

Ud og se med DSB – og alle de andre!

Poul Søgren

"Næst efter kønsdriften er jernbanedriften nok den sværeste at styre", har et vittigt hoved engang sagt. Om udsagnet er rigtigt, kan enhver jo afgøre med sig selv, men at jernbanedriften er svær at kontrollere, behøver der næppe at herske tvivl om, og at det er så svært, er i grunden forståeligt nok, for der er mange tog og tider at holde styr på! Det kan enhver forvise sig om, ved at kigge på togkøreplanerne fra de 12 EU-lande, og når man ser bunken af køreplanerne ligge ved siden af hinanden, kan man godt undre sig over, at det overhovedet kan lade sig gøre, at få så meget styr på tingene, som der jo rent faktisk er.

Poul Søgren, IDD.
Typedirector, har siden 1983
ledet skriftafdelingen hos Purup
Prepress A/S.

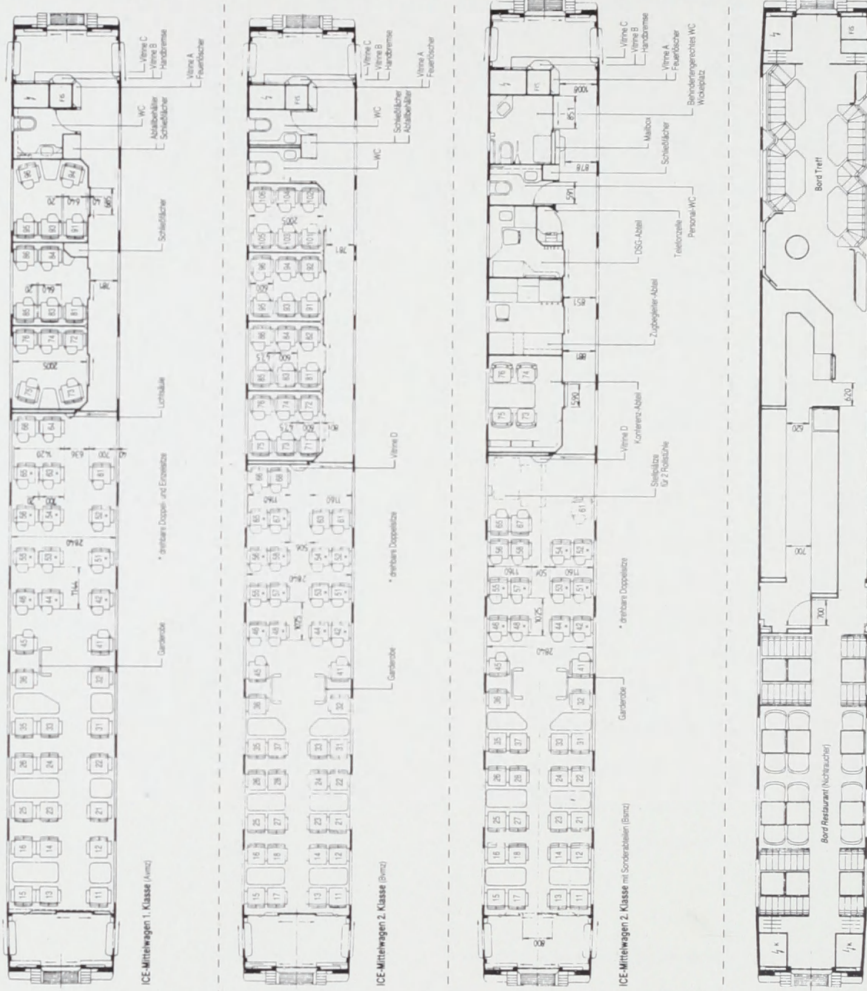
Harmonisering?

Den første indskydelse jeg fik, da jeg betragtede de 12 EU-landes køreplaner ved siden af hinanden var, at her ville være et oplagt emne for harmonisering, så hvis en eller anden bureaukrat skulle gå rundt nede i Bruxelles og mangle en mærkesag, så er muligheden her.

