

DSB bliver noget nyt

Generaldirektør Povl Hjelt fortæller om, hvorfor DSB går igang med sit hidtil største projekt, en ny form for køreplan, nye tog, nyt system. Se side 3.

Kedelig som en køreplan?

En køreplan er et DSB fundament, når den laves om, bliver meget ændret. Læs, om hvad det hele betyder. Se side 4.

Storebælt er en bro

Vandet mellem Sjælland og Fyn sejles tyndt af DSB's færger. Læs om Nordens største passagerrederi. Se side 8.

Luksustog 1. klasse TEE-tog

Berlingske-journalisten Finn Knudstrup fortæller om det europæiske TEE net, DSB nu er tilsluttet. Se side 12.



Redaktion
pressechef
Helge Olsen
ansvarshavende redaktør

kontorchef
G Kragballe

trafikinspektør
H Iversen

overtrafikassistent
K Sølund
redaktionssekretær

Redaktionssekretariatet
(01) 14 04 00 lok 3491

Journalist
Lars Hejberg

DSB bladet
udsendes den 1. i hver måned.
Abonnement kan tegnes for et kalenderår (en årgang) ved indsendelse af abonnementsbeløbet 24 kr til postgiro nr 12 74, DSB, generaldirektoratet, Sølvgade 40, 1349 København K

Adresseændring
Enhver form for adresseændring bedes meddelt det stedlige posthus. Dette gælder, enten det drejer sig om flytning lokalt inden for et postdistrikt eller flytning fra et postdistrikt til et andet.

Oplag
75.000 eksemplarer

Tryk: Louw - Glostrup

Indhold:

DSBs hidtil største fremstød	3
Den nye køreplan	4
Trafiklandet Danmark	6
I bil 1328 kr., med tog 178 kr.	7
Pressen skrev	8
Over Storebælt 73.000 gange - på et år	8
Hallo Europa	10
Med 200 km/t i luksustog gennem Europa	12
Sådan bliver Intercity vognen til	14
Fin modtagelse af Intercity vognene	15
Nyt fra Jernbanemuseet	15
Kryds og tværs	15
Et indviklet puslespil bag DSBs nye køreplan	16

26. maj - en mærkedag

Den 26. maj er en mærkedag. For DSB og for de mange mennesker, som hver dag benytter den kollektive trafik. Denne dag træder sommerkøreplanen i kraft - og dermed begynder det store projekt, som i DSB sprog hidtil har haft kodeordet K 74, at rulle.

K 74 kan bedst forklares som en pakke, hvori en stribe af trafikale nyskabelser er samlet. I denne pakke finder vi de nye Intercity tog, som med deres moderne, totalt nyindrettede materiel - bl a med 6 pladser på 2. klasse mod hidtil 8 - betyder en endog særdeles væsentlig forbedring af trafikken mellem landsdelene.

Her finder vi også de to nye jernbanefærger til Storebælts-overfarten og det nye pladsbestillingsanlæg. Men først og fremmest betyder den nye køreplan bedre forbindelser. Der er tale om så væsentlige forbedringer i den indenlandske passagertrafik i Danmark, at vi i DSB har fundet det rimeligt at tale om en begivenhed af betydning for hele det danske samfund. Vi mener, at det der sker nu kan blive det vigtigste, der er hændt den kollektive trafik i Danmark siden Lillebæltsbroen blev åbnet og de røde lyntog blev taget i brug i 1935.

Vi håber, at det vi her sætter i gang, kan være med til at danne grundlag for den styrkelse af den kollektive trafik, så mange så længe har udtrykt ønske om.

Et ønske som 22.000 DSB medarbejdere står bag.

DSBs hidtil største fremstød

Generaldirektør Povl Hjelt:

Det store Intercity projekt, som begynder at rulle 26. maj betyder ny tid for jernbanen



Povl Hjelt: – En ny tid på vej.

– Generaldirektør Povl Hjelt, hvad venter De Dem egentlig af K 74, det store projekt samlet i DSBs køreplan, som træder i kraft 26. maj?

– Med K 74 er der efter min skøn tale om den største samlede indsats for den kollektive trafik, siden vi i 1935 fik lyn-togene og Lillebæltsbroen. Jeg håber og tror, at vi med K 74 for alvor vil være i stand til at vende billedet til fordel for den kollektive trafik. Sådan at forstå, at mange mennesker, som hidtil slet ikke har regnet med toget som nogen realistisk transportmulighed, herunder også forretningsfolk, vil betragte jernbanen som et reelt alternativ til bil og fly.

– Er forventningerne ikke skruet for højt?

– Det tror jeg bestemt ikke, og vi, der skal give den storstilede plan, som K 74 i realiteten er, indhold, må ikke et øjeblik være i tvivl om, at dette her vil lykkes. At planen vil fungere, og at indsatsen vil give resultat i form af flere passagerer, mere gods.

– Holder K 74, hvad den lover om i forbedringer for vore kunder?

– Det mener jeg i høj grad, den gør. De to nye færger, den kortere overfartstid, timedriften og de faste minuttal til Århus, forbedringer på andre strækninger, bedre materiel, nyt pladsbestillingsanlæg, alt sammen er det noget, som passagererne har gavn af. Det springende punkt er så om vi, der skal håndtere alt dette, gør det

på den rigtige måde. Men heller ikke på dette område er jeg i tvivl, efter de møder jeg har haft med personale rundt om i landet.

Der er vældig interesse for K 74, en interesse, som lover godt for gennemførelsen.

K 74 fortsætter

– Hvad er efter Deres skøn vigtigst ved K 74?

– Planen består af mange hver for sig vigtige elementer. Uden hvert af disse ville der mangle noget. Derfor er efter min mening det vigtigste helheden. At alle disse elementer spiller sammen på den rigtige måde, at medarbejderne vil betjene hele dette vældige apparatur, som musikerne i et stort orkester betjener deres instrumenter. Spiller blot én falsk, bliver stykket ikke hvad det skulle.

Dernæst vil jeg sige, at jeg betragter det som en overordentlig vigtig kvalitet ved K 74, at den fortsætter. Bliver til K 75, K 76 o.s.v. Hvad der er startet her, ruller videre. Derfor har vi besluttet at droppe betegnelsen K 74 som andet end en intern betegnelse.

I stedet har vi valgt Intercity som vor fællesnævner for forbedringerne i fjerntrafikken. Intercity for timedrift og faste minuttal til Århus, Intercity for moderne, forbedret materiel med seks pladser på 2. klasse o.s.v., kioskvogne, Intercity for vore nye færger, Intercity for pladsbestilling. Sådan kunne man blive ved. Det, jeg hermed vil sige er, at Intercity skal stå som betegnelsen for et system, hvori disse elementer indgår, et system, som binder Danmark sammen i et transportnet præget af høj kvalitet.

Vi manglede noget

– Hvad var egentlig årsagen til, at De satte K 74 projektet i gang?

– Da jeg for snart fire år siden tiltrådte som generaldirektør ved DSB, syntes jeg, at vi manglede en samlet plan for en indsats, hvormed vi kunne tage konkurrencen med andre trafikmidler op. Gennem 50'erne og 60'erne var det jo

således, at kræfterne var sat ind på en rationalisering, der især var et udtryk for erkendelsen af den ændrede stilling, jernbanen havde fået, efter at privatbilisme og indenrigsflyvning for alvor var begyndt at trænge frem.

Man kunne få det indtryk, at DSB var på retræte.

Der måtte noget til, som kunne vise, at vi aldeles ikke var på retræte, men at vi efter en tilpasningsfase påny var på vej frem, ganske vist under ændrede vilkår. På denne baggrund fødtes ideen om en plan K 74. En stadig gunstigere vind til fordel for den kollektive trafik har siden bekræftet os i, at det var rigtigt at ofre så megen energi på dette projekt – som i øvrigt også har bevist, at vort planlægningssystem fungerer tilfredsstillende.

Vi har brug for bilen

– Drømmer De om, at DSB med K 74 har gjort begyndelsen til bilens endeligt?

– Naturligvis ikke. Det danske samfund har brug for bilen. Den løser en lang række opgaver, som vi, i hvert fald med de kollektive transportmidler, vi i dag kender, slet ikke har mulighed for at løse. Det, jeg håber, er, at vi med K 74 kan bidrage til en fornuftigere arbejdsdeling på transportområdet.

