

# "Jeg skal ikke sidde på et kontor resten af mit liv ..."

## Ellen Helleberg Rasmussen fortæller om at være kvindelig trafikassistent i 1930-40'erne

Af Lars Bjarke Christensen

Da den jernbanefaglige organisation Dansk Lokomotivmands Forening i 1979 kunne fejre organisationens 80-årsdag, udsendte foreningen jubilæumsbogen "Lokomotivets mænd".<sup>1)</sup> Egentlig en harmløs titel, der satte foreningens medlemmer i fokus allerede på bogens forside. Men på den anden side fortæller bogens titel også om en mandsdomineret arbejdsplads, hvor kvinder ikke bare var et sjældent syn bag førerpulten i et lokomotiv. De fandtes slet ikke. Først fem år efter jubilæet – i 1983 – blev den første kvindelige lokomotivfører ansat ved DSB.<sup>2)</sup> Andre steder varede det betydelig længere tid, før kvinderne fik plads forrest i toget, og først i slutningen af maj 2011 kunne Nordjyske Medier i en artikel fortælle, at Rikke Jensen som første kvinde havde "taget styringen" i et af Nordjyske Jernbaners togsæt.<sup>3)</sup> Den danske jernbanehistorie er også fyldt med netop mænd, som satte sig aftryk i historien. Flere af de første jyskfynske jernbanestrækninger blev anlagt af mændene bag det britiske selskab Peto, Brassey & Betts, mange af landets kendte og fredede stationsbygninger såsom Københavns Hovedbanegård, Østerport Station og Esbjerg Station er tegnet af DSB's overarkitekt Heinrich Wenck, mens perlerækken af ledende jernbanemænd – fra generaldirektørerne Niels Holst, Peter Knutzen, Povl Hjelt, Peter Langager til DSB's administrerende direktør Flemming Jensen – er lang. Mændene er langt i overtal, når man ser på den jernbanehistoriske udvikling, og mange mænd har haft stor betydning for jernbanernes udvikling og den kulturarv, vi i dag står tilbage med i form af broer, stationsanlæg og rullende materiel. Men adskillige kvinder har også haft deres daglige gang på danske jernbanestationer og i administrationskontorerne, om end deres vej mod toppen af magtpyramiden og indflydelsen har været langvarig og besværlig. På sin vis adskiller ligestillingspørgsmålet i den danske jernbanehistorie sig ikke nævneværdigt i forhold til i landene omkring os. Ved en optælling af den samlede arbejdsstyrke ved de norske statsbaner i 1890 var der blot 1,7 % kvindeligt ansatte (37 personer), og i 1945 var dette tal blot steget til 5 %.<sup>4)</sup> I lande som Storbritannien og Tyskland kom kvin-

derne først for alvor ind i jernbanernes verden under verdenskrigene i 1900-tallet, hvor mændene var sendt til frontlinjen, og der derfor var behov for kvindelig assistance, så arbejdsopgaverne kunne udføres.<sup>5)</sup> Således havde man i Tyskland allerede i 1938 udarbejdet en hemmelig plan for beskæftigelse af kvinder i en nødsituation, og under 2. verdenskrig gjorde flere kvinder tjeneste ved de tyske rigsbanner som togførere, billetkontrollører, tegnere, lokomotivfyrbødere og billetsælgere.<sup>6)</sup>

Mest kendt inden for dansk jernbanehistorie er formentlig historien om Xenia Jernbo (1887-1982), der blev den første kvindelige stationsforstander ved DSB. Kvindelige jernbaneansatte var ikke noget særsyn ved overgangen fra det 19. til det 20. århundrede, idet flere kvinder arbejdede som ledvogtersker ved jernbaneoverskæringerne, som medhjælp på kontorerne eller som billettrykkere. Men med Xenia Jernbo, der blev ansat som trafikalev ved DSB i begyndelsen af 1900-tallet, var det imidlertid anderledes, idet en kvinde nu for første gang i nogle af de bekymrede mænds øjne kunne risikere at ende som stationsbestyrer med et betydeligt sikkerhedsmæssigt ansvar – endog med et ledelsesansvar overfor mænd. Det vakte derfor betydelig opsigt, da Xenia Jernbo ifølge dagspressen i 1908 havde anmodet justitsministeren "om at maatte bære Mandfolkeklæder", så hun havde mulighed for at deltage i det, man dengang kaldte det udvendige arbejde – altså at deltage i togenes ekspedition ved perronerne og ikke blot være henvist til at føre telegramjournalen, stemple udgående post og andet forefaldende kontorarbejde. Blandt mange jernbanemænd blev der kæmpet en indædt kamp for at undgå at få kvinder i trafiktjenesten, og ved DSB søgte man gentagne gange at lægge hindringer i vejen for trafikminister Svend Høgsbros ønske om, at kvinder fik lige adgang til de samme eksaminer og prøver som mændene. Svend Høgsbro havde, inden han blev minister i 1905, gennem en længere år-

*Blækspruttens opfattelse af en 'konebetjent'-station i 1935.*

række været medlem af hovedbestyrelsen i Dansk Kvinde-samfund, men flere jernbanemænd havde ikke samme progressive syn på ligestillingspørgsmålet som ministeren. Xenia Jernbo var imidlertid ikke en kvinde, man fejede væk uden kamp, og gennem adskillige årtier kæmpede hun for

retten til at blive ligestillet med mændene. Kampen for kønnenes ligestilling kronedes for Xenia Jernbos vedkommende i 1943, da hun blev udnævnt til stationsforstander på Strømmen Station nær Randers.<sup>7)</sup> En anden markant jernbanekvinde var Anna Westergaard (1882-1964), der blev



ansat som ekstraskriver ved DSB i 1899. Hun nægtede i lighed med Xenia Jernbo at acceptere, at kun mænd kunne videreuddanne sig indenfor jernbaneetaten, og at der var forskel i lønnen for mænd og kvinder. Derfor tog hun kampen op, tog som den første kvinde trafikeksamen i 1911 og avancerede senere i graderne, indtil hun i 1951 blev forfremmet til overtrafikkontrollør. Anna Westergaard var – foruden

at være hovedbestyrelsesmedlem i den faglige organisation Jernbaneforeningen gennem flere år – også særdeles aktiv inden for kvindebevægelsen og er blevet betegnet som en af de kvinder, der har betydet mest for ligestillingen. Blandt andet var hun aktiv i spørgsmålet om en ligelønslov i 1910'erne og sad i nogle årtier som medlem af landstinget valgt for Det radikale Venstre.<sup>81</sup>



*Det var denne virkelighed, de første kvindelige trafikelever mødte – her Skanderborg station. Billedet er udateret, men kan ud fra uniformerne dateres til før 1906, formentlig umiddelbart før 1906 (Danmarks Jernbanemuseum).*



Forberedelseskursus for elever på Statsbanernes Jernbaneskole i Hellerup, 1931. Kønsfordelingen er tydelig (Danmarks Jernbanemuseum).

Selvom Xenia Jernbo, Anna Westergaard og enkelte andre kvinder blev ansat som trafikelever ved DSB i begyndelsen af 1900-tallet, så var det alligevel set i forhold til antallet af mænd forholdsvis få kvinder, der blev optaget på Jernbaneskolen i København i begyndelsen af 1900-tallet med henblik på en uddannelse inden for stationstjenesten. En gennemgang af DSB's personalefortegnelse for 1934 med titlen "De danske Statsbaners Tjenestemænd" viser, at der ud af 21 trafikelever blot var en enkelt kvinde. En tilsvarende oversigt for 1940 – efter at DSB var begyndt at optage flere elever – viser, at der i alt var registreret 179 trafikelever fra årgangene 1936-39, hvoraf ca. 10 % var kvinder (20 personer).<sup>9)</sup>

### Ellen Helleberg Rasmussen

Historien om de danske jernbanekvinder er imidlertid ofte blevet overskygget af den spektakulære og dramatiske historie om Xenia Jernbo, og det var baggrunden for, at jeg i forsommeren 2013 tog kontakt til Ellen Helleberg Rasmussen, der på dette tidspunkt var 94 år gammel og boede i den østjyske stationsby Hadsten. Hun blev ansat som trafikelev ved DSB som en af de fire kvinder, der blev optaget på

Jernbaneskolen i efteråret 1935. Blandt hendes medstuderende var derudover 36 mænd. For spørgsmålet var, om andre kvinder havde været udsat for lignende kønsdiskrimination som Xenia Jernbo, og var kønskampen en lige så levende og væsentlig del af tilværelsen, som den havde været for Xenia Jernbo? Selvom der er nogle årtiers forskel mellem Xenia Jernbos oplevelser og Ellen Helleberg Rasmussens beretning, gjorde de tjeneste på nogle af de samme stationer (Skanderborg og Hadsten), og selvom nogle af deres oplevelser var de samme, viste det sig, at der også var tale om to meget forskellige kvinder.

