

Bemaling af persontogsmateriellet 1892 - 1974

De to statsbaner i Danmark, de Jysk-Fynske (JF) og de Sjællandske (SSB), havde efter sammenlægning til et DSB i 1885 stadig deres egne bemalings forskrifter. Årsagen til dette var bl.a., at man stadig havde hver sin egen maskinafdeling, der mere eller mindre videreførte de bemalingsforskrifter fra de private selskaber, de var opstået af. Da den endelige sammenlægningen i 1892, reelt mere var en optagelse af SSB ind i JF end en egentlig ligeværdig sammenlægning, medførte det bl.a., at det var JF forskrifter, der blev videreført som en nu ny fælles DSB normalisering.

Trods forsøg i 1880 fra maskinmesteren ved JF om at ændre de daværende malerforskrifter til mere farvestrålende, og for publikum mere entydig m.h.t. afbenyttet vognklasse, fastholdt JF ledelse dog bemalingen til at være den oprindelige, nemlig farven "Caput Mortum" på personvognsmateriellet. Caput Mortum eller "Dodenkop" var oprindeligt fremstillet af blod og benmel og rørt op i linolie og havde derfor en brunlig farve med et blå-rødtligt farvespil.

Dog allerede ved de indledende sammenlægninger af de to statsbaner i 1885, var alle malinger nu fremstillet på basis af olie og lakker, hovedsageligt fra hollandske leverandører. Også mere hårdføre emaljer havde vundet indpas, primært de såkaldte "Japan-emaljer". De nye malinger, emaljer og lakker medførte, at farvevalget blev mere righoldigt. Dette til trods, valgte det nye DSB at fastholde den rødlige personvognsfarve, men nu ændret til en næsten ren rød farve nuance (RAL 3004 purpurrødt). Alt pladebeklædt vognmateriel havde desuden gule stafferinger (svarende til DSB nr. 30 gul), malet med 1 cm streger under brystningslisten og 0,5 cm streger mellem vinduer mv. Bogstaver, tal og kongekrone var malet med Japan-emalje. Dog blev kongekrone, "DSB" samt vognnummer senere påsat med overføringsbillede. Alt vognmateriel blev yderligere lakeret med en gennemsigtig højglans lak. For de senere listebeklædte vogne med lakeret teaktræ, blev nummer og kongekrone udført i messing og påskruet vognsiderne. Denne metode forsvandt ved omlitringen i 1941, hvorefter de listebeklædte vogne fik overføringsbillede og tal som pladebeklædte vogne. Hvor farverne på vognsiderne næsten var valgfrie, var det anderledes med tag og undervogn. Her var farvevalget næsten givet på forhånd. Trætagene var dækket med vandafvisende sejldug, der var smurt med "blyhvidt" og kridt for at holde dem vejrbestandige og vandtætte. Derfor var nye tage oftest næsten helt hvide. Og denne farve blev bibeholdt også efter indførelsen af forskellige typer tagpap. Undervognene blev hurtigt beskidte af bremsestøv, snavs fra banelegemernes overbygning, fedt og olie fra lejer samt kulstøv fra dampmaskinerne. Derfor anvendtes normalt skorstenslakker og kold asfalt, der jo i sagens natur var sorte. Men også her tilkom oliemalinger og Japan emaljer i sort, der var mere vejrbestandige og præserverede materialerne bedre.

Voggenes indvendige bemaling og aptering afspejlede meget den store klassedeling samfundet havde den gang og vognmateriellet var inddelt i tre klasser. Specifikationer for indretning og anvendelse af materialer for vognmateriellet blev udgivet af Maskinafdelingen. Heri stod helt klart de krav DSB havde til vognleverandøren.

