

samfundets opgave at gennemføre regulering, eventuelt dirigeret af transportmidlerne. Særlig vigtigt er det i denne forbindelse, at der tages hensyn til kollektive transportmidler, således at disse fortsat bliver i stand til at løse deres specielle opgaver.

Jernbanestationen i Sønderborg

bliver i Jydske Tidende gjort til genstand for følgende beskrivelse:

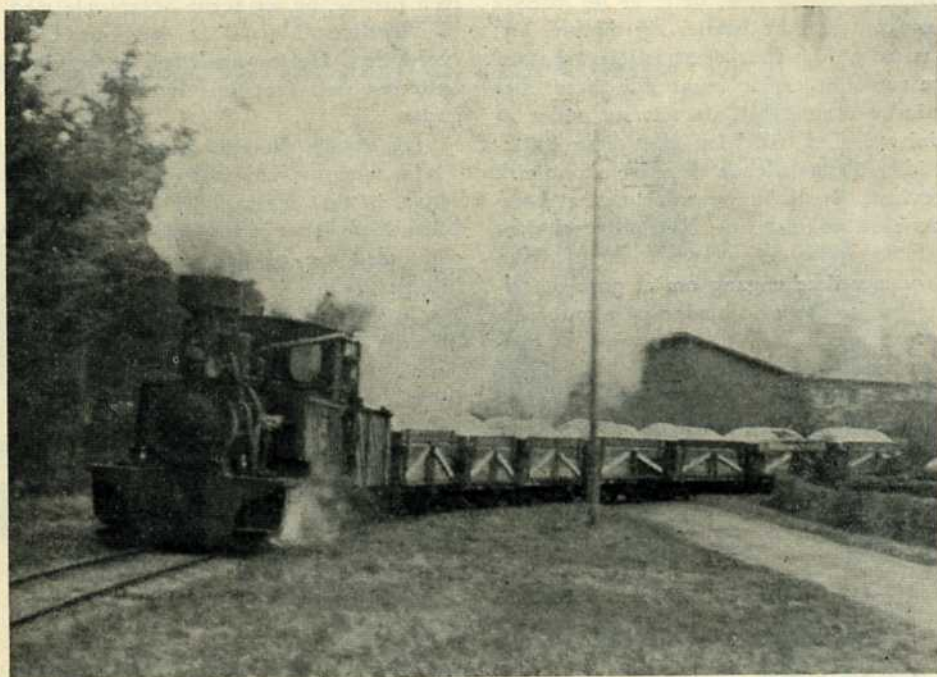
I årevis har der været talt og skrevet om, at hovedbanegården i Sønderborg skulle ombygges og moderniseres, uden at der tilsyneladende er sket andet og mere, end at alle — også statsbanerne — har erkendt, at moderniseringen var mere end tiltrængt, ja faktisk er banegården i stærkt forfald.

For et par år siden nedlagde man restaurationen i forbindelse med ventesalen, der siden har henligget som en forladt flygtningebarak. I et hjørne står en gammel kakkelovn, som en banemand har til opgave at holde ild i, når kulden sætter ind. Hvor der før var restaurationsdisk, ligger en del affald i et hjørne, og på de alt andet end pletfri vægge findes et par portrætter af vort kongepar. Nogle skrøbelige stole og et par borde udgør hele møbleringen. Ikke så underligt, at det ventende publikum foretrækker at opholde sig i gangen eller på perronen. Den gamle toiletbygning minder også om en forhistorisk levning, og de barakker, der er overladt det tjenestegørende personale, er ligeledes under al kritik og uden spor af hygge og komfort. Udenomspladsen er således, at til- og frakørsel til banegården er vanskelig, og der er kun en smal parkeringsplads.

Hobro — Løgstør

Der er for lidt at køre med på den bane, og det synes ikke at være blevet bedre, efter at Viborg—Ålestrup banen er indstillet. Det synes heller ikke at være rutebilerne, der har taget trafikken, selv om man har ladet de bedste og hurtigste forbindelser overgå til disse. Tilsyneladende

Fynske roebaners sidste sæson



Roetoget på vej fra Assens med roeaiffald

Under 2-spaltet overskrift meddeltes den 26/8 1960 i et fynsk dagblad, at roebanerne under Assens sukkerfabrik (d.v.s. alle fynske roebaner) må påregnes at køre sidste gang under indeværende års rockampagne.

