



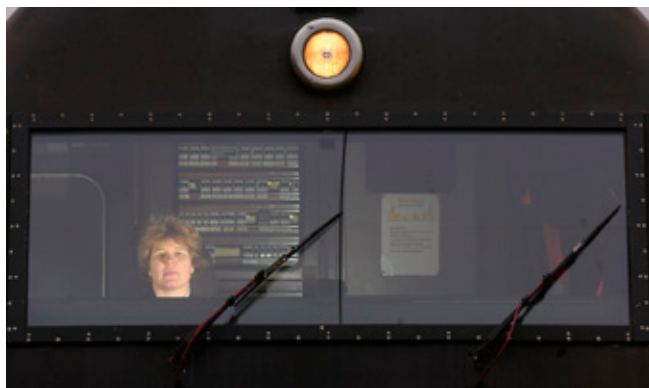
Kamp, konflikt og komfort

– ligestilling og kundeoplevelser ved banen

Kamp, konflikt og komfort

– ligestilling og kundeoplevelser ved banen

Indhold



5 Forord

8 Kvinder på skinner Jernbane og ligestilling *af Steen Ousager*

48 Prøjsertyper af hans slags frabedes Konflikter mellem de rejsende og jernbanernes personale *af Lars Bjarke Christensen*

83 Nattog – et historisk rids *af René Schrøder Christensen*

93 Nattog – en nødvendighed for at køre langt med tog *af Poul Kattler*

104 Anmeldelser *af Lars Bjarke Christensen og René Schrøder Christensen*



Kamp, konflikt og komfort

- ligestilling og kundeoplevelser ved banen

Jernbanehistorie 13

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie

Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum

Årsskriftet udgives af

Fonden Danmarks Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24

5000 Odense C

Tlf. 66 13 88 30

info@jernbanemuseet.dk

www.jernbanemuseet.dk

Redaktion

René Schrøder Christensen (ansv.)

Lars Bjarke Christensen

Jens Toftgaard

Grafisk tilrettelæggelse

Haurand Grafisk

Tryk: Stibo Complete

Oplag: 650 stk

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne, 2026

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt

Alle fotos fra Danmarks Jernbanemuseum, hvor intet andet anført.

Forsidefoto: Ind- og udvendig vask af personvogn, 1955.

(foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

ISSN: 2245-9499

Forord

Velkommen til den nye udgave af *Jernbanehistorie*. Tidsskriftet har haft samme format siden 2013 og redaktionen har fundet, at det er tid til et ansigtsløft. Konceptet er uforandret med fagfællebedømte og andre faglige artikler samt anmeldelser af udvalgte udgivelser. Forandringerne er for det første, som det fremgår, af grafisk karakter. Vi har valgt en ny og bedre, læsbar skrifttype. Omslaget har vi valgt at give en mere ”bog”-agtig karakter med hård ryg. Forsidens udseende er også ændret, så den i højere grad signalerer indholdet af artiklerne. Indholdsmæssigt er der også ændringer. Redaktionen vil fremover i højere grad lade en tematisk tilgang styre udvalget af artikler i de enkelte årgange.

I nærværende udgave er mennesket således i centrum – de ansatte og de rejsende. Fælles for artiklerne er kamp og konflikt. Kampen for ligestilling og for at få nattog tilbage – og konflikten i forbindelse med rejsen. Den første bærende artikel ser således på kvinders muligheder for at få ansættelse ved jernbanerne over tid. Jernbanen har hele tiden været mandsdomineret og er det fortsat, når det drejer sig om drift og vedligehold af maskiner, mens kvinderne tidligt gjorde sig gældende i kontor- og salgsstillinger. Et mere uformelt arbejde, f.eks. rengøring, skjuler sig dog i kildematerialet, da det var udført af mere løst tilknyttet arbejdskraft. Andelen af kvinder er vokset over tid – også på ledelsesgangene – ikke mindst på grund af pionerkvinders kamp for anerkendelse. Alt dette diskuteres i artiklen ”Kvinder på skinner”.

Rejsen med toget kan både give en oplevelse af noget konfliktfyldt, noget, der er forbundet med vanskeligheder, og som genererer utilfredshed og måske ubehag for både rejsende og ansatte. På den andens side kan togrejsen med et tilpas niveau af komfort være en behagelig og efterstræbt transportform.

Konflikten og klagerne er emnet for den næste artikel, ”Prøjsertyper af hans slags frabedes”, der tager udgangspunkt i de klageprotokoller, der historisk har været kundens mulighed for at videregive sin utilfredshed med jernbaneselskaberne. Klageprotokollerne er fremragende kilder til de forskellige konflikttyper, men bringer os også tæt på den konkrete rejse-situation igennem tiden.

Komforten og muligheden for at rejse langt med tog er emnet for de sidste to artikler, der ser på nattoget. Først gives et rids over omfanget historisk set i Danmark, før der i sidste artikel beskrives fordele og muligheder for moderne nattogsrejser i ”Nattog – en nødvendighed for at køre langt med tog”.

I anmeldersektionen behandles bøger om DSB-design, renoveringen af Østbanen og jernbanernes verdenshistorie.

Jernbanehistorie har fortsat en bred tilgang til det samfundsmæssigt vigtige emne: jernbanen og dens historie. Vi bringer gerne artikler med vidt forskelligt fagligt udgangspunkt, så længe rejsen og jernbanen er omdrejningspunkt. *Jernbanehistorie* favner både den politiske, sociale, teknologiske, økonomiske, kulturelle og miljømæssige historie, og vi opfatter ikke kun emnefeltet som fortid men i høj grad også nutid og fremtid.

Redaktionen vil som altid gerne opfordre forskere og forfattere af jernbanerelaterede emner til at indsende forslag og idéer til artikler i form af korte beskrivelser (abstracts). Vi ønsker at *Jernbanehistorie* skal være det førende forum for jernbanehistorisk forskning i dets mange afskygninger, så hjælp os ved at skrive artikler.

Redaktøren



*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.¹ 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.²

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.³ 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.⁴

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."*⁵ 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 %.⁶

Fra årtusindskiftet har et kønsligestillet samfund været officiel politik i Danmark,⁷ 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 %.⁸

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 2010.⁹

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.¹⁰

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.¹¹ Selskabet har dog selv, senest i en pressemeddelelse fra 2024, konstateret, at antallet af kvindelige lokomotivførere *"er meget begrænset"*.¹²

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.¹³

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 mandarbejdsplads 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 mandarbejdsplads, 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.¹⁴ 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.¹⁵ 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.¹⁶

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.¹⁷ 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.¹⁸ 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 overenskomstsatte, 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,¹⁹ selv om deres antal formentlig nåede mange hundreder allerede i 1800-tallet.²⁰ 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.²¹

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,²² 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."*²³



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.²⁴



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.²⁵

En væsentlig drivkraft bag etableringen af Dansk Kvinde-samfund i 1871 var da også netop at åbne op for adgangen til arbejdsmarkedet.²⁶ 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.²⁷ 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 § 3.²⁸ 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.²⁹ 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."*³⁰

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.³¹ 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.³²

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".³³ 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.³⁴

Det afspejlede sig i nogen grad igen ved etatslønningens lov 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.³⁵

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 Frelin, 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 1875.³⁶ 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 Statstelegrafene siden 1863, herunder den senere kendte kvindesagsforkæmper Mathilde Fibiger (f. 1830),³⁷ men alt tyder på, at jernbanerne på dette punkt var noget bagud.³⁸

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.³⁹

Fru Brammer

Med disse forbehold kan man derfor udpege Agnes Jensen (f. 1847) som den første kvindelige ansatte i jernbanernes administrationer.⁴⁰ 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."⁴¹ Vist nok havde hun allerede i 1874 været sekretær for de sjællandske jernbaners direktør Viggo Rothe, men det er ikke nævnt i personalejournalen.⁴² 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."*⁴³

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."*⁴⁴

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.⁴⁵ 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.⁴⁶ 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."⁴⁷

Fruen og frøkenene

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.⁴⁸ Det var ret usædvanligt, for udover Aarup havde kun Rødkærsbro 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.⁵⁰ 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.⁵¹ 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.⁵²

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 1921.⁵³

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.⁵⁴

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.⁵⁵ 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.⁵⁶ 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 1918.⁵⁷

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/Årbog, 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.⁵⁸

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.⁵⁹

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. 362.⁶⁰

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.⁶¹

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.⁶² 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.⁶³ 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 forholdsmeæssigt ansat færre 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.⁶⁴ 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.⁶⁵

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."⁶⁶ 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.⁶⁷ 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 udivendig 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.⁶⁸ 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.”*⁶⁹

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.⁷⁰

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.⁷¹

”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 1903.⁷²

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.⁷³ 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.⁷⁴

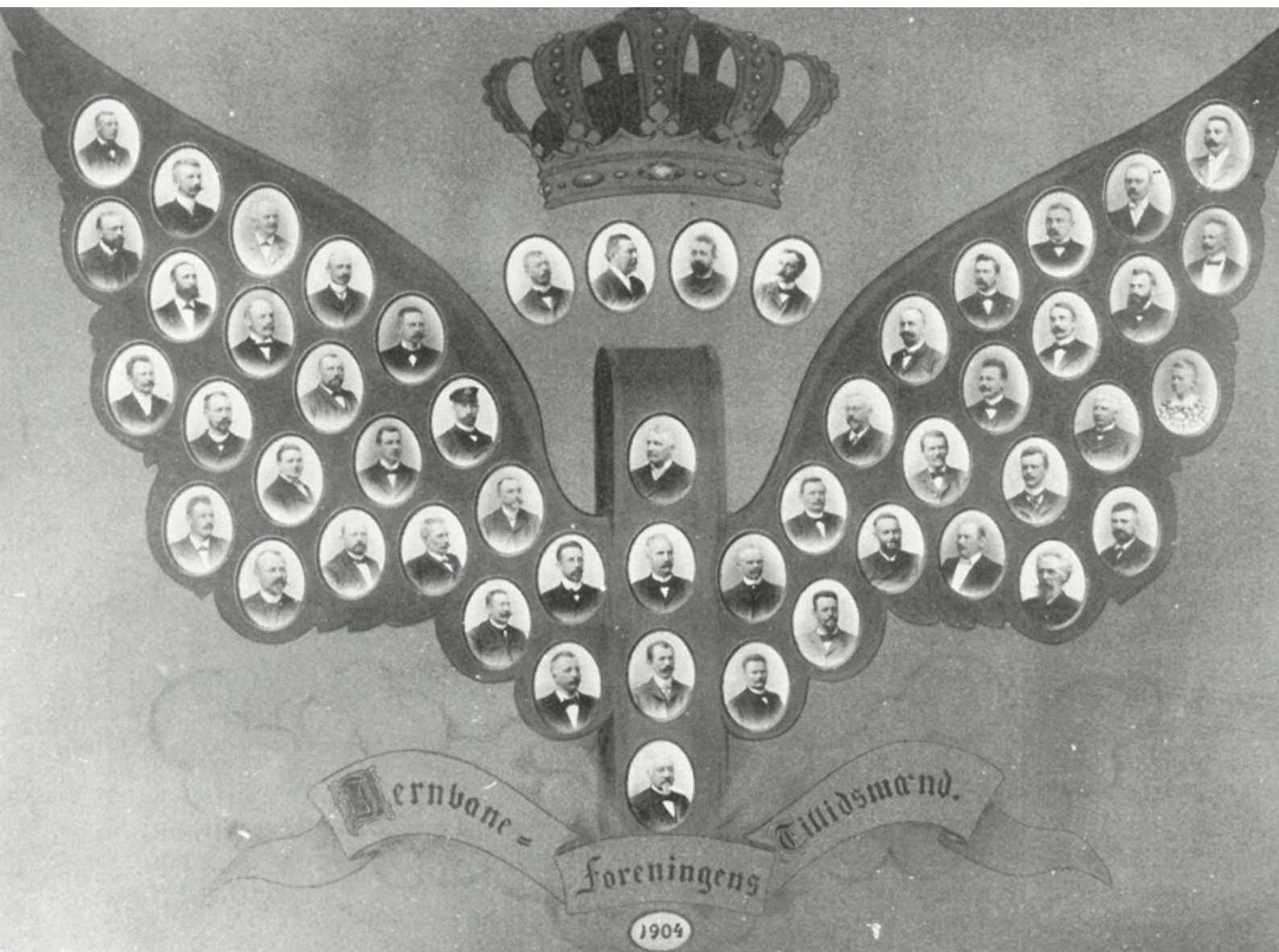
Kampen mod den særlige og klart diskriminerende lavere lønningsklasse for kvindelige assistenter lykkedes ikke i denne omgang, og der blev endda lige så diskriminerende oprettet en ny stillingskategori udelukkende for mænd som en overgangsstilling fra elev til assistent.⁷⁵ Men i 1905 fik Kornerup foretræde 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.⁷⁶

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.⁷⁷ 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.⁷⁸ 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.⁷⁹ Fra det efterfølgende tiår var endnu flere i arbejde i 1960, endda en enkelt tilbage fra 1910.⁸⁰

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.⁸¹

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.”⁸²

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 afskedingssag 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.”⁸³



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.⁸⁴ 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.⁸⁵

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.⁸⁶

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.⁸⁷ 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.⁸⁸

”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.⁸⁹

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.”*⁹⁰ 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.⁹¹ 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).

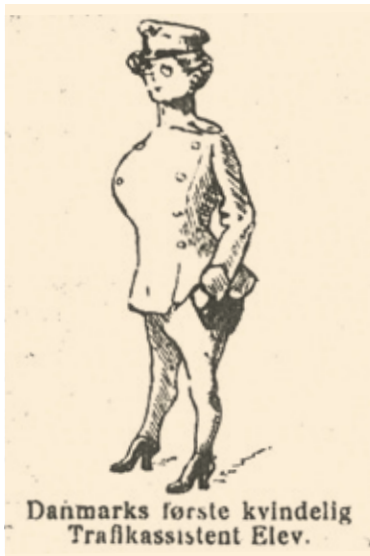
”Det røde skilt”

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*,⁹² 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.⁹³



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).



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

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 1877.⁹⁴ 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.⁹⁵

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!⁹⁶ Også fagforeningens blad *Vor Stand* markerede med tilfredshed begivenheden, endda med noget så sjældent som med et foto af ”den første kvindelige Eksaminand.”⁹⁷ 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 avancement på lige fod med mænd (foto: Johannes Hauerslev, 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.⁹⁸

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, avancement og positiv særbehandling, men jo også, som ledelsen gjorde det, om kvinder virkelig kunne udføre det samme arbejde som mænd.⁹⁹ 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.”*¹⁰⁰

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.”*¹⁰¹

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.¹⁰² ”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.”¹⁰³

De kritiske og nedgørende indlæg fortsatte f.eks. med beskrivelsen af ”den store Kvindefare analog med den gule Fare.”¹⁰⁴ 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.¹⁰⁵ 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.¹⁰⁶ 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.¹⁰⁷

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.¹⁰⁸ 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.¹⁰⁹

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 Tillokkelser 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 arbejdsevne:

”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.¹¹⁰



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.”¹¹¹

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.”*¹¹²

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 *”... forment, 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.¹¹³

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.¹¹⁴

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.¹¹⁵

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.¹¹⁶

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.¹¹⁷ 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.¹¹⁸ 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.¹¹⁹

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.¹²⁰ 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.¹²¹

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.¹²²

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."*¹²³

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 underlødige eller direkte farlig for Folkesundheden [...] Samfundet maa derfor væge sig ved at tage de abnorme og farlige Individier i Forvaring."*¹²⁴

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.¹²⁵ 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."*¹²⁶

Også i slutningen af besættelsen var der kræfter, der ret uimod sagt prøvede at argumentere for, at kvinder slet ikke skulle antages som trafikelever.¹²⁷ 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.¹²⁸





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

NU 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.¹²⁹ 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.¹³⁰

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.¹³¹ 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 godsekspeditører 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 tjenestemandstillingerne 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.¹³²

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.¹³³ Lokalbanernes økonomisk meget alvorlige og eksistenstruende krise i 1930'erne havde klart befordret dette: Ekspeditricerne havde som ved ledbevogtningen været en billig løsning på et voksende problem med de dyre, mandlige stationsmestre og stationsforstandere.¹³⁴ 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 fragtbreve. 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.¹³⁵

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.¹³⁶ 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.¹³⁷ 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.¹³⁸

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.¹³⁹ 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.¹⁴⁰ 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.¹⁴¹ 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.¹⁴²

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."*¹⁴³

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 telegrafene, senere telefonen, med papir og pen, senere ved skrivemaskinen eller i regnskabsafdelingerne.

Ny sociallovgivning satte ekstra fart i tjenstemandsansættelserne 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.¹⁴⁴ 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 Jermin 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.
- Den 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 hållbarhetsredovisning*, 2024.
- 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*.



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).

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/.
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. 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/.
 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, Personalia*, 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.
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.

