

# Blå, brun og blå igen

## – DSB's uniformering 1950-1990

Af Frederik Birkholt Kolding

Denne artikel udspringer af en intern gennemgang af uniformssamlingen ved Danmarks Jernbanemuseum i 2017. Under arbejdet blev det tydeligt hvor lidt litteratur, der findes om det danske jernbanepersonales beklædning. I praksis er der næsten intet, bortset fra en artikelserie om privatbanernes uniformer af Bert Hansen og en afhandling af Helle Leilund, som inddrager DSB's uniformer i en undersøgelse af den nutidige brug af uniformer på civile arbejdspladser. En nyere bog om DSB's modernisering 1970-1990 af Flemming Søeborg inkluderer et kort kapitel om periodens uniformer men behandler emnet stedmoderligt. Det er en skam, for uniformeringen er en markant del af jernbanens profil på højde med bygningsdesign, skiltning og det rullende materiels bemaling. En historisk oversigt er interessant, fordi man gennem uniformerne kan aflæse meget om statsbanernes selvforståelse, personalets arbejdsforhold og organisationens interne struktur, samtidig med at uniformer også afspejler forandringer i samfundet.

Artiklens fokus er de forandringer, som statsbanernes uniformering undergik mellem 1950 og 1990, fordi DSB i denne periode indførte de første moderne uniformsprogrammer baseret på nye ideer om virksomhedsdesign. Perioden var præget af betydelige forandringer indenfor tøjdesign og beklædningsindustri og af en demokratisering af samfundet, der betød at hierarkier og autoriteter i stigende grad blev forbundet med noget negativt – med ungdomsoprøret i sluttresserne som kulmination. Forandringerne påvirkede DSB's valg af uniformering, fordi uniformens traditionelle formål netop havde været at vise autoritet og den enkelte ansattes plads i et hierarki.

Artiklen koncentrerer sig om selve jernbanepersonalets uniformering, mens andre grupper som DSB Togservice og kioskerne salgspersonale kun behandles forbigående. Søfartsafdelingens uniformering er ikke medtaget i undersøgelsen, da den – især for søofficerernes vedkommende – adskiller sig fra det landbaserede personale ved at trække på søfartens uniforms-konventioner. Gallauniformeringen er ligeledes udeladt, fordi den gik ud af brug tid-

ligt i artiklens fokusperiode. I 1960'erne var pligten til at anskaffe gallauniform blevet indskrænket til kun at omfatte generaldirektøren, hvilket den næste generaldirektør, Povl Hjelt (1970-1981), dog pure nægtede.<sup>1)</sup>

Udvikling og implementering af ny uniformering tog typisk flere år i en organisation af DSB's størrelse. For at undgå misforståelser om hvilket uniformssystem, der refereres til, beskrives de med det årstal, hvorfra de formelt først var gældende (dvs. uniform 1954, 1973 og 1984). De tre uniformssystemer behandles enkeltvis. Herefter følger tre tværgående afsnit: Et der ser på rammerne for produktion og tildeling, et om personalets holdning til uniformerne og et om uniformeringen af DSB's kvindelige ansatte. For at sætte udviklingen hos DSB i perspektiv sammenlignes der undervejs med to andre "civiletater" – toldvæsenet og postvæsenet.<sup>2)</sup> Men først indledes med to afsnit om henholdsvis embedsuniformeringens ophav og DSB's første uniforms-systemer, som tegner baggrunden for uniformernes udvikling efter 1950.

### Uniformsvæsen

Uniformering i moderne forstand opstod i takt med udviklingen af enevældens centraliserede statsapparat. I Danmark indførte kongemagten systematisk uniformering ved hæren i slutningen af 1600-tallet. Inspireret af Frankrig begyndte man i 1790'erne også at uniformere statens civile embedsmænd – med militæret som forbillede.<sup>3)</sup> I løbet af første halvdel af 1800-tallet blev uniformering udbredt til stadig flere civil-etater, og der blev udviklet egne konventioner for den civile embedsuniform. For eksempel blev uniformens gradstegn (distinktioner) typisk båret på kraven – frem for skuldrene eller ærmerne – som hos de militære værn. Uniformsknapperne var ofte præget med et korps-tegn, mens hærens var blanke. De synlige forskelle på de to uniformstraditioner voksede sig større med tiden, især da hæren i 1900-tallet gradvist indførte terrænfarvede feltuniformer. Men trods forskelle i udformningen var det stadig

en militær tankegang, der udgjorde grundlaget for den civil-etatslige uniformering: uniformen identificerer embedsmanden som kongens eller statens repræsentant og underbygger hans autoritet. Indadtil er uniformen med til at skabe korpsånd ved at synliggøre fællesskabet mellem de ansatte, og den understøtter disciplin, fordi distinktionerne markerer organisationens hierarki og kommandoveje.

Beklædningsdelene, som uniformerne bestod af, var i høj grad påvirket af den civile mandsdragt. Herremoden afspejles så at sige i uniformerne. Et eksempel er uniformsfrakken, som blev den centrale beklædningsdel i midten af 1800-tallet. Den var på mode i 1840'erne, da de første jernbaner i Danmark og hertugdømmerne blev anlagt, og både ved jernbanen Kiel-Altona (1844) og Roskilde-København (1847) blev personalet iklædt blå, højhalsede uniformsfrakker. Toldvæsenet indførte dem i grøn farve i 1845, mens de ved hæren og postvæsenet blev indført fra 1848, i henholdsvis blå og rød farve.<sup>4)</sup>

DSB's første uniformssystem fra 1887 var en civiluniform, men det trak på mange punkter på forgængerer, De jydsk-fyenske Jernbaners (JFJ) uniformsreglement fra 1868, hvor inspirationen fra den militære uniformering var ret eksplicit. JFJ's driftsbestyrer Niels Henrik Holst havde en baggrund som ingeniørofficer ved hæren, hvilket formentlig er årsagen til, at frakken i selskabets uniformsreglementet fra 1868 omtales som "våbenfrakke" (hærens betegnelse), mens selskabets ingeniører og inspektører skulle bære en "hue af militair form".<sup>5)</sup> Holsts baggrund er måske også årsagen til, at stations- og togpersonalets frakke og bukser skulle have samme farve (mørkeblå), ligesom ved hærens ingeniørkorps. På dette tidspunkt var det ellers normalt, at frakke og bukser havde forskellige farver. Benklæder slides typisk hurtigere end frakken, og den synlige forskel mellem nye og gamle klædningsdele er mindre, hvis de har forskellig farve. Det ses blandt andet hos Hærens linjeinfanteri, toldvæsenet, postvæsenet, og Sjællandske Jernbane-Selskab (SJS), samt JFJ's forgænger, Det Danske Jernbane-Driftsselskab.

### **DSB's uniformering 1887-1950**

DSB blev grundlagt i 1885, ved en sammenlægning af JFJ med SJS, som staten havde overtaget fem år tidligere. N.H. Holst blev udnævnt til generaldirektør og stod i spidsen for den praktiske sammenlægning af de to selskaber. Processen tog adskillige år og inkluderede en ny organisationsstruktur, som først var på plads i begyndelsen af 1890'erne. I 1887 fik selskabet sit første fælles uniformsreglement, som i detaljer angav, hvordan uniformen skulle se ud, og hvilke ansatte der havde pligt til at bære den, med ikrafttrædelse året efter.<sup>6)</sup>

Uniformssystem 1887 var bygget op omkring en grunduniform bestående af frakke, vest, bukser, kasket og vinterfrakke – alt fremstillet af mørkeblåt uldklæde. Frakken var dobbeltraded med skøder og opretstående krave, som var lukket tæt i halsen. Ligesom hos JFJ havde bukser og frakke samme farve, men på dette tidspunkt ser det ud til at være blevet normen – også hos andre etater. Nogle grupper fik jakke i stedet for frakke, men stadig dobbeltraded og med opretstående krave (forskellen mellem de to er, at jakken er kortere og uden skøder). Det gjaldt blandt andet portører og vognopsynsmænd. Kasketten var lav, med rund puld og nedfalden sort læderskygge samt en sort hagerem fæstnet med to små vingehjulsknapper. Foran på pulden var der placeret et vingehjul, og på stimlen (kanten under kasketkens puld) fandtes en lille, rund kokarde (roset) af sølvtråd og rød silke, som symboliserede de danske nationalfarver fra Dannebrog.

Uniformerne var på krave, kasket og ærme forsynet med distinktioner i guld eller sølv, som angav den ansattes placering i organisationens interne hierarki. Det fungerede på den måde, at de enkelte stillingstyper var placeret i én af ti uniformsklasser. For eksempel hørte rangermestre til uniformsklasse V, og havde et forgyldt vingehjul og en lille guldstjerne på hver side af frakkens krave, en skrå guldstribe på venstre overarm samt to guldbånd om kasketkens stimmel, mens pakmestre hørte til uniformsklasse VIII og havde et forsølvet vingehjul og to små sølvstjerner på krav-

# Afprøvning af nye DSB uniformer



Nu skal DSBs personale igen have nye uniformer.

– Modeskaberens mareridt

Berlingske Tidende 27.05.1982

Tegning af Jens Hage.

Upkt, august 1982

“Modeskaberens mareridt” – i 1982 præsenterede DSB en prototype på en ny uniform. Den blev genstand for en del kritik. Denne karikatur af Jens Hage blev bragt i Berlingske Tidende, og viser den nye model side om side med de to foregående uniformssystemer. Karikaturen ses her brugt som illustration på forsiden af en intern rapport om afprøvning af det nye uniformssystem (Danmarks Jernbanemuseum: Vibeke Lassen Nielsens arbejdsarkiv. Gengivet med Jens Hages tilladelse).

Frakke model 1869 og frakke/  
 jakke model 1887. Tre af de  
 ældste uniformsdele i Dan-  
 marks Jernbanemuseums  
 samling. Herunder ses en  
 frakke for en bremse-  
 vogter ved JFJ, ca. 1880 (1).  
 Umiddelbart til højre ses  
 henholdsvis en jakke for en  
 pakmester (2) og en frakke  
 for en rangermester (3),  
 begge DSB, ca. 1888-1889.  
 Læg mærke til bremse-  
 vogterens og pakmeste-  
 rens skulderstropper,  
 som ved begge selskaber  
 var kendetegn for tog-  
 personalet (Danmarks  
 Jernbanemuseum).

(2)



(3)



(1)



en og tre sølvbånd om kasketten. Kasketten distinktion ser i øvrigt ud til at være af en type, som var særegen for civiluniformer, og som også blev anvendt hos toldvæsenet.

Togpersonalet – togfører, pakmester og konduktør (senere togetjent) – kunne som gruppe skelnes fra resten af personalet, fordi deres uniformer var forsynet med skulderstropper. Personalet nederst i hierarkiet – konduktører og portører – havde tjenestenummer på kraven i stedet for stjerner. Begge dele var træk, der var videreført fra JFJ's uniformsreglement fra 1868, og det samme gjaldt uniformsfrakkens snit, distinktionernes placering på krave-tøjet og inddelingen af personalet i en øvre og en nedre gruppe, hvilket var markeret med henholdsvis guld og sølv. Til forskel fra de ældre jernbaneselskaber anvendte det nye statsbaneselskab et kronet vingehjul som symbol på uniformen såvel som på tryksager og stempler m.m. SJS og JFJ havde begge anvendt et stiliseret damplokomotiv.

Uniformeringen var ikke valgfri, og hovedparten af personalet var underlagt hel eller delvis uniformspligt under tjeneste. Som hovedregel skulle ansatte, der færdedes på stationsarealer og i tog, bære fuld uniform, mens ansatte, der arbejdede langs banen eller i administrationens kontorer, ofte måtte nøjes med eget tøj samt en uniformskasket og eventuelt en vinterfrakke – det sidste gjaldt også for lokomotivpersonalet. Uniformsreglement 1887 specificerede også hvilke stillingstyper, der efter ledelsens skøn



*Uniformsfrakke for togfører (tv) og uniformsjakke for lokomotivfører (th), DSB's uniformsreglement 1906/1909 (lokomotivpersonalet fik dog først fuld uniform i 1930'erne). På lokomotivførerjakken, der er fra engang mellem 1939 og 1954, ses de for DSB så karakteristiske, rektangulære skulderdistinktioner (Danmarks Jernbanemuseum).*

havde arbejdsforhold, der godtgjorde, at de udover grunduniformen fik udleveret regnfrakke, skindtrøje, arbejdsbluse eller andet ekstratøj. Det meste af personalet fik uniformen af statsbanerne, men en mindre gruppe, bestående af de øvre lønningsklasser – blandt andet trafikassistenter og stationsforstandere, var såkaldte *selvbeklædere*, som selv skulle betale uniformen af deres løn.

Statsbanernes næste uniformsreglement blev indført i 1906 med ikrafttrædelse året efter.<sup>7)</sup> Togpersonalet skulle fortsat bære frakke, mens resten af det uniformerede personale fik en ny, dobbeltradede jakke af mørkeblåt uldklæde med nedfalden krave med revers (det er en udbredt misforståelse, at uniformen var sort). På grund af den åbne reverskrave skulle den bæres med skjorte og slips, som den ansatte selv skulle sørge for. Uniformsreglementet blev revideret allerede i 1909. Den mest synlige ændring var, at den nye kasket fra 1906, som havde en blød, udfaldende puld, blev erstattet af en type med flad, stivet puld. Den kaldes undertiden for "ØK-huen", fordi samme model blev anvendt af flere rederier – blandt andet Østasiatisk Kompagni.<sup>8)</sup> Kasketten var prydet med forgyldte messingemblemer eller guldbroderi – herunder kongekrone, vingehjul og laurbærblade,<sup>9)</sup> samt nationalkokarde i rød og sølv.

