

Dansk Lokomotiv-Tidende.

Ansvarshavende: C. CHRISTENSEN og M. MORTENSEN, Esbjerg.

Nr. 20a.

10. Novbr. 1907.

7. Aarg.

Lønningslov.

Der er, som bekendt, paa Rigsdagens Bord fremlagt et Forslag til Lønningslov for samtlige 4 Civiletater hvori Formaalet er at skabe Ligestillethed mellem Eterne.

At denne Ligestillethed ikke er opnaaet kan man vist, og da navnlig Lokomotivpersonalet, snart blive enige om.

Men Bestræbelserne for at gøre noget i omtalte Retning kan tydelig spores, om end man skulde synes det maatte være vanskelig om ikke umuligt at finde andre Stillinger, som med Hensyn til Arbejdets Beskaffenhed kan sammenstilles med os.

I hvert Fald ser det ud som om man har villet sammenstille Lokomotivførerne med kvindelige Assistenten i økonomisk Henseende, og her maa det dog for sig selv med Jernbaneforhold mest ukyndige være aabenbart, at dette ikke kan være rigtigt.

Jeg kunde imidlertid have Lyst til at beskæftige mig lidt med Lovforslaget samtidig med at jeg kaster et Blik tilbage paa tidligere Lønningslove.

Der er en Ting som er fælles for det sidst fremlagte Lovforlag og de 2 ja 3 foregaaende Lønningslove, det er Tendensen, til at medens andre Tjenestemænd gøre 2 a 3 Skridt frem, vi da maa nøjes med et.

Dette kan vi ikke erkjende for rigtigt. Vore Stillingers Betydning for Sikkerheden er vel ikke mindre nu, med den mere kompliceret Toggang, end tidligere, hvor Hastigheden ikke var saa stor, og hvor Linierne ikke blev befarne af saa mange Tog, — i samme Grad som Hastigheden forøges og Togene blive større, akkurat i samme Grad paalægges der Lokomotivpersonalet en Aarvaagenheds-

pligt, som gør at Arbejdet bliver mere enerverende end hidtil.

Det skulde man synes var en selvsagt Ting, men ikke desto mindre er det øjensynligt at man ikke forstaar det, eller ogsaa mangler vi gode Fortalere hos Kommission, Regering eller hvad det nu hedder. Folk med Autoritet som vil lægge denne i Vægtskaalen, og foreslaa os rykkede op paa Lønninger, som staar i passende Forhold til Arbejdet og Ansvar.

Da det nu synes at skorte herpaa, maa vi tage Bladet fra Munden og komme frem med hvad vi har paa Hjertet.

Vi er ganske vist ca. 1000 Lokomotivmænd, men dette skulde man dog ikke tro havde nogen Indflydelse paa Lønningslovene eller Forslagene, en Mand, der beklæder en Stilling som kun har faa Udøvere, har vel næppe større Berettigelse til at opnaa en passende Løn for sit Arbejde, end dersom Stillingen har mange Udøvere, men ikke destomindre har dette vistnok temmelig stor Betydning.

Man kapitaliserer nemlig hvad Lønforbedringer vil komme til at koste, og jo flere Udøvere en Stilling har jo større bliver Summen der er tale om.

Vort nu paa Rigsdagens Bord fremlagte Andragende gaar ud paa at faa Lokomotivfyrbøderne rykket fra 4 til 5 Lønningsklasse, det vil altsaa sige det samme som istedet for Lønninger fra 1200 Kr. til 1890 Kr., da fra 1320 Kr. til 2010 Kr.

Lokomotivførerne foreslaas rykkede op fra 9 til 14 Lønningsklasse eller med andre Ord istedetfor Skalaen 1680 Kr. — 2418 da 2190 Kr. — 3030 Kr.

Det kan vel næppe siges at være noget overdrevent Forlangende og da navnlig naar man ser paa de ret væsentlige Forbedringer adskillige andre Tjenestemænd have opnaaet.