Læsere ved sikkert, at Gørlev-banerne er likvideret fra og med i år, og for eventuelle interesserede kan man altså kun anbefale, at påtænkte besøg ved de fynske roebaner realiseres i dette år.

Ganske vist mangler endnu afsluttende forhandlinger med roedyrkerforeningen, men om disses resultat er der vel næppe nogen tvivl, og man kan ikke nøkksom beklage, at landets næstsidste roebanesystem nu også må gå over i historien.

En del af lokene fra Gørlev Sukkerfabriks nu nedlagte roebanenet er kommet til Lolland, hvor de skal erstatte ældre og mindre roebanelok.

Sammen med rutebilerne er der ret gode dende har rutebilerne til daglig også alt for lidt at køre med. Man undres over, at en så stor og god egn som Vesthimmerland ikke kan bære en bane, og at de ret store stationsbyer som Nørager, Ålestrup, Års og Hornum samt Løgstør ikke giver flere rejsende. Er det banernes skyld? Det synes ikke at være tilfældet.

og hurtige forbindelser, så der synes kun at være den forklaring, at egnen er mere end normalt forsynet med private biler, eller at menneskene der rejser mindre end andre steder. Og i alle tilfælde er der mulighed for, at banen før eller senere bliver nedlagt.

Der er flere baner i yderkanterne af

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope

Central 13540

landet, der er stillet på samme måde, og ser man nøjere efter, er der vel ikke noget mærkeligt deri. Det er jo ikke noget banerne er ene om, dette at de yderste strækninger ikke betaler sig direkte. Det samme gælder sporveje, buslinier og mange rutebillinier, de kører alle mere eller mindre tomme ved de yderste ender af linierne. Det ville for alle disse trafikmidler tilsyneladende være en økonomisk gevinst, om de kunne nøjes med at køre, hvor der er fuldt hus. Men alligevel skærer man ikke de yderste ender af. Man drømmer ikke engang om at gøre det eller om, at det ville hjælpe på økonomien i det lange løb. Hvorfor vil man så gøre det ved banerne? Mon ikke det vil gå sådan, at begynder man at skære de yderste strækninger af, fordi de ikke betaler sig så godt direkte, vil man kunne fortsætte, indtil der ikke er mere tilbage?

E.

Vi har modtaget . . .

Togenes renholdelse

Selv om jernbanerne ikke mere er så dominerende i folks bevidsthed, er det alligevel forbavsende at se, i hvor høj grad man interesserer sig for toggangen og banernes forhold. I særdeleshed når det gælder at kritisere. Der er desuden det mærkelige ved det, at folk i meget stor udstrækning personificerer Statsbanerne med den for tiden værende generaldirektør og altid nævner ham ved navn inden at tilføje titel. Man siger uden nærmere forklaring Skov, Terkelsen, Knutson og går ud fra, at så ved alle, hvem der menes. Dette er udtryk for en popularitet, som ingen anden embedsmand bliver genstand for, og som kun ganske enkelte meget fremtrædende politikere opnår. Der er næppe en af hver ti tusinde her i landet, der aner noget om, hvad generaldirektøren for Post- og Telegrafvæsenet hedder, så lidt som man har rede på navnene på højere embedsmænd og ministre, men Skov og Kampmann kender alle i en sådan grad, at man finder det mærkeligt, de ikke nævnes ved fornavn.

Alt dette kommer nu ikke togenes renholdelse så meget ved, men jeg kom bare til at tænke over det, da jeg forleden traf min kolonihave-nabo Hansen. Vi fik os en sludder over hækken, og det første, han sagde, var: »Jeg skulle egentlig have snakket med Skov. Men jeg kan jo også skrive til ham.« Jeg troede, han talte om Jens Skov, som har have lidt længere

nede i gangen, men i samtalsens løb gik det op for mig, hvem han mente.