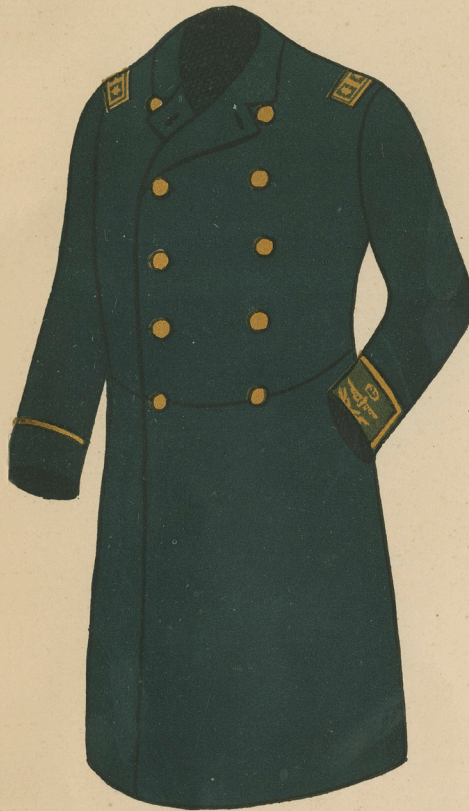
Uniformens distinktioner flyttede fra kraven til skuldrene. Til personalet, som gik med den nye reversjakke, blev der indført nye rektangulære distinktioner, som sad på tværs af skuldrene. De bestod af pap beklædt med uni-

formsklæde besat med en varierende mængde guldbånd og stjerner. På huen var distinktionen gengivet med stjerner og for de øverste uniformsklasser med egeløv.<sup>10)</sup> For togpersonalet blev distinktionerne placeret på frakkens skulderstropper. Opdelingen i sølv og guld var afskaffet, så alt uniformeret personale havde forgyldte knapper og distinktioner.

Som noget nyt angav uniformskasketten hvilken afdeling, bæreren var tilknyttet, via en smal klædestrimmel (passepoil) placeret mellem kasketens puld og stimmel: Violet for baneafdelingen, lyseblå for maskinafdelingen, rød for trafikafdelingen og grøn for andre. I reglement 1887 havde stationsforstanderen, eller den der fungerede på hans vegne, været forpligtet til at bære et rødt bånd om kasketten ved togekspedition. Dette blev i reglement 1906/1909 udvidet til et system med kasketbånd for henholdsvis den fungerende togfører (sort med rød stribe), pakmester (sort med grøn stribe), lokomotivfører (sort med blå stribe) og stationsforstander eller stedfortræder (rødt med smalle, sorte striber).<sup>11)</sup> Kasketbånd og passepoils hjalp med at angive bærerens funktion, som (med undtagelse af togpersonalet) ikke altid kunne læses ud af distinktionerne, der primært angav uniformsklasse.

Ligesom forgængerens blev uniformssystem 1906/1909 til i et krydsfelt mellem civil herrebeklædning og input fra forskellige uniformstraditioner – især civilestaternes. Jakken med krave-revers (også kaldet en *paletot*), som DSB

Galla-Uniform



Daglig-Uniform



Uniformshue



Eksempler på distinktioner, kasketmærker og uniformsknapper fra DSB's uniformsreglement 1906, publiceret af skrædderi og guldtrækkerforretningen C.L. Seifert, København, som blandt andet leverede uniformer til civilstaternes "selvbeklædere" - dvs. personale som selv var forpligtet til at anskaffe deres uniform (C.L. Seifert: Uddrag af Uniforms-Reglement for det ved de danske Statsbaner ansatte Personale, okt. 1906).

Guldbroderet Ærmeopslag for Stationsforstandere I-III



Stationsforstandere  
Overassistenter  
Godsexpediterere  
Assistenter



Ærmeopslag, Skulderdistinktion

# ment for det ved de danske Statsbaner ansatte Personale.

## Skulderdistinktioner

Første Lønningsklasse



Første Lønningsklasse



Skibsførere I og II,  
Styrmænd I og II



Anden Lønningsklasse  
som første, men med dette Egeløv



Skibsmaskinmestre I og II,  
Skibsmaskinassistenter I og II



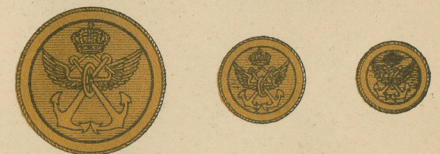
Stationsforstandere I-III



Stationsforstandere I-III

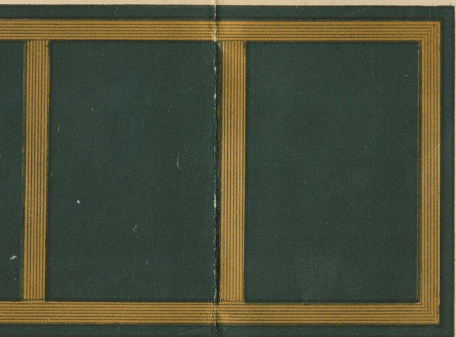


Uniformsknapper for  
Statsbanernes Søfartsforvaltning



Grader IV-V.  
af begge Grader } Samme Skulderdistinktion  
af begge Grader } med 2 Stjerner.  
..... }  
1 Stjerne.

Underassistenter



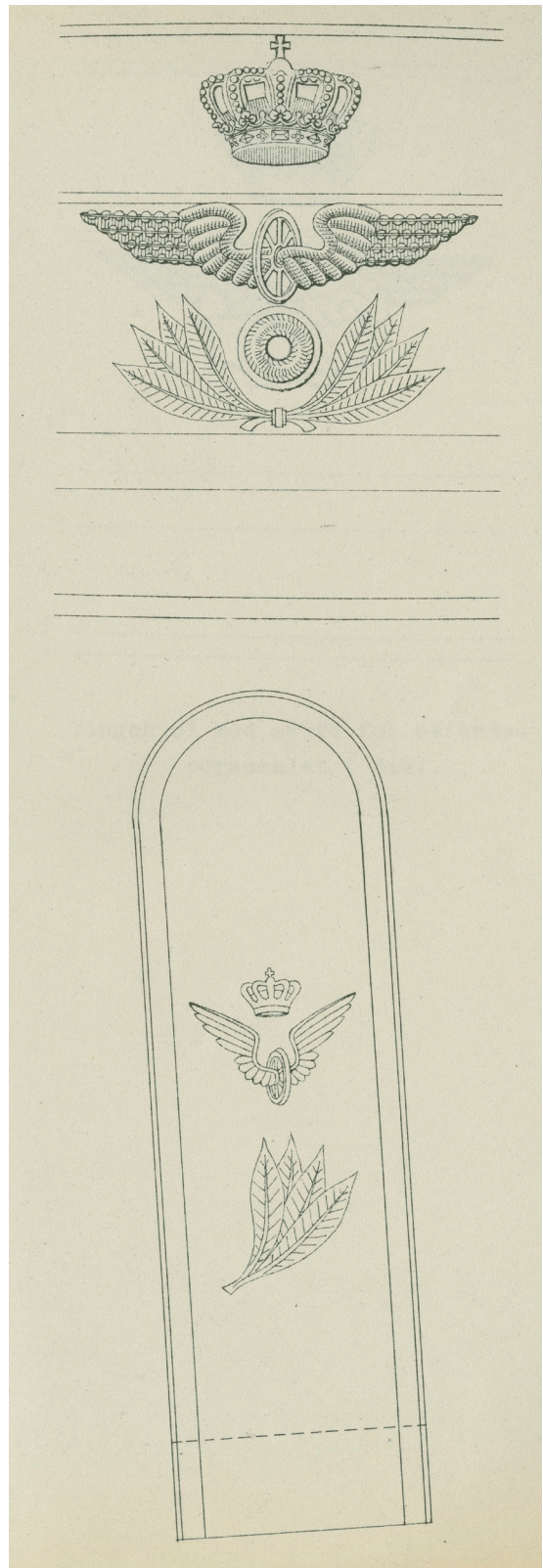
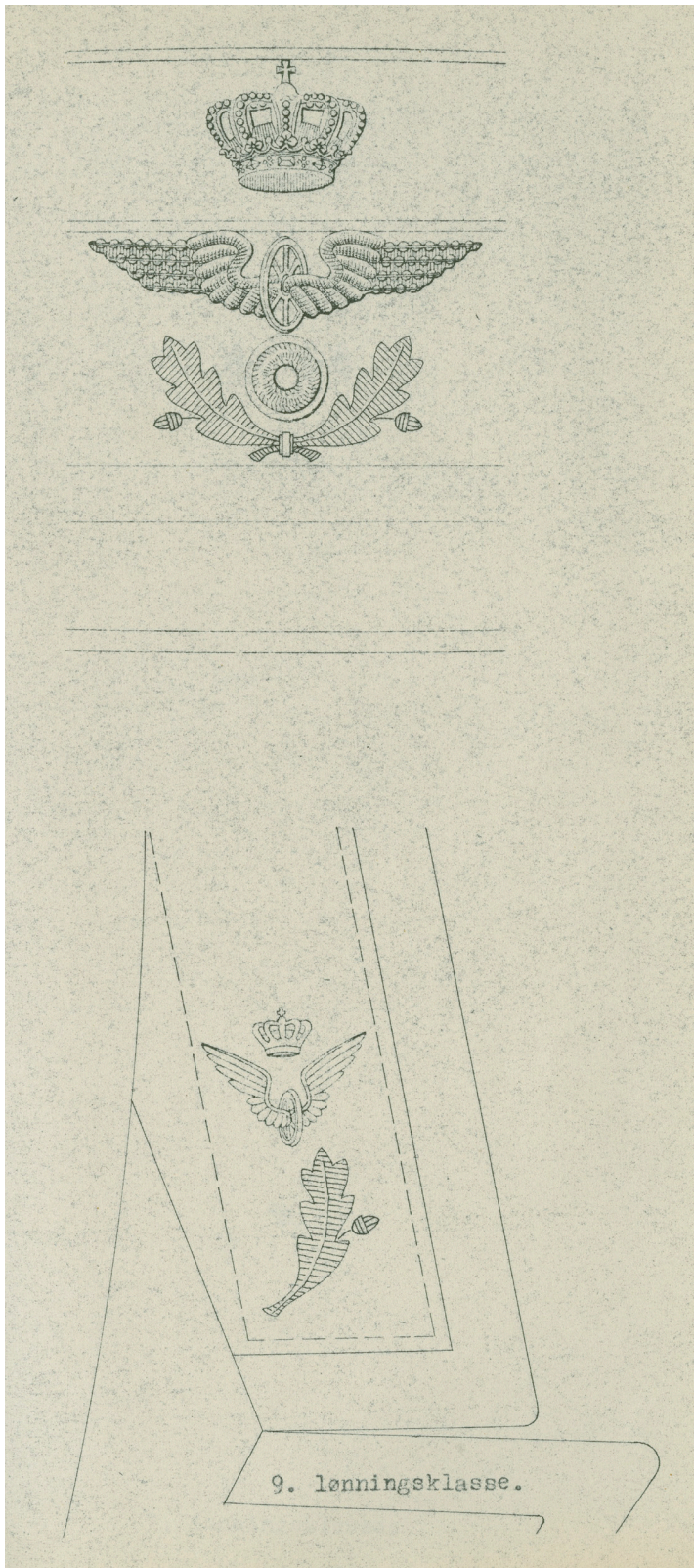
Uniformsknapper for Statsbanerne



ner, Hue-Emblemer og Knapper i naturlig Størrelse



Udgivet af  
Kgl. Hof-Guldtrækker C. L. Seifert, København.



Skitser til nye distinktioner som blev indført med DSB's uniformsreglement af 1954. For personale i de lavere lønklasser bestod distinktionerne af laurbærblade i maskinbroderi, mens de øvre lønklasser havde egeløv i guldbroderi. Togpersonalet bar distinktionerne på skulderstropper, mens resten af personalet bar dem på jakkens revers (Betænkning fra uniformsudvalget af 1952).





*Uniformsfrakke for togbetjent (tv) og uniformsjakke for stationsforstander (th), DSB's uniformsreglement 1954. Stationsforstanderjakken er fra slutningen af 1960'erne, hvilket kan ses på den skæve placering af uniformsknapperne, fjerde par fra neden. Det var vist ikke helt reglementeret, men sås hos de såkaldte "selvbeklædere", som selv skulle anskaffe deres uniform (Danmarks Jernbanemuseum).*

indførte i 1906, havde søvænet og toldvæsenet anvendt siden 1880'erne, da den var på mode, mens de rektangulære skulderdistinktioner, som DSB indførte med uniformsreglement 1906, muligvis var inspireret af lignende distinktioner, som fra begyndelsen af 1880'erne blev båret af visse krigsministerielle embedsmænd.<sup>12)</sup> De ser ikke ud til at have været anvendt af andre civiletater. Uniformspligten blev indskrænket lidt således, at tjenestemænd i administrationen kun skulle bære uniformskasket, hvis de som del af deres job færdedes udenfor kontorerne. Det samme gjaldt for assistenter og overassistenter, som nu kun skulle have fuld uniform, hvis de gjorde tjeneste på en station.