3. klasse var for den almindelige jævne arbejder og bonde og andre "simple folk". 2. klasse for tidligere rejsende, der før havde benyttet den almindelige postdiligence, altså det lidt bedre stillede borgerskab. 1. klasse var for det absolut bedrestillede borgerskab, godsejere mv., der før havde haft råd til at køre med "Ekstraposten". Udover antallet af pladser i kupeerne, var det selvfølgelig polstringen af sæder og anden komfort, der var afgørende. På 3. klasse var det altid træbænke, lakerede eller malet grå. Vægge var opklædt lyst ferniseret fyrretræ. Lofter hvide. Gulvene havde 3½ mm linoleum. Håndbøjler var af rundjern malet i vognens farve. På 2. klasse var der polstring af sæder med gråt nålestribet plys, vægge, lofter og indersiden af kupédøren med "Dania Relief Tapet" (voksdug) og linoleum på gulvene. Fyldninger og rammer mahogni træ. Håndbøjler af poleret

bronze. 1. klasse havde yderligere tæpper på gulvene og der blev anvendt mahogni træ i fyldninger og rammer samt rødt plys til polstring. Også her håndbøjler af poleret bronze. Gange og perroner var malet og udstyret som kupéerne. Udvendigt kunne vognklassen også aflæses, dels på markeringerne på dørene med romertal "I", "II" og "III" samt på vinduesrammerne. De udvendige vinduesrammer var på 1. og 2. klasse af Cuba eller Domingo mahognitræ slebet i lindolie. På 3. klasse var vinduesrammerne af Egetræ slebet i lindolie. Klasseangivelsen med romertal blev dog i 1928 ændret til brugen af arabertal. På vogne for den internationale trafik med listebeklædning var klasseangivelsen (normalt) udført i hvidmalet messing og påskruet vognsiderne, mens pladebeklædte vogne havde malet klassebetegnelse på et lille fastskruet skilt med en farve svarende til DSB nr. 30 gul.

Tilsyneladende skete der omkring den 1. verdenskrig en forenkling af malerforskrifterne for vognmateriellet udført på Centralværkstederne i Aarhus og København samt værkstedet i Nyborg. Sikker i erkendelse af problemer med at fremskaffe egnede materialer for bemaling, lakering mv., bliver nu 3. klasses vognmateriellet malet indvendigt i grå nuancer. Den samme behandling får også vinduesrammerne.

Verdenskrigen gjorde dog sit til, at vognmateriellet – og andet jernbanemateriel i almindelighed – led under manglen på korrekt vedligeholdelse, da malinger, lakker og emaljer næsten ikke kunne fremskaffes. En yderligere – men nok så positiv – årsag til at materiellet blev slidt og efterhånden så miserabelt ud, var den næsten daglige rengøring. Hver gang en vogn kom til sin udgangsstation eller hjemsted, blev vognen støvsuget og vasket indvendig og udvendig. Det sled naturligvis på vognene.

For at finde ud af mere effektive behandlings- og malermetoder, nedsatte DSB ved skrivelse af 14. juni 1926, et udvalg, hvis opgave var at undersøge den hidtidige praksis samt se på andre metoder, der muligvis også ville give praktiske og økonomiske fordele. Endvidere så udvalget også på det arbejdsmiljømæssige samt på rengøring. Yderligere var det meningen, at anvise standard bemalingsforskrifter for alt materiel. Selvom Maskinafdelingen havde udgivet nøje specifikationer til vognleverandørerne, havde de to centralværksteder, Aarhus og København, alligevel hver deres måde at male på. Ikke at forstå på det rent udseendemæssige slutresultat, men på metoderne i afrensning, forbehandling samt materialevalg. F.eks. var værkstedet i København 10 dage om fuldstændigt at opmale en vogn ved revision, mens værkstedet i Aarhus var 13. dage om det samme. Det næsten 30 år efter den endelige sammenlægning af de to statsbaner til en!

Udvalget gennemførte de kommende år meget nøje undersøgelser ved opmaling af op til ethundrede vogne, lokomotiver og plader med forskellige malemetoder og malingstyper. Endvidere besøgte de tyske rigsbaner malerværksteder, ligesom også Sverige og Norge fik besøg. Efterhånden som delresultater kunne afgøres, sendte udvalget disse til Generaldirektoratet for godkendelse og gradvist blev nye eller ændrede forskrifter indført. Ud over helt klare forskrifter for begge centralværksteder - med en enkelt undtagelse uvist af hvilken grund m.h.t. trætrucks (teaktræet på hhv. 2,1- og 2,5 m trucks) - var det mest synlige resultat nok indførelsen af et standard farvesystem for bemaling. Denne forskrift af systemfaste farver, emaljer og lakker "DSB farver af 1929", var retningsgivende - med mindre modifikationer - for bemaling af alt personvognsmateriel helt frem til indførelsen af den såkaldte "designbemaling" fra 1974. Udvalgets endelige konklusion blev udgivet i 1930.

