



Mange Intercity-tog blev i den første tid fremført med MX-lokomotiver, som dog kunne have svært ved at holde køretiderne, hvis toget var på over 4 vogne. IC-tog i Hobro ca. 1980 på vej mod Aarhus. (JW)

Nedenfor: DSBs rangerlokomotiver type MH blev efterhånden også designmalet med rødt førerhus og sortmalede motor- og teknikrum. Foto i Aalborg 1996. (MD)



signe et moderne toginteriør. Et siddepladsdesign, der blev indsendt til vurdering af en studerende ved navn Kirsten Jørgensen, var blevet udpeget til ros fra både Kryger og fra Jens Nielsen, der var besøgende gæstekritiker. Det var usandsynligt, at det havde været en tilfældighed, at Krygers efterfølgende design til DSBs intercity-vogne indeholdt ganske tilsvarende bagudskrånende, retlinjede nakkestøttevinger med aflange puder med justerbar højde anbragt imellem dem, ganske som vist i Jørgensens skitser og modeller.¹⁰⁵ I de ret brede armlæn var der indbygget askebæger (i rygerkupeerne) samt et udtrækeligt stålstativ, hvori der kunne anbringes en vand- eller ølflaske, hvilket gav det tilnavnet 'Jens Nielsens ølkrog'.

I de renoverede vogne blev sæderne polstret ved hjælp af et slidstærkt uld- og nylonstof i tynde tofarvede gråbrune striber i 2. klasse og i bredere striber med de samme farver i 1. klasse med nakkestøtter, armlæn og rammer beklædt i mønstret stof i mørkere udgaver af disse nuancer; nakkestøtterne var ligeledes retlinjede og dækket af råhvide overtræk ('antimarcassar'). De nye gardiner var af matchende design med brune og orange striber, og alle tekstildesigns var skabt af kunstneren og tekstildesigneren Rolf Middelboe (1917-1995), som Nielsen havde

Tog nr. Klasse	13 2	17 1.2	11 1.2	E 111 1.2	21 2	864 1.2	15 1.2	E 27 1.2	E 23 1.2	19 1.2
København H. X	af 6.19	7.05	7.35	7.45			8.05	8.20	8.25	8.55
Roskilde X 1-1c	af 6.25							8.43	8.48	
Roskilde X 15, 26	af 6.47	7.25		8.05				8.44	8.49	
Holbæk 26	af 5.18	6.27		7.00				7.26	7.43	
Roskilde	af 6.51	7.26		8.06				8.44	8.49	
Gøderup										
Viby Sjælland	af 7.01									
Borup	af 7.09									
Kværkeby	af 7.16									
Ringsted 15	af 7.24			8.27					9.12	
Nykebing Fl. 15	af 5.48		6.55			7.16				
Næstved 15	af 6.31		7.40			8.02				
Ringsted	af 7.25					8.23			9.13	
Sorø	af 7.37								9.26	
Slagelse X	af 7.49	8.00	8.24			8.44			9.38	
Slagelse	af 7.53	8.01	8.25			8.45			9.39	
Korsør	af 8.08	8.13	8.37			9.00			9.54	
Korsør	af 8.20		8.40			9.08			10.05	
Nyborg Fgh. X 35a	af 9.33		9.58			10.26			10.58	



DSB 'publikums-køreplaner' fra 1971 (øverst) og 1974. Designmæssigt indførtes med sommerkøreplanen 1972 et nyt omslag og en mere overskuelig opstilling af landsdelsforbindelserne. (BB)

tog nr. klasse	lc 107 1 2	lc 107 1 2	115 1 2	2315 2	lc 113 1 2	123 1 2	2319 2	lc 119 1 2	3031 2	lc 131 1 2
København H. X	af 5.00		7.15		7.00	8.15		8.00		9.00
Roskilde X	af 6.22				7.22			8.22		9.22
Ringsted	af 7.30				7.40			8.30		9.24
Sorø	af 7.40				7.57			8.40		9.37
Slagelse X	af 6.57				7.51			8.51		9.50
Slagelse	af 6.58				7.58			8.57		9.58
Korsør	af 7.11				8.11			9.11		10.11
Korsør	af 7.16	7.06	8.16		8.16			9.16		10.16
Nyborg Fgh. X	af 8.21	8.09	9.21		9.21			10.21		11.21
Svendborg 618	af 9.35		10.15		10.15			11.20		12.13
Fåborg 622	af 8.29				9.29			10.33		11.29