*Forsinkelse giver anledning til
utilfredshed på Københavns Hovedbanegård
(foto: Peter Thornvig 2006, DJM).*





Prøjsertyper af hans slags frabedes

- konflikter mellem de rejsende og jernbanernes personale

Af Lars Bjarke Christensen

Resumé

Mødet mellem passagerer og jernbanepersonale gennem tiden har ofte har ført til konflikter og klager. Artiklen tager udgangspunkt i en konkret hændelse fra 2018 i et tog, hvor en konflikt mellem passagerer eskaleres til trusler og fysisk konfrontation. Episoden bruges som eksempel på, hvordan mødet mellem mennesker i jernbanen kan udvikle sig konfliktfyldt. Herefter introduceres Friedrich Glasls konflikttrappe, som forklarer, hvordan uenigheder gradvist kan eskalere fra små uoverensstemmelser til alvorlige konflikter, hvis de ikke håndteres i tide.

Artiklen gennemgår en lang række historiske eksempler på konflikter og klager fra jernbanens historie gennem de såkaldte klageprotokoller, som fandtes på stationer fra 1847 til 1970. Klagerne spænder bredt – fra forsinkelser, manglende service og dårlig behandling til direkte overgreb, konflikter ved billetkontrol og problemer ved jern-

baneoverskæringer: De viser, at både passagerer og personale kunne bidrage til konflikterne, og at situationer ofte blev forværret, når autoritet, stress eller misforståelser spillede ind.

Artiklen fremhæver, at jernbanen altid har været et sted for menneskelige møder – nogle positive, men også mange konfliktfyldte. Samtidig understreges betydningen af god kundebehandling: utilfredse kunder kan skade virksomhedens omdømme, mens en god håndtering af klager kan fastholde dem. Gennem tiden er der derfor kommet større fokus på service og kundeorientering i jernbanedriften.

Det konkluderes, at konflikter og klager er et tidløst fænomen. Selvom jernbanen og samfundet har ændret sig, opstår der stadig uenigheder mellem passagerer og personale – i dag ofte i nye former, blandt andet på grund af digitalisering og mindre menneskelig kontakt.

Datoen er onsdag den 21. februar 2018. Vinterhalvårets mørke er allerede ved at sænke sig over banegården i Nykøbing Falster, hvor enkelte rejsende har fundet sig en plads i IC3-togets store åbne fælleskupé. Få sekunder senere fløjter den kvindelige togfører til afgang for regionaltoget mod Østerport. De fleste rejsende sidder ved en vinduesplads og har fordelt sig, så de så vidt muligt sidder for sig selv – vel vidende at dette nok ikke vil vare ved rejsen igennem. Flere sidder med telefonen, andre med computeren, for at fortsætte det afbrudte arbejde med dagens gøremål. Lidt spredt samtale og lyden fra flere tastaturer høres, mens toget bevæger sig op gennem det nordlige Falster. Ved Storstrømmen mærkes den karakteristiske rumlen, da toget kører ud på broen. Vordingborg station nærmer sig.

Da togdørene åbnes, stiger en række nye passagerer op i toget og ind i vognen. Den tyste stemning ændrer sig pludselig og markant. Blandt de nye passagerer er en mindre gruppe unge mennesker, vel knapt fyldt 20 år, der er i festligt humør. De har skruet godt op for musikken. Efter at toget atter har sat sig i bevægelse, kommer togføreren gennem toget for at kontrollere billetterne. De fleste fremviser deres billet uden bemærkninger, men for en af de unge mænd er spørgsmålet grænseoverskridende. Ikke om han i livet vil vise nogen billet. Han har heller ingen billet. ”Jeg er psykisk syg. Er du bange for mig?”, nærmest skrider han ind i hovedet på togføreren, antagelig for at skræmme hende væk. Spørgsmålet hjælper ikke. Kort efter ligger en kontrolafgift på bordet foran ham. Den bliver dog fejlet ned på gulvet i et arrigt fej



En påtale om ikke at køre med cykel på perronen kan blive taget unådigt op. I dette tilfælde fra Hellerup Station i 2005 er der dog tale om en opstillet situation til ære for fotografen (foto: Peter Thornvig, DJM).

med hånden. Nogle af hans kammerater forsøger at dæmpe ham, men festen og musikken fortsætter. Togføreren fortsætter sin færd videre gennem toget uden at tage konflikten op.

Efter en rum tid i festligt lag når toget Roskilde, hvor der fyldes godt op i myldretidstoget mod København. Blandt de nye passagerer er et ældre ægtepar, hvor den mandlige part – uden viden om rejsens tidligere tildragelser – spørger, om det er muligt for det festlige selskab at skrue ned for musikken. Det tænder en gnist i den unge mand med den bortfejede kontrolafgift. Han flipper helt og aldeles ud. Trusler, eder og forbandelser vælter ud over ægteparret, så en anden mand – også netop steget på – ser sig foranlediget til at komme parret til undsætning. Han forklarer, at mange er på vej hjem efter en

lang arbejdsdag og opfordrer ligeledes til, at musikken skrues ned. Igen er det brænde på bålet, som får ilden til at blusse yderligere op i den unge mand. Toget er nu nået til Høje Taastrup.

I et splitsekund går han til angreb på manden. Fysisk. Med et godt, fast tag i hans tøj, skriger han som et ekko fra tidligere på rejsen: *"Jeg er psykisk syg"* og *"Er du bange for mig"*. En ung kvinde finder sin telefon frem for at filme optrinet. Mange andre passagerer bemærker episoden, men de fleste lader som om, at de intet ser. Den unge mand fra Roskilde forsøger at vriste sig fri, men det er svært. Først efter hjælp fra nogle medpassagerer, bliver de stridende parter adskilt i nærheden af Valby. Togføreren hentes, men kan intet stille op. Den arrige mand fra Vordingborg er ikke sådan at få talt

ned. Få minutter senere triller toget de sidste meter ind på Hovedbanegården i København. Klokkeren er 16:25, da manden fra Vordingborg stiger af toget. Gennem vinduerne i IC3-toget, kan flere af de rejsende se, hvordan flere betjente sætter i løb efter ham. For under optrinnet havde flere af de rejsende været i kontakt med politiet, der nu står klar til at møde den unge mand ved ankomsten.¹

Konfliktens anatomi

Mødet mellem mennesker kan en gang i mellem være intenst, rødglødende og konfliktfyldt. Nogle gange kan det endog udvikle sig til en sprængfarlig cocktail, hvor konflikten udvikler sig til egentlige klager eller i værste fald fysisk håndgemæng. I denne artikel ses nærmere på og beskrives en række historiske konflikter mellem jernbanens ansatte og de togrejsende, men inden vi sætter os for godt til rette på en hoppende og bumpende rejse gennem fortidens kundeklager, så lad os allerførst kaste et blik på konfliktens anatomi.

Når man taler om konflikter og løsningen af dem, kommer man ikke uden om den østrigske økonom Friedrich Glasls berømte konflikttrappe, som han udviklede i en artikel i 1982.² Glasl peger på, at en række andre forskere tidligere har beskæftiget sig med konflikter og konflikternes anatomi, men hans væsentlige bidrag til forskningen er etableringen af den berømte konflikttrappe. Mens mange deltagere i konfliktthåndteringskurser i nyere tid har stiftet bekendtskab med konfliktthåndteringstrappen og fået vist, hvordan en konflikt kan optrappes ved at træde længere og længere op ad konflikttrappen, så illustrerer Glasl i sin oprindelige konflikttrappe, hvordan man ved at træde ned ad trappen bliver mere og mere uenige. Man kan måske sige, at jo længere man træder ned, jo mere ender man i sumpen af konflikter, uenigheder og fjendskab. Men hvad enten man bevæger sig op eller ned ad trappen, så betyder hvert trin man tager fremad, at man bliver mere og mere uenige.

Glasl inddeler sin trappe i forskellige trin. Ved første trin er to parter blevet uenige om noget. Der er opstået en situation, hvor parterne vil i hver sin retning. Ved alle trin i konflikttrappen, kan man deeskalere situationen. Eksempelvis ved på trin 1 at indgå konkrete aftaler for at bilægge uenighederne, anerkende hinandens synspunkter eller lignende. Men det er på den anden side også meget nemt, for ikke at sige nemmere, at optrappe konflikten, og det er altid meget sværere at træde tilbage til udgangspunktet. Hurtigt kan konflikten udvikle sig til en personlig konflikt. Hvor man som udgangspunkt for eksempel var uenige om, hvorvidt man kunne købe en bestemt togbillet eller ej, så vokser problemet sig større og bliver personligt. For hvorfor tager stationsforstanderen ikke kasketten af, når man står ved billetsalget, og hvorfor viser han ikke den nødvendige ærbødighed overfor sine kunder. Næste trin videre på konflikttrappen er at problemet vokser.

Først havde vi det konkrete problem (billetkøbet), dernæst personificeringen (stationsforstanderen er tilmed uhøflig), mens tredje trin er, at problemet vokser. For det er jo ikke første gang, at der er problemer med at rejse med toget. Togene er jo nærmest altid forsinkede. Der er i øvrigt heller aldrig plads i toget, når det så endelig kommer, og togbetjentene kan ikke finde ud af at anvise plads og åbne døren ind til kupéen. Ved de tre første trin er der en spinkel men svindende mulighed for at løse konflikten. Ved trin fire opgives oftest samtalen mellem de stridende parter. Det nytter jo alligevel ikke at tale med ham eller hende, så man må gå videre. I ældre tid kunne en rejsende på en jernbanestation på dette tidspunkt i konflikten have bedt om at få udleveret klageprotokollen af stationsforstanderen. Dermed var al direkte samtale ophørt mellem de to parter. Næste trin på trappen – hvor en umiddelbar og mindelig løsning bliver umulig – er naturligvis selve den skriftlige klage. Den ene part beskriver konflikten, peger på hvor urimeligt han eller hun er blevet behandlet og tilføjer måske noget om stationsforstanderens væremåde for ligesom at understrege den urimelige behandling. Hvis den klagende part er i sine følelsers vold og ønsker at optrappe konflikten, så kan man jo i klagen tilføje en syrlig bemærkning om, at man forventer, at stationsforstanderen bliver afskediget eller får en reprimande. Måske også indføje en nedladende bemærkning om hans store fysiognomi eller oldnordiske, bureaukratiske facon. Der er åbent fjendtlighed, og han skal ”ned med nakken”. Hvis situationen er kørt helt af sporet, og klageren tager et ekstra trin op, så kan det tilføjes, at man selvfølgelig forventer en klar undskyldning fra ledelsens side og også agter at gå til dagspressen med sagen.

Undervejs i konflikten og jo længere man bevæger sig ad konflikttrappen, jo mere mister de stridende parter også besindelsen. Fra – som udgangspunktet – at holde på formerne, være høflig, men holde på sit, bliver parterne mere og mere uenige. Fra at gå fra en mulig ”win-win”-situation, hvor begge parter kan indgå en aftale, som er acceptabel for begge parter, få løst konflikten, anerkende hinanden, så bliver det mere og mere umuligt, så man til sidst kan stå i en ”loose-loose”-situation, hvor begge parter taber ansigt – oftest også udadtil. Man bliver så fokuseret på at få vundet over den anden part, at man måske risikerer at selvdestruere. I eksemplet ovenfor med den utilfredse rejsende, der går til dagspressen, kunne situationen og offentligheden om konflikten risikere at ende med, at den folkelige sympati ender hos stationsforstanderen og ikke den rejsende. Men der går jo aldrig røg af en brand, for det at rejse med jernbanen er jo besværligt, og det er jo rigtigt nok det med de forsinkede tog. Med andre ord, så har begge parter tabt på konflikten.

En fællesnordisk rapport om kundeklager fra 2005 peger på, at der ikke er noget automatisk reaktionsmønster, når en kunde klager. Som det også ses af de gengivne klager i denne artikel, har hver enkelt klage sine vidt forskellige årsager og

baggrunde, ligesom klagerens form og indhold i sagens natur varierer fra kunde til kunde og fra situation til situation. ”Kunden kan desuden tænkes at have såvel tankemæssige (kognitive) som følelsesmæssige (affektive/emotionelle) reaktioner på utilfredsheden, ligesom utilfredsheden i sig selv også kan indeholde både tanke- og følelsesmæssige aspekter”, fremgår det af rapporten. En kunde, som er utilfreds over en ydelse, påpeges det, oplever i et større eller mindre omfang en mental ubalance (kognitiv dissonans), som kan føre til mere eller mindre vidtgående mentale processer. Hvis kunden føler at have fået en ringere ydelse, en dårlig service eller hensynsløs behandling, vil dette i sagens natur kunne føre til egentlig vrede, foragt og utilfredshed, der igen kan føre til, at den pågældende klager over hændelsen eller tjenesteydelsen til virksomheden. Kundeklager og behandlingen af dem er vigtig i relationen ikke bare mellem den pågældende virksomhed og klageren, men også mellem virksomheden og andre kunder. Der er nemlig evidens for, at en utilfreds kunde som oftest søger at videregive sin dårlige oplevelse til yderligere 10-11 potentielle eller eksisterende kunder. En international undersøgelse publiceret i begyndelsen af 1990'erne viste desuden, at 80 % af de utilfredse klagende kunder gerne ville foretage genkøb hos virksomheden, hvis de oplevede, at deres klage blev taget seriøst og behandlet fair og effektivt.³ Eller som DSB formulerede det i sin første egentlige vejledning til personalet om *Kundebetjening og Trafikerhvervelse* fra 1955:

”Formålet med en god kundebetjening skal være at få kunden til at føle sig virkelig velkommen på vort område, føle sig vel behandlet, vi kan godt bruge udtrykket føle sig hjemme, så længe han befinder sig på vore ekspeditionssteder, i vore tog og busser eller ombord i vore skibe eller færger. Når kunden efter en overstået rejse eller efter en overstået ekspedition forlader os, skal han føle sig tilfreds med, at han har henvendt sig til os eller har betroet sig eller måske sit gods til os. Kan vi derved få kunden til på ny at henvende sig til Statsbanerne, når han har brug for en transportydelse, som vi med vore transportmidler har mulighed for at præstere, kan vi få ham til at blive vor faste kunde, eller kan vi få ham til over for familie, venner og bekendte eller forretningsforbindelser at omtale Statsbanerne på en fordelagtig måde, har vi nået formålet med vore bestræbelser. Vi har derved tjent ikke blot kundens, men også vor egen sag, og det er jo i virkeligheden hensigten med al forretningsvirksomhed. [...] Det går altså ikke at anlægge den betragtning, at blot sporene er lagt, blot togene er parat, og blot stationer og godsekspeditioner med personale er rede til at tage mod passagerer og gods i det omfang, som vi ifølge statsbaneloven har pligt til, så må publikum om resten. Det ville måske være fristende for mange, om det kunne være således; men den tid er for længst forbi. Vi må have begravet den sidste rest af den gamle „embedsmandsånd”, have af-



Kunden og den gode betjening var i fokus, da DSB i 1955 udgav publikationen ”Kundebetjening og Trafikerhvervelse”, der var rettet mod etatens ansatte. Deres opgave var at sørge for en god rejseoplevelse og skaffe nye markedsandele. Det var nødvendigt i en tid, hvor jernbanerne var presset af både personbiler og lastbiler. Jernbanen var ikke længere en nødvendighed, men en mulighed.

*skaffet „institutionspræget”, som sikkert har sin andel i den i visse befolkningskredse eksisterende aversion mod statsdrift. Vi må tilstræbe en endnu bedre kundebetjening. Vi må udvide vort oplysningsarbejde. Vi må ud til kunderne og „sælge vore varer” og må med det for øje effektivisere arbejdet med såvel person- som godstrafikerhvervelse. Vi må sagt i korthed, anlægge et forretningsmæssigt syn på kunden og behandle ham derefter – vi må være hans tjener og ikke hans herre”.*⁴

Mødet mellem mennesker

Episoden i IC3-toget den mørke vinterdag i 2018 er langt fra noget enestående tilfælde. Hverken konflikten i sig selv, forsøget på at undgå den eller de tilfælde hvor man uforvarende ender i en konflikt. Siden åbningen af den første jern-

bane i Storbritannien i 1825 har jernbanen været et mødested mellem mennesker. Nogle har blot flygtigt anvendt toget til en kort tur mellem to stationer, mens andre er draget ud på længere rejser. Måske i dagevis. Nogle har kun flygtigt interageret med andre mennesker ved billetkontrollen og ellers fordybet sig i sin avis, bog, telefon eller egne tanker, mens andre har været mere åbne for dialog og nye bekendtskaber. Lige fra et par korte bemærkninger i kupéen til længere og dybere samtaler. I visse tilfælde er endog nye venskaber skabt og romantiske forbindelser opstået.⁵ Men som oftest er samtalen ebbet ud, når en af de rejsende har nået sin endestation. Mens de rejsende som regel selv har haft mulighed for at bestemme hvor meget eller hvor lidt de ønskede at deltage i dialogen med andre medrejsende, så var og er forholdet anderledes for jernbanernes ansatte. Jernbanedriften er et kundeorienteret serviceerhverv, hvor mennesker og varer mod betaling transporteres fra et sted til et andet, og det betyder, at jernbanernes ansatte kommer i kontakt med – og skal være i kontakt med – mange forskellige mennesker. Selvom jernbanernes arbejdsfunktioner har skiftet karakter i de århundreder, som er forløbet siden åbningen af de første jernbaner i 1800-tallets begyndelse, så er kundekontakten stadig en lige så væsentlig del af arbejdsopgaverne nu, som de var dengang. Lige fra indleveringen af godsforsendelser eller salg af togbilletter til togbetjening, aflevering og udlevering af rejsegods, kontrol af rejsehjemler, vejledning af de rejsende, anvisning af plads i toget, opsyn og myndighedshåndhævelse og andre publikumsrettede aktiviteter. Jernbanemanden eller -kvinden har ofte på samme tid både fungeret som embedsmand, der skulle håndhæve reglerne og sikre at de blev fulgt, og været en servicemedarbejder, der i virksomhedens navn har skullet levere en serviceydelse til kunden. Som oftest har disse aktiviteter været problemfri. De er nærmest overstået i løbet af få sekunder eller minutter, og allerede gået i glemmebogen kort efter, at mødet er overstået. Men i andre og sjældnere tilfælde – som i eksemplet fra 2018 – har mødet slået gnister. Interaktionen mellem mennesker er ikke altid problemfri, navnlig ikke når medarbejderen har mulighed for at gøre sin indflydelse gældende overfor den rejsende, eller fordi kunden ikke har fået den ydelse, menneskelige anerkendelse eller respekt, som han eller hun havde ventet. Eller slet og ret fordi kunden eller medarbejderen opfører sig urimeligt.