Jeg er selvfølgelig glad over, at andre Tjenestemænd faa deres Ønsker opfyldt, det er jo i hvert Fald et godt demokratisk Tegn, at man navnlig har forbedret de lavestlønnede Kaar, de som først af alle trænger, men vi maa bestemt fastholde vort Krav om ogsaa at blive hørte, da man jo øjensynlig naar denne Lov er vedtaget, ikke kan vente at faa Ørenlyd hos Regering og Rigsdag foreløbig, den Lov man nu vedtager, rører man ikke saa snart ved igjen, og som Følge heraf bør den være saa god for alle Parter som mulig. Imidlertid synes man, som jeg straks berørte, at have en vis Lyst til at lade andre Tjenestemænd, som vi tidligere have været lige med, gaa højere op i Klasserne, ja endog fra Klasser nedenunder springe helt uden om, her er det Tampen brænder og paa dette Grundlag er vi berettiget til at spørge, hvorfor takseres vort Arbejde stadig mindre end andre Tjenestemænds.

Der er ikke fjærreste Grund til dette, man skulde dog synes, at det var ligesaa nødvendigt at forøge f. Eks. Lokomotivfyrbødernes Lønninger som Overportørernes, men ikke destomindre er der sket dette at Overportørerne af 2. Grad lønnes efter Lønningsloven af 1892 med fra 900—1170 Kr. Efter Loven af 1898 fik de et Tillæg paa 60 Kr. Fyrbødernes Lønning var da fra 200—1200 Kr. Efter Loven af 1903 stod i samme Klasse som Baneformænd af 1. Grad, Telegrafformænd og Lokomotivfyrbødere. Efter det nu fremlagte Forslag, rykke disse Tjenestemænd en Klasse længere op end Lokomotivfyrbødere.

Her maa vi forbauset spørge hvorfor maa Fyrbøderne ikke slaa Følge med deres tidligere Klassekammerater.

Lokomotivfyrbøderen er en faglig uddannet Mand, han skal have udlært som Maskinarbejder have arbejdet i Statsbanernes Værksteder, senere bestaaet Prøven som Fyrbøder, derefter gøre Tjeneste som Fyrbøderaspirant for en Løn af c. 20 Kr. om Ugen og efter at have kørt en kortere eller længere Tid, ofte 2 a 3 Aar kan Vedkom-

mende vente at blive ansat som Lokomotivfyrbøder.

For at Tilgangen nu kan blive første Klasses Folk, — der forlanges at Vedkommende skal have en sund og kraftig Konstitution og frem for alt et godt Syn, — er det nødvendigt at man kommer op i Højde med den Løn en Maskinarbejder med Lethed kan tjene i det private Erhverv.

Man siger maaske at dette kun er en Overgangstilling, javist men en lang Overgang 10, 12 ja 16 Aar, og i den Tid skal man jo ogsaa leve.

Vi forlanger altsaa kun for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende at faa Lov at slaa Følge med de Medansatte, som vi tidligere have staaet i Klasse med, vort Arbejde og Ansvar, er sandelig ikke bleven mindre, siden man vedtog den sidste Lønningslov.

Jeg skal saa gaa over til at se lidt paa Lokomotivførernes Stilling efter Forslaget og efter tidligere Lønningslove, sammenholdt med andre Tjenestemænd, som vi har været ligestillede med, og dem vi nu ere satte i Klasse med.

Efter Lønningslovene 1892—1898 lønnes Lokomotivførerne med fra 1350—1800 Kr., Trafikassistenterne med fra 900—1800 Kr., de nuværende Maskinassistenter med, fra 1200—2340 Kr.

Men med Lønningsloven af 1903 skete der en væsentlig Forandring heri, Lokomotivførerne steg fra 1350 til 1800 Kr., til fra 1500—2100 Kr. Trafikassistenterne fra 900—1800 Kr., til fra 1200 Kr. — 2460 Kr. og Maskinassistenterne fra 1200 Kr. — 2340 Kr., til fra 1500 Kr. til 2600 Kr. Lokomotivførerne fik Begyndelseslønnen hævet med 150 Kr., medens saavel Trafik- som Maskinassistenterne fik denne hævet med 300 Kr.