Vi er stærke i fjerntrafikken, i den regionale trafik og i nærtrafikken omkring de store byer, naturligvis først og fremmest København. Men en række andre lokale transportopgaver må bla bilen tage sig af. Også i vid udstrækning besøgs-kørsel, udflygtskørsel, sommerhuskørsel m.v. Der kan vi som oftest ikke være med.

Men som sagt er der opgaver nok, hvor den kollektive trafik og ikke mindst jernbanen er særdeles velegnet. Det er det, vi tænker på med en fornuftigere arbejdsdeling. Vi trænger kraftigt til en sådan arbejdsdeling, og det skyldes ikke mindst hensynet til miljø, energi, samfundsøkonomi, sik-

Fortsættes side 4

kerhed – og social retfærdighed. Vi må tænke på, at de til stadighed vil være mindst en tredjedel af befolkningen, som af en eller anden grund aldrig vil kunne betjene sig af egen bil.

Dertil kommer det faktum, at jo flere, der benytter det transportapparat, vi alligevel har liggende, des mere får vi allesammen for pengene. Og des bedre kan det gøres.

Bedre udnyttelse

– Håber De, at De med K 74 kan gøre DSB til mere af en rigtig forretning, f.eks. med mindre underskud eller endda med balance på regnskabet?

– Jeg ved, at vi med K 74 vil få en bedre udnyttelse af hele vort transportapparat og at alle vil få mere glæde af hver enkelt medarbejders indsats – også medarbejderen selv. Det er nu engang bedre at være ansat i en virksomhed, der er i udvikling, fremgang, end i en virksomhed, i stagnation. På retræte.

Dertil kommer, at DSB er en virksomhed, som kun i ganske ringe udstrækning selv bestemmer sine indtægter og udgifter og derfor næppe nogensinde kan nå balance.

På den baggrund bliver diskussionen om »underskud« ganske uinteressant. Løvrigt er udtrykket dårligt, for det er jo ikke noget samfundsøkonomisk underskud. Det, vi skal, er stadig at forbedre vore metoder, så vi med hensyn til effektivitet og modernitet er på højde med det, man kan forvente af en forretningsmæssig veldreven virksomhed. Og det er netop det, vi gør med K 74.

Vi har allesammen satset så meget på den plan, og den indebærer så mange fordele for vore kunder, at det kun kan gå godt. K 74 er en balanceakt udført for et publikum på fem millioner mennesker. Sikkerhedsnettet har 22.000 medarbejdere spændt ud.

Det er den største samlede indsats, DSB længe har begivet sig ud i.

Den kan betyde en ny tid for jernbanen.

Den nye køreplan

Af A M Rasmussen, kontorchef
Køreplanskontoret

»En ny køreplan træder i kraft
søndag den 26. maj 1974.«

Omtrent så lakonisk lyder en officiel meddelelse i »Statsti-



Nyt elektronisk
pladsbestillingsanlæg giver
bedre service.

dende«. Sådan er reglerne – køreplansskifter ved DSB skal forud bekendtgøres.

Den egentlige markedsføring af den nye køreplan vil ske med en ganske anderledes stor indsats end den officielle meddelelse giver udtryk for.

Hvorfor? Det er jo K 74! Nå-ja

Vi er mange medarbejdere i det store firma DSB, for hvem udtrykket »K 74« efterhånden er blevet et ganske dagligdags udtryk. Vi har arbejdet med det i 2-3 år, og kender efterhånden produktet ret detaljeret.

Der har været talt og skrevet meget om »K 74« – også i dette blad, så det er ikke nødvendigt med en detaljeret præsentation af køreplanen.

Det efterfølgende tager derfor kun sigte på at fortælle lidt om hovedpunkter og resultater.

Vi må først fastslå, at den nye køreplan på en række områder er, og vil komme til at virke, ganske anderledes end den hidtidige køreplan.

Storebælt

nye færger – ny sejlplan

Centrum for det nye i køreplanen er jernbaneoverfarten Korsør-Nyborg. Sejlplanen omlægges fuldstændig, dels for at samle stort set hele passagertrafikken på de 3 bedste færger (heraf de 2 nye M/F »Dronning Margrethe II« og M/F »Prins Henrik«), dels for at få mere kapacitet til godsvognsoverførslen, navnlig i de for godstrafikken attraktive nattimer.

De 3 færger, der sejler med passagerer får en overfartstid på kun 60 minutter og en ventetid i havn på kun 30 minutter. Herved har vi kunnet lave en stiv »times-sejlplan«.

Intercity-køreplan

En af hovedopgaverne i arbejdet med K 74 var at søge frem til en mere systematisk køreplan, end vi nu har.

I »K 74« bliver der dagen igennem København-Fredericia-Århus stiv køreplan med faste mi-

nutter, hovedsagelig med den nye togkategori: »Intercity« (IC).

»Intercity« er hurtige tog, kun med standsning på store stationer, med det bedste og mest moderne materiel (bl.a. med 6 plads kupeer på 2. klasse) og med en række servicefaciliteter, f.eks. pladsreservering og togsalg.

»Intercity« togene fordeler sig i Jylland på mange andre strækninger, som i øvrigt får gode tilslutningsforbindelser med timesystemet København-Århus.

Lyntog – dem er der nu kun 4 af

Det drejer sig om MA-togene »Limfjorden« og »Nordjyden« mellem København og Nordjylland (med ny standsning i Odense) samt om »Kongeåen« og »Syd-Vestjyden« mellem København og Syd- og Vestjylland.

Regionalkøreplan – Sjælland

Den nye Kystbanekøreplan fra 1973 »forlænges« nu til vest for København. Den såkaldte »Nivalinie«, der kører i 30-minutters drift, videreføres til Roskilde med standsning i Valby og Tåstrup.

Fra Roskilde kører halvdelen af togene – altså i timesdrift – videre til Holbæk med standsning ved mellemstationer. Endelig kører hvert andet tog i 2-timers drift videre helt til Kalundborg.



Mellem Holbæk og Nykøbing Sj omlægger ODSHERREDS JERNBANE sin køreplan med sigte på timeskøreplan i tilknytning til DSB køreplanen. Øvrige tog fra Roskilde videreføres i timesdrift til Ringsted, hvor togene deles skiftevis til Næstved og Slagelse med betjening af mellemstationerne.

For en ordens skyld bemærkes, at der ud over regionaltoget fortsat vil køre de særlige tog i bolig/arbejdsstedstrafikken.

Som supplement til regionaltrafikken på Sjælland gennemføres 2 af LOLLANDSBANENS togpar (Nakskov-) Nykøbing FI-Ringsted-Slagelse (lc-tilslutning) og tilsvarende køres DSB tog (København-) Nykøbing FI-Nakskov.

Internationale togforbindelser

Over Fugleflugtslinien kommer nyheden TEE toget »MERKUR« København-Hamburg-Köln-Stuttgart.

Over Padborg tilpasses de internationale tog mellem Hamburg/Flensburg og Jylland Intercity systemet, så der bliver gode tilslutninger overalt.

Godstogs-køreplanen

Stigende trafik kræver mere kapacitet. I takt med leveringen af 20 nye Mz-lokomotiver og indsættelse af mere færgkapacitet på Storebælt er der allerede sket en række kapacitetsudvidelser.

Nye tognumre

Udviklingen, bl.a. med elektronisk pladsreservering og andre styringssystemer, har nødvendiggjort en gennemgribende re-

vision af det hidtidige tognummersystem der efterhånden fremtrådte i en ret tilfældig udformning.

Med iværksættelsen af de nye køreplanssystemer var det naturligt at benytte anledningen til en ændring nu.

Det er klart, at det nok vil være nogle vanskeligheder at lære de nye tognumre, men vi beder om forståelse for ændringen, der som nævnt er nødvendig.

Nogle resultater

Det lå i opgaven »K 74«, at der skulle tilstræbes en mere hensigtsmæssig udnyttelse af ressourcerne.

Hvad præsteres der så i K 74?

På en repræsentativ dag køres der **106.500 togkilometer, ekskl S-tog og lokalgodstog, dvs + 4,4 % i forhold til 1973.**

Antal **togminutter** (køretid + ophold på mellemstationer) udgør **104.987**, hvilket er en ubetydelighed mere end i 1973 (+ 0,2 %). Til bestridelse af køreplanen anvendes der (inkl reserve) bl.a. følgende materiel:

150 diesellokomotiver (+ 15)
80 Mo-vogne (+ 38)
408 passagervogne - gruppe 1 (+ 46)
183 passagervogne - gruppe 2 (uændret)
291 passagervogne - gruppe 3 (+ 68)
(Gruppe 1: moderne fjern- og nærtrafikvogne)
(Gruppe 2: ældre, moderniserede vogne)
(Gruppe 3: ældre vogne) samt MA-lyntogene.