Køreplanerne har vidt forskellige formater. Størst er den spanske, som er i A4 format, tæt fulgt af den italienske, som er i et let beskåret A4 format. Mindst er den irske køreplan, der med sine 10 x 21 cm og bare 50 sider mest af alt ligner en turistbrochure, af den slags som findes på et , hvert hotelværelse.

Wagenskizzen

InterCityExpress (ICE)



ZP

A 33

Tykket er (naturligvis) Deutsche Bundesbahns køreplan, med de imponerende 2600 cigaretpapir-tynde sider plus diverse kort over togvognenes standardindretning!

Tykket er (naturligvis) Deutsche Bundesbahns køreplan, med sine imponerende 2600 cigaretpapirtynde sider plus diverse kort over banenettet samt plancher over togvognenes standardindretning! Den er imponerende, men næsten uhåndterlig, med en vægt på 1 kilo og 950 gram! To bind i den halve tykkelse ville absolut have været at foretrække. Måske kunne man så også læse, hvad der står helt inde ved limningen i ryggen. Det kan godt være svært i den nuværende udgave især for folk med få fingerkræfter, som ikke kan 'brække' ryggens limhæftning tilstrækkeligt op.

Alle skifter!

Når man ser på papirmængden og alle de mange sider papir med informationer, må man spørge sig selv: Hvor længe endnu man vil finde det fornuftigt eller nødvendigt, for ikke at sige overkommeligt, at fremstille togekøreplaner i bogform?

At opdatere disse opslagsbøger én eller to gange årligt, må være et mareridt for udgiverne, og det kan da næppe vare mange år, før køreplanen udelukkende findes som en elektronisk database, man så kan trække oplysninger fra, f.eks. hjemme på sin pc'er eller på tekst-TV (nu da vi jo desværre ikke har noget, der blot minder om franskmændenes 'Minitel' system). Den elektroniske køreplan ville kunne ajourføres hele tiden (fra minut til minut!), hvad der jo af gode grunde ikke er muligt med den traditionelle togekøreplan. Som vi, der jævnligt rejser med tog, kun alt for godt ved, så sker der jo med garanti altid et eller andet, som gør, at man aldrig helt kan regne med det, der står trykt i planerne. En pludseligt opstået strejke blandt de italienske jernbanefunktionærer, en knækket aksel hos Deutsche Bundesbahn eller en snestorm over et sporskifte i Struer, sørger for, at træerne ikke vokser ind i himlen, og at der altid er en smule uorden i togtrafikken, så køreplanerne nu og da er ubrugelige.

Modstående side:

På denne side findes et antal kolonner, som hver repræsenterer et af de tog, som i løbet af døgnet gennemkører denne strækning. I kolonnerne er tidspunkter for ankomst angivet ud for hver stations navn (forudsat toget holder ved stationen), og således kan man relativt let orientere sig i køreplanen.

Nederlandse Spoorwegen
Holland

Den elektroniske køreplan ville kunne vise enhver ændring, så selv uregelmæssigheder af den ene eller anden art ville kunne være 'planmæssige'.

Efterhånden som data-net af forskellig art bliver almindeligt udbredte, vil det blive mere og mere indlysende, at fremtidens køreplan må blive elektronisk. Ønsker vi papir, vil det blive i form af et print fra vor egen printer, eller hvis vi er på rejse, fra togets eller banegårdens printer. Jeg er ihvertfald overbevist om, at køreplanen i papir, som vi kender den i dag, er en saga blot. Nok er vi bogvenner, men lad os bevare bogen, og kæmpe for den, hvor den er det bedste medium, og lad os benytte elektroniske medier, hvor disse er indlysende rigtigere. Anskaf Dem derfor, kære læser, en togkøreplan nu, eller allersenest til næste år. Inden vi ser os om, er de blevet sjældne objekter for samlere. Klenodier, som hører en anden tid til.