Med 1974-køreplanen introduceredes Intercity-togene med afgang på faste minutter. (AK)

Nedenfor: Et par renoverede og ommalede B-vogne til brug i Intercity-tog, Nyborg 1973. (AK)

givet opgaven. Bortset fra mere plads – og det typiske klientel – var der faktisk meget lidt konkret forskel mellem første og anden klasse. Vognenes toiletrum blev renoveret med håndvaske integreret i modulære enheder med brede spejle ovenfor. En sammenlignende analyse af forskellige typer flydende sæbe og sæbe dispenser blev udført for at finde ud af, hvilke typer passagererne foretrak; den vindende sæbe var Debton rosa de-luxe, som Janitor Services i Assens kunne levere.¹⁰⁶ Alt grafisk design var udført af Niels Hartmann.

Jens Nielsen kommenterede forbedringerne således: „denne beskedne, men i sine virkninger dybt indgribende opgave blev løst i tæt samarbejde mellem DSB og vognfabrikken Scandia ... Trods bibeholdelse af et kedeligt vægmateriale og andre elementer bragte de smaa ændringer en radikal forbedring af miljøet i kupéen som helhed.“¹⁰⁷

I hver Intercity-vognstamme skulle der indgå en 'kioskvogn' (litra Bk), hvor der var indrettet en kiosk med salg af mad og drikke ved en bardisk samt et lille depotrum. Herfra kunne 'togstewardessen' også køre gennem toget med en salgsvogn med et mindre vareudvalg. Denne nye vogn-



Udvikling og implementering af DSB Designprogram

Kiosken i et Intercity-tog. Kiosken var indrettet på bekostning af et par kupeer i den ene ende af en B-Vogn. (DSB)



Vognene, der skulle anvendes i de nye Intercity-tog, fik helt nyindrettede kupeer og toiletrum. En 1. classes kupé i renoveret A-vogn (t.v.), 2. classes kupé i B-vogn (i midten) og toiletrum (t.h.) (BB)



type skulle skaffes gennem ombygning af et antal B-vogne, hvor der i den ene ende blev plads til kiosken ved at fjerne to kupeer og toiletrummet. En lidt afvigende prototype blev allerede indrettet i 1972 og blev benyttet til at afprøve de indretningsmæssige forbedringer af kupeerne, der var planlagt for B-vognene. Ved moderniseringen reduceredes antallet af siddepladser i hver B-vogn fra 80 til 60 og Bk-vognene fik kun 48 siddepladser, så i en Intercity-togstamme med fire vogne med 2. klasse var der således 108 færre siddepladser end før.

I Intercity-togstammerne indgik normalt en hel vogn med 1. klasse (i begrænset omfang i stedet to kombinerede vogne litra AB), men selv om der i 1974 blev leveret yderligere 10 nye A-vogne, var der ikke nok af disse, og i et vist omfang måtte man derfor benytte ældre 1. klasse vogne type Ag, der var blevet let moderniseret. Flere ældre vogntyper var i årene 1968-72 blevet moderniseret med nye gavlparter med gummivulstovergange og nye betræk på sofaerne, men i sidegangsvognene var der på 2. klasse fortsat otte pladser i hver kupé. Efterhånden blev de moderniserede vogne også malet i Designprogrammets farver, men i Intercity-trafikken anvendtes de stort set kun som lokalvogne.¹⁰⁸