På **Storebæltsoverfarten** sejles der på en normaldag **53 dob-**

Intercity K 74

København-Århus	Første tog	Faste minuttal	Sidste tog
København H af	✕ 6.00	00	20.00
Roskilde af	6.22	22	20.22
Slagelse af	6.59	58	20.59
Korsør af	7.16	16	21.16
Nyborg Fgh an	✕ 8.21	21	22.21
Nyborg af	7.34	34	22.34
Odense af	7.56	56	22.56
Middelfart af	8.27	27	23.27
Fredericia an	8.36	36	23.36
Vejle an	8.57	57	23.57a
Horsens an	9.18	18	0.18a
Skanderborg an	9.39	39	0.39a
Århus H an	9.57	57	0.57a

Århus-København	Første tog	Faste minuttal	Sidste tog
Århus H af	✕ 5.15	15	19.52
Skanderborg af	5.33	33	19.15
Horsens af	5.52	52	20.14
Vejle af	✕ 6.14	14	19.33
Fredericia af	✕ 5.35	35	20.35
Middelfart an	5.44	44	20.44
Odense an	6.14	14	21.14
Nyborg an	6.36	36	21.36
Nyborg Fgh af	6.46	46	21.46
Korsør an	7.51	51	22.51
Slagelse an	8.14	14	23.14
Roskilde an	8.51	51	23.51
København H an	✕ 9.13	13	0.13

✕ = Hverdage.

a) Ikke nat eft lørdage.

belture med op til 9 jernbanefærger i en del af døgnnet.

Der kan på en normaldag overføres **ca 10.000 siddepladser** (beregnet på grundlag af 6 pladser i 2. classes kupeer).

Det er ca 25 % mere end i 1973 og næsten 4 gange så mange som for 12 år siden (og da beregnet på grundlag af 8 pladser pr. 2. classes kupé). Overførselskapaciteten for **godsvogne over Storebælt** er steget næsten 20 % siden 1971.

K 74 - og hvad så?

Vi håber, at der med K 74 er skabt et attraktivt og up-to-date transporttilbud for såvel nye som gamle kunder.

De mange medarbejdere, der med interesse og energi har arbejdet med opgaven, har gjort deres til, at køreplanen er konstrueret, så den kan holde, f.eks. også når vejret ikke er bedst.

En køreplan bliver aldrig færdig. Der skal hen ad vejen stadig ske tilpasning af transportapparatet i takt med trafikbehovet og den tekniske udvikling.

Vi tror, at K 74 er et godt grundlag at arbejde videre på.

Christina Selden, 9 år, Ved Næsseskoven 9, 2840 Holte, har sendt os denne farvestrålende tegning af et tog.



Trafiklandet Danmark

Trafikken har siden oldtiden været med til at præge det danske land, og spiller i dag en større rolle end nogensinde i den danske tilværelse

Jernbanerne er med til at præge billedet af det Danmark, vi kender i dag.



Af pressechef Helge Olsen
DSB

Trafikken har været med til at forme det danske land, som vi kender det i dag. På samme måde har trafikken præget de mennesker, som lever i dette land, og deres tilværelse.

Sådan har det været siden oldtiden.

Omkring sikre og alligevel tilgængelige landingspladser og naturhavne opstod datidens bysamfund – bopladserne – med deres handel og produktion. Nogle af disse pladser forsvandt, da nye vilkår og nye livsmønstre begyndte at gøre sig gældende. Andre udviklede sig til middelalderens købstæder og ladepladser.

Samtidig opstod en ny type byer, landevejsbyerne, båret frem af en ny form for trafik, den landværts. Hest og vogn trak deres hjulspor gennem landet. Disse hjulspor blev middelalderens hovedveje. De bandt det danske samfund sammen.

Samfundet ændrede sig. Udviklingen blev befordret til vogns. Byer opstod, andre forfaldt og forsvandt. Nogle blev ophøjet til købstadsværdighed.

Omkring købstæder og landsbyer kom landet under plov. Takket være vejene blev der skabt mulighed for afsætningen af varerne.

Hest og mand

Men kapaciteten var begrænset til, hvad en mand kunne bære og hvad en hest kunne trække. Og på Oksevejen, hvad en drift stude kunne tilbagelægge.

I nogle hundrede år skete der bogstavelig talt ingen udvikling på trafikens område og samfundet stod stille. Håndværkerne blev måske lidt mere specialiserede, administrationsbyerne voksede en smule, handelspladserne konsoliderede sig. Nogle af dem i hvert fald. Andre gik i glemmebogen.

Vi nærmer os år 1800. Pionerer som Bernstorff og Rewentlov var i fuld gang med deres landboreformer, da James Watt fik så meget tryk under sin dampkedel, at hjulet begyndte at dreje. I England greb flere den idé at sætte hjulet på skinner. En af dem, George Stephenson, hvis lokomotiv The Rocket i langt over 100 år kom til at danne forbillede for næsten alle senere lokomotiver.

Jernbaneanaldren

I 1825 åbnedes den første rigtige jernbane i verden – i England naturligvis.

Danmark gik ind i jernbaneanaldren i 1847, da den første strækning mellem København og Roskilde blev åbnet. Det skete til tonerne af H C Lumbyes dampjernbanegallop, og Tivolis Carstensen så bekymret til. Både Tivoli og jernbanen til Roskilde eksisterer dog stadig.

Det må lige tilføjes, at vi havde tyvstartet i 1844, da strækningen fra Altona til Kiel i de daværende hertugdømmer, blev taget i brug.

En revolution

Jernbanen betød på mange måder en revolution for Danmark og danskerne. Landet blev på en gang både større og mindre. Gods og passagerer kunne – i store mængder – bringes fra den ene ende af landet til den anden i løbet af kort tid. Fremskridtet, udviklingen blev bragt ud til selv det fjerneste hjørne af landet, båret på jernhjul og skinner.

Dampslaget blev tilværelsens pulsslag.

Jernbanen skabte grundlag for

industrialiseringen, for yderligere specialisering. For økonomisk vækst.

Jernbanenettet voksede, nye byer opstod, og lokomotivet og dets vogne var i høj grad med til at indad vinde, hvad vi udadtil havde sat overstyr i den umulige krig i 1864.

En ny livsform

Jernbanen skabte en ny livsform. Vor aktionsradius voksede, og med de øgede muligheder for at rejse, fulgte oplevelserne. H C Andersen sagde engang »At rejse, er at leve«.

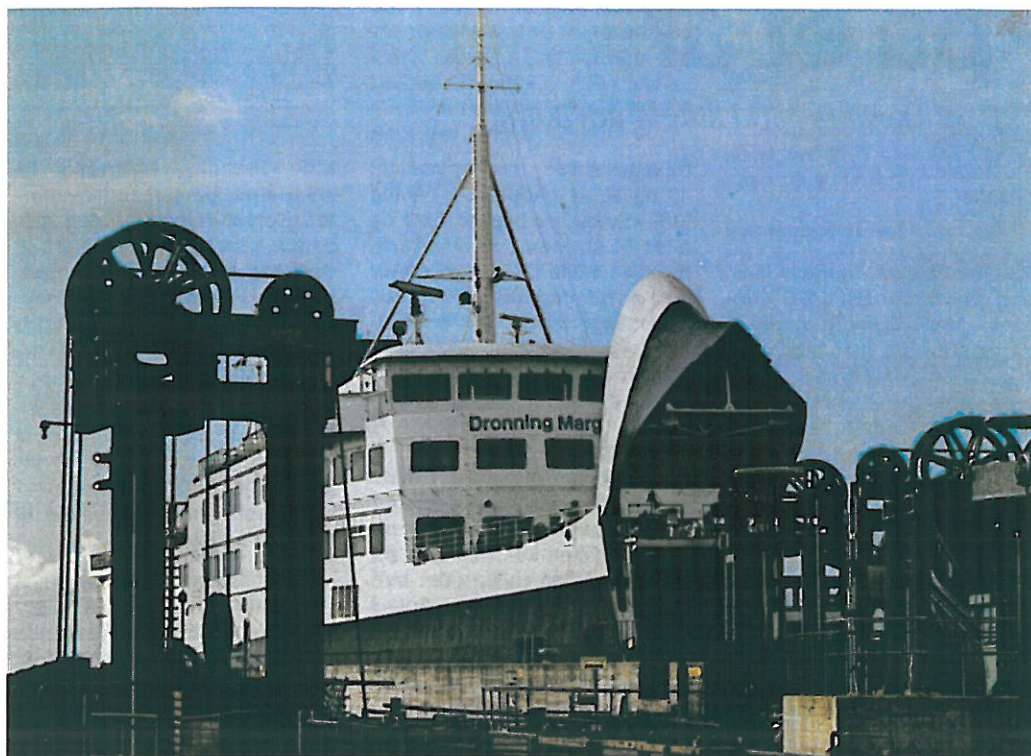
Han var betaget af jernbanen og alle dens muligheder.