### **Uniformsudvalget af 1952**

Uniformssystemet fra 1906 var det længst fungerende i DSB's historie. Efter revisionen i 1909 lå uniformens grundudtryk fast i over et halvt århundrede. Der var enkelte justeringer undervejs, hvoraf den største var en revision i 1933, da lokomotivpersonalet for første gang tildelt fuld uniform.<sup>13)</sup> Først i begyndelsen af 1950'erne blev der igen lagt op til en revision. Det lader til at være et generelt træk, at civiletaterne fornyede deres uniformering på dette tidspunkt. Muligvis hang det sammen med, at der under og efter besættelsen var mangel på tekstil, hvilket gjorde det urealistisk at revidere uniformssystemerne i større grad. Forsyningen af klæde blev så småt normaliseret omkring

1950, blandt andet fordi Den Militære Klædefabrik, som fremstillede uldklæde til etaterne, fik nye maskiner via Marshallhjælpen. Toldvæsenet indførte nye uniformer i 1949, postvæsenet i 1950 og statsbanerne i 1954. Hos DSB blev processen påbegyndt i 1952 med et uniformsudvalg, som blev nedsat af generaldirektoratet på opfordring fra de ansattes organisationer. Anledningen var et ønske fra personaleorganisationerne om at få fornyet uniformen, og især at slippe af med de rektangulære skulderdistinktioner, som man fandt klodsede og fjollede.<sup>14)</sup>

Udvalget var sammensat af tre repræsentanter for statsbanerne – herunder formanden, mens yderligere tre blev udpeget af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg: henholdsvis fra Dansk Jernbaneforbund (stations- og togpersonalet samt depot- og banearbejdere), Dansk Lokomotivmandsforening (lokomotivførere og fyrbødere) og Jernbaneforeningen (assistenterne). Udvalgets hovedopgave blev formuleret som "en hensigtsmæssig modernisering af visse uniformsgenstandes udseende, uden deraf følgende merudgift".<sup>15)</sup>

Det nye uniformsreglement, som blev udsendt i april 1954, bør ikke ses som et selvstændigt uniformssystem, men som en revidering af uniformssystem 1906/1909.<sup>16)</sup> I mange henseender videreførte man en uniform, som med løbende justeringer havde været i brug i et halvt århundrede. Systemet var bygget op omkring den samme grunduniform af jakke, vest, bukser, kasket og kappe, stadig fremstillet



Model 1887, overportør af 2. grad



Model 1909, baneformand



Model 1909, lokomotivfører



Model 1960, togbetjent



Model 1973, stationsbestyrer



Model 1984, "pilotmodellen", stationsbestyrer

af mørkeblåt uldklæde. Jakkens form var gradvist forandret siden begyndelsen af århundredet, da knapperne blev påsyet med lige indbyrdes afstand. Med tiden rykkede de fire nederste sæt knapper tættere sammen, samtidig med at kraveåbningen blev udvidet således, at skjortebrystet blev mere synligt. For togpersonalet havde DSB allerede i 1951 erstattet våbenfrakken med en ny enkeltradede jakke, der havde ligheder med hærens reversfrakke for officerer model 1923 og grænsegendarmeriets jakke fra 1946. Jakken blev bibeholdt i det nye uniformsreglement.<sup>17)</sup>

Den eneste rigtigt markante forandring af uniformens udseende, som blev gennemført af uniformsudvalget, var nye distinktioner, som adskilte sig fra de gamle på to måder: For det første flyttede distinktionerne fra jakkens skuldre til reverset, med undtagelse af togpersonalets jakke, hvor de fortsat var placeret på skulderstropperne. For det meste af personalets vedkommende bestod de nye distinktioner af et kronet vingehjul og 1-5 laurbærblade i fladt maskinbroderi, mens de øvre lønningsklasser – trafikassistenter, stationsforstandere, afdelingsledere m.m. – fik egeløv i guldbroderi.<sup>18)</sup> For det andet gik distinktionen fra at vise uniformsklasse til at vise den ansattes lønningsklasse, som i 1954 gik fra 17 op til 1.<sup>19)</sup> Hvad det betød i praksis, kan illustreres med et eksempel: I reglement 1906 var personalet inddelt i ni uniformsklasser.<sup>20)</sup> Alle baneformænd hørte under uniformsklasse syv og bar samme distinktion uanset anciennitet. Med reglement 1954 skulle en baneformand derimod bære to laurbærblade på kraverreverset, hvis han var i 14. lønningsklasse, og tre hvis han var i 13. lønningsklasse. Systemet blev også gennemført på kasketten således, at baneformanden under kokarden bar et forgyldt emblem med to bundter af to eller tre laurbærblade – alt efter lønningsklasse.

Når uniformsudvalget for det meste af personalets vedkommende havde anbefalet at placere distinktionerne på reverset, blev det begrundet med, at dette efterhånden var hyppigt forekommende andre steder. Der lader til at være sket et skifte i civiletaternes uniformsmode i retning af mere diskrete distinktioner. Både hos told- og postvæsenet havde der direkte været udtrykt ønske om mindre militærprægede uniformer. Hos toldvæsenet fandtes dog også kræfter, der trak i den anden retning, og resultatet blev et kompromis, hvor man bibeholdt distinktioner på reverset – men i et nyt og mere diskret design med egeløv. Hos postvæsenet skiftede bybudene uniformsfrakken ud med reversjakke.<sup>21)</sup>

Udvalget havde også en anden opgave, som var at se på mulighederne for at ændre tildelingen af uniformsdele til de ansatte. Jakke, bukser, kasket og andre uniformsdele blev tildelt de ansatte efter faste terminer. Det betød for eksempel, at en portør efter revisionen af uniformsreglementet i 1933 fast fik en uniformsjakke og ét par bukser om året, en kasket og en vest hvert halvandet år og en vinterkappe hvert femte år. Systemet var en kilde til frustration, fordi det var ufleksibelt i forhold til den enkelte ansattes behov. Som hovedregel blev terminer og typer af beklædningsdele fastsat for alle ansatte i samme stillingstype – uden hensyn til lokale vejr- og arbejdsforhold. For nogle ansatte var terminerne så lange, at det var svært at få tøjet til at holde perioden ud.

Før udvalget blev nedsat, lagde personaleorganisationerne især vægt på distinktionerne, men i praksis handlede de fleste af deres forslag til udvalget om at få justeret tildelingen. En sammenligning af uniformsudvalgets betænkning og det færdige reglement viser, at generaldirektoratet i praksis fulgte udvalgets anbefalinger punkt for punkt.

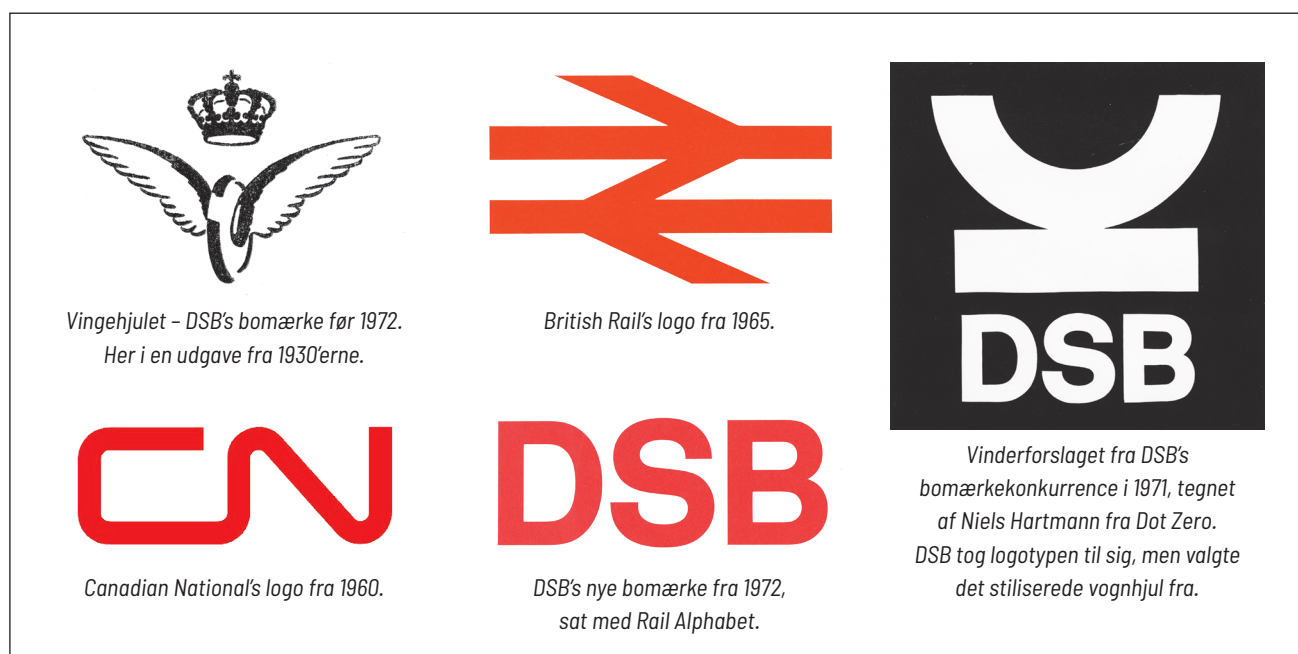
Eksempler på DSB's uniformskasketter 1887-1984. Den længst fungerende var "ØK-modellen" fra 1909, som har sit navn, fordi typen i forvejen anvendtes af flere rederier. På baneformandens kasket kan man lige ane den violette passepoil under pulden, som viste, at han hørte under baneafdelingen. Lokomotivførerens kasket har det lyseblå kasketbånd for lokomotivfører i funktion. Fra 1960 begyndte man at udfase ØK-modellen til fordel for en kasket med større puld og uden passepoil, som blev afskaffet i 1958. Kasketterne fra 1973 og 1984 er begge udstyret med kendetegn for fungerende stationsbestyrer - henholdsvis et betræk og et kasketbånd. I det meste af perioden blev hovedbeklædningen kaldt for en "uniformshue", mens betegnelsen "kasket" først vinder indpas i 1980'erne (Danmarks Jernbanemuseum).

Da de fleste af ændringsforslagene kom fra fagforbundene, tyder det på, at udvalgsarbejdet havde karakter af en forhandling mellem ledelse og ansatte (via organisationerne). Personalet kunne få gennemført konkrete ændringsønsker til terminerne, mod at de selv fandt pengene andetsteds i budgettet. For eksempel fik bane-, signal-, remise- og magasintjenesternes personale nedsat deres meget lange terminer på fire år for både benklæder og jakke til henholdsvis 2 og 2¼ år, mod at samtlige ansatte fik forlænget terminen for uniformsvest og kappe, og ved at de forskellige typer regnfrakker, man hidtil havde anvendt (imprægneret stof, gummi, oilskin), alle udgik til fordel for billigere regnfrakker af plastik.<sup>22)</sup> I det perspektiv var det væsentligste ved de nye distinktioner, at de var billigere end de gamle, fordi det frigjorde midler, der hjalp med at finansiere andre ændringer i uniformsprogrammet.

### Designprogram 1972

Statsbanernes næste uniformssystem blev taget i brug i 1973. Udviklingen af uniformen faldt sammen med DSB's første designprogram, som blev udviklet i begyndelsen af 1970'erne. Designprogrammet var en del af en strategi, som DSB udarbejdede for at imødegå konkurrencen fra bil- og flytrafik, der havde været stigende op igennem 1950'erne og 1960'erne.

Den største udfordring var bilismen, som havde været på fremmarch allerede i mellemligstidens årene. Den blev bremsede midlertidigt af besættelsens brændstofmangel og forbud mod privat bilkørsel men fortsatte med fornyet kraft, efter at kørselsforbuddet blev ophævet i 1950. Politisk lå fokus i efterkrigstiden på udvikling af vejnettet på bekostning af jernbanenetet.<sup>23)</sup>

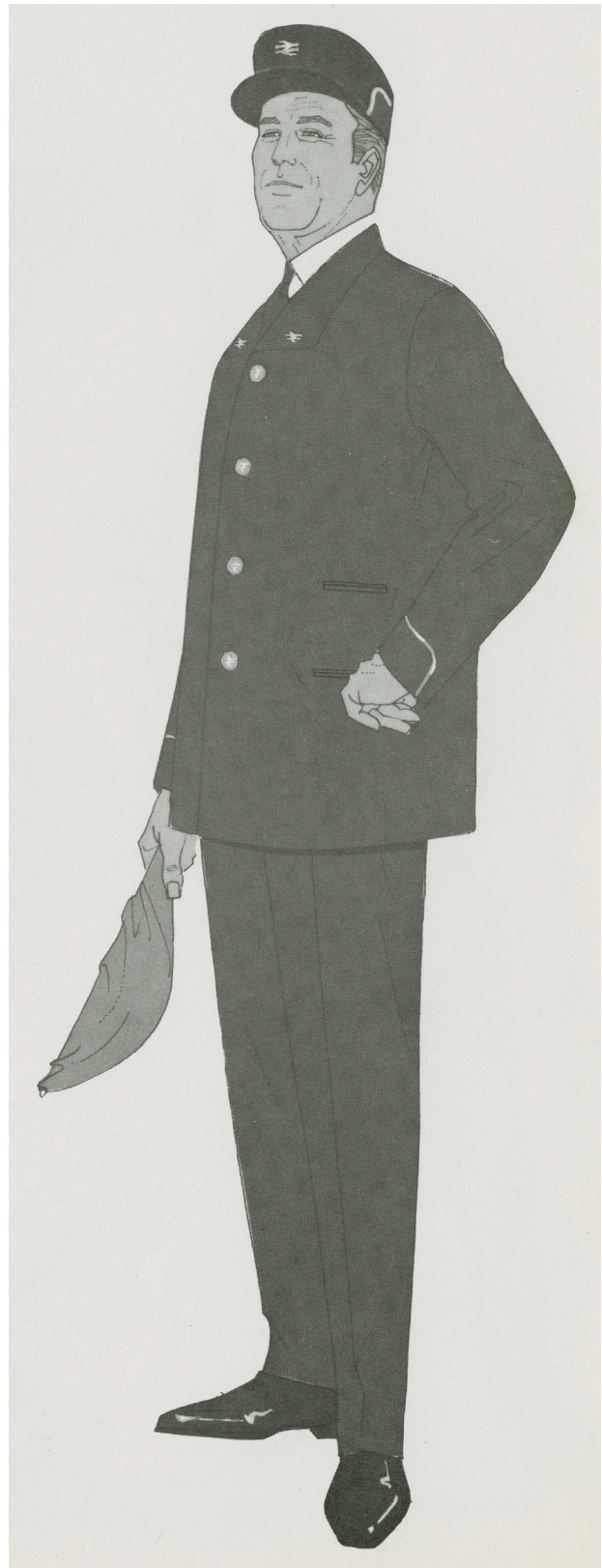


Som modsvar på konkurrencen blev en moderniseringsproces iværksat med det formål at udvikle statsbanerne til en moderne transportvirksomhed. Udover at forbedre hastighed og rettidighed var formålet, at passagererne skulle opleve en mærkbar forbedring af serviceniveauet, blandt andet ved hjælp af bedre kommunikation og skiltning, nyindretning af vogne og stationer m.m. Designprogrammet spillede en væsentlig rolle og blev prioriteret højt af DSB's nytiltrådte generaldirektør, Povl Hjelt. En arbejdsplan blev skitseret kort efter hans tiltræden i efteråret 1970, og man ansatte arkitekten Jens Nielsen som designkonsulent. Eksterne arkitekter og designere blev hyret ind efter behov til at arbejde med udvalgte opgaver.<sup>24)</sup> Målet var et designprogram, som ikke bare skulle give virksomhedens image et løft, men også være en drivkraft i selve moderniseringsprocessen. Med Povl Hjelts ord:

*“Man vil forstå, at designprogrammet ikke blot er en plan for den ydre udformning af anlæg og redskaber i DSB. Det er en filosofi, en tankegang, som skal indbygges i alle planlægningsled i virksomheden”.*<sup>25)</sup>

Designprogrammet mandede i første omgang ud i en designmanual, som udkom i 1972. Manualen indeholdt retningslinjer for, hvordan designprogrammets grundelementer – bomærke, skrifttyper og farver – skulle anvendes i tryksager, dokumenter og skiltning samt på lokomotiver, vogne og andre køretøjer. Den var tænkt som et værktøj, der skulle understøtte designprogrammets realisering på tværs af en stor og vidtforgrenet organisation. Selve manualen var udført af designfirmaet Dot Zero ved Niels Hartmann, mens de andre delelementer var udført af eksterne samarbejdspartnere koordineret af Jens Nielsen.

