

## HVAD ER K 74

En kort beskrivelse Ved indførelse af K 74 sker der på mange måder store ændringer. Den største nyskabelse er indførelse af timesdrift med Intercity tog København - Århus en stor del af døgnets timer.

Intercity togene er rygraden i K 74. For at et tog kan kaldes Intercity tog, stilles der visse krav. Toget skal være oprangeret af bedste materiel, dvs nye eller moderniserede vogne af litra A, AB, B og BK. Der er mulighed for pladsreservering, og ved rejser over Storebælt kræves der pladsbillet.

Normalt vil kiosken i BK-vognen være betjent.

I dag har vi 14 lyntogspar via Storebælt. Fra K 74 overføres der 16 Intercity tog og 4 lyntogspar. Der er herefter kun Ma-togene som kaldes lyntog, og de fortsætter som hidtil, dog ændres tiderne lidt, og lyntogene til og fra Nordjylland får standsning i Odense.

Ved indførelse af K 74 indgår DSB i TEE nettet. TEE står for Trans-Europ-Express.

Toget der navngives "Mercur" løber over strækningen København-Lübeck-Hamburg-Bremen-Ruhr-Köln-Bonn-Mannheim-Stuttgart og tilbage. Toget kører loko-trukket og med TEE vogne, der kun fører 1. klasse, Mercur har i Köln forbindelse til Bruxelles.

Kystbanetogene Nivå - København videreføres mod vest til Holbæk/Kalundborg hhv Slagelse/Næstved og omvendt.

Ved overgangen til K 74 indføres en række nye betegnelser for togarter, ligesom nogle af de gamle forsvinder.

Fra K 74 er betegnelserne i passagertrafikken:

TEE-tog  
Lyntog  
Intercity tog  
Øvrige fjerntog  
Regionaltog  
Lokal tog

Disse tog opdeles på 4 hovedtrafikarter:

udlandstrafik (omfatter alle arter af rejser til og fra udlandet)

fjerntrafik (omfatter alle rejser via Storebælt og Kalundborg-Århus, samt rejser på mindst 100 km landsdelene imellem).

regionaltrafik (omfatter rejser inden for en region (landsdel) og rejser under 100 km landsdelene imellem)

lokaltrafik (omfatter rejser fra landstationer til nærmeste købstæder, og rejser mellem nærmestliggende købstæder)

Et så stort projekt som K 74 kræver naturligvis, at såvel offentligheden som DSBs egne medarbejdere bliver informeret så godt, som det overhovedet er muligt.

Vi har valgt at foretage denne information på følgende måde:

**Medarbejderne**

Informationen overfor medarbejderne er allerede begyndt, idet der har været bragt adskillige artikler om K 74 i DSB bladet. De følgende numre af bladet vil bringe yderligere artikler om emnet.

I midten af maj måned udsendes et særtryk af DSB bladet, der udelukkende indeholder stof om K 74.

Generaldirektøren har i marts måned deltaget i flere informationsmøder rundt om i landet. Selv om disse møder ikke udelukkende har beskæftiget sig med K 74, så har emnet dog haft en fremtrædende plads på møderne.

Møderækken vil blive fortsat i maj måned med informationsmøder på Sjælland.

**Pressen**

Pressen holdes underrettet om K 74 dels ved udsendelse af pressemeddelelser og dels ved særlige pressearrangementer.

Orienteringen starter med afholdelse af et pressemøde den 03.05.1974. På mødet forevises DSB-PLADS for deltagerne. Herefter vil der blive givet en redegørelse for hele K 74, og til slut vil pressen blive inviteret på en prøvetur med det nye Intercity materiel.

Den 17.05.1974 udsendes en pressemeddelelse til hele pressen inkl TV og radio, hvori vi redegør for hele køreplanen. Denne pressemeddelelse følges op af lokale pressemeddelelser.

I dagene 26.05. - 27.05.1974 arrangeres en international pressetur med den første afgang med TEE toget MERKUR.

**Reklame**

Reklamekampagnen for K 74 er delt op i 2 dele. Første del omfatter reklame for TEE forbindelsen.