Alt personvognsmateriel samt post- og rejsegodsvogne blev herefter ens bemalet udvendigt. Vognsider blev malet DSB nr. 1 Rød (egentlig vinrød eller maroon) med gule stafferinger DSB nr. 30 gul. Vogntage blev malet med DSB nr. 8 lysegrå og undervogn DSB nr. 10 sort. For vogne med vinduesrammer, blev disse malet i DSB nr. 4 lysebrun, indvendig med klar lak. Træværket på tagryttervogne blev udvendigt ligeledes malet DSB nr. 4 lysebrun.

Bemaling og farver af det indvendige træværk i 1. og 2. classes vognmateriellet ændredes ikke. Vognmateriellet med 3. klasse fik grå sidegange (RAL 7044), hvide lofter og mørkegrå døre med grønne stafferinger. Kupéerne blev malet i 4 forskellige farver, lysegrå, grøn, blå eller lilla, dog kun to forskellige farver i hver vogn. Samtidig med indførelsen af det nye farveskema, bortfaldt anvendelsen af vognnumre på vognenes gavle.

Næppe var disse bemalingsforskrifter trådt i kraft, før end det hele - apteringsmæssigt - blev overhalet af sammenlægningen af 2. og 3. klasse til den nye "Fællesklasse" og den internationale 1. klasse. Denne ændring startede allerede i begyndelsen af 1930'erne med virkning fra sommerkøreplanens ikrafttræden i 1934. Personvognsmateriellet blev nu gradvist ombygget og ændret til de nye standarder. Træsæderne forsvandt (undtagen i de gamle to- og treakslede såkaldte "rystevogne") og den nye fællesklasse fik polstrede sæder beklædt med brunt bøffellæder. I storrumsvognen normalt med lave rygge. Apteringen, det vil sige vægge i vognafdelingerne og kupeerne samt i gange, blev indrammet i birketræsfiner med mørktbejsede lister i stedet for malede vægge. Perronerne blev i fællesklassevogne DSB nr. 15 Brun (sandfarvet) og lofter hvide. På den nye internationale 1. klasse blev sæderne betrukket med det såkaldte "Marsbetræk" (mønster) og hvide aftagelige "antimakasser" (beskyttelse af nakkestøtter a.h.t. mændenes pomadiserede hår). Væggene blev her beklædt med mahognifiner indrammet i mørktbejsede lister. Lofter forblev hvide i gang og kupéer. Perronerne blev malet grønne.

Nu skulle man tro at der ro om malerarbejdet, men allerede 1932 blev forskrifterne fraveget ved modtagelsen af de nye nittede stål vogne af litra CR (1941 CA) og AU. Jf. samtidige modeller samt billeder havde nogle af vognene DSB nr. 83 sandfarvet midterstribe og malet DSB nr. 11 rød. Hvad årsagen til denne fravigen fra normalen var vides ikke, men det kunne tænkes, at man ville forsøge et andet farveskema for vogne for international trafik eller som prøve for de kommende lyntog. Vognene har sikkert beholdt denne bemaling til næste store revision, hvorefter de blev malet til normalen igen. Under alle omstændigheder blev de nye i 1935 indførte lyntog malet i dette farveskema og beholdt denne til deres udrangering. At lyntogene var anderledes skulle også vises m.h.t. bemaling. Og det lykkedes jo helt klart, for eftertiden blev farven jo benævnt som "lyntogsrød". Den røde lyntogsfarve blev ligeledes meget senere anvendt ved indførelsen af de i 1963 fra Tyskland indkøbte MA-lyntog.

For vogne til international trafik, blev det nødvendigt at male pladsnumre under vinduerne, således at publikum hurtigere kunne orientere sig om deres pladser. På listebeklædte vogne skete det ved at påsætte plader under vinduerne med pladsnumre.