Bilen

I årtierne omkring århundredskiftet byggedes der jernbaner i Danmark, som skulle hvert sogn have sin bane, hver landsby sin station. Danmark blev spundet ind i et fintmasket net af mere eller mindre blanke stålstrænge. For fintmasket.

For jernbanen var ikke længere enerådende. Monopolet var brudt. Bilen havde set dagens lys og Ford havde sat den i masseproduktion. Menneskeheden tiljubede det firhulede vidunder.

En vigtig forudsætning for den nye køreplan er samspillet mellem færger og tog.



Jernbanerne gik det jævnt dårligt for. Bilerne og depressionen fjernede grundlaget for de ringeste af dem. Så kom den anden verdenskrig, og der blev atter brug for jernbanerne og deres enorme kapacitet, men også krigen fik en ende, og en ny krise ventede jernbanerne. Bilparken voksede hastigt, og maskerne i det forhen så fine jernbaneanet blev større og større. Samtidig blev vejnettet stadig forbedret og udbygget, og ovenover alt fløj maskinerne i verdens tætteste indenrigsrutenet luften tyk af petroleum.

Vendte banen ryggen
Landet var endnu engang ved

at ændre sig. Byerne vendte banerne ryggen. Et bilsamfund var ved at opstå. En kendt politiker sagde så sent som i 1960'erne, at velfærdssamfundet efter hans mening var det samfund, hvor hver arbejder havde sin bil – og mulighed for at bruge den.

Motorveje byggede det danske landskab om, ændrede byerne med deres kapacitet, støj og forurening. Trafikanlæg af dimensioner, aldrig set før, opstod. Imponerende ingeniørbedrifter – og kostbare.

Blot en enkelt udfletning – Klovtoftekrydset ved Tåstrup –

koster således lige så meget som hele S-banen fra Tåstrup til Roskilde ville beløbe sig til. Som hovedregel gælder i øvrigt, at en dobbeltsporet S-bane koster det samme som en firesporet motorvej, men dens kapacitet er seks gange så stor (Egnsplanrådets oplysninger, red.).

Disse kendsgerninger var der nogle, der fik øje på.

Miljø, forurening, trafikulykker, hensynet til dem, der ikke har bil osv begyndte at spille en rolle i den offentlige debat. Politikerne begyndte at tale om at styrke og forbedre den kollektive trafik – inden bilen fik lavet for meget om på det danske land.

Med det store Intercity projekt, den nye køreplan fra 26. maj, prøver DSB på at følge denne udvikling op.

Trafiklandet Danmark er ikke ret stort – kun ca. 43.000 kv.-kilometer til 5 millioner mennesker. For hver dag bliver vi flere – men landet bliver ikke større. Derfor må vi passe godt på det.

Det vil DSB gerne være med til.

Hillerød-København
pr måned:

I bil 1328 kr, med tog 178 kr

Med de nye benzinprisstigninger har DSB fået endnu et argument for den kollektive trafik

En undersøgelse viser, at udgiften til daglig kørsel i egen bil til/fra f.eks. Hillerød til København på basis af en benzinpris på 2,05 kr vil være 1328 kr pr måned.

Ved at benytte DSB falder prisen til 178 kr, og der bliver derved en besparelse at hente på i alt 1150 kr.

Ved strækningen Roskilde-København bliver transportprisen for bilister 1177 kr om måneden, mens togrejsende slipper med 161 kr.

Et togkort til strækningen Ballerup-København koster 82 kr, mens den samme strækning kommer til at koste bilisten 706 kr.

94 kr koster et månedskort til Vallensbæk-København-linjen. I bil stiger prisen til 909 kr.

Beregningerne er foretaget på baggrund af en statistik i FDM's medlemsblad »Motor«, som AK-TUELT har revideret efter benzinprisstigningerne. Siden er priserne steget yderligere, og nye stigninger er bebudet.

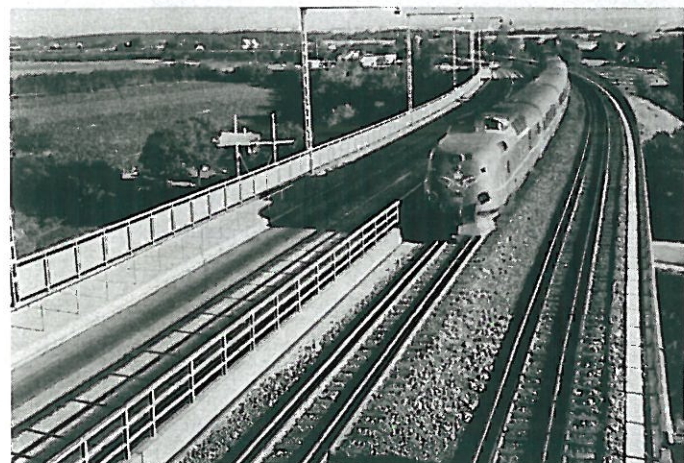
Mellemklassebil

Udgangspunktet har været, at et voksent menneske skal transporteres enten i tog eller i bil. Bilen ligger i mellemprisklassen 30-36.000 kr, og den bruges kun til transport til og fra arbejdspladsen 21 dage om måneden.

Endelig er der taget hensyn til, at nogle bilister vil komme til at køre over 10.000 km om året, f.eks. bil-ejere, der skal køre til og fra Roskilde eller Hillerød. Deres omkostninger pr kørt km bliver mindre end f.eks. bilisternes, der skal køre til og fra Ballerup og Vallensbæk.

Prisen for henholdsvis bilisten og den togrejsende bliver pr km:

Vallensbæk-København: 144,4 øre og 14,9 øre. Roskilde-København: 90,4 øre og 12,4 øre. Ballerup-København: 144,4 øre og 15 øre. Hillerød-København: 90,4 øre og 12,1 øre.



Pressen skrev:

En varm nyhed

»Århus Stiftstidende« skriver:

»I »gamle dage«, som slet ikke ligger så langt tilbage, var DSB en avisnyhed af tre årsager: Når det halvårslige driftsunderskud blev meddelt, når det helårslige driftsunderskud blev meddelt, og når der var driftsforstyrrelser.

Nu er DSB ofte med blandt døgnets varme nyheder, dels fordi etaten er blevet mere uadvendt i hele sin administration, men også fordi der i de seneste år har været, hvad der kan falde naturligt for et trafik-selskab, en vis bevægelighed i den gamle etat ...«

Det hedder i øvrigt, at når både indtægter og udgifter er underlagt andres afgørelser, kan selv den bedste vilje udrette for-bistret lidt på et sygt regnskab. Bladet fortsætter:

»Det er derfor med nogen respekt, man i dag ser DSB's ledelse trods odds og kæmpe for at gøre den kollektive trafik, som den har ansvaret for, mere tillokkende ... og det håb, man kan dele med generaldirektøren, er derfor, at den nye køreplan i maj med faste afgange i landsdelstrafikken må slå an og vise, at kører der tog, når vi har brug for dem, så stiger vi gerne på.

Sker det kan K74, som den nye køreplan hedder, føre til, at Hjelts optimisme smitter af på de bevilgende myndigheder med yderligere udbygning af den kollektive trafik til følge.«

Konkurrence

I Kristeligt Dagblad skriver signaturen »knarf.«:

»Hvorfor skal de, som daglig benytter DSB, ikke blot betale, hvad denne transport koster, men også via skatterne betale, hvad motorveje og parkeringspladser koster? Hvorfor er det ikke bilisterne, der via skatterne skal betale, hvad DSB-driften koster? Hvorfor skal der være balance i den kollektive transports regnskab, når der gerne må være kæmpeunderskud i den individuelle transports regnskab? Motorskatterne dækker så langt fra de omkostninger, som knytter sig direkte og indirekte til bilismen.«

Over Storebælt 73.000 gange - på et år

DSB, et færgerederi i stadig udvikling

Af E Rolsted Jensen
driftschef

DSB har drevet færgesejls, siden virksomheden DSB dannedes i 1885. Egentlig strækker erfaringerne sig helt tilbage til 1872, da de jydsk-fynske statsbaner åbnede dampfærgeforbindelse over Lillebælt mellem Strib og Fredericia. Færgedrift over Storebælt med overførsel af jernbanevogne blev påbegyndt 11 år senere.