Denne reklamering starter med en annonce i hovedstadsbladene den 17.05.1974. Annoncen følges op med mindre annoncer i de samme blade i dagene 20. 29.05.1974.

Udover annonceringen laves der vinduesudstillinger i alle DSB rejsebureauer i København, ligesom der udgives en TEE brochure.

Annonceringen for selve K 74 starter med en stor introduktionsannonce den 26.05.1974 i et bredt udsnit af landets dagblade.

Annoncens bærende idè, er at det er en af vore medarbejdere, der præsenterer K 74 for publikum. Teksten er udformet på den måde, at der lægges størst vægt på det informative, mens den ikke indeholder egentlig salgsreklame.

Annoncen følges op af 5 mindre annoncer, der alle omtaler et af de nye elementer i K 74 fx Intercity, pladsbestilling m.m.

Endelig slutter annonceringen i denne omgang med indrykning af lokale annoncer i de områder, hvor K 74 indebærer særlige nyskabelser.

Sideløbende med annonceringen ophænges hængeskilte i S-togene, ligesom der fremstilles et antal plakater til opsætning på stationerne.

Endelig fremstilles der en Intercity brochure til udde-  
ling på stationer, færger og lignende steder.

Annonceringen vil blive fuldt op af en ny annoncering til efteråret, men denne annoncering er endnu ikke fastlagt.

#### Kunder

Orienteringen af vore nuværende kunder vil ske bl a gennem udsendelse af et nyt nummer af DSB nyt. Dette nummer udsendes omkring køreplansskiftet og vil indeholde stof om K 74.

Særnummeret af DSB bladet vil endvidere i en periode omkring køreplansskiftet blive ophængt i kupeerne i vore lyntog.

Sådan blev "K 74" til - og sådan blev resultatet

"K 74" er som bekendt det daglige DSB-udtryk for den køreplan, der træder i kraft søndag den 26. maj 1974. Bl a fordi "K 74", som følge af nyt og moderniseret materiel samt ved afgørende ændret køreplan ville give en lang række nyheder, fandtes det praktisk at lade den overvejende del af det omfattende forarbejde foregå i en særlig gruppe med repræsentanter fra alle afdelinger.

Forarbejdet med "K 74" påbegyndtes i november 1971 og indtil køreplanen forelå i skitseform foråret 1973 havde mere end 40 medarbejdere arbejdet ca 8000 timer på opgaven.

Forarbejdet har bl a omfattet en undersøgelse af

1. færgeoverfarterne
2. rejsetrafikken
3. trækraft og personvogsmateriel
4. godstrafikken
5. det kørende personale og
6. spor- og sikringsanlæg

Forskellige forslag omfattende den samlede køreplan er derefter udarbejdet. På grundlag af resultatet herfra traf DSB ledelsen de endelige beslutninger om "K 74".

Samtidig blev det fastlagt, at det videre arbejde med køreplanen skulle foregå på sædvanlig måde.

17.000 timer

På dette arbejde, der er foregået i løbet af det sidste års tid, er alene i køreplanskontoret brugt ca 17.000 timer, men hertil kommer, at overordentlig mange medarbejdere i andre områder har været med i arbejdet.

Køreplansarbejdet blev desværre forsinket alvorligt, først af forhold i forbindelse med energikrisekøreplanen, og siden som følge af regeringens planer om at indføre sommertid i Danmark.

Efter at spørgsmålet om sommertid i 1974 er bortfaldet er arbejdet med den ny køreplan fortsat med ca 5 ugers forsinkelse. Denne forsinkelse påregnes i det væsentlige indhentet.

Storebæltsoverfarten - komfortkapacitet

Den helt afgørende ting for den danske jernbanetrafik mellem landsdelene er Storebæltsoverfarten.

Den voldsomme udbygning i de sidste 10 - 15 år af andre overfarter, herunder biloverfarten på Storebælt, bevirkede, at der kun blev begrænsede pengebeløb til rådighed for jernbaneoverfarten, der besejles af mange ældre færger med utilstrækkelig fart, kapacitet og komfort.