Den varme sommerdag i begyndelsen af juni 2013, da jeg sad i Ellen Helleberg Rasmussens stue i villaen på Dr. Larsens Vej i Hadsten, fik jeg ikke indtrykket af, at køns-spørgsmålet spillede en afgørende rolle for hende. Som det fremgår af hendes beretning på de følgende sider, kom hun under vores samtale også ind på ligestillingsspørgsmålet, men jeg må erkende, at det nok ikke havde været tilfældet, hvis jeg under samtalen ikke specifikt havde spurgt ind til, hvordan hun oplevede det at være kvinde i et mandsdomineret fag. Godt nok havde Ellen Helleberg Rasmussen i den scrapbog, hun viste mig, enkelte udklip fra aviser og dagblade om andre jernbanekvinder, men det klare indtryk var,

at det var jernbanedriften, samarbejdet med kolleger og kontakten med kunderne, som havde den helt afgørende betydning for, at hun med glæde så tilbage på sin jernbanetid i 1930-40'erne. Nu kan man naturligvis ikke konkludere noget ud fra blot to forskellige personers oplevelser, men et af de interessante forhold ved hendes beretning – som en modsætning til Xenia Jernbos – er hendes vægt-

ning af det daglige arbejde, samarbejdet og oplevelserne, men ikke det kønspolitiske spørgsmål, ligestilling og den faglige kamp for ligeberettigelse. Ellen Helleberg Rasmussens beskrivelse af sin uddannelse og ophold på forskellige jernbanestationer adskiller sig på mange måder ikke fra andre lignende beretninger fra mandlige jernbanemænd, og kun få steder dukker ligestillingsspørgsmålet op, selvom



hun også blev udsat for diskrimination på grund af sit køn. I modsætning til Xenia Jernbo tog Ellen Helleberg Rasmussen ikke kampen op, hvis en mandlig stationsforstander nægtede at modtage kvindelige elever, og som hun selv afsluttende fortalte, var ligestillingsspørgsmålet ikke noget, som havde den store betydning for hende.

Som adskillige andre jernbanemænd og -kvinder var Ellen Helleberg Rasmussen (født Bach) ud af en jernbanefamilie, idet hendes far var togbetjent ved DSB. Ellen blev født i Allingåbro den 21. oktober 1918 og gik bort som 95-årig i Hadsten den 8. oktober 2014. Men lad os overlade ordet til hende selv. Erindringerne er opbygget på den måde, at Ellen Helleberg Rasmussens egen fortælling er angivet i kursiv, og i relation til nogle af afsnittene er indføjet supplerende eller forklarende bemærkninger. Man kan således læse hendes egne erindringer blot ved at læse den kursiverede tekst. Erindringerne blev til på den måde, at samtalen blev optaget på bånd og derefter sammenskrevet til en sammenhængende tekst. Samtalen var delvist styret, idet der var fokus på køns- og ligestillingsspørgsmålet, men som det fremgår, blev en mængde andre begivenheder og oplevelser også berørt for at komme rundt om arbejdslivet ved DSB i 1930-40'erne. Efter sammenskrivningen af samtalen var teksten derefter til godkendelse, kommentering og rettelser hos Ellen Helleberg Rasmussen. Ellen Helleberg Rasmussen nåede desværre ikke at læse denne artikel i sin helhed, men udelukkende den kursiverede tekst. Lydoptagelsen af samtalen opbevares i dag i Rigsarkivet:<sup>10)</sup>

*Det var ikke min idé, at jeg skulle søge om ansættelse i DSB, for faktisk ville jeg allerhelst have været kriminalbetjent. Far havde nemlig en fætter, der var politimand, og når han fortalte, lød det som et meget spændende arbejde. På*

*Elever undervises i betjening af blok- og centralapparater i Statsbanernes Jernbaneskole i Sølvgade, København, i 1941 (Danmarks Jernbanemuseum).*

*det tidspunkt boede jeg endnu hos mine forældre i Aarhus, og derfor gik jeg ned på den lokale politigård for at høre, om der var mulighed for at blive ansat, idet jeg havde fået fortalt, at der allerede var ansat en kvinde hos politiet i Aarhus. Men jeg fik det svar, at jeg allerførst skulle tage en sygeplejerskeuddannelse, hvorefter jeg så kunne søge ind til politiet, og hvis jeg var heldig, ville jeg blive ansat og komme til at arbejde med sager omkring børn. Da det imidlertid var det almindelige politiarbejde, jeg ønskede at deltage i, startede jeg i stedet som kontorpige på et fabrikskontor, umiddelbart efter real-skolen var afsluttet. Det var udelukkende for at tjene nogle penge, og kun indtil jeg havde fundet noget, der var mere interessant. Heldigvis opdagede min mor kort efter en annonce i avisen, hvor DSB og Postvæsenet søgte nye elever. Hun mente, at det var noget for mig, og viste mig annoncen, da jeg kom hjem fra kontoret. "Du kan tro, at det ikke er noget for mig", svarede jeg: "Jeg skal ikke ind for at sidde på et kontor resten af mit liv". Men mor forklarede, at en trafikassistent i DSB havde et meget varieret arbejde og ikke sad på kontoret hele tiden. Jeg genlæste derfor annoncen, hvor der stod, at man personligt skulle aflevere et ansøgningskema på banegården, og jeg besluttede mig for at gå hen med et udfyldt skema til den næstkommanderende på Hovedbanegården.*

Ambitionen om at blive ansat som betjent ved politiet var om end ikke urealistisk så dog meget vanskelig at realisere. Godt nok var den første kvindelige politibetjent blevet ansat ved politiet i Aalborg i 1911, men det var først sket efter omfattende diskussioner. Kvindesagsorganisationen Dansk Kvindesamfund havde således allerede i 1908 argumenteret for behovet for ansættelse af kvindelige betjente navnlig ved behandlingen af sædelighedssager mod børn, idet det var foreningens antagelse, at børnene ville udtrykke sig friere, hvis afhøringen skete med en kvindelig udspørger. Gennem de følgende år foreslog foreningen gentagne gange ansættelse af kvindelige betjente, men stødte blandt andet på modstand fra politiets ledelse, som ikke havde "følt savnet af kvindeligt politi", som en ledende politimand

udtrykte sig. Selvom der blev åbnet for, at kvinder kunne ansættes i politiet, var antallet af kvinder inden for politiet dog fortsat lavt. Blandt tusinder af betjente i 1940 var der således kun ansat 18 politikvinder, hvoraf de 14 var ansat ved politiet i København. Endnu så sent som i 2017 var antallet af kvindelige betjente blot nået op på ca. 1600 mod 9000 mænd.<sup>11)</sup>

*Far var dengang ansat som portør i Aarhus, men uddannede sig senere til togbetjent og endte som togfører. Så der var naturligvis spænding hos mine forældre, om jeg ville følge i fars fodspor, men foreløbig var der intet andet at gøre end at afvente det videre optagelsesforløb og DSB's afgørelse. Da jeg havde 14 dages opsigelsesfrist på kontoret, hvor jeg arbejdede, opsagde jeg min stilling, allerede inden jeg havde fået svar fra DSB, også selvom det var svært at få et andet arbejde. Det skyldtes ikke mindst, at jeg havde bestået lægetesten, som jeg var blevet bedt om at indsende, ligesom jeg havde været til en psykoteknisk optagelsesprøve på Hovedpostkontoret i Kannikegade i Aarhus, hvor vi skulle udføre forskellige opgaver på tid, ligesom de ville høre vores evner i tysk, fransk og engelsk. Efter prøven blev jeg kaldt ind til en samtale med trafik- og personalechef Emil Terkelsen fra DSB. Hans opgave var at tale med alle de elever, der havde søgt ind til DSB, for at vurdere, om de var egnede til at gennemgå uddannelsen på Jernbaneskolen i København. Han var en meget behagelig mand, der fortalte, hvor mange elever der var brug for, og hvor mange man havde udvalgt til at deltage i den psykotekniske prøve. Jeg kan huske, at han under samtalen spurgte, hvad jeg ville sige til at have en vagt på en landstation om natten, hvortil jeg svarede, at det ikke betød noget, for jeg havde aldrig været mørkeræd. Det var mit indtryk, at prøverne og samtalen gik godt. Min forudelse holdt stik, og få dage efter fik jeg et brev, hvori der stod, at jeg skulle møde på Jernbaneskolen den 1. september 1935. I kuverten lå også et fripas, så jeg kunne tage toget til København. Det vakte naturligvis glæde hos mine forældre, men samtidig også en vis bekymring over at sende deres 16-årige*

*pige til København. Nu skulle jeg pludselig flytte hjemmefra og bo i et pensionat, men mine forældre allierede sig med min moster, der boede i København, og hun fandt et ordentligt sted i Nørregade, der lå tæt på Jernbaneskolen i Sølvgade.*

Ved et tilfældigt sammentræf har netop en af Ellen Helleberg Rasmussens mandlige medstuderende på Jernbaneskolen, Svend Anker Guldvang (1917-2006), skrevet om sine erindringer og oplevelser under tiden på Jernbaneskolen og om sin karriere ved DSB. Hos flere ældre jernbanefolk, som oplevede den psykotekniske optagelsesprøve og mødet med Jernbaneskolen, stod oplevelserne, der førte op til indlemmelsen i jernbaneetaten, skarpt i deres erindring. Dette er også tilfældet for såvel Ellen Helleberg Rasmussen som Svend Anker Guldvang, om end sidstnævntes psykotekniske prøve og samtale med trafik- og personalechefen fandt sted på Teknisk Skole i Esbjerg. Der er ingen tvivl om, at mange håbefulde unge og deres forældre i årenes løb i spænding har holdt øje med, hvornår postbuddet kom med kuverten fra Post & Telegrafvæsenet eller DSB med meddelelsen om, at den unge var optaget som elev hos en af trafiketaterne. Både i ovenstående beskrivelse og i Svend Anker Guldvangs erindringer peges på den glæde, som budskabet blev modtaget med. Navnlig i 1930'erne var der stor arbejdsløshed, og en ansættelse med en fremtidig karriere som embedsmand indenfor det offentlige ville sikre den unge mod konjunktursvingninger og være fundamentet for en stabil tilværelse. Dette understreges også i Svend Anker Guldvangs erindringsbog med gengivelsen af en familiediskussion om, hvorvidt han skulle tage imod en elevplads ved Post & Telegrafvæsenet, hvis etaten tilbød ham en sådan. Som passioneret jernbaneentusiast kunne Guldvang ikke

