

Lagt og skrevet

Generaldirektør Skov

— Fastholder De DSB's tidligere forslag om fuldt stop ved alle overskæringer?

— Nej, jeg tror ikke, det er løsningen . . . heller ikke halvbomme, dem kører folk jo på alligevel, og så kunne man også lige så godt kræve bomme for store, farlige gadekryds. Nej, det eneste effektive ville være, at bilisterne begyndte at se sig bedre for. DSB's folk kører udelukkende på signaler. Hvis de respekterede skilte og lys lige så lidt som motortrafikken, bryder jeg mig ikke om at tænke på resultatet . . .

Ang. DSB vognmateriel

— Er årsagen til, at DSB har så mange ældre personvogne, et bevillingsspørgsmål?

— Jeg har aldrig anmodet vore bevilgende myndigheder om en engangsbevilling på f. eks. 100 millioner kroner til anskaffelse af moderne waggoner fra udlandet.

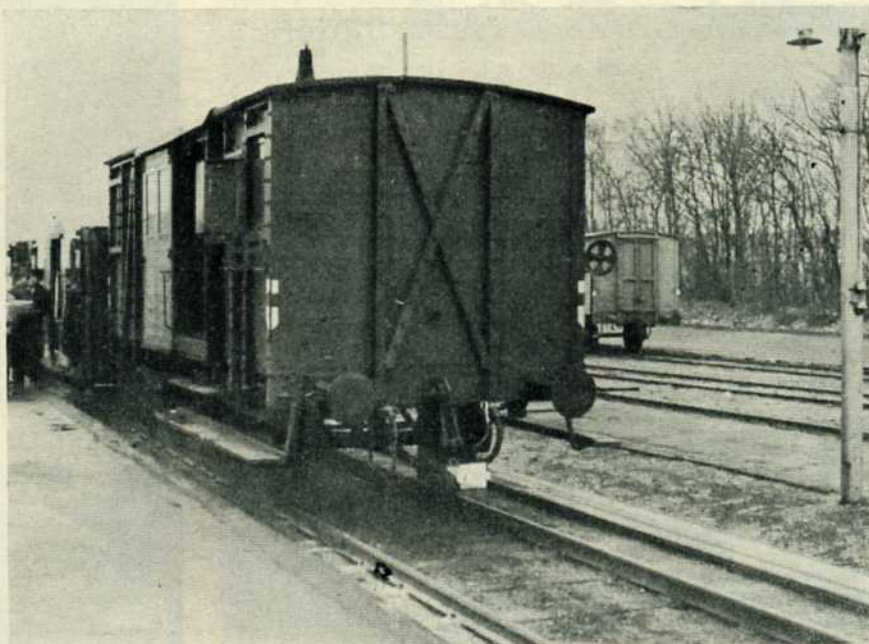
Vi ønsker en glidende udskiftning af vognmateriellet, fordi også jernbanemateriel år for år udvikles — og en jernbanevogn skal holde i 30 til 40 år. Men det betyder ikke, at vi har fået og hele tiden får nye waggoner. Ombygning af »trævogne« foretages heller ikke mere. Hvert år leverer »Scandia« 30 nye waggoner à en halv million kr. stykket.

Nej, dybest set er det ikke et bevillingsspørgsmål, men et arbejdskraftspørgsmål, at udskiftningen ikke foregår hurtigere. Scandia har fuld beskæftigelse. Kapaciteten er udnyttet.

Motorfører H. G. Jensen, AP, Ålborg

Adskillige hændelser den sidste tid tyder på, at borgmester Robert Christiansen,

Månedens foto



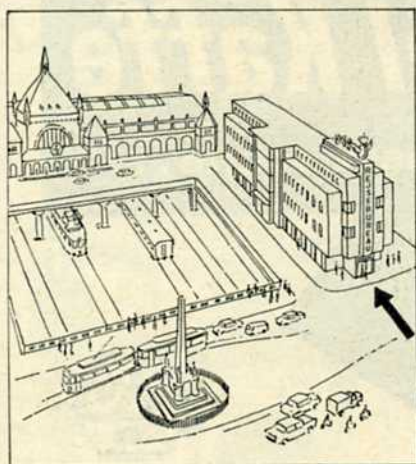
Rejsegodsvogn A H J E77, forsynet med Scharfenberg kobling passende til skinnebus materiellet

Foto: Chr. Oddershede, Farsø

Nørresundby, følger en nøje udtænkt plan i hans aktion mod Ålborg Privatbaners fortsatte drift, hvad motiverne nu end kan være. Det vil for de fleste synes besynderligt og lidet værdigt, at borgmesteren nu fremkommer med udtalelser i avisernes brevkasser om forhold, han skønner over og har hørt onde tunger udtale sig om. I avisernes referat af banernes sidste generalforsamling fremgik det, at der var overvejende stemning for kommunernes garanti for en ny femårig periode. Vi mener, at

det havde været mere korrekt, om borgmesteren havde fremsat sine udtalelser dér og krævet de oplysninger, han åbenbart ikke er i besiddelse af.

