

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

Det lyfftedes 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 slutte 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—Stockholm paa den anden Side. Tillige opnaaedes en daglig Dampstøbsfart imellem Frederikshavn og Gøteborg imod en Subvention af 25,000 Kr om Aaret, medens Tabet ved den tidligere indskrænkede Fart imellem de nævnte Puncter beløb sig til over 40,000 Kr. om Aaret.

Uden Offre fra dansk Side blev dette Resultat imidlertid ikke naaet. Tidligere vare de gennemgaaende Dag- og Nat=Iltog imellem Hamburg, Kjøbenhavn og Sjælland ordnede saaledes, at de mødtes og udvejlede Personer og Post i Fredericia. Dette kunde paa Grund af Togenes Forlægning gennem Holsten og Slesvig ikke længer finde Sted for Nat=Iltogenes Bedkommende, og det blev derfor, naar man ikke vilde lade de Rejsende 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 Kjøbenhavn, hvorved dog den Fordel opnaaedes, at Nattoget fra Sjælland—Fyn kunde bringes tidligere ind til Kjøbenhavn, og Nattoget til Sjælland—Fyn afgaa senere fra Kjøbenhavn. Tilgædes 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 Hobro. Endvidere fandt man det hensigtsmæssigt at dublere Dag=Iltogene gennem Sjælland, dels fordi disse Tog afgik vel tidligt og ankom vel siddigt til Kjøbenhavn, 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—Kjøbenhavn er blevet et direkte Iltog, medens det andet er et Persontog, der betjener de mellemliggende Stationer. Endvidere er det anset for rigtigt at dele de sammenfattede Tog til, henholdsvis fra Kallundborg og Masnedssund, der tidligere førtes imellem Kjøbenhavn og Roskilde.

Er der nu end saaledes bragt Offre for den nye Ordning, maa det formentlig paa den anden Side erkendes, 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, endtagen paa enkelte svagt benyttede Vinier, hvor en Fortsættelse af dem vilde betinge en kostbar Rattjeneste, 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 gennemgaaende 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 Bamdrup. Det fortrævedte for Danmark vigtigste Tog støttede sig paa et imellem Bamdrup og Altona bestaaende Nat=Ilgodstog, der benyttedes i høi Grad til Befordring af levende Dyr og letfordærvelige Varer fra Danmark til Tydskland. Under Forhandlingerne om Njøreplanen 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 Bamdrup. For at naae dette og tillige for at skaffe en hurtigere Befordring tilveie forandredes det ældre almindelige Godstog til et Ilgodstog imellem Marhus og Bamdrup. Det bemærkes, at der for Tiden føres Forhandling med den kongelige Direktion i Altona om at opnaa en tidligere Ankomsttid til Altona—Hamburg for Nat=Ilgodstoget.