Siden er DSB blevet en rederi-virksomhed af betydelige dimensioner. 30 færger fører DSBs flag i dag. Hver dag sejler disse færger gennemsnitlig 200 dobbeltture over sunde og bæltet med god regularitet og få uheld.

Enkelte af færgerne er mellem 40 og 50 år gamle. En, nemlig M/F »Svea«, er bygget 1920 og altså 54 år, men den er moderniseret i 1958. Det siges, at der ikke er ret meget tilbage af den oprindelige færg. Det er imidlertid karakteristisk for DSB færgerne, at de alle er velholdte og driftssikre uanset alder.

De nye færger

DSBs nyeste færger kan måle sig i kapacitet og standard med de bedste i verden. Mere end 400 biler kan rummes på de 3 dæk på bilfærger M/F »Romsø«, der er sat i drift i 1973 mellem Halsskov og Knudshoved. Dens passager-aptering er rummelig og komfortabel.

Samme år blev jernbanefærger

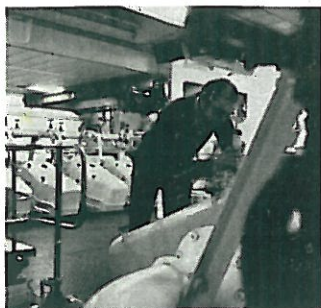
M/F »Dronning Margrethe II« sat i drift på jernbaneoverfarten Korsør-Nyborg. I den moderne passageraptering på 2 dæk kan rummes 800 passagerer. På vogndækket kan hensesættes op til 13 passagervogne eller 25 godsvogne. Overfartstiden er mindre end 1 time.

En ren godsfærg findes også i flåden. Det er M/F »Asa-Thor«, bygget 1965. På sine 412 meter spor kan den rumme et godstog på 32 vogne.

Isbryderfærger D/S »Holger Danske« fra 1942 er på vej ud. Vi regner faktisk ikke med at få brug for den mere, fordi de nyere, store færger, selv kan klare de isdannelser, vi sædvanligvis kommer ud for. Og

30 færger fører i dag DSBs flag – en af dem er den nye »Dronning Margrethe II«.





Et mindre kraftværk ligger i bunden af DSBs nye, store jernbanefærger.

den er dyr at vedligeholde og sætte i drift.

2000 medarbejdere

De fleste af færgerne sejler i døgndrift. Det betyder, at vi må have op til 4 besætninger pr færge. Derfor er den samlede personalestyrke på vore overfarter på mere end 2000 medarbejdere.

Trafikken er stigende på alle DSB overfarter, og det har den været gennem en årrække. Vi befører stadig flere passagerer, mere gods og flere biler med vore færger.

Stort overskud

De samlede indtægter af fær-

gedriften var ifølge den sidst foretagne økonomiopgørelse (finansåret 1971-72) 322 millioner kroner, hvoraf overskuddet udgjorde 33 millioner kroner (efter afskrivning og forrentning).

Ser vi på de enkelte overfarter var resultatet dog mere broget. Feks havde Samsøruten og Bøjden-Fynshavn ruten underskud på henholdsvis 5,1 og 2,4 millioner kroner. Derfor søger vi at rationalisere driften på disse overfarter.

73.000 ture

Vore præstationer på overfarterne var i 1972/73:
73.000 sejlede dobbeltture
2,5 millioner skibskilometer
110.000 overførte passagervogne
19 millioner overførte passagerer
3,4 millioner overførte biler
850.000 overførte godsvogne

DSB har imidlertid også på anden måde med rederivirksomhed at gøre. A/S Dampskibsselskabet Øresund ejes og drives af DSB i fællesskab med de svenske statsbaner. Dette selskab opererer »de store både« og »hydrofoilibådene« mellem København (Havnegade)

og Malmø samt Dragør-Limhamn ruten. I 1972-73 beførte selskabet 6,6 millioner passagerer over Øresund.

DSB's nyeste aktivitet på rederivirksomhedens område er overtagelsen af driften af statsselskabet Bornholmstrafikken sidste år. Selskabet driver ruterne København-Rønne og Rønne-Ystad.

Dermed er den flåde af færger og skibe, DSB ejer eller driver, oppe på 40 fartøjer.

Nye færger på vej

Når de faste forbindelser over Storebælt og Øresund er blevet en realitet, vil dette billede af DSB som storrederi nok ændre sig. Det stadig øgede trafikpres på overfarterne skal imidlertid

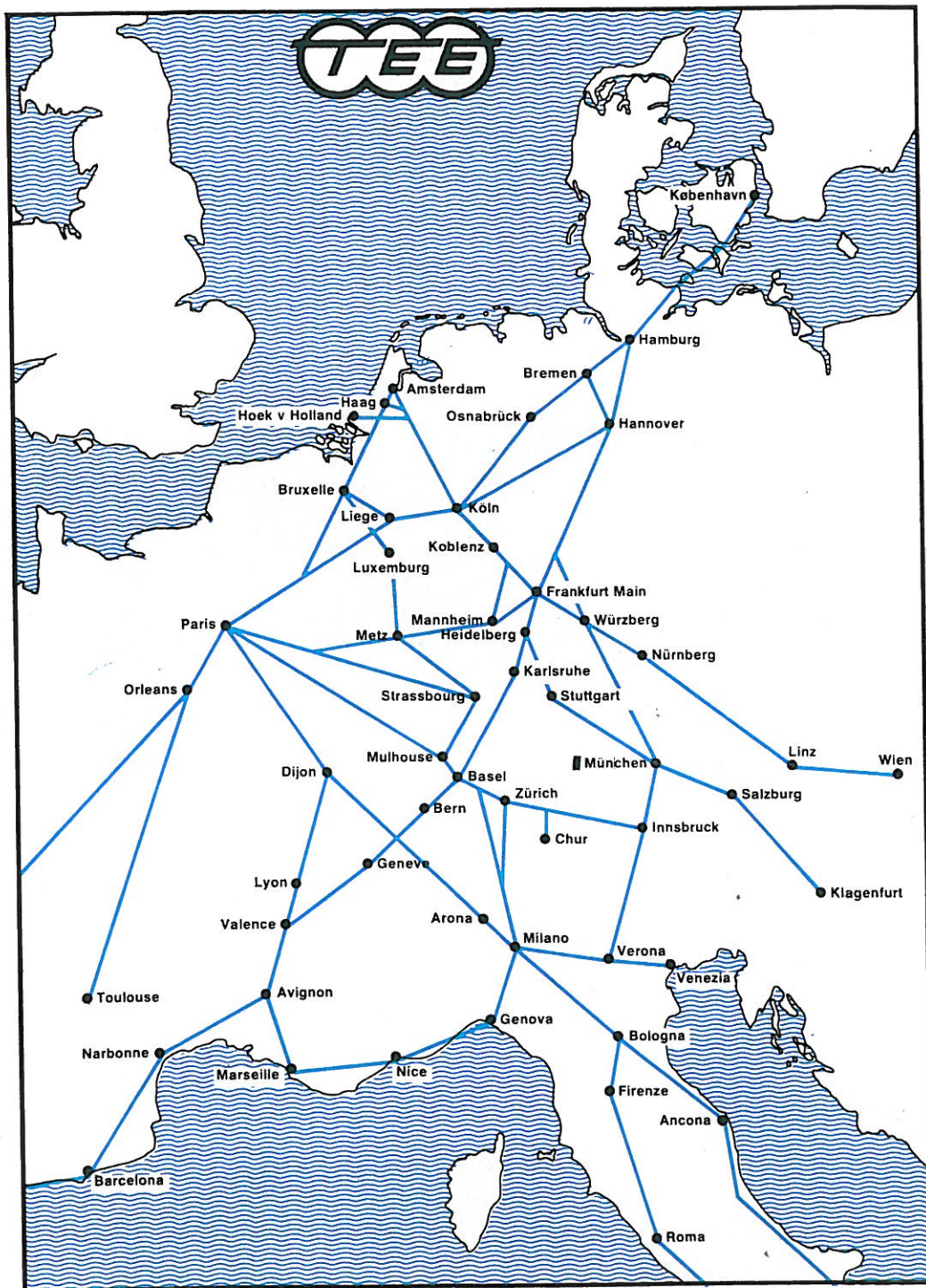
klares indtil da, og derfor er flere færgenbygninger på vej. M/F »Prins Henrik«, et søsterskib til M/F »Dronning Margrethe II«, afleveres til DSB i slutningen af maj 1974, og alt tyder på, at der endnu i år vil blive bestilt 1 à 2 færger mere til DSB overfarter.