*Håbefulde trafikelever på Jernbaneskolen i Sølvgade i København i efteråret 1935. Blandt mændene står Ellen Helleberg Rasmussen. Svend Anker Guldvang står som nr. 3 fra højre med hånden på signalets håndsving (foto i privat eje).*

forestille sig andet end en karriere indenfor DSB uanset det faderlige råd om, at også en ansættelse indenfor postetaten ville være en adgangsbillet til en sikker og tryk fremtid.<sup>12)</sup>

Nedenfor beskriver Ellen Helleberg Rasmussen, at 10 % af de nye elever ved Jernbaneskolen var kvinder, og at hun ikke følte, at der fandt nogen forskelsbehandling sted mellem de to køn. Svend Anker Guldvang kom ikke i sine erindringer ind på kønsforskellen blandt eleverne udover at

konstatere, at der blev optaget fire kvindelige medstuderende. Det spillede tilsyneladende ingen nævneværdig rolle, men man skal nok tage i betænkning, at det kun var forholdsvis kort tid, eleverne var på Jernbaneskolen i undervisningsperioderne, og at den største del af uddannelses-tiden blev tilbragt ude i landet på de forskellige stationer. I begyndelsen af 1900-tallet var kvindernes rettigheder indenfor erhvervslivet – navnlig indenfor offentlige embeder –







*Brabrand station 1924. Næppe meget har ændret sig, inden Ellen Helleberg Rasmussen tiltrådte som elev i 1935 (Rutherford/Danmarks Jernbanemuseum).*

efterhånden blevet mere ligestillet. Således gennemførtes i 1919 en lov, der fastslog, at kvinder ansat indenfor staten eller i kommunerne skulle have samme løn som mænd, der sad i samme stilling. To år senere fik kvinder lige adgang på linje med mænd til alle offentlige stillinger, dog undtaget gejstlige og militære. Det blev således lovfæstet, at der skulle være ensartede forhold for begge køn, og samtidig blev det slået fast, at det ikke var tilladt at afskedige en kvinde fra hendes arbejde eller nægte ansættelse, blot fordi den pågældende kvinde enten giftede sig, var gift, ventede barn eller havde børn.<sup>13)</sup>

### **Mødet med Jernbaneskolen**

*I midten af 1930'erne var det meget svært at finde et arbejde, og der var derfor mange, der mente, at man havde vundet i lotteriet, hvis man blev antaget som elev i DSB. Det år, jeg startede på Jernbaneskolen, blev der optaget 40 nye elever, hvoraf der var fire kvinder – vi var to på det hold, jeg kom på. Det var min klare opfattelse, at vi blev behandlet fuldstændig ens, og der blev ikke gjort forskel på, om man var pige eller dreng. Det var nøjagtig den samme uddannelse, og både lærerne og vores medstuderende behandlede os som ligeværdige. Som trafikelever var vi en del af holdet, og det var jeg ganske godt tilfreds med. Efter seks uger på skolen blev vi fordelt på en række landstationer til videre uddannelse, og generaldirektoratet besluttede at sende mig til Brabrand, der også dengang var en forstad til Aarhus. Stationsforstander Jespersen var en vældig flink mand, og jeg fik også en meget positiv modtagelse, da jeg stod af toget. Bortset fra det sikkerhedsmæssige – som vi ikke måtte beskæftige os med i begyndelsen – indgik jeg på lige fod med de andre ved stationen og blev oplært i at sælge billetter, udfylde fragtbreve og passe postkontoret, som DSB havde på de fleste mindre stationer. Det kunne godt være et slidsomt arbejde, og jeg kan huske, at jeg ved juletid fik vabler i hånden af at håndstemple de hundredevis af breve, som passerede gennem stationens postkontor, og hvor frimærkerne skulle an-*

*nulleres, inden brevene blev sendt videre til modtagerne. Jeg var aldrig alene på stationen, for der var altid en kollega til stede – enten forstanderen eller en af assistenterne – så jeg kunne spørge, hvis der var noget, jeg var i tvivl om. Brabrand var en travl station med lokaltog ind til Aarhus, ligesom man også var ved at anlægge dobbeltspor mellem Aarhus og Randers på grund af den travle trafik. Så der var en del arbejdstog og ingeniører i Brabrand, men jeg var mest optaget af arbejdet inde på stationskontoret, hvor så mange nye, spændende ting skulle læres.*

*Efter et halvt års tid skulle jeg op til en foreløbig prøve, og man var nødt til at bestå denne eksamen for at kunne fortsætte i DSB. Alle pigerne bestod prøven, men der var desværre tre af drengene, der dumpede, og derfor blev vi reduceret til 37 trafikelever. Som led i uddannelsen blev jeg derefter sendt til Skanderborg for at lære, hvordan det var at arbejde på en større bystation, hvor der naturligvis var mange arbejdsopgaver, der lignede dem, jeg kendte fra Brabrand, men også mange andre arbejdsopgaver, fordi der var tale om en større banegård. Skanderborg var jernbanemæssigt set et ret interessant sted, fordi stationen ligger på den østjyske hovedbane mellem Aarhus og Fredericia, ligesom Silkeborgbanen videre mod Skjern betød, at der var mange passagerer, som skulle skifte tog i Skanderborg. Der var derfor en livlig trafik i Skanderborg, og vi havde nok at gøre, når vi var på arbejde. Det var først og fremmest at sælge billetter, ekspedere gods og give oplysninger om rejsemuligheder både i telefonen og til de rejsende, der mødte op på banegården. Hurtigt fik man en god rutine i at slå op i køreplanen, hvilket godt kunne være lidt vanskeligt for de folk, der ikke rejste så ofte.*

*I løbet af de femten måneder, jeg var i Skanderborg, skulle jeg i en måneds tid også ud at køre sammen med en togfører, så jeg lærte at billettere i togene, men også at sidde i et koldt godstog for at passe håndbremsen, da bremserne i nogle af togene dengang blev betjent manuelt ved at skrue på et håndtag. Det var midt under den kolde isvinter i marts 1937, og jeg husker, at vi en af dagene kørte med eksprestog 85 op gennem Vendsyssel. Varmerørene havde sim-*

pelthen vredet sig i kulden, og systemet var derfor gået i stykker, så det var en meget kold fornøjelse at rejse med toget. Udenfor kunne jeg se det flotte syn, hvor høje sne-drivere truede med at falde ind over det ryddede jernbanespor.

Vi kørte ikke fast i driverne, men derimod har jeg i Skanderborg oplevet, hvordan natekspressen mod København ikke kunne komme videre, fordi et foregående tog var kørt fast længere sydpå. De rejsende fra det standsede tog var

naturligvis meget ivrige efter at høre nyt om, hvornår de kunne vente at komme sydpå, og der var derfor en livlig trafik ind og ud af kontoret for at høre de seneste meldinger. Der var også mange, der gerne ville låne telefonen for at give besked om, at de var forsinkede. Udenfor på perronen og gaden lå der sne, men når de kom ind i varmen på stationskontoret, forvandlede den nedtrampede sne på fodtøjet til sjap, og jeg har aldrig set kontoret så snavset som den aften. Toget kom først videre næste dag.



Skanderborg station ca. 1926, hvor Ellen Helleberg Rasmussen fortsatte sin uddannelse (Danmarks Jernbamuséum).

*Stationsforstander Vrads i Skanderborg var en lidt speciel person. Han var ikke særlig elsket af personalet på stationen, uden at jeg dog kan sige hvorfor. Vrads var måske nok lidt mere kontant og korrekt, og det var ikke sådan, at venligheden lyste ud af ham. Det gjorde den i stedet hos hans næstkommanderende, Hannestad, der var elskeligheden selv. Stationsforstanderen var det meste af tiden på sit eget kontor, fordi mange af hans opgaver var lidt anderledes end det arbejde, vi havde ude i stationskontoret. Jeg havde derfor mere med assistenterne og overassistenterne at gøre end med stationsforstanderen.*

For flere trafikelever var ansættelsen ved DSB første gang, de måtte flytte fra hjemegnen. Nogle så naturligvis dette som en stor oplevelse, mens det for andre var en mærkbar omvæltning af den hidtidige tilværelse. Enslende i mange beretninger er dog vigtigheden af at finde et godt pensionat, altså et sted, hvor man som minimum kunne spise til middag og eventuelt også leje eget værelse, medmindre man havde fundet et lejeværelse hos en privat familie. Svend Anker Guldvang omtaler i sine erindringer således flere gange, hvorledes han i de nye stationsbyer, han sendes på tjeneste til, må lede efter et ordentligt værelse eller pensionat, og at det var væsentligt at finde et godt sted til en rimelig pris.<sup>14)</sup> Frem til 1960'erne var det vanskeligt for enlige mænd og kvinder at få mulighed for at få deres egen lejlighed, og for DSB's trafikelever var der samtidig den vanskelighed, at den begrænsede elevløn og de tidsbegrænsede ansættelser på de forskellige stationer satte grænser for, hvor fast de kunne bosætte sig de enkelte steder. Det var ikke kun jernbanens trafikelever, men også adskillige andre danskere, som mere eller mindre nødtvungent måtte finde sig et pensionat. Pensionaterne fandtes såvel i de store som de mindre byer og kunne være af varierende kvalitet og størrelse. For nogle værter og værtinder var pensionatet et kald og for andre blot en forretning, hvilket også betød, at der kunne være stor forskel på, hvor meget de enkelte ejere gjorde ud af at skabe

sammenhold og fællesskab på pensionatet. Nogle steder blev der arrangeret fester, udflugter og søgt skabt en god kemi mellem de forskellige gæster, mens dette andre steder ikke blev prioriteret i nævneværdig grad.<sup>15)</sup> Det er også klart, at de indbyrdes relationer og forhold i særdeles høj grad prægedes af de enkelte pensionærer, og som det var tilfældet også for Ellen Helleberg Rasmussen, måtte lektielæsningen for mange trafikelever foregå udenfor arbejdstiden i pensionatet eller det lejede værelse.