De millioner af flygtige møder på jernbanen, som er forløbet gnidningsfrit, har ikke efterladt sig spor. Mange af os har oplevet kontakten med jernbanens ansatte som uproblematisk. Noget som hurtigt var overstået. Men i andre tilfældet er mødet gået skævt. Endog så skævt at den rejsende har klaget over episoden til jernbanernes ledelse enten ved at indføre en klage i stationens klageprotokol eller ved at indsende en klage til jernbanens overordnede. Allerede i juli 1847 klagede vel nok den første rejsende i Danmark over uhøflig optræden fra personalets side.⁶ I andre tilfælde er jernbanernes ledelse blevet opmærksom på uheldige episoder af egen drift og har i alvorlige tilfælde igangsat en auditørsag eller personalesag.

I denne artikel præsenteres en række eksempler på konkrete hændelser, som gik galt, i mødet mellem jernbanens ansatte og kunder. I artiklen fokuseres på bredden i de mange indgivne klager, som blev indført i stationernes klageprotokoller i perioden 1847-1970, for at vise spektret af de mange forskellige typer af konfliktsituationer, som kunne og kan opstå ved en rejse med jernbanen. Dette sker ved en udbredt gengivelse af klagernes indhold, så man kan få en fornemmelse af de brydninger, som kunne opstå under en jernbanerejse i ældre tid. Da klageprotokollerne dog som oftest ikke indeholder jernbaneledelsens vurderinger og svar på kritikken, giver protokollerne således ikke som udgangspunkt nogen vurdering af hvorvidt den rejsende fik medhold i klagerne. Derfor er eksemplerne i artiklen suppleret med andre klagesager og auditørsager, hvor episoderne kan følges mere eller mindre til dørs. De enkelte beskrevne episoder er inddeelt i hændelser før rejsen, under opholdet på stationen og i toget, men naturligvis over et meget langt tidsspænd for derved at give indtryk af de mange forskellige konfliktsituationer i relation til jernbanerejsen gennem tiderne. Men allerførst præsenteres klageprotokollerne, hvor den utilfredse rejsende kunne få afløb for sine frustrationer.

Klageprotokollen

I DSB's medarbejderblad for september 1970 kan man læse, at DSB netop havde taget afsked med en institution, nemlig klageprotokollen. Siden åbningen af København-Roskildebanen i 1847 havde der på alle landets stationer ligget en klageprotokol, som utilfredse rejsende kunne kræve udleveret for at indskrive deres klage i bogen. Klageprotokollen var attesteret af jernbanens ledelse, det var angivet hvor mange sider, der var i bogen, og i nogle tilfælde var der endog ført en forseglede snor (en såkaldt lidse) gennem bogens sider. Alt sammen for at sikre at jernbanens personale ikke rev sider ud. Tilmed blev klageprotokollen med jævne mellemrum gennemset af overordnet, gennemrejsende jernbanepersonale, for at sikre at klager var blevet videreindberettet til jernbanens ledelse. En klage i protokollen kunne således ikke skjules – i alt fald ikke i længere tid – for jernbanernes overordnede. Derimod findes der flere eksempler i klageprotokollerne på, at personalet vægrede sig mod at udlevere protokollerne eller var ret træge og meget lidt ivrige for at udlevere dem. Et eksempel herpå findes i Roskilde stations klageprotokol, hvor århusianeren Holger Lehmann i marts 1888 klagede over, at toget mod Masnedssund var kørt for næsen af ham:

*”Samtidig maa jeg besvære mig over at jeg paa min Forespørgsel om at faa Klageprotokollen udleveret først blev anmodet om at opholde mig lidt og noget senere fik den Underrettelse, at den Herre, som havde at udlevere Protokollen, og som ved min Opfordring derom, var tilstede, gik bort fra Kontoret for som der sagdes mig at spise til Aften, således at jeg havde at vente cirka 1/2 Time”.*⁷

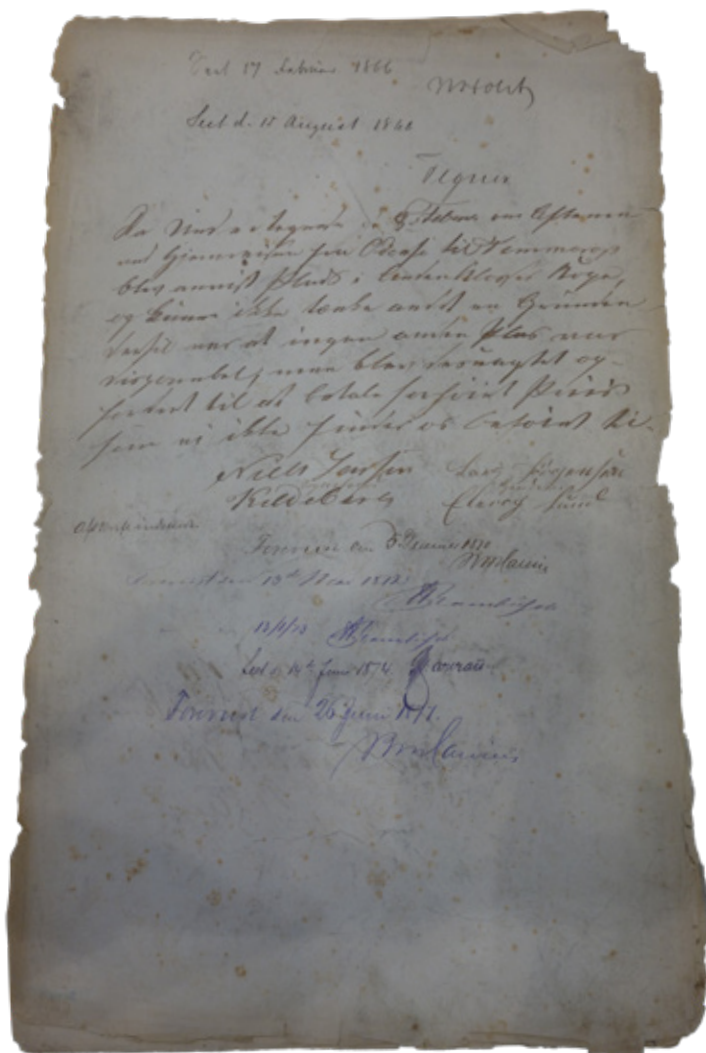
Klageprotokollen var som sådan ikke et nyt fænomen, der opstod med jernbanens fremkomst. Den institutionaliserede klageadgang ses allerede at have været til stede i 1763, da en kongelig forordning bestemte, at de rejsende mellem København og Haderslev skulle have adgang til at klage over postvæsenets karle. De rejsende kunne dengang påføre deres anke på postkarlens timesedler i diligencen. Senere – i begyndelsen af 1800-tallet – kom endnu en forordning ved postvæsenet om, at alle rejsende med postdiligencer i hele landet skulle have mulighed for at indgive klager, ligesom der på gæstgivergårdene hvor postvæsenet gjorde holdt, skulle være en klageprotokol, som de rejsende kunne indføre anker eller klager i.⁸

Selvom Sjællandske Jernbaneselskab indførte klageprotokollen allerede ved den første jernbanes åbning i 1847, så var det dog først med åbningen af den første jyske jernbane i 1862, at det blev direkte indskrevet i banens politireglement, at der skulle forefindes klageprotokoller på stationerne. Af reglementets § 49 fremgik det således, at:

”Paa enhver Station skal der føres en af den kongelige Commissarius autoriseret Protocol, hvori de Reisende kunne indføre de Klager eller Fordringer, som de maatte finde Anledning til at fremsføre mod Selskabet, dets Embedsmænd eller Betjente. Denne Protocol fremlægges paa Forlangende for enhver Reisende. Den eftersees af Regjeringens tekniske og oekonomiske Control, saa ofte disse passere Linien”.

Ved vedtagelsen af Politiloven af 11. maj 1897 blev klageprotokollen lovfæstet som et krav til de forskellige jernbaneselskaber, om end de fleste – hvis ikke alle – allerede havde indført klageprotokoller på stationerne.

Omend der i 1930'erne opstod avisdebat om nødvendigheden af at beholde klageprotokollerne, så pegede et udvalg, som i begyndelsen af 1940'erne så på revision af statsbanelovgivningen, på, at klageprotokollen ikke var nødvendig, men på den anden side kunne protokollen have en afsværende virkning i en ophidset situation mellem en rejsende og en af jernbanens ansatte. Med vedtagelsen af statsbaneloven af 27. marts 1946 faldt det lovfæstede krav om, at der skulle findes en klageprotokol på stationer, færger og skibe dog bort. I realiteten eksisterede klageprotokollen imidlertid i flere årtier endnu, og det var først i 1970, at man hos DSB vedtog at inddrage klageprotokollerne med den begrundelse, at de var *”en anakronisme i en moderne transportvirksomhed”*. Man vurderede, at klager alligevel ville sørge for at fremsende deres klager skriftligt, og pegede på, at klageprotokollerne kun anvendtes i meget ringe omfang.⁹ Man kan diskutere om denne påstand er korrekt, idet flere bevarede klageprotokoller indeholder adskillige klager indskrevet i 1960'erne og endog så sent som i 1970. Imidlertid blev det besluttet, at klageprotokollerne skulle inddrages med ud-



Det var ikke kun klager over personalet, som blev indført i protokollerne. Den første klage i Tommerup Stations klageprotokol i 1866, af sognefoged Niels Jensen og gårdejer Lars Jørgensen, omhandlede således en episode, hvor de to mænd, der ønskede at rejse på 3. klasse, var blevet anvist plads i en 2. klasses kupé og derefter afkrævet supplerende betaling. De mange underskrifter nedeunder klagen viser, at protokollen er blevet fremvist af stationsforstanderen til overordnede jernbanemænd i 1872, 1873, 1874 og 1877 for at sikre, at han ikke tilbageholdt ubekvemme klager (foto: forfatteren).

gangen af august 1970 og de eksisterende protokoller indsendes til Jernbanemuseet i København. Senere er størstedelen af de bevarede klageprotokoller overleveret fra Danmarks Jernbanemuseum til Rigsarkivet.¹⁰

Allerede mens klageprotokollerne var i brug, var man klar over, at de med deres mangeartede klager var en rig kilde til oplysninger og fortællinger om rejsernes nedture. Således findes en indklæbet seddel i Fredericias første klageprotokol, der var i brug i perioden 1866-1918, hvorpå det påpeges, at *”bogen er et jernbane-historisk klenodie og ganske uerstattelig”*. Læseren opfordres derfor til at behandle proto-

kollen med største omhu.¹¹ Men det er naturligvis ikke alle klageprotokoller, som er bevaret i dag, og en seddel i Københavns Hovedbanegårds første klageprotokol fra 1847 vidner om, at det er et rent tilfælde, at den stadig eksisterer. Således har Danmarks Jernbanemuseums tidligere forstander Parbøl i 1960 skrevet:

"Denne bog Københavns stations første klageprotokol undgik tilintetgørelse ved et tilfælde. En dag for mange år siden passerede jeg igennem rejsegodsekspeditionen på Københavns Hovedbanegård, da mit øje fangedes af en perronvogn, hvorpå var læsset en masse tryksager, papirer m.m., på vej til indlæsning i en godsvogn med papirmøllen i Næstved som mål. Iblandt en del gamle fragtbrevskuponer og billetformularer bemærkede jeg en bog aflidt gammeldags udseende, og da jeg undersøgte den nærmere viste den sig altså at være et stykke fra jernbanens allerførste dage. Jeg var derfor ikke sen til at fjerne den og har nu opbevaret den indtil i dag, hvor den videregives til Jernbanemuseet".¹²

En gennemgang i forbindelse med denne artikel af mere end 82 ældre klageprotokoller dækkende perioden 1847-1970 fra såvel Statsbanerne som privatbanerne, fra alle dele af landet og fra såvel store købstads- og krydsningsstationer som små landstationer viser en række en fælles træk. Det er således

tankevækkende, at det var på landets store stationer og stationer i Københavnsområdet, at klageprotokollerne oftest var i brug. Derimod er der adskillige eksempler på, at de autoriserede klageprotokoller aldrig kom i brug på flere af de mindre landstationer. Det er således tilfældet med den 190 sider store klageprotokol fra Fiskebæk station på Gedserbanen, der blev autoriseret i 1893 og inddraget i 1970.¹³ Heller ikke den midtjyske Frederiks stations klageprotokol kom nogensinde i anvendelse.¹⁴ Det samme er tilfældet med Over-Jersdals klageprotokol, som blev attesteret i juni 1920, da den sønderjyske station ved Genforeningen blev indlemmet i DSB. Da klageprotokollen blev udtaget i august 1970, var der ingen indførsler i bogen.¹⁵ I andre tilfælde kunne der endog gå adskillige år mellem de forskellige indførsler. Således blev Onsild stations ankeprotokol attesteret den 5. august 1869, men første klage i bogen daterer sig til maj 1877, hvor en mand fra Randers klager over, at stationsforvalteren nægtede ham at lade sit vand på "Bondens Mark". Næste anke i bogen er fra november 1913, da en repræsentant klagede over ikke at have fået tilladelse af stationens assistent til at rejse med et godstog, der medtog 2-3 personvogne. Repræsentanten fra Århus klagede både over assistentens opførsel og at han blev nægtet adgang til at rejse med toget. Derefter gik der knapt tre år, indtil en rejsende fra København i april 1916 indførte en klage over, at der ikke blev fyret i ventesalens kakkellovn, så de rejsende skulle opholde sig i en



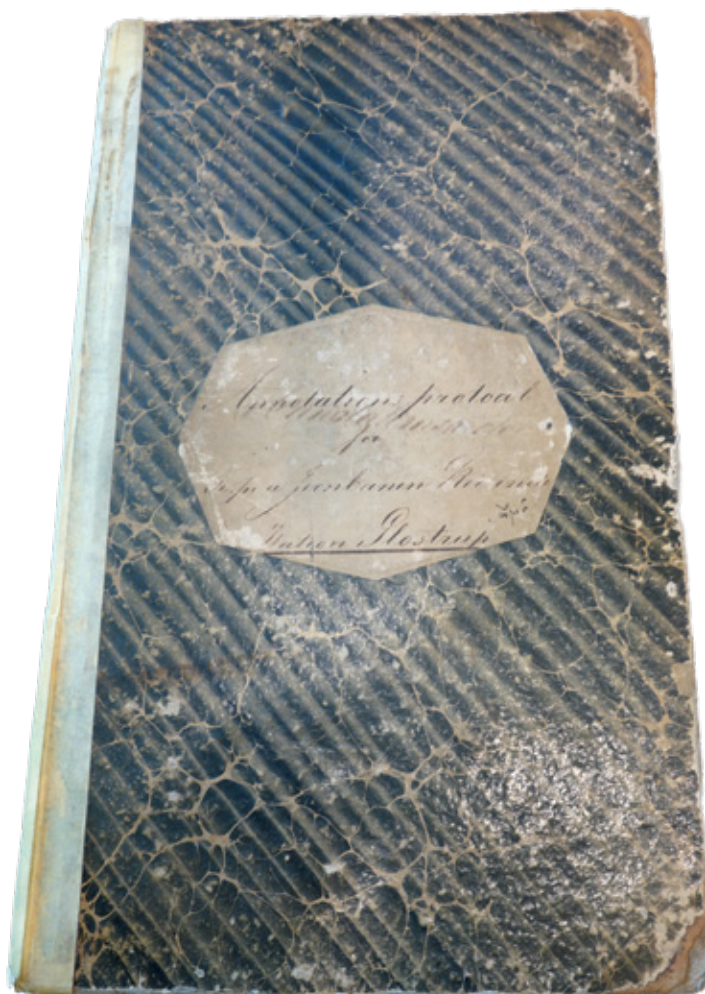
Som et af landets store jernbaneknudepunkter måtte der flere klageprotokoller i brug på Fredericia station. Mindst fire protokoller blev det til mellem 1866 og 1970, hvoraf de tre er bevaret i Rigsarkivets samlinger: ("Fredericia, set fra Banegaardterrænet", G. Achen, 1. jun. 1885, fra: "Danmark i Skildringer og Billeder", bind 1, Jylland, 1887, af danske forfattere og kunstnere, udg.: M. Galschiøt).

kold stationsbygning ”i halve til hele Timer” på grund af den uregelmæssige toggang. Dette var samtidig også sidste indførsel i bogen, inden den blev inddraget i 1970.¹⁶ I flere tilfælde var der så langt mellem klagerne, at selvsamme klageprotokol var i anvendelse i adskillige årtier. En helt særlig protokol i den forbindelse må siges at være klageprotokollen fra Glostrup Station, der blev taget i brug i juni 1847, og som anvendtes indtil sidste indførsel i 1969.¹⁷

Klagernes art er som en vild blomstereng en varm sommerdag. Mangeartede og forskellige. Blandt nogle af de hyppigere forekommende klage typer er eksempelvis manglende opvarmning i togene, forsinkelser, glippede skiftmuligheder på krydsningsstationerne, manglende betjening eller dårligt udvalg i jernbanerestauranterne, klager over overfyldte tog eller manglende pladsanvisning, rejsegods som ikke er nået frem, lukkede eller kolde ventesale og i ældre tid ikke mindst manglende udråb til toget. Sidstnævnte var navnlig en udfordring på skiftestationerne i en tid, hvor togene ikke kørte hele tiden, og hvor en mistet togforbindelse kunne medføre adskillige timers ventetid. Måske endog til næste dag.