Udvikling af virksomhedsidentitet gennem design havde set dagens lys hos amerikanske virksomheder i 1950'erne. DSB var blandt de første virksomheder i Danmark til at indføre en designmanual, og den tredje blandt nationale jernbaneselskaber i Europa efter Storbritannien og Nederlandene. Inspirationen kom således fra udlandet, først og fremmest fra British Rail. Hvor meget, man lånte, illustreres



*DSB's designprogram fra 1972 var baseret på British Rail's corporate design manual fra 1965, hvorfra denne tegning af en "train guard" er hentet. Her hentede DSB også inspiration til sit eget uniformsprogram fra 1973 – især kasketten med de opslåede øreklapper (British Rail: Corporate Design Manual, bd. 4).*

nok tydeligst af selve designmanualen, som var opbygget og udformet med British Rail's *Corporate Identity Manual* fra 1965 som skabelon.<sup>26)</sup> Det kan tilføjes, at skrifttyperne til logo, skilte, tryksager m.m. var meget tæt på at være en direkte kopi af British Rail's eget *Rail Alphabet*.

Som led i designprogrammet skiftede DSB også bomærke. Det betød et farvel til det kronede vingehjul, som i varierende udformninger havde været anvendt på alt fra tryksager til uniformsknapper i et lille århundrede. Povl Hjelt fandt, at vingerne gjorde bomærket utidssvarende på grund af konkurrencen fra flytrafikken.<sup>27)</sup> DSB udskrev en bomærkekonkurrence blandt en udvalgt gruppe af fagfolk. Vinderforslaget var designet af Niels Hartmann og bestod af et stiliseret vognhjul og bogstaverne "DSB" sat med *Rail Alphabet*. Derpå skar man symbolet væk men beholdt bogstaverne. Det skete på Jens Nielsen foranledning – han havde fra starten argumenteret for et rent tekstbaseret bomærke med forbillede i jernbaneselskabet Canadian National's logo fra 1960.<sup>28)</sup> Sammen med vingehjulet valgte man også at afskaffe kongekronen, som DSB på linje med andre statsinstitutioner havde anvendt siden 1885. Jens Nielsen fandt den svær at inkorporere i designprogrammet:

*"Den mangefarvede krone, som pryder en del af virksomhedens rullende materiel, lader sig ikke sætte ned i format f.eks. til tryksager, og stiliserede udgaver i én farve virker ikke særligt tiltalende".<sup>29)</sup>*

### Uniformsudvalget af 1969

Den 25. november 1969 nedsatte DSB's ledelse et uniformsudvalg, som skulle komme med forslag til et nyt uniformssystem. Undervejs blev udvalget overhalet indenom af designprogrammet, og dele af dets arbejde måtte genovervejes for at sikre sammenhæng med det nye design. Det ses ved, at designmanualen fra 1972 mangler det femte afsnit, som ifølge indholdsfortegnelsen skulle omhandle personalets uniformering, formentlig fordi uniformsprogrammet først lå færdigt i 1973.<sup>30)</sup>

Ligesom i 1952 blev udvalget nedsat på opfordring fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, som i lighed med toldvæsenet ønskede uniformer, der var mere moderne og publikumsvenlige: "det må være på tide, at vi iklædes mere bekvemt uniformstøj. Andre farver og elegantere snit."<sup>31)</sup> Udvalget holdt sit første møde d. 3. februar 1970. De formelle rammer var meget lig udvalget af 1952. Formanden var udpeget af DSB, men ellers var fordelingen af repræsentanter mellem DSB og personaleorganisationerne nogenlunde ligelig. Udgifter til et nyt uniformsprogram skulle også denne gang holdes indenfor det eksisterende budget. Til gengæld var selve opgaven anderledes. Denne gang blev der lagt op til at lave en helt ny uniform og ikke blot en opdatering af den eksisterende. Traditionelle kendetegn som distinktioner og uniformsknapper ønskede man afskaffet, og udvalgets arbejdsprogram luftede muligheden for, at uniformen for nogle ansatte kunne erstattes af en "efter arbejdets art hensigtsmæssig – og også gerne fiks – arbejdsdragt".<sup>32)</sup> Ønsket om at blive fri af distinktionerne, som organisationerne første gang havde ytret i begyndelsen af 1950'erne, lader til at have slået rod. Måske skal det også ses i lyset af 1960'ernes ungdomsoprør, som betød, at den traditionelle embedsuniform for dele af befolkningen gav negative associationer til autoritet, ensretning, undertrykkelse etc.

Generelt hældede udvalgets medlemmer mod at erstatte uniformen med praktisk betonet arbejdstøj, blot det var pænt, og et af medlemmerne ytrede, at man "måtte følge tiden og prøve at komme væk fra uniformering, der kunne virke stiv og 'etatslig'." Udvalgsformanden så gerne en "moderne, tiltalende – men ikke outreret – uniform."<sup>33)</sup> Tendensen ser ud til at være den samme ved andre etater, selvom DSB var tidligt ude. Postvæsenet afskaffede distinktionerne i 1979, mens toldvæsenet afskaffede dem i 1983 og derpå genindførte dem fire år senere. Som lovhåndhævende myndighed havde man ikke samme behov for at komme bort fra det autoritære udtryk, selvom man også stilede efter at være "en moderne etat i en hensigtsmæssig arbejdsbeklædning".<sup>34)</sup>

Uniformsjakke (tv) og arbejdsjakke (th) fra DSB's uniformsprogram 1973. Det var DSB's første uniformsprogram i moderne forstand. Det var kendetegnet ved, at man i højere grad end tidligere forsøgte at tilpasse beklædningsdelene til de forskellige funktioner: Pæn habitjakke til personale med megen kundekontakt og praktisk arbejdsjakke med reflekser til de øvrige (Danmarks Jernbanemuseum).



Derudover skulle udvalget også diskutere en revision af uniformspligten, der i store træk havde været gældende siden 1887. Arbejdsprogrammet skitserede en væsentlig omstrukturering. For kontorphonale blev uniformspligten helt afskaffet, og det samme gjaldt personale i billetsalg, selvom de havde publikumskontakt – et princip, som udvalgets formand kaldte for "skranken skiller".<sup>35)</sup> Det vil sige, at man forsøgte at begrænse uniformeringen til de situationer, hvor det var nødvendigt for, at passagererne kunne identificere personalet. Man diskuterede endda, hvorvidt uniformering af lokomotivpersonalet var nødvendig, eller kunne afskaffes, men det førte til protester fra Dansk Lokomotivmandsforenings repræsentant, som krævede kompensation, hvis foreningens medlemmer skulle stille i deres eget tøj.<sup>36)</sup>

Man endte med at opdele personalet, der fortsat skulle have tøj, i to grupper: Den første bestod af ansatte omfattet af *absolut-* eller *delvis uniformspligt*, som skulle have *uniformsbeklædning* – især togpersonale, lokomotivførere, rutebilchauffører (som havde haft kakifarvede uniformer siden 1920'erne) og stationspersonale med regelmæssig perrontjeneste. Den anden gruppe bestod af ansatte omfattet af *ingen uniformspligt*, som fik *arbejdsbeklædning*. Det var personale uden større publikumskontakt som rangerpersonale og banearbejdere.<sup>37)</sup> Nærlæser man udvalgets forslag, kommer forsøget på at skelne mellem *uniform* og

*arbejdsbeklædning* dog til at virke noget kunstigt. For de fleste stillingstyper i kategorien *Ingen uniformspligt* kom arbejdsbeklædningen (som de havde pligt til at bære) blandt andet til at bestå af en dragt med bukser, jakke og kasket i samme farve og næsten samme snit som kollegerne med uniform. Undtagelsen var timelønnede håndværkere og arbejdsmænd, som kun fik tilbudt tøj som overalls og kedeldragt, samt regntøj og udendørs vinterarbejdstøj – i brun farve.

Ligesom fornyelsen af distinktionerne i 1954 var reduktionen af uniformspligten også et økonomisk tiltag, som hjalp med at holde budgettet. For eksempel afskaffede man selvbeklæderordningen. På den konto hentede 1969-udvalget en betydelig besparelse, fordi man fandt, at mange af selvbeklæderne ikke havde behov for uniform. I princippet skulle de selv betale, men i praksis fik de tilskud af DSB, som under reglement 1954 udgjorde to tredjedele af anskaffelsesprisen for de første to uniformer og tre fjerdedele for de efterfølgende. Bortfaldet af deres uniformspligt var med til at betale togpersonalets uniformering, som med 1973-uniformen blev dyrere, fordi terminerne for jakke, bukser og kasket blev nedsat til kun ét år.<sup>38)</sup>

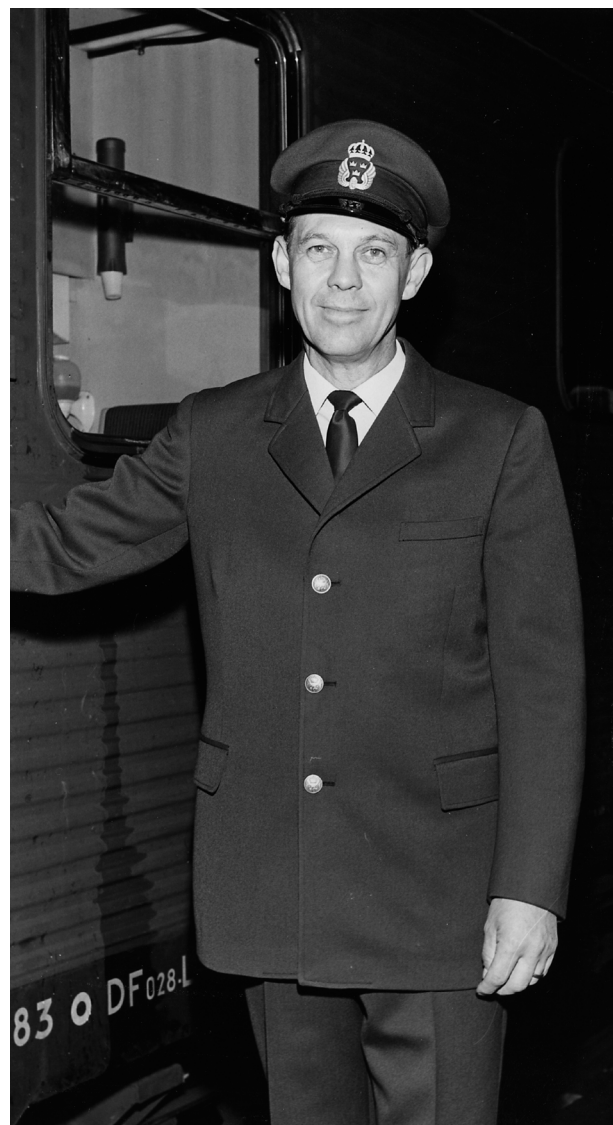
Med hensyn til tøjets form og farve rettede udvalget blikket mod Sverige, hvor Statens Järnvägar (SJ) i maj 1970 – i overensstemmelse med nyeste mode – indførte en ny uniform uden gradstegn.<sup>39)</sup> Med SJ som forbillede enedes

man om en uniform med enkeltraded blazerjakke og samme snit og blå farve som SJ. Udvalget var således langt i arbejdet, da Povl Hjelt i august 1970 meddelte, at udvalget af hensyn til det nye designprogram ikke måtte lægge sig fast på farve og udseende.<sup>40)</sup>

### Den brune uniform

Til at videreføre arbejdet med uniformen blev der nedsat en projektgruppe. Den bestod af tre af DSB's repræsentanter i uniformsudvalget sammen med Jens Nielsen og designeren Svend Plougmann, som var hyret på grund af sit arbejde med produktudvikling i beklædningsbranchen. Deres forslag blev herefter forelagt organisationerne og det samlede uniformsudvalg, som godkendte det.<sup>41)</sup>

Resultatet blev en brun uniform med beige skjorte, der var afstemt efter designprogrammets farver – herunder det stribede gardinstof og sædebetræk, som passagervognene skulle indrettes med. Uniformsjakken var enkeltraded med tre forgyldte knapper i et kropsnært snit og med en bred reverskrave. Det nye diskrete "DSB"-logo var broderet med guldråd på jakkens højre bryst – samme sted som på Canadian National's uniformer.<sup>42)</sup> Til lokomotivførerne var designet en tilsvarende jakke af lysebrunt skind. Uniformskasketten var en form for "skihue" med opslået øreklap, baseret på en model som British Rail havde indført i 1960'erne, der var inspireret af en hue, som de britiske designere under en studietur i Sverige havde set anvendt af banearbejdere.<sup>43)</sup> Til personale med begrænset publikumskontakt og udendørs arbejde blev der leveret en arbejdsjakke – i samme snit og farve – men knappet tæt i halsen og med anonyme trykknapper og refleksbånd. Til udendørs vinterarbejde blev der indført en ny type arbejdsdragt, der var udviklet af Statens Byggeforskningsinstitut under navnet "Vejrklær" – men i DSB's brune farve. Uniformsprogrammet blev i øvrigt udvidet til også at omfatte stewardesserne hos *DSB Togservice* og personalet ved *DSB restauranter* og *kiosker*, der fik tøj i brune og orange farver.



Da DSB omkring 1970 tog fat på at udarbejde et nyt uniformsprogram, kiggede man i første omgang til kollegerne i Sverige, hvor SJ netop havde indført en ny blå uniform i et moderne snit og uden distinktioner (Järnvägsmuseet).