Man kunde maaske med nogen Berettigelse have ventet at Lokomotivførerne havde opnaaet det samme, idet at denne Stilling maa betragtes som en Slutstilling, medens det for begge Klasser Assistent er en Begyndelse og Overgangsstilling, og at disse

sidste ere unge Mennesker i 25 Aars Alderen, medens Lokomotivføreren først opnaar denne Stilling efter adskillige Aars Fyrbødertjeneste og i Reglen er henved 40 Aar inden Beskikkelse som Lokomotivfører opnaaes.

Ser man saa paa Slutlønsatsen, da blev denne for Trafikassistenternes Vedkommende hævet med 660 Kr. og Lokomotivførere og Maskinassistenter ens, 300 Kr. og 260 Kr. Lokomotivførerne blev distanceret af saa vel Trafikassistenter som Maskinassistenter, for de førstes Vedkommende saavel med Hensyn til Begyndelses som Slutløn, og dog kan der næppe være Tvivl om, hvem af disse der bære det største Ansvar.

Sker der en Ulykke paa Jernbanen med et Tog, saa spørges der altid om Lokomotivføreren, aldrig om Assistenten, man er tilbøjelig til at lægge Skylden paa ham, man ved rent instinktmæssig at hos ham ligger Ansvaret; men er der Tale om Lønforbedringer, saa synes det som om Ansvaret er forsvundet, ingen kan se det, bortblæst er det som Avner for Vinden. --

Jeg erindrer, da en af de foregaaende Lønningslove var for til Behandling, at jeg i et Vittighedsblad saa en Samtale omtrent saalydende: A. »Hvorfor tror Du man ikke vil give Lokomotivførerne en ordentlig Løn?«

B. »Nej saa bliver de for magelige.«

Man sigtede formentlig hermed til en eller anden Udtalelse der var fremkommen i Rigsdagen, og vilde med en mindre Løn betragte det som givet, at Lokomotivføreren saa bedre passede sine Ting, end hvis Lønnen stod i passende Forhold til Ansvaret.

Skulde dette være Tilfældet er det jo haabløst at vente Forbedringer for vort Vedkommende, men det samme kunde saa passende anvendes for andre Medansattes Vedkommende. Men maaske gør det ikke saa meget, at disse blive mere magelige i Kraft af den større Lønforøgelse, fordi deres Ansvar ikke er saa stort.

Jeg kan ikke undlade at berøre Ing. Wolff's Artikel i »Ingeniøren« i Sommer om Jernbaneulykken ved Ottersberg i Tysk-

land, da var der Røre blandt Publikum, man blev bange for at Lokomotivførerne drev deres Erhverv, som andre driver Sport.

Det var da klart for alle, at svigtede Lokomotivføreren, saa var alle Sikkerhedsforanstaltninger illusoriske.

Men er dette Tilfældet; man kunde jo passende indflette Maskindirektørens Udtalelse til Aalborg Amtstidende: »— Til sidst nytter ikke nogen som helst, selv ikke de bedste Sikkerhedsforanstaltninger, dersom der ikke findes en fuldt paalidelig Mand paa Maskinen«—; man maa dog betragte Maskindirektøren som Autoritet paa dette Omraade, saa maa det Ønske som er udtrykt i vort Andragende vel siges at være berettiget.

Med Hensyn til Sammenligning mellem det Arbejde der paahviler os og Trafik- og Maskinassistenter, da er dette ogsaa til Assistenternes Fordel.

Maskinassistenterne have, naar de forsette selvstændig Tjeneste, kun Ansvaret for Maskinen, medens Lokomotivføreren har Ansvaret saavel for sin Maskine som Tøget han fremfører, altsaa samme Ansvar som Skibsfører og Maskinmester har om Bord.