Men hvem var det så, der klagede i protokollerne? Det svar er lige så forskelligartet som klagernes indhold. Det er udenlandske grever, gehejmeetatsrådinder, folketingsmænd, sagførere, embedsmænd fra samfundets top så vel som husmødre, tømrere, handelsrejsende og studerende. Men måske nok med en overvægt af den skrivende del af samfundet, altså personer som var fortrolige med pen og blæk, og som oftest havde ordene i deres magt. Desuden er der en klar overvægt af mandlige klager. Flere af klagerne har slet ikke adresseret deres klage, andre har noteret modtageren som klagekontoret et sted i ”væsenet”, mens atter andre har stilet deres klage direkte til generaldirektøren. Nogle har afkrævet et svar – ofte gerne ledsaget af et krav om en reprimande eller afskedigelse af den jernbanemand eller -kvinde, de er raget uklar med. I enkelte tilfælde har klageren været så ophidset, at der tilmed trues med at gå til dagspressen.

Af klageprotokollerne fremgår ikke hvilke svar de klagen- de rejsende fik fra jernbanernes ledelse, men i visse tilfælde kan en lang række ensartede indførsler i klageprotokollerne dog afsløre, at ikke alle klager blev taget til følge. Således ses det af Fredericia stations klageprotokoller indtil Lillebæltsoverfartens indstilling i 1935, at et af de hyppigere forekommende klagepunkter var, at de rejsende blev smidt ud af ventesalene om aftenen, hvis deres tog først afgik midt på natten eller næste morgen. DSB havde en klar regel om, at rejsende ikke måtte opholde sig i længere tid i ventesalen eller anvende den som sovesal, og derfor blev reglementet nidkært overholdt, så mange rejsende gennem tiden har måttet strejfe rundt i byens gader, indtil de atter kunne få adgang til ventesalen kort inden togafgang.¹⁸ Ligeledes ses blandt andet i Ordrup stations klageprotokol, at indførelsen af S-togene i 1930’erne medførte det forholdsvis hyppige pro-



”Annotationsprotokol for de paa Jernbanen Reisende – Station Glostrup”. Klageprotokollen på Glostrup station blev attesteret af Det sjællandske Jernbaneselskabs direktør Skram den 27. juni 1847, og var i brug indtil 1970, hvor protokollen blev inddraget. Den første indførsel fandt sted den 7. september 1851 og var en klage over netop direktør Skram. En rejsende klagede således over, at han først var blevet anvist en plads af konduktøren i ”Togførersens Kupee”, men blev kort efter bortvist af direktøren. Skram burde, påpegede klageren, have instrueret sit personale, så sådanne pinlige episoder ikke opstod (foto: forfatteren).

blem, at holdetiden på stationen nu var så kort, at de rejsende i en række tilfælde hverken kunne nå at komme af eller på toget, inden der blev fløjtet afgang. I visse tilfælde blev rejsende endog fanget midt mellem togets lukkende døre. Et af de mere grelle eksempler stammer fra november 1942, hvor mindst 40 rejsende ikke nåede ud af toget, førend der blev fløjtet afgang og toget fortsatte sin videre færd.¹⁹

At det ikke nødvendigvis var uden omkostninger for en rejsende at indgive en anke i klageprotokollen, viser en sag fra 1897, hvor en mand klagede over behandlingen af hans hustru, da hun skulle købe en billet til toget på en station i københavnsområdet. Manden anførte i klagen, at hustruen

var blevet behandlet uhøfligt, hvilket den pågældende jernbanemand afviste i sit svar til jernbanernes ledelse. Klageren betegnede dog disse afvisninger som en usandhed, hvilket jernbanemanden fandt injurierende, og derfor anlagde han sag ved domstolene. Da den indstævnedes klager ikke kunne bevise, at jernbanemanden havde talt usandt i sin tjenstlige indberetning, tabte klageren sagen og blev pålagt at betale både erstatning og sagens omkostninger, der beløb sig til over 80 kr. foruden hans egne sagsomkostninger.²⁰ Selvom den pågældende sag måske nok er enestående, så viser andre klagesager, at de rejsende i visse tilfælde også fik medhold. En klage i juli 1918 over at der på en travl rejsedag kun var ét billetsalg åbent på banegården i Esbjerg, medførte således at klageren fik en undskyldning fra Statsbanernes ledelse.²¹

I visse tilfælde trak klageren også sin klage tilbage. Det var f.eks. tilfældet med den klage som journalisten, det senere folketingsmedlem Poul Overgaard Nielsen indførte i Ordrup stations klageprotokol den 10. december 1939. Det fremgår, at 4-5 rejsende – herunder Poul Overgaard Niensens hustru – ikke nåede at stige af S-toget i Ordrup, førend togføreren fløjtede og lukkede dørene ”for tidligt”. ”Min Hustru gjorde Togføreren opmærksom herpaa, da Toget naaede Klampenborg, hvorpaa Togføreren svarede, at han kendte Reglemen-

tet bedre, og havde man noget at klage over kunde man jo gøre det”. Den opfordring benyttede Poul Overgaard Nielsen sig af og påpegede samtidig, at togføreren ikke burde have optrådt så uforskammet, som han havde gjort. Poul Overgaard Nielsen trak dog siden klagen tilbage, da togførerens opførelse var blevet påtalt.²²

Når toget er i vejen

Nogle gange kunne stridighederne opstå endog uden, at klageren skulle rejse med jernbanen, men hvor man vel nærmere kan kalde klageren for et ufrivilligt offer for jernbanens verden. De fleste af os kender sikkert situationen. Man er måske lidt sent på den, kommer cyklende eller kørende på vejen og pludselig begynder et blåligt lys at blinke, en klokke klemmer og en rød-hvidmalet bom sænker sig. Ens vej bliver fysisk afspærret og hindrer den videre færd. Den oplevelse har talrige mennesker været ude for gennem århundrederne, og det har ikke altid været til udelte glæde eller begejstring for den, som må standse op.

Med jernbanens fremkomst i Danmark fra midten af 1800-tallet, var det nødvendigt at ændre færdselsreglerne for dem, der færdedes til fods eller i hestevogn. Damplokomotivet



Onsild Station, beliggende på jernbanestrækningen mellem Randers og Aalborg, var en af de talrige stationer, hvor en klageprotokol lå klar til de rejsende. Det var dog sjældent, at protokollen måtte findes frem. Da billedet blev taget omkring 1905, var der siden stationens åbning i 1869 kun blevet indskrevet én klage (foto: ukendt, affotografering: P. Thomassen, DJM).



Oftest var der stille ved jernbaneleddene som på dette maleri fra 1895 af Hans Ludvig Smidth, hvor en maler er i færd med at portrættere ledvogteren. Men ved togtid – og foran den lukkede bom – kunne de store følelser komme i bevægelse (foto: Bruun Rasmussen Kunstauktioner, DJM).

rummede vældige kræfter, der ikke kunne standses i et snuptag, hvis nogen kom foran et tog i en jernbaneoverskæring. Derfor indførtes jernbanebommen – eller leddene, som de også kaldtes – for at sikre, at tog og mennesker ikke kom på kollisionskurs. Det var strengt forbudt at passere jernbanen, hvis leddet var lukket, for så ventedes der tog. I dag foregår sænkningen af bommen elektronisk, men i ældre tid var det en jernbanemand eller -kvinde, som fysisk sænkede bommen, hvilket kunne give anledning til stridigheder mellem mennesker på hver sin side af bommen. Antallet af udskrevne bøder til personer, der krydsede sporet, efter at leddet var lukket, var talrige i sidste halvdel af 1800-tallet. Oftest var det almindelige mennesker, der blev noteret af stationernes personale eller ledvogterne, når de krydsede sporet for at spare tid eller skyde en genvej. En af de mere omfattende klagesager i DSB's arkiv fortæller imidlertid historien om, hvordan en af samfundets spidser, hofjægermester Tycho Honnens de Lichtenberg, kom i konflikt med loven i den lille stationsby Laurbjerg mellem Århus og Langå.

Sagen tog sit udgangspunkt den 25. marts 1882, da fire arbejdsmænd var på vej til kroen. Egentlig skulle de hjælpe en mand med at læsse tørv på nogle jernbanevogne ved Laur-

bjerg Station, men der var opstået en pause i arbejdet, og de havde derfor besluttet sig til at gå over på kroen. På vejen derhen passerede de forbi det nordre jernbanelid i Laurbjerg, men i samme øjeblik de nåede leddet, kom en lukket hestevogn. De genkendte vognen som hofjægermester Honnens de Lichtenbergs, og i det samme stak han hovedet ud af vognen og opfordrede dem til at åbne det lukkede led, så han kunne passere over banen. En af arbejdsmændene, Laurits Rytter, fortalte senere, at de normalt arbejdede for hofjægermesteren, men at han denne dag havde givet dem lov til at hjælpe andetsteds. Selvom de egentlig havde fri, var hofjægermesteren en af lokalsamfundets fremtrædende mænd, og da han samtidig var deres arbejdsgiver, var de vant til at adlyde ham. De gjorde derfor hvad de fik besked på, til trods for at leddet netop var lukket, fordi toget ventedes hvert øjeblik, det skulle være. Selv havde Laurits Rytter åbnet det søndre led, mens Peder Simonsen åbnede det nordre. Umiddelbart efter at hofjægermesterens vogn var passeret, lukkede de igen leddene. Hofjægermesteren, der vist var på vej mod Hammel, kørte straks videre. Nogle uger senere forklarede Laurits Rytter, at de nok kendte forordningen fra maj 1847, der forbød at man åbnede jernbaneleddene, når de var lukkede, men at de havde overtrådt bestemmelsen, fordi hofjægermes-

teren havde bedt dem om det. Den anden af arbejdsmændene, Peder Simonsen, forklarede, at han nok havde på fornemmelsen, at de havde gjort noget forkert, og derfor havde kikket på sit ur umiddelbart efter, at hofjægermesteren havde passeret overskæringen, og igen da toget var kørt forbi. Der var på det tidspunkt gået 15 minutter.

Peder Simonsen fik ret i sin formodning om, at sagen ville få et efterspil. Inde på stationen var stationsforvalter Sørensen blevet opmærksom på, at leddet blev åbnet, og han skyndte sig derfor derud for at få arbejdsmændene til at oplyse deres navne og indkræve den reglementerede bøde på 16 kr. for overtrædelse af bestemmelsen om passage af jernbaneoverskæringer. De fire mænd, herunder Laurits Rytter og Peder Simonsen, havde dog ikke villet opgive deres navne, men ad omveje fik stationsforvalteren alligevel fat i tre af de fire navne. Episoden blev indberettet til jernbanernes hovedkontor i Aarhus, og som det var reglen, blev sagen videregivet til den lokale politimyndighed. Da det var Peder Simonsen og Laurits Rytter, der havde åbnet leddene, blev der rejst tiltale mod dem. Forhørene i Randers viste dog, at det var hofjægermesteren, der havde opfordret til ulovlighederne,



Alfred Nervø (1879-1921) var en mand med et begivenhedsrigt liv. Udover at indskrive sin klage i Statsbanernes klageprotokol, var han også ivrig motorsportsentusiast og en af dansk flyvnings pionerer. Som den første kunne han i 1910 flyve over København. I sit virke som journalist ved tidsskriftet *Verdens-Spejlet* og senere dagbladet *Politiken*, var det særligt sporten som havde hans interesse (foto: Peter Elfelt, Det kgl. Bibliotek).

og dommer Fauerschou kontaktede derfor Lichtenberg for at høre, om han var indstillet på at betale arbejdsmændenes bøde, hvilket hofjægermesteren straks accepterede. Han erkendte, at det var ham, der havde bedt arbejdsmændene om at åbne leddene, og han ønskede ikke, at de skulle gøres ansvarlige for noget, han havde beordret dem til.

Imidlertid var hofjægermesteren ikke indstillet på at opgive sagen uden sværdslag, for bag den ret banale, men alligevel dog alvorlige episode, lå også en konflikt med stationsforvalter Sørensen. Lichtenberg, der boede på det nærliggende gods Bidstrup, havde i længere tid følt, at stationsforvalteren udnyttede sine magtbeføjelser og chikanerede egnens befolkning ved at lukke leddene, uden det var nødvendigt. Hofjægermesteren kontaktede derfor jernbanernes leder, etatsråd Niels Holst, og klagede over, at:

”Stationsforvalteren i Laurbjerg benytter sin Stilling til at fortrædige Egnens Beboere ved at lukke Leddene ved Stationen – ikke altid – men efter Lune og Lyst – langtfør det er nødvendigt”.

Som eksempel fremdrog Lichtenberg episoden fra marts 1882:

”Jeg havde paa Vejen fra mit Hjem overbevist mig om, at Toget ikke var naaet til Leerbjerg og dog vare Leddene lukkede da jeg kom til Laurbjerg. Jeg ved meget vel at Stationsforvalteren vil paastaae at det kun varede 5 Minutter før Toget indtraf, men Sandheden heraf bestrider jeg, og jeg er saa heldig i denne Retning at kunne møde med Vidner – der hengik sandelig fuldtud ¼ Time før Toget kom efter at jeg var kommen igjennem Leddene, og det er altsaa notorisk at Forvalteren har lukket for tidligt og spærret Passagen utilbørligt længe”.

Hofjægermesteren forklarede, at han ikke længere ville finde sig i denne chikane, og det var derfor, han havde beordret leddet åbnet, så han kunne passere.

Det var ikke meget, stationsforvalter Sørensen og hofjægermester Lichtenberg var enige om. I sin indberetning til etatsråd Holst kunne Sørensen fortælle, at han, i de fem år han havde bestyret Laurbjerg Station, aldrig selv havde stået for åbning eller lukningen af leddene, men at dette arbejde udførtes af stationens portør efter den almindelige instruks om betjening af leddene. Ved planmæssige tog blev leddene normalt lukket 10 minutter inden togets sædvanlige ankomst, mens leddene ved ekstratog først blev lukket, når det blev meldt, at toget var på vej. Stationsforvalter Sørensen afviste derfor på det kraftigste, at han eller portøren chikanerede egnens befolkning med lukning af leddene efter egne luner. I øvrigt kunne stationsforvalteren oplyse, at hofjægermesteren fejlagtigt havde troet, at det var det sædvanlige middags-tog fra Aarhus, der var på vej. Det var derimod et gennemkørende ekstragodstog fra Aarhus mod Langå.



Mødet ved billetsalget kunne være konfliktfyldt. Da stationsforstander K. Løve Østerbye mødte et par rejsende ved ekspeditionen på Åbybro station i 1949, gik det dog fredeligt for sig (foto: ukendt, Aalborg Stiftsbogtrykkeri, DJM).