Køreplanens funktion

Princippet de 12 EU-køreplaner er opbygget efter er enkelt. Ønsker man oplysninger om togafgange, tager man – logisk nok – udgangspunkt i den by man vil rejse fra. Når man har besluttet sig for, hvor man vil rejse hen, kan man i en oversigt med stationsnavne finde ud af, hvilken side man finder den relevante køreplan på.

En alternativ metode kan være at slå op på et af de kort, som viser samtlige jernbanestrækninger. Her kan man nemlig aflæse nummeret på den strækning man ønsker at rejse.

Har man nummeret på strækningen, – f.eks 30 – skal man blade i køreplanen, hvor de enkelte planer er vist, i rækkefølge. (Numrene står øverst på siden og er derfor lette at benytte som en slags indeks.)

Op deze lijn(en) worden veel werkzaamheden uitgevoerd. Een enkele avond- of weekend-trein kan vertraging oplopen of uitvallen.
Info. 06-9292 (50 ct. per minuut) of Teletekst.

30 a

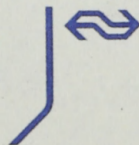
5917	141 R 6122 3616	3618	19819	S 9917 3623	4014 3625	S 1719 3019 S 3618	S 1719 5919 6124	S 9821 3625	4016 19821	9919	S 521	S 521
HC						A 6 00 6 04 6 10 6 12 6 23					S 6 28 6 32 6 39 6 41 6 54	
Vz							A 6 10 6 18	A 6 13 6 18 6 22 6 25 6 28 6 36	A 6 24 6 29 6 33 6 36 6 40 6 47			S 6 31 6 37 6 42 6 45 6 49 6 57
Zm												
ZO												
Go												
RC						A 5 54 5 59 6 03 6 06 6 10 6 17						
RN												
RA												
CS												
NIJ												
Go												
GG												
Wo												
Vi						A 6 22 6 28 6 34						
UC							A 6 43	A 6 46	A 6 59		S 6 56 7 02 7 09	S 7 14 7 17
UC	A 6 23 6 32 6 38	A 6 33										
Bu												
DZ												
Ma												
Ve												
EW												
EW												
Wo												
Oo												
Ar												
Ar												
El												
El												
Nij												
Ar												
AV												
AP												
Ve												
Rh												
Die												
Br												
Zu												

> zie vervolg >

5 zaterdags

Treintaxi

Vijf gulden per biljet
verkrijgbaar bij het NS-loket.
(zie overzicht stations + geldigheidsgebieden,
pag 830 t/m 832)



Eksempelvis går rute nummer 30, i den hollandske køreplan, fra Den Haag og til Zutpen, via stationerne Gouda, Utrecht, Arnhem og Nijmegen og en hel del andre, mindre stationer. Alle stationer på strækningen er listet lodret under hinanden. Hen over siderne på dette opslag findes et antal kolonner, som hver repræsenterer et af de tog, som i løbet af døgnet gennemkører denne strækning. I kolonnerne er tidspunkter for ankomster angivet ud for hver stations navn (forudsat toget holder ved stationen), og således kan man relativt let orientere sig i køreplanen.

Kender man princippet, er det enkelt, og det er heldigvis ens i samtlige køreplaner i EU i hvert fald. Vil man have success med at slå op i en køreplan, skal man blot holde hovedet koldt, gå systematisk til værks, og så er det forresten vigtigt at huske en ting: Signaturforklaringerne, med tilhørende fodnoter skal checkes grundigt! Et lille uskyldigt udseende symbol kan vælte hele planen, hvis det overses.