Trafikassistenternes store Flertal er væsenlig beskæftiget med Kontorarbejde og en mindre Del af disse have selvstændig Tjeneste paa Stationerne, men der kan vel næppe være Tvivl om, at det er forbundet med større Ansvar og Risiko, at fremføre et Tog end at forrette den Tjeneste Assistenterne hovedsagelig er beskæftiget med.

Jeg vil da haabe at vort Ønske maa blive opfyldt, det kan jo nu betragtes som en Kendsgerning, at Statsbanernes Sikkerhedsforanstaltninger ere athængige af at Lokomotivførerne aldrig fejler.

C. M. Christensen.



Lokomotivfører eller . . .

Atter har vor Hovedbestyrelse henvendt sig til Administrationen og Ministeren, med vort gamle Krav om Forfremmelse til Lokomotivfører for de Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forretter Tjeneste som Fører. Atter har den modtaget det samme Svar: »I den Anledning skal man, under Henviſning til, at der paa Finansloven er søgt en Forøgelse af Lokomotivførernes Antal med 15, herved meddele, at Ministeriet ikke osv.«

Endskønt det vil medføre en ikke ringe Udgift, at imødekomme vort Andragende, kan man dog ikke godt tænke sig, at vi af den Grund holdes tilbage fra Forfremmelse. Vi kan ikke tro rettere, end at rette Vedkommende ikke har faaet tilstrækkelig Oplysning om, i hvor stor Udstrækning der benyttes Fyrbødere til Førertjeneste.

Statsbanerne betaler sig jo ret taalelig, og saa maa man dog anse det for rimeligt, at der antages saa mange Folk, som der er Brug for. Der mangler jo heller ikke Folk i den Forstand, at der er for faa til at faa Arbejdet besørget, selv om Arbejdstiden til Tider er noget længere end absolut ønskelig. Nej, det der mangler er, at der bruges en Del Fyrbødere til at udføre Tjeneste som Lokomotivfører.

Statsbanerne beskæftiger daglig mellem 4—500 Lokomotivførere; men af disse er kun mellem 3—400 Lokomotivførere, Resten er Fyrbødere, hvoraf et Par har opnaaet næsthøjeste Fyrbøderlønning eller 1374 Kr., ca. 100 har 1266 Kr. og 1296, og de øvrige 1158, medens Begyndelseslønnen for Lokomotivførerne er 1500 Kr.

Der er i disse Dage udsendt Spørgeskemaer til Afdelingerne, for at faa oplyst, hvor mange Fyrbødere der til Stadighed forretter Førertjeneste.

Af Besvarelserne, der nu begynder at indkomme, ser man, at det Tal man tidligere regnede med, ca. 100—110, er betydelig større. Det er altsaa ikke ganske

rigtig truffen, naar vort Andragende afvises med Henviſning til, at der paa Finansloven er søgt bevilget et større eller mindre Antal Lokomotivførere, thi Erfaringen viser, at derved indskrænkes Antallet af de som Lokomotivførere tjenstgørende Fyrbødere ikke; men derimod at den tiltagende Trafik stadig kræver flere Lokomotivførere. Med den stadig voksende Trafik forøges tillige Antallet af Rangermaskiner, samtidig med at disse benyttes i en stadig længere Tid af Døgnet, og derved maa Antallet af Betjeningen ogsaa forøges. Resultatet bliver da i det højeste, at den Procent af Lokomotivførertjenesten, der udføres af Fyrbødere, formindskes, medens man faktisk ikke kommer Maalet en Smule nærmere.

Af de allerede indkomne Besvarelser kan man se, at Tallet vil gaa op til mellem 140 til 160, deri ikke medregnet de, der er stationeret paa saadanne Depoter som Ribe, Holstebro, Assens m. fl. Paa disse Depoter er der som bekendt 1 Fyrbøder, der kører den halve Tid som Fører og den anden halve Tid som Fyrbøder. Der er heller ikke regnet med de Fyrbødere, der lejlighedsvis gør Førertjeneste paa Rangermaskiner, men kun med de der aldrig beordres til Tjeneste som Fyrbødere.