Normalt overførtes kun 4-5 vogne fra hvert Intercity-tog med færgeren over Storebælt. Her trækker rangerlokomotivet de fem gennemgående vogne væk fra perronen i Nyborg og skal så skubbe dem ombord på færgeren. De resterende vogne er lokale vogne for passagerer uden pladsbillet, som nok allerede er på vej op ad trapperne til færgeren. Foto 1990. (JC)

For at rejse med Intercity over Storebælt var det nødvendigt at have en pladsreservation, som garanterede en vis komfort og rejseoplevelse. Passagerer uden pladsbillet kunne rejse i de ekstra lokale vogne, der var indsat mellem København og Korsør, og derefter via trapper og landgang gå ombord på den samme færge, mens de gennemgående Intercity-vogne blev rangeret ombord. Ved Nyborg foregik den samme procedure omvendt, og landgangspassagererne kunne tage plads i den lokale del af det samme tog, som allerede ventede ved perronen, alt imens de gennemgående vogne fra København blev hentet på færgeren og koblet til lokalvognene. For de, der var vant til proceduren og ikke havde noget imod hurtigt at skulle skifte mellem tog og færge medbringende deres bagage, betød det ofte at de kunne komme hurtigere til færgens restaurant, finde et godt bord og bestille hos tjeneren, inden Intercity-passagererne var kommet op fra vogndækket.¹⁰⁹

Da de femvogns Intercity-sæt som nævnt på hver side af Storebælt ofte måtte medgives op til 4-5 yderligere vogne til de passagerer, der ikke havde pladsbillet til de gennemgående vogne, ville det også være nødvendigt for DSB at erhverve flere MZ-diesellokomotiver til at trække de længere og tungere tog med de hastigheder, der var nødvendige for at opretholde intercity-planen. Yderligere 20 MZ-lokomotiver blev derfor bestilt fra NOHAB til levering mellem 1972 og 1974. De havde en større, 20-cylindret motor på 3.900 hk og en højere maksimal-



Billettering i 2. classes kupé i Intercity-tog ca. 1974. Togpersonalets nye uniformer var afstemt efter de dominerende farver på sæder og gardiner. (DSB)

Udvikling og implementering af DSB Designprogram



Den tredje serie MZ-lokomotiver blev leveret i Designprogrammets farver. Foto i Slagelse 1973. (AK)

Ovenfor t.h.: Interiøret i 1963-lyntogene blev renoveret i Designprogrammets farver, her på 1. klasse. (DSB)



lyntogene – der kørtes med de vesttysk-byggede MA-sæt og bl.a. på grund af færre stop var hurtigere – fortsatte. Disse tog blev overfladisk renoveret med siddepladser, der blev moderniseret til at matche intercity-vognene, mens der udvendigt blev anvendt en ændret version af Designprogrammets farver suppleret med en hvid stribe under vinduerne, måske for at markere at lyntoget stadig var DSBs førende passagertilbud.

hastighed på 165 km/t (sammenlignet med 143 km/t for den tidligere version). Det eksterne design blev kun let modificeret af tekniske mere end æstetiske grunde til at passe til den større motor, og lokomotiverne leveredes i den nye røde og sorte designbemaling.

Samtidig med indførelsen af Intercity-systemet, forvandt de fleste af de hidtidige lyntog, kun morgen og aften-



Lyntogene fik med Designprogrammet en hvid sidestribe. Med MA 470 forrest passerer et tomt 8-vognslyntog i 1980 Nordhavn S-station. Toget er på vej fra lyntogsdepotet Helgoland (ved Svane-møllen) til København H for at køre lyntog Nordjyden tilmod Jylland. (CG)

Efter lanceringen i maj 1974 var Intercity en øjeblikkelig og voksende succes med mange tog, der blev fuldt be-
lagt. Oliekrisen i 1973 – som blev resultatet af arabiske
OPEC-nationer, der firedoblede prisen på Golfråolie i pro-
test mod vestlige regeringers støtte til Israel i Yom Kippur-
krigen – havde en positiv effekt på passagertilgangen;
benzinomkostningerne steg, og bilister lod bilen stå og
skiftede til toget.