Gruppefoto fra præsentationen af det nye uniformsprogram i 1972. I venstre side vises togpersonalets uniformer inklusiv en togstewardesse klædt i orange, og til højre vises cateringpersonale fra stationernes restaurationer. Bemærk, at togføreren yderst til venstre har et grønt betræk på uniformskasketten. Distinktioner indgik ikke i uniformsprogrammet, men der var stadig behov for at markere togføreren og den fungerende stationsbestyrer, som fik henholdsvis grønt og rødt betræk (Danmarks Jernbanemuseum).





Sammenlignet med DSB's tidligere uniformsystemer var 1973-uniformen meget tidsbunden. Her har det spillet en ikke uvæsentlig rolle, at man valgte at involvere en designer fra beklædningsbranchen. Brun og orange hørte til tidens modifarver sammen med karrygul og lilla, og jakkernes brede revers var også typisk for tiden. De ældre uniformsystemer havde også et afsæt i den civile mode, men de var tilsat autoritetens symbolsprog i form af emblemer og distinktioner. Forskellen var, at moden nu gik i en langt mere uformel retning kombineret med DSB-ledelsens ønske om modernisering og en modstand mod autoriteter, der var taget til i løbet af 1960'erne.

Uniformen var anderledes end det, som uniformsudvalget i første omgang havde lagt op til. Især kasketten og farverne var radikale forandringer. Men grundtanken om en enklere, mindre "etatslig" beklædning havde holdt ved. Da man i juni 1972 præsenterede prototypen på uniformen, skrev udvalgets sekretær til personalet:

*"Mange nye og fordomsfri tanker og ideer er kommet til udtryk i forslaget til farve og snit i den nye uniform mv. Alligevel virker uniformen klassisk og ikke som et modelune. Uniformen er ikke alene skabt for halvfjerdserne, men også for en god bid af fremtiden".<sup>44)</sup>*

Det skulle vise sig at være forkert. Den var kun i brug i godt ti år – den korteste levetid for en DSB-uniform til dato. I dag forbindes uniformen i høj grad med 1970'erne – især på grund af farven – og generelt har den fået et dårligt eftermæle. Der var også praktiske problemer: For eksempel var det svært for passagererne at skelne personalet fra menneskemængden på perronen. Valget af den brune farve er tilskrevet Svend Plougmann, men man skal huske, at personaleorganisationerne selv sagde god for den – blandt andet præsenterede Dansk Jernbaneforbund uniformen på sin kongres i 1972. Povl Hjelt lægger i sine erindringer vægt på, at uniformen tjente et formål som en markør for DSB's skift fra etat til servicevirksomhed. Jens Nielsen var derimod ikke begejstret for resultatet, men spørgsmålet havde ikke været op til ham alene.<sup>45)</sup>

### **Uniform 1984**

Arbejdet med den nye uniform begyndte i 1981, men ifølge Jens Nielsen, der siden var blevet DSB's designchef og en overgang overarkitekt, havde der "været arbejdet skitse-mæssigt på problemerne siden 1976".<sup>46)</sup> Idégrundlaget blev skitseret i et lysbilledforedrag om corporate design, som han gav i forskellige sammenhænge. Foredraget var udarbejdet sammen med designeren Per Møllerup, og det vægtede fire egenskaber ved en moderne uniform: 1) Identifikation – passagererne skulle kunne genkende personalet – og personalet hinanden. 2) Uniformen skulle være hensigtsmæssig til opgaven og skulle beskytte bæreren mod temperaturudsving og snavs. Endelig skulle personalet acceptere uniformen, hvilket stillede krav til 3) komfort og 4) udseende. Pointen var, at de meget forskelligartede ønsker ikke kunne indfries uden en grad af fleksibilitet – de kunne "ikke honoreres af een uniform, men af et uniformsprogram".<sup>47)</sup>

Arbejdsprocessen adskilte sig fra de to foregående uniformssystemer ved, at initiativet denne gang i højere grad udgik fra DSB selv – fremfor fra personaleorganisationerne. Organisatorisk var arbejdet også tilrettelagt anderledes, idet opgaven blev lagt i hænderne på en arbejdsgruppe under Jens Nielsen ledelse. Gruppens sammensætning ændrede sig undervejs i forløbet men bestod fra starten af en designer, to repræsentanter fra Statens Konfektion samt en togfører (kort efter blev yderligere en togfører føjet til gruppen) for at få et brugerperspektiv på arbejdsgruppens forslag. Der var problemer med at finde en designer, som ville påtage sig opgaven. Blandt andet spurgte man modedesigneren Søs Drasbæk, men hun takkede nej, da hun syntes, at opgaven lå for langt udenfor hendes område. I sidste ende og med generaldirektør Ole Andresens tilladelse faldt valget på designeren Vibeke Lassen Nielsen, der var gift med Jens Nielsen.

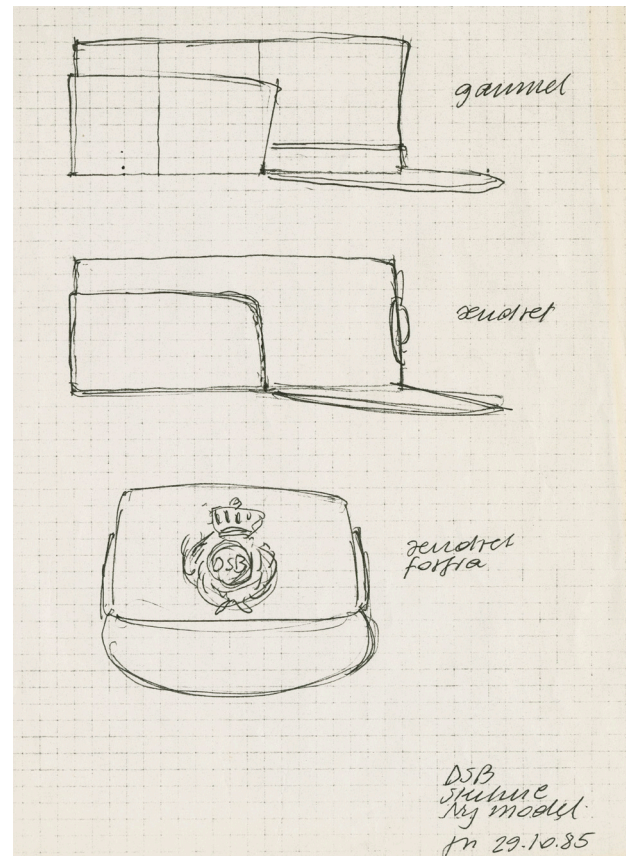
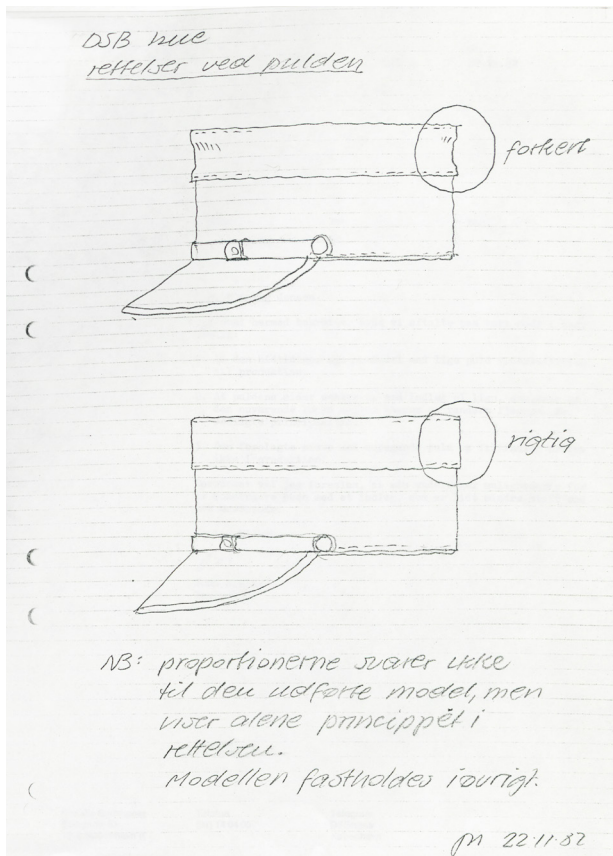
Det er værd at bemærke, hvor relativt indskrænket personaleorganisationernes rolle var sammenlignet med uniformsudvalgene af 1952 og 1969. Arbejdsgruppens første

opgave var at udvikle en prototype på en uniform til togpersonalet, som derpå skulle vises frem for personaleorganisationerne på et internt møde. Først herefter fik arbejdsgruppen tilknyttet et uniformsudvalg bestående af repræsentanter for organisationerne, som løbende skulle tage stilling til gruppens arbejde.<sup>48)</sup>

Prototypen blev præsenteret for DSB's ledelse og personaleorganisationerne i september 1981. Den var udviklet i samarbejde mellem Vibeke L. Nielsen og produktionschefen fra Statens Konfektion, Erik Frejssel. Prototypen blev sat i afprøvning hos en gruppe på 65 medarbejdere (tog-, stations- og rutebilpersonale) fra Københavnsområdet,



Gruppefoto fra præsentationen af uniformsprogram 1984. I første omgang omfattede programmet kun togpersonalet (nr. 1-3 fra venstre) og personalet i kontor og billetsalg (nr. 1-2 fra højre), men de resterende personalegrupper blev koblet på i de følgende år. For kontor- og billetsalgs-personale var der i første omgang kun tale om skjorte, slipover og slips eller tørklæde (DSB Bladet, nr. 8, okt. 1984).



Skitser af to af de nye hovedbeklædninger i uniformsprogram 1984. Til venstre ses "marine"-modellen, som var inspireret af ØK-modellen fra DSB's uniformsreglement 1909. Til højre ses "pige-huen" til det kvindelige personale, som sammenlignes med kasketten fra uniformsprogram 1973. Begge er tegnet af Jens Nielsen (Rigsarkivet: Jens Nielsen arbejdsarkiv/Danmarks Jernbanemuseum: Vibeke Lassen Niensens arbejdsarkiv).

Aarhus og Odense. På baggrund af spørgeskemaer udfyldt af medarbejderne blev prototypen videreudviklet, og derpå fulgte en ny afprøvningsfase med en ny gruppe på 53 personer – denne gang udelukkende togpersonale.

Denne tilgang til opgaven betød, at de ansatte fik en høj grad af indflydelse på uniformsprogrammet. Den prototype, som arbejdsgruppen havde udarbejdet til togpersonalet, bestod af en mørkeblå, dobbeltradede jakke med grå bukser eller nederdel, en kasket med rund, flad puld og en skuldertaske af læder. Uniformen blev generelt positivt modtaget, om end der var mange ændringsønsker. Blandt andet blev farven på benklæder og nederdel ændret til blå, og jakken blev ændret fra dobbelt til enkeltradede. På Vibeke L. Niensens eget initiativ ændredes skjorten fra helfarvet til hvid- og blåstribet.

To uniformsdele blev i særlig grad mødt med modstand af personalet. Det drejede sig om kasketens udformning og komfort og en ny taskemodel til togpersonalets udstyr, som skulle erstatte den lille billettørtaske, som personalet i forvejen anvendte. Vibeke L. Nielsen havde fået den nye taske udført i læder hos en saddelmager. Ideen var at udgå, at uniformsjakken bulede ud, fordi personalet fyldte lommerne med billettang, byttepenge, billethæfte og andre

nødvendigheder. Tasken var indrettet med rum til de forskellige ting, men blev afvist, fordi personalet fandt den for stor og ukomfortabel – og i mindre grad fordi nogle fandt den for feminin. I sidste ende valgte DSB at holde fast i den eksisterende tasketype.<sup>49)</sup>

Inspirationen til det nye uniformsdesign kom fra flere retninger. Luftfartssektoren var den primære inspirationskilde til programmets overordnede rammer. Jens Niensens lysbilledforedrag indeholder billeder af uniformering i forskellige arbejdssammenhænge – men især fra luftfarten med konkrete eksempler fra American Airlines og designeren André Courrèges' arbejde for det franske luftfartselskab UTA. Det konkrete design havde derimod rod i DSB's egen historie. Den dobbeltradede, marineblå jakke havde Vibeke L. Nielsen designet med udgangspunkt i uniformerne fra første halvdel af århundredet (de grå bukser var en praktisk foranstaltning for at nedtone den synlige forskel mellem nye og gamle klædningsdele). Endelig var der mere videnskabelige inspirationskilder som farvepsykologi: blå stod i kontrast til personalets overvejende lyse hudfarve – modsat 1973-uniformens kombination af brun og beige, der ifølge Jens Nielsen fik "det hele til at ligne leverpostej".<sup>50)</sup>

Et af de bedste eksempler på uniformens historiske grundlag var kasketten, der var designet med ØK-huen fra 1909 for øje. Ideen var sandsynligvis Jens Nielsens. Som studerende havde han kritiseret statsbanerne, fordi den i hans øjne meget danske kasket i 1961 blev udfaset til fordel

for en model i et mere "tysk" snit.<sup>51</sup> Samtidig blev de stribe-  
de huebånd genindført for togførere, lokomotivførere og  
fungerende stationsbestyrere. Huebånd med en grøn stribe  
– kendetegn for pakmestre indtil 1958 – blev genintroducere-  
ret som kendetegn for DSB's rutebilschauffører.