Af de allerede indkomne Besvarelser oplyses der, at der er 3 Fyrbødere deri $6\frac{1}{2}$, 8 i 6, 3 i $5\frac{1}{2}$, 8 i 5, 2 i $4\frac{1}{2}$, 2 i 4, 5 i $3\frac{1}{2}$, 11 i 3, 10 i $2\frac{1}{2}$, 11 i 2, 7 i $1\frac{1}{2}$, 11 i 1 Aar, som aldrig har kørt en Time som Fyrbøder, men uafbrudt været beskæftiget, enten som Fører af en Rangermaskine eller som Lokomotivfører ved Togtjeneste paa Linien.

Saaledes køres de fleste af Togene mellem Masnedssund og Masnedø, hver Dag Dag af en Rangermaskine — ialt ca. 75 Km., hvor Lokomotivførertjenesten besørges af en Fyrbøder, og Fyrbødertjenesten af en Portør. I Aalborg er der 7 Fyrbødere, der hver Dag forretter Førertjeneste paa Rangermaskinerne, og en 8' kører som Lokomotivfører paa Linien. I Nyborg er der 6 Fyrbødere, der i henholdsvis $1\frac{1}{2}$, 1 og $\frac{1}{2}$ Aar.

I Aarhus er der 19, hvoraf de 9 har kørt henholdsvis 2 Aar, 1½ og ½ Aar og som Fører paa Linien.

I Struer er 8 der har kørt henholdsvis 4, 2, 1 og ½ Aar og saa fremdeles.

I Virkeligheden kommer efterhaanden alle Fyrbødere til at køre 4, 5 til 6 Aar som Fører uden at oppebære Lønnen. Dersom man undersøger, hvorlænge de ca. 35 Fyrbødere, der i April og Maj d. A. forfremmedes til Førere, saa vil man se, at de alle, maaske en enkelt Undtagelse, havde kørt som Førere siden 1899 og 1900.

Som allerede nævnt er Lønnen for disse forannævnte Lokomotivførere 1158. 1266, de der før den nugældende Lønningslov var Fyrbøder af 1. Kl., har med det midlertidige Lønningstillæg 1296 Kr., hvilken Løn de stadig maa nøjes med. Af dem findes der ca. 30. Paa højeste Lønsats 1482 findes overhovedet ingen.

Ser man nu hen til, at Gennemsnitslønnen er ca. 1240 aarlig og Begyndelseslønnen for Lokomotivførerne er 1500 Kr., saa spares der paa hver af disse Fyrbødere aarlig 260 Kr. Men ikke nok hermed, der spares jo ogsaa en Del paa Emolumenterne.

Lokomotivførerne faar i Kilometerpenge 1,2 Øre pr. kørt Lokomotivkilometer, og for hver Nattetime i Tiden fra 10 Aften til 5 Morgen 20 Øre. Som Godtgørelse for Udstationering 4 Kr. pr. Dag. Lokomotivfyrbøderen, der forretter Førertjeneste, erholder samme Kilometerpenge som Føreren; men for Nattimerne faar han 15 Ørepr. Time og for Udstationering 3 Kr. pr. Dag. Det vilde altsaa ikke være nogen daarlig Forretning for Fyrbøderne, at give Afkald paa Tantieme og i Stedet for blive forfremmede til Lokomotivførere.

Dersom der i alt er 120 permanente Lokomotivføre, hvoraf 6 har 1375 Kr., 22 1296, 78 1266 og 14 har 1158 Kr. aarlig Lønning, saa vilde den aarlige Udgift ved at forfremme disse til Førere blive 29,000 Kr.