Af tjenstlige grunde må vi afstå fra at komme med ander oplysninger end dem, der er offentlig tilgængelige, og af samme årsag må vi ligeledes afstå fra at gå ind i en fortsat politik. Men borgmesteren er telefonisk underrettet om, at vi gerne ser ham som indleder til et møde med deltagelse af samtlige beskæftigede ved Ål-



Rejsevaluta ordnes hurtigst i

PRIVATBANKEN

... en god bank at have i ryggen

Privatbankens Banegaards Afdeling i Rejsebureau ASTORIA udfører alle bankforretninger og er åben ud over almindelig banktid for veksling af valuta



Privatbanken har ogsaa et vekselkontor i Rejsebureau MAGASIN

borg Privatbaner. Vi skal her udvide tilbuddet til, at borgmesteren selv kan fastsætte tid og sted for mødets afholdelse. Han vil forhåbentlig da blive overbevist om, at privatbanernes personale endnu udfører en samfundsgavnlig indsats, og at man ikke skal nedlægge baner, før vejene er gjort bredere og sygehusene større.

Vi har modtaget . .

Skinnebusserne

Det undrer mig, at det på mange privatbaner tillades rejsende at opholde sig i forreste førerrum i skinnebustog.

Dette er et udsat sted i tilfælde af påkørsler og sammenstød, hvad den triste ulykke i St. Merløse fornylig bekræftede.

I privatbanernes ordensreglement er en bestemmelse, der siger: at der i tog, hvis togvægt overskrider 200 ton og med hastighed over 70 km/t, ikke må befordres rejsende i en nærmere fastsat del af forreste vogn.

Denne bestemmelse kan ikke direkte overføres på skinnebustog, da togvægten her er ringe, men hastigheden er til gengæld altid over 70 km/t. Da vognene er af en spinkel konstruktion og ikke tåler mange knubs, burde det — efter min mening — under kørslen forbydes rejsende adgang til forreste førerrum, når der kan anvises anden plads i toget. *ole.*

Billigrejsernes gyldighed

Man kan ikke andet end lægge mærke til og glæde sig over, at banerne mere og mere indfører billige rejser i form af hen- og tilbagerejse for enkeltbillets pris, når der foregår en større begivenhed et eller andet sted i landet, således bl. a. ved store sportsbegivenheder og ved det jydsk-ungskue.

Sådanne billigrejser burde efter min mening arrangeres noget oftere, f. eks. ved den årlige Ræbildfest, hvortil der mig be-

kendt ikke arrangeres nogen sådan rejse.

Det undrer mig imidlertid, at der ved sådanne rejser næsten altid er et eller andet forbehold, f. eks. kræves der ved rejse til ungskuet, at ud- og hjemrejse foregår på samme dag. Kan det da ikke være ligegyldigt, om man først rejser hjem dagen efter, hvis man gerne vil ofre 2 dage på det store foretagende, som man næppe kan nå at se ordentlig på en dag?

Jeg tror, disse forbehold mange gange bevirker, at folk slår sig sammen om en bus i stedet for at tage med toget, da det ofte er billigere.

Ligeledes tror jeg, det vil være klog politik at lade weekend-billetter have gyldighed fra f. eks. fredag middag, idet mange — bl. a. undertegnede — i vore dage har fri om lørdagen og gerne vil rejse på weekend-besøg allerede fredag eftermiddag umiddelbart efter arbejdstids ophør.

Hvis ovennævnte forbedringer indføres, vil de uden tvivl glæde tusinder af mennesker, som foretrækker togrejse fremfor anden befordring, ligesom det dermed uden tvivl vil skaffe banerne øgede indtægter. *O. B.*

Godsbefordringen

Som bekendt er der en skarp konkurrence mellem de forskellige transportmidler, som hver især efter bedste evne søger at få så meget at befordre som muligt, og det gælder både med hensyn til passagerer og gods. De søger også af al kraft at fremskynde transporterne så meget som muligt, og vedrørende godstransporten er der derfor af jernbanerne bl. a. oprettet de mange hurtige TEEM-tog landene imellem.

For at jernbanerne imidlertid skal kunne klare sig i konkurrencen, er der endnu meget, der trænger til at blive forbedret, og et enkelt eksempel vil vise det.

En dag så jeg tilfældig et fragtbrev, der vedrørte befordring af flere colli stykgods på ialt godt 500 kg, der blev sendt som fragtgods fra en by i Sydsverige til Århus. Firmaet, der sendte varerne, havde dateret fragtbrevet den 4/5, og SJ-stationens stem-

pel i samme by var yderligere forsynet med et stempel fra Århus toldkammer, dateret 8/6, hvilket vel sagtens er den dag, da modtageren fik varerne udleveret.

Det vil altså sige, at der gik ikke mindre end 35 dage fra afsendelsen af varerne til modtagelsen. At noget sådant kan ske i fartens tidsalder i året 1962 lyder næsten utroligt, men er altså alligevel tilfældet, og mon ikke det kan siges, at det viser, at her er noget, der trænger til at ryddes lidt op i, både indenfor banerne og indenfor toldvæsenet.

Folk kan da ikke være tjent med en så langsom transport, og der er vel ikke noget at sige til, at andre befordringsmidler foretrækkes, når en transport med jernbane kan vare så længe, som ovennævnte eksempel viser.

Afstanden i luftlinie fra by til by er 350 km, eller ½ times flyvning med en moderne maskine, og en lastbil kunne vel klare befordringen på 2 dage. *O.B.*

Kværulanten spørger



Er det ikke en mærkelig form for samdrift mellem Öresund og DSB på ruten Dragør Limhamn, når der i Limhamn forlanges d. kr. 2.10 for en billet, mens den i Dragør kun koster 2 kr.

Svenskerne er nu nogle mærkelige mennesker —



ÅBEN FOR KØB OG SALG AF FREMMED VALUTA
FRA KL. 7,00 - 23,00

HANDELSBANKEN



HOVEDBANEGÅRD AFDELING
KØBENHAVN V.
TELEFON: MI. 6886

— den moderne bank med de gode traditioner