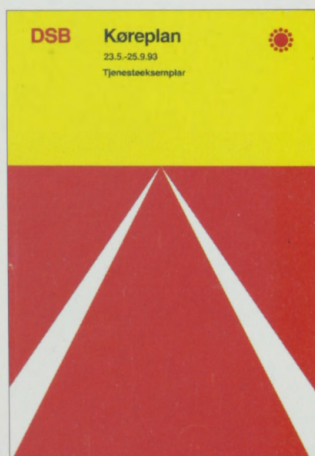
Omslagene

Køreplanernes omslag er lige så forskellige som formaterne er det. Groft sagt kan man inddеле dem i to grupper, som repræsenterer hver sin opfattelse af, hvordan en køreplan skal opfattes af brugerne. Den ene gruppe har omslag, som klart signalerer offentligt design, ment i ordets mest positive betydning. Man kan se, at det er en etat eller et statsligt organ, som er afsenderen. Der signaleres, at der er orden i sagerne, og alt designmæssigt spræl er undgået.

Den anden gruppe af køreplaner har omslag, som er mere kreative i betydningen fantasifulde. Omslagene forsøger at bibringe brugeren en oplevelse, som ikke direkte signalerer, at afsenderen er statsbanerne eller noget i den retning.

Ikke overraskende finder man DSB, Nederlandse Spoorwegen (Holland) og Die Deutschen Bahnen (Tyskland) køreplanerne i den første gruppe, og også SNCF (Frankrig), og Chemins De Fer Belges (Belgien) køreplanerne hører hjemme i denne gruppe. I den anden gruppe er så køreplanerne fra Irland, Grækenland, Spanien, Italien, Portugal, Luxembourg og – overraskende nok synes jeg – også Storbritanien.

Jeg kan godt forstå, at man forsøger at gøre omslagene interessante og utraditionelle, men det må ikke ske på bekostning af seriøsiteten. Køreplanen skal efter min mening indgyde tillid. Tillid til togdriften, materiellet osv., og man skal desuden kunne se, at det er en køreplan, og ikke en digtsamling, (Luxembourg) eller en roman (Storbritanien). Man skal kommunikere så præcist, som det er muligt, og det kan godt gøres spændende alligevel.



Den ene gruppe køreplaner har omslag, som klart signalerer offentligt design, ment i ordets mest positive betydning. Man kan se at det er en etat eller et statsligt organ, som er afsenderen. Der signaleres, at der er orden i sagerne. Alt designmæssigt spræl er undgået.

DSB
Danmark

Die Deutschen Bahnen
Tyskland



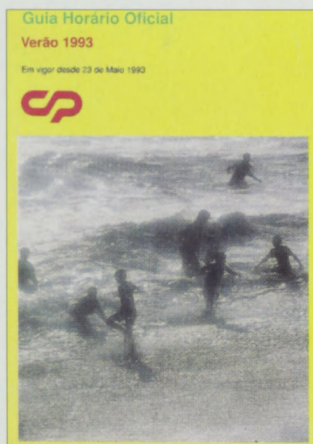
Nederlandse Spoorwegen
Holland





Den anden gruppe af kørerplanerne har omslag, som er mere kreative i betydningen fantasifulde. Omslagene forsøger at bibringe brugeren en oplevelse, som ikke direkte signalerer at afsenderen er statsbanerne eller noget i den retning.

RENFE
Spanien



Guia Horário Oficial
Portugal

Modstående side:

'Table 26' står der øverst i venstre hjørne. 'Table' er sat med Helvetica, men cifrene '26' er sat med Gill. Hvad argumentet for denne detalje er, kan være svært at gætte, men det ser faktisk ikke så tosset ud.

British Rail
England

Helt katastrofalt er omslaget på den spanske køreplan. Det domineres af et stykke uinteressant fotografi, hvis motiv virker fuldstændigt malplaceret, og uden relevans for temaerne: køreplan – rejse – tog – eller blot noget, som minder herom.

Samlingen af køreplaner dokumenterer med al tydelighed, at det kan være svært at finde balancen mellem det sagligt nøgterne på den ene side, og det spændende og anderledes på den anden. Den viser også, at der på dette område er masser at gøre, for de respektive landes jernbaner og nogle dygtige grafikere.