”Det var den Dag noget forsinket, over ½ Time, idet det efter Planen for Extratog allerede skal være i Langaa Kl. 12.50, men det meldtes først fra Hadsten Kl. 13.05 [...]. Straks efter Meldingen lukkede Portøren derfor Leddene, og gik til yderste Sporskifte da man maatte antage at Toget, som Følge af Forsinkelsen, hurtigt vilde passere. Kl. 13.20 gav jeg mig, som hele Tiden havde været beskæftiget i Kontoiret med Expedition af Gods til Tog 19, i færd med at afmelde Toget til Langaa, da det efter Meldingen at domme kunde ventes hvert Øieblik, men forinden jeg fik Langaa vækket, er det at jeg hører Leddene blive aabnede og en Vogn kører over Banen. Kl. 13.30 passerede Toget i fuld Fart og det var saaledes ikke „fuldtud ¼ Time efter” som Hofjægermesteren siger”,

forklarede stationsforvalter Sørensen, og henviste til togjournalen for den nævnte dag. Der var kun gået 5-7 minutter fra, at vognen havde kørt over banen, til toget havde passeret Laurbjerg Station. Selvom leddene måske havde været lukket i længere tid den nævnte dag og dermed spærret færdslen på hovedvejen, så var der for administrationen i Aarhus ingen tvivl om, at stationsforvalteren blot havde passet sit arbejde. I sagen noterede overdriftsinspektør Frederik Møller, at man ikke kunne kritisere stationsforvalteren for noget

i den pågældende sag. Sagen blev derfor henlagt. Derimod måtte hofjægermesteren betale de 16 kr. for at have bragt sikkerheden i fare. Hofjægermester eller ej. Det var jernbanesikkerheden, som var det afgørende.²³

At en sænket jernbanebom netop kunne give anledning til klager, ses også i Borup stations klageprotokol fra juni 1876, hvor en lokal mand klagede over, at bommen ved byens trafikerede overskæring havde været sænket i mere end 45 minutter og dermed forårsagede trafikprop i byen.²⁴ Flere steder i klageprotokollerne finder man anker over lukkede jernbanebomme, som virker mere og også mindre rimelige. Således klagede folketingsmanden Jens Christian Jensen-Broby flere gange i Sorø stations protokol over, at han måtte vente i sit automobil foran den sænkede jernbanebom. I det ene tilfælde – natten mellem den 8. og 9. februar 1931 – måtte han holde flere minutter foran bommen, førend han kunne passere over jernbanen:

”Jeg mener det maa være den vagthavende Assistents Pligt at sørge for, at Toget kører saa langt frem at Landevejen bliver fri, og jeg kan ikke tænke mig at Reglementet kan tillade, at en saa trafikeret Landevej som denne spærres i 8 Minutter. Den vagthavende Assistent var Hr. Jørgensen”.

Igen i november 1932 sad Jensen-Brobj bøjjet over stationens klageprotokol for at indføre en klage over at have ventet 6 minutter ved bommen, førend han kunne passere over jernbanen ved Sorø for kun i sidste sekund at nå med toget mod København. Netop i tilfældet med Jensen-Brobys klager findes i klageprotokollen også de ellers sjældent bevarede svar til klageren. I tilfældet med den første klage fra 1931 afviste Statsbanerne, at stationspersonalet havde handlet uforsvarligt, eller at der var anledning til påtale, mens man ved klagen i 1932 beklagede, at udlæsningen af noget gods på en uhenigtsmæssig måde havde forsinket hævingen af bommen.²⁵

En lidt anderledes klage var den som *Politikens* sportsredaktør, motorsportsmanden og flyveren Alfred Nervø, indførte i Nyborg Statsbanegårds klageprotokol i 1912. Som noget nyt var det ikke bare gående passagerer eller jernbanevogne, som skulle passere over Storebælt med færgen. Også de nye automobiler havde meldt deres ankomst, og det var tilsyneladende ikke uden udfordringer at være blandt de første bilister:

*”Tirsdag den 9. April ankom jeg pr. Automobil til Færge-stationen mindst 5 Minutter før Færgen, der skulde afgaa 1,20, men var forsinket, afgik fra Lejet. Jeg vilde derfor have været istand til at køre mit Automobil ombord uden at forsinke Færgens Afgang, hvis ikke at den for Automobiler anlagte Passage over Skinnerne havde været spærret af en Række Godsvogne. Jeg maatte derfor blive holdende, medens Ombordsætningen af Vognene paa Færgen fandt Sted og først, da Færgen forlod Lejet, blev Passagen gjort fri. Da der i Dagtimerne kun gaar Færger med flere Timers Mellemrum, og det den største Del af Aaret ikke er tilladt at køre med Automobil paa Landevejene efter Solnedgang, er det af stor Betydning for Automobilisterne, at Overfartsforholdene er saa gunstige som muligt, og at man ikke forsinkes, naar der er Mulighed for at naa over. I dette Tilfælde foraarsager Forsinkelsen saaledes, at jeg ikke vil kunne naa København inden Mørkets Frembrud, men maa overnatte undervejs, hvilket baade volder unødigt Tidsspild og Omkostninger. Jeg henstiller derfor, at Passagerne til Færgerne altid holdes aabne, indtil Ombordsætningen af Vogne er endt, saa det er muligt at faa Automobiler med, saalænge dette ikke behøver at forsinke Færgens Afgang”.*²⁶

Ankomsten til stationen

En ting er naturligvis de stridigheder, man som trafikant kunne rende ind i, når man mødte jernbanen på sin vej. Noget andet er de konflikter, som kunne opstå under selve rejsen med jernbanen. Så lad os tage ud på en pinefuld jernbanerejse gennem tidernes klagesager med uhøflige jernbanemænd, lumre konduktører, nidkære billetssælgersker samt ikke mindst utålmodige og urimelige rejsende.

Som det gælder alle indførte klager i protokollerne, er synspunkterne og oplevelserne naturligvis fuldstændigt subjektive og set fra den rejsendes perspektiv. I nogle tilfælde kan klagerne virke overdrevne eller ubegrundede, mens man i andre tilfælde måske kan have en vis forståelse for klagerens situation. Et sådan tilfælde er den klage, som en mand indførte i Arden stations klageprotokol i oktober 1944:

*”Jeg kom til Stationen i god Tid fra Astrup pr. Cykle. Da jeg kom til Overkørslen holdt et tysk Tog, som ankom til Stationen Kl. 15.05, efter Stationsforstanderens udtalelse. Jeg skulde syd paa med Toget Kl. 15.26. Saa snart det danske Tog kom ind kørte det tyske og vi som stod og ventede mente, at Bommene skulde blive slaaet op, saa at vi kunde komme over og komme med. Nogle tog selv og løftede Bommene for at komme over; en Del kom over og kom med Toget, andre blev standset af Vogteren. Undertegnede som absolut skulde med Toget kom ikke med og bebrejdede Stationsforstanderen, men fik til Svar; at han kun havde gjort sin Pligt. Kun disse der selv løftede Bommene eller benyttede sig der af kom med Toget, var de ikke blevet løftet var ingen af de ca. ti som ventede paa den østlige Side af Banen kommet med. Har en Mand der benytter de Danske Statsbaner omtrent hver Dag ikke Lov at vente, at der bliver taget Hensyn til saa mange rejsende, der er kommet i god Tid? Bør det ikke undersøges, om der er rejsende paa den østlige Side af Banen, naar der har været spærret af et Tog i over tyve Minutter, før Toget bliver sendt Afsted?”*²⁷

Men når det lykkedes passagererne at komme ind på stationen, var det første møde, den rejsende havde med jernbanens personale, som oftest ved billetsalget. Netop købet af en billet kunne være anledning til talrige konflikter om personalets opførsel og konduite såvel som billettreglementet. En klage, som indeholder flere af disse delelementer, blev nedskrevet i juli 1902, hvor Niels Christian Schmidt på Roskilde station klagede over, at personalet havde nægtet at sælge en direkte billet til Knarreborg. Schmidt havde ønsket en billet til hurtigtoget, men i billetsalget havde han fået at vide, at man ikke solgte billetter til den pågældende afgang til rejser lokalt på strækningen København-Strib. Schmidt gjorde billetssælgeren opmærksom på, at Knarreborg lå på Assensbanen, og altså ikke direkte på strækningen København-Strib. Denne oplysning havde dog ikke løst op for konflikten, og i klageprotokollen gjorde han derfor opmærksom på, at hvis Statsbanerne holdt fast i denne definition, ville såvel Berlin som Konstantinopel også være:

”Stationer paa Strækningen København-Strib, eftersom man jo dog kommer til disse to Byer ad et Spor, der ved Roskilde drejer af fra Strækningen København-Strib”.

Netop denne klage er også et godt eksempel på, at når der først var opstået én uoverensstemmelse, så var det nemt at

finde andre klagepunkter. Således fortsatte Schmidt:

"Da denne Klage vel Sagtens tilstilles den den 13de ds. fungerende Stationsforstander i Roskilde til behagelig Erklæring, skal jeg endvidere tillade mig at rette følgende Spørgsmaal til samme: „Er det ikke lidt ukorrekt, naar man staar i et Kontor paa Roskilde Banegaard, og Dørene til nævnte Kontor ere lukkede, saa der ingen Træk er, overfor en Rejsende, der holder sin Hat i Haanden, da at beholde sin Hovedbeklædning paa, selv om man er den lokale Stationsforstander? ”."²⁸

Netop personalets opførsel i billetsalget var en kilde til utallige former for klager. Det var f.eks. tilfældet på Odense Banegård den 5. maj 1964, hvor en rejsende fra Slagelse noterede:

"På banegården i Odense blev undertegnede udsat for uforskammet behandling ved køb af enkeltbillet til Nyborg. Pågældende dame der ekspederede ved billetsalget ønskede ikke at opgive navn, ej heller var der tale om, på forespørgsel at oplyse hvor klage over dårlig behandling kunne finde sted. Ved gentagne gange at insistere på at få klageprotokol udleveret, lykkedes det til sidst, efter flere ganges henvendelse til D.S.B. per-

*sonale at få samme protokol udleveret. På forespørgsel om hvorvidt det kunne lade sig gøre at få tildelt et „sted“ hvor klage kunne nedskrives, blev blot hånligt svaret, at det kendte man ikke noget sted til, det måtte man selv om, det kunne man ikke tage sig af. Det er beklageligt, at D.S.B. beskæftiger personale der ikke forstår betydningen af kundebetjening, og det må naturligvis forventes at dagspressen orienteres om sagen".*²⁹

Et tredje eksempel på et sammenstød i salgssituationen stammer fra Glostrup station og fandt sted i 1900-tallets midte. Konflikten kredser om den mistænkeliggørelse, som den rejsende følte sig udsat for, da billetsælgeren ønskede at tælle pengene inden udlevering af billetten:

"Undertegnede var dags dato paa Glostrup station for at købe en billet – København retur – som er i pris kr. 2,70, jeg betalte med otte femogtyveører samt syv tiører, altsaa kr. 2,70, da den unge dame der betjente mig saa at det var største smaamønt blev drejeskiven drejet ind til damen uden at der i den anden halvdel af drejeskiven var nogen billet til mig; jeg protesterede mod den maade, nemlig dette – er det almindelig kutyme at sligt bliver praktiseret paa landets samtlige billetfor-



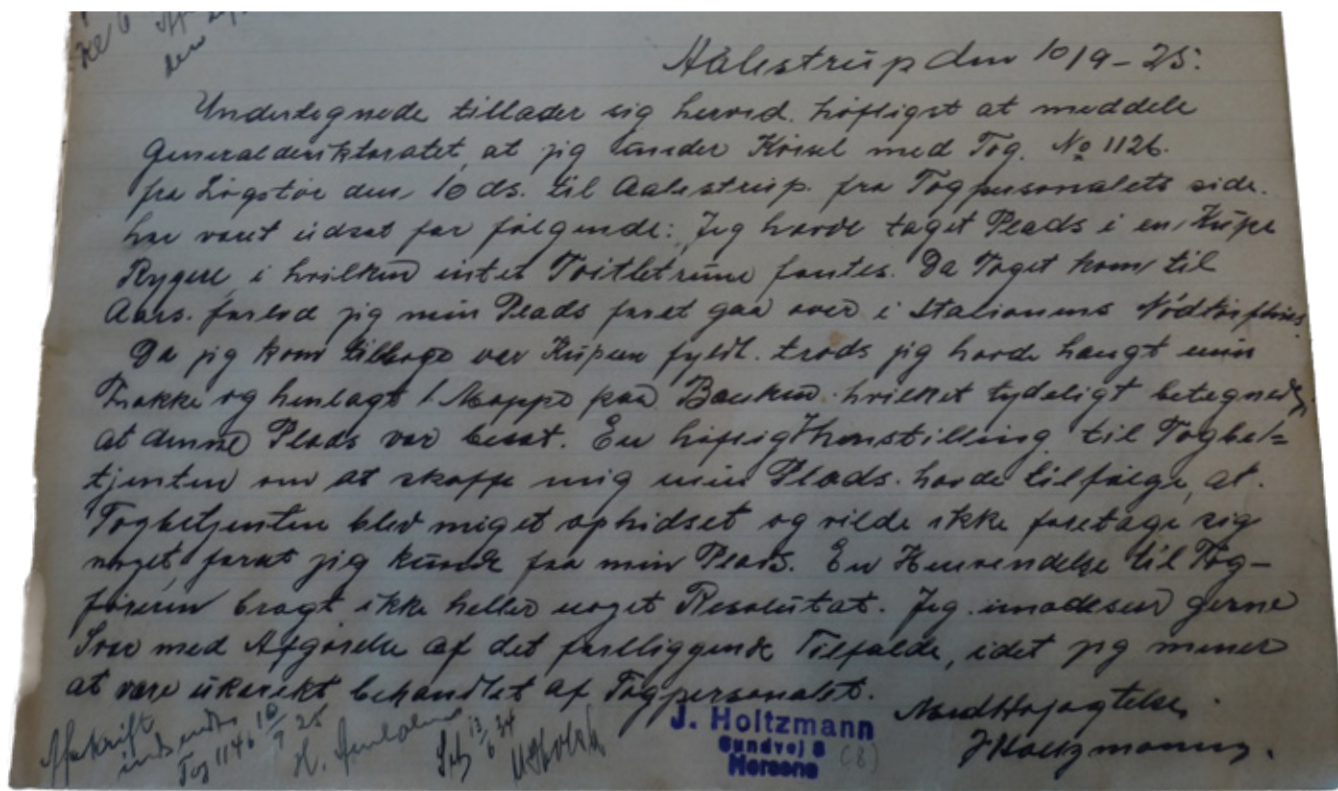
Forhallen på Roskilde Station i 1949 med billetsalg og rejsegodsekspedition. Vistnok et af de billetsalg i landet med det mest uforskammede personale, hvis man skulle tro flere rejsende, som bad om at få udleveret klageprotokollen (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

sælgningssteder? Jeg har kun været ude for det engang før, og da reklamerede jeg som nu, og fik ogsaa et vældigt fint formuleret og høfligt undskyldende svar fra dette departement i D.S.B. under hvilket klager sorterer. Jeg blev ekspederet (i dag d. 17-5-62) af som omtalt af den unge dame kl. 14.49, og som tilgift fik jeg til min store overraskelse en billet der var stemplet for d. 18-5-62, altsaa for næste dag. Samtidig var stationsforstanderen henne og tale med mig da jeg krævede at faa lov til at laane klageprotokollen, og da blev det til en lidt længere diskussion hvorunder han blandt andet udtalte sig om: at det kan da ikke betale sig at gøre vrøvl over saa lidt, den unge dame var jo i sin fulde ret til at tælle pengene: Nu spørger jeg, bliver det 100% praktiseret? Jeg har ofte betalt med smaamønt og har kun den ene gang, som før omtalt, blevet kontrolleret. Anders Chr. Pedersen".³⁰

Ofte skulle der kun en enkelt gnist til, førend konflikten udviklede sig fra et konkret emne til at handle om selve ekspeditionens håndtering. Et sådant eksempel ses af den klage, som kontorassistent Johansen i maj 1949 indførte i klageprotokollen på Roskilde Station, hvor forholdene i øvrigt af en anden rejsende i 1944 var blevet betegnet som "den mest uforskammede Betjening paa nogen Jernbanestation i Danmark":

"Ved nærværende tillader jeg mig at klage over den opførsel, overassistenten udviste overfor mig d.d. ca. kl. 19, da jeg henvendte mig ved billehullet for at købe en køreplan. Overassistenten stillede sig først uforstaaende overfor min anmodning; „Nærtrafikken", og sagde, at det var en underlig uopdragen måde at opføre sig på og gav sig til at belære mig om, hvordan jeg burde udtrykke mig, hvis jeg skulle gøre mig håb om at blive betjent. Da jeg ikke syntes, der tjente noget til vedkommendes undskyldning, anmodede jeg herefter om klageprotokollen, hvortil jeg fik følgende svar: „Hvem skal De klage over?"; hvorpå jeg svarede: „Dem". „De kan indsende en skriftlig klage", lød svaret denne gang. Jeg var imidlertid a'jour med klageprotokollens eksistens. I modsat fald havde jeg ikke fået den udleveret. Begge dele ønsker jeg at klage over; idet jeg anser mig for berettiget til at erholde en undskyldning, hvad jeg imidlertid anser for at være håbløst at forvente".³¹

Også ventetiden inden togafgang kunne føre til konflikter mellem personalet og de rejsende. Således ankede urhandler Christensen fra København i maj 1882 over, at hans barn var blevet slået i hovedet af en ansat med en jernstang, og da han havde påtalt det passerede, havde han som straf blot



I efteråret 1925 bad en rejsende om at få udleveret klageprotokollen på Aalestrup Station i Himmerland. Undervejs i toget fra Løgstør havde han fundet en plads i en rygerkupé, men da der intet toilet var i vognen, var han steget ud i Aars for at benytte stationens toilet. Da han kom retur, var kupéen imidlertid blevet fyldt, og ingen af de nye rejsende havde taget notits af hans ophængte frakke eller mappen på sædet. Hverken togbetjent eller togfører ville skaffe ham pladsen tilbage, og så måtte protokollen frem i Aalestrup (foto: forfatteren).