*DSB's designchef Jens Nielsen (tv) og generaldirektør Ole Andresen (th) iklædt jakke og sweater fra færgepersonalets uniformsprogram, der blev udarbejdet i 1986. Jens Nielsen startede som konsulent på DSB's designprogram, men blev i 1971 ansat som designchef. Han var overarkitekt for DSB i årene 1978-1984, hvorefter han igen var designchef frem til sin død i 1992 (Designmuseum Danmark: DDC's arkiv, fotograf ukendt).*

I uniformsprogram 1984 var der fra begyndelsen lagt op til en grad af fleksibilitet, hvor medarbejderen på en række punkter fik valgfrihed mellem forskellige uniformsdele: frakke eller vindjakke, almindelig nederdel eller buksenederdel osv. Til gengæld var det ikke intentionen, at der skulle være tre forskellige typer kasketter, men de ansatte var som nævnt afvisende overfor arbejdsgruppens forslag. Efter afslutningen af prøveperiode nummer to i oktober 1983 bad prøvegruppens kvindelige medarbejdere om en kasket i et mere feminint snit, hvilket resulterede i en "pigehue" af samme type som 1973-uniformens, men med en blødere, mere afrundet form. Dertil kom, at tog- og rutebilspersonalet via Dansk Jernbaneforbund stillede krav om at få en kasket lig piloternes ved SAS, som samme år havde fået nye uniformer designet af Calvin Klein. Ønsket blev efterkommet, men arbejdsgruppens "ØK-model" kom også til at indgå i sortimentet. Den var Ole Andresens favorit, og han ønskede, at personalet i det mindste skulle have mulighed for at vælge den. Det lader til, at den med tiden blev mere populær – især blandt kvindelige ansatte.<sup>52)</sup>

Ibrugtagning af det nye uniformsprogram var planlagt til den 16. november 1984. I første omgang af togpersonale, rutebilchauffører, stationsbestyrere og færgehavnenes billet-tører. Derudover havde man i sommeren 1984 forsøgsvis udstyret kontor- og billetsalgspersonale med skjorte, slip-over, slips og tørklæde, hvorefter ordningen blev udvidet til hele landet.<sup>53)</sup> Det var et farvel til "skranken skiller"-princippet og samtidig første gang, at disse personalekategorier konsekvent blev uniformeret. I de følgende år blev programmet udvidet til at omfatte resten af personalet – bl.a. stationsbetjente og rengøringspersonale. Togstewardesserne under DSB Togs-service skiftede deres orange uniformer ud med røde fra maj 1985. Kioskpersonalets tøj blev også holdt i røde nuancer, så der indenfor designprogrammet var synlig forskel mellem salgspersonale og driftspersonale. Ved udgangen af årtiet var uniformsprogrammet så langt, at man i 1991 kunne udgive en serie af ti illustrerede uniformshæfter, der tilsammen dækkede de fleste personalegrupper.

## Produktion og udlevering

Da DSB skiftede uniform i begyndelsen af 1970'erne, ændrede man samtidig på uniformssystemets ydre rammer. For det første blev produktionen centraliseret og standardiseret. Statsbanerne havde hidtil indkøbt uldklæde hos Den Militære Klædefabrik i Usserød, men selve syningen foregik decentralt hos forskellige skrædderfirmaer på DSB's regning. I forbindelse med 1954-uniformen indgik DSB aftaler med skrædderfirmaerne J.B. Schilder i København og J. Jensen Skorup i Aarhus, som også blev anvendt af postvæsenet. Det var tilladt medarbejderne at vælge andet firma, blot man selv betalte differencen. Undtagelsen var uniformskasketten, som statsbanerne selv indkøbte og udleverede til personalet – bortset fra selvbeklæderne. 1973-uniformen blev i stedet fremstillet af Den Militære Klædefabrik (fra 1981: *Statens Konfektion*), som siden 1965 havde haft sin egen konfektionsfabrik. Uniformerne blev nu syet i standardstørrelser efter Dansk Standardiseringsråds system, på baggrund af måleskemaer, som medarbejderne selv skulle udfylde.<sup>54)</sup> Som tidligere nævnt udgik selvbeklæderordningen.

For det andet lagde 1969-udvalget op til et skarpere skift. Hidtil havde det været normen, at personalet fik tre år til at slide gamle uniformsdele op, når et nyt uniformsreglement trådte i kraft. I stedet skulle det nye uniformsprogram implementeres for én medarbejdergruppe ad gangen, fra starten af 4. kvartal 1973 – begyndende med rutebilchaufførerne.<sup>55)</sup> Det gav god mening på grund af farveskiftet, men det gav også et vist spild, fordi personalet lå inde med nye uniformsdele, der i henhold til terminerne var anskaffet til og med 1973, men som nu ikke måtte anvendes.

Ved indførelsen af den næste uniform i 1984 skulle uniformen igen skiftes i løbet af en relativt begrænset periode. Som noget nyt blev terminerne efter forslag fra personaleorganisationerne erstattet med et pointsystem, hvor medarbejderne fik tildelt et årligt antal point at købe uniformsdele for. Postvæsenet havde indført noget lignende allerede i 1967 og Toldvæsenet i 1983. På denne måde for-

søgte man at gøre op med det ufleksible terminssystem ved at lade den enkelte ansatte selv vurdere sine behov – dog indenfor visse rammer.

### Reaktioner fra personalet

Statsbanerne var tidligere en af landets største arbejdsgivere med knap 30.000 ansatte i 1950 og godt 21.000 i 1990. Det er ikke nemt at finde kildemateriale, der kan sige noget generelt om holdningen i en gruppe af den størrelse. Kommentarsiderne i personaleorganisationernes tidsskrifter er den mest umiddelbart tilgængelige mulighed. Her blev der normalt ikke holdt igen, men omvendt er det relativt få personer, som får lov at tale på vegne af de mange.

Det mest markante indlæg om 1954-uniformen findes i Jernbaneforeningens blad, *Vor Stand*, og er skrevet af en overtrafikassistent fra Tinglev. Han kritiserede de kolleger, der syntes, at de gamle distinktioner var for militære i udtrykket, og syntes til gengæld, at reversdistinktioner med egeløv var upassende, fordi sådanne blev båret af det tredje riges ledere. Mere interessant er det, at han udtrykker skuffelse over, at uniformsudvalgets arbejde ikke blev lagt ud til afstemning blandt organisationens medlemmer.<sup>56)</sup>

Den brune 1973-uniform har generelt haft et dårligt eftermæle, der især handler om udseendet, men der figurerer ikke ret meget kritik i organisationernes blade. Forud for udvalgets første møde i februar 1970 opfordrede medarbejdere i *Vor Stand* udvalget til at vægte tøj, der var synligt, praktisk og beskyttende og til at give medarbejderne indflydelse på resultatet. Det blev hævdet, at 1954-uniformens autoritære udseende afholdt passagererne fra at henvende sig til personalet. I et modindlæg mente en stationsforstander, at det var et opdigtet problem.<sup>57)</sup> I sommeren 1972, da uniformsdesignet blev offentliggjort med farvefotos i bladene, var der ingen reaktioner, men i *Jernbane Tidende* i 1973 tog en togfører til genmæle mod en kollegas kritik og roste designprogrammets fornyelse af både stationer, materiel og uniformer:

*”I øvrigt mener jeg at den nye uniform har så mange fordele, at de langt overgår de to spørgsmål om farven og huens facon. Og endelig skal det nu blive rart at gå i en uniform, der er beregnet til vort nuværende arbejde – en uniform der tegner firmaet og ikke politiet eller en eller anden paradeopstilling fra en fjern fortid”.<sup>58)</sup>*

Der har uden tvivl været forskellige meninger om den nye uniform blandt personalet, men det brune design var ikke grebet ud af den blå luft. Det fulgte tidens mode og tendens til mere uformel beklædning. I en kommentar til diskussionen bemærkede bladets redaktion, at der havde været tilfredshed med uniformsprogrammet, da det blev præsenteret på Jernbaneforbundets kongres. Et forsigtigt gæt er, at det negative eftermæle på nogle punkter er del af en mere generel efterrationalisering over de farver m.m., som var populære i perioden. Måske var den brune uniform ikke helt så forhadet i samtiden, som eftertiden har gjort den til?

Kritikken af 1984-uniformen i pressen og organisationsbladene handlede især om den prototype, som blev præsenteret i september 1981. Det var kun et arbejdsudkast og var måske derfor nemmere at kaste sig over, men den færdige uniform havde medarbejderne haft mere indflydelse på end nogensinde før. Ti år efter den blev indført modtog Vibeke L. Nielsen en designpris for arbejdet, men samtidig blev uniformen af medarbejdere kritiseret for at være ukomfortabel og gammeldags i snittet. Stoffkvaliteten og snittet var i 1994 den samme som i 1984 – men moden og materialerne i folks private tøj havde ændret sig meget i mellemtiden, og det påvirkede deres forventninger til arbejdstøjet. Faktisk var DSB på samme tidspunkt ved at revidere uniformens pasform og materialevalg, men at gå bort fra uldklæde, som det blev forslået, kunne slet ikke komme på tale. Producenterne kunne ikke garantere, at farven på nye uniformsdele af bomuld ville matche de eksisterende af uld, viskose ville ikke kunne holde formen etc. Det understreger hvor relativt statiske uniformsprogrammer er. Når først en designlinje er lagt, er man langt

## Uniformsjakke og benklæder

B 4  
05.1991



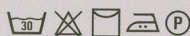
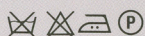
**437 Uniformsjakke. Herre.** Mørkeblå enkelt-radet jakke. Mange praktiske lommer. To slidser i ryggen. Blåt for. Jakken bæres knappet. 65% uld og 35% polyester.

**405 Benklæder.** Mørkeblå benklæder med to gange to læg foran. Side- og baglommer. Moderat vidde. 65% uld og 35% polyester.

**417 Benklæder, sommer.** Samme model som 405 men i lettere stof, velegnet til sommer og hel-årsbrug indendøre. 45% uld og 55% polyester.

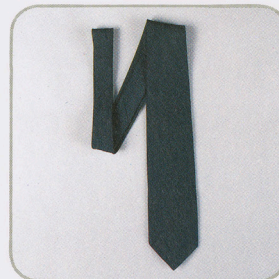
**Jakke:** Kun kemisk rensning

**Benklæder:** Kemisk rensning eller vask



## Tilbehør

B 16  
05.1991



**658 Kasket pilot**  
Marineblå med lakskygge.  
Til damer og herrer.

**660 Hue sejler**  
Marineblå med lakskygge.  
Til damer og herrer.

**662 Hue Dame**  
Marineblå med stofskygge  
til damer.

**681 Slips**  
**682 Slips (voldssikret)**  
Marineblåt (M/K).  
100% polyester.

**Huebånd (tgf)**  
Marineblå med 1 rød stribe.

**691 Bælte**  
Sort læderbælte.

**Lædermappe**  
Sort, rummelig taske  
af læder.

**Huer og bånd:** Pletter fjernes ved børstning

**Slips:** Kemisk rensning eller vask



To blade fra DSB's uniformshæfte for togførere og togbetjente, 1991. Uniformsprogrammet er kendetegnet ved, at personalet via et pointsystem havde adgang til at vælge mellem forskellige typer jakker, benklæder og – som det ses på blad B16 – tre forskellige kasketter. "Pilotkasketten" i øverste venstre hjørne er vist med det røde togførerbånd, som blev reintroduceret i 1984. Læg mærke til at kongekronen også er vendt tilbage som symbol på kasketten (DSB uniformshæfter, serie B).





Foto fra intern præsentation af prototype på nyt uniformssystem i 1982. Her er det buksenederdelen, som demonstreres af en togfører, der var tilknyttet designgruppen. Uniformen fik en hård medfart i pressen, selvom det kun var et udkast. Damekolektionen blev i Berlinske Tidende kaldt for "mændenes hævn" (VLN privateje).



Armbind for kvindelig stationsbestyrer indført ved revision af DSB's uniformsreglement i 1909 (Danmarks Jernbanemuseum).

hen ad vejen nødt til at følge den, hvis personalets beklædning skal holde et ensartet udtryk.

### Dameuniformen

En af de mest markante udviklinger i DSB's uniformssystemer i perioden er de kvindelige ansattes uniformering. Jernbanerne har traditionelt været et mandsdomineret erhverv, og ved begyndelsen af 1900-tallet fandtes kvinder ved statsbanerne primært i stillinger som ledvogtere og telegrafister samt i kontorer og billetsalg. Deres uniformering er hurtigt opsummeret: der var i praksis ingen – kun ledvogtersker fik udleveret en kåbe som vinterovertøj. Ved revisionen af uniformsreglementet i 1909 introduceredes "kvindelige stationsbestyrere", men uniformen bestod kun af en vinterkåbe og et særligt armbind, som skulle bæres ved togtjeneste. Mandlige kollegaer i tilsvarende stillinger havde fuld uniform med distinktioner. At der blev indført særlige regler for kvindelige stationsbestyrere må regnes for en undtagelse, der muligvis skyldes, at en kvindelig trafikalev året før havde skabt røre ved at bede justitsministeriet om lov til at bære uniform.<sup>59)</sup>

I Storbritannien gjorde manglen på arbejdskraft under verdenskrigene, at en del flere kvinder blev ansat ved jernbanerne end ellers, blandt andet i stillinger hvor der fulgte uniform med – for eksempel som portører. Noget lignende fandt ikke sted i Danmark, men de kvindelige ansattes antal voksede dog alligevel op gennem første halvdel af århundredet – blandt andet i stillinger som trafikassistenter, der krævede uniform ved perrontjeneste. I reglementet fra 1954 var opført, at kvindelige tjenestemænd eller trafikmedhjælpere skulle bære samme uniform som mænd – dog med nederdel i stedet for bukser.<sup>60)</sup>

I 1960'erne og 1970'erne trådte kvinder ind på arbejdsmarkedet i langt større antal end før. Det satte skub i udviklingen – også hos etaterne. Med det brune uniformssystem fik DSB for første gang i etatens historie en uniform, der var født med både herre- og damemodel. Det var også

med 1973-uniformen, at man begyndte at se typer af uniformsdele lavet specifikt til kvinder – udover nederdelen: for eksempel indførtes et tørklæde som pendant til mændenes slips. Udviklingen fortsatte med 1984-uniformen, hvor et udvalg af graviditetstøj understregede kvindernes fodfæste i etaten. Det blev designet af Vibeke L. Nielsen med afsæt i det graviditetstøj, der blev anvendt af Hovedstadssrådets Trafikselskab (HT). For at sikre at tøjet var egnet til arbejdsforholdene ved DSB, blev det afprøvet af en kvindelig togfører, der tidligere havde prøvet at være gravid under tjeneste.<sup>61)</sup>

### På tværs af perioden

Dragthistorikeren Ingeborg Cock-Clausen ser udviklingen i toldvæsenets uniformering som resultatet af en dobbelt-påvirkning fra militæruniform og modedragt. I løbet af 1900-tallet blev påvirkningen fra den civile mode stærkere, på bekostning af den militære påvirkning, som til gengæld var stærkere ved udgangspunktet i 1840'erne.<sup>62)</sup> Overordnet kan man sige, at DSB's uniformshistorie er underlagt samme form for samspil mellem mode og uniformstraditioner, og med den samme forskydning over tid. Det militære præg var stærkest i det første uniformssystem fra 1887, men blev afdæmpet i løbet af det 20. århundrede, samtidig med uniformerne i tiltagende grad kom til at ligne jakkesæt. Trods indførelsen af de mere diskrete (og billigere) reversdistinktioner i 1954 opfattede personalet stadig uniformens fremtoning som militær. Det er vigtigt, fordi det så småt satte gang i en udvikling, der – forstærket af 1960'erne og 1970'ernes antiautoritære bølge – resulterede i, at DSB helt afskaffede distinktionerne. Opgaveformuleringen for uniformsudvalget af 1952 imødekom ikke personaleorganisationernes ønske om at blive distinktionerne kvit, men da det næste uniformsudvalg blev nedsat i 1969, var distinktionernes afskaffelse et grundvilkår. Her må 1973-uniformen betragtes som et kontant brud, i en ellers gradvis udvikling.