Med en tilgang af 2 nye store jernbanefærger (nov 1973 og maj 1974) vil der i høj grad blive rådet bod på dette forhold.

De 2 nye færger vil sammen med yngste af de nuværende M/F "Prinsesse Benedikte" komme til at sejle i en "stiv" sejlplan med en afgang fra såvel Korsør som Nyborg hver time med en overfartstid på 60 minutter og med kun 30 minutters ekspeditionstid i havn.

Passagertrafikken med bl a "overførselstogene" vil blive samlet på disse 3 færger på normale trafikdage. Der bliver altså tale om en ganske væsentlig komfortforbedring. Kun på store trafikdage vil det som assistance være nødvendigt at indsatte nogle af de øvrige færger i passagertrafikken.

2 af de ældste færger, nemlig M/F "Nyborg" og M/F "Sjælland" vil blive omdannet til rene godsfærger, og vil ikke mere blive anvendt til passagertrafik.

Passagerkøreplanen - I "K 74" vil vægten i høj grad blive lagt på fjerntrafikken et godt tilbud med mange afgang og god komfort.

På grundlag af den nye færgesejlplan på Storebælt mellem Korsør og Nyborg indrettes den nye køreplan, så der dagen igennem bliver fast "timedrift" i faste minuttal på strækningen København H -Fredericia.

I Fredericia fordeles togene ad de forskellige strækninger i Jylland. Hovedparten af togene videreføres dog mod Århus, og da der samtidig sker en tilpasning af nord/syd trafikken i Jylland (herunder udlandsforbindelserne over Padborg) kan der også indføres fast "time-køreplan" på strækningen Fredericia - Århus.

På alle øvrige hovedstrækninger i Jylland vil køreplanen blive tilrettelagt således, at togene kommer til at køre i takt med 1 eller 2 timers interval.

Den indenlandske fjerntrafik betjenes stort set alene af

- lyntog
- Intercity tog

Udlandstrafikken betjenes af

- TEE-tog
- øvrige internationale tog

## Lyntog

Betegnelsen "lyntog" vil fremtidig blive forbeholdt "motorvognstog", dvs de nuværende røde MA-lyntog med navnene

- "Limfjorden" og "Nordjyden"
- hhv "Kongeåen" og "Syd-Vestjyden".

Disse tog vil blive kørt i omtrent samme planer som nu, dvs morgen og aften mellem København og Nord/Nordvestjylland (med forgrening i Langå), hhv Syd/Vestjylland (med forgrening i Kolding).

I bilag 1 er vist lyntogenes løbestrækninger.

Ny togbetegnelse:  
INTERCITY

Det har ofte vist sig upraktisk at anvende betegnelsen "lyntog" til såvel "motorvognstog" som til "lokomotivtrukne tog".

Som det allerede er sket i flere lande er det derfor besluttet at indføre begrebet Intercity (IC) i Danmark

IC-betegnelsen vil blive anvendt for tog, der opfylder følgende betingelser:

- lokotrukne "bloktog" i den indenlandske fjerntrafik med moderne, ensartet vognmateriel 1. og 2. kl,
- standsning kun ved "store" stationer (undtagelsesvis også større landstationer på yderstrækninger i Jylland)
- bedst mulig rejsehastighed med maks hastighed og begrænset belastning (vognantal) samt ved korte stationsophold
- togserving ved kioskvogn og/eller "trillebar", i hvert fald på de centrale strækninger
- pladsreserveringsmulighed
- normalt ingen godsbefordringsopgaver.

IC-togene kommer i "K 74" til at omfatte først og fremmest "timetogene" mellem København og Jylland (altså de tog, der svarer til de nuværende lokotrukne lyntog), men også visse andre tog, der passer ind i køreplanssystemet, og som opfylder betingelserne for vognmateriel m v.

I bilag 2 er vist IC-togenes løbestrækninger og i bilag 3 den stive timekøreplan for strækningen København-Århus.