Billettering ca. 1910, Københavns Hovedbanegård. En af de sidste klager, som blev indført i den gamle banegårds klageprotokol i sommeren 1911, var en klage fra en rejsende, der måtte springe på toget i Vanløse, efter at det havde sat sig i bevægelse, idet stationsforstanderen havde nægtet at sælge ham en billet. På trods af uopsættelige forretninger, krævede han protokollen udleveret ved ankomsten med toget (foto: Fritz Theodor Benzen, DJM).

fået at vide, at han måtte vente til næste togafgang, førend de kunne komme tilbage til byen.³² En tilsvarende konflikt udspillede sig på Fredericia station i oktober 1908, hvor M.P. Mortensen fra Kolding i klageprotokollen forespurgte, om det var almindelig konduite af "Statsbanernes underordnede Funktionærer" at beskrive "de Rejsende for en stor Lort", da "denne ytring er blevet bragt for mig af Rasmussen N 38 Aarhus" under en diskussion om blandt andet næste sydgående tog.³³

Nogle gange kunne konflikten også opstå helt uden, at der havde været dialog mellem den rejsende og den ansatte. Et eksempel herpå er den klage, som den sensible dyrlæge Winther fra Silkeborg indførte i Roskilde stations klageprotokol i november 1894:

"Straks efter at jeg var kommet ind i 2. Kl. Ventesal begyndte en Kone at feie, saa at det stod i et Støv; jeg fortrak da ind i Restaurationen, men efter 15-20 Minutters Forløb begyndte samme Kone sin Virksomhed der, saa at Opholdet ogsaa der blev undholdeligt. Restauratørens Madvarer etc. fyldtes samtidigt godt med støv, Jeg maatte saa gaa tilbage ind i 2. Kl. Ventesal, der endnu stod i en Taage af Feiningen. Det forekommer mig at

Feining overhoved er uheldig – Aftørring med vaad Klud er behageligere og Sundere – men særligt dog, naar det sker paa en Tid, hvor der opholder sig Rejsende i Ventesalen. Dette Forhold tillader jeg mig at henstille til behagelig Ændring".³⁴

Mødet i toget

Når man havde købt sin billet, afleveret sit rejsegods til forsendelse og bevægede sig ud på perronen, kunne der også opstå uenigheder. Således kom stationsforstanderen i Aalestrup og en himmerlandsk landbetjent i marts 1894 op at toppes, da sidstnævnte ventede på et tog mod Hobro. De to mænd havde tydeligvis talt forbi hinanden på et spørgsmål om hvilket af togene, som kørte mod Hobro, og i ventetiden følte betjenten sig forfulgt af forstanderen, som insisterende højlydt og flere gange klagede over betjenten i andre rejsendes påhør. Det er tydeligt i klagen, at betjenten følte, at stationsforstanderen yppede kiv. Da betjenten følte sig chikaneret, og da stationsforstanderen tilmed truede med at indberette sagen til politiet, fandt betjenten også anledning til at indgive en klage. En klage der senere blev trukket tilbage, da de to mænd fik talt ud.³⁵



En rejse i en kupévogn kunne af og til være en prøvelse og give anledning til kritik, Et par rejsende ses i samtale med en jernbanemand inden de stiger ombord i en 3. kl. kupévogn på Københavns Hovedbanegård i 1930. Netop det år blev der indskrevet 18 klager i banegårdens protokol. Det drejede sig om alt fra toiletkummernes urenlighed, over en togbetjents opførsel og til langsommelig udlevering af en cykel i rejsegodsekspeditionen (foto: Ch. Løwenstein, Kurt Jensens samling, DJM).

Men på et tidspunkt kom toget naturligvis til perron. Ikke bare i Aalestrup, men også på landets andre stationer. I ældre tid – altså i 1800-tallet og nogle årtier ind i 1900-tallet – bestod togene af kupévogne uden mulighed for gennemgang gennem vognene. Hver vogn havde således en række døre i vognsiden, der førte ind til en række forskellige kupéer. Det var ikke usædvanligt dengang, at konduktøren anviste plads, eller at man bad konduktøren om at vise vej til en ledig kupé. Netop spørgsmålet om hvor den rejsende kunne få plads i toget, er et stridspunkt, man ofte kan følge i klageprotokollerne. Således klagede en rejsende i marts 1892 over det, den rejsende opfattede som en hånlig opførsel fra en konduktørs side. I Bramming var den rejsende ved at stige ind i en kupé, da konduktøren på en ”meget haanlig maade” havde afvist den rejsende og henvist til en anden kupé med den begrundelse, at der netop i den pågældende kupé befandt sig en syg portør. Et argument den rejsende tydeligvis fandt irrelevant.³⁶

I november 1906 klagede en århusianer ligeledes på Gørding station over en konduktørs hensynsløse optræden, da han skulle med toget mod Lunderskov. Den rejsende havde indfundet sig et minut inden afgang og bedt en konduktør åbne kupédøren, da den rejsende havde kufferter i hænderne. Konduktøren havde dog overhørt anmodningen, og da den rejsende selv forsøgte at åbne en af dørene ind til vognen, havde konduktøren hindret ham i åbningen samtidig med,

at stationsforstanderen havde givet afgangssignal til toget. Den rejsende fandt ”Behandlingen i højeste Grad Hensynsløs, da jeg baade var paa Perronen i meget god Tid, og der kunde være aabnet Kupedøre mange Gange inden Togets Afgang”.³⁷

I juli 1886 var det en jurastuderende, der ikke nåede med toget på Københavns Hovedbanegård:

”Jeg ankom paa Perronen 4 á 5 Minutter før Toget til Frederikssund efter Planen skulde afgaa Kl. 8,25. Der var mange Folk, som imidlertid for størstedelen havde faaet Plads, da Toget efter Planen skulde afgaa. Vi havde henvendt os til en Konduktør, der besørgede Indladningen ved Vognene nærmest Maskinen, og denne undersøgte da, om der endnu var to Pladser til den Dame der fulgte mig, og mig. Efter nogen Tid at have set efter i de forskellige Vogne, erklærede han, at der ikke var mere Plads, men at vi kunde begive os bagud, hvor man var i Færd med at hæfte en Vogn mere til, hvori der blev Plads til os og nogle flere Reisende, der imidlertid kom til. Konduktøren gik da foran, og vi i Hælene paa ham, men da vi kom omtrent midt paa dettes Længde, lød Afgangssignalet og Toget kørte uden at vi kom med. Jeg fører Klage over den Mangel paa Omsigt og Veiledning for Passagererne, som udvises fra Konduktørernes Side, at de ikke sørger for, at de Reisende komme

med, naar de forlængst have henvendt sig til dem med Anmodning om at skaffe Plads, og over den Mangel paa Orden og Organisation i Personbefordringen, som det er et Vidnesbyrd om, naar Toget kan afgaa, medens en af Konduktørerne løber omkring og lukker Dørene op for at skaffe Reisende Plads”.³⁸

Ombord på toget var der også alskens muligheder for konflikter. Et af de hyppige stridspunkter var selvfølgelig ved billetkontrollen. Netop i denne situation havde konduktøren, togetjenten eller togføreren en myndighedsrolle at udøve, og det var ikke altid, at jernbanemanden havde den takt og fornemmelse, som fordredes af nogle af de rejsende. Således kunne en rejsende i marts 1914 – ledsaget af fem vidners bekræftende underskrifter – i Brabrand stations klageprotokol indskrive en klage over:

”Konduktør 230 Hansen, der ved Afgang fra Aarhus St. Dags Aften med Tog 6.43 overfusede mig og optrådte meget brøstigt i Anledning af, at jeg havde glemt mit Rejsekort Brabrand-Aarhus, og han vilde tvinge mig til at forlade Toget, skønt det var over Afgangstid. Toget kørte umiddelbart efter. Jeg nægtede ikke men var tværtimod villig til at betale tax”.³⁹

Netop sådanne situationer hvor den rejsende af den ene eller anden grund ikke havde en gyldig rejsehjemmel, var en kilde til stadige konflikter. Embedsmanden måtte sørge for at håndhæve reglementet, mens den rejsende i flere tilfælde følte sig forulempet af konduktøren, der i situationen både kunne opfattes som nidkær, hoven og magtfuldkommen. Søren Sørensen skriver i Daugaard stations klageprotokol i oktober 1906 således om en rejse fra Horsens til Daugaard:

”Efter jeg var kommen inden for Døren bad Konduktør No. 549 2 Gange om Billet, hvortil jeg svarede han skulde give Tid, der var nemlig 2 Reisende der stod op, og [jeg] kunde ikke faa min Pengepung op af Lommen, hvor min Billet var. Nu løb Konduktør No. 549 op i Kopeen, tog i mig som en Fange der skulde i Tugthuset, rev min Frakke i Stykker, og smed mig ud af Toget, fik ikke Hat og Stok med som jeg havde lagt paa Hylden, min Medrejsende Kjøbmand L. Mathiasen Ørum pr. Daugaard, Gaardejer Lindholm Hauer pr. Vejle, gav mig Stok og Hat ud paa Perronen. Der var ogsaa en Reisende Nørregaard, N. Juelsingade No. 8 Kjøbenhavn. Efter jeg var kommen paa Perronen i Horsens bad Togetføreren om jeg ikke vilde udlevere min Billet, hvortil jeg svarede ja. Togetføreren gav mig Plads i samme Kope i Toget. Bedes Erstatning 25 Kr. af Frakken og Maaden jeg blev behandlet paa af Konduktør No. 549”.⁴⁰

I april 1932 klagede en mand ligeledes over en oplevelse, han havde haft i toget:

”Undertegnede der tog med Toget fra Københavns Hovedbanegaard Kl. 22.57 til Klampenborg, er blevet udsat for en højst mærkværdig Optræden fra Togføreren Side. Efter at have taget Plads i en af de enkelte 3 Kl. Vogne de saakaldte smaa Kupe Vogne i et hjørne nærmest Perronen paa Hovedbanegaarden, blev paa Østerbro Station Kupe Døren revet op af Togetføreren, som forlangte at jeg skulde rejse mig op og vise ham min Billet. Da det aldrig i Livet kunne falde mig ind at rejse mig fra min Plads [nægtede jeg], men [da jeg] bad ham komme op i Kupeen, som var mere rimelig, nægtede han dette med den Motivering at det var blevet ham forbudt at gaa op i Kupeen og knaldede Døren i. I Hellerup kom han igen, da sad jeg nemlig nærmest Perronen, rev Døren op, flaaede Billetten ud af Haanden paa mig, uden at sige et Ord. Et Saar jeg havde paa Haanden sprang op at bløde. Denne højst uheldige Optræden bedes paataalt, da jeg som Handelsrejsende lægger ikke saa faa Penge til Kort o.l. ellers maa se mig nødsaget til helt at undgaa Kørsel med D.S.B.”.⁴¹

Selv langt op i 1900-tallet kunne billetteringen i toget være anledning til konflikt. I Næstved stations klageprotokol den 8. april 1968 noterede en værnepligtig soldat:

”Undertegnede kørte med eksprestoget fra Københavns Hovedbanegård den 3-11-68 kl. 11.50 til Næstved. Da konduktøren kom og ville se kort eller billetter, havde min kammerat ikke sit kort eller militære identitetskort, han havde samme formiddag været ude at køre med en ven i dennes bil, og havde mistet det i bilen, hvad han senere blev klar over. Togmanden overfusede ham nu, og sagde bl.a. at det var noget forbandet svineri, at han havde mistet det, og min ven sagde at han jo ikke havde gjort det med vilje, dertil sagde togmanden at han vel var klar over at han kun var soldat og bare havde at opføre sig ordentlig. Da tillod jeg mig at sige til togmanden at fordi vi var soldater skulle han da ikke tiltale os på denne måde, hertil svarede han: at det rager ikke dem. Så blev jeg meget fortørnet over dette og svor og sagde at han kunne jo bare skrive min vens nr. og navn op, men hertil blev togmanden så vred, at han forlangte at se mit togkort igen. Han tog det med sig, og sagde udtrykkeligt at han kun ville låne det, der gik ca. 15 min., og jeg havde stadig ikke fået det, så gik jeg hen til ham og forlangte at få mit kort tilbage, men han sagde at han havde inddraget det. Jeg sagde at ifølge bestemmelserne, kunne et rejsekort for en værnepligtig kun inddrages, hvis denne opførte sig provokerende og det havde jeg ikke gjort på noget tidspunkt. Han ville heller ikke give mig sit navn”.⁴²

At det kunne være ubehageligt at få en kontrolafgift i toget, vidner en indberetning fra en århusianer om, da han i oktober 1952 fik en bøde mellem Vojens og Fredericia:

”Som baggrund for indberetningen skal nævnes at togbetjenten havde ualmindelig travlt med at idømme en bøde overfor undertegnede på en meget fornærmelig måde. Undertegnede bekræfter herved at henvendelsen fra togførerens side ikke var uden begrundelse, men samtidig heller ikke syntes det var nødvendigt med at lave „offentlig ståhej” ud af det skete, da undertegnede prøvede at undgå en sådan situation”.⁴³

Udover selve billetkontrollen havde en del af klagerne også udgangspunkt i konduktørens manglende konduite. I november 1908 klagede Marius Als fra Haderslev således over den hårdhændede behandling, han var blevet udsat for:

”I det gennemgående Tog fra Frederikshavn-Vamdrup kom jeg som Passager ind i Horsens. En Konduktør billetterede og saa mit Kort. Jeg lagde mig til at sove i Toget, men ved Kolding blev jeg vækket ved at en Togfunktionær rykkede mig i Kraven og derefter lovede mig at jeg skulde blive sat ud af Toget. Saafremt, at Togfunktionæren ikke personlig vil give mig en Undskyldning, skal jeg forhaabentlig skaffe mig Opreisning gennem Dagspressen”.⁴⁴

Manglende konduite var også baggrunden for den klage, som John Mathiassen fra Glostrup den 27. august 1923 nedfældede i Københavns Hovedbanegårds klageprotokol:



Såvel rygning i toget som mødet mellem rejsende og kontrolløren kunne føre til konflikter. Biletkontrol i et S-tog 1950 (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

”Da jeg tog med 7.25-Toget fra Frederikssund i dag satte jeg mig i en II. Kl. Røgekupé (hvor jeg sad alene) med Vinduet aabent og Døren Lukket. Lidt efter Afgang kom Konduktøren for at billettere mig, og jeg viste ham nu mit Kort. Da han gik lukkede han ikke Døren; jeg gik da hen og sagde til ham, der var kommen midtvejs hen i Vognen, at han maatte lukke Døren efter sig. Konduktøren kom hen til mig og sagde: „De behøver ikke at raabe og skringe efter mig, det gør ingen dannet Mand, og hvad er det for en uhøflig Maade at tiltale mig paa”. Jeg svarede ham: Naar jeg har Vinduet aabent og Døren lukket, er det Deres Pligt at lukke Døren”. I den Anledning vil jeg henstille at Konduktøren irettesættes saavel for ikke at have lukket Døren, som at have henvendt den Tiltale til mig, som anført”.⁴⁵

Nogle år tidligere i september 1918 var en rygende rejsende også endt i en konflikt med konduktøren:

”Da Toget holdt i Hedehusene billetterer Konduktøren (Porteur) paa hvilket Tidspunkt jeg stod i Gangen af en Gennemgangsvogn og røg en Cigar, idet jeg samtidig konverserede nogle Bekendte som sad i en „Ikke Rygere”. Min Stilling var imidlertid saaledes, at jeg uheldigvis havde det ene Ben indenfor i Kupéen, og da Konduktøren blev opmærksom paa dette opstod der straks Tvistigheder mellem ham og mig, imidlertid anmodede han mig ikke om, eller paa høflig maade henstillede til mig at tage det andet Ben ud i Gangen, men skubbede mig til Side, samtidig med, at han trak Døren haardt i. Han meddelte mig derefter, at overholdt jeg ikke den givne Orden, kunde jeg blive sat af, hvortil jeg svarede, „at vi allerede kørte”. „Lad vær med Deres Spydigheder”, fik man til Svar, og det tilmed nede fra den anden Ende af Vognen. Min Klage gaar paa den ubesindige Opførsel af Konduktøren – har jeg endelig haft det ene Ben indenfor Kupéen, som han paastod, burde man dog ikke være Genstand for ovenstaaende”.⁴⁶

I lighed med de rygende passagerer var andre rejsende også fortrædelige over den uforskammede opførsel, som de følte sig udsat for. I december 1930 klagede en fabrikant Frandsen således over at blive tiltalt som ”Bondekarl” af en togbetjent.⁴⁷ Nogle årtier tidligere havde en rejsende i september 1903 klaget over konduktørens bemærkninger om hans påklædning:

”Undertegnede Murermester Winther finder anledning til klage for den behandling jeg og to andre arbejdere, en anden Murermester samt en Murerlærling blev til del. Vi blev paa en efter min mening unødvendig ublid måde anvist plas i en Bænkevogn for som Togføreren paastod Uordentlig Paaklædning. Vi var i Arbejdstøj som ikke var hverken Laset eller mere tilsmudset end mange andre Arbejderes tøj som var med i samme Tog”.⁴⁸



Besættelsestidens særlige forhold kunne også få uoverensstemmelserne til at blusse op, f.eks. når den tyske værnemagts repræsentanter rejste med de danske tog. Tyske soldater i Sindal 1942 (foto: ukendt, Kurt Jensens Samling, DJM).