*Da jeg arbejdede i Brabrand, boede jeg hos mine forældre i Aarhus, men forstanderen i Skanderborg ville ikke give tilladelse til, at jeg boede i Aarhus, fordi han mente, at jeg skulle studere de udleverede undervisningsbøger, og hvis jeg tog toget hjem, ville det betyde, at der var mindre tid til at læse op til den afgørende prøve på Jernbaneskolen. Derfor måtte jeg bo på pensionat i Skanderborg, og det var så dyrt, at jeg knap havde råd til at betale for kost og logi. I september 1936 steg lønnen til 10 kr. månedligt, og det betød, at der nu også var lidt lommepenge, men det var under tiden i Skanderborg, at jeg lærte, at man trods alt godt kan overleve, selvom man ikke har mange penge at gøre godt med. I pensionatet havde jeg endevæg til byens biograf, og selvom jeg var over et år i Skanderborg, var jeg kun i biografien én gang. Det var en film med den kendte italienske operasanger Beniamino Gigli, som jeg altså ville se. Det viser, hvor få lommepenge der var til rådighed. I stedet brugte jeg fritiden til mange gå- og cykelture i området, ligesom jeg selv skulle styre min lektielæsning, og bøgerne lå hjemme på pensionatsværelset og ventede på at blive åbnet, når jeg kom hjem fra arbejdet. Den daglige arbejdstid var ni timer, og sammen med lektielæsningen betød det, at der heller ikke var megen fritid. Jeg har også oplevet, at jeg en dag med meget store trafikvanskeligheder mødte til tjeneste tidligt om morgenen og var der hele dagen. Det var reglen, at jeg først måtte gå, når der blev givet tilladelse til det, men denne dag havde alle så travlt, at de glemte at give mig fri ved normal arbejdstids ophør. Samtidig syntes jeg*

ikke, at jeg kunne forlade stationen, fordi der var så travlt, og det var først hen under aften, at der var en, der spurgte: "Sig mig, hvornår mødte De egentlig, frk. Bach?" Da jeg fortalte, hvornår jeg var mødt, blev jeg omgående sendt hjem. Tilbage på pensionatet græd jeg af træthed ovenpå den hårde dag.

Efter Skanderborg kom jeg til Ry, hvor der også var postekspedition. Der var jeg i fire måneder, fra september til nytår, og i den tid cyklede jeg flere gange til Himmelbjerg. På stationen blev jeg vældig godt modtaget, og jeg kan huske, at forstanderen havde en datter, som han gerne ville have, at jeg gav noget lektiehjælp i engelsk. Det var en

hyggelig tid, og forældrene var glade for, at jeg ville hjælpe deres barn. Det år nåede jeg også at fejre en halv juleaften hos mine forældre, der på det tidspunkt var flyttet til København, fordi far var blevet forfremmet. At det kun blev en halv juleaften skyldtes, at jeg måtte rejse tilbage med toget samme nat for at være klar til at møde på stationskontoret næste morgen. Senere – da jeg blev trafikmedhjælper – havde jeg ofte vagten juleaften. Som ung og ugift kunne jeg lige så godt tilbyde mine kolleger at tage deres juleaftensvagt, for jeg havde ingen glæde af at sidde alene på mit værelse, mens kollegerne derimod gerne ville holde fri sammen med familien. Men i Ry nåede jeg at holde julen sammen med familien,



Ry station ca. 1915 (Danmarks Jernbanemuseum).



og få dage senere rejste jeg tilbage til København for at afslutte uddannelsen med 3½ måned på Jernbaneskolen. Selvom mine forældre nu boede i byen, valgte jeg at finde et lejet værelse, fordi jeg hver dag skulle læse meget for at være klar til den endelige eksamen. Dog spiste jeg hver dag middagsmad derhjemme hos far og mor.

Den anden kvindelige medstuderende på min årgang var frk. Kristensen fra Struer, som jeg egentlig ikke havde så megen kontakt med. Bortset fra en enkelt gang jeg var i København, og hvor hun inviterede mig hjem til te, så jeg hende ikke efter afslutningen af vores uddannelse. Om hun gik ind i administrationen – som mange af kvinderne gjorde – ved jeg ikke, men hun søgte hurtigt til hovedstaden. Ligesom frk. Kristensen, som fik det bedste eksamensresultat af hele hol-

det, fik jeg heldigvis også en god eksamen i marts 1938. Efter min eksamen blev jeg udnævnt til trafikmedhjælper, hvad man var, indtil man vist blev 24 år, der var alderen for fast ansættelse, hvorefter man blev kaldt trafikassistent.

Efter eksamen i 1938 blev jeg sendt til Glyngøre. Vi havde et vist antal stationer, vi kunne vælge imellem, og man skrev sig derfor på listen ud for den station, man gerne ville sendes til. Hvis man var den eneste, der skrev sig på ud for stationen, blev man sendt dertil, men ellers måtte der trækkes lod. Samtidig skulle der også trækkes lod mellem de stationer, hvor der ikke var nogen, der ville sendes hen, og der var således en pulje med både gode og dårlige stationer. En mindre attraktiv station var Thisted. Jeg ville gerne til Thisted, for der boede min mormor, men på stationslisten, vi fik til



Ry station ca. 1915 (Danmarks Jernbanemuseum).



Glyngøre undergik ikke store synlige forandringer de kommende år. På disse to fotos ses stationsområdet i 1965 (Jens Bruun-Petersen).

gennemsyn, var der to stationsforstandere, der på forhånd havde frabedt sig at få en kvinde. En af dem var stationsforstanderen i Thisted. Det ønske respekterede man fra ledelsens side, og derfor var jeg udelukket fra at søge hertil. I stedet kom en af mine kammerater fra Jernbaneskolen til Thisted, og derfor fik jeg lidt kontakt med byen, fordi han kunne få en hilsen med til min mormor. I stedet måtte jeg sammen med de andre trække lod om, hvilken station jeg skulle sendes til. Når det nu ikke kunne blive Thisted, ville jeg allerhelst have været til en grænsestation for at opleve, hvordan det var at arbejde et sådant sted, men det var kun Helsingør, der stod på listen, og da en af mine kammerater havde været elev i Helsingør, og stationen gerne ville have ham tilbage, fordi man var glad for ham, så var det selvsagt udelukket. Ved lodtrækningen fik jeg i stedet Glyngøre, som var et meget afsides sted, og hvorfra det tog 12 timer at rejse hjem for at besøge mine forældre i København.

Selvom det i 1921 var blevet fastslået ved lov, at der ikke måtte ske diskrimination af kvinder, viser ovenstående eksempel fra Thisted i slutningen af 1930'erne, at det tilsyneladende var acceptabelt og blev accepteret, at en ledende mandlig embedsmand ikke ønskede at få en kvindelig medarbejder. Ligestillingen var således ikke fuldt udbredt, og året efter episoden angående Thisted Station oplevede den første kvindelige jurist i et ministerium på sin første arbejdsdag, at de mandlige kolleger modtog hende i mørkt tøj og sort slips, som skulle de til en begravelse.<sup>16)</sup> Der var tilsyneladende flere mænd, som var enige med pastor Bloch fra Kerteminde, der fra landstingets talerstol knapt et århundrede tidligere, i 1857, havde udtalt, at "Quindens Styrke består ikke i hendes Myndighed, men i hendes Yndighed i den Villighed, Kjerlighed og Troskab, hvormed hun veed at underordne sig".<sup>17)</sup> Statsminister Thorvald Stauning havde ellers i en tale med titlen "Kvindens plads i arbejdet" ved et arrangement af Danske Kvinders Erhvervsråd i slutningen af 1938 argumenteret for kvinders og mænds lige adgang til erhvervsarbejde.<sup>18)</sup>

### Uniform til en dame

I elevtiden måtte man ikke gå med uniform, men til gengæld havde vi den 23. september 1935 fået udleveret vores kasket på Jernbaneskolen, som vi så gik med under vores uddannelse. Det var først efter den afsluttende eksamen og vores udnævnelse til trafikmedhjælper, at vi skulle gå med uniform. For mit vedkommende blev jeg trafikmedhjælper fra den 1. september 1938, og det betød, at jeg selv skulle sørge for at købe en uniform. Så vidt jeg husker, gav DSB 100 kr. i tilskud til købet af den første uniform. DSB havde endvidere en aftale med et skrædderværksted i København, og jeg rejste derfor til hovedstaden, hvor jeg fik taget mål til min nye uniform, der bestod af jakke, nederdel, kappe og kasket. De var meget venlige og imødekommende over for mig i forretningen, og stor var min overraskelse, da jeg nogle dage efter at være vendt tilbage til Jylland fik brev fra skrædderværkstedet om, at man desværre ikke kunne sy en uniform til en kvinde. Brevet gjorde mig selvfølgelig noget nedslået, fordi jeg syntes, det var lidt lusket, at vi først indgik en aftale, hvorefter forretningen brød vores aftale. Samtidig meldte sig det spørgsmål, hvor jeg så skulle få syet min uniform, for der var ikke nogen skrædder i Glyngøre, og jeg havde jo et stykke at rejse for at finde en anden skrædder. Imidlertid var jeg så heldig, at min forgænger havde fået syet sin uniform i stationsbyen Hjerm lidt udenfor Struer. Så jeg kontaktede skrædderen, og han havde intet problem med at sy til en kvinde. Den største forskel var nok, at jeg skulle have en nederdel, hvorimod mændene anvendte bukser. Det kunne godt være koldt om vinteren, hvor et par lange bukser ville have været mere praktiske. Flere år senere fik jeg en veninde i Hadsten til at sy en hvid sommeruniform til mig. Hun tog simpelthen udgangspunkt i den sorte uniform fra Hjerm, og så vidt jeg ved, er det den eneste kvindelige hvide jernbaneuniform, der har været i brug. Men jeg brugte den nu ikke så meget, for den vakte al for megen opmærksomhed, og senere – under besættelsen – fik jeg syet den om.

