

BL



BL-vognen var virkelig moderne, da de første kom i 1959. DSB gik for første gang over til moderne Minden-Deutz-bogier og som noget nyt havde vogntypen gummivulstovergang. Vognene var inspireret af de tyske vogne fra 1953 og frem, men blev bygget i "dansk" format med samme længde som CB- og CC-vogne. Dørene var også tyskkonstrueret, mens de brede vinduer havde franske aner. Indvendig havde vognene storrum og lænestole, der i bedste flystil havde sæderygge, der kunne lænes tilbage.

Der blev kun leveret 10 vogne i 1959 og blev indsat i fjerntrafikken, både i nattog, som lyntog i "Sønderjyden" og senere som gennemgående vogn i togene til Lollandsbanen.

I 1964 kom endnu en serie på 10 vogne, men både dørpartierne var en smule anderledes, inspireret af de nye B-vogne som blev leveret i samme år og frem. Der blev ikke bygget mere end de i alt 20 vogne, men de var alligevel et karakteristisk indslag i DSB's tog over hele landet, godt blandet ind i tog oprangeret med andre vogntyper.

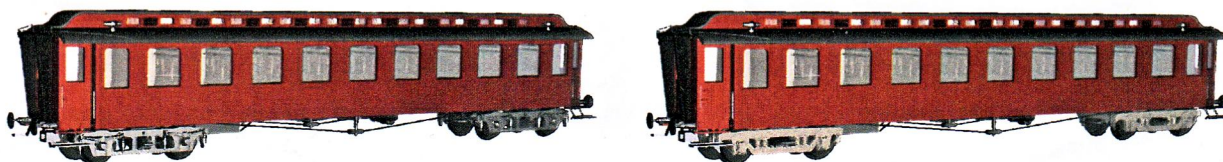
Vognene blev gradvist moderniseret og blev alle ommalet i rød designfarve i 1970'erne, så snart ommalingen af B-vognene var overstået.

De 20 vogne var i drift til begyndelsen af 1990'erne og nogle overlevede lidt længere, da de blev solgt til Odsherreds Jernbane (OHJ) og Frederiksværkbanen (HFHJ). HFHJ's vogne blev aldrig rigtig sat i drift, men OHJ's vogne blev anvendt i 1990'ernes lokomotivtrukne tog, trukket af brugte MX-lokomotiver. Endelig overtog jernbanemuseet én vogn, som af og til anvendes i museumstog.



INFORMATION

CM

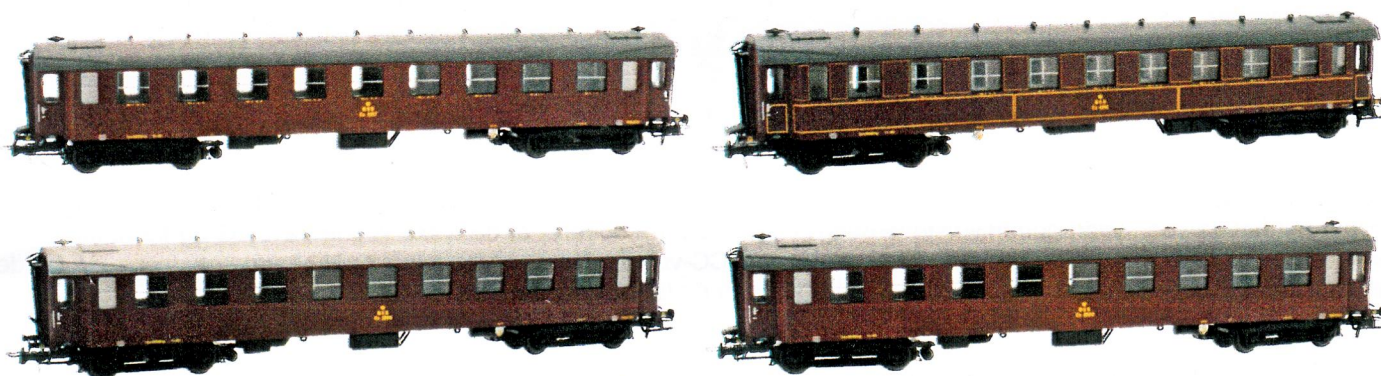


Scandia i Randers leverede i årene 1918-1925 i alt 69 teaktræsbeklædte personvogne med sidegang og tagrytter til DSB. Vognene blev indsat i stort set alle tog, ofte blandet sammen med pladebeklædte vogne, bygget i årene før 1. verdenskrig. Det var hurtigtogsvogne og kunne ses i eksprestog, men også i langsomme tog.

Vognene var DSB's standradtype og havde ti kupéer med 8 pladser i hver kupé. Oprindelig havde alle vogne træsæder, men allerede efter de sidste var blevet leveret blev sæderne betrukket med filt, da der efterhånden var klager over de hårde og glatte lakerede træsæder. Filten var ikke tilstrækkeligt og i perioden indtil 1930 fik vognene sæderne udskiftet med fjedrende læderhynder som fra 1927 var blevet standard ved alle nybyggede DSB-personvogne.

CM-vognene blev oprindelig trukket af damplokomotiver og stort set alle større typer har været trækraft. P- og R-maskiner var det typiske lokomotiv indtil E-maskinerne kom fra Sverige i 1937. Efter 1954 blev vognene også trukket af MY i større tog og MO i mindre. Vognene blev udrangeret fra omkring 1958 og frem til 1965, hvor de sidste blev hugget op.

CB



CM-vognene med ni kupéer blev forbillende for de senere stålvogne. De første stålvogne kom i 1932 (litra CR, efter 1941 CA som også findes som HELJAN-model) med 8½ kupé, men da DSB efter leverancen af lyntogene var gået over til helsvejste stålkonstruktioner gik DSB tilbage til 9 kupéer, så de nye vogne kunne anvendes på samme måde som CM-trævognene. De første typer af litra CRL kom i 1939, men 2. verdenskrig satte en stopper for en større leverance, så det blev ved de otte stk som blev bygget lige inden krigsudbruddet.

Få år efter blev CRL-vognene omlitreret til CB og kom til at køre på DSB's strækninger i mange år. Helt op til 1983, da de sidste brune stålvogne med harmonikaovergang blev udrangeret. CB-vognen blev indrangeret i eksprestog med CM- og CA-vogne og efter 1950 også i tog med de dengang nye CC- og CD-vogne.

CB-vognene har været trukket af damplokomotiver og dieseltrækraft. Fra 1950'erne og frem har både MY, MX og MO trukket vognene. Nogle få CB var udstyret med styreledninger til brug som mellemvogn i lyntog, oprangeret med MO-vogne i hver ende.

En vogn blev solgt til Lollandsbanen og kørte i 1980'erne i orangerød bemaling i nogle få år inden den blev solgt til Museunstog, som kørte med den i nogle år.