Saa fremt man ikke troede bedre om Administrationen og Ministeren for offent-

lige Arbejder, saa vilde vi tænke, som der ofte staar i Dagbladene: »Utidigt Kniberi. For at spare nogle faa Kr. og derved bringe Tantiemen højere op for Embedsmændene, lader man den ansvarsfulde Lokomotivførertjeneste udføre af Fyrbødere, Ansvar og Pligterne lægger man paa dem; men Lønnen stryges i Tantiemekassen.«

Vi tænker imidlertid ikke saaledes. Vi ved meget godt, at gamle Vaner er slemme at faa Bugt med og saa længe, der har været Lokomotivpersonale her i Landet, ogsaa før Tantiemen indførtes, har man permanent benyttet Fyrbøderne som Lokomotivførere; men derved retfærdiggøres Systemet ikke. I det højeste kan man undskylde sig med, at man ikke har været tilstrækkelig oplyst, om i hvor stor Udstrækning det benyttes.

Disse Oplysninger har vor Hovedbestyrelse nu til Dels fremskaffet igennem det udsendte Spørgeskema, og vil naar der er kommen Svar fra alle Afdelinger, kunne fremlægge nøjagtige Oplysninger. Vi faar da haabe, at det maa lykkes den at overbevise Regering og Rigsdag om, at det for os saa uheldige Forhold bør ændres.

M. Mortensen.



Organisationens Arbejde.

Fra de forskellige Afdelinger er der sendt til Kredens Folketingsmand følgende Henstilling:

Hr. Folketingsmand — —

I Anledning af det i Folketinget forelagte Forslag til Lønninger m. v. for Statens Tjenestemænd, tillader undertegnede Bestyrelse for — — Afdeling af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening at rette en høflig Henstilling til Dem, om at støtte et Andragende til Regering og Rigsdag fra vor Hovedbestyrelse om at faa Lokomotivførerne rykkede op i 14. og Lokomotivfyrbøderne i 5. Lønningsklasse.

Som Begrundelse for denne vor Henvendelse, tillader vi os at gøre Dem opmærksom paa, at Assi-

stenterne er foreslaaede satte i 13., Værkmestrene af 2. Grad i 14., Lokomotivformændene i 16. og Lokomotivførerne i 9. Lønningsklasse. Medens disse Tjenestemænd før 1903 lønnedes omtrent ens, saa er Forskellen nu ret stor. Før 1903 var Trafikassistentene og Lokomotivførerne i samme Lønningsklasse, Værkmestrene af 2. Grad og Lokomotivformændene havde samme Løn som ældste Lokomotivførere. I Lønningsloven af 1903 forrykkedes dette Forhold betydeligt og efter det nu foreliggende Forslag vil der ikke indtræde nogen Bedring.

Lokomotivfyrbøderne er foreslaaet ansat i 4. Klasse, medens Overportører af 2. Grad foreslaas ansat i 5. og Overportører af 1. Grad i 7. Klasse. Vi gør her opmærksom paa, at Lokomotivfyrbødere og Overportører i den nugældende Lov staar i samme Lønningsklasse.

Da det forekommer os, at man stadig værdsætter Lokomotivpersonalets Arbejde og Ansvar mindre i Forhold til de andre Stillinger ved Statsbanerne, tillader vi os at anstille en Sammenligning mellem vor Uddannelse, vort Arbejdes Betydning og dets Ansvarsfuldhed med den Uddannelse der kræves af Tjenestemændene i det foran nævnte Lønningsklasser.

For at blive Assistent kræves, at vedkommende Ansøger har Præliminæreksamen, har været Elev, har bestaaet Assistentprøven og er 25 Aar. Som Elev kan han ansættes i 16-Aars Alderen med en Løn af 600 Kr., stigende hvert Aar med 48 Kr. For at blive Værkmester fordres i Almindelighed, at Vedkommende har udlært i det Fag, i hvilket han ansættes som Værkmester, dog har man set, at en Maskinarbejder har været Værkmester i et af Statsbanernes Snedkerværksteder.