Glyngøre var anderledes end de stationer, jeg havde været på tidligere. Foruden jernbanefærgen til Mors var Glyngøre

samtidig endestation for strækningen Skive-Glyngøre – med remise, og lokomotivfolkene boede derfor i byen. Det samme gjaldt trafikpersonalet, som jeg hørte til, mens færgepersonalet var stationeret ovre på den anden side af Salling-sund. Selvom jeg var noget ked af at skulle rejse til Glyngøre, blev jeg dog venligt modtaget, da jeg kom til byen. Min for-gænger var på dette tidspunkt endnu ikke rejst fra statio-

nen, og det var derfor først muligt at overtage hans værelse, når han rejste ved påsketid for at aftjene sin værnepligt. Derfor tilbød stationsforstanderen og hans hustru, at jeg måtte låne deres gæsteværelse i tjenesteboligen, så det kunne faktisk ikke være bedre. Stationsforstanderen var i øvrigt en meget sympatisk mand, og trods mine værste anel-ser, inden jeg kom til byen, fik jeg det også godt i Glyngøre.



Stationsforstanderen i Thisted ønskede ikke at få en kvindelig trafikassistent, og DSB's ledelse respekterede ønsket. Her ses Thisted Station i 1958, altså næsten 20 år senere, hvor hovedbeklædningen synes at afgøre, hvem der skal slæbe, og hvem der kan se på (Danmarks Jernbanemuseum).

*Ellen Helleberg Rasmussen i hvid sommeruniform på Hadsten Station (foto i privat eje).*

Mit primære arbejde var at sørge for, at togene kom afsted til tiden, og at både passagerer og gods var ekspederet inden togafgang. Samtidig skulle vi overvåge, at jernbanevognene blev rangeret om bord på færgen, og når det var klar, skulle vi give besked til kaptajnen om, at færgen var klar til afsejling. Stationen var i øvrigt også postkontor for byen.

Rejsen hjem til familien i København var som sagt lang og besværlig, og derfor ville jeg gerne flytte til en station, hvorfra det var nemmere at komme til Sjælland. Den første station, der blev ledig, var Hadsten, og den søgte jeg og var så heldig at få stillingen. Derfor nåede jeg kun at være i Glynegøre i otte måneder, og ved 18-tiden nytårsaften 1938 ankom jeg til Hadsten. Ved juletid var et kraftigt snevejr kommet ind over landet, og kulden havde samtidig fået godt fat, så det første, jeg hørte, da jeg trådte fra toget og ned i den knasende sne, var lyden af bjælder fra en kane, der kørte bort fra godsekspeditionen. Det var dog ikke mit første besøg i byen, for jeg var kort tid inden – på en fredag – rejst til Hadsten for at finde et ledigt værelse. Da jeg kom til byen, gik jeg ind på stationen for at hilse på mine kommende kolleger, og jeg kan huske, at stationsforstander Frost ved den lejlighed sagde til mig, at han satte pris på, at jeg ofrede en fredag for at finde mig til rette i byen. Han var i øvrigt sengeleggende efter hjerteproblemer, og samtalen fandt derfor sted i hans soveværelse, hvor han siddende i sengen bød mig velkommen og sagde så: "Jeg har i min tid arbejdet sammen med både mænd og kvinder, og jeg vil sige, at de gange, jeg har arbejdet sammen med kvinder, har de faktisk været en lille smule dygtigere end mændene, og jeg håber, at De bliver blandt de bedste". Men som jeg stod i Hadsten en af de sidste dage i 1938, skulle jeg også sørge for at finde et logi. På stationen blev jeg rådet til at vælge afholdshotellet, der låovre på den anden side af gaden, og det viste sig, at de heldigvis havde et ledigt værelse. Egentlig ville jeg gerne have haft mit eget hjem og lave min mad selv, men det var helt umuligt som ugift at få en lejlighed, og derfor boede jeg på hotellet, indtil jeg rejste fra byen.



Ikke bare i 1930'erne var det et problem for en enlig kvinde at finde sin egen lejlighed. Også selvom man efter 2. verdenskrigs afslutning søgte at afhjælpe boligkrisen, var det endnu i 1950'erne særdeles svært som enlig at finde en lejlighed, og hvis man var kvinde, var situationen endnu mere kritisk. Forfatteren og juristen Knud Bruun-Rasmussen pegede i 1955 således på, at ugifte kvinder stadig blev betragtet som mennesker af anden klasse. Bruun-Rasmussens rangordning for mennesker er blevet adapteret af historikeren Mette Tapdrup Mortensen i hendes publikation om pensionaternes kulturhistorie. Heri peges der på, at den unge ugifte kvinde først kommer ind på en 8.-10. plads efter ugifte, gifte og fraskilte mænd, enker og gifte koner. Kernefamilien var en samfundsnorm, og derfor var det vanskeligt som enlig, ugift kvinde at finde sig en fast bopæl, hvor man selv ejede nøglen til lejligheden eller huset.<sup>19)</sup>

Det kan godt være, at mine kolleger i Hadsten syntes, det var opsigtsvækkende med en kvindelig trafikassistent, men det var ikke noget, jeg lagde mærke til. Derimod følte jeg tydeligt, at de rejsende syntes, at det var eksotisk med en kvinde i uniform. Derfor var jeg også meget opmærksom på, at der blev lagt mærke til alt, hvad jeg sagde og gjorde, og det lå hele tiden i baghovedet, at de andre ikke skulle have grund til at sladre om mig. Det var nok den samme følelse som i dag, når kendte personer med en position tænker



over, hvad de foretager sig. Man holder sig på dydens smalle sti og forsøger at undgå at vække opsigt på uheldig vis. Med jævne mellemrum kom der også bemærkninger fra de rejssende, og jeg lagde mærke til, at det var meget forskelligt, hvordan det blev opfattet, at der var en kvindelig trafik-assistent. Der var såvel kommentarer som: "Vorherre bevares, skal kvinderne nu også trænge sig ind her. De skulle hellere blive derhjemme og passe deres køkken", mens andre sagde: "Nej, hvor er det spændende. Er der nu også kvinder i DSB?". Når togene holdt ved perronen, var der altid nogle af passagererne, der stod og kikkede ud ad vinduet, men når de fik øje på mig, løb rygget, og så varede det ikke længe, før der stod dobbelt så mange for at se den kvindelige trafikmedhjælper. Da jeg vidste, at folk kikkede, brugte jeg – i mod-

sætning til mange af mine mandlige kolleger – aldrig min uniform udenfor stationen. Når jeg kom om morgenen, klædte jeg om til uniform, og skiftede ligeledes, når det var fyraften.

Selvom lønnen steg efter udnævnelsen til trafikmedhjælper, var lønnen stadig beskeden, og når udgifterne var betalt, var der ikke meget tilbage, men dog lidt mere råderum end under elevtiden. Således husker jeg, at Jernbaneforeningen kostede 2,50 kr. om måneden, mens jernbanens bibliotek skulle have 1,70 kr. hver måned. Biblioteket, der lå oppe under taget på banegården i Aarhus, fungerede i øvrigt på den måde, at man i et katalog kunne se, hvilke bøger de havde, hvorefter man skrev numrene på bøgerne op og indsendte en bestilling. Nogen tid efter ankom bøgerne med toget til Hadsten. Det var sådan set en fin ordning for de an-



Ellen Helleberg Rasmussen i funktion på Hadsten station, 1939 (foto i privat eje).

*Denne helt lavpraktiske genstand, som er bevaret i museet, bestod af to stykker træ holdt sammen med en læderrem – og blev anvendt til forsendelse af bøger fra Jernbanens bibliotek til – i dette tilfælde – Helsingør – En mulighed også Ellen Helleberg Rasmussen benyttede sig af (Danmarks Jernbanemuseum).*



satte, og jeg mener, at der var tale om en gammel tradition fra banernes anlæggelse. Dertil kom alle de øvrige faste udgifter til pensionatet, forsikringen osv. Samtidig betalte jeg også af på et leksikon, der var noget af det første, jeg købte, og som jeg stadig har stående og har brugt flittigt gennem årene.

Set i lyset af de hårde tider i 1930'erne var jeg glad for min gode stilling hos DSB, og samtidig fandt jeg også selv en stor tilfredsstillelse i at behandle kunderne godt. Det var også noget, som de overordnede tog som en selvfølge. Hvis kunderne ønskede at få at vide, hvordan de kom hen til deres bestemmelsessted, hvornår de kunne være der, og hvad det kostede, så tog man sig tiden til at forklare dem, hvordan de kom frem. Det kunne godt være svært, når der var travlt, men man tog sig tiden til at forklare og fortælle. Jeg var meget glad for mit arbejde og samtidig også stolt af at være ansat ved DSB. Når man er så ung, som jeg var dengang, lægger man ikke mærke til folkestemningen over for DSB, men da jeg først blev ansat, ærgrede det mig, når nogle aviser skrev, at jernbanerne var en byrde for samfundet, og at de gav underskud. Sådan noget gjorde ondt. Men samtidig havde jeg opfattelsen af, at befolkningen generelt var tilfreds med, at DSB eksisterede, og det var også noget, som jeg selv erfarede under mit arbejde.

### **Fluerne på himlen**

De danske, som oplevede den tyske besættelse under 2. verdenskrig, beretter næsten enslydende om den overraskende okkupation. Dagspressens alarmerende meldinger i dagene forud for besættelsen havde dog givet en del mennesker en fornemmelse af, at man gik mørke tider i møde. Når man læser beretningerne om besættelsesdagen, får man fornemmelsen af, at tusinder og atter tusinder af tyske flyvemaskiner som myggesværme kom op over landet lastet med dødbringende eksplosiver klar til nedkastning under kamp.<sup>20)</sup> Ellen Helleberg Rasmussens beretning om besættelsesmorgenen adskiller sig på sin vis ikke fra andre af

disse okkuperingsberetninger, men at der var mange flyvemaskiner i luften over Hadsten, er givetvis rigtigt nok. Hadsten lå på ruten op til Aalborg Lufthavn, som var en nøgleposition i den tyske krigsplan, idet lufthavnen var et springbræt på vejen til indtagelsen af Norge, der blev invaderet samme morgen. Som jernbanemand eller -kvinde betød den tyske besættelse, at man kom i direkte kontakt med besættelsesmagten. Da DSB's generaldirektør Peter Knutzen om formiddagen den 9. april 1940 blev kaldt op på trafikministerens kontor og fik forelagt de 13 tyske punkter, som var grundlaget for, at kampene mellem danske og tyske tropper var blevet indstillet nogle timer tidligere, kunne han konstatere, at det af aftalens 6. punkt fremgik, at de danske jernbaner skulle stilles til besættelsesmagts disposition. I generaldirektørens egen oversættelse betød det, at DSB var "udleveret til Tyskernes Forgødtbefindende". Selvom de første troppetog bevægede sig nordpå ad de danske jernbaneskiner allerede i de tidlige morgentimer den 9. april 1940, var det dog først for alvor efter jernbanesabotagens fremvækst i efteråret 1942 og samarbejdspolitikens sammenbrud året efter, at den menige jernbanemand og -kvinde i mange tilfælde kom tæt på det konfliktfyldte samkvem med besættelsesmagten. På dette tidspunkt havde Ellen Helleberg Rasmussen imidlertid forladt DSB. Til gengæld oplevede de danske jernbaner en massiv vækst i transportbehovet, og i sine erindringer peger Svend

Anker Guldvang på det øgede arbejdspress, som besættelsestiden medførte. Dette mærkede man de fleste steder dog ikke så meget til på besættelsesdagen, hvor man i første omgang blot fik travlt med den dekreterede mørklægning af stationerne. Eller som Svend Anker Guldvang beskrev det: "Det manuelle var en her-og-nu-opgave, dvs. at søge at få alt lukket til og sikret efter direktiverne. En opgave, som alle gik til med frisk mod, og som vel nok – midt i al magtesløsheden – følte som en mulighed for, trods alt, at kunne gøre noget".<sup>22)</sup> Mørklægningsforanstaltningerne blev etableret, for at allierede flyvemaskiner ikke nemt skulle finde vej over dansk territorium i kampen mod aksemagterne.

Den tyske besættelse den 9. april 1940 står meget klart i min erindring.<sup>23)</sup> Det var en frisk, kølig morgen, hvor jeg var mødt meget tidligt for at stille signal til gennemkørsel for det første nattog fra København, der normalt ankom til Hadsten ved 04-tiden. Mens jeg ventede, hørte jeg pludselig den interne telefon ringe, og det viste sig at være stationsbestyreren i Lerbjerg, der var stationen lidt nordvest for Hadsten. "Er der også mange fluer i Hadsten?", spurgte han. "Det ved jeg ikke, men jeg skal da gerne se efter", svarede jeg. På det tidspunkt var det begyndt at lysne, så jeg gik ud på perronen, men der var ingen insekter, så jeg gik ind og ringede til Lerbjerg og fortalte, at der ikke var nogen fluer hos os. "Jeg sagde ikke fluer, men flyvere", svarede stationsbestyreren. Så fløj jeg op af stolen og ud på perronen igen, hvor jeg stadig ikke kunne se noget, men derimod høre en ganske svag durren fra flyvemaskinernes motorer. Kort efter kunne jeg også begynde at se dem, da de nærmest kom hoppende over horisontlinjen, fordi der er en større bakke syd for Hadsten. Den ene flyvemaskine fulgte den anden. Det var tyske maskiner. I fuld fart kom jeg atter ind på kontoret for at se, hvorledes jeg skulle forholde mig, og jeg fandt de papirer frem, som kun måtte åbnes i katastrofetilfælde ved et krigsudbrud. Men papirerne gav ikke rigtig oplysninger om, hvad der skulle ske, så jeg gik i stedet hen til linjetelefonen for at høre om nyt fra de andre stationer. Her kunne jeg høre, at

der var forespørgsel fra Aalborg, om man skulle sende lyn-toget afsted, for stationen kunne se, at der blev smidt fald-skærmstroppe ned over byen. Jeg var nu i syv sind, om jeg skulle ringe op til stationsforstanderen, der boede i lejligheden ovenpå stationskontoret, eller om jeg skulle lade være, men da det kunne være ligegyldigt, om jeg fik en opsang, besluttede jeg mig for at ringe, og stationsforstander Frost kom til telefonen. Jeg forklarede, at der var tyske flyvere over stationen. "Jeg kommer ned, frk. Bach, jeg kommer ned", sagde han så, og få minutter efter var han påklædt og stod på kontoret, hvor han overtog det videre ansvar. Selv arbejdede jeg videre med de forskellige ting, som skulle klares, og i løbet af morgenen var jeg også henne på hotellet for at spise min morgenmad, hvor værtparret havde radioen kørende, så vi kunne høre om krigens udvikling. Da jeg havde haft vagten det meste af natten, skulle jeg efter planen hvile ved middagstid, men der blev nu ikke megen tid til at sove, for pludselig kom der besked fra stationen, at der var kommet ordre til, at der skulle mørklægges, så alt personalet blev indkaldt for at ordne de mange vinduer og lamper. Det var i det hele taget en meget bevæget dag, hvor man konstant gik med hjertet oppe i halsen. For mig kom besættelsen som en fuldstændig overraskelse, for vi havde jo en ikke-angrebspagt med Tyskland, og jeg har altid lært, at en aftale er en aftale. Derfor troede jeg, at verdenskrigen ville gå udenom Danmark. Både i byen og på stationen var der nærmest en tilstand af chok og overraskelse. Det var svært at tænke klart i timerne efter morgenens begivenheder, og det varede heller ikke længe, før de første tyske troppetog nåede til Hadsten. Jeg husker stadig det første tog, der blev trukket af et tysk lokomotiv, som nærmest havde en astma-lignende lyd, der adskilte sig fra vores egne danske lokomotiver. Samtidig havde den bageste vogn også andre slutsignaler end dem, vi var vant til. Det var ubehageligt. Ikke mindst de mange troppetog, der skulle op til Frederikshavn, hvor soldaterne skulle udskibes til krigen i Norge. Soldaterne stod i kreaturvogne, hvor der var en lille lem, de kunne kikke ud af, og de vinkede til os, men vi lod, som om vi ikke så dem. Derimod



Stationsforstander Frost i Hadsten stående på perronen i april 1941 (foto i privat eje).

var der en enkelt fra byen, som var tyskvenlig, og han stod derfor nede på stationen for at vinke til de tyske soldater. Det vakte en del forargelse i byen, fordi man var oprørt over begivenhederne. Heldigvis havde vi i min tid ingen tyske soldater boende i Hadsten, og vi så dem derfor kun, når de kørte igennem med togene.

Min mor havde i længere tid været alvorligt syg, men det var meget vanskeligt at besøge hende, når jeg arbejdede i Hadsten, navnlig under de vanskelige krigsforhold, hvor jernbanetrafikken blev indskrænket. I den foregående tid var jeg flere gange rejst til København, hvor alle ved Storebæltsfærgeren måtte vise legitimationskort, inden vi kunne få lov til at gå ombord. Det var i det hele taget meget vanskeligt at rejse under besættelsen, for brændstoffet var rationeret, så flere søgte mod togene, mens der samtidig var sket indskrænkninger i køreplanen. Derfor måtte mange stå op i mellemgangen, og for at gøre forholdene bare nogenlunde tålelige oprettedes særlige kupéer for mødre med småbørn. Men der er altid nogle, der ikke tager hensyn, og en af de gange, hvor jeg var med og rejste sammen med et lille barn, kom der et ægtepar ind i kupéen. Nogle af de andre passagerer gjorde de nyankomne opmærksom på, at kupéen kun var for mødre med småbørn, men det kunne de ikke tage sig af og satte sig ned. Det var i det hele taget en meget svær situation, hvor jeg hele tiden tænkte på, hvad der kunne ske med mor, og at jeg ikke kunne være i nærheden af hende, hvis det skulle blive akut. På det tidspunkt havde jeg været i Hadsten i tre år, og muligheden for at få en anden stilling tættere på hovedstaden var derfor stor. Hvis ikke mor havde været syg, havde jeg aldrig søgt fra Hadsten, for jeg var meget tilfreds med at være der. Nu overlevede hun heldigvis, men jeg vidste ikke, hvilken vej det ville gå, da jeg den 1. februar 1942 rejste fra Hadsten.

Forud var dog gået en længere proces for at finde en ny station på Sjælland. DSB så gerne, at man blev i det distrikt, hvor man en gang var stationeret, men jeg så en annonce i vores medlemsblad, hvor der var en kollega på Sjælland, så vidt jeg husker, var det en trafikassistent fra Sorø, der gerne

Under krigen måtte de rejsende over Storebælt underkaste sig en udstrakt kontrol. Tilstrømningen blev reguleret ved udstedelse af særlige 'adgangstegn', der skulle bæres synligt, og inden man gik ombord, blev man visiteret af politiet (Danmarks Jernbanemuseum).

Ombøjes  
og  
stikkes  
gennem  
et Knaphul  
i Frakke-  
opslag  
e. l.

Skal bæres synligt.

**Adgangsbillet**

til Færgegruppen

fra **Korsør**

Kl. ca. 8,15—8,20

2. April 1942

**A**

ville til Jylland, og da jeg gerne ville den modsatte vej, kontaktede jeg ham for at forsøge, om vi kunne få en aftale i stand. Han var helt med på planen og ville gerne til Hadsten, men da han gik til sin stationsforstander for at forelægge planerne om vores bytning, viste det sig, at forstanderen ikke ville have en dame. Trafikassistenten fik så den idé at lede efter en tredje person, der også gerne ville bytte, således at kabalen gik op, og på den måde endte jeg på gods-ekspeditionen på Nørrebro Station. Det var ikke ligefrem det bedste sted, jeg kunne ende, men det var tæt på familien, og det var det, der var det vigtigste. Nogle søndage var jeg også afløser i billetsalget ovre på S-togsstationen, og jeg husker en dejlig vintermorgen med blå himmel og fin hvid sne på gaden, hvor der var en alenlang kø foran billetlugen, fordi mange ville ud til Dyrehaven i det gode vintervejr. Det vakte nogle vanskeligheder, fordi jeg ekspederede en kunde, der skulle ned til en af stationerne på en privatbane på Sydsjælland, hvilket betød, at han skulle have en kombineret billet, og mens jeg koncentrerede mig om opgaven, kunne jeg længere nede i køen høre en der, sagde: "Nåh, moster. Bliver det snart til noget, eller er du faldet i søvn?". Den måde at tale til hinanden på var fuldstændig fremmed for mig, for i Hadsten og på de andre stationer, hvor jeg havde arbejdet, talte man ordentligt til hinanden. I det hele taget var tonen noget mere fri og ligefrem, og derfor brød jeg mig ikke om at være på S-togsstationen. Der var også en stor mental forskel mellem at være i Jylland og i København. Under besættelsen har jeg oplevet at sidde i et beskyttelsesrum i København i flere timer, uden at folk sagde noget til hinanden, mens jeg i Jylland var vant til, at man talte sammen. Det samme gjaldt, når jeg mødte naboerne på trappen i den ejendom, hvor jeg havde lejet et værelse i København. Folk kikkede underligt på mig, når jeg hilste på dem, og de tænkte sikkert, at jeg var kommet ind med firetoget fra Jylland. Det var en meget mærkelig fornemmelse og fuldstændig fremmed for mig. Det var i øvrigt et møbleret værelse, jeg havde lejet, og efterhånden som jeg fik sparet penge sammen, begyndte jeg også at købe mine egne møbler.

Den 1. juli 1942 forlod jeg DSB, fordi jeg skulle giftes senere samme måned. Dengang var det almindeligt, at kvinder opgav deres stilling, når de blev gift, så der var ingen mulighed for at blive i DSB. I Hadsten havde jeg mødt min kommende mand, Frode Rasmussen, som havde en stilling som insemineringsdyrlæge i Aabenraa, og vi flyttede umiddelbart efter brylluppet til Sønderjylland. Ved et lykketræf fik vi en lejlighed i Jernbanegade, og som navnet antyder, lå lejligheden lige over for baneområdet, hvor jeg kunne følge lokomotiverne, der rangerede rundt. Så selvom jeg forlod DSB, fulgte

jernbanerne mig alligevel i et stykke tid. Men det var ellers nogle vanskelige år i Aabenraa, fordi den tyske besættelse – navnlig i Sønderjylland – var et meget følsomt emne. Det var derfor en stor lettelse, da vi om aftenen den 4. maj 1945 hørte befrielsesbudskabet i radioen, og jeg husker endnu den ganske specielle feststemning, der var i byen. Nogle år senere flyttede vi dog tilbage til Hadsten, hvor min mand gik i kompagniskab med sin tidligere chef i den lokale dyrlægepraksis, hvor jeg så passede telefon og regnskab, indtil vi måtte sælge praksis, efter at min mand fik en hjerneblødning.



Nørrebro station 1930, før S-togene kom til (Danmarks Jernbanemuseum).

Forfatteren og journalisten Lise Nørgaard forklarede i et interview til Ugebladet Søndag i forbindelse med 100-året for kvindernes stemmeret i 2015, at det var ganske normalt i 1930-40'erne, at: "I samme øjeblik piger blev forlovede, smed de, hvad de havde i hænderne, og belavede sig på at blive hjemmearbejdende husmødre. For nogle var det dengang stadig tillukkende at blive fruere. Men det var jo ikke for alle". Selv kombinerede Lise Nørgaard en aktiv karriere som journalist med rollen som ægtefælle og mor.<sup>24)</sup> Hvorvidt Ellen Helleberg Rasmussen var en af dem, der var fristet af tilværelsen som hjemmegående husmor, eller om hun blot fulgte samfundets normer, blev desværre ikke berørt i samtalen. Det var imidlertid ikke et krav fra DSB, at hun skulle forlade etaten, og senere kom hun atter ind på arbejdsmarkedet, dog i et helt andet erhverv. At man i samfundet i 1940'erne generelt havde en noget delt opfattelse af kønsrollerne og -normerne, viser den såkaldte Nordentoftsag fra 1945-46. Inger Merete Nordentoft var kommunistisk folketingsmedlem, skoleinspektør på en københavnsk kommuneskole og ugift. I efteråret 1945 fortalte hun offentligheden, at hun ventede barn, men ikke havde til sinds at gifte sig med barnets far. Sagen vakte stor opstandelse i befolkningen, hvor flere fandt, at den kvindelige skoleinspektør ikke kunne være et moralsk forbillede for børnene og derfor burde afskediges. Et års tid efter at røgen fra debatten havde lagt sig, foretog analyseinstituttet Gallup en rundspørge blandt danskerne. Det viste sig, at befolkningen var nogenlunde lige delt i spørgsmålet om, hvorvidt frk. Nordentoft burde være afskediget eller ej. Fordelingen mellem kønnene viste, at forholdsmæssigt flere kvinder (54 %) end mænd (46 %) ønskede skoleinspektøren afskediget. Det var navnlig husmødrene, folk over 35 år og personer bosat i landdistrikterne, som ønskede Inger Merete Nordentoft afskediget.<sup>25)</sup>

*Selvfølgelig læste jeg i aviserne om Xenia Jernbo, der blev Danmarks første kvindelige stationsforstander, og i min scrapbog har jeg nogle enkelte avisudklip med hende. Men ligestillingsspørgsmålet var ikke noget, som påvirkede mig.*

*Senere i 1960'erne kom så rødstrømpebevægelsen, men det var ikke noget, som interesserede mig særligt. I min tid hos DSB, og senere fra 1957 også som lærer på Nørgaards Højskole, følte jeg aldrig, at jeg blev diskrimineret, fordi jeg var kvinde. Tværtimod fandt jeg forholdet mellem begge køn ligeværdigt. Hos DSB var arbejdet gudskelov ens for både mænd og kvinder, og det, som interesserede mig, var kontakten med kunderne, teknikken og det gode samarbejde med mine kolleger.*

Ellen Helleberg Rasmussen var på mange måder en bemærkelsesværdig kvinde. Hun var naturligvis en kvinde af sin tid, men alligevel også en af frontfigurerne for kvindernes ligestilling, om end det ikke var et emne, som optog hende i nævneværdig grad. I sin beretning om tilværelsen som jernbanekvinde beretter hun om det dengang utraditionelle ønske om og initiativ til som kvinde at søge ind i en mandsdomineret verden, og undervejs i sin karriere stødte hun da også på mændenes modstand i forskellige sammenhænge. I eftertankens erindring var det noget, hun havde bemærket, men ikke tillagt nogen større betydning. Det var arbejdsopgaverne, kontakten med kolleger og kunder, som optog hende, men hun var alligevel bevidst om at være ene kvinde i et mandsdomineret fag. Hvad enten hun var optaget af ligestillingsspørgsmålet eller ej, så kom hun uundgåeligt i berøring med det, når overordnede kolleger ikke ønskede at arbejde sammen med en kvinde, når hun ikke kunne få syet en ny uniform, eller når passagererne strømmede til vinduerne, når eksprestoget gjorde holdt ved Hadsten Station, for at få et glimt af det eksotiske syn af en kvinde, der gav afgangssignalet til et tog. Ellen Helleberg Rasmussen var således blandt den gruppe af kvinder, som var med til at gøre det acceptabelt, at kvinder også kunne have en karriere indenfor jernbanernes verden.