På broen stikkes kursen ud - 73.000 gange om året.



Hallo Europa

DSB er nu tilsluttet TRANS-EUROP-EXPRESS nettet



med kort rejsetid, og højst mulige grad af rejsekomfort og service. Interessen samlede sig navnlig om de mellemstore afstande. De første 10 TEE tog i det vedtagne ensartede design med vognene i farverne creme-gul/vinrød kørte fra sommerkøreplanen 1957 bl a på følgende ruter:

- Amsterdam-Bruxelles-Luxembourg-Strassbourg-Basel-Zürich
- Paris-Bruxelles-Amsterdam
- Hamburg-Frankfurt M-Basel-Zürich
- Milano-Genève-Paris.

På grund af meget forskelligartede trækkraftsystemer (damp og diesel hhv el-kraft med afvigende strømarter), som dengang i almindelighed nødvendiggjorde lange ophold på grænsestationer, blev de første TEE tog bygget som dieseldrevne motorvognstog, der kunne køre overalt og komme hurtigt over grænserne.

(Hos DSB kender vi især Deutsche Bundesbahns udgave, idet dette tog i tilpasset form er det samme som vore MA-lyntog).

Udviklingen har medført, at det meste af Europa nu har elektrisk drift på alle hovedlinier, og at lokomotiver kan bygges, så de kan køre på strækninger med forskellig strømart. Nu køres alle TEE-tog derfor med lokomotiv og langt de fleste er el-drevne.

Af de særlige faciliteter som TEE tog byder på, kan udover særlig komfortabelt vognmateriel, nævnes klimaanlæg (air-conditionering), restaurant og bar, samt evt togsekretariat, togtelefon, pladsreserverings-system o s v.

Togene har kun 1. klasse og der beregnes et særligt tillæg, bl a for pladsreserveringen.

Af A M Rasmussen, kontorchef
Køreplanskontoret

Efter at de europæiske jernbaner var kommet gennem den egentlige genopbygningsperiode efter 2. verdenskrig, fulgte hurtigt krav om og behov for forbedringer af transportapparatet.

Ikke mindst i de områder af Europa, der var særligt præget af turist- og forretningsrejser, var forbedringer påkrævet som modtræk til den voldsomt stigende konkurrence fra flytrafik og egenbefordring med bil.

I erkendelse af problemet skabte de 7 vesteuropæiske jernbanestyrelser i Vesttyskland (DB), Holland (NS), Bel-

gien (SNCB), Luxembourg (CFL), Frankrig (SNCF), Schweiz (SBB) og Italien (FS) i 1957 TRANS-EUROP-EXPRESS (TEE), med det formål at forbedre såvel de internationale som de indenlandske passagertogforbindelser mellem hovedcentre i Europa.

Bestræbelserne tog herved sigte på attraktiv dagtransport

De nye tog blev særdeles vel modtaget, og nettet måtte hurtigt udbygges. TEE-gruppen blev udvidet med de østrigske og spanske baner (ÖBB og RENFE).

De 10 TEE tog i 1957 var i 1967 blevet til 25 tog. Nye udvidelser kom til, og fra 26. maj, når DSB tilsluttes, er der 46 TEE



Fra København i nord til Napoli i syd
fra Wien i øst til Bordeaux i vest
finder TEE togene vej gennem Europa.



Man behøver hverken at sulte eller tørste i et TEE tog.

tog, der hver dag kører ca 55.000 km, og betjener mere end 200 store byer. Der er samtidig sket den udvikling, at TEE nu ikke udpræget er forretningsskibet, men i høj grad også benyttes til turist- og besøgsrejser.

Som det fremgår af kortet strækker nettet sig fra København i nord til Bari og Napoli i Syditalien. Fra Wien i øst til

Barcelona og Bordeaux (Irún) i vest.

DSB med fra »K 74«

DSB tilsluttes nu TEE nettet, og vi er samtidig optaget som medlem af den særlige TEE-organisation.

Fra den 26. maj kører TEE »MERKUR« på strækningen København-Hamburg-Köln-Stuttgart i følgende køreplan:

9.50	af København H	an	20.09	»Merkur«
11.40	af Rødby F	an	18.10	
13.00	af Puttgarden	an	17.05	
13.56	an Lübeck Hbf	af	16.06	
14.33	an Hamburg Hbf	af	15.30	
14.55	af Hamburg Hbf	an	15.09	
15.54	an Bremen Hbf	af	14.11	
16.52	an Osnabrück Hbf	af	13.11	
17.19	an Münster Hbf	af	12.45	
17.50	an Dortmund Hbf	af	12.15	
18.12	an Essen Hbf	af	11.53	
18.25	an Duisburg Hbf	af	11.39	
18.39	an Düsseldorf Hbf	af	11.25	
19.05	an Köln Hbf	af	11.00	
a 19.08	af Köln Hbf	an	b 10.57	
19.26	an Bonn Hbf	af	10.36	
20.02	an Koblenz Hbf	af	10.02	
20.53	an Mainz Hbf	af	9.11	
21.36	an Mannheim Hbf	af	8.28	
21.48	an Heidelberg Hbf	af	8.15	
a 22.59	an Stuttgart Hbf	af	b 7.06	

a) Ikke lørdage.

b) Ikke søndage.

Hvorfor kommer DSB først med efter 17 års forløb?

I 1957 var tilslutning med DSB uaktuel, dels på grund af util-

strækkeligt trafikunderlag, dels fordi der ad de tidskrævende rejseruter Gedser-Grossenbrode eller Padborg ikke kunne

opnås rimelige korte rejsetider.

I 1963 skete der en vældig forbedring af rejseforbindelserne mellem Skandinavien og Kontinentet, idet Fugleflugtslinjen åbnedes.

Det blev overvejet at etablere en TEE forbindelse, men man mente alt i alt ikke, at der endnu var fornødent grundlag for kørsel med rene 1. klasse, tog i Skandinavien.

Senere steg interessen for benyttelse af 1. klasse på lange rejser, og spørgsmålet blev aktuelt, specielt efter at DB i 1971 har etableret det interne Intercitynet udelukkende med tog med 1. klasse, som benyttes af et meget stort publikum.

Efter mange forhandlinger mellem DB og DSB blev den nye TEE forbindelse en realitet på den europæiske køreplanskonference i Paris, september 1973.

Vi tror, at den nye forbindelse er et attraktivt trafiktilbud til det skandinaviske publikum. Vi ved, at der sydpå findes et meget stort publikum, for hvem TEE tog for længst er en naturlig måde at rejse på. Nu kan også dette klientel tilbydes TEE komfort på Skandinavien rejsen.

Når forbindelser bl.a. i København med nattogene til og fra

Stockholm og Göteborg/Oslo og med TEE »Diamant« Köln-Bruxelles tages i betragtning håber vi, at forudsætningerne om passagerantallet holder, så TEE »Merkur« kan blive et fast indslag hos DSB.

TEE togene befordrede i øvrigt
– i 1958 ca 0,8 mio passagerer
– i 1965 ca 1,8 mio passagerer
– i 1970 ca 3,7 mio passagerer
– i 1973 ca 6,6 mio passagerer

Disse tal viser en kontinuerlig stærk fremgang med et passagerantal, der fordobles i løbet af en 5-årig periode.

I 1974 vil der gennemsnitlig pr dag være mere end 20.000 gæster i TEE togene.

Jo – TEE, der udvendigt kendes på farverne cremegul/vinrød og indvendig på høj komfort, er en faktor, der regnes med i rejselivet.

Med 200 km/t i luksustog gennem Europa

— En prøvetur med TEE tog

Af Finn Knudstrup,
trafikjournalist på
Berlingske Tidende

Scenen er banegården i den belgiske by Liege. Klokken er 10.56. Køreplansopslagene fortæller, at TEE-toget Parisifal, Paris-Hamburg, vil gøre et kort stop på sin næsten 1000 km lange tur gennem tre europæiske lande, om et minut.