DSB's togpersonale – togfører, togbetjente (billettører), ste-
warder og stewardesser – fik nye uniformer designet af
skrædderen og tøjdesigneren Svend Plougman. Projektet
med at udvikle disse var faktisk igangsat inden påbegyn-
delse af Designprogrammet, men det varede normalt om-
kring fire år at udvikle et tøjdesign inklusive prototyper,
tests og godkendelse af ledelsen og fagforeningerne. I no-
vember 1969 havde DSB nedsat et uniformsudvalg, der
skulle udarbejde, diskutere og blive enige om forslag til et
nyt uniforms-system; dets første møde blev afholdt i fe-
bruar 1970. I tidens radikale ånd var udvalgets fagfor-
eningsmedlemmer ivrige efter at få afskaffet den traditio-
nelle, militaristiske stil og emblemer, der betegner hierar-
kier af rang. I stedet skulle der udvikles en slags standard-
tøj egnet til karakteren af arbejdet. DSB ønskede en „mo-
derne, tiltalende – men ikke ,udenlandsk' løsning“.¹¹⁰

Oprindeligt blev British Rails seneste uniformer anset som
eksempler på god designpraksis. De var skabt af Design
Research Unit, der havde været ansvarlig for det bredere
BR-virksomhedsidentitetsprogram. DRUs Kenneth Lam-
ble (1933-1996), en industriel designer med ringe eller
ingen erfaring med tøj, konsulterede sin skrædder i Savile
Row for at få meget tiltrængt ekspertrådgivning. Han un-
dersøgte også jernbaneuniformer i Østrig, Finland, Italien,
Norge, Sverige, Schweiz og Vesttyskland. Resultatet var
en uniform, hvor jakken havde en splittet krave og revers.
Medarbejdere af højere rang blev udstyret med messing-
knapper og guldbrodering på manchetterne (denne de-
talje fulgte flyselskabernes praksis for pursere og office-
rer). Hatten af ,kepi'-typen (kepi: en kasket med en flad
cirkulær top) var inspireret af den, der blev båret af perso-
nalet ved de svenske statsbaner, Statens Järnvägar.¹¹¹

DSB nedsatte nu en projektgruppe bestående af tre af
dens repræsentanter i uniforms-udvalget sammen med
Jens Nielsen og Svend Plougman, som blev ansat på
grund af hans evner som skrædder og projektudvikler.
Plougmans oprindelige koncepter kopierede British Rails
nyeste design, men deres farve og grafiske elementer blev
revideret for at passe til DSBs bredere Designprogram.
Han foretrak de samme brungrå og beige farver, som blev
brugt til polstring og gardiner i intercity-togenes kupeer.
De var i tråd med meget andet, der fremkom indenfor in-



Kiosken i Intercity-togene blev for mange rejsende et populært element i togrejsen. (DSB)

Præsentationen af DSBs udstillingstog i de nye designfarver og de nye DSB uniformer på Københavns Hovedbanegård i 1972. (DSB)



Udvikling og implementering af DSB Designprogram



Præsentationen af de nye DSB-uniformer til tog- og perronpersonale
Længst t.v. ses togføreren hvis hue oprindeligt var forsynet med grøn puld, der senere blev rød i lighed med stationsbestyrere. Til togstewardesse og andet serveringspersonale var der anvendt brun-orange farver.

T.h.: Til vinterbrug kunne der udleveres frakker, der kunne lukkes op til halsen og havde skjulte tryklåse. Længst t.h.: Personale beskæftiget med rangering fik jakker med knapper op til halsen, skjulte tryklåse og forsynet med refleks-striber. (DSB)



teriør, mode og design i begyndelsen af 1970'erne og blev antaget at fremme et moderne og mindre formelt image end de eksisterende DSB-uniformer. Jens Nielsen ville imidlertid have foretrukket mørkeblå som på British Rail, men han var ikke i stand til at overtrumpe Plougman i spørgsmål om modesans, især da sidstnævnte havde det vindende argument om, at uniformerne og toginteriøret skulle passe sammen.¹¹² Ikke desto mindre var Niensens private opfattelse af de valgte farver, at de fik dem, der bar dem, til nærmest at ligne klumper af leverpostej.¹¹³

