

bejdede, Fremstilling „Gennemgangstrafik paa den jydsk Længdebane“, suppleret med følgende Bemærkninger:

Da der intet forulyder om, at Norge, nu efter den i Tyskland stedfundne Forbedring af Tog 159, skulde have fremsat Ønsket om at lade *Christianssandsdamperne*, der daglig befordre Posten til Vestnorge, forlægge deres Tilslutning i Frederikshavn fra Tog 159 til Tog 163, saa tør man i hvert Fald gaa ud fra, at en hurtigere Fremførelse af Tog 159 ogsaa vilde tjene norske Interesser. Thi for Korrespondancen med de norske Kystrouter kan det kun bringe Fordele, dersom Postskibene fra Jylland kunne ankomme til Christianssand tidligere end nu, uden derfor at miste nogen bestaaende Tilslutning Syd fra. Lignende Argumenter gælde tillige for Forbindelsen *Frederikshavn—Gøteborg*. Den Fremskyndelse af Tog 159, som er fornøden af indenrigske Hensyn, vil saaledes ogsaa kunne faa sin Betydning for Gennemgangstrafikken.

Det er imidlertid ikke blot den utilstrækkelige Kørehastighed, som gør en Rejse med de jydsk Nattog utiltalende under de nuværende Forhold. Der savnes *gennemgaaende Vogne* paa Strækningen Frederikshavn—Hamborg og omvendt; i hvert Fald til en Begyndelse gennemgaaende Korridorvogne og derefter snarest muligt en *moderne Sovevogn*. Disse Vogne skulde gaa Nord paa med Tog 159 og Syd paa med Tog 188, hvilket sidste Tog nu særlig lider under de Udstigninger og Indstigninger, som paaendes dets Passagerer. Tillige maa vi fremhæve det nødvendige i, at disse Vogne blive gennemgaaende helt fra Hamborg til Frederikshavn og omvendt. At lade Sovevognene stoppe op under Vejs, f. Eks. i Aalborg, vilde være en ubillig Opdæmning mod Gennemgangstrafikken. Det vilde være Uret mod de gennemgaaende rejsende, om disse, efter at have tilbagelagt 543 Km. i en Sovevogn, hvor de have gjort sig det bekvemt, og hvor deres Haandbagage ligger udpakket, skulde tvinges til at bytte Vogn kun 84 Km. fra Endestationen. De gennemgaaende Vogne bør absolut føres helt ned paa Frederikshavns Havnespor, hvorfra Passagererne gaa direkte om Bord i de ventende Dampere. Endvidere skulle vi tillade os her at udtale Ønsket om, at den uundgaaelige Billetkontrol og Toldrevision om Natten maa blive udført paa den Maade, som volder Passagererne de *færreste og mindste Forstyrrelser*.

Naar Tog 159 forceres frem Nord for Aarhus ved, som oven for beskrevet, at omdannes fra Persontog til Eksprestog, da maa der jo nødvendigvis paa de paagældende Strækninger foretages andre Køreplansændringer, som ogsaa varetage *Landdistrikternes og Lokaltrafikkens Tarv*, saaledes at Forbedringen bliver saa udstrakt som muligt, og at Forandringen i alt Fald intetsteds bliver et Tilbageskridt. Det forekommer os derfor sandsynligt, at det vil blive nødvendigt at indlægge et nyt Persontog, ganske som det nuværende Nr. 159, mellem Aarhus og Aalborg, med Standsninger ved samtlige Landstationer. I saa Fald vilde det maaske være heldigt, om det tilsvarende Returtog blev indlagt umiddelbart foran det nu overbebyrdede Tog 186, med Standsninger overalt, ogsaa ved Landstationerne mellem Randers og Aarhus, hvorved et fra vedkommende Egn fremsat Ønske tillige vilde blive opfyldt. Paa Strækningen Nord for Aalborg vilde Opgaven formentlig kunne løses blot ved Omlægninger og Fremskyndelser af bestaaende Tog, uden Oprettelse af noget nyt Plantog. Vi skulle i denne Sammenhæng tillade os at henstille, hvorvidt ikke ogsaa Eksprestogene her til Lands kunde aflevere Post til Landstationer uden Standsning ved Hjælp af Opfangernet. Fordelene ved et saadant System maatte formentlig især gøre sig gældende paa de fjernest fra København beliggende Strækninger, hvor Posten ellers vanskeligt kan føres frem i de kostbare Morgentimer, forinden Landpostbudenes Udgang.

Som allerede ovenfor udtalt, staar det os klart, at de ønskede Forbedringer ville volde *Merudgifter* paa de Strækninger, hvor en Forøgelse af Togenes Antal bliver nødvendig. Men vi mene, at dette Offer ikke vil blive for stort i Forhold til, hvad der opnaas; og vi mene tillige, at naar der nu, foruden Forhøjelse af selve Persontaksterne, ogsaa er indført Tillægsbetaling for Benyttelse af Iltog, saa forøger ogsaa denne Omstændighed Publikums Adkomst til at forvente, at det nordgaaende Nattog — der ved sin postale Betydning sandsynligvis tør kaldes Døgnets vigtigste — fremføres med Ekspresfart paa den østjydske Hovedroute i hele dennes Længde. Tillige skulde den stedfundne Fordyrelse af Brevportoen formentlig ogsaa muliggøre Iværksættelsen af en saa rimelig Forbedring som den, at Hovedposten, der om Aftenen gaar fra København, i videst mulige Omfang kan være Adressaterne paa Landet i Hænde den paafølgende Dag. Danmarks Udstrækning er ikke større, end at denne