

derfor førte med Direktionen om Sagen. Resultatet af disse Forhandlinger findes optagne i den vedlagte Forhandlingsprotokol; de bleve senere stadfæstede paa den almindelige Rjøreplanskonference i Hamburg den 20de—21de Januar 1886 (vide vedlagte Bilag B.).

Det lyffedes ved disse Forhandlinger at opnaa en for hele Danmark saa tilfredsstillende Ordning af Hoved=Person= og Posttogene som overhovedet muligt, idet disse Tog ikke alene i Hamburg sluttede sig til alle de vigtigere kontinentale Tog, men ogsaa tilveiebringe fortrinlige indre Forbindelser imellem de forskjellige Landsdele, ligesom et Par af disse Tog slutter sig til Tog imellem Gøteborg paa den ene og Christiania—Stochholm paa den anden Side. Tillige opnaaedes en daglig Dampskibsfart imellem Frederikshavn og Gøteborg imod en Subvention af 25,000 Kr. om Aaret, medens Tabet ved den tidligere indskrænkede Fart imellem de nævnte Punkter beløb sig til over 40,000 Kr. om Aaret.

Uden Offre fra dansk Side blev dette Resultat imidlertid ikke naaet. Tidligere vare de gjenneegaende Dag- og Nat=Iltog imellem Hamburg, Rjøbenhavn og Sjælland ordnede saaledes, at de mødtes og udveilede Personer og Post i Fredericia. Dette kunde paa Grund af Togenes Forlægning gjennem Høllsten og Slesvig ikke længer finde Sted for Nat=Iltogenes Vedkommende, og det blev derfor, naar man ikke vilde lade de Reisende imellem Sjælland—Fyn paa den ene og Sjælland paa den anden Side lide under et Par Timers Ophold i Fredericia, nødvendigt at dublere Nat=Iltogene imellem Fredericia og Rjøbenhavn, hvorved dog den Fordel opnaaedes, at Nattogget fra Sjælland—Fyn kunde bringes tidligere ind til Rjøbenhavn, og Nattogget til Sjælland—Fyn afgaa senere fra Rjøbenhavn. Ligeledes blev det nødvendigt at forandre Karakteren af de gamle Nattog imellem Randers og Frederikshavn ved i al Fald delvis at gjøre dem til Iltog i Stedet for almindelige Persontog og at erstatte de sidste med nye Persontog imellem Aalborg og Hjøbro. Endvidere fandt man det henfigtsmæssigt at dublere Dag=Iltogene gjennem Sjælland, dels fordi disse Tog afgik vel tidligt og ankom vel sildigt til Rjøbenhavn, dels fordi disse Tog i Sammenligning med andre i Forbindelse med dem staaende løb for langsomt og endelig, fordi de ofte bleve saa stærkt benyttede, at de maatte fremsføres med 2 Lokomotiver og ikke kunde holde Tid. Det ene af de tvende nye Tog i hver Retning imellem Korsør—Rjøbenhavn er blevet et direkte Iltog, medens det andet er et Persontog, der betjener de mellemiggende Stationer. Endvidere er det anset for rigtigt at dele de sammensatte Tog til, henholdsvis fra Kallundborg og Masnedssund, der tidligere førtes imellem Rjøbenhavn og Roskilde.

Er der nu end saaledes bragt Offre for den nye Ordning, maa det formentlig paa den anden Side erkjendes, at der, som foran antydet, herved er opnaaet tilsvarende Goder i nye og bekvemme Tog ikke alene til Forbindelse med Udlandet, men ogsaa til Forbindelse med de enkelte Landsdele og Hovedstaden. De omhandlede Hovedtog strækk sig ud over alle Banenettets Grene, undtagen paa enkelte svagt benyttede Linier, hvor en Fortsættelse af dem vilde betinge en kostbar Nattjeneste, og de Ulemper ved Tilslutningerne, hvorover der tidligere førtes saa alvorlig Klage, ere derved blevne afhjulpne.

De Tog, der, man tør vel sige, ved Siden af de omhandlede Hoved=Post- og Persontog have størst Betydning for Landet i Almindelighed, ere de gjenneegaende Godstog. Saadanne bestode allerede tidligere i Retning fra Nord til Syd imellem Fyn og den største Del af Sjælland paa den ene og Altona paa den anden Side, medens det tilsvarende Tog i modsat Retning af forskjellige Grunde havde et længere Ophold i Vandrup. Det førstnævnte for Danmark vigtigste Tog støttede sig paa et imellem Vandrup og Altona bestaaende Nat=Ilgodstog, der benyttedes i høi Grad til Befordring af levende Dyr og lefordærvelige Varer fra Danmark til Tydskland. Under Forhandlingerne om Rjøreplanen gjorde man fra tydsk Side gjældende, at der af Toldhensyn maatte levnes dette Tog et længere Ophold i Bojens end tidligere, og da man fra dansk Side maatte lægge Vægt paa, at Toget indkom saa tidligt som muligt til Altona—Hamburg, var der ikke Andet for end at forlægge de korresponderende tydsk Godstog saaledes, at de kunde komme tidligere til Vandrup. For at naae dette og tillige for at skaffe en hurtigere Befordring tilveie forandredes det ældre almindelige Godstog til et Ilgodstog imellem Aarhus og Vandrup. Det bemærkes, at der for Tiden føres Forhandling med den kongelige Direktion i Altona om at opnaa en tidligere Ankomstid til Altona—Hamburg for Nat=Ilgodstoget.