1930'erne betød jo generelt for vognmateriellet, at det stod i "Det store ombygningscirkus" tegn, hvor ældre vogne blev ombygget, selvom det i realiteten var nybygninger med anvendelse af dele fra de ældre vogne. Ligeledes modtog DSB nu for alvor stål vogsmateriel til erstatning for de ældre trævogne. Under alle omstændigheder blev farveforskrifterne overholdt. Eneste ændring eller supplement, var den 2. verdenskrigs opmaling med hvide striber på fodtrin p.g.a. mørkelægningen. Som under den 1. verdenskrig led materiellet under en dårligere vedligeholdelse, men indledningsvis kunne de ret store lagre DSB havde opbygget anvendes. I 1941 blev persontogsmateriellet omnummereret, hvilket medførte, at "Kongekrone", "DSB", litra angivelse og vognnummer blev samlet på vognmidten i stedet for spredt.

Efter krigen skulle Europa genopbygges og det var samtidig lejligheden til at indgå nye aftaler og revidere ældre forskrifter. Fællesklassemateriel for international tjeneste fik derfor indledningsvis malet "3" på vognsiderne, da udlandet ikke havde indført fællesklassen. At det så var nogle aldeles flotte 3. classesvogne i forhold i andre lande, er en anden historie. Ret hurtigt herefter bortfaldt den internationale 3. klasse og vognene fik i stedet for 2. classes markering på vognsider, hvilket jo også bedre stemte overens med komfort og indretning.

I 1951 holdt DSB op med at lakere vognmateriellet, da der nu var kommet bestandige højglansmalinger. Ligeledes stoppede man med at staffere materiellet ved ny opmaling eller stor revision. Derfor kørte mange vogne dog stadig helt op til midten af 1950'erne med stafferinger. Som et led i det internationale samarbejde, blev alt 1. klassesmateriel fra og med 1955 markeret med en bred gul stribe (DSB nr. 30 gul) under tagkanten, der dækkede hele det antal kupeer for denne klasse eller hele vognsiden, hvis det var en udelukkende 1. klassesvogn.

I 1956 ændredes forskrifterne for tagenes bemaling og man gik bort fra DSB nr. 8 lysegrå og over til DSB aluminium Ore 1956, der igen blev ændret i 1966 til DSB nr. 16 stålgrå, sidstnævnte nok ikke umiddelbart til at konstatere, da det faktisk kun drejede sig om et andet materialevalg.

I 1964 startede leveringerne af de nye UIC type Y standard-vogne af litra B, A m.fl. De blev selvfølgelig malet efter forskrifterne. Apterungen i kupéer og sidegange var dog anderledes ved anvendelse af gullig/hvide "formica" kunststofplader for 2. klasse eller mørke (mahogni) ditto for 1. klasse. Endvidere anvendtes på 2. klasse nu kunstigt læder (Naugehyde) i rød farve, hvilket ikke var nogen succes, det klæbede. Sæderne på 1. kl. var betrukket med grønt stof.

Fra og med 1967 og frem blev den såkaldte "computerlitrering" indført, hvor vognmateriellet gradvist fik denne. Da man ikke kunne anvende den originale "antikva-skrift", blev nummereringen ændret til DIN 1451 med gul skrift, altså designmæssigt lidt rodet. "Kongekrone" og "DSB" blev senere også ændret fra de gængse overføringsbilleder til en stiliseret kongekrone og anvendelse af skriften DIN 1451.