## 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.

## Regionalkøreplan for Sjælland

Den nye Kystbanekøreplan fra 1973 "forlanges" nu til vest for København. Den såkaldte "Nivålinie", der kører i 30-minutters drift, videreføres til Roskilde med standsning i Valby og Tåstrup.

Fra Roskilde køres 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

Udover regionaltogene køres fortsat de særlige tog i bolig/arbejdsstedstrafikken.

Som supplement til regionaltrafikken på Sjælland gennemføres 2 af LOLLANDSBANENs togpar Nakskov-Nykøbing Fl-Ringsted-Slagelse med direkte forbindelse til hhv fra Intercity tog over Storebælt. Tilsvarende køres DSB tog København-Nykøbing Fl-Nakskov

I bilag 4 er vist køreplan for timetogene på strækningerne København H-Holbæk og København H-Ringsted.

## Passagertog - bedre komfort og service

DSB har som bekendt iværksat et omfattende moderniseringsprogram for personvognsmateriellet.

Programmet omfatter mange forskellige design- og komfortmæssige forhold.

Den mest afgørende ting er ændringen af kupeerne på 2. klasse, så der fremtidig kun bliver 6 pladser i stedet for 8.

Det er ikke muligt at nå at ændre alle vogne inden den 26. maj i år, men programmet er tilrettelagt således, at der fra køreplansskiftet rådes over så mange moderniserede vogne, at i hvert fald overførselsvognene over Storebælt i Intercity-togene kan dækkes.

I løbet af det følgende år ændres resten af "gruppe 1-vognene", dvs litra AB, B og BD, hvorefter også alle udlandsvogne samt "forstærkningsvogne" i IC-systemet kan dækkes.

I "komfort-programmet" indgår endvidere indsættelsen af 25 kioskvogne (litra Bk) der i første række forbeholdes IC-togene samt andre vigtigere tog.

Endvidere leveres der inden "K 74" 10 nye A-vogne (1. klasse) til anvendelse i IC-tog.

Til regionaltrafikken på Sjælland leveres 30 nye Bn-vogne (2. klasse) og senere endnu en serie på 30 stk. For at sikre, at det bedste vognmateriel altid kører i de rigtige tog, vil der blive iværksat en omfattende "styring" af togstammernes løb. Dette sker også for at sikre materiellet absolut regelmæssig rengøring og vedligeholdelse.

Der vil blive lagt afgørende vægt på, at togstammerne også i det ydre fremtræder i præsentabel stand.

Derfor etableres der i løbet af 1974 et automatisk vognvaskeanlæg i Århus. Her er planlagt, at omtrent alle IC-stammer skal vaskes med regelmæssige mellemrum. Senere kommer ved årsskiftet et tilsvarende vaskeanlæg på personvognsdepotet Helgoland ved København.

I "komfort-programmet" for "K 74" indgår også ibrugtagningen af det nye elektroniske pladsreserveringsanlæg der bl a medfører, at kunderne på hurtig måde kan sikre sig plads i bl a lyntog og IC-tog.

#### Godstogskøreplanen

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 ændring af det hidtidige tognummersystem.

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

#### Nogle resultater i tal

Det lå i opgaven "K 74", at der skulle tilstræbes en mere hensigtsmæssig udnyttelse af færger, lokomotiver, vogne osv.

#### Hvad præsteres der så i K 74?

På en gennemsnitsdag (minus S-tog og lokalgodstog) køres der 106.500 togkilometer, 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 flg materiel:

150 diesellokomotiver	(+ 15)
80 Mo-vogne	(÷ 38)
408 passagervogne - gruppe 1	(+ 46)
183 " - gruppe 2	(uændret)
291 " - gruppe 3	(÷ 68)

samt MA-lyntogene.

(gruppe 1: moderne fjern og nær)  
 (gruppe 2: ældre moderniserede)  
 (gruppe 3: ældre)

På Storebæltsoverfarten sejles der på en normaldag 53 dobbeltture med op til 9 jernbanefærger i en del af døgnet.

Der kan på en normaldag overføres indtil ca 10000 siddepladser (beregnet på grundlag af 6 pladser i 2. klasse kupeer).