For de mandlige medarbejdere med kundebetjening var resultatet en brungrå énradet jakke i tætsiddende facon med indsnit for og bag. Fortil løb snittene fra ærmegab til sidelomme, mens de på ryggen var ført fra ærmegab til jakkens underkant og afsluttet som rygslidser. Jakken havde tre forgyldte knapper og en fritliggende splittet reverskrave. Til jakken hørte matchende bukser og slips, samt en beige skjorte lavet af det samme bomuldsstof som betrækkene på nakkestøtterne i togene. DSB-logoet blev broderet med guldtråd på jakkens højre bryst – det samme sted som på Canadian National's uniformer. En lignende jakke i lysebrunt læder var designet til lokomotivførerne. Den ensartede hue var af typen 'kepi', baseret på Statens Järnvägars og British Rails praksis. Personale, der havde begrænset kontakt med passagerer og dem, der udførte udendørs arbejde, blev forsynet med en arbejdsjakke i samme snit og farve, men knappet op til halsen og med skjulte tryklåse og strimler af reflekterende



bånd. I anerkendelse af en ændret beskæftigelsessituation, hvor kvinder sandsynligvis i stigende grad ville arbejde ved jernbanen, blev der for første gang udtænkt uniformer til kvinder. De bar jakke, bluse og moderigtig spencerkjole, der sluttede over knæene og eventuelt halstørklæde. Det ensartede program blev udvidet til også at omfatte stewards og stewardesser hos DSB Togservicé og personalet i DSB-restauranter og kiosker, der fik tøj i mere orange farver. De nye uniformer blev introduceret i 1973 for at give tid til testning forud for lanceringen af Intercity-systemet det følgende år.¹¹⁴

I daglig brug var de nye uniformer mindre succesfulde end forventet. Et væsentligt problem var, at de ikke var tilstrækkeligt adskilte fra meget af det typiske tøj, som almindelige passagerer bar, og derfor var DSB's personale sværere at identificere, end det ville have været tilfældet, hvis de fortsat var klædt i mere udpræget officielt udseende og formel påklædning. Et andet problem var, at tøjmoden med brun, beige og orange farver hurtigt gik over, og i anden halvdel af 1970'erne begyndte uniformerne at se passé ud og blev derfor øremærket af Jens Nielsen til udskiftning med mere genkendelige designs, der forhåbentlig også bedre kunne modstå tidens tand.¹¹⁵

Mens udviklingen af K74 og Intercity var i gang, var den næste store opgave at udvikle Plan 90, en 25-årig strategi, der blev lanceret i 1975 og fremstillede, hvordan DSB ville opfylde Danmarks transportbehov pr. jernbane ved



DSB uniformerne var designet af Svend Ploughman. I tørklædet til kvindelige medarbejdere indgik også orange farver. (DSB)

udgangen af denne periode. Fra starten var Jens Nielsen et nøglemedlem. Allerede i de tidlige 1970'ere før oliekrisen, var der politisk vilje til at fremme bygning af en fast forbindelse over Storebælt, der skulle indvies i 1983, og også et landsdækkende program med elektrificering af DSBs hovedlinjer, såvel som andre, knap så ambitiøse infrastrukturforbedringer som yderligere udvidelser af Københavns S-banenet. Oliekrisen syntes at sætte et nyt fo-



For DSBs busvognpark betød Designprogrammet ikke de store ændringer. Den røde farve fik en lidt lysere nuance, det grå 'mavebælte' forsvandt og 'vingehjulet' på fronten erstattedes af DSB-logotypen. Volvo bus med karosseri fra Aabenraa fotograferet i Odense. (aBP)

