

Toget er derved blevet i Stand til at medtage hele Dagens Post fra Hamborg, ligesom det har opnaaet forbedrede Tilslutninger fra Berlin og fra Frankfurterlinien. Kun Kølnelinien (hvorfra Tilslutningstoget allerede ankommer til Altona Kl. 5 $\frac{1}{2}$) staaer endnu tilbage, og en Forbedring her vil forhaabentlig komme ad Aare. Det forekommer os derfor højst usandsynligt, at den tyske Administration, for at muliggøre en tidligere Krydsning i Fredericia, skulde være villig til at opofre de saaledes indvundne Fordele ved at lade Toget afgaa ligesom forhen et Par Timer tidligere end nu og dog lade det beholde dets nuværende Kørehastighed.

Men selv om en saadan Forskydning mod Forventning kunde opnaas, og selv om Talsmændene herfor, ligeledes imod vor Anskuelse, virkelig se en Fordel heri, saa vilde den tidligere Krydsning jo tillige medføre, at de sydgaende Hovedtog 186 og 188 samt alle de sig dertil sluttende Tog, saavel fra Statsbanerne som fra Privatbanerne, maatte lægges et Par Timer tidligere end nu. Anledningen til at ønske dette er saa meget mindre, som Fortsættelsen af Nr. 188, vort vigtigste Forbindelsestog til Udlandet, allerede i sin nuværende Skikkelse bruger en god halv Time for meget fra Vamdrup til Neumünster, hvor det skal slutte sig til Eksprestoget fra Kiel til Altona.

Overhovedet vilde denne Forskydning, dersom den virkelig gennemførtes, gribe saa forstyrrende ind i mange Forhold, at den vilde vække en Storm af berettiget Uvillie og afføde talløse Ulempes. For Jyllands nordlige og nordvestlige Egne ville disse Skyggesider blive særlig følelige. Men samtidig vilde en saadan radikal Omændring ogsaa komme til at svie til de sydlige Dele af Landet, som ikke kunne beklage sig over den nuværende Ordning, fordi disse Egne ikke ligge fjernere fra København, end at Nattetimerne forslaa til Togenes Fremførelse inden Postens Ombæring om Morgenens saavel i By som paa Land.

Vi vende atter tilbage til *Sagens Kerne*, nemlig selve de Forbedringer, som tiltrænges. Vi skulle derfor herved tillade os at andrage om, at Tog 159 fremskyndes mest muligt, men at denne Fremskyndelse kun sker i Nordjylland, idet Toget maa accepteres, saaledes som det bestaar indtil Fredericia, saavel fra København som fra Altona. Fra Fredericia til Aarhus, hvor Toget allerede nu er Iltog, vil der ej heller kunne paaregnes væsentlige Tidsbesparelser.

Nord for Aarhus, hvor Nr. 159 nu kun er Persontog, vil der derimod kunne opnaas meget værdifulde Forbedringer. Forudsætter man saaledes, at Toget kan indspare nogen Tid inden Langaa, da vil denne Besparelse jo ikke blot komme selve Østlinien med Forgreninger, men ogsaa Vestlinien med Salling, Mors og Thy til gode.

Fra Langaa *vestefter* besorges Forbindelsen ved Tog 268. Ved tidligere Afgang fra Langaa og ved fra Skive til Struer at forbedres fra Blandettog til hurtigt Persontog, maatte Nr. 268 formentlig kunne bringes til *Struer* ved Nitiden, altsaa en Timestid tidligere end nu. Fra Struer sker Forbindelsen til Thy, og selv om man ogsaa maa gaa ud fra, at den svagbyggede, uindhegnede Thybane neppe taaler væsentlig større Hurtighed, end Tog 343 allerede præsterer, saa vilde Ankomsten til *Thisted* dog paa denne Maade kunne falde ved Halvettiden i Stedet for nu Kl. 1,ss. Denne Forbedring vilde blive saa meget føleligere, som det sydgaende Hovedtog Nr. 346 nu allerede forlader *Thisted* Kl. 3. Paa samme Maade ønskes Tog 361, som nu bruger 73 Minutter til de 29 Km. fra Skive til Glyngøre, forbedret til hurtigt Persontog, saaledes at Dampfærgen kunde ankomme tidligst muligt til *Mors*.

Hvad angaar Forbindelsen *Nord efter*, da vilde Tog 159 med Ekspresfart formentlig kunne naa Aalborg ca. 1 $\frac{1}{2}$ Time tidligere end nu (ca. Kl. 7 $\frac{1}{2}$ mod nu Kl. 8,55). Denne Tidsbesparelse tillægges vi stor Betydning, bl. a. af Hensyn til, at Morgentogene paa de fra Aalborg udgaende Privatbaner derved muligvis kunde bringes til at medtage Passagererne og Hovedposten fra Tog 159, hvilket vilde blive en følelig Forbedring for vedkommende Egne.

Ved Ekspresfart gennem Vendsyssel maatte Tog 159 sluttelig kunne bringes til Frederikshavn Kl. 9 à 9 $\frac{1}{4}$ Morgen, imod nuværende Kl. 11,os. Dette vilde ikke blot blive et *lokalt Gode*, ogsaa bl. a. for Skagen, hvor man nu generes meget af det korte Interval mellem det ankommende Hovedtog og det afgaaende ditto. Men det vilde faa sin specielle Betydning for de Interesser, som knytte sig til de med Tog 159 korresponderende *Routedampskibe* til Gøteborg og Christianssand. Angaaende denne Side af Sagen kunne vi henholde os til hofsløgende, af medunderskrevne Cloos udar-