Nu anes et tog helt derude, hvor skinnerne løber ind i horisonten. En lille prik vokser sig større på forbløffende kort tid. Den stadig større prik er TEE-tog 33, der med et nyt belgisk hurtigtogs-lokomotiv nu er ved perronen efter en kraftig, men elegant opbremsning. Stemmen i højttaleren har med næsten andagtsfuldt tonefald meldt togets afgang og bedt os på perronen om straks at stige ind. Og næppe er vi i toget, før dørene automatisk har lukket sig. En hvislen fortæller, at vi er på vej.

Kun 1. klasse

Kuffterne placeres i kuffert-rummet, mens frakken får plads i garderoben i togets hall, hvor de nye kvindelige passagerer gør sig om muligt endnu mere tiltrækkende foran et spejl i legemsstørrelse. Jeg trykker på en knap, og med trykluft glider en dør op ind til et af togets fem hvilevogne, hvor jeg finder min stol. Vognen ligner indvendigt et fly. Bare mere lækker og med langt bedre plads på alle ledere.

Min reserverede plads vender til min beklagelse forkert, så jeg må køre baglæns, men en togetjent træder på en pedal og vender lænestolen i kørselsretningen. Jeg falder ned i stolen, som indstiller sig efter den stilling, jeg har valgt. En stewardesse-stemme i togets højttalere byder på fransk, tysk og engelsk velkommen og fortæller, at frokosten vil være serveret i vogn tre om en lille halv time.



Telefon og sekretærhjælp er et par af de tilbud, TEE toget har til sine rejsende.

Konduktøren hilser høfligt og checker mig ind på passagerlisten. TEE-tog-systemet har kun 1. klasse, og foruden 1. classes-billet må der løses en

dyr tillægsbillet, men alligevel kan TEE-togene konkurrere med den europæiske luftfart til cirka halv pris. Og idéen med TEE-togene er netop at tilbyde

travle forretningsfolk og andre, der traditionelt tager flyet, et alternativ: Langt bedre service, en roligere rejseform, bedre plads og frem for alt præcision, også selv om det er tåget. Toget forbinder hovedstæderne på netop de tidspunkter, køreplanen lover.

Over 200 km/t

Ud af de blændede blå-grønne ruder ser jeg landskabet suse forbi. Aldrig har jeg fra et togvindue set det ske så hurtigt. Konduktøren fortæller mig, at vi kører over 200 km/t nu.

Efter en god halv times kørsel når vi grænsebyen Aachen, hvor vort belgiske lokomotiv



skiftes ud med et tysk, flødefarvet, som resten af den lange togsamme. Kort efter er vi kørt igen og hvirvler nu gennem Ruhr-distriktet, som jeg foretrækker at se fra togets restaurant. — Som der imidlertid er flere af. En for kaffe og dagens ret, én for de, der foretrækker en flydende frokost og endelig én, som jeg tager plads i, med europæiske specialiteter.

Friske blomster

Kortet fortæller, at den rejsende kan vælge mellem 300 retter, og jeg tager nr 276. Desuden kan man få 10 forskellige slags øl og 25 slags vine. Det kostede mig 40 danske kroner at blive mæt, så det var næsten som hos DSB. Bortset fra, at jeg fik rigtig service, og at dette med indhold blev på bordet, der var smykket med friske blomster fra Paris.

Togsekretariat

Jeg har ud på eftermiddagen noget arbejde at gøre. Jeg får det renskrevet i TEE-togets sekretariat — et rullende kontor med kyndige damer, maskiner og telefoner.

TEE til København

Før jeg får set mig om, er TEE-toget Parisifal i Hamburg. Dets næsten 1000 km's rejse er endt, og selvfølgelig er toget inde på klokkeslet. Pigestemmen i højtaleren siger farvel og tak for turen.

På vej mod Puttgarden i Hamburg-Expressen stiller jeg mig spørgsmålet, hvornår vi i Danmark kan tilbyde samme hurtighed og komfort. Hvornår bagnerne herhjemme for alvor trækker et kort, som i talrige tilfælde kan trumfe luftfartens. TEE, Trans Europ Express, luksus på skinner, som systemet kaldes, er et trumfkort. Og svaret på mit spørgsmål er: 26. maj i år. Da får vi TEE-forbindelse og et af de lækre tog at se hver dag på Københavns Hovedbanegård. Toget hedder Mercur og kører via Hamburg, Bremen, Dortmund, Düsseldorf og Köln til Stuttgart med forbindelse direkte til EF-hovedstaden Bruxelles.

Det tog vil vække opsigt herhjemme ...

Et net af hurtige, komfortable TEE-forbindelser knytter Europas hovedstæder sammen.



Sådan bliver Intercity vognen til

Af O G Søndergaard, ingeniør
Maskinafdelingen

Kupéindretning

Det længe nærede ønske om at kunne forbedre pladsforholdene på 2. klasse ved at reducere passagerantallet i kupeen fra 8 til 6, har kunnet opfyldes i forbindelse med det store materielopbud og den forøgede færgekapacitet som sker fra 26. maj.

Kupéerne er udstyret med møbler af ny konstruktion, beregnet for 6 siddepladser pr kupé på såvel 1. som 2. klasse. Der er gjort en stor indsats for at opnå virkelig gode siddemæssige og komfortable forhold. Dette, sammen med vort nye design, som også omfatter betræk, gardiner, farver mv, danner et behageligt og tiltalende interiør.

I forbindelse med togserveringen er der anbragt borde ved alle hjørnepladser. Endvidere er alle de bevægelige armlæn forsynet med udtrækkelig holder for flaske og bæger.

Hver klasse er markeret med sin egen betrækstype, og der er antimakassar (de lyse betræk på nakkelæen) på såvel 1. som 2. klasse. På 2. klasse anvendes samme sofabetræk som i de nyeste S-tog og nærtrafikvogne.

Ind- og udstigningsforhold

Problemerne for ældre og gangbesværede passagerer i forbindelse med ind- og udstigning er afhjulpel i væsentlig grad, idet der er indført et ekstra trin, samtidig med at trinene er placeret mere hensigtsmæssigt i forhold til hinanden. Herved er trappen blevet

vet mindre stejl end tidligere, og den lodrette afstand mellem trinene er formindsket væsentligt.

Forbedringer i øvrigt

Af øvrige forbedringer kan nævnes følgende:

Varmeanlæggenes reguleringsanordninger er udbygget således, at under- og overophedning i vognene lettere kan undgås i fremtiden.

Alle vognene har nu højttaleranlæg for underretning af passagererne under kørslen.

De hidtidige vaskerum i vognenderne er sløjfet til fordel for større og mere hensigtsmæssigt indrettede toiletter.

Kioskvogne

Ud over, at der, som ovenfor nævnt, er skabt forbedrede mu-

ligheder for indtagelse af mad og drikkevarer i kupeerne, vil der i de fleste tog mellem landsdelene være en kioskvogn, hvor man hos togstewardessen kan købe diverse mad og drikkevarer, is, chokolade, tobak, aviser og ugeblade m.m.

Ændringernes udførelse

Da en jernbanevogn på grund af de meget store sikkerhedsmæssige krav til styrken får en meget lang levetid (ca 30-40 år), er det for at undgå forældning, nødvendigt med forholdsvis korte mellemrum at indføre forbedringer, og med længere mellemrum at foretage egentlige moderniseringer.

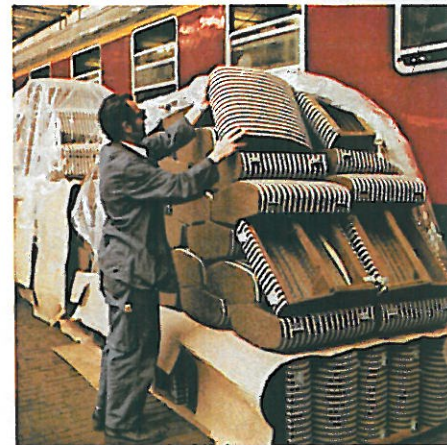
På billederne ser vi de forskellige faser i moderniseringen af en 1. classes personvogn, som er ca 10 år gammel.



Vognen ryddes



Efter en tur på malerværkstedet begynder nymontering



Nye tider, nye sæder



Stille komfort på 1. klasse



Komfortabel hygge på 2. klasse



... og en forfriskning i kioskvognen

Fin modtagelse af Intercity vognene



Af Finn Knudstrup
journalist, Berlingske Tidende

Det er blevet langt mere komfortabelt at køre med tog på 2. klasse. Totalt fornyede vognene med et interiør, som kun ved mindre benplads adskiller sig fra 1. klasse, indsættes fra 26. maj i DSB's nye Intercity tog.