I slutningen af 1960'erne bestemtes det, at vognmateriellet for de kommende "sorte lyntog" (lokomotivfremførte) skulle males i en rød farvenuance som lyntogene og et antal forsøgsvogne bl.a. litra BL, blev derfor malet DSB nr. 11 ildrød. Yderligere påtænkte man at give hele etaten et nyt image ved at anvende et helt nyt design, der faktisk var taget direkte fra British Rail tilført danske specifikationer. Dette skulle have premiere ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1974 sammen med det nye Inter-City togsystem. Talrige farveprøver blev anvendt og først i 1974 lå det nye design fast og alt nyt materiel - og ældre ombyggede med gummivulstovergang - skulle males i de nye farver. Vognsiderne blev malet røde i DSB nr. 17 Karminrød og tagene i DSB nr. 82 grå brun. Alle påskrifter blev ændret til British Rail og ligeledes flyttet - også de tekniske - til midten af vognen. På trods af disse nye tiltag, kunne man dog i årene frem stadig se materiel i den gamle bemaling, dog efterhånden med nye skrifttyper. Den såkaldte "designperiode" holdt frem til DSB overgang til et statsejet offentligt virksomhed i 2001. At så designperiodens forskrifter i slutningen blev overtrådt og ændret, da designet ikke blev vedligeholdt, bl.a. ved indførelsen af IC-3 materiellet mv., ligger uden for denne beskrivelse.

DSB farver i RAL-farvesystemet.

DSB farvesystem var både før og efter 1929 et af DSB selvbestemt tilpasset system, hvor farver mv. var specialfremstillet direkte og man havde så at sige "rettighederne" til farven.

Da farverne var specialfremstillede, manglede der både danske- som udenlandske angivelser på farverne, hvilket først kom til senere, bl.a. gennem RAL, DIN, RLM, ORE m.fl.

Nedenfor er angivet de DSB farver som kan tilpasses det internationale RAL-farvesystem. Dog er der DSB farver, der ikke lige umiddelbart kan indsættes i RAL-farvesystemet.

<u>DSB farve nr.</u>	<u>RAL-farve</u>	<u>Anvendelse</u>
DSB nr. 1 Rød 1929	RAL 3005	Personvogne
DSB nr. 2 Grøn 1951	RAL 6001	Rangertraktorer

DSB nr. 3 I Brun 1929	RAL 8012	Godsvogne
DSB nr. 3 II Brun 1955	RAL 8016	Godsvogne
DSB nr. 4 Lysebrun	Findes ikke i RAL	Træindfattede vinduer
DSB nr. 7 Grå 1929	RAL 7031	Specialvogne
DSB uden nummer Lysegrå	RAL 7044	Endeperroner 2. og 3 kl.
DSB nr. 8 Lysegrå 1929	RAL 7035	Tagfarve 1929-55
DSB nr. 10 Sort 1929	RAL 9005	Lokomotiver og undervogne
DSB nr. 11 Ildrød	RAL 3000	Lyntog og ruteautomobiler m.fl.
DSB nr. 12 Grå	Findes ikke i RAL	Stafferinger ruteautomobiler
DSB nr. 14 Lysegrøn	RAL 6011	Endeperroner 1. klasse
DSB nr. 15 Brun	Findes ikke i RAL	Endeperroner Fællesklasse
DSB nr. 16 Stålgrå 1966	RAL 7012	Tagfarve 1966-70
DSB nr. 17 Designrød 1974	RAL 3002	Vognfarve 1974 ff.
DSB nr. 30 Gul	Findes ikke i RAL	Stafferinger og 1. kl. stribe
DSB nr. 31 Italiensk rød	Findes ikke i RAL	Skriveemalje til skilte
DSB nr. 32 Caminette	Findes ikke i RAL	Stafferinger på damploko.
DSB nr. 36 Rød	Findes ikke i RAL	Kupéskilte og signaler
DSB nr. 81 Grå	Findes ikke i RAL	Tag på lyntog (MS(MB))
DSB nr. 82 Gråbrun 1971	RAL 8019	Lyntogsskørt/Tagfarve 1971-87
DSB nr. 83 Sandfarve	Findes ikke i RAL	Lyntogs brystningsliste
DSB uden nummer Chromgul 1974	RAL 1007	Banetjeneste fra 1974
DSB uden nummer Zinkgul 1974	RAL 1018	Målevognstjeneste 1974
DSB uden nummer Sølvfarve 1956	Ore 1956 (findes ej i RAL)	Tagfarve 1956 - 1965

Kildemateriale:

Betænkning angaaende Maling af Statsbanernes Rullende Materiel afgivet af Udvalget af 14. juni 1926.

DSB farveprøve 1929, Danmarks jernbanemuseum.