*Med DSB's uniformssystem 1984 introduceredes graviditetstøj baseret på tilsvarende fra HT – tilpasset jernbanens arbejdsforhold. For eksempel måtte spenceren gøres mindre, for ikke at sætte sig fast i vogn dørenes trinklapper (Danmarks Jernbanemuseum: Vibeke Lassen Nielsens arbejdsarkiv).*

I perioden 1950-1990 gik DSB fra at hente inspiration hos andre danske etater til at rette blikket mod jernbanelokomotivfabriker i andre lande, hvorefter den modebevidste luftfartsbranche blev det nye forbillede. Samtidig var DSB den første af de tre etater til at inddrage professionelle designere fra beklædningsbranchen, og der findes næppe en offentlig virksomhed i Danmark, der har oplevet en så radikal forandring i beklædningens udtryk, som DSB gjorde med 1973-uniformen. Trods inspirationen fra luftfarten valgte DSB med 1984-uniformen alligevel et mere historisk betinget udtryk. Forsøget på at hente inspiration fra DSB's ældre uniformer må også tilskrives, at Jens Nielsen ikke var tilfreds med den brune farve og desuden havde en personlig fascination af DSB's 1909-kasket, som han mente havde en særlig dansk kvalitet over sig. Til gengæld fik personalet trukket uniformen mere konkret i retning af luftfartens beklædning med "pilotkasketten" som det tydeligste eksempel. Det illustrerer også, at personalet på dette tidspunkt havde fået en mere direkte indflydelse – blandt andet via prøvegrupper. Tidligere havde personaleorganisationerne internt fået nogle af deres medlemmer til at afprøve nye klædningsstykker. Nu var afprøvningen en central del af udviklingsprocessen og foregik i langt større omfang end før. Samtidig var processen mere professionel og centralt styret end udvalgsarbejderne i 1950'erne og 1960'erne.

I uniformernes design findes også en balancegang mellem autoritet og service. Funktionelt levede 1954-uniformen op til uniformens traditionelle formål: genkendelighed, autoritet og korpsånd.<sup>63)</sup> Hvor genkendelighed også dækkede over det interne hierarki, som stadig var synligt med de nye lønningsklassedistinktioner: en portør tjente mindre end en stationsforstander. At gradstegnene bortfaldt med indførelsen af 1973-uniformen viser først og fremmest, at en ændring af organisationens selvforståelse var undervejs. Det interne hierarki forsvandt selvsagt ikke med distinktionerne, men skiftet var med til at understrege overgangen fra etat til serviceorienteret transportvirksomhed. 1984-uniformen skulle på én gang signalere service og samtidig styrke personalets

myndighed, som var blevet kraftigt nedtonet med den brune uniform.<sup>64)</sup> Dette står i kontrast til luftfartens uniformering, men modsat kabinepersonalet er togpersonalet i højere grad nødt til at kunne konfrontere passagererne – for eksempel i forbindelse med billetkontrol – og det var hensigten, at 1984-uniformens udseende skulle gøre personalet bedre i stand til at udfylde denne rolle. Omvendt var der mindst én togetjent, der mente, at styrken ved den brune netop havde været, at den ikke udstrålede autoritet i traditionel forstand: *"Jeg hører til dem der fra starten kunne lide den brune uniform, bl.a. fordi det autoritære faldt lidt i baggrunden, og er der noget, som vort publikum ikke synes særligt om i dag, så er det det autoritære."*<sup>65)</sup>

I løbet af 1990'erne blev DSB opsplittet som led i den fælleseuropæiske liberalisering af togdriften. Forretningsområder som færgedrift og rutebilskørsel blev skilt fra, mens ansvaret for infrastrukturen blev overtaget af staten. For DSB blev det en anledning til at viske tavlen ren og indføre et nyt designprogram med nye farver, skrifttyper og et nyt logo. Programmet blev udarbejdet af designbureauet Kontrapunkt (Jens Nielsen døde i 1992 i en alder af 54). For uniformernes vedkommende blev der som noget nyt udskrevet en designkonkurrence, som blev vundet af Hanne Larsen. Uniformsprogrammet var først klart i 2002, og i mellemtiden levede 1984-uniformen videre – dog blev nye tøjstykker fra 1999 leveret med det nye logo påført.

I 2010 udskrev DSB en ny designkonkurrence, men af økonomiske årsager blev projektet sat på pause året efter, og først genoptaget i 2013. Uniformen blev præsenteret i DSB's medarbejderblad, *Ind&Se*, i februar 2017. Ibrugtagning var planlagt til 2018 men er i skrivende stund ikke påbegyndt. Ydermere er DSB genstand for kritik på grund af omkostninger på anslået 5,3 millioner kr., der blandt andet skyldes, at man måtte ændre i designet, fordi DSB i 2014 skiftede logo endnu en gang. Kritikerne fremhæver Metro-selskabet, hvis uniformer er stangvarer påført selskabets logo – en billigere løsning, der ser ud til at være afløseren for det individuelt designede uniformsprogram.<sup>66)</sup>

03.01.1984

## Angående Barselsuniform.

Man har opfordret mig til at skrive et par linier om mine erfaringer som bruger af barselsuniformen.

Uniformen er designet til HJ-chafførerne, som sikkert er udemærket tjent med denne rummelige model, men den er efter min mening ikke egnet i togtjenesten.

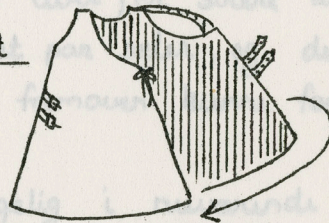
Barselsuniformen består af:

2 stk spendere



eller

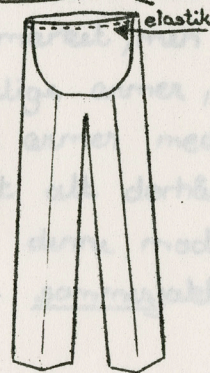
2 sæt



vidde 2,25 m

eller 1 stk spender og 1 sæt overdel/benklæder

1 stk. slag



Spenderen: Behagelig at bære indendørs. Som et storsejl i blæsevind. Meget farlig når man stiger ud af togene, da den store vidde på spenderen gang på gang falder ned over dørenes blinklapper og bewirker at man går på næsen, når man træder ned af det sidste trin.



*Tilbage til udgangspunktet. En overportør og en togbetjent iklædt uniform 1906/1909 med jakken/frakken stående åben. Uniformerne var lavet af uldklæde og egnede sig ikke til sommerbrug. Det var tilladt personalet at anlægge hvid uniform om sommeren, men det var for egen regning. Billedet er også et vidnesbyrd om, at medarbejdere ikke nødvendigvis bærer en uniform på den måde, som den var tiltænkt (Danmarks Jernbanemuseum).*



Vibeke Lassen Nielsen ved sit arbejdsbord. Fotografiet er taget, mens hun designede nye uniformer til Post Danmark, og det er en opstilling til ære for fotografen. På skrivebordets højre side står et stativ med Pantone-farver, som hun efter eget udsagn helst ikke anvendte uden åndedrætsværn og udsugning, da dampene gav en slem hovedpine (VLN privateje).

Uniformsprogrammet fra 2002 er stadig i brug, men udtrykket er efterhånden blevet lidt rodet. Nyere uniformsdele bærer det nye logo fra 2014, og jakkerne har sølvknapper, men uniformsdele med det udgåede logo og guldknapper er stadig i brug. For Vibeke Lassen Nielsen sluttede arbejdet for DSB omkring år 2000. Hun deltog i uniforms-konkurrencen i 1990'erne men vandt ikke. Til gengæld blev arbejdet med 1984-uniformen et springbræt til en karriere indenfor uniformsdesign – blandt andet for Post Danmark, HT, Billund Lufthavn, Beredskabsstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen og Shell. På anmodningen om at reflektere over sit arbejdsliv med uniformsdesign fremhæver hun samarbejdet med organisationernes mange medarbejdere, og med sine kollegaer indenfor design og produktion.

*“Personligt må jeg så sige, at jeg har været ualmindelig heldig, for jeg er lige dumpet ned i en periode, hvor der var brug for uniformer- og ikke mindst økonomi til at lave special-design. Det er nok en ting som er meget typisk for den tid.”<sup>67)</sup>*

#### Kilder og litteratur

##### Upliceret kildemateriale

- Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke Lassen Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører.
- Designmuseum Danmark, Arkiv for Dansk Design, 2011:0011, Jens Nielsen – foto og dias af div. tog.
- Designmuseum Danmarks bibliotek, ARKI 111, Jens Nielsen – DSB design m.m.
- Interview med designer Vibeke Lassen Nielsen (arbejdede for DSB 1981-2000), 2/11 2019.
- Interview og samtaler med Bert Hansen (tidligere medarbejder hos C.L. Seifert) i forbindelse med gennemgang af Danmarks Jernbanemuseums uniformssamling, 2017.
- Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, 1. Distrikts Trafiktjeneste, Journalsager henlagt efter ciffer 1916-1970, pk. 367.
- Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Jens Nielsens embedsarkiv, Sager vedrørende design 1971-1990, pk. 4-7.
- Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, pk. 26.

### Publiceret kildemateriale (kronologisk)

- Reglement for Uniformering af Embedsmænd og Betjente ved De jydsk-fyenske Jernbaner, De jydsk-fyenske Jernbaner, circulaire A, nr. 14, Aarhus 18/9 1868.
- Uniformsreglement for de ved Statsbanedriften ansatte Funktionærer, Almindelig Samling af Ordre og Bestemmelser, serie F, nr. 8, 9/1 1888.
- Uniforms-Normativ A. Bilag 1 til ordre F 8. (Statsbanedriften excl. Søfartsforvaltningen), København: De danske Statsbaner, 1888.
- Uniforms-reglement for det ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. april 1907, København: DSB 1906.
- Uniforms-reglement for det ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. oktober 1909, København: DSB 1909.
- Ordresamlingen serie A, bilag VI, Uniformsregulativ for Statsbanernes Personale – Gældende fra 1. april 1933, s. 227-236, rettelsesblade 14-18, gyldighedsdato 15/1 1933.
- Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, København: DSB, 19/12 1953.
- Ordresamlingen serie A, bilag V, Uniformsreglement for Statsbanernes Personale – Gældende fra 1. april 1954 og bilag VI, Uniformsregulativ for Statsbanernes personale – Gældende fra 1. april 1954, s. 219-236, rettelsesblade 577-584, gyldighedsdato 1/4 1954.
- Corporate Identity Manual bd. 1-4, London: British Railways Board, 1965.
- Bilag til betænkning afgivet af uniformsudvalget af 25-11-1969, DSB, jan. 1973. (Note: Udkast til selve betænkningen findes i 1. Distrikts Trafiktjenestes arkiv).
- DSB Design manual, København: DSB, 1972 (udgave: sep. 1974).
- Nielsen, Vibeke Lassen, DSB Beklædningsoversigt, Vibeke Lassen Nielsen Design, okt. 1988.
- DSB uniformshæfter, serie A-J, DSB, maj 1991.

### Litteratur

- Airey, David, "CN logo evolution", *Logo Design Love*, <https://www.logo-designlove.com/cn-logo-evolution> (tilgået 23/10 2019).
- Christensen, Lars Bjarke, Moderniseringens årti – en samtale med generaldirektør Povl Hjelt, *Tog i tiden – Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum*, 2010, 2011, s. 4-14.
- Christensen, Lars Bjarke, Povl Hjelt og DSB. *En rejse i tiden*, Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2014.
- Christensen, Lars Bjarke, "Jeg skal ikke side på et kontor resten af mit liv..." – Ellen Helleberg fortæller om at være kvindelig trafikassistent i 1930-40'erne, *Jernbanehistorie*, 2018, Odense: Danmarks Jernbanemuseum, 2019, s. 64-91.
- Cock-Clausen, Ingeborg og Aage E. Hansen, *Uniformer i Toldvæsen og Grænsegendarmeri*, Told- og Skatthehistorisk Selskab, 1992.
- Cock-Clausen, Ingeborg, Civiluniformernes symbolske og praktiske be-

- tydning, i Anne Hedeager Krag (red.), *Dragt og magt*, København: Museum Tusulanums Forlag, 2003, s. 246-259.
- Ewing, Elizabeth, *Women in Uniform – through the centuries*, London og Sydney: B.T. Batsford Ltd., 1975.
- Dybdahl, Lars, *Dansk Design 1945-1975 – Produktdesign, grafisk design, møbeldesign*, København, Valby: Borgen, 2006.
- Frederiksen, Erik Ellegaard, Niels Kryger og Vibeke Lassen Nielsen (red.), *Jens Nielsen*, København: Dansk Design Center, 1996.
- Hansen, Bert, *Danske Uniformer 1910-1920, bd. 2*, Vaabenhistoriske Aarbøger nr. 56, Våbenhistorisk Selskab, 2011.
- Hansen, Bert, Uniformer ved de danske privatbaner i 100 år, del. 1-6, *Bumletoget*, 2001-2002.
- Hansen, Bert, Frans Løvschall, Birger Nilsson og Ole Skøtt, *Den Danske Hær og Flådes Uniformer 1886*, Våbenhistorisk Selskab, 1997.
- Hjelt, Povl, DSB i støbeskeen, *Mobilia*, nr. 205, aug. 1972, Snekkersten: Mobilia productions, 1972.
- Johansen, Hans Chr., *Jernbanen i bilismens skygge: På Sporet 1847-1997 – jernbanerne, DSB og samfundet, bd. III, 1950-1997*, Odense: DSB Jernbanemuseet, 1997.
- Jørgensen, Steffen Elmer, DSB og den langsigtede trafikplanlægning 1930-1990. Fra enkeltprojekter til fremtidsplanlægning, *Jernbanehistorie* 2018, s. 4-33.
- Lawrence, David, *British Rail Designed 1948-97*, Manchester, UK: Crécy, 2016.
- Leilund, Helle, *Uniformer på arbejde: Nutidige praksisser omkring ensartet arbejdstøj*, Københavns Universitet, Det Humanistiske Fakultet, 2015.
- Nielsen, C.L., Nye uniformer, *DSB Kommunikation*, jun. 1972, København: DSB, 1972, s. 9-16.
- Nielsen, Arne Morell, *Post og teles uniformer*, København: Arne Morell Nielsen og Post Danmark, 1997.
- Petersen, Karsten Skjold og Torsten Cumberland Jacobsen, *9. april 1940 – Våben, udrustning og uniformer*, København: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck A/S, 2015.
- Petersen, Karsten Skjold, Magt, mekanismer og materialitet – den danske hærs uniformer under enevælden, *Fra Krig og Fred*, 2019, Dansk Militærhistorisk Kommission 2019, s. 29-56.
- Søeborg, Flemming, *Der kommer flere tog*, København: Gyldendal, 2019.
- Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmarks sammen: På Sporet 1847-1997 – jernbanerne, DSB og samfundet, bd. I, til 1914*, Odense: DSB Jernbanemuseet, 1997.