Udvikling og implementering af DSB Designprogram



Et tidligt forsøg på at udvikle en stærkere arkitektonisk identitet for stationer, som skulle markere dem som DSB-bygninger, kunne ses i form af stationen i Ishøj, der stod klar i 1976 og var præget af konstruktivistisk arkitektur. Ovenfor Ishøj Station med perronerne liggende på en dæmning, set fra forpladsen. Nedenfor trapperummet. (DSB/RA)



kus på de økonomiske fordele ved effektiv kollektiv transport frem for individuel bilkørsel, og denne situation påvirkede DSB-sekretariatets ambitioner om Plan 90 positivt.¹¹⁶

Et af hovedmålene var at fordoble antallet af passagerer på hovedlinjerne, gennem timedrift og nye og hurtigere tog. Stationer skulle omdannes til trafikcentre, hvor det ville være muligt at skifte let og hurtigt mellem tog og lokale busser. DSB ville desuden tilbyde yderligere busruter mellem disse transportknudepunkter og enhver bosættelse med mindst 5.000 indbyggere uden jernbanestation i nærheden. Regionale jernbane- og busrejser skulle integreres med billetter, der var gyldige til begge transportmidler og prissat i henhold til antallet af zoner, som en passager ønskede at rejse igennem. Efter offentliggørelse blev Plan 90 varmt modtaget af statsminister Anker Jørgensen, og kort efter meddelte ministeren for offentlige arbejder, Niels Matthiasen, at planlagte investeringer i nye veje ville blive reduceret og midlerne i stedet omdirigeret til DSB. Målet var, at privat bilkørsel ville blive reduceret fra 93 til 86 procent af det samlede antal passagerrejser.

Da virkningerne af oliekrisen øgede omkostningerne og reducerede indtægterne, og den politiske vilje efterhånden forsvandt, blev hverken Storebælt-forbindelsen eller det landsdækkende elektrificeringsprogram gennemført, mens der dog gennemførtes udvidelser af S-banen.

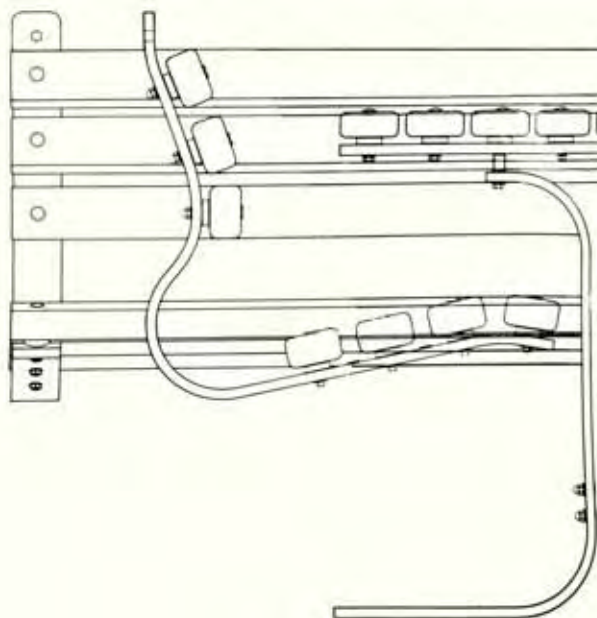
Ifølge den irskfødte DSB-arkitekt Denis Bowers (f. 1942), der tiltrådte DSBs arkitekturafdeling i 1972 og tidligere havde været ansat hos Arne Jacobsen, havde Jens Nielsen stærkt negative meninger om jernbanens nyeste arkitektoniske projekter. Han hadede især designet af den nye stationsbygning i Holbæk, som blev åbnet, da Bowers kom til DSB. Nielsen fandt den alt for anonym, og det førte hurtigt til påbegyndelsen af et projekt til at udvikle en stærkere arkitektonisk identitet for stationer, som skulle gøre dem straks genkendelige som DSB-bygninger.¹¹⁷ De første resultater kunne ses på den sydlige udvidelse af S-banen til Hundige, hvor især stationen i Ishøj, afsluttet i 1976, var bemærkelsesværdig for dens konstruktivistiske design. Perronerne lå på toppen af en dæmning og der var adgang nedefra, idet forbindelsesstrukturen blev kendetegnet ved fire bånd af tyk sort-emaljeret stålrammeindpakning omkring et hvidt emaljeret stålbeklædt rum indeholdende adgangsvejen.