Teknisk set

Køreplanerne holder sig alle til det sikre, hvad angår skriftvalg. De køreplaner som ikke er sat med Helvetica... de er også sat med Helvetica, hvis De forstår, hvad jeg mener. Undtagelserne, som bekræfter regelen, er den franske og den hollandske køreplan, der begge er sat med Univers.

En lille smule skuffet over udelukkende at finde Helvetica og Univers skrifter, kastede jeg mig endnu en gang over British Rail køreplanen. Englænderne har jo Gill Sans skriften, så måske... – men ak! Også englænderne benytter Helvetica. En smule skuffet var jeg ved at lægge køreplanen fra mig, da jeg pludselig fik øje på de tal, som angiver nummeret på hver køreplan. Her har man faktisk anvendt tallene fra Gill Sans! 'Table 26' står der øverst i venstre hjørne. 'Table' er sat med Helvetica, men cifrene '26' er sat med Gill. Hvad argumentet for denne detalje er, kan være svært at gætte, men det ser faktisk ikke så tosset ud. Gill tallene har dog ét problem, og det er det serif-løse et-tal, som i visse sammenhænge kan forveksles med bogstavet l. Nå, som regel går det uden problemer, og tallene er faktisk flotte. Desuden signalerer de – i modsætning til Helvetica – at vi er i England. Befriende! Har De nogen sinde fundet et firkløver? Hvis De har, så forstår De, hvordan jeg havde det med Gill Sans tallene.

Paris ► Aix-en-Provence

900 km

(Paris-Gare-de-Lyon) ►

Dans les TGV, la réservation est obligatoire et possible jusqu'au dernier moment.

Les trains circulent	Départ	Arrivée	Changement	No	Type	Places - Services offerts		
• jusqu'au 28 jan 94 : tous les jours sauf les sam, dim et fêtes et sauf le 12 nov 93.	06.38	12.41	MarseilleSC	11.36/12.07	803 56318	TGV	R1.2 1.2	
• à partir du 7 mars 94 : tous les jours sauf les sam, dim et fêtes et sauf le 13 mai 94.	07.00	12.41	MarseilleSC	11.59/12.07	803 56318	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours sauf les dim et fêtes.	07.40	14.15	MarseilleSC	12.48/13.30	807 56320	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours.	08.54	20.25	MarseilleSC	19.10/19.45	5957 56342		R1.2 1.2	
• tous les jours.	10.10	16.01	MarseilleSC	15.05/15.22	811 56326	TGV	R1.2 1.2	
• les ven sauf les 12 nov 93 et 13 mai 94, • les 10 nov 93 et 11 mai 94.	10.42	16.42	MarseilleSC	15.37/16.02	813 56330	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours sauf les sam, dim et fêtes.	11.40	17.20	MarseilleSC	16.23/16.45	815 56332	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours sauf les sam et sauf les 31 oct 93, 3 avr et 22 mai 94.	11.40	17.42	MarseilleSC	16.23/17.10	815 5362	TGV	R1.2 R1.2	
• les ven sauf les 12 nov 93 et 13 mai 94; • les 10 nov 93 et 11 mai 94.	12.55	18.28	MarseilleSC	17.39/17.52	819 56336	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours.	13.29	18.53	MarseilleSC	18.10/18.17	806 56338	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours.	15.40	21.24	MarseilleSC	20.25/20.40	827 56344	TGV	R1.2 1.2	
• les ven sauf les 12 nov 93 et 13 mai 94, • les 10 nov 93 et 11 mai 94.	16.46	01.13	MarseilleSC	00.15/00.30	5009 5220	Autocar	R1.2	
• les sam, dim et fêtes et les 12 nov 93 et 13 mai 94.	16.49	22.48	MarseilleSC	21.44/22.10	831 56350	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours sauf les sam, dim et fêtes et sauf les 12 nov 93 et 13 mai 94.	16.53	22.48	MarseilleSC	21.44/22.10	831 56350	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours.	17.47	00.11	MarseilleSC	22.36/23.35	837 56354	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours sauf les sam et sauf les 31 oct, 11, 12 nov 93, 3 avr, 12, 13 et 22 mai 94.	18.35	00.11	MarseilleSC	23.24/23.35	841 56354	TGV	R1.2 1.2	
• tous les jours.	21.17	06.35	MarseilleSC	05.11/06.00	5059 56302	R2	1.2	
• les 21 oct, 21 déc 93, 11 fév, 1er et 8 avr 94.	21.53	07.15	MarseilleSC	06.15/06.38	5067 56306	R	1.2	
• les 21 oct, 10 nov, 21 déc 93, 11 fév, 1er, 8 avr et 11 mai 94.	21.53	07.38	MarseilleSC	06.15/07.01	5067 56750	R	1.2	
• tous les jours.	22.36	08.25	MarseilleSC	07.10/07.49	189 5358	R	R1.2	