Det er ca  $\frac{1}{4}$  mere end i 1973 og næsten 4 gange så mange som for 12 år siden.

Overførselskapaciteten for godsvogne over Storebælt er steget næsten 20 %.

"K 74" - er det slutresultatet ?

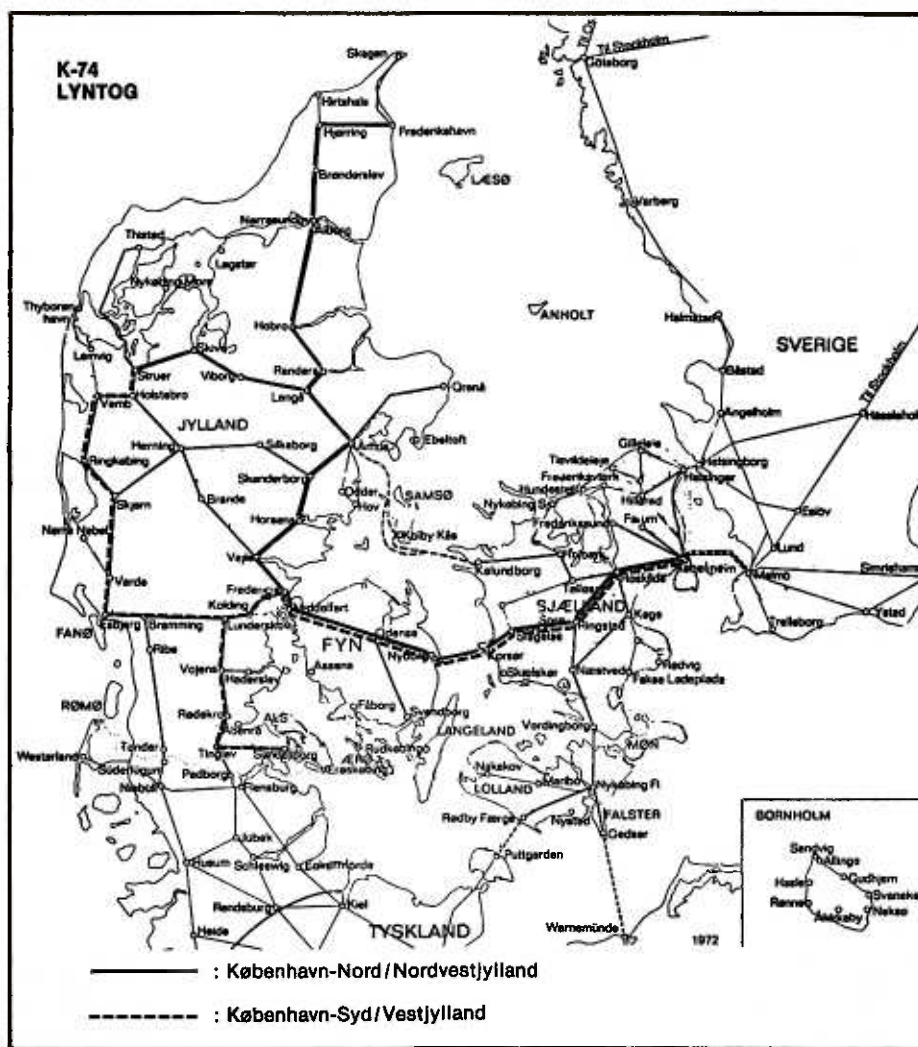
Selv om DSB håber, at der med "K 74" er skabt et virkeligt godt trafiktilbud til gamle og forhåbentlig mange nye kunder, er "K 74" ikke slutresultatet.

Der skal også fremover hvert år foretages større eller mindre ændringer i takt med behovet og den tekniske udvikling.

Mange medarbejdere er allerede i gang med at se på K 75, K 76 og K 77 bl a på grundlag af de nye anlæg og færger, som vil se dagens lys i de kommende år - heraf kan f eks nævnes nyt 4. færgeløje i Korsør, ny færge til Helsingør-Helsingborg overfarten og ny færge til Rødby-Puttgarden overfarten.