### Tidsskrifter

- Dansk Lokomotiv Tidende*, *DSB Kommunikation*, *DSB Bladet*, *DSB i dag*, *Jernbane-Bladet*, *Jernbane-Tidende*, *Vor Stand*.

## Noter

1. Interview med Vibeke Lassen Nielsen 2/11 2019.
2. Cock-Clausen og Hansen 1992, Nielsen 1997. Der ses bort fra telegrafvæsenet, som blev lagt sammen med postvæsenet i 1927, da de kun i begrænset grad kom til at dele uniformering.
3. Cock-Clausen 2003, s. 251, Petersen 2019 s. 1 og 55.
4. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 39-47, Petersen 2019, s. 37 og 51, Nielsen 1997, s. 49-50, Thestrup 1997, s. 33, 70 og 92.
5. *Reglement for Uniformering af Embedsmænd og Betjente ved De jydsk-fyenske Jernbaner 1868*, §2 og §3.
6. *Uniformsreglement for de ved Statsbanedriften ansatte Funktionærer 1888. Uniforms-Normativ A 1888.*
7. *Uniforms-reglement for det ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. april 1907.*
8. Hansen 2011, s. 120.
9. Laurbær symboliserer triumf og evighed.
10. Egeløv symboliserer troens styrke og dyd.
11. *Uniforms-reglement for det ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. oktober 1909.*
12. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 70, Hansen m.fl. 1997, s. 198-199.
13. *Uniformsregulativ for Statsbanernes Personale – Gældende fra 1. april 1933.*
14. *JernbaneBladet* 9, 9. årg., sep. 1952, s. 197.
15. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 1.
16. *Uniformsreglement for Statsbanernes Personale*. Det udkom som løbsblade i *Ordresamlingen serie A*, og siderne udskiftedes enkeltvis i takt med, at reglementet blev justeret. For at se det originale reglement skal man sikre sig, at alle bladene har gyldighedsdato 1/4 1954.
17. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 6, Petersen og Jacobsen 2015, s. 94, Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 282.
18. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 2 og 12.
19. *Uniformsregulativ for Statsbanernes Personale*, Ordresamlingen serie A, s. 231, rettelsesblad 583, gyldighedsdato 1/4 1954.
20. *Uniforms-reglement 1906*, s. 13.
21. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 119, Nielsen 1997, s. 87.
22. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 6.
23. Johannesen 1997, Jørgensen 2018.
24. Notat af Jens Nielsen, "Videreførelse af designprojektet" 09-12-1971, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 7, Div. arbejdsgrupper 1971-1982.
25. Hjelt 1972 (ingen sidetal).
26. Dybdahl 2006, s. 310-312, Lawrence 2016, s. 174.
27. Christiansen 2014, s. 134.
28. "Generaldirektørens Sekretariat 11. februar 1971", s. 2-3, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 7, Div. arbejdsgrupper 1971-1982. Airey, <https://www.logodesignlove.com/cn-logo-evolution> (tilgået 23/10 2019).
29. Ibid. notat af Jens Nielsen "Videreførelse af designprojektet", 9/12 1971, s. 2.
30. Bladene til manualens femte afsnit mangler i alle de eksemplarer af manualen, som har været tilgængelige under arbejdet med artiklen, herunder eksemplarer der stammer fra generaldirektørens sekretariats bibliotek (Danmarks Jernbanemuseum) og fra Jens Nielsens eget arbejdsarkiv (Designmuseum Danmark). Det virker urealistisk, at man alle steder skulle have fjernet uniformssiderne, også selvom uniformen blev udskiftet i 1980'erne.
31. *DSB's personale ønsker mere kulør på hverdagen*, Aalborg Stiftstidende, 2/10 1969, s. 14.
32. "Forslag til udvalgets arbejdsprogram", 2/2 1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 4, Uniformsudvalg 1967-71. Her findes desuden kopier af referater fra udvalgets første seks møder.
33. Ibid. "Notat fra 1. møde i udvalget", 3/2 1970 og "Notat fra 2. møde i udvalget" 18/3 1970, s. 2.
34. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 138.
35. "Notat fra 1. møde i udvalget", 3/2 1970, s. 1, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 4, Uniformsudvalg 1967-71.
36. Ibid. "Notat fra 1. møde i udvalget", 3/2 1970, s. 1, "Notat fra 2. møde i udvalget", 18/3 1970, s. 2 og "Notat fra 3. møde i udvalget" 6/5 1970, s. 2.
37. Bilag til betænkning afgivet af uniformsudvalget af 25/11 1969, s. 1.3-1.6, 1.20-1.26.
38. Ibid., s. 1.20 og 3.5.
39. *Vor Stand*, 4, 72. årg., 28/2 1970, s. 68.
40. Kopi af brev fra P. Hjelt til uniformsudvalgets formand, E. Rolsted Jensen, 06-08-1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 4, Uniformsudvalg 1967-71.
41. Notat "Koordinerende arbejdsgruppe vedr design" 20/1 1972, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 7, Div. arbejdsgrupper 1971-82. Nielsen 1972, s. 10.
42. *Transport Unique – RIDE-UIC Seminar, Den Haag 1973*, publikationen findes i Jens Nielsens privatarkiv, Designmuseum Danmark, ARKI 111, 1:9.
43. Lawrence 2016, s. 162-165, 182-183. *Corporate Identity Manual bd. 4*, afsnit 9.
44. Nielsen 1972, s. 10.
45. Vibeke L. Nielsen har i interview (2/11 2019) bekræftet Jens Nielsens holdning til den brune farve. Om Povl Hjelts holdning se Christensen 2011, s. 8-9, Christensen 2014, s. 135-136, og P. Hjelts talemanuskript fra

- overrækkelsen af Dansk Designråds Årspris til Jens Nielsen i 1986, Designmuseum Danmark, ARKI 111, ks. 8:9 (også gengivet i Frederiksen, Kryger og Nielsen 1996, s. 62). Om DFJ's kongres, se *Jernbane-Tidende*, 12, 76. årg., dec. 1973, s. 332.
46. Brev fra Jens Nielsen til personalechef Gunnar Kraghbalde 9/4 1981, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, unavngiven blå plastikmappe med kopier af korrespondance fra 1981. Ud over materiale fra hendes arbejdsarkiv er afsnittet om 1984-uniformen også baseret på oplysninger fra et interview med Vibeke L. Nielsen.
47. Tak til Vibeke L. Nielsen for at identificere diasshowet. Det findes i Jens Nielsens arkiv hos Designmuseum Danmark, og består af to tromler med ca. 60 dias i hver. Den ene tromle indeholder en blanding af fotos og tekst akkrediteret henholdsvis Jørgen Skytte og Per Møllerup, den anden består kun af fotos. Ifølge Vibeke blev tromlerne vist side om side på to lærreder. Designmuseum Danmark, 2011:0011, Jens Nielsen – foto og dias af div. tog, ks. 4:5. Citat er fra slide nr. 58.
48. Interview med Vibeke L. Nielsen 2/11 2018, "Referat af møde d. 20.1.1984", Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg", "Præsentation af uniformsprojekt", brev fra Jens Nielsen til Ole Andresen 14/9 1981, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, unavngiven, blå plastikmappe med kopier af korrespondance fra 1981.
49. "Afprøvning af nye DSB uniformer, Upkt august 1982" og "Afprøvning af nye DSB uniformer, fase 2, Upkt februar 1983", Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg".
50. Ibid. Liste mærket "uniformer", skrevet med JN's håndskrift, dateret 5/9 1984.
51. "Arkitekt-angreb på DSB", kopi af avisudklip dateret 19/4 1961, Designmuseum Danmark, ARKI 111, ks. 9:9.
52. "Til alle, der medvirker ved afprøvning af ny uniform" 21/11 1983 og brev fra Dansk Jernbaneforbund til DSB, 18/4 1984, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg". Interview med Vibeke L. Nielsen 2/11 2019.
53. *DSB Bladet*, 8, okt. 1984, s. 1, 18-19.
54. Bilag til betænkning afgivet af uniformsudvalget af 25/11 1969, s. 1.4 og 2.1-2.2.
55. *Jernbane-Tidende* 4, 76. årg., ap. 1973, s. 89.
56. *Vor Stand* 5, 56. årg. 15/3 1954, s. 50-51.
57. *Vor Stand* 18, 71. årg., 20/12 1969, s. 376-377, *Vor Stand* 1, 72. årg., 15/1 1970, s. 4, *Vor Stand* 2, 72. årg., 31/1 1970, s. 28.
58. *Jernbane-Tidende*, 12, 76. årg., dec. 1973.
59. Ba 6 04/294, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, pk. 26. Christensen 2018, s. 64.
60. Ewing 1975, s. 95-96. *Uniformsreglement for Statsbanernes Personale*, Ordresamlingen serie A, s. 222, rettelsesblad 578, gyldighedsdato 1/4 1954.
61. DSB uniformshæfte B, *Uniformer til togfører og togbetjente*, DSB, maj 1991, s. B13-B15. Notat "Angående Barselsuniform" af Kirsten Hors, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg".
62. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 12-13.
63. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 12-13, Petersen 2019, s. 41.
64. Nielsen 1984, s. 114.
65. *Jernbane-Tidende*, 9, 86. årg., sep. 1983, s. 224.
66. *Ind&Se*, 20, feb. 2017, s. 7-11. Retningen i samtidens uniformsprogrammer er Vibeke L. Nielsens vurdering.
67. Interview med Vibeke L. Nielsen 2/11 2019.



# Summary

---

Much has been written about DSB's history over the years, but not about the uniforms, which are an important part of the railway company's profile. This article reviews Danish State Railways/DSB uniforms since 1887 – with a special focus on the period from 1950 to 1990. The period was chosen because during it, DSB redesigned its uniforms three times in 30 years: in 1954, 1973 and again in 1984 – while rapid development took place in clothing and design in general. This period was also characterised by an opposition to authority, something that increased greatly during the 1960s. As a result, in 1973 DSB would depart from the traditional uniform with its insignias that evoked associations with the military.

DSB was one of a number of Danish government agencies that elected to update their uniforms around 1950. The 1954 uniform was not new as such, but more of an update of a uniform system that had existed since the turn of the century. In terms of uniform composition, the biggest change was that shoulder insignia was replaced with lapel insignia for most employees. It was more important that the allocation of the individual pieces were adapted to better fit the needs of personnel – but money was scarce and all changes had to be kept within the existing budget.

In the early 1970s, DSB first introduced modern corporate design modelled on that of British Rail. The first version of the new uniform was developed prior to the launch of the design programme by a uniform committee comprised of representatives from DSB and the staff organisations. Architect Jens Nielsen was subsequently assigned to the project along with a designer from the clothing industry. Jens Nielsen would later become head of design for DSB, and would lead the design programme until his death in 1992. This addition to the working group left its mark on the 1973 uniform, which became more fashionable and above all brown in colour, whereas the uniform committee had initially wanted a blue uniform. However, this can not be attributed to the designer alone, as the uniform committee and staff organisations participated in approving the design.

In general, the brown 1973 uniform has had a bad reputation. Partly because of the colour and partly because of the design's practical problems. It can be questioned whether the uniform was as unpopular in its time as it has been in the years since, but it is certain that Jens Nielsen was not pleased with it. DSB's next uniform was designed under his leadership and introduced in the 1984 uniform. The uniform was blue and drew from two sources of inspiration: the airline industry and DSB's own history. The staff had a significantly greater influence on the 1984 uniform than it had in the past. This was primarily due to a centrally-controlled development process in which the uniform was field-tested by more than 50 employees in two rounds. One result was that the uniform was given three different caps, because employees wanted the headgear to look like that of airline personnel, while the designers wanted a cap inspired by the one used by DSB in the first half of the 20th century.

The development of DSB uniforms generally follows the same pattern as those of the Danish customs and postal services, although there are variations. From approx. 1950 to 1990, a professionalisation process took place by which clothing industry specialists became increasingly involved in the development work. The entry of women into the labour market is also reflected in the uniform collections.

Viewed across the period, the uniform increasingly came to resemble a suit, but it is important to note that this was a process that dated back to the 1800s. Government agencies' uniforms had always been influenced by civilian fashion, but the trend intensified in tandem with the anti-authoritarian wave of the 1960s and 1970s and the 1973 uniform was designed without insignia. It is also worth noting that as early as 1952, DSB staff had expressed interest in having uniforms that were less militaristic in appearance. This applied to a lesser extent to the customs department, which, as a public authority, did not necessarily have a conflict of interest in looking like an authority. But DSB did, and the aim of the design programme from 1972 on was primarily to transform the organisation from a government agency into a modern, customer-oriented transport company. This was reflected in the brown 1973 uniform that was unlike anything worn by another Danish government agency. In comparison, DSB would return to the more traditional look with the 1984 uniform.