(1) Certains jours.

(2) Couchettes 2ème uniquement.

- 189 LE PHOCEAN
- 5957 LE CEVENOL

- 5358 VAL DE DURANCE

Paris ► Aix-la-Chapelle

420 km

(Paris-Nord) ► Aachen-Hbf

Les trains circulent	Départ	Arrivée	Changement	No	Type	Places - Services offerts	
• jusqu'au 23 déc 93 et du 3 au 21 jan 94 : tous les jours sauf les sam, dim et fêtes.	07.05	11.43	Bruxelles-M	09.39/09.47	81 417 (1)IC	R1.2 R1.2	
• à partir du 24 jan 94 : tous les jours sauf les sam, dim et fêtes.	07.07	11.43	Bruxelles-M	09.39/09.47	81 417 (1)IC	R1.2 R1.2	
• jusqu'au 22 jan 94 : tous les jours.	07.35	11.53			33	R1.2	
• à partir du 23 jan 94 : tous les jours.	07.37	11.53			33	R1.2	
• tous les jours.	10.23	15.43	Bruxelles-M	13.17/13.47	283 425 (1)IC	R1.2 R1.2	
• jusqu'au 22 jan 94 : tous les jours.	12.26	17.43	Bruxelles-M	15.27/15.47	89 429 (1)IC	R1.2 R1.2	

Suite ►

Når vi nu er ved den engelske køreplan, så er den sat med Helvetica i 4 punkt! Det, mener jeg, er lige på grænsen. Ganske vidst er den pænt trykt, men der skal ikke mangle lys, hvis man skal kunne læse, hvad der står, og det må da være helt umuligt at læse køreplanen i toget, skulle man mene.

De fleste af køreplanerne er trykt i én farve. Oftest i sort, men et par af dem benytter også en ekstra farve, til at fremhæve særlige dele af køreplanen, f.eks. ved hjælp af rasterflader. Det virker godt i de fleste tilfælde. Især i den franske køreplan har man opnået stor klarhed ved en systematisk brug af magenta streger og rasterflader sammen med sort tekst.

Næsten som på skinner

Afsluttende vil jeg sige, at som informationsgrafik betragtet er køreplanerne rimeligt vellykkede. Brugen af symboler og tegn er fin og konsekvent, og det er godt. Derimod kunne der arbejdes langt mere med omslagene på de fleste landes køreplaner. De løsninger, som her er vist, er simpelthen for dårlige. Omslagene kommunikerer ikke det, de skal, og de er generelt kedelige og uinspirerede. Designet kører næsten (– ja undskyld mig!) som på skinner: Dadum, dadum, dadum...

Modstående side:

De fleste af køreplanerne er trykt i en farve. Oftes i sort, men et par af dem benytter også en ekstra farve, til at fremhæve særlige dele af køreplanen, f.eks. ved hjælp af rasterflader.

SNCF
Frankrig

