere 6 stillinger som togfører. Der søges derhos 6 togførerstillinger til bestridelse af udvidet kørsel iøvrigt.

Til 171 og 175.

Dels ud fra særlige krav til teknisk indsigt, dels under hensyn til størrelsen af den underlagte arbejdsstyrke foreslås 3 stillinger som oversignalmonter omdannet til stillinger som mekanikere.

Til 173 og 177.

Som følge af den skete forøgelse i antallet af motorvogne stationeret i Aarhus foreslås remiseformanden i Aarhus H. motorremise oprykket fra 13. til 12. lønningsklasse.

Til 178.

I hvert af de to distrikter har været anvendt en banehåndværkerformand ved tilrettelægning m. v. af skinnesvejsningsarbejde, der udføres af særlige svejsekolonner hver bestående af en banehåndværker med fornøden medhjælp. Erfaringen har vist, at nævnte arbejde vil kunne udføres med fornøden sikkerhed uden indsættelse af banehåndværkerformænd, og antallet af disse stillinger foreslås derfor reduceret med 2.

Til 179.

Efter forholdets natur må en væsentlig del af det håndværkerarbejde, der udføres f. eks. af overbanemesterstrækningernes håndværkere, hvor der iøvrigt i stor udstrækning er tale om løsarbejdere, ske uden tilstedeværelse af nogen arbejdsleder. Det findes derfor rimeligt, at den ledende håndværker på de 10 største arbejdspladser, der foruden at føre indsigt med arbejdspræsta-

tionen i almindelighed selv skal udføre en mands arbejde, oprykkes til overhåndværker i 13. lønningsklasse.

Til 183, 184, 189 og 190.

Efter at udvalgsarbejdet med opgørelsen af banekolonnernes normering med personale, jfr. anmærkning til forslag til normeringslov for 1948—49, til pkt. 90 m. fl., nu er afsluttet, foreslås der udover den fordeling af stillingerne som overbaneformænd og baneformænd, der er gennemført ved de sidste 5 normeringslove, nu følgende regulering:

1. Banekolonner på sidebaner, som nu er normeret med 1 baneformand (14. lønningsklasse) og 1 banearbejder (16. lønningsklasse), normeres fremtidig tillige med 1 banenæstformand (15. lønningsklasse).

På de sydfynske randbaner, Videbækbanen og Alsbanen bibeholdes dog de nuværende 2-mands kolonner.

På de sidebaner, hvor der fremtidig skal være 3-mands kolonner, foretages der samtidig en forlængelse af kolonnestrækningerne, således at antallet af banekolonner kan nedsættes med ialt 12. Herfra undtages dog Sallingbanen, Odense—Svendborg banen og Nyborg—Ringes—Faaborg banen, idet banekolonnerne på disse tre baner allerede har en sådan længde, at en yderligere forlængelse ikke anses for gennemførlig.

2. Kolonnerne nr. 156, Kolding, og 274, Laven, der er placeret i 14. lønningsklasse, nedlægges ved indtrædende ledighed i baneformandsstillingerne, og der foretages i tilslutning hertil en ændring i kolonneinddelingen på banestrækningerne Kolding—Lunderskov og Skanderborg—Silkeborg. Dette vil medføre, at kolonne 158, Lunderskov, skal oprykkes fra 13. til 12. lønningsklasse og kolonne 157, Ejstrup, fra 14. til 13. lønningsklasse.

3. Banearbejderstyrken i 89 banekolonner ændres, hvilket giver en nedsættelse af den samlede banearbejderstyrke med 7 mand.

Gennemførelsen af de under 1—3 anførte foranstaltninger vil medføre følgende forandringer i antallet af normerede stillinger: