

*Kvindelige arbejdere under rengøring  
af 3. kl. kupévogn, 1932/1933  
(foto: ukendt, DJM)*





*Kvindelig lokofører, 2004. I 1982 fik Danmark sin første togbetjent, året efter den første togfører og først i 1984 den første lokomotivfører. De kørende afdelinger er fortsat et af de steder i jernbaneverdenen, hvor kvinder fylder mindst(foto: René Strandbygård, DJM)*

# Kvinder på skinner

## Jernbane og ligestilling

Af Steen Ousager

### Resumé

Denne undersøgelse af kvinders rolle i den danske jernbanesektor fra slutningen af 1800-tallet til i dag viser, hvordan ligestilling er blevet til gennem en langsom og konfliktfyldt udvikling. Jernbanen var oprindeligt en klart mandsdomineret institution, hvor kvinder kun i begrænset omfang fik adgang til faste stillinger fra 1870'erne. De første kvinder blev primært ansat i administrative funktioner som skrivere, telegrafister og kontorassistenter, og på privatbanerne som ekspeditricer og ledvogtere, typisk uden samme rettigheder som mandlige ansatte. Kvinderne befandt sig nederst i hierarkiet, havde begrænsede karrieremuligheder og modtog lavere løn end mænd for tilsvarende arbejde. Samtidig var de udelukket fra centrale områder som togdrift, sikkerhedstjeneste og ledelse. Modstanden mod kvinder var både strukturel og kulturel. Den kom til udtryk i lovgivning, uddannelsessystemer og ansættelsesregler, men også i samtidens forestillinger om

køn. Kvinder blev ofte anset for fysisk svagere, mindre autoritative og mindre egnede til ansvar. På trods af dette opstod der interne kampe for ligestilling, anført af kvindelige ansatte som Nico Kornerup, Anna Westergaard og Xenia Jernbo. Særligt Jernbos kamp for adgang til praktisk jernbanetjeneste og lederansvar illustrerer de barrierer og den modstand kvinder mødte. Først fra midten af det 20. århundrede og især fra 1970'erne ændrede udviklingen karakter. I takt med samfundets bredere ligestillingsprocesser fik kvinder gradvist adgang til flere funktioner, herunder tekniske, kørende og ledende stillinger. I dag er kvindeandelen steget markant, særligt i administration og ledelse, men jernbanens operative områder er fortsat præget af en skæv kønsfordeling. Artiklen konkluderer, at jernbanens historie afspejler bredere samskudsstrukturer: Ligestilling er ikke opstået af sig selv, men er resultatet af vedvarende pres, politiske ændringer og individuelle pionerers indsats.

## På vej mod ligestilling?

Fra 1960'erne begyndte kvinder for alvor at søge ud på arbejdsmarkedet. I kvindeåret 1975 nedsattes da også et ligestillingsråd, der skulle gøre op med de traditionelle forestillinger om mænd og kvinder og især at få kvinder ind på de såkaldte mandefag.<sup>1</sup> En betydelig del af martsnummeret af DSB-bladet var da også helliget ligestilling og drøftelse af de hindringer, der ved DSB stod i vejen for dette. I bladets leder hed det, godt nok forsigtigt i spørgsmålsform, om det ville være bedre for begge parter, hvis der blev skabt ikke blot en formel, men også reel ligestilling.<sup>2</sup>

Tre år senere søgte DSB imidlertid om undtagelse fra den nye ligestillingslov, der blandt andet betød, at man ikke måtte ansøge om specifikt mandligt eller kvindeligt personale. DSB ønskede ikke mandlige togstewardesser, og det forudsatte derfor en dispensation.<sup>3</sup> Næsten samtidigt var der i pressen en historie fremme om en kvinde, der netop havde søgt ind som lokomotivfører, men blev afvist som følge af sit køn, selv om hun angiveligt havde de fornødne faglige kvalifikationer.<sup>4</sup>

I det hele taget kom ligestillingen ikke af sig selv, og i 1988 fik DSB derfor sin første ligestillingskonsulent, der endda som noget ret usædvanligt fik chefbeføjelser. Konsulenten, Anette Sommer Wolther (f. 1944), havde til opgave *"at sætte de kolbøtter i sving, der på alle traditionelle mandearbejdspladser skal til, før ligestillingen er hverdag."*<sup>5</sup> Der skulle simpelthen flere kvinder ind i DSB, hvor kun 14 % af de næsten 22.000 ansatte var kvinder. Fem år senere konstaterede DSB-magasinet *Ud & Se* samtidig, at kvinder godt nok udgjorde 74 % af kontorpersonalet og 38 % af akademikerne, men i grupper som lokomotivførere, håndværkere og søfarts-personale var det under 1 %.<sup>6</sup>

Fra årtusindskiftet har et kønsligestillet samfund været officiel politik i Danmark,<sup>7</sup> men allerede i 1990'erne var det for alvor begyndt at gå stærkt med at hæve andelen af kvinder ved jernbanen. Det skal dog med, at det spillede ind, at DSB op mod årtusindskiftet helt ændrede karakter: Mange mandsdominerede afdelinger og tjenester blev udskilt. I det nye DSB, der fra 1997 kun var et operatørselskab for persontrafik, var den samlede andel af kvindelige ansatte i 2010 derfor nået op på ca. 30 %.<sup>8</sup>

I 2026 består den udpegede del af bestyrelsen af fire kvinder ud af seks. De tre medarbejdervalgte er så til gengæld alle mænd. Direktionen mønstrer tre ud af syv. Kvindeandelen på øvrige ledelsesposter end direktionen er kommet helt op på 39 % fra 7-8% i 1993. Men ud af det samlede antal årsværk, godt 6.200, var andelen af kvinder i 2024 med 28 % lidt under 2010.<sup>9</sup>

Banedanmark, der indtil 1997 var en afdeling i DSB, angiver i en publikation om diversitet m.v. fra 2024, at andelen af kvinder er steget fra 24 % i 2010 til 36 % i 2023 – og altså

markant anderledes end i DSB. Mange af de udførende opgaver ved anlæg og vedligehold, som afdelingen i DSB's tid stod for, er da også lagt ud til underleverandører. Både DSB og Banedanmark har fortsat et mål om en mere balanceret kønsfordeling og helt konkret et ønske om minimum 40 % kvindelige ledere på alle ledelsesniveauer i 2030. Hermed er de to statslige selskaber ikke helt i mål, heller ikke i egen optik.<sup>10</sup>

Situationen på lokalbanerne landet over er noget forskellig. Det næststørste selskab, Lokaltog med 564 fuldtidsansatte, som omfatter lokalbanerne øst for Storebælt, har i henhold til den seneste årsrapportering ingen specifik politik. Men det konstateres, at der er en ligelig fordeling i bestyrelse og den øverste ledelse – selv om den syv mand store ledelse kun har to kvinder.<sup>11</sup> Selskabet har dog selv, senest i en pressemeddelelse fra 2024, konstateret, at antallet af kvindelige lokomotivførere *"er meget begrænset"*.<sup>12</sup>

Midtjyske Jernbaner, der med hovedkontor i Lemvig har en række opgaver på nogle af de vestjyske strækninger, har én kvinde i den ni mand store bestyrelse og en kvindelig direktør. Der foreligger ikke oplysninger om evt. diversitets- eller ligestillingspolitikker. Det sidste er heller ikke tilfældet i Nordjyske Jernbaner, hvor dog bestyrelsesformanden er kvinde. Det gælder også en ud af tre medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

Aktuelt er det største selskab i lokalbanedriften vest for Storebælt Go Collective, tidl. Arriva. Go Collective har i de sidste driftsår stået for kørslen på ca. 25 % af det danske banenet i Jylland samt Svendborgbanen. I ledelsen er 60/40 % målet nået. Sammensætningen i medarbejderskaren kendes ikke, og der er heller ikke offentliggjort ligestillingsmål her. For de



*Banekolonne sammensat af kvinder på Alsener Kreisbahnen, 1914-1918. På de såkaldte kredsbaner i Nordslesvig var der under 1. Verdenskrig indsat kvinder ved anlæg og banevedligehold. Der er ikke kendskab til noget lignende nord for Kongeå-grænsen til 1920, og det blev heller ikke genoptaget efter Genforeningen i 1920, hvor kredsbanerne blev til amtsbaner (foto: ukendt, DJM).*

ganske mange godstogsoperatører kniber det også med informationer på dette område. Et enkelt selskab skiller sig dog ud. Det er det statsejede, svenske Green Cargo, der i sin markedsføring lægger stor vægt på at fremstå som en arbejdsplads med mange kvinder og en politik om at øge kvinders andel. Men i den senest publicerede årsrapport fra 2024 var kvindernes andel af personalestyrken på 22 % og kun lidt højere på ledelsesniveau.<sup>13</sup>

Et samlet udtryk for kønssammensætningen i operatørselskabernes kørselsafdelinger kan man delvist få, når man ser på medlemssammensætningen i Dansk Jernbaneforbund. DJF repræsenterer som fagforening personalegrupper som lokomotiv-, tog- og letbaneførere, tog- og stationsbetjente, metrostewards samt bane- og elektropersonale. Forbundet har p.t. ca. 5.000 medlemmer, hvoraf kun de 15 % er kvinder. Det ligger derfor lige for – fortsat – at karakterisere i hvert fald jernbanens udførende afdelinger som en klar mandearbejdsplads med en højere grad af ligestilling som en udfordrende fremtidsopgave.

### Problemstilling, litteratur og kilder

Men hvad var udgangspunktet? Hvornår begyndte kvinderne deres indtog på jernbanen, og hvor mange var der tale om og

med hvilke funktioner? Og endelig: hvordan var modtagelsen af kvinder på en mandearbejdsplads, der var vokset ud af militæret, konkret i de administrative ansættelses- og fastholdelsesprocesser. Og hvordan i forhold til kollegerne, både når det gjaldt ligestilling og ligeværd?

Der er ikke meget, der er skrevet om denne del af jernbanehistorien.<sup>14</sup> Lidt mere har der været tale om, når det gjaldt til dels, men ikke helt sammenlignelige forhold i de øvrige danske etater som post-, telegraf-, telefon- og toldvæsen. Måske karakteristisk, var der i *Kvindehistorisk Leksikon* fra 2000-2001 kun to opslag med jernbaneansatte kvinder.<sup>15</sup> Også internationalt er det øjensynligt et felt, der ikke har været særligt i fokus, selv om emnet trods alt har været berørt bl.a. i museumsudstillinger.<sup>16</sup>

Ser man mere bredt på kvinde- og kønsforskningen, har fokus i vidt omfang rettet sig mod de generelle strukturer i det offentlige rum i samfundet, det private i hjemmene og selvfølgelig også arbejdsmarkedet. Centrale spørgsmål har været og er, hvilke grænser der er blevet sat for kvinders liv og udfoldelse, og den kulturhistoriske proces, hvori den moderne kvindelighed er blevet formet, skabt og konstrueret.<sup>17</sup> Hvorfor var der så få og i mange tilfælde ingen kvinder i en lang række funktioner på arbejdsmarkedet helt frem til



*Togrevisorer fra DSB S-Tog, 2001. Kvinder havde været en del af personalestyrken fra de tidligste baner. Det var imidlertid først fra 1980'erne, at kvinder i større antal kom til banerne ved andet end kontorarbejdet (foto: Peter Thornvig, DJM).*

1960'erne? Hvad var argumenterne og mønstrene i virkemidlerne mod kvinderne dels i forhold til en retslig ligestilling dels til en (manglende) anerkendelse af kønnenes lige værd i det hele taget.<sup>18</sup> Jernbanen har imidlertid ikke været brugt som studieområde.

Et primært formål for denne artikel har derfor været at give et første overblik ved at fastlægge antal, funktioner, karrierer og placeringer i jernbanehierarkiet med udblik til eksempler på den modstand, kvinderne kunne opleve både mere personligt og systemisk. Undersøgelsen omfatter primært de statslige baner. Men de såkaldte privatbaner, altså lokalbaner, hvor aktionærerne eller ejer kredsen typisk var kommuner og stat i fællesskab, er i mere begrænset omfang også inddraget.

Det foreliggende omfatter for statsbanernes vedkommende ansatte i "embeder" med kongelig udnævnelse som chefer samt "bestillingsmænd", dvs. fast ansatte i underordnede stillinger uden kongelig udnævnelse, men bl.a. med pensionsret. Det gælder også de overenskomstsansatte, der fra 1960'erne begyndte at overtage funktionerne fra disse ansatte, der efterhånden i forløbet benævntes tjenestemænd. For privatbanernes vedkommende er de stillingskategorier, der ved statsbanerne forudsatte tjenestemandsansættelse, også inddraget.

Det har derimod ikke været muligt at medtage det såkaldte ekstrapersonale, der typisk var honorar-, time- og ugelønnet, og som der heller ikke findes personaleakter efter. Efter andre kilder at dømme var der ellers en del kvinder i denne gruppe. De var bl.a. beskæftiget ved rengøring på stationer, i administrationslokaler og tog – helt parallelt til det private arbejdsmarked. Heller ikke kvinder, der har været beskæftigede som følge af deres ægteskab med banearbejdere som ledvogtere eller med billetsalg m.v., har med enkelte undtagelser kunnet inddrages,<sup>19</sup> selv om deres antal formentlig nåede mange hundreder allerede i 1800-tallet.<sup>20</sup> Ved åbningen af den private lolland-falsterske jernbane i 1874 var der således tilknyttet hele 55 ledvogtersker, og i en fortegnelse fra 1886 er omtalt 57 ledvogterske i det sjællandske distrikt. Heraf var dog langt størstedelen netop gift med en ledvogter eller baneforstand, og andre igen var enker efter ledvogtere.<sup>21</sup>

Der var således tale om særlige ansættelsesforhold knyttet til en mandlig ansat, typisk på honorarbasis og på helt andre og ringere vilkår end de fastansatte, de senere tjenestemænd,<sup>22</sup> faktisk i et segment, der bedst kan sammenstilles med arbejderklasse. Som historikeren og kønsforskeren Birgitte Posing beskriver det i sin bog om *Argumenter mod Kvinder*:

*"Det var ikke de voksne madammer fra det arbejdende folk, vaskekoner, tjenestepiger [...] man talte om. De havde altid arbejdet og kunne ikke undværes."*<sup>23</sup>



*Chokoladesælgerske Camilla Larsen, Strib Station s.m. avissælger. Camilla Larsen blev kendt over det danske land for sin virksomhed ved Strib-Fredericiaoverfarten i flere årtier i første del af 1900-tallet. Men talte ikke med i statistikken over kvindelige ansatte. Hun var selvstændig (Foto: ukendt, u.a., DJM)*

Som kvinder med sådanne traditionelle kvindejobs, hvortil tydeligvis mange af de kvindelige ledvogtere m.fl. også henregnedes, var det heller ikke ved jernbanen noget, der blev drøftet og/eller registreret, som tilfældet var med mandejobs.

Det gjaldt også de kvinder, der var tilknyttet som stationsbestyrere og betegnet som "Koner" eller "Bestyrersker" på nogle få statsbanestationer eller som "ekspeditricer" på en række privatbaner. Men i hvert fald ekspeditricerne er dog modsat de fleste ledvogtersker og det øvrige løstansatte kvindelige hjælpepersonale nævnt med navn i oversigterne over privatbanernes ansatte og har derfor kunnet inddrages.

#### **Kilder**

Kilderne er først og fremmest de personalefortegnelser, der blev udgivet fra 1870'erne og frem, i begyndelsen og for privatbanerne med svingende udgivelsesfrekvens. De er suppleret med oplysninger i Statsbanernes løbende udsendte *Personalia* og med undersøgelser i *Personalejournaler* og *stambøger* fra Det Sjællandske Jernbaneselskab og DSB, begyndende med de jysk-fynske statsbaner. Også de trykte *Ordre-samlinger* fra Statsbanerne og visse personaleakter samt enkelte relevante sager fra Ministeriet for Offentlige Arbejder har været benyttet. Det samme gælder pressen og visse uge- og fagblade.<sup>24</sup>



Ind- og udvendig vask af personvogn, 1955. Fra slutningen af 1800-tallet blev der i ligestillingens tjeneste fokus på at få kvinder ansat i det, der senere blev til tjenestemandstillinger, i det offentlige. Der var dog allerede mange ansat i løse stillinger bl.a. ved rengøring, dog uden nogen nævneværdig opmærksomhed. Sådan fortsatte det (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

### Modstand mod kvinder

Var der øjensynligt ingen problemer i at betale kvinder for visse rengøringsopgaver eller, hvis de var gift med en jernbanetjenestemand, for bistand til denne f.eks. ved ledbevogtning, så var der fra begyndelsen en række forhindringer for andre ansættelser. Det skyldtes dels generel lovgivning, dels en kulturel og strukturelt betinget modstand mod kvinder på arbejdsmarkedet. I statutterne fra 1843 for jernbanen Altona-Kiel, hed det således, at kvinder godt måtte få lov at købe aktier i selskabet, men de måtte kun stemme på generalforsamlingen med fuldmagt fra en mand.<sup>25</sup>

En væsentlig drivkraft bag etableringen af Dansk Kvinde-samfund i 1871 var da også netop at åbne op for adgangen til arbejdsmarkedet.<sup>26</sup> Der var nok at kæmpe imod: med en anordning af 25. januar 1875 blev det således bestemt, at kvinder nu kunne få lov at tage studentereksamen og optages på universitetet. Men det blev samtidig fastslået, at det ikke gav adgang til de mere overordnede stillinger i staten, de såkaldte embeder. En af dem var Nico Kornerup (f. 1863), der kom på universitetet i 1886 som en i pionerholdet af kvindelige akademikere med de første studentereksaminer. Hun tog filosofikum og kunne kalde sig cand.phil., men måtte efter godt tre år opgive på grund af manglende økonomisk støtte.<sup>27</sup> Til gengæld blev hun en af de første kvindelige ansatte i centraladministrationen, nemlig i Statistisk Bureau, men kun som ekstraskriver, altså som løst ansat. Efter et år søgte hun i 1892 ind og blev elev ved Statsbanerne.

### Embede og bestillinger

Samtidig var det offentlige Danmark og ikke mindst Rigsdagen begyndt at interessere sig mere bredt for kvinder som arbejdskraft i statsadministrationen. I 1895 blev det f.eks. fastslået med lovgivning, at kvinder og mænd skulle have lige adgang til "Bestillinger", men altså ikke "Embeder" i Statistisk Bureau, det nuværende Danmarks Statistik. Det ville folketingsmedlemmerne Ingvar Jensen (f. 1842) og Svend Høgsbro (f. 1865) have ændret i 1903. Bl.a. som medlem af Dansk Kvindesamfunds styrelse frem til år 1900 havde Høgsbro konstateret, at der fortsat var mange steder, hvor der ikke var lige adgang for kvinder.

Der var da også med styrelsesloven for Statsbanerne af 1903 indført en formalisering af forskelsbehandlingen ud fra både en arbejdsevnevurdering og et mere generelt syn på mænd og kvinders rolle i samfundet. På den ene side var det altså nu formelt accepteret at ansætte kvinder som "Bestillingsmænd." På den anden side skete det ved at oprette en særlig og lavere lønklasse for kvindelige assistenter grundlæggende ud fra den antagelse, at kvinder ikke kunne det samme som mænd. Det var Jensen og Høgsbro også uenige i, og derfor forsøgte de i januar 1904 at ændre lovgivningen om Statistisk Bureau ved at tilføje ordene "Embeder og" foran ordet "Bestillinger" i den gældende lovs § 3.<sup>28</sup> Efter lovforslagets forelæggelse i Folketinget og inden behandlingen i Landstinget var det spørgsmål imidlertid også blevet rejst, om det ikke skulle gøres generelt for hele statsadministrationen.

Sagen om Statistisk Bureau var derfor også en principiel prøvesag i ligestillingens tjeneste. Men i Landstinget havde man øjensynligt fundet, at det herved kunne åbne en alt for stor ladeport af muligheder for kvinder. Derfor blev Finansministeren bedt om at undersøge mulighederne for, at kvinder kunne søge og blive ansat i statslige embeder og stillinger i det hele taget – underforstået: hvorfor de ikke skulle kunne.<sup>29</sup> Det blev finansministerens lod at indsamle oplysninger om synspunkterne i de forskellige etater og på universitetet.

Det hed i redegørelsen, at det var et problem, at der var så få praktiske erfaringer med spørgsmålet. Derfor måtte man indskrænke sig til at konstatere, at

*"... der selvfølgelig er en Del Embeder, saaledes navnlig de militære Embeder, som ifølge deres Natur ikke egne sig for Kvinder, samt at der under forskellige civile Etater, som for Eksempel Toldetaten, Postetaten og Statsbanevæsenet, ligeledes er Embeder, der ikke egne sig for Kvinder, fordi de ved at stille Krav om Arbejde baade ved Dag og Nat og i al slags Vejr under aaben Himmel forudsætte et saadant Maal af legemlige Kræfter og Evne til at udholde Strabadser, som Kvinder i Almindelighed ikke ere i Besiddelse af."*<sup>30</sup>

I svaret, hvor betegnelsen "Embede" tydeligvis var gået lidt i opløsning, blev det imidlertid også konkluderet, at der med visse undtagelser ikke kunne ses de store problemer. En vis ligestilling i ansættelsesvilkår og løn burde derfor gennemføres.<sup>31</sup> Konklusionen var vel ikke den forventede, og Landstinget fandt derfor meget belejligt, at der ikke var tilstrækkelig tid til at behandle det udvidede spørgsmål, hverken i første eller anden omgang.

Sagen om en generel lige adgang til statslige stillinger blev derfor henlagt og var dermed effektivt bremsat. Hermed kunne det oprindelige lille forslag om en lovændring vedr. Statistisk Bureau vedtages i begge ting. Nu kunne kvinder godt nok søge "Embede" og dermed ledende stillinger i Statistisk Bureau, men altså ikke nødvendigvis i resten af centraladministrationen og ved etaterne. Her var kun de underordnede stillinger en mulighed og altså ikke engang dem alle.<sup>32</sup>

### **Fokus på jernbanekvinderne?**

Men udviklingen var i gang, og presset var stigende også i forhold til de underordnede stillinger. En artikelrække i 1907 i Dansk Kvindesamfunds blad, *Kvinden og Samfundet*, under overskriften *Arbejdskaar for Kvinder i Samarbejde med Mænd*, opgjorde for første gang, nøgternt og faktuel, men som oplæg til noget større, hvordan det stod til med kvinders ansættelse rundt om i staten.

Ifølge artiklen var der på dette tidspunkt fast ansat omkring

150 kvinder ved statsbanerne. Men dertil kom det ret store mørketal i form af ansatte ved rengøring, ledbevogtning og andre opgaver – eller i det som i artiklen blev betegnet som "Underklasserne".<sup>33</sup> Der var heller ikke lige løn for samme arbejde, og artiklen pegede da også på den forskelsbehandling, der var blevet indført med statsbaneloven af 1903. Ifølge artiklerien og dens grundige forfatter, Louise Neergaard, var jernbanen i dette spørgsmål den mest konservative af de store statslige etater i tiden. Mange kvindelige assistenter var på vej i Postvæsenet, og ved Telegrafvæsenet var næsten halvdelen af telegrafisterne nu kvinder.<sup>34</sup>

Det afspejlede sig i nogen grad igen ved etatslønningens loven af 1908, der var under forberedelse på samme tid. Med den ny lov blev grundlønnen godt nok ens for mandlige og kvindelige assistenter, men alderstillæggene begrundet i forsørgerrollen var større til mændene. Ligeløn kom tilsyneladende først ved den store tjenestemandsløve i 1919, men helt reelt var det heller ikke her: mænd fik således fortsat særlige tillæg begrundet i forsørgerstatus. Og først i 1921 gennemførtes lovgivningen om lige adgang for mænd og kvinder til tjenestemandstillinger – med præstegerningen og funktionen som officer i den danske forsvarsmagt som undtagelse.<sup>35</sup>

Rejste man med tog gennem landet på dette tidspunkt og også de kommende årtier, kunne man da heller ikke andet end at få det indtryk, at jernbanedriften blev bestyret og kun kunne bestyres og udføres af mænd.

*Personale på Skjern station, ca. 1909. Blandt portører og assistenter ses som nr. 2 fra venstre stationsforstanderens frue, som dog ikke havde jernbaneopgaver. Som nr. 4 og 3 fra højre ses Marie?, der var ansat i restaurationen og garderobepasser Johanne Hermansen, enke efter en banearbejder, begge ansat ved den udliciterede banegårdsrestauration. Der VAR kvinder ved jernbanen, men de fotograferede havde ingen ansættelse ved statsbanerne (foto: Ida Frelín, DJM).*





*Agnes Jensen, gift Brammer. Fru Brammer indledte sin jernbanekarriere i 1874 som 27-årig og var den første kvindelige "bestillingsmand". Hun begyndte som elev i 1876, fortsatte efter ca. 11 år som "skriver", altså kontorist, og blev i 1905 "Kvindelig assistent", en stillingskategori, der blev oprettet med henblik på det stigende antal kvinder, som derfor kunne gives en lavere løn end deres mandlige kolleger (foto: ukendt, Fr. Brammer: Amtsforvalter Frederik Christian Brammer og hans agnatiske Efterslæggt, 1945, s. 98).*

### De første kvinder

Ser vi i denne sammenhæng bort fra kvinderne i de såkaldte "Underklasser" med deres alternative ansættelsesforhold, var kvinder i faste tjenestemandagtige etatsstillinger dog begyndt deres indtog på jernbanen i hvert fald fra 1875.<sup>36</sup> På grund af manglende kilder kan det vel ikke helt udelukkes, at der har været ansat enkelte kvinder i denne kategori også før. I hvert fald havde der været kvindelige ansatte ved Statstelegrafer siden 1863, herunder den senere kendte kvindesagsforkæmper Mathilde Fibiger (f. 1830),<sup>37</sup> men alt tyder på, at jernbanerne på dette punkt var noget bagud.<sup>38</sup>

Det ændrer heller ikke på dette billede, at der på den private lolland-falsterske bane ved åbningen i 1874 var blevet oprettet en stilling som "stationsholderske" til Louise Nielsen ved Bursø Holdeplads. Den primære opgave var i den første tid formentlig ledbevoftningen ved Bursøvejen, og holdepladsen fik da også først billet salg i 1889. I øvrigt skulle ansættelsen have fundet sted på anbefaling af hendes halvfætter, etatsråd Tietgen, hovedmanden bag denne banes anlæg.<sup>39</sup>

### Fru Brammer

Med disse forbehold kan man derfor udpege Agnes Jensen (f. 1847) som den første kvindelige ansatte i jernbanernes administrationer.<sup>40</sup> Hun var datter af en inspektør ved det sjællandske jernbaneselskab og blev gift i 1878 – uden at blive afskediget, som det ellers var praksis – med en elev i Kassererkontoret med navnet Brammer. Hun blev dog enke allerede i 1880 og var nu alene med en datter født året før.

Hun indledte sin lange karriere ved de statslige jernbaner den 1. maj 1875 "... som Pengetællerske i Kassererkontoret med 50 Kr i maanedlig Løn, dog uden at meddeles fast Ansættelse."<sup>41</sup> Vist nok havde hun allerede i 1874 været sekretær for de sjællandske jernbaners direktør Viggo Rothe, men det er ikke nævnt i personalejournalen.<sup>42</sup> Fra 1876 fik hun fast ansættelse i banernes centraladministration på Sjælland som elev, og det forblev hun helt frem til 1887, dog med en gradvis lønstigning op til 75 kr.

Herefter overgik hun til en stilling som "Skriver", en slags kontorist, i det sjællandske hovedkassererkontor i København. Året efter opnåede hun en børneunderstøttelse på 100 kr. årlig til datteren. Det kunne dog ikke skjule, heller ikke for hendes foresatte, at "... hendes økonomiske Stilling er uheldig." Først i 1905 avancerede hun til "Kvindelig Assistent", i kassekontoret i København med en vis lønstigning til følge. Som 65-årig blev hun afskediget med pension "paa Grund af Svagelighed" i 1912 efter 36 års tjeneste.

Agnes Brammer fik de bedste bedømmelser, man kunne få. I 1897 hed det således fra Hovedkassererkontorets chef, at

*"Hun har nu i 22 ½ år gjort Tjeneste her i Kontoret og altid vist sig som et dygtigt, flittigt og samvittighedsfuldt Menneske, der tilmed i Pengesager er fuldt ud paalidelig og ærlig, hun har derhos erhvervet sig en saadan Routine i Kontorets forskjellige Forretninger, at jeg ikke kan andet end anbefale hende på det Bedste."*<sup>43</sup>

Det samme gentog sig i 1901, hvor hendes chef direkte konstaterede, at det ville være "inhumant" ikke at få hende sat op i løn. I begge situationer gjaldt anbefalingen at lade Agnes Brammer avancere til en større og bedre stilling, hvilket altså så først skete i 1905.

Avancement op til assistentstillingen var normalt for mandlige elever og medhjælpere, der havde gennemført elevtiden. Der var imidlertid generelt i enten ministeriet eller måske i de øverste lag i direktionen en vis modvilje mod at lade kvinder avancere. Endnu i 1919 hævdede Statsbanerne med en forbløffende løse, dobbelt og ikke-faglig argumentation således, at:

*"Om Avancement har der hidtil kun været Tale for Elevers og Medhjælperes Vedkommende, nemlig til Assistentsstillingen, ud over hvilken ingen Kvinde hidtil er avanceret... Hvor der ifølge det foranstaaende foreligger Uensartethed i Aldersbetingelserne, skyldes dette administrative Bestemmelser; byggede paa en gennem Erfaring indvunden Erkendelse af, hvad der i saa Henseende tjener saa vel Statsbanernes Tarv som de paagældende unge Menneskers egen Udvikling og deres Interesser bedst."*<sup>44</sup>

Når det gjaldt kvinder, var der altså særlige regler, som byggede på en individuel vurdering på et andet grundlag end for mænd. I indstillingen om avancement for fru Brammer fra 1897 fremgik det da også, at indstilleren var bekendt med de øvre lags modstand, og derfor havde et subsidiært forslag i form af et tillæg i ærmet:

*"Skulde det imidlertid af principielle Grunde ikke lade sig gøre at ansætte Fruen som Assistent, tillader jeg mig at bede om, at man af Hensyn til hendes lange og tro tjeneste giver hende et beskedent Tillæg af 10 Kr. om Maanedens til hendes Gage..."*



Adolfine Fold (f. 1859), nr. 3 fra venstre ved telegrafbordene på inspektionskontoret på Københavns 2. Hovedbanegård, 1902. Frk. Fold var endnu en mønsterbryder og en af de første kvindelige trafikassistenter og i øvrigt karakteriseret "som stor og stærk." De to øvrige er: telegrafist, frk. S.E.H.J. Weistrup (f. 1875), senere fru Skjold, og siddende telegrafist, frk. K.S.A. Nielsen (f. 1880). Frk. Weistrup var i øvrigt blandt de første til at blive gift uden at være blevet præsenteret for krav om udtræden af etaten, sådan som tilfældet ellers normalt var frem til 1902 (foto: ukendt, 1902, DJM).

Det skete imidlertid heller ikke. Hendes månedsløn lå derfor fast på kr. 75 om måneden fra 1887 til 1904 i en periode, hvor prisstigningerne ellers var betydelige.<sup>45</sup> På mange områder skulle Agnes Brammers karriere blive ganske tidstypisk: Mange år i bundstillinger som elev og skriver og nok en stor anerkendelse fra de lokale ledere, men kun en uendelig langsom opstigen til den egentlige stilling som assistent, som mænd normalt nåede ved en alder af 25 eller kort derefter.

### Adolfine Fold

Det samme kan man ikke sige om en anden ansættelse: Frk. Adolfine Fold (f. 1859), født som datter af en stationsforstander og noget af en mønsterbryder, der som ugift endda tog et barn i pleje.<sup>46</sup> Hun var i 1876 som 16-årig blevet ansat på Tingsted station ved Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, hvor hun gjorde tjeneste i 16 år, men søgte om forflyttelse, da stationens portør-stilling blev nedlagt og banen overtaget af staten: "*Skønt Frøkenen er stor og stærk, saa turde hun dog ikke paatage sig det grove Arbejde, som er uundgaeligt på en Station, [...] hvorefter hun kom til København og fik Tjeneste på Hovedbanens Telegrafafdeling,*" hed det i Husmoderens Blad fra 1900.

Hun var da også som den første blevet udnævnt til trafikassistent, endda af 3. klasse ved forflyttelsen. Allerede i 1898 rykkede hun op i 2. klasse, endnu som eneste kvinde i Trafikafdelingen ud over telegrafisterne. På det tidspunkt var der i alle fire trafikassistentklasser over 600 mandlige assistenter. Hun rykkede med til den ny hovedbanegård i 1911,

hvor hun forblev som assistent til sin død. Det var således ikke helt umuligt at stige en smule i graderne, men fortsat var det omkring 1900 og flere årtier senere helt usædvanligt. Ved 30-års jubilæet hed det, at hun – og frk. Klixbüll, der omtales i næste afsnit, var "*... særdeles afholdte saavel af deres kvindelige som mandlige Kolleger.*"<sup>47</sup>

### Fruen og frøkenerne

I Jylland og på Fyn har vi fra omtrent samme tid vidnesbyrd om tre ansættelser, nemlig i august og september 1876 samt 1. januar 1877. Den første var Georgia Christofine Jensen, gift 1880 som "Hansen, G.C., Fru" (f. 1855). Hun rykkede 1. august 1876 direkte ind som assistent af 3. klasse – ud af tre – på en ret prestigøus plads i direktørsekretariatet i Aarhus. Hun kom dermed tæt på den allerøverste jyske ledelse, der først i 1885 blev sammenlagt med den sjællandske og flyttet til København.

I forbindelse med giftermålet tog hun dog – eller blev tvunget til at tage – sin afsked. Gifte kvinder var på dette tidspunkt som nævnt ildesete ved statsbanerne, selv om der som med Agnes Jensen blev gjort undtagelser, måske fordi der var forskellige traditioner i det gamle sjællandske jernbaneselskab og de statslige jysk-fynske baner. Hun vendte da også tilbage i 1886 til Tarifikontoret i det ny generaldirektorat i København. Her rykkede hun ret hurtigt op fra kontorassistent af 4. klasse til det, der nu hed "*Kvindelig Assistent*" af 3. klasse – ud af fire – i Bogholderkontoret. Hun gik på pension i 1916 efter 34 år i Statsbanernes tjeneste.

Dernæst blev der i 1876 og 1877 ansat to kvindelige, såkaldte stationselever. Den første var den 20-årige "Frk." Charlotte Frederikke Aldewelt (f. 1856) på Aarup station på den fynske hovedbane.<sup>48</sup> Det var ret usædvanligt, for udover Aarup havde kun Rødkærnsbro af landstationerne i Jylland og på Fyn (mandlige) elever tilknyttet. Hun var et par år ældre end alle andre elever, og var bemærkelsesværdigt nok datter af stationsforstanderen.

Da han døde i 1883, fratrådte hun da også to måneder efter, måske i forbindelse med ægteskab med en jernbaneassistent fra Nyborg samme år. Meget peger på, at hun var ansat som medhjælp for sin far. Han havde måske også for øje, at to kvindelige familiemedlemmer i København var ugifte og noget op i årene og måtte bo hos en tredje søster.<sup>50</sup> Det løste sig så endeligt med ægteskabet.

Den anden var den 17-årige "Frk." Fanny Laura Charlotte Holst (f. 1860), der blev ansat i Odense 1/1 1877. Ligesom Charlotte Aldewelt var hun familiemæssigt knyttet til jernbanen, idet også hendes far var stationsforstander, her imid-

lertid på den store station i Odense. Allerede året efter blev hun gift med en assistent på samme banegård, C.B. Kaarsberg, og fødte snart sit første barn.<sup>51</sup> Inden var hun dog fratrådt eller måtte af samme grund fratræde og flyttede til Aarhus med assistenten. Heller ikke hun fik en senere karriere ved Statsbanerne.<sup>52</sup>

### **Frk. Klixbüll og frk. Petersen**

Hvor de to førstnævnte altså ret hurtigt i forbindelse med giftermål tydeligvis var ude af billedet, forholdt det sig anderledes med de to næstfølgende elever. 1. januar 1881 ansattes endnu en kvindelig, men noget ældre elev, den 26-årige frk. Elisabeth Dorthea Thora Emilie Klixbüll (f. 1854) i Fredericia. Hun kom i 1885 til Odense og en del år senere tilbage til Fredericia. Hun var efter 12 år som elev blevet telegrafist fra 1893 og meget senere, i 1906, forfremmet til "kvindelig Assistent". Ligesom de førnævnte havde hun familiemæssige relationer til jernbanen. Faren havde været stationsforvalter i Marslev, tæt på Odense, senere stationsmester i Eltang mellem Kolding og Fredericia. Hun forblev ugift. Hun gik på pension som 67-årig i 1921.<sup>53</sup>

*Personalefoto, Odense station 1892. Det er formentlig frk. Klixbüll, der ses som nr. 5 fra venstre i første række. Nr. 6 er uidentificeret. Trods tilknytning i 1881 var kvindelige ansatte, bortset fra ved rengøring og ledbevogtning samt i banegårdsrestauranterne, endnu i 1892 et absolut særsyn (foto: ukendt, DJM).*



Næsten samme karriereforløb havde Marie Jensine Karoline Petersen (f. 1868), der efter anbefaling fra sin jernbaneansatte morbroder som 17-årig begyndte som elev i Odense i 1885 på samme dato som Klixbüll. Hun blev på samme måde telegrafist i 1893, i 1906 "kvindelig Assistent" og ansat ved trafikkontoret i Fredericia, men efter ansøgning forflyttet til generaldirektoratet i København i 1907: "Assistenten er flink og paalidelig, men Tjenesten maa siges at være for stræng til, at en kvindelig Assistent i Længden kan udholde den. Lægeattest vedlægges." Hun kom dog ret hurtigt tilbage til Odense og fik som 53-årig "paa Grund af Svagelighed" sin afsked i 1921 – samme år som Klixbüll.<sup>54</sup>

Imellem de to finder man Vilhelmine Franciska Gjemsøe (f. 1832), der som 50-årig blev ansat i en uoplyst stilling. I 1885 fik hun titel af "Skriver", altså kontorist, i Revisionen i København. Hun indledte sin karriere med fem timer om dagen at ordne afbenyttede billetter, der jo blev indsamlet ved billettering i togene eller ved udgangen.<sup>55</sup> W.F. Gjemsøe tog sin afsked som 68-årig, som de forrige også som ugift: En tese kunne derfor være, at hun som de andre af økonomiske grunde havde fundet det nødvendigt i fravær af andet livsgrundlag at søge ind til statsbanerne. Bortset fra de to stationselever var de første kvindelige ansatte som "frøkener" både på Sjælland og Fyn da også på vej ind i livsstillinger.

### 1875 - ca. 1920

Til denne undersøgelse er der skaffet data i det omfang, de er tilgængelige, på alle kvindelige medarbejdere, der blev tilknyttet de statslige jernbaner i faste stillinger fra ca. 1875 og frem til 1. verdenskrigs slutning. Fra det tidspunkt var princippet om ligeløn som nævnt knæsat i henhold til anbefalingerne fra Lønningskommissionen af 1917, og man kan derfor hævde, at pionertiden var ved at være overstået.<sup>56</sup> Det skal dog med, at lige adgang til tjenestemandstillinger først blev



Assistent Elisabeth Dorthea Thora Emilie Klixbüll (f. 1854). Ansat som elev i 1881 i Fredericia og fra 1885 i Odense. Efter 12 år som elev (!) blev hun ganske typisk telegrafist og i 1906 kvindelig assistent. I Odense er der i marts 2026 opkaldt en plads efter hende (foto: ukendt, 1904, Lokalhistorisk Arkiv for Fredericia og omegn).

indskrevet – i forlængelse af Lønningskommissionen af 1917 – i lovgivningen i 1921. I den bredere sammenhæng kan nævnes, at formel ligestilling i ægteskabslovgivningen først kom på plads i 1925, men efter et længere tilløb fra 1918.<sup>57</sup>

I alt ansattes, som det fremgår af tabel 1, 325 kvinder, idet der er taget højde for, at 52 af kvinderne blev gift i perioden og dermed ændrede navn – bortset fra en enkelt frk. Hansen, der blev til fru Hansen.

Selv om altså de første blev ansat i 1870'erne, var det, som det også fremgår af tabel 2, der viser antallet af kvindelige ansatte i udvalgte år, først i 1890'erne, at udviklingen tog fart med bl.a. ansættelse af adskillige telegrafister og medhjælpere i billettertrykkeriet. Det største antal nyansættelser fandt sted omkring 1905-06 med mange "Skrivere" og i 1915-17 med såkaldt "kvindelige Kontorhjælp" og så efter 1919, hvor og den nye lovgivning om kortere arbejdstid, fridage og ferier var blevet gennemført.

**Tabel 1:** Fordeling af kvindelige ansatte på første ansættelsessted 1875-1917

Total antal	Gmnst.-alder	Civil-stand: "frk"	Civil-stand: "fru"	Fra "Frk" til "Fru"	Generaldirektorat, herunder regnskabsafd.	Trafikafdelingen inkl. overordnet trafikledelse i Gen.dir.	Bane-, maskin- og telegraf-adm	Uoplyst
325	25,0	304	21	52	153	126	16	8

Kilde: Data fremskaffet fra Personalfortegnelser 1875-1922; Rigsarkivet: Sjællandske Statsbaner, 1849-1885: Journal over Betjente og Embedsmænd, pk. 1, III, fol. 152.; Danske Statsbaner; Personaleafdelingen: Statsbanedriften alfabetisk register over personalet (1844-1922), 1: 1844-1922 m.m.; Jysk-Fynske Jernbaner: Stambog for stationspersonalet, Jylland og Fyn (1878-1888).

**Tabel 2:** Kvindelige ansatte i % af alle ansatte

	1877	1885	1890	1895	1900	1908	1912	1915	1917	1922
Ansatte i alt DSB		5701	6367	7103	9962	11408	13254	13256	14313	19533
Kvinder DSB	4	8	17	37	88	168	176	171	235	547
Kvinder i DSB %		0,1	0,3	0,5	0,9	1,5	1,3	1,3	1,6	2,8

Kilde: Data fremskaffet fra personalfortegnelser m.m. 1875-1922; DTU Danmarks Tekniske Kulturarv: Statsbanedriften 1867-1892; Statistisk Aarbog/Arbog, 1895ff.



Telegrafkontoret på Odense station ca. 1912. Arbejdsforholdene var ganske krævende bl.a. på grund af de ringe pladsforhold og telefonens indtog. På billedet ses formentlig frk. M.J.K. Petersen (f. 1868), der begyndte som elev i Odense 1885, blev telegrafist i 1893 og kvindelig assistent i 1906 (foto: ukendt, DJM).

Den store gruppe af ansatte ved Statsbanerne udgjordes af assistentgruppen. I generaldirektoratet benævntes de en overgang kontorassistenter og i trafikafdelingen, herunder også ude på stationerne, som trafikassistenter. De mange hundrede assistenter var jo helt udpræget mænd, men der var faktisk også nogle kvindelige ansatte, der som Adolfine Fold som nævnt var rykket op (i kontor-assistentstillingen) allerede i 1893. I 1897 skete det så for en hel lille gruppe på syv.<sup>58</sup>

Endnu i 1904 var de kvindelige assistenter i antal kun 16 mod 35 ”skrivere” og fire billettrykkere i generaldirektoratet. I trafikafdelingen kunne man tælle til 41 telegrafister, der som førnævnte Klixbüll og Petersen primært var stationeret ude på stationerne. Telegrafisterne og mange af skriverne rykkede dog fra omkring 1906 over i en assistentstilling, og i 1917 var antallet af kvindelige assistenter nået op på 130 foruden otte ”kvindelige Medhjælpere”. De havde efter elevtiden gennemgået en reduceret assistenteksamen. Skriverne var nu blevet til kvindelige kontorhjælpere i et antal af 92 eller næsten fire gange så mange som den tilsvarende gruppe af mandlige kontorhjælpere.<sup>59</sup>

**Tabel 3:** Kvindelige ansatte ved Danske Statsbaner 1919

Stilling	Kvinder	Mænd	Ialt	Kvinder i %
Kontorhjælpere	152	43	195	78
Elever	7	225	232	3
Medhjælpere	12	240	252	5
Assistenter	123	1125	1248	10
Ledvogtere	3	535	538	1

Kilde: Lønningskommissionen af 1917: 3. Bd., s. 362.<sup>60</sup>

Lønningskommissionen opgjorde i 1919 tallene således, som det fremgår af tabel 3. Alt i alt var kvinderne derfor primært blevet knyttet til stillinger lavest i hierarkiet og til den dårligste eller i hvert fald laveste løn. Ud over assistentstillingen, som jo i virkeligheden var en grundstilling, man kom ind i efter elevtiden, var der ingen eksempler på advancement.

### Løndiskrimination

Som det er nævnt, oprettedes i 1903 en ny lavere lønningsklasse for kvindelige assistenter. Ganske vist blev grundlønnen ensrettet i 1908, men alderstillæggene til mændene var større og kom hurtigere. Ligeledes i Billettrykkeriet havde mænd fået en højere løn end kvinder for det samme arbejde. Men også i kontorhjelper-klassen var der lønforskel. Omkring 1916 var begyndelseslønnen for kontorhjelper 960 kr. for mænd, men kun 720 kr. for kvinder.<sup>61</sup>

Samtidig var og havde advancementsmulighederne været ringe og forskellige fra mændenes, som eksemplet med fru Brammer viste det. Telegrafisterne havde oprindeligt slet ikke nogen, men fra århundredets begyndelse lykkedes det at få ministeren gjort opmærksom på problemet. Stadig ville generaldirektionen ikke give garantier for automatisk oprykning til assistent efter syv år, som det var praksis for mænd. Her henviste man til finanslovenes vedtagelse og dermed til politikerne.<sup>62</sup> Reelt begyndte en del skrivere og telegrafister alligevel langsomt at rykke op i assistentklassen, men altså uden nogen garanti.

Sammenlignet med de tre andre etater, Post-, Telegraf- og Toldvæsenene, var kvindeandelen ved Statsbanerne meget lav. I det hele taget var det samlede antal kvindeligt ansatte ved Statsbanerne ikke stort. Omkring 1917 var f.eks. antallet af kvindelige ansatte ved Telegrafvæsenet oppe på næsten 700. Alene i assistentgruppen var andelen af kvinder ca. 58 % og i medhjælpergruppen 78 %. Også i Toldvæsenet var kvindeandelen noget højere end ved Statsbanerne. I Postvæsenet var det bemærkelsesværdigt, at antallet af elever på samme tid var oppe på 85 mod 238 mandlige.<sup>63</sup> Det ser således ud til, at Statsbanerne generelt var mere tilbageholdende med ansættelse af kvinder end de øvrige etater.

Men antallet af kvindelige ansøgere til statsbanernes stillinger var stigende. Ved den her behandlede periodes slutning var antallet af ansatte steget fra 88 i 1900 til 235 i 1917. Som det fremgår af tabel 2, var det kun begyndelsen. Frem mod fredskrisen efter 1920 næsten fordobledes antallet i forhold til 1917. Andelen af den samlede personalestyrke var da også gået fra 0,9 % i år 1900 til 2,8 % i 1922. Ikke desto mindre kan man konstatere, at fast ansatte kvinder ved jernbanen fortsat var en sjældenhed, og at det for den enkelte må have krævet en helt særlig stamina.



Personaleopstilling foran Hs-rangerlokomotiv og rangerhest, Struer, ca. 1900. I forreste række til højre ses yderst rengøringskønnen med den karakteristiske kittel og kost og herefter fire kvinder, formentlig for de tres vedkommende telegrafister, som var den typiske kvindestilling, hvis man var "bestillingsmand". Det er formentlig frøkenerne V.S. Kyhle (f. 1863), K.L.G. Jensen (f. 1877) og C. Petersen (f. 1878) (foto: ukendt, DJM).

Personalefoto, Odense station 1909. I forhold til de andre etater var der forholdsvis få ansatte kvinder ved jernbanen i årene op til og lige efter århundredeskiftet. Ganske karakteristisk ses da også kun én kvinde på personalefotoet, formentlig kvindelig assistent, frk. N.A. Heise (f. 1866), der var blevet ansat i 1898 som telegrafist (foto: ukendt, DJM).





*Skriver, dvs. kontorist, frk. S. E.M. Fremming, sammen med kontorpersonalet i 4. Banekreds' kontor, Struer, 1911. Fremming (f. 1886, ansat 1906) ses her typisk nok ved kontorets eneste skrivemaskine. Til højre for hende en – efterhånden lidt usædvanlig – mandlig ekstraskriver, altså kontorist, der med denne tilknytning var løst tilknyttet og derfor ikke nævnt i personalefortegnelserne. Fremming skulle året efter avancere til trafikassistent og blev i 1926 en af de meget få kvindelige trafikkontrollører II og dermed en af de første kvinder, der opnåede en egentlig advancementsstilling (foto: ukendt, DJM).*

### **Hvor arbejdede de?**

Flere forhold er imidlertid bemærkelsesværdige. Bortset fra de tre ledvogtersker, der i 1917 var ansat i selvstændige stillinger, var og blev der ikke ansat nogen kvinder i alle de afdelinger, der havde med afviklingen af den konkrete trafik at gøre: togkørsel, det fysiske arbejde på stationerne med sikkerhedstjeneste og godsekspedition, overfarter og baneanlæg – i virkeligheden alle udendørs aktiviteter.

Som det fremgår af tabel 1, fandt kvindeansættelser stort set kun sted i Generaldirektoratet og Trafikafdelingen. I Generaldirektoratet var hovedarbejdsstedet Revisionen og dermed regnskaberne suverænt det største arbejdsområde, efterfulgt af Statistisk kontor og Blanket- og billetforvaltningen med billettrykkeriet. I Trafikafdelingen var det ved trafikkontorerne eller -kredsene i København, Aarhus, Fredericia og Struer. På de største stationer var der også enkelte kvindelige elever, medhjælpere og assistenter ansat, formentlig primært til telegraf-, telefon- og skrivarbejde samt revision og regnskab.

Det sidste passede fint til udviklingen på det private arbejdsmarked. Her var kvinder også begyndt at rykke frem i kasserer- og bogholderstillinger i større tal. I 1914 var ifølge en undersøgelse godt halvdelen af detailhandlens bogholdere og kasserere kvinder, der i øvrigt typisk sagde op, når de blev gift.<sup>64</sup> I forhold hertil var udviklingen ved statsbanerne således ikke særlig bemærkelsesværdig. Faktisk tværtimod.

Kun i syv tilfælde gik man uden for København og de større byer: Det var i Moselund vest for Silkeborg, vist nok i forbindelse med en stor trafik til en tørvegrav (1898), Humlum i Thy (1906), Kolind på Djursland (1915), Nykøbings Mors (1916), Brabrand (1916), Vamdrup (1908) og Snekkersten (1912) enten som elev, skriver, telegrafist eller kvindelig kontorhjælp. Det kan derfor også konkluderes, at det var kvinder fra København og de største byer, der udgjorde ansættelsespotentialt.

I kontorstillingerne i de tekniske afdelinger som maskin- og banetjenesterne samt ved overfarterne var der som hovedregel ingen kvindelig arbejdskraft. En undtagelse var dog frk. K. Halvorsen (f. 1887). Hun blev skriver i 2. Telegrafdistrikt i Aarhus i 1910 og i 1913 kvindelig medhjælper i 5. Banekreds i København. Ved periodens slutning kom der desuden enkeltstående eksempler på ansættelse i kontorjobs ved regnskabskontorerne i centralværkstederne i København og Aarhus (seks), i Maskinafdelingen i Aarhus eller ved Maskinkredsene (fire) og hos Søfartschefen.

### **Uddannelse**

Generelt havde uddannelsen af assistenter m.fl. været noget flydende både ved de sjællandske og de jysk-fynske baner. Mens der fra omkring 1902 var etableret forskellige kurser og afholdelse af fagprøve for kommende mandlige assisten-

ter, var der i perioder hverken kursus eller fagprøve for kvinder. Dog skulle kvindelige elever i regnskabs- og tarifafdelingen efter arbejdspladsoplæring aflægge fagprøve, men uden forudgående kursus.<sup>65</sup>

Fra 1907 kom der mere styr på uddannelse og prøveafleggelse. Ser man på disse regler, var der imidlertid fortsat forskellige bestemmelser for mænd og kvinder. For ansættelse som assistent i de centrale regnskabsafdelinger og tarifkontorer gjaldt for kvinder, at uddannelse og anvendelse samt eksamen havde deres særlige bestemmelser. Mænd derimod skulle opfylde bestemmelserne for ansættelse som assistent i Trafikafdelingen. De skulle derfor være eksamineret i sikkerhedstjeneste og togekspedition.

Når det kom til kvindelige elever i generaldirektionens kontorer, dvs. sekretariat, tarif- og trafikkontorerne var det dog ikke en selvfølge, at de førnævnte bestemmelser for regnskabsafdelingen blev anvendt. Her skulle det "... *afgøres i hvert enkelt Tilfælde af Generaldirektøren, henholdsvis ved-*

*kommende Direktør.*"<sup>66</sup> Der var således ganske forskellige krav til mænd og kvinder og dermed langt fra lige adgang til stillingerne.

Ansættelse som eller oprykning fra stationsbetjent til portør var på samme måde udelukket for kvinder: det forudsatte afholdt militærtjeneste og uddannelse som menig.<sup>67</sup> Dermed var videre advancement til stationsmester, der var en slags forstander på små stationer, også umuliggjort.

### *Xenia Jernbos kamp*

Var man ansat under trafikafdelingen, skulle man som udgangspunkt have gennemgået en uddannelse, der indebar, at man havde stiftet bekendtskab med alt forefaldende på en station. Men: "*De mandlige elever skulle tillige indøves i udvendig Tjeneste, ved Betjening af Sporskifter og Bremses, Kobling af Vogne samt Pakhustjeneste og Ind- og Udlæsning af Gods og Kreaturer m.m.*", underforstået, at det skulle kvinder ikke. Også uddannelse i tog-tjeneste var forbeholdt mandlige elever.



*Statsbanernes Jernbaneskole ved fragtgodsekspeditionen ved Københavns Godsstation, 1909. Uddannelse til trafikassistent var en af kamppladserne for de kvindelige pionerer. I 1907 var der kommet regler for prøveafleggelse, men de var forskellige for mænd og kvinder, der foreløbigt fik forbud mod som mændene at uddanne sig i trafik-tjeneste og stationsledelse. Foran en ældre personvogn beskiltet som damekupé ses 1909-holdet med tre kvinder. Det er antageligt Anna Westergaard, der ses som nr. 2 fra venstre. Anna Westergaard var formentlig den kvinde, der fik størst betydning for kvindesagen i jernbanesammenhæng (foto: ukendt, DJM).*

Anna Westergaard (1882-1964), ansat i 1900, var den første og i mange årtier eneste kvindelige ansatte, der opnåede en regulær topstilling med kongelig udnævnelse som fuldmægtig i 1929 i generaldirektoratet. Hun spillede en stor rolle i de mange kampe i 1900-tallets første årtier, en afgørende rolle i Dansk Kvinde-samfund og fik senere en politisk karriere, bl.a. som landstingsmedlem for Det radikale Venstre (Vor Stand, nr. 16, 31. august 1941, s. 219).



Efter 1907-reglerne kunne mænd ved bestået prøve overgå i en stilling som underassistent, fra 1910 medhjælper, hvis man ikke gik direkte over i en trafikassistentstilling. Det kunne kvinder også fra 1910, hvor reglerne blev opdateret, men nu blev der skelnet mellem mandlige og kvindelige medhjælpere, ligesom der i nogen tid havde været skelnet mellem mandlige og kvindelige assistenter.

Det var fortsat ”Stationsbestyrelse” og ”udvendig Tjeneste”, der var skillepunktet, og disse dele kunne kvinder, der indstillede sig til medhjælpereksamen, ikke tage. Sikkerhedstjenesten var ellers en helt central del af trafikalevernes uddannelse, og de karakterer, der blev uddelt ved prøven heri, talte da også dobbelt.<sup>68</sup> Dette var hovedreglen, men efter ministerkrav og klart imod generaldirektionens ønske og på foranledning af en kvindelig og meget ihærdig elev, Xenia Jensen, senere Jernbo (f. 1887), kom der en dobbelttydig tilføjelse i 1908. Heri meddeltes det, at ministeriet havde givet generaldirektøren ordre til at ændre i uddannelsesordren, D 1856, som der var tale om. Samtidig hed det ansvarsfraskrivende:

*”... at det forsøgsvis vil kunne tillades de kvindelige Elever som fremsatte Andragende derom, for egen Risiko og efter Trafikafdelingens nærmere Bestemmelse at sætte sig ind i den ydre Stationstjeneste og underkaste sig Prøve i samme Omfang som Mænd. De paa-gældende maa med Hensyn til Klædedragt indrette sig efter Tjenestens Krav.”*<sup>69</sup>

Det var noget af en kamp, Xenia Jensen/Jernbo her havde stået igennem, ret alene i jernbaneverdenen, men understøttet af Jernbaneforeningen, men også imødegået af en række kolleger. De fandt simpelthen ikke, at et sådant ansvar kunne overlades til kvinder med disses påståede mangel på arbejdsevne, logisk sans m.v.<sup>70</sup>

Selv om hun bestod eksamen og herefter var medhjælper, havde hun imidlertid ikke vundet endnu. På trods af krav

om ligestilling i henhold til 1921-loven opretholdt hendes kommende chefer i Roskilde, Skælskør og Humlebæk med billigelse fra både distriktsledelse og generaldirektør et forbud for kvinder mod som stationsbestyrer at fungere som øverste ansvarlige for en stations tog- og sikkerhedstjeneste. Dette i tiden meget omtalte ”fungerforbud” blev – igen med ministermellekomst – reelt ophævet i 1923, men først efter, at Xenia Jernbo, støttet af Jernbaneforeningen, havde varslet et søgsmål mod generaldirektøren for lovbrud.

Med en så stor gruppe af kontorhjelpe, tidligere betitlet som skrivere og telegrafister, var kvindegruppen i Statsbanerne klart en lavtlønsgruppe, der for assistenternes vedkommende blev pålagt en række begrænsninger i forhold til mændene. Uddannelsesmæssigt var der heller ikke noget at råbe hurra for, og selv om de fleste assistenter efterhånden havde en forudgående præliminæreksamen, gjaldt det ikke nødvendigvis for de mange skrivere og kontormedhjælpere. For de ansatte ved privatbanerne var der heller ingen uddannelse endsige prøver ud over almindelig skolegang. Der var jo godt nok de fire, der havde den indledningsvist omtalte universitetseksamen som cand.phil. Men det betød heller ikke noget: de havde også måttet starte som skrivere.

### **N. Kornerup**

Den ene af dem var den tidligere nævnte Hanne Nicoline Kornerup (f. 1863). Hun var som mønsterbryder begyndt ved Statsbanerne i 1892 som skriver. Hun rykkede i 1897 på et tidspunkt, hvor næsten alle andre kvinder ved statsbanerne var skrivere eller telegrafister, op som kvindelig assistent af 4. klasse, hvor også den anden af de tre akademikere blev placeret. Helt usædvanligt og som første kvinde var hun en overgang omkring 1920'ernes begyndelse også ansat i Søfartschefens administration. Hun afgik som 68-årig i 1931, senest som assistent i trafikkontoret.<sup>71</sup>

”Frk H N Kornerup”, der brugte navnet Nico Kornerup, var, og skulle som en næsten 30-årig i sin startstilling, blive et ledende medlem af den kvindegruppe, der siden 1901 havde gjort opmærksom på forskelsbehandling i lønspørgsmålet. De havde ud fra tankegangen ”samme Arbejde har Krav paa samme Løn” protesteret mod planerne om oprettelsen af den særlig, lavere, løngruppe for kvindelige assistenter i 1903.<sup>72</sup>

Hun havde også i 1902 efter en bemærkelsesværdig mobiliseringsindsats med mange kvindelige assistentkolleger som medunderskrivere taget initiativ til et andragende til Rigsdagen om forhøjelse af alderstillæg. Hun havde ligeledes protesteret mod tilsidesættelse til fordel for mænd, når der skulle ske avancement.<sup>73</sup> Hun havde endelig, bl.a. ved at bruge sine gode politiske kontakter, arbejdet for, at skrivere og telegrafister efter maksimalt syv år kunne rykke op i assistentklassen.<sup>74</sup>

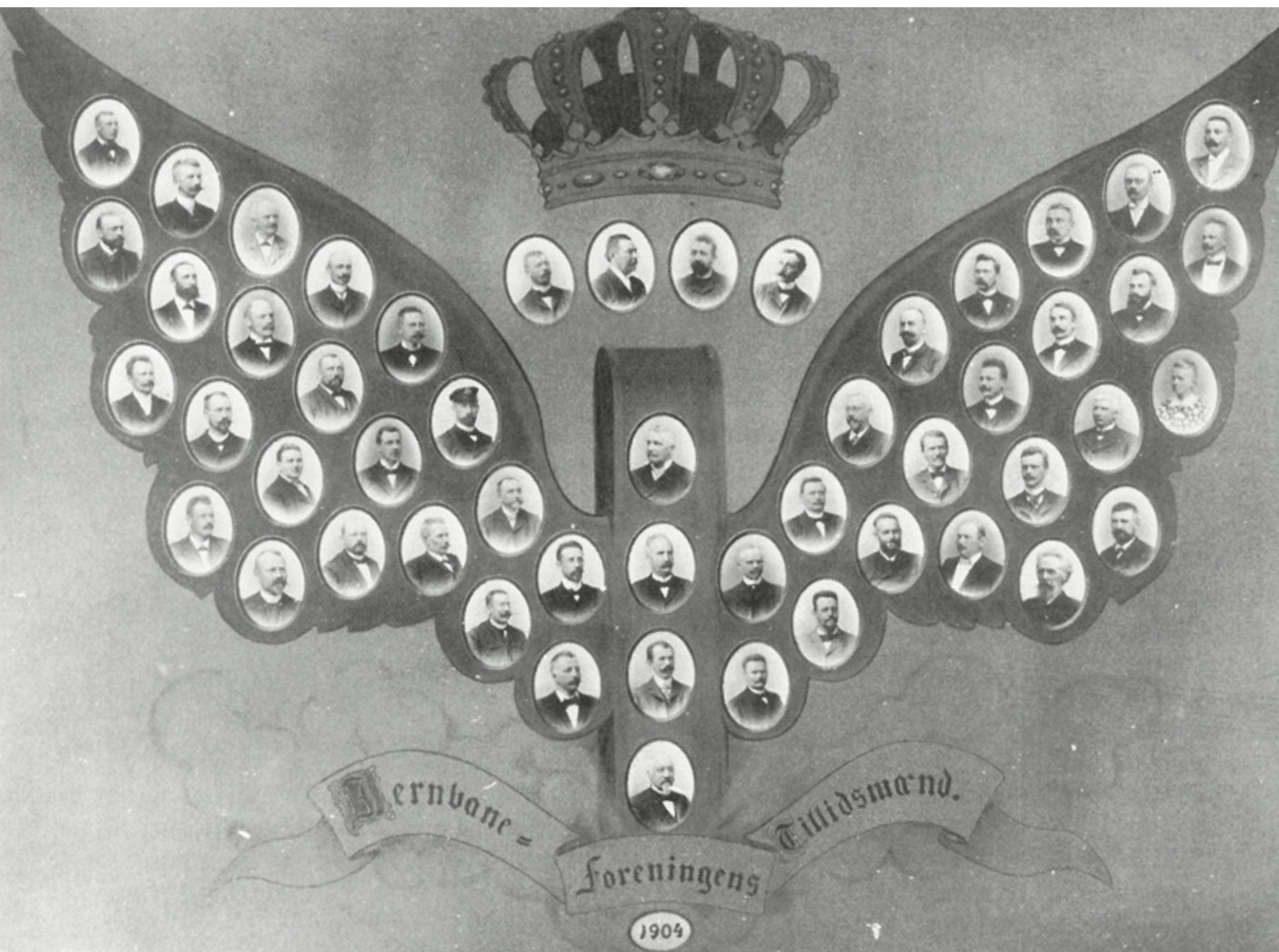
Kampen mod den særlige og klart diskriminerende lavere lønningsklasse for kvindelige assistenter lykkedes ikke i denne omgang, og der blev endda lige så diskriminerende oprettet en ny stillingskategori udelukkende for mænd som en overgangsstilling fra elev til assistent.<sup>75</sup> Men i 1905 fik Kornerup foretræde for generaldirektøren om advancement og grundløn, og med indblanding fra den ny trafikminister, Svend Høgsbro, kunne hun her notere sig for en sejr med penge på næste års finanslov til skrivers advancement til assistenter.<sup>76</sup>

Her var hun helt på linje med en skriver og senere assistent og fuldmægtig og meget aktiv i ligestillingsspørgsmålet, frk. Anna Westergaard (f. 1882), der også blev kraftigt involveret i tidens mange andre opgør om ligestilling. Det gjaldt – i den her behandlede periode – eksaminationsreglerne fra 1907, der som nævnt i form af den efterhånden herostratisk berygtede Ordre D 1856 – og gentaget med D 2103 i 1910 – nu også i uddannelsesspørgsmålet formelt indførte forskelsbehandling af kvinder og mænd.

*Jernbaneforeningens tillidsmænd, 1904. En kvindelig tillidsmand var det blevet til i Jernbaneforeningens første år som fagforening. Det var Nic. Kornerup (f. 1863), der ses yderst til højre i den øverste del. Kornerup, ansat 1892, var nok den mest aktive for ligestilling, ret til advancement og kampen mod lønmæssige forskelsbehandling (Guldsnore på sporet, 1991, s. 92, Vor Stand, nr. 16, 31. august 1941, s. 218).*



Hun støttede, i hvert fald indirekte og principielt, også Xenia Jernbos kamp mod disse ordrer, der så ud til primært at have til formål at holde kvinder uden for sikkerhedstjenesten og





*Telegrafkontoret på Københavns 2. Hovedbanegård 1864-1911, ca. 1905. På billedes ses frk. A. Fold, der i billedteksten er nævnt som leder af kontoret, sammen med telegrafist, fru K.S.A. Rasmussen (f. 1880), der var en af de få fruer ved jernbanen på dette tidspunkt og som endda var blevet gift under ansættelsen. Hun blev ansat 1901 som telegrafist og var stadig i aktiv tjeneste som trafikassistent i 1950 (foto: ukendt, DJM).*

funktionen som stationsbestyrere. Anna Westergaard var sammen med Xenia Jernbo nogle af de få, der blev uddannet og eksamineret som trafikassistent og derfor principielt kunne ”fungere”. Derudover var hun også aktiv mod forskelsbehandlingen af mænd og kvinder i lønningsloven af 1908.

Den tredje cand.phil., frk. A. Hansen (f. 1873), begyndte på samme måde som skriver i 1894 og rykkede også op som assistent af 4. klasse allerede i 1898. Hendes karriere ved Statsbanerne blev dog kort, og hun var allerede ude igen omkring 1901. Det samme var tilfældet med den fjerde, der ikke nåede længere end til ansættelse som ”kvindelig Medhjælp” og højst fik et par år her.

Endelig var der uden for det normale system statsbanernes første og i lang tid eneste kvindelige jernbanelæge. Det var Eli Møller (f. 1863), der fra 1905 blev etatens specialist i, som det hed, kvindesygdomme. Efter sin medicinske eksamen i 1895 havde Eli Møller specialiseret sig i gynækologi og fødselsvidenskab. I 1906 blev hun Danmarks første kvindelige dr. med. med en doktorafhandling om tidlige og vanskelige fødsler. Hun var kendt som kvindesagsforkæmper, og tilknytningen af hende var derfor ganske progressiv.<sup>77</sup> Det var også hende, der i en række tilfælde gennemførte de undersøgelser, som kvindelige ansøgere til stillinger skulle gennemgå, når det gjaldt fysik og helbred i det hele taget.

### **Karriereforløb og civilstand**

Ser man endelig på ansættelsesperioderne, er det karakteristisk, at de fleste var ansat i årtier. Det almindelige var mindst 10-20 års ansættelse og for en dels vedkommende endnu længere. Også Lønningskommissionen af 1917 konstaterede, at en tidligere afgang for kvinder ikke havde gjort sig gældende.<sup>78</sup> Som for Klixbüll og Petersen var der i almindelighed tale om livsstillinger. Således kan man i personalefortegnelsen for 1950 stadig finde hele 22, der var begyndt ved Statsbanerne mellem 1901 og 1910. Heraf var de 13 fortsat ugifte.<sup>79</sup> Fra det efterfølgende tiår var endnu flere i arbejde i 1960, endda en enkelt tilbage fra 1910.<sup>80</sup>

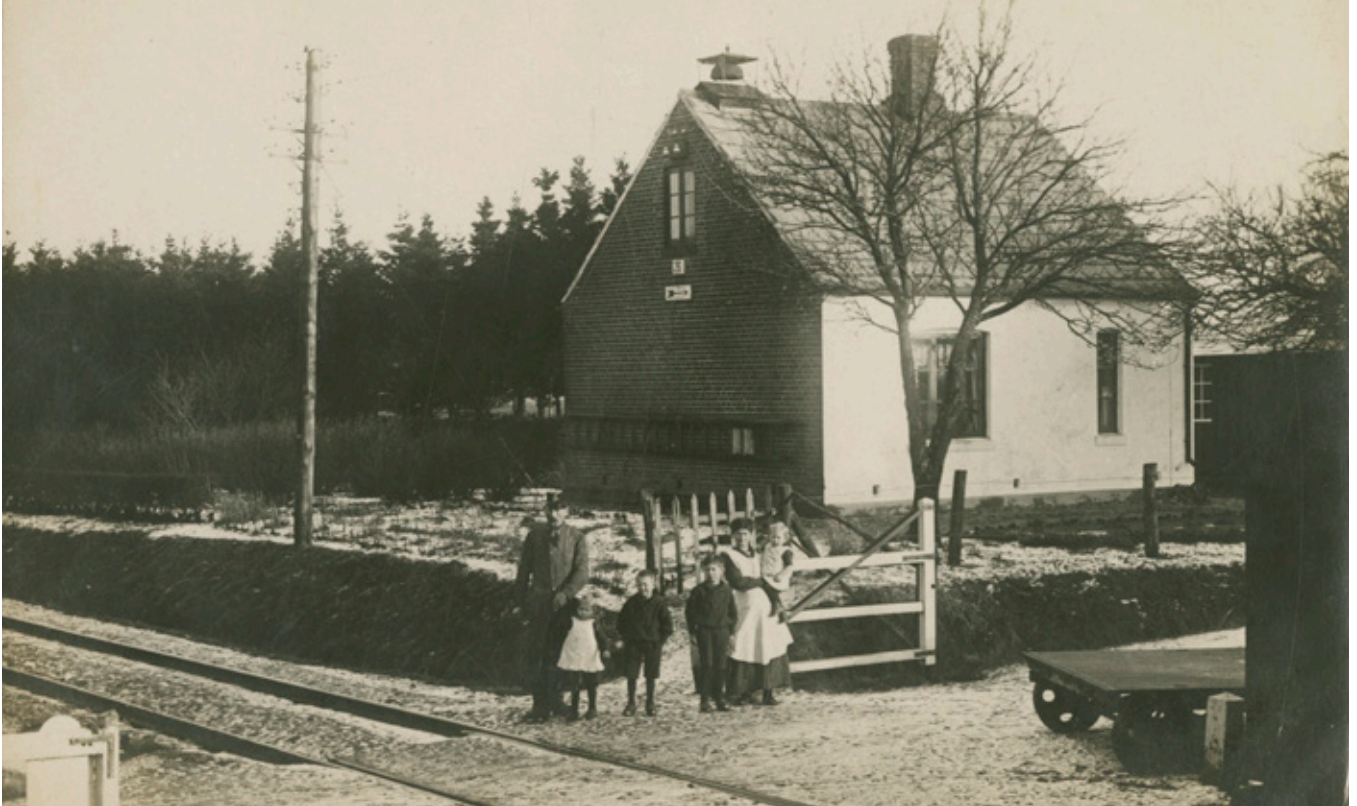
Netop civilstandsstatus falder da også i øjnene, når man igen ser på tabel 1, hvor det fremgår, at langt den største del var ugifte ved ansættelsen. Det var vel ikke overraskende, hvis ansøgerne på ansættelsestidspunktet netop havde forladt skolesystemet, evt. med en præliminæreksamen, som mange havde og efterhånden skulle have. Men hvor de mandlige elever typisk var 16-18 år ved deres første ansættelse – normalt som elev – var kvindernes gennemsnitsalder med 25 år markant højere. Med en gennemsnitlige vielsesalder for kvinder i femårsperioden 1875-79 på 27,4 faldende til 24,7 i 1915-19 var de dermed nået op til eller ud over den alder, hvor de fleste kvinder var blevet eller blev gift.<sup>81</sup>

Tallene indikerer derfor, at et flertal af de kvindelige ansatte havde behov for at sikre sig et økonomisk livsgrundlag og sikkerhedsnet som alternativ til ægteskabet, hvilket heller ikke var nogen hemmelighed. Det kom bl.a. frem i 1907 ved en voldsom debat om ligestilling, hvor den senere formand for Jernbaneforeningen, fagforeningen for etatens højere embedsklasser, de såkaldte ”guldsnore”, D.O. Høgsgaard udtalte, at de kvindelige assistenters slutløn var alt for ringe:

*”... de ældre kvindelige Assistenters skulde jo dog gerne have samme Ret som Manden til at skaffe sig et lille hyggeligt Hjem, hvor de – naar de ikke bliver gifte – kan nyde Tilværelsen.”<sup>82</sup>*

En mindre del af de ugifte, nemlig 52, blev gift under ansættelsen. Det førte som nævnt endnu omkring 1895 til afsked. Et spørgsmål om udbetaling af pension i en sådan afskedigelsessag omkring 1902 blødte dog op på praksis, om end foreløbigt ikke på reglen. Faktisk måtte direktionen erkende, at den befandt sig på gyngende grund med følgende top-bureaukratiske formulering:

*”Man skal [...] bemærke, at det ligger i Forholdets Natur, at den gifte Kvindes Anvendelse i Kontorerne kan medføre Ulemper med Hensyn til Arbejdets regelmæssige og tilfredsstillende Udførelse, men man mangler dog i Øjeblikket nærmere Erfaring for, hvilken Betydning, der kan tillægges disse Ulemper.”<sup>83</sup>*



*Vogterhus nr. 26 mellem Engesvang og Bording, ca. 1924 eller før. Foran huset ses en banearbejder eller baneformand med børn og konen, der antagelig var tilknyttet som ledvogter; præcis som tilfældet var i nabovogterhusene. Modsat mænd var kvinderne ansat på helt andre vilkår med et beskedent honorar og ingen pension, men til gengæld arbejdstid fordelt over alle døgnets vågne timer og lidt mere til (foto: Troels Christiansen Posborg, DJM).*

I 1905 havde trafikminister Svend Høgsbro da også direkte givet ordre til, at kvinder ved Telegrafvæsenet ikke kunne afskediges efter indgåelse af ægteskab.<sup>84</sup> Det måtte selvfølgelig også gælde ved de andre etater.

Reglen var imidlertid før 1905 heller ikke blevet brugt konsekvent. De to sjællandske ansatte, førnævnte Agnes Jensen, senere Brammer, og G.C. Jensen, senere Hansen, blev som nævnt gift i 1879 hhv. 1880 uden at være blevet afskediget. Også ved Statsbanerne var der efter sammenlægningen med de sjællandske baner faktisk ansat tre gifte kvinder før 1902. Det ser også ud til, at seks af de gifte kvinder tilsyneladende søgte deres afsked for så efter en kortere årrække at lade sig ansætte igen. Formentlig har der i denne periode været tale om graviditet og barnefødsler, men det er dog ikke noget, der er undersøgt i denne sammenhæng.

Statsbanernes modvilje mod at ansætte gifte kvinder blev endegyldigt brudt i 1905. Først efter dette år ansattes med de nævnte undtagelser gifte kvinder i større tal. Deres gennemsnitsalder på 33 var ret høj og kan indikere, at ansættelse var sket efter et antal barnefødsler. Alle de ægteskaber, der efter ansættelsen blev indgået i perioden, fandt da også sted efter 1905.

I øvrigt skete vielse ikke sjældent med en jernbanekollega, ligesom det ser ud til, at anbefalinger fra eller kendskab til familiemedlemmers ansættelser ved jernbanen spillede en betydelig rolle. Men hovedmønsteret for i hvert fald de tid-

ligt ansatte var, at et stort flertal forblev ugifte. Adskillige af dem var derfor nok det, som bl.a. en senere tids kønsforskning har betegnet som borgerskabets ”overflødige” døtre, der ikke måtte ernære sig som syerske, modehandlerske eller porcelænsmaler.<sup>85</sup>

Ser man i 1922 på civilstand for de kvinder, der blev ansat i meget stort tal efter 1917, ser billedet ret uændret ud. Godt 10% var ved ansættelsen gifte. For dem, der var ansat før 1917 og stadig i arbejde fem år senere, var tallet ikke overraskende højere. Men stadig gjaldt det kun 32 %. ”Selverhverv”, som Dansk Kvindesamfund havde kæmpet så hårdt for ved stiftelsen, kunne som alternativ til ægteskab og familie fortsat være både en økonomisk og social nødvendighed.<sup>86</sup>

### **Ledvogtere og ekspeditricer**

Synet på kvindelige ansattes civile status fik imidlertid også andre udfald af klare økonomiske årsager. Ved de store veje var der mandlig bom- eller ledbevogtning. På de mindre befærdede var det ikke ualmindeligt som nævnt, at det var konen til den lokale baneformand, der havde tjansen som ledvogter. Det var nok særligt hyppigt forekommende ved de såkaldte privatbaner, der stod for trafikken på de mindre oplandsbaner til og fra landets købstæder.

Også billetsælgersker på de allermindste stoppesteder på privatbanerne kunne være kvinder, der ligesom ledvogter-skerne ofte var gift eller skulle være gift med en baneansat. Efterhånden fandt man dem også ved flere landstationer nu



Hjemtransport af krigsfanger fra Bækkelund station, 1918. Under 1. Verdenskrig modtog Danmark syge og sårede tyske og østrigske krigsfanger fra Rusland mhp. indkvartering i Hald nær Bækkelund på Hernings-Viborg-banen. Det var en af de stationer, der blev bestyret af såkaldte "koner", en slags ekspeditricer. Men ligesom der på visse sommersøndage med stor trafik kunne være udsendt en mandlig stationsbestyrer, så blev det også tilfældet i Bækkelund i forbindelse med afsendelsen af de store fangetransporter. I pressen (Jernbanebladet) blev det i forlængelse af dens kampagne mod kvindelige stationsbestyrere til, at det var for at sikre kvaliteten af togekspeditionen (foto: ukendt, DJM).



Generaldirektør Charles Ambt (f. 1847) og den øvrige generaldirektion, 1915. Det var en meget konservativ DSB-ledelse, der havde håndteret de voksende krav om en højere grad af ligestilling, og selvom Ambt blev erstattet af Th. Andersen Alstrup (f. 1868) i 1915, var der ingen ændringer i dette syn. Til Lønningskommissionen af 1917 hed det lige ud, at vanskeligere eller mere betydningsfulde arbejder måtte overlades til mænd (foto: ukendt, DJM).

benævnt som ekspeditricer, billetsælgersker eller stationsholderske. Lønnen var et beskedent honorar, evt. i form af en procentdel af billetsalget og fri bolig, men uden pension som for ”bestillingsmændene”. Det var det i tiden vel mest udbredte eksempel på forskelsbehandling som følge af køn og civilstand.

Fra Dansk Kvindesamfund så man da også til med stærkt rynkede bryn: ”Disse Kvinder staar i et ejendommeligt Tjenesteforhold til Statsbanerne,” hed det, og det var det jo virkelig også.<sup>87</sup> Men for de små baneselskaber udgjorde de et økonomisk meget fordelagtigt alternativ. I år 1900 var der således ansat 53 kvinder på 11 baner som ekspeditricer, mens ledvogternes antal er ukendt. Til gengæld var der kun ansat ti kvinder i andre stillinger.<sup>88</sup>

### ”Koner”

Også Statsbanerne forsøgte at kopiere ekspeditriceordningen. Generaldirektion havde i 1906 indført begrebet ”Stationer, der bestyres af Koner”. Det var det udtryk, der anvendtes efter de nu udsendte ”særlige Regler for togpersonalets deltagelse i Udførelsen af Stationstjenesten” på den nye bane fra Herning til Viborg. Fra 1908 blev det udvidet til også at omfatte Silkeborg-Laurbjerg.

Konceptet var, at kvinder, der var gift med en baneformand, og hvor manden ville tage bolig på stationen, mod fri bolig og et meget beskedent honorar og efter prøve kunne ansættes som ”Kone”, som det hed. Det forudsattes dog, at den pågældende havde ”...et takkeligt Ydre og Optræden, mindst jævnt gode Forstandsevner samt almindelige Skolekundskaaber...”. Der var ikke noget, der hed højeste tjenestetid i praksis: Det var tænkt, at hun kunne være der næsten hele døgnet fra første til sidste tog. Det kunne på Herning-Viborg banen være fra ca. 5.30 til 22.20 – selv om det hurtigt blev klart, at de seks timer, der var tilbage til søvn, trods alt var for lidt. ”Konerne” fik derfor lov til at lade sig afløse af deres mand fra kl. 20.30 mod en ekstrabetaling til ham på 50 øre pr. dag.<sup>89</sup>

De var heller ikke omfattet af uniformsreglementet for udvendigt personale. ”Konerne” havde dog krav på en vinterkåbe af mørkeblåt stof hvert tredje år og fik også ”...et Ærmebind af hvidt stof med høj-røde Kanter ivævet i højrodt et Vingehjul med Krone.”<sup>90</sup> Og så fik de kun få lov til at udføre mindre dele af den normale stationstjeneste. Det indebar bl.a., at de skulle sætte signal for indkørsel, tilbagemelde og afmelde tog til foregående og næste station, men den egentlige sikkerhedstjeneste måtte de ikke deltage i.<sup>91</sup> For Statsbanerne var der tale om en undtagelse, der ret hurtigt blev opgivet. Men den levede videre på privatbanerne, nærmest som det normale, til op i 1960’erne. Det var først i de senere år, at omverdenen begyndte at interessere sig seriøst for ekspeditricernes forhold.



*Armbind at bære ved togekspedition, 1918, til stationsbestyrersken eller ”Konen”, som det officielt hed i Bækkelund. Modsat mandlige kolleger kunne det ikke blive til uniformer til denne nye personalekategori, der da heller ikke optræder i personalefortegnelserne på linje med mandlige stationsforvaltere. I øvrigt forudsatte ansættelse ægteskab med en DSB-ansat, der skulle tage bolig i stationsbygningen (DJM).*

### ”Det røde skilt”

Men kunne mænd og kvinder overhovedet samarbejde? Netop dette var emnet for en novelle i samlingen *Stationshistorier*, som Vilhelm Ohlsson udgav i 1895. Ohlsson skulle blive den måske største drivkraft bag omdannelsen af Jernbaneforeningen fra selskabsforening til fagforening. Samtidig spillede ligestilling mellem kønnene en vigtig rolle for ham. Novellerne var typisk bygget over et tema eller drama med store følelser: hittebørn, ubrydeligt venskab, måske ligefrem kærlighed mellem mænd som i *Nattevagt*,<sup>92</sup> dårlig økonomi og vanskelige leve- og arbejdsforhold samt dødsulykker på jernbanen.

Det var måske ikke stor litteratur, slet ikke som samtidens Herman Bang og hans banebrydende (!) novelle om stille eksistens og Katinka Bai i *Ved Vejen* fra 1886. Men trods den ganske sentimentale ugebladsnovelleagtige tilgang var sigtet tydeligvis at gøre opmærksom på betydningen af stærke menneskelige relationer og de vanskelige og delvist også urimelige forhold, banepersonalet arbejdede under. Vilhelm Ohlsson var da også en trafikassistent, der i samtiden blev kendt for sin sociale bevidsthed og fortaler for ligestilling mellem kønnene og som politisk modstander af regeringspartiet Højre. Han var sammen med førnævnte Anna Westergaard senere medstifter af Det radikale Venstre.

Med novellen, *Det røde Skilt*, skubbede han til opfattelsen af, at mand og kvinde ikke skulle kunne samarbejde på en jernbanestation. I historien var det i den lille by blevet besluttet at etablere postekspedition på stationen, og nu havde stationsforvalteren, der hed Faye – som rimer på Bai og dermed Bangs hovedperson – så ansat en kvindelig assistent til at tage sig af postforretningerne. Men snart efter havde betænkelighederne indfundet sig: Var det, og det var det nok, ”En af disse Hvad-vil-vi-Piger med kortklippet Haar, Pincenez [næsebriller], Opstoppennæse, fladt Bryst og uden

saa meget som Antydning af Tournure [draperet skørt på bagdelen]. For hun havde taget Præliminæreksamen, 3 Sprog, [...] Tillægseksamen i Latin med rent ug og – var kun 18 Aar” og havde sikkert mange specielle fremskridtsidéer. Hele byen ville grine af ham.<sup>93</sup>



Avistegninger af Xenia Jensen, senere Jernbo (1887-1982), ”Trafik-Quinden i Skanderborg”, der selv måtte sørge for en passende uniform, 1907. Den offentlige omtale af Jernbos kamp for ligestilling ved jernbanen var nådesløs (Jysk Uge-Revue, 1908, nr. 59).



Hef. Xenia Jensen, Skanderborg St., Danmarks første kvindelige Trafikelev, har indgivet Andragende til Justitsministeren om at maatte bære Mandsoverklæder.

Det var nogle af tidens kvindesagsforkæmpere, og hvad han opfattede som deres uniformering, han tænkte på og tilsyneladende udstillede. Men det viste sig selvfølgelig hurtigt efter ankomst, at den unge frøken havde et smilende ansigt og lyst, fyldigt hår. Hun var steget ud af en 2. classes damekupé, havde klare tanker om det kommende arbejde, og så viste det sig med det samme, at hun var kvinde for at få sat alle stationens beboere i sving.

Så godt fungerede samarbejdet mellem stationsforvalteren og postekspedienten, også ved opsætningen af det røde postskilt, at de endog meget hurtigt blev forelskede og senere gift. Således endte alt i fryd og gammen, men vigtigst i den mere politiske sammenhæng: i respekt for de kvinder, der netop omkring 1895 var begyndt at erobre en række forposter i jernbaneetatens efterhånden store personaleflok.

### **Mangel på autoritet, overblik og klædedragt?**

Allerede ansættelsen af de første kvinder ved de jysk-fynske baner havde givet anledning til nogen modstand. Anderledes kan det ikke tolkes, når de tre tydeligvis helt bevidst ikke var medtaget i den første udgivne personalefortegnelse pr. 1. februar 1877.<sup>94</sup> Var der i de første årtier imidlertid ikke ud over de nævnte konfliktpunkter om lønningslov, overgang til assistent-stilling m.v. nogle videre ligestillingsbetingede sammenstød, begyndte det efter århundredeskiftet at stramme til, når det eksplicit gjaldt ligestilling. Uddannelsesspørgsmålet og en aktivistisk trafikalev pustede til ilden, da Generaldirektoratet i 1908 overfor ministeriet havde slået fast, at kvinder ikke havde den fornødne autoritet og myndighed til, at ”kunne føre den nødvendige Kommando...”. Desuden ville deres klædedragt lægge dem hindringer i vejen.<sup>95</sup>

Det var i det konkrete førnævnte Xenia Jernbo, der her blev refereret til. Hun havde den 15. juli 1907 bestået sin assistenteksamen på lige fod med mandlige elever, der ikke havde problemer med hende. En mandlig eksaminand bragte hende i 1960 således en varm tak i første afsnit af sine erindringer for bistand under selve prøven!<sup>96</sup> Også fagforeningens blad *Vor Stand* markerede med tilfredshed begivenheden, endda med noget så sjældent som med et foto af ”den første kvindelige Eksaminand.”<sup>97</sup> Iklædt hjemmesyet uniform i form af lange bukser var Xenia Jernbo nu parat til som den første kvinde at ”fungere”.

Det gik da heller ikke stille af sig. Ved hendes første optræden på perronen i Skanderborg havde *Jysk Uge-Revue* sendt en reporter. Han skrev nu om ”Trafik-Quinden i Skanderborg”: ”Og vi stiger ud. Vi søger hende, med en Følelse af Nysgerrighed blandet med sød Længsel”. Han fortsatte med bidende sarkasme, at han herefter mistede talens kraft stillet overfor ”En dame med alle Energiens stramme Træk i et rigtigt Forsvarskvinde Ansigt.” Herefter kom han til at ”bæve og synke halvt i Knæ.” Interviewet afsluttedes med, at Xenia Jernbo skulle have sagt, at ”Hvis jeg gifter mig, skal min Kone være



*Jernbaneforeningens repræsentantskab til møde, 1907. Selv om der i dele af jernbanepressen var stor modstand mod kvinder på andre poster end det rene kontorarbejde, stod den unge fagforening helt bag Anna Westergard, Nico Kornerup og Xenia Jernbo i deres kamp for lige løn, lige adgang til stillingerne og muligheder for advancement på lige fod med mænd (foto: Johannes Hauerlev, DJM).*

*et Mandfolk.*” Artiklen endte da også med det, der åbenbart var det mest interessante for den sexistiske reporter: En kvinde i mandebukser og en nøjere gennemgang af antallet af lommer.<sup>98</sup>

Men sagen om Xenia Jernbo stod ikke alene. Nico Kornerup havde i *Vor Stand* samme år rejst kritik af de klart diskriminerende, nye eksamensregler. Adskillige abonnenter reagerede med raseri og perfiditeter om løn, advancement og positiv særbehandling, men jo også, som ledelsen gjorde det, om kvinder virkelig kunne udføre det samme arbejde som mænd.<sup>99</sup> En del af debatten gik med konkrete argumenter for og imod eksamenskrav, sygelighed og ligeløn f.eks. i forhold til forsørgerrollen. Men også fysikken blev inddraget, selv om der i øvrigt ikke blev stillet særlige fysiske krav til mændene. Andre indlæg igen gik på forestillingen om kvindernes manglende logiske sans og nedsatte arbejdssevne.

Nogle af indlæggene var under pseudonym. Men en M.E. Jensen, der senere kom til tops i statsbaneledelsen og blev en del af modstanden mod Xenia Jernbo i de personsager, der fulgte, var nok særligt nedgørende. I kommentarerne til et indlæg fra Anna Westergaard forsøgte han således at vende ligestillingsproblematikken: Det var i virkeligheden mænd, der blev tilsidesat, selvom den *”kvindelige Skude”* var blevet taget på slæb af *”Mændenes Skib”*, fordi det kun kunne sejle for halv kraft. Og *”Frøkenen”*, hun forstod jo ikke, hvad det handlede om *”... skønt det ellers er ret lige til.”*<sup>100</sup>

De statslige ”Konestationer” og deres bestyrersker fik ligeledes det glatte lag: Lige efter åbningen af banen kunne en mandlig skribent således i medlemsbladet skadefro videregive en andenhåndsberetning om en uheldig episode:

*”Stationsforstandersken paa en af Viborg-Herningbanens Stationer havde forleden en af sine store Dage, idet Toget, der førte Islænderne [en delegation fra Island, forf. bem.] til Viborg, skulde passere Stationen med Iltogsart uden Standsning, efter nøje Instruction havde Stationsforstandersken anbragt sin Fribaneordre paa en ”Pilekæp” for paa denne Maade at overrække den til Lokomotivføreren, men i sidste Øjeblik tog Angsten og Nervøsiteten Magten fra hende, saa hun fuldstændig lod Toget i Stikken og tabte baade Fatning og Fribaneordre. Toget standsede, kørte tilbage og gav saaledes Islænderne Lejlighed til at se, hvorledes vi herhjemme bestyrer vore Jernbanestationer ved kvindelig Hjælp.”*<sup>101</sup>

### **Højrefløjen på krigsstien**

Angrebene fortsatte, og modstanden mod kvinder i jernbanetjeneste så ud til at være voksende især i det Højre-drejede *Dansk Jernbaneblad*. Det var netop det tidsskrift, som Jernbaneforeningens nye blad, *Vor Stand* med V. Ohlsson i spidsen som redaktør var opstået i opposition til, og det var herfra den mest udskammende kritik kom. I 1909 måtte Nico

Kornerup ligefrem opfordre ”mine kvindelige Kammerater” til ikke at bruge kræfter på at imødegå angrebene.<sup>102</sup> ”Vi kvindelige Ansatte under Staten er her, og vi behøver ikke at indlade os i nogen Diskussion om, hvorvidt vi maa faa Lov til at være her.”<sup>103</sup>

De kritiske og nedgørende indlæg fortsatte f.eks. med beskrivelsen af ”den store Kvindefare analog med den gule Fare.”<sup>104</sup> Den havde også ramt de kvindelige ansatte på privatbanerne og ”konerne” på ”Hun-stationerne”, som de nu blev kaldt, som om det var det rene kineseri.<sup>105</sup> Det gik lige fra, at ”den frugtsommelige Stationsbestyrerske alle Dage blive et Tegn paa manglende moralsk og æstetisk Forstaaelse hos Banernes Styrelse,” til skamfuldhed på standens vegne over ”konerne” optræden i forskellige situationer.<sup>106</sup> Dels var der

manglende tiltro til, at kvinder faktisk kunne varetage stationsbestyrerstillinger, dels betød konestationerne på den ene side færre advancementsstillinger, mens det på den anden side ansås for deklasserende at blive sat i bås med disse banearbejdede og underklassefamilier.<sup>107</sup>

Det var heller ikke et usædvanligt synspunkt, at samtlige kvinder burde afskediges, i hvert fald efter indgåelse af ægteskab, bl.a. med henvisning til forholdene i Amerika efter verdenskrigen. Desuden kunne bladet og dets indsendere anonymt referere til en engelsk forretningsmand, en tysk læge og psykolog, Dr. Møbius, samt en tysk postembedsmand.<sup>108</sup> Især sidstnævnte syntes at have ladet vreden få frit afløb over udsigten til tabet af det, sociologen og antropologen Pierre Bourdieu (f. 1930) senere skulle kalde *Den maskuline dominans* og herunder magten over samfundets institutioner, kultur og strukturer i det hele taget.<sup>109</sup>

Den tyske postembedsmand blev således citeret for, at kvinder var næsten uanvendelige også som kontorarbejdere. De betragtede nemlig ikke jobbet som en livsstilling, men som en provisorisk tilstand:

”Alle Damer, selv de, over hvis Tilløkkelser Tiden har begyndt at gyde lidt af de falmede Tings Ynde, regner bevidst eller ubevidst med Ægteskab som en befriende Mulighed, eller naar dette Haab modstræbende maa opgives, med Afgang tidligst mulig paa Pension.”

Kvindernes interesse i arbejdet var derfor fraværende og krævede mandligt opsyn: ”Saa snart et saadant Opsyn mangler; stopper alt op. Under Sladren og Sludren og Skændsmaal, glemmes Tjenesten” af de rethaveriske, skinsyge og misundelige kvinder, hvor ”Partiskhed, Nid og Ondskab...” dominerede, og hvor ”... Skænderi og Strid og gensidige Drillerier og Angiveri [udgør] en Livsfornødenhed...” Derefter fulgte med knusende foragt dommen over kvindernes arbejdsvevne:

”Samvittighedsfuldhed, Grundighed og Opmærksomhed [...] mangler de ganske [...] Til alt Arbejde, der kræver større aandelig og legemlig Anstrengelse, saa vel som til alt Arbejde, der kræver Selvstændighed, Beslutsomhed og ”Konduite”, er Kvinderne, siger han, aldeles uanvendelige. Kun til lidet indviklet Arbejde, der mekanisk bevæger sig i et og samme Kredsløb, kan de benyttes. Afbrydes et saadant Arbejde af en Ube-tydelighed, der er blot lidt uden for det dagligdags, saa staar de der, raadløse og forvildede, som en Flue i Flaske.”

Sluttelig slog han det sidste søm i kisten ved at konstatere manglen på ordenssans og properhed: ”Det kvindelige Personales Garderobe- og Frokoststuer flyder med Madrester; spildt Kaffe og Mælk, Madpapir og Haarnaale.” Og så var de meget mere syge.<sup>110</sup>



Helsides hyldest til Anna Westergaard. Westergaard nåede i 1929 som den første og i årtier frem eneste kvinde en egentlig topstilling som fuldmægtig i Generaldirektoratet. Generelt var der i det hele taget meget få advancementsstillinger for kvinder, indtil de første kvindelige trafikkontrollører blev udnævnt op mod 1930, i øvrigt med Westergaard som den første i 1925. Og modsat de øvrige, der var i Regnskabskontorerne, var Westergaard nået næsten til tops i Trafikafdelingen (Ugens Røst, 1929, nr. 4, s. 4-6).

### *Accept?*

Det måske bedste billede af jernbaneadministrationens syn på statsbanernes kvindelige ansatte fås nok i forbindelse med det arbejde, der udførtes i og omkring Lønningskommissionen af 1917 frem til 1919. Her var der endnu en gang fokus på spørgsmålet, om mænd og kvinder ville kunne udføre det samme arbejde på samme tid og i samme kvalitet, samt om kvindeligt sygefravær og barsel. Statsbanerne lagde da også ud med at konstatere, at:

*”Kvindernes Arbejde er ikke aldeles tilsvarende, men i det væsentlige ensartet med det, der udføres af Mænd i de nævnte Stillinger. Kvinder anvendes saaledes ikke i den ydre Stationstjeneste eller i Stillingen som Bestyrer af egentlige Stationer, ligesom det gennemgaaende er fundet hensigtsmæssigt at overlade vanskeligere eller mere betydningsfulde Kontorarbejder til de mandlige ansatte. Paa den anden Side benyttes Kvinder fortrinsvis ved Telefon- og Telegrafstjenesten. Forskellen i Anvendelse beror paa Administrationens Bestemmelse, og Ønsker fra de paagældende i saa Henseende vides ikke at have haft nogen Indflydelse.”*<sup>111</sup>

Som det fremstod i Lønningskommissionen, var det ikke noget problem. Ganske vist var der en kvinde i Tim mellem Ringkøbing og Vemb på den vestjyske længdebane, der havde søgt om ansættelse som togbetjent og endda erklæret sig villig til at iføre sig *”Mandsdragt”*. Lakonisk hed det i indberetningen blot, at *”Ansøgningen blev ikke taget i Betragtning.”*<sup>112</sup>

På spørgsmålet, om kvinderne var lige så anvendelige som mænd med samme uddannelse og job, var svaret da heller ikke overraskende nej: Det hed godt nok, at kvinder i det store og hele har *”vist sig vel anvendelige.”* Men på basis af erfaringer fra Regnskabsafdelingen *”... formenes, at Kvinder i Almindelighed staar noget tilbage for Mænd, dels fordi deres fysiske Arbejdskraft synes mindre, dels fordi de oftere forsømmer...”*. Afløsningstjeneste på småstationer i yderområder frygtede man, ikke kunne lade sig gøre *”som følge af, at Kvinder mere end Mænd er bundne til Arbejdet i Hjemmet og med Børnene.”* Det sidste var jo i tiden rigtigt for de gifte kvinder. Men de fleste kvindelige ansatte var jo som vist netop ikke gifte.

Fra Banegårdspostkontoret i København konkluderede ledelsen simpelthen om kvinder, at

*”Alt nyt falder dem vanskeligt, og de har ikke samme Respekt for Overholdelsen af de gældende Bestemmelser som deres Mandlige Kolleger, selv om de i Reglen er lige saa vel instruerede [...] De savner også disses Overblik over Arbejdet, men er hurtigere til de lige-fremme Enkeltheder...”*,

og så var de heller ikke så *”fremadstræbende”* som Mændene.<sup>113</sup>

Efter hvad der fra administrationernes side kunne synes at være den fremherskende opfattelse, så havde kvinderne således et problem med deres fysik og sygefravær, deres ansvarlighed, overblik, ambitioner samt hjemlige forpligtelser. Det så da også ud til, at der faktisk var visse – nok med et moderne udtryk – stressproblemer for de kvindelige ansatte i kontorer med konstant telefon- og telegrafbetjening og skiftende arbejdstider. Der er i de undersøgte – men i denne sammenhæng tilfældigt udvalgte personalakter – adskillige eksempler på længere sygeperioder begrundet i *”Nervøsitet”* og lægelig henvisning til kurophold både i udlandet og Danmark. Også Lønningskommissionen noterede sig, at kvindernes sygefravær var højere end mændenes.

Ude på arbejdspladserne var der fra den nærmeste ledelse ofte ret stor opbakning til syge kvindelige ansatte bl.a. med imødekomme af ønsker på baggrund af lægeattester om rekreative- og orlovsperioder. Men i bredere forstand var der en vis – og nogle steder stor – modstand fra kolleger og arbejdsstedernes side mod kvinder, ikke mindst af mere ideologisk karakter. Det gjaldt f.eks. moder- og ægteskab, arbejdsfordeling og arbejdskraft i hjemmet samt økonomisk ansvar, som det f.eks. kom til udtryk i spørgsmålet om forsørgerrollen. Men som vist handlede det også i høj grad om forestillingen om kvinders særlige samfundsmæssige placering som begrundet i biologiske forhold.<sup>114</sup>

Det var også synspunkter, der delte kommissionen. Dens relativt progressive flertal havde nok den juridiske ligestilling i fokus og ville ligelønnen. Derimod stod spørgsmålet om kvinder og mænds ligeværd som mennesker knap så klart. Det kunne da ikke passe, påpegede to kvindesagsaktivister fra Telegrafvæsenet og Statsbanerne, Margrethe Mathiassen og førnævnte Anna Westergaard, i en markant henvendelse til kommissionen. De fremførte, at det efterlod et pinligt indtryk, når kommissionen i ligestillingsspørgsmålet beskæftigede sig med kvinder som en helt særlig kategori, hvis anvendelighed skulle undersøges. Det var *”... som om Kvindene ikke regnes for Landets Borgere, men for en Maskine, hvis Rentabilitet skal udregnes.”* Konkret havde de derfor kritiseret de opgørelsesmetoder, der blev anvendt til at måle de kvindelige ansattes sygefravær.<sup>115</sup>

### *Ligeløn og forsørgerrolle*

Det er svært at vide, hvor dybt forankret disse opfattelser var, men i forbindelse med lønningskommissionens arbejde var der på kort tid tre kvindefjendske og meget lange indlæg i *Dansk Jernbaneblad*. Det var tydeligvis frygten for overordnet at miste det bestående i en verden og et samfund under kraftig forandring. Hvor det for Kornerup, Westergaard og Lønningskommissionen af 1917 samt Jernbaneforeningen drejede sig om lige løn for samme arbejde og til dels også ligeværd, var mange af de negative indlæg således bundet op på et generelt verdens- og kvindesyn.

I kommissionen kunne man imidlertid nok anbefale ligeløn, men kunne ikke komme uden om forsørgerollen og den traditionelle merløn for dette. Argumentet var, at en mandlig assistent eller stationsforstander med familie havde større udgifter end en enlig kvindelig assistent uden familie. Derfor skulle han støttes i dette ved højere løn. Kampen var derfor også i denne sammenhæng et spørgsmål om et objektivt arbejdsfagligt argument kontra en kønsspecifik, politisk og social betragtning. Kvinder kunne pr. definition ikke være forsørgere, selv om nogle af dem som f.eks. førnævnte Adolfine Fold og fru Brammer faktisk var det. Først i 1958 blev skellet mellem forsøger og ikke-forsørger ophævet i tjenestemandsløvgivningen.<sup>116</sup>

Selv om Jernbaneforeningens ledelse klart stod bag Jernbo, Kornerup og Westergaard, var medlemmerne imidlertid splittede. Siden 1906 havde det således foreløbigt forgæves været forsøgt at ændre vedtægterne, så kvinderne i højere grad ville blive ligestillet med mændene i foreningens sociale liv og i foreningens organisation. Virkeligheden var imidlertid, at der i

foreningen var stærke kræfter, der ligesom Ohlsson før århundredeskiftet støttede kampen for ligestilling, lige løn og adgang til stillingerne. Meget betegnende var Nico Kornerup da også i 1904 blevet medlem af Jernbaneforeningens repræsentantskab. I 1905 kom hun i hovedbestyrelsen som en af flere repræsentanter for den store 3. Kreds. Hun blev af kredsen mange mandlige medlemmer valgt med det næsthøjeste stemmetal.

Anna Westergaard, der fortsat var meget aktiv i fagforeningslivet omkring Jernbaneforeningen, fik ligeledes i 1911 med over halvdelen af stemmerne Professor Rowsings Rejselegat efter afstemning på et repræsentantskabsmøde.<sup>117</sup> Hun var sammen med Nico Kornerup i 1912 også medforslagsstiller til det udvalg, der igen efter fem års forgæves forsøg skulle tage foreningens love op til revision. Arbejdet resulterede i 1913 omsider i en helt ny kredsinddeling og oprettelsen af en særlig kreds for kvindelige assistenter og billettrykkere m.fl.: 15. Kreds.

**Table 4:** Ansatte mandlige og kvindelige tjenestemænd 1877-1980

	1877	1888	1895	1900	1908	1912	1915	1917	1922	1930	1940	1950	1960	1972	1980
Ansatte i alt privatbaner			623	1209	2005	2318	2680	2898	3669	3279	2314	2184	2978	1334	1306
Kvinder privatbaner				53							282		220		
Kvinder i % privatbaner															
Ansatte i alt DSB			7103	9962	11408	13254	13256	14313	19533	17609	15226	19890	27868	22997	21623
Kvinder DSB	4		37	88	168	176	171	235	547	479	550	740	937	1022	1776
Kvinder i DSB %			0,521	0,883	1,473	1,328	1,29	1,642	2,8004	2,72	3,612	3,72	3,362	4,444	8,213
DSB															
Direktion								0	0	0		0	0	0	0
Ledere								0	0	0	0	1	0	7	3
Avancementsstillinger									0	4	22	35	42	94	131
Trafik:															
- kontor og trafikstyring	4		37	88	168	176	171	232	547	475	528	704	895	906	1595
- togpersonale: togførere og -betjente												0		0	17
- portører, rangerpersonale, pakhuspersonale, trafikekspedienter												0		0	0
Material:															
- værksteder												0		0	0
- lokomotivtjeneste og depot-/remisetjeneste												0		0	0
- tegnere												0		15	26
Anlæg og vedligehold (bane- og signaltj.) inkl. Ledvogtersker								3				0		0	0
Overfarter mv.												0		0	0
Rutebiler (chauffører)												0		0	4
										479	550	740	937	1022	1776

Kilde: DTU Danmarks Tekniske Kulturarv: Statsbanedriften 1867-1892; Statistisk Aarbog/Årbog, 1895ff.



*Kontorpersonale i Banetjenestens kontor ved 1. Distrikt ca. 1930. I første række ses af de kvindelige medarbejdere fra venstre en assistent og to kontorister. I højre side ses en assistent og en kontorist. Mens der stort set ikke var ansat elever i 1920'erne, var der til gengæld ansat et meget stort antal kontorister til en lavere løn, næsten alle kvinder og nu også i de mere tekniske afdelinger. Endnu de næste godt 40 år var det dog mændene, der havde monopol på stillingerne som tegner. De optræder i et antal af 10 på fotoet (foto: ukendt, DJM).*

Westergaard var medlem af Jernbaneforeningens hovedbestyrelse 1912 til 1928. Hun var også blevet formand for 15. Kreds, og i 1914 kom hun med i foreningens bladudvalg, hvor hun afløste – af alle – førnævnte M.E. Jensen. Fra 1922 til 1928 var hun den meget betydningsfulde redaktør af foreningens blad, *Vor Stand*, som hun redigerede med stor autoritet. 1918-23 var hun desuden medlem af Dansk Kvindesamfunds Fællesstyrelse.<sup>118</sup> Anna Westergaard, der senere fik en politisk karriere bl.a. som medlem af Landstinget, var den kvinde, der hurtigst nåede en ledende stilling ved Statsbanerne. Men endnu ved den her behandlede periodes udgang efter 1. Verdenskrig var ingen kvinder endnu blevet ansat på en ledende post.

### 1920-1980

Med lønningens loven af 1919, og tjenestemandens loven af 1921 så det ud til at nye tider var på vej. Også indførelsen af 8-timers dagen og nye tjenestetidsregler i 1920 måtte betyde større opbrud i det bestående regimente, men spørgsmålet var jo selvfølgelig endnu hvordan.

To umiddelbare effekter blev der tale om. Først en meget stor tilvækst af personale, men stop for elever indtil 1930'ernes begyndelse. Ud over Jernbo og Westergaard var der ingen

andre, der tog eksamen i praktisk trafik- og stationstjeneste. Foreløbig var der heller ingen ansættelse af kvinder i avancerede stillinger eller lederjobs, selv om noget var på vej: Ud over Anna Westergaard, der i 1929 blev ansat i en topstilling som fuldmægtig i Trafikkontoret, avancerede slutningen af 1920'erne tre ”kvindelige assistenter” som de første til trafikkontrollører af 2. klasse efter 25-28 års ansættelse. De to blev ansat i Regnskabskontrollen og den tredje i banetjenestens afdeling i Struer. Der var i 1930 i alt 230 mandlige trafikkontrollører af 2. klasse.<sup>119</sup>

Ser vi nu, som i tabel 4, på antallet af kvindelige ansatte sammenholdt med antallet af mænd, ser man da også det umiddelbare resultat. Fra 1917 til 1922 var antallet af kvindelige ansatte – igen uden de honorarlønnede ledvogtersker, rengøringskoner m.fl. – mere end fordoblet, især på grund af stigningen i kontoristansættelser, i øvrigt både af mænd og kvinder.

### *Kvindelige trafikassistenter igen*

Fortsat var der imidlertid meget få kvinder, der søgte og blev optaget på den fulde trafikassistentuddannelse. Der var da også i 1931 på foranledning af den nye, fremskridtsorienterede generaldirektør, Peter Knutzen (f. 1887), blevet indført en regel om, at antallet af kvindelige elever på hvert hold frem-



*Bogholderkontoret i Generaldirektoratet i København, 1949. Det var fortsat primært i generaldirektoratet og dets regnskabsafdelinger, at de kvindelige assistenter og kontorister var ansat. Her arbejdes der med de nye bogholderimaskiner. I 1959 var det hulkort, der kendetegnede den ny teknologi. Også her var de kvindelige ansatte i centrum (foto: ukendt, 1949, 1959 DJM).*

over skulle udgøre 10 %. Knutzen var allerede i ungdomsårene gået ind for at sidestille kønnene, og reglen er da også det – vist nok – første eksempel på en konkret ligestillingsstrategi ved Statsbanerne.<sup>120</sup> En senere trafikassistent, Ellen Rasmussen (f. 1918) konstaterede ganske vist, at de kvindelige elever i 1930'erne ikke mærkede noget til forskelsbehandling på Jernbaneskolen. Men hun fortæller, at der trods reglerne alligevel var flere stationsforstandere, der frabad sig kvindelige trafikassistenter, og at det også blev accepteret af ledelsen.<sup>121</sup>

Sådan så Xenia Jernbo ikke på det. Hun fortsatte kampen for fuldstændig ligestilling og mod vilkårlige forflytninger og mod manglende advancement. Det lykkedes hende godt nok – igen som den første kvinde – men kun med bistand fra fagforening og ministre at blive overassistent i 1931 i den kategori, som nu var blevet en advancementsstilling for assistentgruppen. Senere gjaldt det så den relativt nye kontrolørstilling, og i 1939 tiltrådte Jernbo en sådan stilling i Korsør med Statsbanernes film- og reklamefolk på pladserne.<sup>122</sup>

*Jernbaneforeningens delegeretmøde 1931. Antallet af kvinder i den faglige organisation for det administrative og trafikstyringsmæssige personale var efter 1920'ernes massive udvikling vokset betydeligt. Bl.a. Kornerup og Westergaard havde været med fra begyndelsen i repræsentantskab og hovedbestyrelse (Jernbaneforeningens arkiv, Rigsarkivet, foto: DJM).*



Jernbo måtte hurtigt se i øjnene, at det ikke var let. Hendes chef klagede i 1941 over hende, men situationen udartede sig. Reelt var der intet samarbejde på stationen, hvor man heller ikke ville have hende som 1. stedfortræder for luftværnsledelsen. For som Kornerup og Westergaards modstander fra 1907-dagene skrev det:

*"Det maa vel i øvrigt antages, at en Luftværnsleder – navnlig i Korsør – let vil kunne komme ud for Forhold og Situationer; som gør det ønskeligt at anvende Mænd som Luftværnsleder."*<sup>123</sup>

### **Auditøren i Korsør**

I 1943 var det hele så ved at gå op i en spids, og der blev nu foranstaltet en auditørundersøgelse. Det var den tredje med Jernbo involveret. Den nye sag var klart nok ikke upåvirket af de tidligere, der reelt havde handlet om modstand mod kvindelige kolleger. Jernbo var da også begge gange blevet frifundet.

Af notater på sagens skrivelser kan man se, at trafikinspektøren havde fået den tanke, *"at Kontrollørens Sind sandsynligvis er sygeligt (Psykopati?) og at Grunden til hendes Vanskelighed, hendes Optræden aabenbart maa søges her."* Trafikinspektøren gjorde sig endda den ulejlighed at slå op og nedskrive nogle definitioner på ordet psykopat fra diverse ordbøger og leksikaer. Et af citaterne, som han åbenbart fandt centralt lød, at *"Racebiologisk er en P. udpræget underlødig eller direkte farlig for Folkesundheden [...] Samfundet maa derfor værgе sig ved at tage de abnorme og farlige Individier i Forvaring."*<sup>124</sup>

Det var herefter indlysende, at Jernbo ikke kunne blive i Korsør, men også, at det fra den øverste statsbaneledelse, fra Jernbaneforeningen og fra politisk hold blev gjort klart, at der skulle findes en løsning, som ikke var en straf. Forflyttelse til en station, hvor Jernbo kunne blive øverste leder, syntes at være løsningen, men ifølge indstillingen fra den sjællandske distriktsledelse dog kun hvis Jernbo ville underkaste sig en mentalundersøgelse. Det sidste skete selvfølgelig ikke, og i Korsør fandt der nu flere personalemæssige ændringer sted.

I november 1943 kunne Xenia Jernbo tiltræde stillingen som Danmarks første kvindelige stationsforstander på den dengang ret betydelige station i Strømmen ved Randers. Hun havde, som hun skrev i sine erindringer, vundet sin kamp for ligestilling og mod et mandligt personales diskriminerende holdninger til kvinder.<sup>125</sup> Men holdningerne var der fortsat. Ved udnævnelsen var hun således blevet interviewet til *Dansk Togtidende*, der som første havde spurgt om, *"... hvorvidt hun synes, at Kvinden egner sig til at indtage ledende Stillinger."* Hertil svarede Jernbo, at det gjorde de da, og tilføjede så utvivlsomt med tanke på det forløb, hun havde været igennem, *"... især endda i ledende stillinger."*<sup>126</sup>

Også i slutningen af besættelsen var der kræfter, der ret uimod sagt prøvede at argumentere for, at kvinder slet ikke skulle antages som trafikelever.<sup>127</sup> Næ, kvinderne kunne holde sig til kontoriststillinger, men i øvrigt allerbedst blive derhjemme. Frygten for at stå uden rengøring, madlavning og huslig idyl i det hele taget blev da også direkte anført i flere indlæg, nøjagtig som i den store fejde om ligelønnen før og efter 1. verdenskrig.<sup>128</sup>



JERNBANEFORENINGENS DELEGERETMØDE I NYBORG  
13 - 14 JUNI 1931



*Xenia Jernbo i sommeruniform på perronen i Strømmen, 1952. Hendes advancement til stationsforstander; Danmarks første kvindelige, blev omtalt vidt og bredt. Her i Alt for Damerne, 1953, nr. 37: "En kvinde når sit mål".*

## Kvinderne for sidste Gang

**N**U kan jeg ikke længere! Efter at have læst diverse feminine Artikler griber jeg nu Pennen og ser en Kende praktisk paa Sagerne.

Hvert Aar melder Aviserne med fede Overskrifter, at der er 400—500 Ansøgere til D. S. B.'s 40—60 Elevpladser. Altsaa staar der, naar den 1. September er naaet, ca. 350—450 skuffede unge Mænd og ser de faa udvalgte vandre ind ad D. S. B.'s Port.

Blandt dem er der som før antydet ca. 10 pCt. unge Piger, og de faar derefter en Uddannelse nøjagtig Mage til den, deres mandlige Kolleger faar. Saadan en omfattende Historie siges at koste ca. 5000 Kr. alt iberegnet (net lille Sum), og naar Eksamen er godt og vel overstaaet, saa — ja, saa gifter de sig som Regel.

Beholder de derefter deres Stilling, indkasserer et saadant Ægtepar dobbelt Løn og tager paa den Maade Brødet ud af Munden paa en anden ung Mand. Ingen kan nemlig bilde mig ind, at en saadan Kvinde gifter sig med en Mand, der ingen Stilling har, men som skal gaae hjemme og lave Bøf, støvsuge, skifte Bleer og lignende spændende Ting, mens Konen svinger „Spejlægget“ til almindelig Morskab for de rejsende. — Nej, Manden tjener i de fleste Tilfælde saa meget, at han ene kan forsørge Familien, men Lüksus er naturligvis ej at foragte selv paa en andens Bekostning.

Opgiver Kvinden sin Stilling ved Giftermaalet, er de Penge, hendes Uddannelse har kostet, smidt ud ad Vinduet og de ovenfor omtalte forbigaaede unge Mænd nu for gamle til at søge den ledigblevne Plads. D. S. B. skal have Besvær med at uddanne en anden Elev, Stationerne skifte Medhjælpere tit, Manden have sveden Øllebrød og høre før, at hans Indtægt er for lille, efter det hun er vant til. Ogsaa dette er uholdbart.

Den eneste naturlige Løsning paa dette Problem er, at Mændene skal have Monopol paa Stillinger, der hører til Trafikassistentkategorien, og desuden have en bedre Løn, saaledes at et ungt Ægtepar kan leve fuldt standsmæssigt alene af Mandens Løn. — Ingen vil vel benægte, hvilken herlig Ting det er at komme hjem fra Tjeneste til et vel rengjort Hus, god Varme og veltillavet Mad. Lad os være enige om, at Nul & Nix har fuldstændig Ret; Skilsmissernes Antal kan paa den Maade bringes til at dale forbavsende.

*Ping.*

*Indlæg i debat om kvinders ansættelse ved Statsbanerne, 1945. I kølvandet på udnævnelsen af Xenia Jernbo til stationsforstander i 1943 blev nogle af synspunkterne fra århundredets begyndelse atter ført i marken. De drejede sig i stor udstrækning om kvinders evner og plads i den hjemlige husholdning (Passage 1945, nr. 4: "Kvinderne for sidste Gang", s. 3).*

## Kontorstillinger fortsat

Man kan diskutere, om hun havde vundet kampen, eller om hun blot havde vundet sin egen kamp. Omkring 1970 var det således kun blevet til en enkelt godsekspeditør og to kvindelige stationsforstandere, den ene på S-togsstationen i Virum og den anden på landstationen Hvalsø.<sup>129</sup> Heller ikke antallet af fagprøvede trafikassistenter eller overtrafikassistenter var stort. I 1940 var der ganske vist 50 kvindelige trafikassistenter, men kun de to havde trafikeksamen. Af de 10 overassistenter havde kun én, nemlig Jernbo, fået ansættelse på en station. De øvrige var som før i tiden alle beskæftiget i generaldirektoratets regnskabskontorer.

Selv om antallet af kvindelige ansatte fra 1940'erne voksede stærkt frem mod 1960 og endnu kraftigere i 1970'erne, så kneb det fortsat med trafikassistenterne. I 1960 var der således kun 51 trafik- og overtrafikassistenter, og heraf havde de 18 ikke indstillet sig til eller bestået fagprøven. "Fungerende" kvinder var fortsat et særsyn, og kun 16 kvindelige trafikelever var på vej. De fleste var da også ansat i Kontrolkontoret eller i Rejsebureauet. Og nu som før var en større del ugifte med 26 "frøkener" og 25 "fruer". Fortsat så det ud til, at jernbanestillingerne var særligt interessante for enlige.

Det var med andre ord i kontorstillingerne, som det altid havde været, at væksten lå. Kvindernes kreds i Jernbaneforeningen var da også i 1920'erne blevet til en ren kontoristkreds, mens trafikassistenterne fra 1930 var rykket i kreds med de mandlige. I 1939 indgik Statsbanerne den første overenskomst med HK. Samme år oprettedes Fællesklubben DSB for kontoransatte i København og i 1975 HK Landsklubben DSB for kontorfunktionærer.<sup>130</sup>

Det var også først fra 1970'erne, at kvinder så småt begyndte at rykke ind som togbetjente på prøve, altså som kørende personale. Dernæst fik Maskinafdelingen og afdelingen for anlæg og vedligehold kvindelige tegnere. I 1983 så man også de første kvinder som stationsbetjente. Omkring 1980 kom de første kvindelige rutebilchauffører, i 1983 den første kvindelige togfører og året efter den første lokomotivfører.<sup>131</sup> Til gengæld var ledvogterne nu helt ude af billedet som følge af automatisering.

## På vej mod lederstillinger?

Også mht. advancements- og lederstillingerne var en udvikling ved at komme i gang. I 1930-udgaven af *De danske Statsbaners Tjenestemænd* var der nu begyndt at optræde kvinder i oversigten over det vigtigste personale og deres ledere i generaldirektoratets afdelinger. Til og med 1950 regnedes overassistentstillingen fortsat med som en mere overordnet stilling. Den udgår herefter af oversigten, hvorefter advancementsstillingen trafikkontrollør nu blev den "laveste". I opgørelsen i tabel 4 er overassistentstillingerne dog også efter 1950 regnet som en advancementsstilling, selv om fraværet fra den indledende oversigt er udtryk for, at der



*DSB's 100-årsjubileum fejres for generaldirektørens medarbejdere i gården i Sølvgade, 1947. Antallet af kvindelige medarbejdere er markant (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).*

i forhold til overassistentstillingen efterhånden gjorde sig en vis automatik gældende.

Efterhånden blev der vel også flere og flere advancementsstillinger. Ser man igen på tabellen, kan det konstateres, at der efter 1940'erne begynder at komme nogle stykker, primært dog i kraft af oprykninger til overassistent. I 1950 finder man foruden Jernbo og Westergaard således fortsat kun tre ud af 240 trafikkontrollører, to godsekspeditorer og én stationsforstander (Jernbo). Fra 1960 tager udviklingen for alvor fart, forholdsmæssigt måske lidt kraftigere, end væksten i antallet af alle kvindelige ansatte indikerede. Tydeligvis var ændringer i samfundskulturen og kvinders adgang til arbejdsmarkedet under ændring også ved jernbanen.

Samtidig blev hele tjenestemandssystemet presset: HK og overenskomstansatte kontorfunktionærer var ved at overtage mange af kontorstillingerne, og samtidig var nye overenskomstansatte ved at overtage andre af tjenstemandsstillingerne eller ved at skabe helt nye. Det tog kvinderne også til sig. Ud over som kontorfunktionærer var de på vej som akademikere: Som akademiingeniører, arkitekter, ingeniører, fuldmægtige og akademiske sekretærer.<sup>132</sup>

På direktionsgangen varede det lidt længere, før kønssammensætningen ændrede sig. Det skete først fra 2006 med et enkelt medlem, men aktuelt er som nævnt tre ud af den syv personer store direktion nu kvinder. I bestyrelsen er fire ud

af seks udpegede medlemmer kvinder. De tre medarbejdervalgte er dog – lidt traditionelt og måske også symptomatisk for virksomheden - alle mænd.

### ***Ekspeditricer på landet***

Ved privatbanerne var situationen anderledes. Ved de 55 baner i 1940 med 2.314 ansatte var der kun én kvindelig elev, tolv kvindelige kontorassistenter og seks kvindelige regnskabsfolk, typisk i stillinger som kasserer. Til gengæld var der nu ansat 250 af de fortsat meget lavtlønnede ekspeditricer.<sup>133</sup> Lokalbanernes økonomisk meget alvorlige og eksistenstruende krise i 1930'erne havde klart befordret dette: Ekspeditricerne havde som ved ledbevoftningen været en billig løsning på et voksende problem med de dyre, mandlige stationsmestre og stationsforstandere.<sup>134</sup> Samtidig var jernbaneledelserne så småt ved at indstille sig på at ansætte ekspeditricer, der ikke nødvendigvis via ægteskab så at sige var giftet ind i banen.

Det skete f.eks. i 1933 ved Frørup station på Svendborg-Nyborg banen, der blev drevet af det private Sydfynske Jernbaneselskab. Her erstattedes den mandlige stationsmester med en ekspeditrice, hvis mand lige var død. Der var altså ikke som i mange andre tilfælde tale om en kvinde, der var gift med en banearbejder, men om en eneforsørger med to små børn under skolealderen. Den første tid fik hun da også en vis hjælp fra morbroderen, der var ansat på en anden af banens stationer.

En datter til denne ekspeditrice, Astrid Maegaard, senere Matorp, som i øvrigt altid omtaltes som stationsforstander, har fortalt om morens utroligt slidsomme arbejde på denne mindre landstation. Den var i modsætning til mange andre ekspeditricestationer en såkaldt togfølgestation, hvor der dagen igennem var af- og tilbagemelding af tog. Som enlig mor, der lagde vægt på ikke at blive omtalt som ”enken”, havde hun stor forståelse for vigtigheden af sætte sig i respekt hos kunderne og togpersonalet, ikke mindst efter en dårlig oplevelse med et lummert postbud.

Der var knyttet en ekstraarbejder til Frørup og nogle af de andre stationer på denne del af strækningen, men derfor var der alligevel en arbejdstid, der lå mellem ca. kl. 5.30 og 23 med kun én månedlig fridag. Dagen igennem skulle der tilbage- og afmeldes tog via telefonen, stilles signal – fordi stationen modsat de fleste andre var togfølgestation – og op-sættes og nedtages skiftespor- og signallamper om aftenen, sælges billetter og skrives fragtbrev. Hun skulle selvfølgelig være på perronen ved togtid iført den sædvanlige Lastinkittel, ligesom hun skulle deltage i ekspeditionen af gods, der i Frørup bl.a. var et utal af oste.

Desuden var der den krævende postekspedition med salg af frimærker, håndtering af indbetalinger og postpakker, tømning af postkasser, tunge postsække og overvågning af postens fordeling til budene på to landpostruter. Meget arbejds-

krævende var administrationen af både jernbane- og postdelen med den daglige og ugentlige regnskabsføring, afregninger og indsendelse af bilag bl.a. i form af kontanter, føring af telefonjournal m.v.

Der skulle også passes børn, der ikke måtte være i stationskontoret, fyres op i kakkelovne både i stuen med kontor og ventesal og i lejligheden ovenpå, og tøj skulle strikkes, vaskes og vedligeholdes. Uden for var der køkkenhave og frugttræer, der gav et nødvendigt bidrag til den daglige madlavning. Den skulle jo laves fra grunden stort set hver dag suppleret med løbende aktiviteter som pasning af høns, gæs og kaniner. Og så selvfølgelig servering af et glas portvin og kager til evt. rejsende og togpersonalet ved sidste tog på nytårsaftener.<sup>135</sup>

Efter Statsbanernes overtagelse af driften blev der i 1951 anlagt et egentligt krydsningsspor og etableret et sikringsanlæg. Men fordi ”Fru Maegaard/Matorp” ikke var trafikuddannet og derfor ikke måtte udføre sikringstjeneste, blev stationen betegnet – noget kreativt – som *uegentlig* togfølgestation. Så kunne det gode og økonomisk fordelagtige arbejde på stationen fortsætte som vanligt.<sup>136</sup> Der findes andre beretninger, bl.a. fra dagspressen, om ekspeditricers arbejde. Et eksempel var banen mellem Varde og Nr. Nebel, hvor en ekspeditrice som noget ret nyt lige ud klagede over lønforskellen til mænd.<sup>137</sup> Men vinklen var i alle disse tilfælde kvinde i et mandejob.



Personale fra Statsbanernes revisionskontor i København ved indvielsen af Storstrømsbroen, 26/9 1937 ved festpladsen på Masnedø. Revisionen havde fra de første ansættelser været det centrale arbejdssted af kvindelige ansatte. (foto: ukendt, DJM).

Med lukningen af flere og flere privatbaner faldt antallet af ekspeditricer og ansatte voldsomt op gennem 1960'erne. Men inden da havde der ikke været større ændringer i personale-sammensætningen. Stadig var der omkring 1960, foruden ekspeditricerne, af kvindelige ansatte kun en elev, nogle få trafikassistenter og efterhånden lidt flere kontorassistenter, enkelte kasserere samt tre ledvogtersker, i alt 29. Privatbanerne var fortsat en udpræget mandearbejdsplads, men for at spare penge forsøgte disse baner til det sidste at bytte flest mulige mænd ud med kvinder. Den kvindelige arbejdskraft var simpelthen langt mere økonomisk fordelagtig end den mandlige.<sup>138</sup>

### Privatbanebestyrelser

Hvor der fortsat ikke var mange kvinder i ledende stillinger på Statsbanerne, var der nærmest ingen på disse såkaldte privatbaner. Det gjaldt også for bestyrelserne, hvor de fleste medlemmer var politisk udpegede. En undersøgelse gennemført ved simpelthen at tælle antal bestyrelsesmedlemmer og kvindernes andel heraf i de danske privatbaneselskaber viser da også, at der frem til 1930'ernes anden halvdel slet ikke var nogen. Det ændredes efter kommunalvalget i 1937 med udpegnen af en enkelt.



*Drøftelse af kampagne for familiebilletter, 1962. I reklameafdelingen havde der længe været ansat en del kvinder (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).*

Det var den politisk meget aktive Marie Nielsen (f. 1880), der var formand for Kvindeligt Arbejderforbund i Horsens.<sup>139</sup> Hun var første gang valgt til Horsens Byråd i 1933, hvor kvindelige byrådsmedlemmer stadig var et særsyn i de danske kommunalbestyrelser – undtagen netop i Horsens.<sup>140</sup> Horsens var på dette punkt tydeligvis en foregangskommune, ligesom Marie Nielsen lige så klart var en foregangskvinde. Udviklingen fortsatte, og i 1940 var der tre kvindelige bestyrelsesmedlemmer, alle med udgangspunkt i lokal-



*Interiør af Billet- og blanketforvaltningen 1949. De mandlige medarbejdere trykker de såkaldte papbilletter. I nabokontoret bundter og pakker kvindelige medarbejdere billetterne til forsendelse til stationerne. Denne forvaltning havde fra tidligt i 1900-tallet også haft mange kvindelige ansatte (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).*



*Uniform for kvindelige trafikassistenter, ca. 1970. På billedet optræder søstrene Else og Kirsten Mouritsen, senere gift Henningsen hnh. Kærgaard. Fortsat var der ret få uddannede trafikassistenter (foto: ukendt, DJM).*

banerne omkring Horsens: Horsens-Bryrup-Silkeborg banen med noget så usædvanligt som en kvindelig sognerådsformand, Aase Jensen fra Østbirk; Horsens Vestbaner med Marie Nielsen samt byrådsmedlem og syerske Anna Rasmussen i Horsens-Juelsminde banen.

Med et mindre antal i 1950'erne steg det samlede antal kvindelige bestyrelsesmedlemmer i privatbanerne til hele otte i 1961, nu fordelt på seks selskaber ud af de endnu eksisterende 38. Det var i 1961 fortsat Horsensbanerne, der var i centrum med halvdelen af medlemmerne. Dertil kom fire andre, to i Jylland og to på Sjælland. To af dem var amtsrådsmedlemmer. Mette Tovborg (f. 1904) var fra begyndelsen af sit amtskommunale virke i 1954 blevet udpeget til at repræsentere Skanderborg Amtsråd i Horsens-Odder banen som det første, danske kvindelige amtsrådsmedlem i en banebestyrelse. Senere kom hun også ind i Horsens Vestbaner. Som Danmarks første malkekonsulent havde Mette Tovborg Jensen, der var valgt for Det radikale Venstre, lige som Marie Nielsen også på dette område brudt nye veje.

En om end yderst behersket udvikling var altså på vej, men sammenholder man det med det totale antal bestyrelsesmedlemmer i privatbanerne var det mikroskopisk. I 1946 var der 420 medlemmer og i 1961 stadig 324 trods flere og flere

banelukninger. Kun 1 % af de kvindelige sogneråds- og byrådspolitikere var dermed udpeget til en sådan bestyrelsespost, selv om kvinder i 1962 udgjorde 5,7 % af disse rådsmedlemmer.<sup>141</sup> Lidt bedre stod det til med amtsrådsmedlemmerne, forholdsmæssigt i hvert fald: Kun få kvinder var i det hele taget valgt til disse råd, men af de 10 valgte i perioden 1958-1962 havde altså de to fået opgaver i de lokale baner ved Horsens og Hjørring.<sup>142</sup>

Alt i alt var det således meget småt med kvindeligt bidrag til ledelserne af disse lokalbaner, hvor det i langt de fleste tilfælde helt var fraværende. Når det gjaldt bestyrelserne, kunne det da i virkeligheden også "kun" tilskrives nogle få mønsterbrydere som Marie Nielsen og hendes kolleger i Horsens Byråd samt Mette Tovborg fra Skanderborg Amtsråd.

### **Nye tider**

Som indledningsvist beskrevet ændrede det sig efter et langt tilløb i nogen grad i de selskaber, der fra 2000 og frem overtog ejerskab og ledelse af lokalbanerne. I Lemvig overtog Martha Vrist (f. 1977) fra 2011 direktørposten i Midtjyske Jernbaner. I trafikselskabet Movia som administrerende direktør siden 2009 og som formand for bestyrelsen i Lokaltog A/S siden 2009 har Dorthe Nøhr Pedersen spillet en stor rolle, bl.a. sammen med Røsli Gisselmann. Sidstnævnte var fra 2004 direktør i Lokalbaneln A/S og efter fusionen med Regionstog A/S til 2026 adm. direktør i Lokaltog A/S, der jo nu står for al lokalbanedrift på Sjælland og Lolland-Falster.

Også Anne-Grethe Foss (f. 1942) fra det selvstændige, men reel jo også offentligt ejede Metroselskab (tidl. Øresunds-selskabet) bør nævnes. Hun tiltrådte som direktør i 1993 og bestred posten frem til 2009 og har dermed haft ansvaret for anlæg og drift af den måske største nyskabelse og succes i den kollektive trafik i de sidste årtier. Hun har senest været konsulent på den ny Hovedstadens Letbane, der fra 2025-26 skal stå for letbanetrafik mellem Ishøj og Lundtofte.

Var der på ledelsesniveauet tale om en markant fornyelse i det nye årtusind, var det på den ene side også karakteristisk, at der kun i de seneste årtier har været udnævnt kvindelige trafikministre. Men på den anden side har der kun være fire og kun ganske kortvarigt: Sonja Mikkelsen 1998-2000 (Socialdemokratiet), Carina Christensen 2007-2008 (De Konservative), Pia Olsen Dyhr 2013-2014 (SF) og Trine Bramsen (Socialdemokratiet) i 2022.

### **Sammenfatning**

Endnu så sent som omkring 1970 udgjorde andelen af kvinder ansat som tjenestemænd eller som overenskomstansatte kun omkring 4 % ved statsbanerne. Heller ikke ved de kommunalt ejede såkaldte privatbaner så det anderledes ud. Når det gjaldt lederstillinger, nyttede det end ikke at tælle i procent. Her var det kun enkelttilfælde, der kunne peges på.

Det begyndte dog fra 1970'erne at ændre sig markant i forlængelse af den udvikling, der var på vej næsten alle steder på arbejdsmarkedet, som kvinderne i stort tal nu søgte ud på. I første omgang var det dog mest udpræget inden for de traditionelle områder, dvs. kontorarbejdspladserne. Men fra 1980'erne begynde de første kvinder også at vise sig i de udførende og kørende afdelinger og noget senere desuden på ledelsesniveau. Men som vist var jernbanen, når det gælder de kørende og udførende afdelinger, stadig en udpræget mandearbejdsplads.

Det er ikke fordi, der ikke har været knyttet kvinder til jernbanearbejdspladsen og i øvrigt ved de andre etater, som de begyndte at vokse frem i forlængelse af den teknologiske udvikling og det voksende behov for infrastruktur fra 1800-tallets midte. Men deres arbejde blev opfattet som arbejderfunktioner, og de fik ikke faste ansættelser og samme vilkår som dem, der var ansat i den egentlige jernbanetjeneste. De blev derfor heller ikke opført i personalefortegnelserne. Det var nærmest som om, de slet ikke var der. Karakteristisk nok kunne et ministerium omkring 1918 da også ligefrem konstatere om nogle institutioner, at der ikke fandtes stillinger *"... i hvilke der er antaget Kvinder, naturligvis [forf. understregning] bortset fra til Rengøring og lignende antagne Personale."*<sup>143</sup>

Heri lå omvendt, at det øjensynligt heller ikke var et *"naturligvis"*, der var i spil, når man talte om kvinder i forhold til *"Stillinger"*. Dem fik kvinder først adgang til fra omkring 1875 på jernbanen. Det var lidt senere, end det var tilfældet

i nogle af de andre etater og især Telegrafvæsenet. I begyndelsen var de meget få, og deres ansættelser så også ud til at have vakt en vis modstand. Men især fra 1890'erne begyndte kvinder at gøre sig gældende i de danske jernbaners administrationskontorer og stationer i lidt større omfang. Det var typisk ved telegrafafdelingen, senere telefonen, med papir og pen, senere ved skrivemaskinen eller i regnskabsafdelingerne.

Ny sociallovgivning satte ekstra fart i tjenestemandsansættelserne af kvinder omkring 1920 og igen fra 1960'erne og frem. I den fysiske jernbanedrift var der imidlertid ikke mange kvinder. Konkret var det heller ikke så let at få kvinderne til at søge ind her. I begyndelsen og lidt ind i det 20. århundrede så det da også fortsat ud til, at kvinder var mindre velkomne eller ikke i så høj grad søgte ind til jernbanen sammenlignet med de øvrige etater.

Som vist var der da også både fra dele af ledelseslaget og fra mandlige kolleger tale om en betydelig grad af diskrimination og kønsideologisk modstand mod de nye tider og kolleger. Faktisk var der i 1900-tallets første årti i forbindelse med uddannelse og eksamen, om ekspeditricer og *"koner"*, omkring Lønningskommissionens arbejde op mod 1919 og igen i forbindelse med Xenia Jernbos udnævnelse til Danmarks første stationsforstander i 1940'erne en stærk stemning imod kvinders ligeværd med mænd.

Noget var begrundet i det fysiske meget tunge arbejde ved jernbanen, hvad det jo faktisk også oprindeligt var, og på nogle punkter stadig er. Men andet var lige så meget en



*Ekspeditrice Astrid Mægaard (f. 18??; fra 1945 Matorp) opstillet sammen med togpersonale og med signalstokken, "spejlægget", ved sin station Frørup på den private Svendborg-Nyborg bane, ca. 1949. Banen blev først drevet af det halvprivate Sydfynske Jernbaneselskab, fra 1949 af DSB. Ekspeditricerne blev ansat, fordi de som kvinder var langt lavere lønnet og ikke skulle have pension. Det fortsatte op til slutningen af 1960'erne, hvor hovedparten af de såkaldte privatbaner lukkede (foto: ukendt, privat eje).*

ideologisk konstruktion. Forestillingen var ikke overraskende den traditionelle og i tiden grundlæggende, at kvinden var den primære og nødvendige ressource i hjemmet i den naturgivne rolle som husmor i den danske familie. Her var manden traditionelt forsørger og blev aflønnet som sådan. Med kvindernes indtog på en mandearbejdsplads, udgået fra militæret, blev den maskuline dominans dermed anfægtet.

Det kom frem i indlæg og udtryk af helt samme art, som Birgitte Possing rammer ind i sin bog *Argumenter mod kvinder*. Her peger hun som andre kønsforskere netop på, at kvinder gennem tiden er blevet opfattet som en særart af mennesket, en særart, der bl.a. manglede logisk sans, koncentration, beslutsomhed og evne til at tænke abstrakt og konkret. Magtbalancen mellem kvinder og mænd var godt nok markant blevet forandret i perioden fra industrialisering og det moderne gennembrud til velfærdsstat og parlamentarisk demokrati. Men ændringen var ikke kommet af sig selv og havde ifølge Possing da heller ikke på udgivelsestidspunktet i 2018 ført til reel ligestilling.<sup>144</sup> Det passede meget godt med forholdene ved jernbanen.

I hvert fald for jernbanens vedkommende er det da også korrekt at sige, at den på mange områder forsat er en mandearbejdsplads. Men den samlede andel af kvindeligt ansatte er trods alt vokset fra nogle få procent gennem det meste af 1900-tallet til op imod de 30 % et par årtier inde i det nye årtusind. Særlig bemærkelsesværdig har udviklingen været i ledelseslagene, formentlig som følge af de ligestillingsstrategier, der ved jernbanen blev udviklet fra midten af 1980'erne og i samfundet som helhed, især efter årtusindskiftet.

Historisk set var det byernes kvinder, der søgte og fik jobbene, og det var primært på kontor og primært i regnskab, bogholderi og revision. Efterhånden kom kvinder på disse områder til at overtage næsten alle kontorstillingerne. Kun



ganske få lod sig inspirere til at søge hen i de traditionelle mandejobs som trafikstyring, togfremførsel og de tekniske tjenester. Det var indtil midten af det 20. århundrede typiske bundjobs til i stor grad ugifte og dermed uforsørgede, der når ægteskab var uopnåeligt eller ikke ønskeligt nu så en chance for en økonomisk sikring uden at skulle på arbejde i forretning eller fabrik.

Flertallet gennemløb da også meget lange karrierer både ved Statsbanerne og privatbanerne. Der var tydeligvis tale om mønsterbrydere. Blandt dem var der især i den tidlige fase til op mod omkring 1920 tillige adskillige aktivister og kvindesagsforkæmpere, der arbejdede for et bryde det mandlige monopol ved jernbanen. I en række situationer var der imidlertid også afgørende hjælp fra mandlige fagforeningskolleger, ministre, folketingsmedlemmer og fra 1930'erne senere også en generaldirektør, der som den første indførte en kvoteordning for kvindelige trafikelever.

Der var i de første mange årtier imidlertid også tale om bevidst og omfattende systemisk forskelsbehandling i stor stil. Den viste sig med lave lønninger og problemer med uddannelse, avancement og helt konkret lige adgang til stillingerne, lige betaling og en jernbaneledelse, der mildt sagt var noget betænkelig ved at uddelegere ansvar til kvinder. Det var ikke uden personlige omkostninger. Noget tyder på en ret høj grad af stress og dermed længevarende fraværsperioder for mange af kvinderne i de første adskillige årtier.

På de små baner så det imidlertid omvendt ud til, at jernbaneledelserne havde fået øje på betydelige besparelser ved at ansætte kvinder. Det skete primært med de såkaldte ”Koner” eller ekspeditricer samt ledvogtere og et direkte eller uudtalt krav om ægteskab med en banearbejder eller baneformand. Mange kvinder var således ikke ansat i egen ret, og dermed var denne form for ansættelse eller tilknytning vel sagtens den mest diskriminerende i perioden uden, at det vakte nogen særlig opmærksomhed.

Selv om der op gennem århundredet efterhånden viste sig visse, men meget få muligheder for avancement til lederstillinger, skete der først en større ændring samtidig med omvæltningerne ude i samfundet, særligt fra tiden efter årtusindskiftet. Især i bestyrelser og på lederposter var kvinder på vej ind, og i visse administrative jobs var kvinder også efterhånden enerådende. Men i de kørende og tekniske afdelinger var og er det med få undtagelser forsat næsten omvendt.

*Bestyrelsen, alle mænd, samlet i forbindelse med anskaffelse af nyt lokomotiv, Tisvildeleje 1953. Frem til 1960'erne var der stort set ikke nogen kvindelige medlemmer af de mange privatbanebestyrelser. Kun omkring Horsens, der også var foregangsby, når det gjaldt kvindelige byrådsmedlemmer, og et par andre steder var der enkelte undtagelser (foto: ukendt, DJM).*

## Kilder

Ancestry.se

- Danmark, Kyrkböcker

Danmarks Jernbanemuseum:

- *Jernbosagen*

Rigsarkivet:

- *Dansk Demografisk Database*

- Danske Statsbaner, Personaleafdelingen: *Journalsager 1891-1910*, pk 546, Fortegnelse Ledvogtersker Sjælland 1886

- Danske Statsbaner, Personaleafdelingen, Statsbanedriften, *Alfabetisk register over personalet (1844-1922) 1: 1844 - 1922 m.m.:*

- DSB Baneafdelingen 1865-1949, *Journalsager 1902, N2*, pk. 1496: Viborg-Herningbanen Alm korrespondance: pk. 1497.

- DSB Personaleafdelingen, 1880-1932 *Personaleakter*, afskedigede eller døde

- Jysk-Fynske Jernbaner: *Stambog* for stationspersonalet, Jylland og Fyn (1878-1888) 1

- Ministeriet for offentlige Arbejder, *E-journal*

- Personarkiver, Xenia Jernbo: "*Et unormalt jernbaneliv*"

- Sjællandske Statsbaner, 1849-1885: *Journal over bejtede og Embedsmænd*, pk. 1-2

## Litteratur

Andersen, Anna Wowk og Karen Jermiin Nielsen, *Disse sager er jo særligt for kvinderne – Kvindelige politikere i kommunalbestyrelser og Rigsdag i første halvdel af det 20. århundrede*, speciale, Historisk Afdeling, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet 2006.

Bach, Tina Kjær, *Kvinder i kommunalpolitik*, Rapport udarbejdet for Ligestillingsafdelingen, FREIA Center for Kønsforskning, Aalborg Universitet, 2005.

Bane *Årsrapport*, 2024.

Berg, Anne Margrete m.fl., (red.), *Kvindfolk En danmarkshistorie fra 1600 til 1980, bd. 2 1900-1980*, 1984.

Black, C., Hein, E., Jacobsen, L. og Krogh, M., (udg.), Jacobsen, L (red.), *Kvindelige Akademikere 1875-1925*, 1925.

Bourdieu, P., *Den maskuline dominans*, 1999, 2007 (dansk oversættelse)

Brammer, F., *Amtsforvalter Frederik Christian Brammer og hans agnatiske efterslægt*, 1945

Christensen, Ann-Dorte & Poul Knopp Damkjær, *Kvinder og politisk repræsentation i Danmark*, GEP, Tekst nr. 7, Aalborg Universitet, 1998.

Christensen, Lars Bjarke, *Jeg frygter ikke Historiens Dom*, 2011.

Christensen, Lars Bjarke, "*Jeg skal ikke sidde på et kontor resten af mit liv...*", Ellen Helleberg Rasmussen fortæller om at være kvindelig trafikassistent i 1930-1940'erne, *Jernbanehistorie*, 2018, s. 64-91.

*Dansk Jernbaneblad*.

*Dansk Kvindebiografisk Leksikon*, 2000-2001.

*Dansk Privatbaneblad*.

*Dansk Togtidende*.

*De danske Statsbaner 1847-1947*, 1947.

*De danske Statsbaners Tjenestemænd*, 1922, 1926, 1930, 1934, 1940.

*Den danske Statsbaneetat Personalfortegnelse udarbejdet 1912*, ved O.Th. Hagen, 1912.

*Den danske Statsbaneetat Personalfortegnelse*, ved O.Th. Hagen, 1917.

*Danske Statsbaner i Jylland og Fyn, Oversigt over Antallet af Bestillingsmænd*, 1882.

*Danske Statsbaners Tjenestemænd*, 1950, 1960.

*DSB bladet*.

*DSB Personalfortegnelse*, 1980.

*DSB Personalehåndbog 1972*, 1972.

*DSB Årsrapport*.

DTU, Danmarks tekniske kulturarv, *Statsbanedriften 1867-1892*,

1892: <https://tekniskkulturarv.dk/book/2947d529-c36b-45c5-a788-dabb72212538#zoom>.

Green Cargo: *Års- og hållbarhedsredovisning*, 2024.



Direktør ved Midtjyske Jernbaner siden 2011, Martha Vrist ved indvielsen af batteritogene, de første i Danmark, december 2025. Også på ledelsesgangene er mændenes monopol blevet brudt i de sidste årtier (foto: Lars B. Christensen).

*Haandbog over de danske Statsbaners Personale indeholdende Fordelingen af fast ansat Personale samt Aldersordenslister Iste Februar 1877.*

*Haandbog for den danske Jernbaneetat (Stats- og Privatbanerne)*, ved O.Th. Hagen, 1904.

*Haandbog for den danske Jernbaneetat, udarbejdet 1908*, ved O.Th. Hagen, 1908.

*Haandbog for den danske Privatbanestand 1934, 1940, 1946, 1950, 1954, 1957, 1961.*

Jensen, Frederikke Gnutzmann, *Kvindelige ledvogtere og deres organisering*, *Jernbanehistorie*, 2023, s. 31-52.

*Jernbanebladet 1978/9.*

*Jernbane Lomme- Kalender*; 1895, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902.

*Jysk Uge-Revue*, 1908, nr. 59.

Kjærholm, P., *Med jernbane gennem alvor og skæmt, Vor Stand*, 1960, s. 117ff.

*Kvinden og Samfundet*, 1907.

*Kvinder & Mænd i 100 år*, Danmarks Statistik, 2015.

Horsens Leksikon: *Horsens Folkeblad*.

Larsen, Anne Trine, *En slags mandinder En analyse af køn og arbejde i Danmark 1950-1989*, SFAH-publikation nr. 44, 2006.

Larsen, Jytte, *Også andre hensyn Dansk ligestillings historie 1849-1915*, 2010.

Larsen, Jytte, *Også andre hensyn Dansk ligestillings historie 1915-1953*, 2015.

Lokaltog, *Årsrapport*, 2024.

Lønningskommissionen af 1917, *Betænkning*, bd. 1-4, 1919.

*Nyttige mennesker og andre reportager fra stats- og privatbanerne 1887-1966*, 2017.

Ohlsson, V., *Stationshistorier*, 1895.

Ousager, Steen, *Bogenseslagteren, Historien om en lokalbane Bogense-Odense*, Syddansk Universitetsforlag 2022.

Ousager, Steen, *Kvinde i mandfolkeklæder; Ud & Se*, april 1993, s. 48.

Ousager, Steen, *Guldsnore på sporet, Jernbane, politik og forening*, Jernbaneforeningen 1991.

*Passage*.

*Personalfortegnelse over Statsbanerne 8.-23 Lønningsklasse*, udg. af Jernbaneforeningen, 1915.

Possing, Birgitte, *Argumenter mod kvinder – fra demokratiets barndom til i dag*, 2018.

Rigsarkivet, Folioregistratur 257: *DSB's personaleakter*. Tidligere benævnt "Foreløbige arkivregistraturer serie 4, nr. 6", (1880 - 1932), Arkivalieronline.

*Rigsdagstidende*.

Rosenbeck, Bente, *Kvindekøn Den moderne kvindeligheds historie 1880-1980*, 1987.

*Statistisk Årbog*, 1895 ff.

*Statsbanedriften*, Samling af almindelige Ordre og Bestemmelser m.v., Serie D.

*Statsbanedriften, Personalia*.

Thestrup, P., *Vogn og tog – prik og streg. P&Ts Historie 1850-1927*, 1992.

*Verdens-Spejlet*.

*Vor Stand, Jernbaneforeningen 1891-1941*, 1941.

*Vor Stand, Jernbaneforeningen 1899-1949*, 1949.

Viiholt-Nielsen, Lars, *Svendborg-Nyborg Banen 1897-1964*, bane bøger 2014.

Vinge, Charlotte Stigaard, "ang. Fruentimmers Ansættelse ved Telegraphvæsenet", *Kvinder som ny arbejdskraft i det danske telegrafvæsen, 1862-1905*, speciale, RUC, 2016.

Wilcke, B. og P. Thomassen, *Lollandsbanen 1874-1.juli-1974*, 1974.

#### Noter

1. Se bl.a. Larsen 2006, s. 162ff, jf. Berg m.fl. 1984.
2. *DSB bladet*, 3, 1975, s. 2.
3. *Jernbanebladet* 1978/9
4. Larsen 2006, s. 167.
5. *Politiken* 13/11, 2014: Navne; 1. sektion, 27/1, 1988; 1. sektion, 16/3, 1988.
6. Ousager 1993, s. 48.
7. Possing 2018, s. 17.
8. *DSB Årsrapport*, 2010, s. 20, 27.
9. *DSB Årsrapport*, 2024, s. 102, 105.
10. *DSB Årsrapport*, 2014, s. 104; *Bane Årsrapport*, 2024, s. 16, jf. Banedanmarks hjemmeside, der oktober 2025 opgav antal til "mere end 2.500"; Banedanmarks diversitets- og mangfoldighedspolitik, 2024, s. 3.
11. Lokaltog, *Årsrapport*, 2024, s. 19, jf. [www.lokaltog.dk/om-os/organisation/](http://www.lokaltog.dk/om-os/organisation/).
12. [www.lokaltog.dk:Pressemeddelelse, 28/5, 2024](http://www.lokaltog.dk:Pressemeddelelse,28/5,2024).
13. Green Cargo: *Års- og hållbarhetsredovisning – 2024*, s. 29, jf. *Green Cargo Annual Report including sustainability report*, 2021, s. 37.
14. Jensen 2023, s. 31-52; om Jernbo, se bl.a. Ousager 1993, s. 47-48; 15. kreds: Kvindernes kreds 1913-1960, i: Ousager 1991, s. 139-148.
15. Stationsforstander Xenia Jernbo, tidl. Jensen og fuldmægtig Anna Westergaard, se senere i artiklen.
16. Med tak til museumsinspektør Geese Friis Hansen, der har gjort opmærksom på følgende: Tyskland: Vedr. Udstilling (2017): <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/ausstellung-frauen-bei-der-eisenbahn/>. *Ist die Geschichte der Eisenbahnerinnen eigentlich gut erforscht?*, Ines Goller: Im Gegenteil! Das ist noch ein blinder Fleck innerhalb der Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Einzig die Zeit während des Zweiten Weltkriegs ist relativ gut aufgearbeitet, da es mit dem Propagandamaterial der Reichsbahn in der Nazizeit einen vergleichsweise einfach zugänglichen Quellenbestand gibt. Erst bei unseren ausführlichen Nachforschungen fanden wir auch ältere Spuren von Eisenbahnerinnen. Bei den Museen und Archiven stießen wir da auf ein großes Interesse an dem Thema. Wir hoffen, der Forschung mit unserer Ausstellung einen Impuls geben zu können. Om Clara Jaschke: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/clara-jaschke-innovationspreis/wer-war-clara-jaschke/>. Oversigt: <https://tag-der-schiene.de/allgemein/frauen-bei-der-eisenbahn-geschichte/>. Seminar vedr. Women in Rail (2012).

- [https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2019/05/WIR-2012\\_complete-seminars-documentation\\_Part1\\_EN.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2019/05/WIR-2012_complete-seminars-documentation_Part1_EN.pdf?utm_source=chatgpt.com). England: <https://edinburghuniversitypress.com/book-women-and-the-railway-18501915.html>; <https://www.kfhs.org.uk/event-society-report-women-on-the-british-railways-2024-04-10>.
17. Rosenbæk 1987, s. 8.
  18. Larsen 2006, s. 10, Possing 2018, s. 8ff; Larsen 2010, Larsen 2015, s. 8, 11.
  19. Se bl.a. *De danske Statsbaner 1847-1947*, 1947, s. 612ff.
  20. Anna Westergaard: Kronik i *Berlingske Tidende*, 9/11, 1913: "Vore Døtre – hvad skal de være". AW opgjorde tallet til 4 a 500.
  21. Rigsarkivet. Personaleafdelingen: Journalsager 1891-1910, pk 546, Fortegnelse Ledvogtersker Sjælland 1886.
  22. Jensen 2023, s. 31-52.
  23. Possing, s. 52.
  24. Jeg vil gerne rette en særlig tak til Morten Flindt Larsen for bidrag fra hans store udklipssamling vedr. jernbaner fra århundredeskiftet og frem.
  25. Ousager 1991, s. 141, jf. note 3-5 til kapitel 1.
  26. *Kvinder & Mænd i 100 år*; Danmarks Statistik, 2015, s. 36.
  27. [nyheder.ku.dk/kvinder-paa-KU/](http://nyheder.ku.dk/kvinder-paa-KU/).
  28. *Rigsdagstidende* 1903-04, sp. 2806.
  29. *Rigsdagstidende* 1904-05, Tillæg B, sp. 1777.
  30. *Rigsdagstidende* 1905-06, 1. Samling, Tillæg B, sp. 1997ff.
  31. *Rigsdagstidende* 1905-06, 1. Samling, sp. 4779.
  32. Se bl.a. Black, Hein, Jacobsen og Krogh 1925, s. 147ff.
  33. *Kvinden og Samfundet*, 1907, 7, s. 51f. Udtrykket "Underklasser" er her benyttet om Postvæsenets og deres landpostbude og brev-samlere, men kan udmærket sidestilles med jernbanen.
  34. *Ibid.*, s. 59f.
  35. *Kvinder & Mænd i 100 år*; 2, Danmarks Statistik, 2015, s. 36ff, Milepælslisten.
  36. Til nærmere beskrivelse af enkeltpersoner er anvendt: DSB Personaleafdelingen, 188-1932 Personaleakter, afskedigede eller døde, pk. 36, 122, 208, 243, 308.
  37. Vinge 2016.
  38. Anna Westergaard i kronik, "Vor Døtre – hvad skal de være?", *Berlingske Tidende*, 9/11, 1913.
  39. *Dansk Jernbaneblad* 22. august 1923; Wilcke og Thomassen 1974, s. 203.
  40. DSB Personaleafdelingen, 1880-1932 Personaleakter, afskedigede eller døde, pk. 36, B208.
  41. Rigsarkivet: Sjællandske Statsbaner, 1849-1885: Journal over Betjente og Embedsmænd, pk. 1, III, fol. 152.
  42. Brammer 1945.
  43. Rigsarkivet: DSB Personaleafdelingen, 1880-1932 Personaleakter, afskedigede eller døde, pk. 36: J.nr. B 208.
  44. *Lønningskommissionen af 1917*: 3. Bd. Forespørgsler til Administrationerne med Besvarelser, 1919, s. 431.
  45. *Ibid.*
  46. DSB Personaleafdelingen, 1880-1932 Personaleakter, afskedigede eller døde, pk 96, F 168; Husmoderens Blad, 1900.
  47. *Verdens-Spejlet*, 16, 11/1, 1906.
  48. *Haandbog over de danske Statsbaners Personale indeholdende Fordelingen af fast ansat Personale samt Aldersordenslister Iste Februar 1877*, 1877, med håndskrevne tilføjelser, privateje. Der optræder forskellige stavninger af efternavn i kirkebog og Haandbog.
  49. Ancestry.se – Danmark, Kyrkböcker, 1812-1924, 1883 23/5 Odense Amt, Skydebjerg Sogn.
  50. Dansk Demografisk Database, 1880, København. De to omtalte var Julie Cordelia og Marie Aldewelt, der i 1880 var 47 henh. 54 år. De boede i Vingaardsstræde i forhuset sammen med søsteren Sophie Amalie Speer og dennes mand, den 27 år ældre C.E. Speer.
  51. Ancestry, Odense Amt Skt. Hans Sogn Copulerede 1878; do.: Født Mandkjon 1879; Do. Thisted Amt, Thisted Sogn, Ægte-viede 1914.

52. Dansk Demografisk Database, Ancestry.se – Danmark, Kyrkböcker, 1812-1924.
53. Rigsarkivet: 1880-1932 Personaleakter, afskedigede eller døde, pk. 202: K 253; Oplysninger videregivet af G. Lundager, Danmarks Jernbanemuseum.
54. Rigsarkivet: 1880-1932 Personaleakter, afskedigede eller døde, pk. 308: P 489-513, nr. 509.
55. Rigsarkivet: Sjællandske Statsbaner, 1849-1885: Journal over betjente og Embedsmænd, pk. 1, IV, 1880-1885, fol. 238.
56. Tallet kan godt være marginalt større, end det er angivet i Tabel 1. Hvor tallene frem til 1902 bygger på personalefortegnelserne og personalejournaler/stambøgerne, baserer tabellen sig på de oplysninger, der har foreligget for udvalgte år efter ca. 1902, hvor de bevarede stambøger ophører. Ansættelser, der er fulgt af afsked/opsigelser imellem de udvalgte år, er derfor ikke med fra dette tidspunkt, hvor tilgængelige personalfortegnelser foreligger for årene 1904, 1908, 1912, 1915 og 1917. Til gengæld indgår i total-antallet otte kvinder, der er indført i stambogen, men uden data om alder og ansættelsesår m.v.
57. Larsen 2015 s. 128ff.
58. *Statsbanedriften, Personalialia*, 1897, s. 129.
59. *Den danske Statsbaneetat Personalfortegnelse m.v.*, 1917.
60. Assistenten omfatter ansatte i både banernes centraladministration (generaldirektoratet) og trafikafdelingen (trafikassistenter).
61. *Ibid.*, s. 430.
62. *Vor Stand* 1905, s. 135, 172.
63. *Lønningskommissionen af 1917*: 3. Bd. Forespørgsler til Administrationerne med Besvarelser, 1919, 3. bd., s.362ff
64. Berg 2, s. 80f
65. *De danske Statsbaner 1849-1949*, 1949, s. 619f.
66. Ordre D 2103, i: Samling af almindelige Ordre og Bestemmelser m.v., Serie D, s. 2572.
67. *Ibid.*, s. 2582.
68. *Ibid.*, s. 2135ff. hhv. 2565ff.
69. *Ibid.*, Ordre D 1965, februar/marts 1908
70. *Vor Stand* 1907, s. 34f., 268ff., 280f., 297ff., 312ff., 323.
71. DSB Personaleafdelingen: 1880-1932 Personaleakter, afskedigede eller døde Personaleakter, personalesag nr. 208, pk. 361.
72. *Vor Stand*, 1901, s. 171ff.
73. *Rigsdagstidende*, 1902-03, Till. b, sp. 1639f.
74. *Vor Stand*, 1903, s. 211.
75. Sst., 1904, s. 212f.
76. Ousager 1991, s. 142.
77. *Dansk Kvindebiografisk Leksikon* 2000-2001.
78. *Lønningskommissionen af 1917*, 3. bd., s. 482.
79. *Danske Statsbaners Tjenestemænd* 1950.
80. *Danske Statsbaners Tjenestemænd* 1960.
81. Beregnet ud fra personalefortegnelserne; *Statistisk Årbog*, 1922, s. 19.
82. *Vor Stand*, 1907, s. 298.
83. Rigsarkivet, Ministeriet for offentlige Arbejder, E-journal 1909, j.nr. E 2766b, jf. Ousager 1991, s. 141.
84. Vinge 2016, s. 78.
85. Possing 2018, s. 50ff.
86. Jf. Possing 2018, s. 50ff., Rosenbeck 1987, s. 312.
87. *Kvinden og Samfundet*, 1907, 7, s. 51f.
88. *Jernbane-LommeKalender for 1900*, udgivet ved O.Th. Hagen, 1899.
89. *Kvinden og Samfundet*, 1907, 7: Kvinderne i Jernbane- Telegraf og Post-etaterne, s. 51ff., jf. Rigsarkivet, DSB Baneafdelingen 1865-1949, Journalsager 1902, N2, pk. 1496: Viborg-Herningbanen Alm korrespondance: pk. 1497. Tak til Lars Bjarke Christensen for lån af kopier af materialet.
90. *Ibid.*, skrv. 1906 2/6.
91. Ordre D 1513-1515 i: Samling af almindelige Ordre og Bestemmelser m.v. Serie D, s., 1699-1737.
92. Nattevagt, i V. Ohlsson, *Stationshistorier*, 1895, s. 107-119.
93. *Ibid.*, s. 169.
94. *Haandbog over de danske Statsbaners Personale indeholdende Fordelingen affast ansat Personale samt Aldersordenslister Iste Februar 1877*, Udarbejdet af N.C.W Nielsen, 1877, (privateje).
95. Rigsarkivet, Transport- og Energiministeriet: Jernbanejournal (1844-1952) (E-journal), j.nr. 2653.
96. P. Kjærholm, Med jernbane gennem alvor og skæmt, *Vor Stand*, 1960, s. 117ff.
97. *Vor Stand*, 1907 s. 189.
98. *Jydsk Uge-Revue*, nr. 59, 1908 12/4.
99. *Vor Stand*, 1907, s. 34f., 280ff., 297ff., 313ff.
100. *Ibid.*, s. 300.
101. *Vor Stand*, 1906, s. 196.
102. *Vor Stand*, 1910, s. 186.
103. Citeret fra Ousager 1991, s. 140.
104. *Dansk Jernbaneblad*, 8/8, 1910.
105. *Dansk Privatbaneblad*, 28/2, 1907
106. *Dansk Jernbaneblad*, 1/2, 1907.
107. *Dansk Privatbaneblad*, 1/1, 1904 og 1/2, 1907.
108. *Dansk Privatbaneblad*, 8/8, 1910.
109. Bourdieu 1999, 2007.
110. *Dansk Jernbaneblad*, 19/2, 1919.
111. *Lønningskommissionen af 1917*, 3. Bd. Forespørgsler til Administrationerne med Besvarelser, 1919, s. 380.
112. *Ibid.*, s. 414.
113. *Ibid.*, s. 436-454.
114. Rosenbeck 1987, s. 32, Possing 2018, s. 10.
115. *Lønningskommissionen af 1917*, Bd. 4: Henvendelser fra organisationer af tjenestemænd m.fl., 1919, s. 166ff.
116. Berg, s. 97.
117. *Vor Stand*, 1911, s. 127.
118. *Vor Stand*, 1912, s. 109f.; Aagot Lading, Anna Westergaard i: *Dansk Biografisk Leksikon, lex.dk.*, [https://biografiskleksikon.lex.dk/Anna\\_Westergaard;Ifølge\\_Lex\\_og\\_Dansk\\_Kvindebiografisk\\_Leksikon\\_dog\\_fra\\_1919-1924](https://biografiskleksikon.lex.dk/Anna_Westergaard;Ifølge_Lex_og_Dansk_Kvindebiografisk_Leksikon_dog_fra_1919-1924).
119. *De danske Statsbaners Tjenestemænd*, 1930, s. 7, 10, 25, 37; *Ugens Røst*, 5/11, 1929: Frk. Anna Westergaard.
120. Christensen 2011.
121. Christensen 2018, s. 77.
122. Ousager 1991, s. 147.
123. Danmarks Jernbanemuseum, Jernbo-sagen.
124. *Ibid.*, udat., notat.
125. Rigsarkivet, Personarkiver, Xenia Jernbo: "Et unormalt jernbaneliv", s. 116.
126. *Dansk Togtidende*, sept. 1943, s. 17.
127. *Passage*, 1, 1945, s. 7.
128. Se også *Passage*, 4, 1945, s. 3.
129. *DSB Personalehåndbog*, 1972, s. 40, 44.
130. Manus om Landsklubbens historie, nedskrevet 1985 af Paul Christophersen (privateje); se f.eks. *Vor Stand*, 1960, s. 149f.
131. *DSB bladet*, 5, 1983, s. 10, 20; *Dansk Lokomotivtidende*, 7, 1984, s. 3ff.
132. *De danske Statsbaners Tjenestemænd*, 1980, s. 277ff.
133. *Haandbog for den danske Privatbanestand*, X udgave, 1940.
134. Bl.a. beskrevet i Ousager 2022, s. 348.
135. Fortalt af Vibeke Maegaard Matorp til forfatteren 2025.
136. Viinholt-Nielsen 2014, s. 130.
137. *Nyttige mennesker og andre reportager fra stats- og privatbanerne 1887-1966*, 2017, s. 70f, 72f.; *Billed-Bladet* nr. 12, 1963, 22/3: Mor med Kasket.
138. Ousager 2022, s. 462, 501f.
139. *Horsens Leksikon: Horsens Folkeblad*, 5/1, 1972.
140. Se f.eks. Kvinde.dk: Kvinder i Horsens Byråd 1909-2005, jf. *Kvinder & Mænd i 100 år*; Danmarks Statistik, 1915, s. 9.
141. Andersen og Nielsen 2006, s. 179.
142. *Haandbog for den danske Privatbanestand*, 1954; Do. 1961.
143. *Lønningskommissionen af 1917*: 3. Bd., s. 365.
144. Possing 2018, s. 251f.