»Jo, ser du,« fortsatte han, »jeg rejste igen tirsdag, og jeg rejste begge veje med til Flensborg i mandags, jeg kom hjem Nordpilen. Det er nu ellers et gesvindt bette tog det. Tre timer hver vej, det er godt.«

»Jeg troede, du altid kørte i bil.«

»Ja, men det kan aldrig betale sig til sådan en tur, ellers plejer jeg jo at tage bilen. Men det er meget hurtigere og nemmere med tog, og det er da også meget billigere.«

»Det er indlysende. Men var det det, du ville snakke med Skov om?«

»Ja. Der var nemlig noget, jeg var utilfreds med. Og det skulle han nu have at vide.« (Her gik det op for mig, hvem Skov han mente.) »Der var så beskidt alle steder i det tog, særlig toiletterne, ja for resten over det hele.«

»Der har sikkert været rent fra udgangsstationerne Frederikshavn og Hamborg, så det er de rejsende, der har griset til.«

»Det er meget muligt. Men det interesserer ikke mig, når der er møjbeskidt, der hvor jeg rejser. Og det behøvede der ikke at være. Jeg ved godt, folk er svinagtige, når de rejser i tog. Men så må der sendes een med til at fjerne det værste, sådan gør man i andre lande. Det kan udmærket lade sig gøre at feje ud fra kupeerne og i gangene og gøre toiletterne rene engang imellem. Det hele bliver så uappetitligt efterhånden. Den vogn, jeg var i, var nu heller ikke særlig fin. Betrækket var nusset og slidt, bagagenettene var i stykker og lakken var skaldet af omkring vinduerne.«

»Det kan jo ikke være nye vogne altid.«

»Nej, men så kan de gøres istand og holdes vedlige, så de ser ordentlige ud. Se rutebilerne, de ser ud som nye og er rene altid. Hvorfor kan togene ikke holdes ligeså pæne?«

Jeg blev ham svar skyldig på dette. Det er nemlig heller ikke gået op for mig, hvorfor togene ikke bliver holdt lige så pæne som rutebilerne. Han sluttede denne sag med at sige:

»Skov skal nu have det at vide, for sådan behøver det ikke at være.«

1.

Det mest imponerende ved menneskene er, hvor lidt de behøver at kende til hinanden for at udtale domme om hinanden.

Soya.

Klage-protokollen

Nogle banegårde lukkes for tidlig

Når man følger sine gæster til toget, vil man, hvis vejret ellers tillader det, jo gerne se, at de kommer godt afsted, det vil sige, at man gerne vil vente og se på, at toget kører.

Hvis nu gæsterne tager plads i den forreste vogn i det lange tog, fordi de finder, der er bedst plads, tager det jo lidt tid, inden de pårørende kommer tilbage til banegårdsbygningen, og man kan da risikere, at døren til forhallen er blevet aflåst, så man ikke kan komme ud. Det har jeg været ude for flere gange, men vil her nøjes med at nævne 3 tilfælde.

Natekspressen, tog 20, fra Aarhus H kl. 0,20 er lige kort, og man kommer op i forhallen, hvor døren ud til gaden er låst, men tilfældigvis går der en mand og fejer, som sørger for, at man kan komme ud. En anden gang ved samme togs afgang fra Horsens kl. 1,05 var døren også låst, og ingen banefolk var at se, men en venlig drager lodsede mig ud på første perron ad en bagdør, hvorfra jeg nemt fandt ud på gaden. Da jeg for nogen tid siden var på Odense banegård og overværede natekspressen, tog 85's afgang kl. 0,41, måtte jeg først rave mig frem gennem mørket i den lange perrontunnel, idet lyset blev slukket, medens jeg gik på perronen, og da jeg kom ind i ankomsthallen, var udgangen til gaden låst, men jeg fandt dog selv ud på denne via første perron.

Det var altså nogle af mine tilfælde, men det skulle da være mærkeligt, om ikke også andre har været ude for det samme, og derfor henstilles det herved høfligst, at sådanne gener for folk, der har lovligt ærinde på banegårdene, undgås ved, at dørene lukkes lidt senere, og lyset slukkes lidt senere, idet der ellers er en mulighed for at risikere at komme til at overnatte ufrivilligt på banegården.

O. Bøye.

Brevkassen

I Deres udmærkede blad for juli måned findes en artikel »Togskifte eller gennemgående vogne«. Alt i denne er rigtigt, i hvert fald i sommertiden og ved højtiderne, hvor 942 er så lang, at toget ikke kan være ved perron med Sønderborg-vogne. Disse må derfor omrangeres til den