For at blive ansat som Lokomotivfører fordres, at Ansøgeren er Maskinarbejder, altsaa at han har staaet 5 Aar i Lære, i hvilken Tid han saa godt som intet har tjent, at han er militærfri, har arbejdet paa Statsbanernes Værksteder og har bestaaet Prøven som Fyrbøder. Naar han opfylder disse Fordringer kan han ansættes som Fyrbøderaspirant. Som saadan kører han mindst 3 Maaneder, oftest 2 Aar for en Løn af 18 Kr. ugentlig, forinden han kan vente at faa Ansættelse som Fyrbøder. Naar han har kørt 2 Aar som saadan og bestaaet Prøven som Lokomotivfører, kan han ansættes som Lokomotivfører, hvilket dog ikke før sker efter 10, 12 à 16 Aars Forløb.

For at blive ansat som Overportør fordres, at Ansøgeren har været Soldat, har bestaaet Prøven som Portør, i hvilken Stilling vedkommende oftest er ansat 10—12 Aar forinden Forfremmelsen til Overportør naas.

Sammenligner man derefter Lokomotivførernes Ansvar med de her nævnte Tjenestemænds, saa er der vel ingen Tvivl om, at Lokomotivførernes Arbejde fordrer langt den største Agtpaaagivenhed.

Endvidere tillader vi os at henlede Opmærksom-

heden paa en Udtalelse af vor Maskindirektør i „Aalborg Amtstidende“.

Direktøren udtaler sig saaledes:

„— — — Tilsidst nyttter ikke nogen som helst, selv ikke de bedste Sikkerhedsforanstaltninger, dersom der ikke findes en fuldt paalidelig Mand paa Maskinen.“

Naar det altsaa af Maskindirektøren indrømmes, at Statsbanernes Sikkerhedsforanstaltninger er afhængige af, at Lokomotivføreren altid er paa sin Post og kun gør den tilsigtede Nytte, saafremt han aldrig tager fejl, saa forekommer det os at være et billigt Forlangende, at der tildeles Lokomotivpersonalet samme Lønning, som der efter Forslaget tildeles de nævnte Tjenestemænd, der tidligere har staaet i samme Lønningsklasse som Lokomotivpersonalet. Det maa dog indrømmes, at Lokomotivpersonalet har det mest oplidende og ansvarsfulde Arbejde.

Samtidig tillader vi os at henlede Deres Opmærksomhed paa et andet Forhold, Lokomotivpersonalet vedrørende, nemlig dette, at Statsbanerne lader $\frac{1}{5}$ af al Lokomotivførertjeneste udføre af Fyrbødere, saaledes at der er mange Lokomotivfyrbødere, der i de sidste 5—6 Aar udelukkende har forrettet Tjeneste som Lokomotivførere med Fyrbøderlønninger, der varierer fra 1158—1296 Kr. aarlig, medens Begyndelseslønnen for Lokomotivførerne er 1500 Kr. Vi har saaledes Fyrbødere, der i 6 $\frac{1}{2}$ Aar aldrig har kørt en Time som Fyrbøder og kun oppebaaret en Løn af 1296 Kr. aarlig, medens de, saafremt de vare bleven forfremmet til Førere, vilde have haft en Løn af 1700 Kr. aarlig.

Dette Forhold har vor Forenings Hovedbestyrelse gentagne Gange paatalt hos Mininteren, som stadig har lovet at tage Sagen under velvillig Overvejelse; men saavidt vi kan se, er der i den nu forelagte Finanslov ikke gjort noget alvorligt for Spørgsmaalets Løsning. Der er foreslaaet en Forøgelse af 15 Lokomotivførere; men da det drejer sig om c. 120 Lokomotivfyrbødere, er de 15 jo ikke noget stort Tal. Vi gør tillige opmærksom paa, at der paa sidste Aars Finanslov var opført en lignende Forøgelse af Lokomotivførernes Antal, men derved indskrænkedes Antallet af de som Lokomotivførere tjenstgørende Fyrbødere ikke, tværtimod, Forøgelsen slugtes af den voksende Trafik.

I Haab om, at De vil yde os Deres Støtte til at faa de her omskrevne Forhold ændrede, tegner vi

Med Højagtelse

(Underskrifter.)