Plan 90 ville kræve en betydelig udvidelse af eksisterende stationer til at rumme yderligere faciliteter og muliggøre tilstrækkelig husly til rimeligt behagelige skift mellem tog og bus selv i dårligt vejr. I 1975 blev der oprettet en projektgruppe, der producerede et standardbygningssystem med modulære elementer, der kunne bruges i kombina-

tion til næsten enhver stationsstørrelse eller lokalitet. Dette omfattede arkitekter fra DSB, en bygningsingeniør og den eksterne konsulentarkitekt og designer Sten Zinck (1937-1985), der havde skiftet efternavn fra Christensen og var en tidligere studiekammerat til Jens Nielsen. Efter eksamen i 1963 havde han først fundet beskæftigelse på kontoret for deres tutor, Erik Herløw. Blandt de projekter, hvor Herløw og Zinck var involveret, var designet af Danmarks bidrag til Skandinavien Pavilion til Expo 67 verdensmessen i Montreal. Inden dette blev afsluttet, forlod Zinck Herløws firma for i stedet at arbejde sammen med Kooperativ Byggeindustri, og derefter stiftede han med afdøde Arne Jacobsens tidligere seniorarkitekt, Knud Holscher (f. 1930) sin egen industrielle designvirksomhed i 1973. Her samarbejdede han regelmæssigt med den kendte svenskfødte, dansk-baserede designer, Jan Trädgårdh (1931-2006), ligesom han også underviste i Industrielt design på Kunstakademiets Arkitektskole.¹¹⁸ Zinck forklarede om Plan 90-løsningen i Arkitektur DK, at: „Systemet skulle bestå af let monterbare og udskiftelige elementer, der kunne fremstilles på såvel store som små, lokale virksomheder, og elementerne kunne fremstilles på en økonomisk forsvarlig måde selv i begrænsede mængder... Stationsbygninger kunne mindskes eller gøres større i takt med det aktuelle behov. Såfremt denne tanke viste sin berettigelse i praksis, kunne opbygning af et lager med de mest anvendte elementer på længere sigt komme på tale... Der stilledes særlige krav til elementernes robusthed og vedligeholdelsesproblemer på grund af et omfattende hærværk på stationerne. Ved at benytte materialer som stål og ru træ kan disse problemer mindskes væsentligt.“¹¹⁹

Denis Bowers, der som et ungt medlem af DSBs arkitektoniske team i 1970'erne var perifert involveret i indsættelsen af stations-systemet, minder om, at inspirationerne til valg af elementer, som systemet bestod af, kom fra venteskure udviklet af Nederlandse Spoorwegen's designer Siep Wijsenbeek og chefarkitekt Koenraad Van der Gaast, der på lignende måde brugte farvede vægpaneler til at beskytte de nederste dele af strukturerne mod hårde spark og slag.¹²⁰ DSB-versionen brugte imidlertid mere træ snarere end emaljeret metal, og dette resulterede i et lidt mindre glat udseende.

Ideen om modulære bygninger til stationer synes normalt bedre i teorien end i praksis, fordi stationsområder er meget forskelligartede med hensyn til form og terrænforhold. Standardelementerne ville derfor for det meste være begrænset til strukturer på perronniveau. På steder, hvor terrænforholdene gjorde det nødvendigt, opnåedes det krævede niveau ved støbning på stedet med rå beton, hvorpå mønsteret fra træforskallingen var synlig. I statio-



Udsnit af Sten Zincks tegning til bænke til modulsystemet.



Perronoverdækninger og læskur på Skanderborg station, der viser elementer af Sten Zincks modulsystem. (BP)