*Ellen Helleberg Rasmussen giver afgangssignal til et tog på Hadsten Station den 13. september 1939 (foto i privat eje).*





## Kilder og litteratur

- Betænkning vedrørende ligestilling. Afgivet af et udvalg under kommission vedrørende kvindernes stilling i samfundet. Betænkning nr. 673, 1972. S.L. Møllers Bogtrykkeri, København 1972.*
- Christensen, Lars Bjarke, *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke Historiens Dom*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2011.
- Dansk kvindebiografisk Leksikon* (digital udgave: [www.kvinfo.dk](http://www.kvinfo.dk)).
- DSB 1934: Høgsgaard, D.O., V. Tauson og E. Terkelsen, *De danske Statsbaners Tjenestemænd 1934*, København: DSB 1934.
- DSB 1940: Høgsgaard, D.O., V. Tauson og E. Terkelsen, *De danske Statsbaners Tjenestemænd og Aspiranter 1940*, København: DSB 1940.
- DSB 1986: *DSB Personalefortegnelse 1986*, København: DSBs Personalekontor 1986.
- Gallup 1946: Hentet fra <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/gallup-1946-froeken-nordentoft-sagen/>
- Petersen, E. Greve og H. Larsen-Bjerre, *Lokomotivets mænd: Dansk Lokomotivmands Forening 1899-1979*, København: Dansk Lokomotivmands Forening 1979.
- Guldvang, Svend Anker, *Glimt fra et jernbaneliv 1935-1950. Jernbaneliv, 1, Smørum: Banebøger 1995.*
- Jenssen, Kari-Sofie, *Kvinner på skinner*, Oslo: Norsk Jernbaneforbund 2000.
- Kaarsted, Tage, "Kvindens plads", i: Olaf Olsen (red.), *Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie, 2002-2005* (<http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=306312>).
- Kandler, Udo, *Frauen bei der Reichsbahn*, Essen: VGB Verlagsgruppe 2014.
- Nielsen, Louise Lis, *De første kvindelige politibetjente i København*, København: Politihistorisk Forening 2017 ([www.politihistoriskforening.dk](http://www.politihistoriskforening.dk)).
- Ousager, Steen, *Guldsnore på sporet*, Odense: Jernbaneforeningen/Syddansk Universitetsforlag 1991.
- Roslyng-Jensen, Palle, *Danskerne og besættelsen. Holdninger og meninger 1939-1945*, København: Gads Forlag 2007.
- Mortensen, Mette Tapdrup, *Pensionatets kulturhistorie. Fællesskab, flirt og frikadeller*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag 2015.
- Wojtczak, Helena, *Railwaywomen: Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace*, Hastings Press 2005.

*Ellen Helleberg Rasmussen fotograferet i 1942 på Lersøen station umiddelbart før sin afsked med DSB. Billedet blev anvendt i artikel om kvinders arbejde (foto i privat eje).*

## Noter

1. Greve-Petersen et al., 1979.
2. DSB Personalefortegnelse, 1986, s. 135.
3. Jakob Gammelgaard, "Rikke har taget styringen" *Nordjyske* 28/5, 2011.
4. Jenssen, 2000.
5. Wojtczak, 2005.
6. Kandler, 2014, s. 7ff.
7. Ousager, 1991, s. 139ff.
8. *Dansk kvindebiografisk Leksikon*.
9. *DSB 1934; DSB 1940*.
10. RA, Privatarkiv Lars Bjarke Christensen, Lydoptagelser, Samtale med Ellen Helleberg Rasmussen 2013. I arkivet findes endvidere en affotografering af hendes scrapbog/fotoalbum.
11. Nielsen, 2017.
12. Guldvang, 1995.
13. *Betænkning vedrørende ligestilling*, s. 17.
14. Guldvang, 1995.
15. Mortensen, 2015.
16. *Betænkning vedrørende ligestilling*, s. 17.
17. *Ibid.*, s. 14.
18. Kaarsted, 2002.
19. Mortensen, 2015, s. 190ff.
20. Roslyng-Jensen, 2007, s. 30ff.
21. Christensen, 2011, s. 167.
22. Guldvang, 1995, s. 48.
23. Se også: *Århus Stiftstidende*, 9/4 2010.
24. *Ugebladet Søndag*, uge 23/2015.
25. Gallup, 1946.



Læs om Kvindernes Arbejde  
i det praktiske Liv i

**„DANSK KVINDE I DAG“**

# Summary

---

The Danish term for 'railwayman' (jernbanemand) is a conventional term for individuals working at the railways, and though the word seems male because it ends in '-man' (-mand), it is generally used in a gender-neutral manner. The trade organisation Dansk Lokomotivmands Forening (Danish Railway Crew Association) celebrated its eightieth anniversary in 1979 and brought out the publication 'Lokomotivets mænd' (Engine Men), which in a way is a very telling title, as DSB did not appoint its first female engine driver till 1983. Like many other European countries, the jobs with the Danish railways were traditionally very male-dominated, and the few women who sought a career with the railways found many obstacles in their path. This article explores the gender equality issue, particularly with reference to the railwaywoman Ellen Helleberg Rasmussen (1918–2014), who was employed by DSB during the 1930s and 1940s and who recounted her experiences to the author of this article.

Female railway employees were not particularly unusual at the turn of the twentieth century, as quite a few women worked as keepers at level crossings, as office assistants or as ticket printers. However, the employment histories of many women have been overshadowed by the very colourful stories about a few very well-known railwaywomen. Such as Xenia Jernbo (1887–1982) who became DSB's first female stationmaster. Xenia Jernbo's employment as a railway apprentice with DSB at the beginning of the twentieth century was the spark that ignited a struggle for women's equality within the railway service. Some men were concerned about women entering a male-dominated profession, and it caused a bit of a stir when Xenia Jernbo in 1908, according to the papers, applied to be permitted to wear "men's clothes" in order to participate in dispatching the trains rather than sitting inside the station office. Many railwaymen fought fiercely to avoid women being employed to take part in the dispatch of trains, and DSB sought repeatedly to place obstacles in the path of Svend Høgsbro, who

was the Minister for Public Works as the Minister of Transport was called at the time and who was an ardent advocate for women's rights and wanted to give women equal access to the same examinations and tests as men.

Another prominent railwaywoman was Anna Westergaard (1882–1964) who was employed by DSB in 1899 as an extra clerk. Like Xenia Jernbo, she refused to accept that only men had the opportunity to pursue further training within the railway service and that there was a difference in the salaries between men and women. Therefore, she took up the fight and she was the first woman to pass the so-called traffic examination in 1911; she was promoted several times until 1951 when she was appointed chief traffic superintendent. In addition to being a member of the governing body of Jernbaneforeningen (the Danish Railways Association) for many years, Anna Westergaard was also an active member of the Women's Rights Movement and is generally regarded as one of the women who had the greatest impact on the equality for women in Denmark. Anna Westergaard was, for instance, very vocal on the issue of an Equal Pay Act during the 1910s, and she was a member of the Landsting (the upper house of the Rigsdag in Denmark 1849–1953) for several decades, elected for Det radikale Venstre (the Danish Social-Liberal Party).

One could say that the story about Ellen Helleberg Rasmussen is the account of a woman who was well aware of the struggle for women's equality, but unlike Anna Westergaard and Xenia Jernbo, she did not participate actively in this struggle. She accepted the discrimination that she was subjected to, and looking back on her life at work, Ellen Helleberg Rasmussen emphasised the importance of the work that she was able to do, the technology and her collaboration with colleagues and customers. One of the main reasons for her choice of career was that she did not want to work in an office. Thus, Ellen Helleberg Rasmussen was accepted at Jernbaneskolen (the Railway School) in Copenhagen in 1935, and she was employed by DSB until 1942

when she resigned because she was getting married. During her training, she worked in several locations in Jutland (Brabrand, Skanderborg, Ry, Glyngøre and Hadsten), and during the last year of her career, she worked at a large station in Copenhagen (Nørrebro).

When she started at Jernbaneskolen in 1935, Ellen Helleberg Rasmussen was one of four women accepted as railway apprentices in a class of 40 and she experienced no discrimination at the school. However, she was prevented from being employed at her preferred station (Thisted), because the male stationmaster refused being allocated a woman, and the same happened a few years later when she requested a transfer to Sorø Station. Even when she had to buy her railway uniform, did she experience discrimination: DSB's usual firm of tailors refused to sew a uniform for a woman and therefore she had to have her uniform made elsewhere. There were intermittent incidents of discrimination, but Ellen Helleberg Rasmussen also experienced being received with open arms. When she arrived at Hadsten Station in 1938, the stationmaster welcomed her saying: 'I have worked with both men and women in my time, and I have to say that the times I have worked with women, they have actually been slightly better at their jobs than the men, and I hope that you will be among the very best.'

On her experiences at Hadsten Station in East Jutland, Ellen Helleberg Rasmussen adds the following comments: 'My colleagues in Hadsten might well have thought that a female railway clerk was a remarkable sight, but it was not something that I noticed. On the other hand, it was very clear to me that passengers felt that a woman in uniform was highly exotic. Therefore, I was very aware that whatever I said or did would be noticed, and it was always at the back of my mind that the others should not be given any reason to gossip about me. I suspect that I felt the same as some celebrities these days who are careful how they behave in public. You do all you can to keep on the straight and nar-



*Ellen Helleberg Rasmussen har netop fået udleveret sin jernbanskasket på Jernbaneskolen i København den 23. september 1935 (foto i privat eje).*

row and try to avoid attracting any adverse attention. Periodically, passengers voiced their opinions, and their reactions to seeing a female railway clerk varied greatly. I got comments like: "Good Lord! Are women also pushing their way in here? You ought to stay at home and in your kitchen!", while others commented: "How exciting! Now there are also women employed at DSB." When the trains stopped at the platforms, there were always passengers standing and looking out of the windows, but when they caught sight of me, people started to talk and it did not take long before twice as many people were looking out of the window to see the female railway clerk. As I knew that people would notice, I never wore my uniform outside the station, unlike many of my male colleagues. I changed into my uniform when I arrived in the morning and similarly I changed every evening when I left work.'