=====

- Bilag: 1) Lyntogskort (fra DSB-bladet 8/73)  
 2) Intercitykort (fra DSB-bladet 8/73)  
 3) "Minutkøreplanen" København-Århus  
 4) Køreplan regionaltog København H-Holbæk og København H-Ringsted



"INTERCITY"

København-Århus		Første tog	Faste	Sidste tog		
		minuttal				
København H	af		6,00	00	20,00	21,00
Roskilde	af		6,22	22	20,22	21,22
Slagelse	af		6,58	58	20,58	21,58
Korsør	af		7,16	16	21,16	22,16
Nyborg Fgh	an		8,21	21	22,21	23,21
Nyborg	af	7,34	8,34	34	22,34	23,34
Odense	af	7,56	8,56	56	22,56	23,56
Middelfart	af	8,27	9,27	27	23,27	0,27 a
Fredericia	an	8,36	36	36	23,36	0,36 a
Vejle	an	8,57	9,57	57	23,57	a
Horsens	an	9,18	10,18	18	0,18	a
Skanderborg	an	9,39	10,39	39	0,39	a
Århus H	an	9,57	10,57	57	0,57	a

Århus-København		Første tog	Faste	Sidste tog	
		minuttal			
Århus H	af		5,15	15	19,15
Skanderborg	af		5,33	33	19,33
Horsens	af		5,52	52	19,52
Vejle	af		6,14	14	20,14
Fredericia	af	* 5,35	6,35	35	20,35
Middelfart	an	5,44	6,44	44	20,44
Odense	an	6,14	7,14	14	21,14
Nyborg	an	6,36	7,36	36	21,36
Nyborg Fgh	af	6,46	7,46	46	21,46
Korsør	an	7,51	8,51	51	22,51
Slagelse	an	8,14	9,14	14	23,14
Roskilde	an	8,51	9,51	51	23,51
København H	an	9,13	10,13	13	0,13

\* = Hverdage

a) Ikke nat efter Lørdage

## REGIONALTOG

KØBENHAVN H-HOLBÆK		Første tog		Faste minuttal	Sidste tog
		Hv	S		
København H	af	6.04	8.04	04	0.04
Valby	af	6.09	8.09	09	0.09
Tåstrup	af	6.19	8.19	19	0.19
Roskilde	af	6.31	8.31	31	0.31
Lejre	an	6.38	8.38	38	0.38
Hvassø	an	6.45	8.45	45	0.45
Tølløse	an	6.50	8.50	50	0.50
Vipperød	an	6.56	8.56	56	0.56
Holbæk	an	7.03	9.03	03	1.03

Holbæk-København H		Første tog		Faste minuttal	Sidste tog
		Hv	S		
Holbæk	af	6.07	8.07	07	23.07
Vipperød	af	6.13	8.13	13	23.13
Tølløse	af	6.19	8.19	19	23.19
Hvassø	af	6.25	8.25	25	23.25
Lejre	af	6.31	8.31	31	23.31
Roskilde	af	6.40	8.40	40	23.40
Tåstrup	an	6.49	8.49	49	23.49
Valby	an	6.59	8.59	59	23.59
København H	an	7.06	9.06	06	0.06

## Bilag 4 - 2

København H-Ringsted		Første tog		Faste minuttal	Sidste tog
		Hv	S		
København H	af	6.34	7.34	34	23.34
Valby	af	6.39	7.39	39	23.39
Tåstrup	af	6.49	7.49	49	23.49
Roskilde	af	7.01	8.01	01	0.01
Viby	an	7.09	8.09	09	0.09
Borup	an	7.17	8.17	17	0.17
Ringsted	an	7.29	8.29	29	0.29

Ringsted-København H		Første tog		Faste minuttal	Sidste tog
		Hv	S		
Ringsted	af	7.41		41	23.41
Borup	af	7.52		52	23.52
Viby	af	7.59		59	23.59
Roskilde	af	8.10		10	0.10
Tåstrup	an	8.19		19	0.19
Valby	an	8.29		29	0.29
København H	an	8.36		36	0.36