De første af de nye vogne har fået en begejstret modtagelse hos de rejsende. En uforbeholden glæde og tilfredshed er den generelle reaktion. Sådan opfattede vi det i al fald, da vi prøvekørte de nye vogne i lyn-toget »Gudenåen«, København-Herning.

Vognene adskiller sig især fra de ældre ved at have kupéer med kun seks pladser i hver mod tidligere otte. En populær komfortforbedring, som det ses af de rejsendes kommentarer under billederne.

Lignende bifald kunne hentes i de øvrige kupéer. Især ytrede de kvindelige rejsende tilfredshed med det store toiletrum med nakkespejl og puslebord. Andre, især passagerer af hankøn, fandt togbaren tiltrækkende, men nævnte, at der måske manglede barstole. Togpersonalet henviste til, at der var flaske- og glasholdere i arm-lænenene, og at togstewardessen serverede i hver enkelt kupé.



Fru Lykke Lauersen, Søborg:
– Jeg skal til Vejle, og troede, at denne vogn var 1. klasse. Det er en virkelig smuk kupé, og jeg er især glad for, at vi nu ikke skal stuves. At der er uldstof på sæderne er også dejligt, så klæber man ikke fast. Jeg er 100 pct tilfreds.

Carlsbergforhandlerne Otto Hansen, Nærum, og sønnen Jørgen Hansen, Hellerup: – Vi skal til generalforsamling i Fredericia. For en gangs skyld tog vi toget, og kan vi fremover blive så godt befordret er det slut med at tage bilen. Vi kan hverken komme hurtigere, billigere eller mere komfortabelt frem.

Nyt fra jernbanemuseet

H.M. Kong Frederik IX's store interesse for jernbanevæsen i almindelighed og for damplokomotiver i særdeleshed er velkendt.

I kongens besiddelse fandtes en del indrammede billeder af damplokomotiver med og uden tog.

Billederne hører til Rosenborgsamlingen, men er ved H.M. Dronning Ingrid's velvilje, udlånt til jernbanemuseet, som har taget anledning til at udstille de interessante billeder i museets lokaler i statsbanernes administrationsbygning, Sølvgade 40, opgang F.5, København.

Særudstillingen skulle være en ekstra lejlighed til at besøge jernbanemuseet, hvis øvrige samlinger af jernbanehistoriske modeller og genstande nok er værd at stifte bekendtskab med.

De er hjertelig velkommen.

Jernbanemuseet er åbent alle onsdage fra kl. 12-16, i tiden april-oktober (incl.).

Endvidere vil museet forsøgsvis være åbent for besøgende på alle lørdage fra kl. 12-15.

Adgangen er gratis alle dage.

149	VÆST	FUGL	VÆRK TØJ	NABO BOG STAV	PRES	VOKAL	LØH- MEL	FOR- LÆN- GEDE	FRELST	TOG TAG
IN- SEKT										
HEN- LÆGN- STED						KØR			TONE	
PJALT				JOB BARKET						
FRUG- TER						LANGS			SVÆR- GEN	
DRIK			AF- SIDES							

LØSNING
Vandret: Skøjteløber. Arkiv. Ag. Do. Las. Arbejde. Agern. Ad. Ed.
Te. Ugenerte.
Lodret: Salat. Krage. Økse. Ji. Ru. Tyng. Laban. Øgede. Reddel.
Roede.

Et indviklet puslespil bag DSBs nye køreplan

Et snævert samarbejde mellem et stort antal DSB folk sikrer præcis og sikker trafik



Døgnet rundt er der aktivitet i kommandoposten, hvorfra trafikken ledes.

Hvordan opereres K 74?

K 74 betyder køreplan 1974. Det er den nye, spændende DSB køreplan, der iværksættes den 26. maj 1974.

Den er spændende for vore kunder, men K 74 er også spændende for de mange DSB medarbejdere, der skal »operere« denne, dvs få hjulene til at rulle sikkert, præcist og upåklageligt, til kundernes tilfredshed. Så vidt muligt sådan, at dette forbedrede kollektive trafiktilbud bliver en anbefaling for kollektiv trafik.

Samarbejde

At operere K 74 præcist kræver et kompliceret samarbejde mellem disse mange medarbejdere. Lad os prøve at følge bare et enkelt tog, f.eks et af de nye Intercity tog fra Københavns Hovedbanegård.

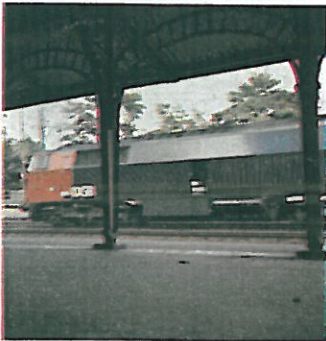
Rangerpersonalet sørger for at togstammen, rigtigt sammensat efter den interne togplan, sættes til perron. Forinden har rengøringspersonalet ude på rangerterrænet sikret, at rengøringen, også udvendig, er i orden. De mest moderne metoder er anvendt.

Loko- og togpersonalet er mødt. Turliste- og kørselsfordelingskontorerne sørger for at dette

fungerer. Personalet går materiellet efter, bremseprøve foretages. Er alt i orden? Er temperaturen i passagervognene passende? Er beskiltningen i orden?

Pladsbelægningslisterne, som udskrives af EDB-reserveringsanlægget, går efter. Er der ledige pladser til passagerer, der ikke har forudreserveret?

Stewardessen fra DSB togservice er også mødt. Hun har allerede sørget for at kiosken er forsynet med aviser, pølser, kaffe, øl o.s.v.



Klar til afgang.

Afgang

Præcis kl. 10 er Intercity toget klar til afgang. Sidste passager er kommet ind. Ingen tilslutningstog er forsinkede (men vi

afventer i øvrigt højst 5 minutter med disse tog). Dørene er lukkede. Kommandoposten har indstillet togvej og givet udkørselssignal. Lokomotivføreren kan starte præcist. Der er heller ingen tid at spille. Køreplanen er stram.

I Korsør ombord med det samme. Der er kun 5 minutter mellem togankomst og færgafgang. Det fordrer et fint afstemt samspil mellem lokopersonale, togpersonale, stationspersonale og færgepersonale.

Færgerne Dronning Margrethe II, Prins Henrik og Prinsesse Benedikte, de 2 første helt nye, vil sejle i »rundtur«. Besætningerne vil sørge for, at der hver time er en færge klar til at tage imod Intercity togenes vogne. Forresten vil de også tage godsvogne med på de ledige spor, så kapaciteten udnyttes.

Præcisionen afgørende

I Fredericia mødes Intercity togene med forbindelser fra og til Esbjerg, Padborg, Sønderborg, Herning o.s.v. Overgangstiderne er korte, så passagererne ikke skal vente længe på forbindelsestog.

Igen er præcisionen afgørende for, at de 4-5-6 tog, der mødes her, kan udveksle passagerer let og gnidningsløst. Igen

er et fint og punktligt samspil mellem mange medarbejdere og med teknikken en forudsætning.

Meget andet indgår i dette at operere K 74. Lokomotiver og vogne skal være i teknisk god stand. Værksted- og depotpersonale sørger for den forebyggende vedligeholdelse.

Banetjenesten sørger for sporene. Sporvedligeholdelsen må ikke genere køreplanen. En svær opgave.

Og elektrotjenesten garanterer for, at sikringsanlæg og signaler fungerer, så K 74 kan opereres sikkert. Personale i denne tjeneste står også inde for, at højtaleranlæggene i passagervognene fungerer, så togpersonalet kan advisere passagererne om standsningssteder og andet, som kan medvirke til at togrejsen bliver en succes.

Arbejdsplanerne

En væsentlig forudsætning for at operere K 74 er, at der foreligger nogle arbejdsplaner. Publikumsføreplanerne er slutproduktet, vort salgskatalog, men internt arbejdes der efter tjenestekøreplaner, oprangeringsplaner for passagertog og godstog, trækraftplaner, der sikrer, at trækraften er, hvor den skal være, færgesejlplaner og planer for gods- og postbefordring. DSBs køreplanskontor er den drivende kraft i dette planlægningsarbejde.

Mange hoveder og hænder yder således hver deres bidrag til operation K 74, som er den hidtil største samlede forbedring af DSBs passagerbefordringsprodukt.

E Rolsted Jensen
driftschef