Nogle gange kunne klagen også bunde i togførerens indblanding i forhold, som den rejsende fandt, slet ikke var den ansattes gebet. Således noteredes i Århus Hovedbanegårds klageprotokol den 28. august 1924:

*”Undertegnede L. Langager finder Anledning til Paa-tale af Konduktør Jørgensens Optræden i Hurtigtoget Fredericia-Aarhus. Fire Mand spiller l’hombre i en Kupe, pludselig aabner Jørgensen døren, og siger højt, maa jeg gøre den Herre opmærksom paa at De spiller med 3 professionelle Kortspillere, Herren det var henvendt til bemærkede, at han ingen Barnepige behøvede, jeg bad derefter Konduktøren om at gaa, han sagde, at her gjorde han hvad der passede ham, han kunde smide mig ud i Horsens om han ønskede, desuden har jeg „sagde han” specielle Ordre hvad angaar Dem. Mange passagerer kom til og skulde se Spillerne – med andre ord var man Skive for hele Toget. Kunde den Herre (Jørgensen) ikke faa et Kursus i Høflighed. Langager, Kolind. Købmand”.*⁴⁹

Besættelsestidens særlige forhold slår også igennem i enkelte af klageprotokollernes indførsler. En civilingeniør fra Århus følte sig således forurettet over den forskelsbehandling, som fandt sted:

*”Den 27-3-42 fik jeg i Toget Kl. 12.12 fra Aarhus Plads i en 1. Kl. Kupé (no. 27-32) i Vogn No. 270 sammen med en Del andre rejsende som havde siddet i Kupeen fra dels Randers og dels Aalborg. Toget var som sædvanlig fuldstændig overfyldt. Lige før Afgangen kom Konduktør Rohde (No. 208) og ryddede Kupeen for de rejsende og alt deres Bagage da en tysk Officer og et Par Korporaler skulde have Plads. Der blev protesteret kraftigt fra alle de rejsende, hvoraf tre var Damer; men ud maatte vi og personlig maatte jeg staa til Fredericia. Meget Plads var der ikke paa Gangen og bedre blev det ikke af at Tyskernes Bagage blev ladet uden for i Gangen trods der var god Plads i Kupeen. Det bemærkes udtrykkelig at Kupeen ikke paa nogen Maade var reserveret Værnemagten”.*⁵⁰

En særlig gruppe af klager er de tilfælde, hvor konduktøren eller togførereren vurderede, at den rejsende ikke havde opført sig i overensstemmelse med tidens normer eller været decideret uanstændige. I april 1887 klagede korporal Arnold Petersen over en togkonduktørs opførsel i et tog mellem København og Roskilde. Allerede ved påstigningen i København var Arnold Petersen og hans rejsefælle A. Hansen kommet skævt ind på konduktøren, da sidstnævnte nægtede at vise dem frem til to ledige pladser i en 3. kl. kupé med beskeden om, at de blot selv kunne gå frem, og at han var ligeglad med, om de fandt plads i toget.

"I Toget, saavidt jeg erindrer mellem Frederiksberg og Glostrup kom han og beskyldte førnævnte A. Hansen for at have ladet sit Vand ud af Vinduet, skjønt ingen af de andre Passagerer i Koupeen ligesaalidt som undertegnede havde opdaget noget i den Retning. [...] Konduktøren opførte sig i det hele taget paa en meget uhøflig Maade".⁵¹

Manglende forståelse for den rejsendes situation var også grobund for klager i protokollen. Således noterede redaktør Erik Jensen i november 1913:

"Jeg undertegnede bad en Togbetjent paa Københavns Banegaard anvise mig en 2den Klasses Kupé med Toiletrum, da jeg nemlig i disse Dage lider af pludselige Anfald af Diarrhe. Togbetjenten anviste mig da en 2den Kl. Kupé og sagde at jeg skulde stige ud i Valby eller Glostrup, hvortil jeg svarede at det kunde jeg ikke saadan paa Kommando, da overnaturlige Magter kunde tvinge mig til muligvis at være længere om det, og vilde Skæbnen at jeg da han aabnede Døren i Glostrup, endnu befandt mig paa Toilettet. Herover maa Togbetjenten være blevet meget vred, for da Toget holdt paa Taastrup Station modtog Togbetjenten mig paa den mest uforskammet næsvise Maade om jeg strax vilde følge med til Stationsforstanderen, akkurat som det kunde tænkes, at jeg havde begaaet en større Forbrydelse, for at jeg skulde betale en 2den Kl. Billet. [...] Jeg fordrer en aldeles uforbeholden Undskyldning af nærværende Togbetjent. Endvidere bemærkes at jeg ellers er vant til at køre paa 2den Klasse, men Forholdene gør at jeg Resten af dette Aar kører på 3die, og Henstiller da til Generaldirektoratet at sørge for at der i Toget findes for 3die Klasses Vedkommende flere Kupéer med Toiletrum, da andre end mig vist hyppigt kan komme i samme Situation, ligeledes at gøre Generaldirektoratet opmærksom paa at enkelte Togbetjente godt viser en passende Opførsel overfor 2den Klasses Passagerer, men overfor 3die Klasses Passagerer viser en brovtende og ufin Opførsel til Skade for den hele Stand".⁵²

Et lignende tilfælde af behov for at træde af på naturens vegne ses i den klage, som skolelærer Henrik Christiansen fra Flejborg i Jylland indberettede:

"Undertegnede, der ankom med Itoget fra Jylland Fredag Morgen den 17de Januar 1896, bad i Strib en af Dhr. Konduktører om Tilladelse til at stige ud af Toget af en III. Klasses Koupee for at gaa paa en Pissoir. Det blev der svaret til, at der var ventet længe nok og, at sligt derfor kunde være gjort. Det fandt jeg mig i og bad saa i Middelfart en Konduktør om Tilladelse til at gaa [på] Pissoiren lige overfor. Jeg fik Lov til det, men der blev skyndet saadan paa mig, at det var aldeles umuligt at gøre mig færdig. I Odense steg jeg saa snart

Toget holdt ud, men naaede først tilbage lige da Toget var sat i Gang, og hvor meget jeg end bad en Konduktør om at komme med, maatte jeg blive tilbage i Odense. Sidste Gang jeg steg ud, i Odense, havde jeg ikke gjort nogen Konduktør opmærksom paa dette da jeg mente, der var saa meget Ophold. Min Klage her afgiver jeg kun, fordi jeg er Lærer, og har maattet søge Rejsetil-ladelse, og kun har lige nødvendig Tid til, ja endogen knap Tid til, at udføre min Forretning".⁵³

Læge Ræder noterede i Haslev stations klageprotokol den 17. september 1891 ligeledes manglende hensyntagen fra personalets side:

"Min lille Pige blev underveis syg og kom til at kaste op paa Gangbrættet udenfor Coupeen. Da Toget kort efter kom til Kjøge, gjorde jeg Conducteuren opmærksom derpaa og antydede, at jeg var villig til at lade det bortfjerne, hvis han vilde skaffe en Person som kunde gjøre det. Conducteuren overfaldt mig derimod med Ukvemsord, som „at det var et nederdragligt Svineri" ligesom han idet han lukkede Døren til Coupeen yttrede, at „man kunde sætte Liv og Lemmer til ved at gaa paa det slibrige Gangbræt, men det bryde De dem Fanden om". Det er omtrent ordret de Ord Conducteuren brugte, ligesom han lidt efter [kom] og truede mig med en Bøde paa 2 Kroner, hvilken Bemærkning jeg nærmest har opfattet som et Forsøg paa Pengeafpresning. Her paa Haslev Station gjorde han ikke det mindste Forsøg paa at klage over det passerede".⁵⁴

På et tidspunkt nåede den rejsende naturligvis sin endestation, men heller ikke det at komme af toget var nødvendigvis uden vanskeligheder. Således klagede en rejsende i august 1908 over, at togbetjenten havde udråbt, at næste station var Sorø. Da passageren var steget af vognen og toget kørt, opdagede den rejsende, at der på stationsskiltet stod Borup.⁵⁵ En anden variant af samme problematik blev noteret i Allingåbro stations klageprotokol i 1886:

"Fredagen d. 23. Maj havde jeg løst Billet til Floes fra Strømmen. Jeg tænkte, at det var Togpersonalets Pligt, at aabne Vogndørene eller i det mindste forespørge, om der var Passagerer, som skulde staa af, og jeg ventede derfor, som jeg plejer, men da ingen indfandt sig, maatte jeg kjøre med til næste Station (Allingåbro), hvilket jeg herved tillader mig at klage over".⁵⁶

På skiftestationen

Når rejsens strabadser var overstået, eller når man som rejsende måtte stige af for at skifte tog, kunne der også opstå vanskeligheder. Skovfoged E.A. Clausen fra Fyn noterede således:

"Ankommen med min Familie til Børkop Station Torsdag Aften d. 14. November 1870, blev jeg af Togføreren behandlet med en stor Iilfærdighed at det endog blev mig forbudt at faae alt mit Reisetøj ud af den Coupé, hvor jeg med min Kone, Barnepige og 7 Børn sad. Uagtet jeg i det hurtigste Nu sprang ud da Coupéen blev aabnet og ligesaa hurtig heele min Familie og vort Reisetøj ud paa Gruset, kom Togets Fører og en anden Betjent, og slog Døren i, saa vi nærved ikke selv vare komne ud. Klagende over at jeg havde formeget Tøj i Coupéen, maae jeg bemærke at jeg foruden det nødvendige Reisetøj til mig og min Familie, kun havde en Madkurv (Schampagnekurv) samt 4 Stk. Spadserestokke, 1 Gevær og Skydetaske og jeg fik ikke Geværet med uagtet jeg stod for Døren til Coupéen og anmodede min Søn om at række mig Bøssen i den allerhurtigste Fart, som jeg fra min Side lod det gaae. Jeg skal bemærke at min Reise den Dag gik fra Aalborg til Børkop for d. 15 at gaae fra Børkop til Nyborg. Jeg kan bemærke, at Toget var ført langt forbi Perronen, saa vi kom ud i Gruset og Op-holdet var kun 2 á 3 Minutter".⁵⁷

Et af de steder hvor de rejsende ofte klagede over behandlingen, var ved den store skiftestation i Fredericia. En af

klagerne var redaktør Svend Johansen fra Gentofte, som i oktober 1902 bemærkede:

"Jeg leverede i Dag, Onsdag den 23. October, en Kuffert og et Tæppe paa Fredericia Jernbanestation til Opbevaring i Garderoben. Da jeg i Forhallen spurgte om, hvor jeg kunde blive det kvit, blev jeg henvist til et Sideværelse ved 2. Kl. Ventosal. Der i dette Værelse satte jeg Tøjet fra mig og betalte en ældre Dame 15 Øre for Opbevaringen. Da jeg om Aftenen kom for at modtage mit Tøj, blev jeg tiltalt af en Mandsperson i Uniform med et „Hvad vil De her?“ og i en Tone, som om det var en Forbryder, der var inde for at stjæle – noget saa uhøfligt og raadt, som jeg aldrig har tænkt noget Menneske kunde lægge i sin Stemme. Selvfølgelig gjorde jeg Rede for mit Ærinde, og blev straks affordret Nummer paa Tøjet, som jeg var saa heldig at have ved Haanden. Jeg henvendte mig derfor til den fungerende Stationsforstander med Besværing over den Tiltale, jeg var bleven Genstand for. Men han var næsten endnu mere grov og lod mig vide, at jeg slet ikke maatte have gaaet ind for at søge efter Tøjet. Jeg bemærker udtrykkeligt, at der var intet Menneske i omtalte Værelse, da jeg gik derind for at finde min Kuffert, men han skældte mig



Jernbanerestauranten på Herning Station i 1905 med restauratør P. Gregersen og serveringspersonale bag disken. Netop banegårdsrestauranterne kunne være arnested for kritik både af maden, åbningstiderne og personalet (foto: ukendt, affotografering: P. Thomassen, DJM).

ud, fordi jeg trængte mig ind hvor Damerne vaskede sig. Jeg finder det temmelig uhøvisk at blive tiltalt og behandlet saaledes, naar man betaler for Opbevaring af sit Tøj i den gode Tro at man uden at generes kan faa det udleveret, naar man igjen ønsker det. Kunde ikke Personalet udvise en noget anstændigere Opførsel overfor de rejsende".⁵⁸

I ældre tid fandtes på flere af de større jernbanestationer også en restaurant, hvor man kunne stille sulten, inden man skulle med næste tog. Nogle passagerer fandt, at betjeningen i restauranten var for sløv eller at maden var for dyr eller dårlig, men i et enkelt tilfælde var det en hummerklo, som var stridens kerne. Således klagede ingeniør Ernst, Ingerslevsgade i København, den 7. august 1916 i Fredericias klageprotokol:

"Da jeg i Dag indtog Middagen i nærværende Bane-gaards Restauration i Henhold til hoslagte Spisekort tillod jeg mig, da der serveredes ½ Hummer uden vedlagt Klo, at forespørge Tjener No. 1 om der ingen Klo hørte med til ½ Hummer, idet jeg endnu aldrig havde set 1/1 Hummer uden med 2 Klør. Tjeneren svarede meget høfligt, at han skulde forespørge Værten, hvad

han ogsaa gjorde, men jeg fik intet Svar. Derimod stillede Værten sig op paa den anden Side af det Bord hvor jeg sad sammen med en Del andre Rejsende, og stirrede stift op og ned af mig, og idet jeg forespurgte ham hvorfor han gjorde det, svarede han mig at jeg jo kunde lade Maden staa, naar den ikke passede mig, han havde ikke bedt mig komme, og jeg kunde jo blive borte fra Restaurationen. Jeg tillod mig da at svare, at dette ikke var et Svar paa min Forespørgsel, hvorefter Værten, Herr. Jens Nielsen, begyndte at overfuse mig med alskens ubehageligheder i en meget højroestet Tone, da jeg bad ham tie stille, for ikke at være til Skue for hans Udtalelser i Restaurationen, blev han endnu mere højroestet og jeg bad ham da om at „holde Mund", da dette ikke hjalp, brugte jeg et grovere Udtryk om han da vilde „holde Kæft", hvorefter han udraabte højt i Restaurationen, at jeg var „en Lømmel". Han trak sig derefter tilbage bag Buffetten, og fortsatte med Skældordene, hvor han endnu 2 Gange brugte Benævnelsen „Lømmel". Jeg ved godt, at Restauratøren skal væk til Oktober, men fortsætter han paa den Maade overfor det rejsende Publikum, da ødelægger han jo Restaurationens Renommé i Fremtiden for sin Efterfølger, og jeg vil tillade mig at



Spiritus kan være en kilde til fornøjelse, fest og glæde, men også strid og uoverensstemmelser. I det satiriske blad Blæksprutten fra 1909 indfangede tegneren Alfred Schmidt, hvordan opstemte svenskere søgte med jernbanefærgen til Helsingør under et spiritusforbud i Sverige (tegning: Alfred Schmidt, Blæksprutten).

henstille til Statsbanerne at de gør Brug af deres Ret i Henhold til Kontrakten, at opsigse Restauratøren med 1 Dags Varsel saaledes, at han ikke ødelægger alt for meget for sin Efterfølger i den Tid han har tilbage”.⁵⁹

Selv langt op i 1900-tallet kunne jernbanerestauranterne være grobund for en klage. Således påtalte en tømrer i januar 1964, at han var blevet nægtet servering på jernbanerestauranten i Roskilde med den begrundelse, at han var i arbejdstøj:

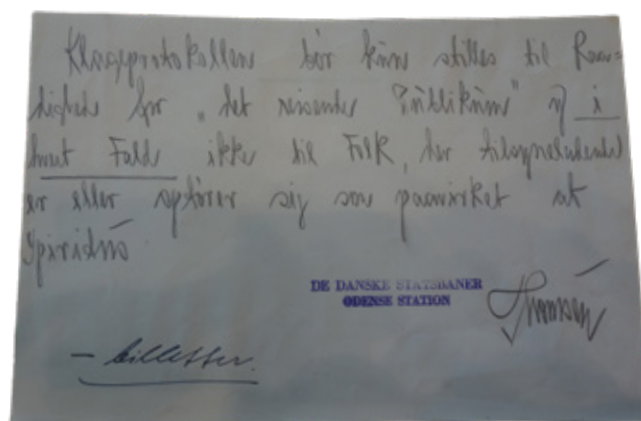
”Jeg forespørger nu, om restaurationen er berettiget til at afvise en rejsende, der er i arbejdstøj og med gyldig rejsehjemmel”.⁶⁰

I 1967 kunne man på Århus Hovedbanegård opleve ungdomsoprørets dønninger, der var nået ind i banegårdsrestauranten i den jyske hovedstad:

”I aften kl. ca. 19.45 opholdt vi os ca. 10-12 unge mennesker af de såkaldte ”langhårede” i D.S.B.s cafeteria hvor vi alle nød mælk og sodavand, og talte sammen (ikke højrøstet!), men mens et ret støjende selskab ved siden af os fik lov at sidde blev alle vi ”langhårede” bedt om at gå. Vi nægtede under henvisning til at vi inden for de sidste 10 minutters tid havde nydt noget. Derefter blev vi ved Politiets hjælp sat ud af cafeteriet. Det pointeres, at ingen gæster havde grund til at klage og betjentene der viste os ud, mente heller ikke at vi var støjende!”⁶¹

Alkoholens tåger og lystne jernbanemænd

Et gennemgående – om end ikke hyppigt forekommende – problem i klageprotokollerne er hvilken indvirkning, alkoholen har haft på møderne på jernbanen. Når man læser i de gamle klageprotokoller, er det tydeligt, at klageren i alt fald i enkelte tilfælde ikke har været ædru ved indførelsen af klagen i protokollen. Et sådant eksempel ses i Århus Østbanegårds klageprotokol fra september 1898, hvor forsøget på at skrive en klage er fuldstændig mislykket og har form af nogle ulæselige kruseduller uden nogen sammenhæng.⁶² At en klager har været alkoholpåvirket, ses også i Fredericias klageprotokol i oktober 1901 af den af en århusiansk fabrikant indførte klage over, at et stationsbud havde overøst ham med skældsord, hvorfor forholdet forlangtes undersøgt. Efter at klagen var indført, havde en anden rejsende – en mand fra Børkop – i selvsamme klageprotokol bevidnet, at *”klagen er uberettiget og Manden var Beruset”*.⁶³ Et nyere eksempel stammer fra Roskilde station i juni 1962, hvor en noget ujævnt skrevet klage over at være smidt ud af ventesalen blev ledsaget af tre jernbanemænds underskrevne erklæringer om, at den rejsende var kendeligt beruset og havde optrådt ubehersket.⁶⁴ I en udateret notits i Odense Statsbanegårds klageprotokol fra perioden 1886-1970, findes da også følgende formaning til personalet:



En notits i Odense Statsbanegårds klageprotokol påbød personalet ikke at udlevere klageprotokollen til berusede personer (foto: forfatteren).

”Klageprotokollen bør kun stilles til Raadighed for „det rejsende Publikum” og i hvert Fald ikke til Folk, der tilsyneladende er eller opfører sig som paavirket af Spiritus”.⁶⁵

For andre rejsende kunne det være selve mødet med en beruset person og personalets manglende håndtering, som kunne være anledningen til klagen. Det var tilfældet med den klage, som en mand i november 1910 indførte i Allingåbro stations protokol:

”Jeg har i Aften efter at have maattet skifte Kupe to Gange paa Randers Hovedbanegaard for at blive fri for en fuld Mand der umotiveret fra min Side væltede sig ind paa mig, bedt en af Togpersonalet fri mig for vedkommende Mand. Da ikke desto mindre denne fulde Mand igen i Strømmen blev lukket ind i den Kupe hvor jeg var og væltede sig ind paa mig saa jeg for tredje Gang saa mig nødsaget til at flytte finder jeg Anledning til at klage over at dette kunne finde Sted”.⁶⁶

At mødet mellem berusede personer og Statsbanernes personale virkelig kunne gå galt, vidner en episode fra midten af 1950'erne om. Efter festligt lag skulle nogle rejsende med Statsbanernes rutebil i Glostrup:

”Da jeg i lørdags d. 27/11 54 fulgte mine gæster til Rutebil 122 ført af Chauffør Egon Borup, udviste denne en så provokerende optræden overfor først min yngste bror, og siden min far, så dette fik langt alvorligere følger for både mig og mine gæster, idet vi alle endte på politistationen for gadeoptøjer – Hr. Borup dog undtaget. Vi var alle i en lidt løftet stemning, selv var jeg dog ikke i mindste måde beruset, og det er muligt nok at Hr. Borup var berettiget til at afvise min yngste Bror der skulle til Hedehusene, idet han var lidt støjende, men ikke i mindste måde provokerede de andre i bilen, men det var ikke berettiget af Hr. Borup at begynde med eder

og hold kæft, en høflig afvisning burde have været det rette, prøjsertyper af hans slags frabedes, og det gavner næppe heller dette danske stats underskudsforetagende. Endvidere afviste han min gamle far efter at han først havde ladet ham løse billet (Svindler). I alt fald bør Hr. Borup henvises til en høfligere tiltaleform, således som hans opførsel var, vilde den have virket provokerende også på absolut ædruelige personer. Hans Nørbrink".⁶⁷

I den tjekkoslovakiske filmklassiker "Skarpt bevogtede tog" fra 1966 af instruktøren Jiri Menzel skildres, hvorledes den unge trafikelev Milos Hrma i 2. verdenskrigs sidste dage kommer i erotisk uføre og får en tjenestemandssag på halsen på grund af sine udskjelser. Selvom historien er fiktiv og bygger på en roman af Bohumil Hrabel, så var grundfortællingen langt fra urealistisk. Et gammel ordsprog lyder, at når mennesker mødes, så kan sød musik opstå, men nogle gange har dette møde også mislyde. Således undersøgte Statsbanernes auditor i 1907 en række anklager mod en fyrbøder, der i Masnedsund havde begået overgreb mod en kollegas mindreårige søn og gjort tilnærmelser mod stationens 17-årige kelderlærling.⁶⁸ I et andet tilfælde fra 1941 undersøgte auditøren det, der dengang blev betegnet som et utilladeligt forhold mellem to statsbanemænd, en arbejdsmand og en ekstrahåndværker, på Centralværkstedet i Århus, hvor de to mænd havde fuldbyrdet en særdeles intim stund sammen inde i en lokomotivkedel.⁶⁹ Begge disse sager involverede ikke relationen til publikum, men det var der til gengæld mange andre sager som gjorde. Blandt klageprotokollernes indførsler finder man således et eksempel fra juli 1893, hvor assistent Rasmusen, der var ansat ved den sjællandske bondestands sparekasse, klagede på vegne af sin forlovede:

"Med Toget fra Korsør i Aftes Kl. 10,35 hertil rejste en Dame, min Forlovede, og en lille Pige. Ved samme Tog gjorde en Konduktør Tjeneste som i høj Grad var paa-trængende overfor nævnte Dame. Han vilde nemlig absolut have, at hun skulde tage Plads i en Kupé forude i Toget, af hvilken Grund han flere Gange viste andre Medrejsende bort fra den Kupé, som han havde reserveret. Han henvendte sig Gang efter Gang til Damen om endelig at tage Plads forude, men intet hjalp og først efter en lille Irettesættelse fra Togførerens Side undlod han at vise Folk bort fra den reserverede Kupé. Da han nu ikke kunde faa sin Vilje paa denne Maade søgte han paa anden Maade at gjøre sig lækker overfor Damen. Ved hver eneste Station spurgte han til „Fruen“, som han nok saa flot titulerede min Forlovede, og endelig udbad han sig Tilladelse til at opvarte med Forfriskninger ved Ankomsten til Kjøbenhavn Kl. 10,35, og til Ophold foreslog han et saa berygtet Sted som „Rydbergs Kjælder“ paa Østergade, under den udtrykkelige Motivering „at det var tids nok at komme der efter Kl. 12“. Heller ikke dette fik han bevilget, og ved næste Station foreslog han at de skulde mødes næste Dag Kl.

12 udenfor National. For at blive fri for Mennesket sagde min Forlovede „Ja“. Jeg var ved Stationen og hentede min Forlovede, og nævnte Konduktør stod ved Kupé-vinduet og rakte efter en Buket Blomster, som min Forlovede bad mig bære. Den Gang vidste jeg selvfølgelig ikke noget og lagde derfor ikke Mærke til Manden, hans Udseende eller No., men paa Hjemvejen fik jeg selvfølgelig det hele at vide. Heller ikke min Forlovede husker hans No., men efter hendes opgivende er Signalementet: Høj, bleg, daarlige Tænder, Ring paa Fingeren. Hele denne Klage stammer fra min Forlovedes Beretning og forventer jeg mig Svar om Sagens Gang og fordrer Konduktøren paa det strængeste Straffet".⁷⁰

Nogle årtier tidligere var det konduktør Bjørnbak, som vakte forargelse blandt kolleger på grænsestationen i Vamdrup på grund af et upassende forhold til et fruentimmer. Episoden udspillede sig en dag i slutningen af marts 1870, hvor nogle af stationens portører havde set konduktøren gå ind i 2. kl. ventesal med en yngre kvinde, der efter kollegernes sigende "saa ret godt ud". Flere bemærkede, at de to personer fortsatte videre hen til toilettet, hvor de gik ind og trak døren i efter sig. Også stationsforstanderen havde bemærket episoden og bad en portør aflåse døren til toiletterne, men da døren ikke ville slutte til, greb stationsforstanderen selv ind og forsøgte at aflåse døren ind til det toilet, hvor de to personer befandt sig. Inde i toiletrummet havde Bjørnbak og kvinden åbenbart fornemmet, at der var aktivitet udenfor, og under aflåsningsforsøget, åbnede Bjørnbak derfor døren og kom ud. Kort efter fulgte kvinden efter, og de omkringstående jernbanemænd bemærkede, at hendes tøj var i uorden, idet ryggen og albuerne var farvet af kalkfarven på toiletrumets bagvæg. De to personer havde været inde i toiletrummet i 5-7 minutter, men hævdede ganske bestemt, at der intet uanstændigt var foregået derinde. Bjørnbak fremhævede blot at have været hjælpsom overfor kvinden, men nogle af kollegerne vurderede, at fruentimmeret var en letlevende kvinde. Selvom ingen af jernbanens rejsende tilsyneladende havde bemærket noget, så havde hændelsen dog vakt opsigt blandt personalet, og en større undersøgelse blev igangsat fra ledelsens side. Nu var det ikke første gang, at Bjørnbak var kommet i jernbaneledelsens søgelys, og episoden på toilettet i Vamdrup var blot dråben, der fik bægeret til at flyde over. I slutningen af juni samme år blev Bjørnbak derfor afskediget fra jernbanens tjeneste.⁷¹

Mens der tilsyneladende ikke var nogen klage fra kvindens side i Vamdrup-sagen, så var sagen ganske anderledes ved den anklage, som rejstes mod togbetjent Olsen i november 1914. Den pågældende dag havde han gjort tjeneste i et tog på den sjællandske sydbane, da han i Havdrup havde bemærket, at en ung kvinde steg på toget. De var undervejs på turen kommet i samtale, og på et tidspunkt spurgte Olsen: "Keder De Dem ikke, Frøken, De sidder saa alene", hvorefter han kort efter havde aet hende på kinden. "Pas Dem selv!", lød det kon-



Rydbergs Kælder på Østergade i København lå vitterligt i en kælder placeret under en hvidevare- og gulvtæppeforretning. Værtshuskronikøren Bent Zinglensen fortalte i bogen "Skaal København" fra 1965 om Rydbergs Kælder, der havde åbent fra tidlig morgen til sen nat. Nede i kælderen fandt man alskens gæster fra godsejere og skuespillere til alfonser og prostituerede. Sjofle tilråb lød gennem kælderen, øllet flød i en lind strøm og pulsen var høj (foto: Peter Elfelt, Kbh billeder.dk, Københavns Museum).

tante svar fra kvinden, der også senere klagede over episoden. En auditørundersøgelse viste, at det formentlig ikke var første gang, Olsen havde opført sig upassende overfor kvindelige rejsende, og derfor blev han som straf degraderet til portør.⁷² En lignende sag – der dog gik noget videre – fandt sted i toget fra Næstved en morgen i oktober 1937, hvor en ældre togbetjent kom i samtale med en ung kvinde, der skulle til København. I løbet af samtalen satte togføreren sig ned på sædet overfor kvinden, befølte hendes knæ og lår trods flere afvisninger. Et par dage senere anmeldte kvindens far sagen til auditøren, som foretog en grundig undersøgelse af sagen. Allerede ved sagens anmeldelse var togføreren blevet suspenderet, og ifølge auditørens konklusion burde togføreren være afskediget som følge af sagen. Imidlertid havde togføreren tilbage i 1919 gjort tjeneste på det tog, der forulykkede ved Vigerslev med en omfattende mængde sårede og døde til følge. En retsmedicinsk undersøgelse viste, at togføreren dengang havde pådraget sig en mental sindslidelse, der medførte, at han i visse sammenhænge var uligevægtig, og derfor anbefalede auditøren, at togføreren i stedet blev fjernet fra publikumsbetjeningen, så lignende tilfælde ikke kunne finde sted igen.⁷³

Alvorlige var også de beskyldninger, som blev rejst mod en togbetjent, der i juli 1944 blev anklaget af en kvindes ægtemand for at have forsøgt at begå overgreb mod hans hustru i toget mellem Næstved og Slagelse. Noget konduktøren dog selv nægtede.⁷⁴ Selvom det trods alt var sjældent, så hændte det således, at jernbanens personale af og til fik mere end et godt øje til en af de rejsende.

Ved en politisk debat i Folketinget i 1888 udtalte politikeren J.K. Lauridsen angiveligt, at næst efter kønsdriften er jernbanedriften den stærkeste af alle menneskelige drifter, og dem som sætter lidenskaberne mest i bevægelse. Selvom det er omstridt hvorledes ordene præcist faldt, så er der dog ingen tvivl om at både jernbanedriften og kønsdriften allerede fra jernbanens tidligste år satte lidenskaberne i bevægelse. Således blev en jernbanemand allerede i september 1847 – kun få måneder efter åbningen af København-Roskildebanen – afskediget af jernbaneselskabet på grund af et upassende forhold til en kvindelig rejsende.⁷⁵ Man kan med andre ord sige, at jernbanedriften i visse tilfælde også satte lidenskaberne i bevægelse.

Sammenfatning

Gennem alle tider har vi mennesker klaget, hvis vi har følt os dårligt eller uretfærdigt behandlet. De mange gengivne klager viser, at årsagerne og baggrundene for klagerne har været meget forskellige. Nogle gange er de stridende parter gået planken ud, eller rettere: De har taget de sidste skridt ad konflikttrappen, og har forlangt klageprotokollen udleveret. De mange klager er selvfølgelig forment af den tid, hvori klagen er opstået. I dag vil det være umuligt at klage over behandlingen på en jernbanerestaurant, for den er for længst nedlagt. Ligesom en klage over uhøflig ekspedition i rejsegodsekspeditionen også vil være en umulighed. Til gengæld vil det endnu i dag være muligt at klage over forsinkede tog, behandlingen ved billetteringen eller sikringen ved jernbaneoverskæringerne. Selvom vores samfund har ændret sig over de århundreder jernbaneteknologien har eksisteret, og på trods af at jernbanen og dens kunderettede funktioner også har forandret sig, så kan mødet mellem mennesker stadig slå gnister og afføde klager. I sjældnere tilfælde kan konflikterne endog udvikle sig fra ikke bare mundtlige uenigheder, men til egentlige fysiske konflikter. Således blev en 35-årig mand i Østre Landsret i sommeren 2021 idømt 30 dages ubetinget fængsel efter en konflikt med en togkonduktør på Københavns Hovedbanegård i februar 2020 om, hvorvidt han havde en gyldig billet eller ej. Konflikten udviklede sig på perronen til trusler om vold, ligesom konduktøren blandt andet kom til skade, da den rejsende forsøgte at tage sit rejsekort ud af hans hånd.⁷⁶ Et lignende tilfælde fandt sted omtrent samtidigt på Nørreport station, hvor en 28-årig kvinde endte i konflikt med en togrevisor, som ville se hendes billet. Det endte med spark, slag og en spytklat mod den pågældende tjenestemand. En hændelse som byretten i 2021 takserede til en betinget dom på 50 dages fængsel, hvor der i øvrigt var taget hensyn til kvindens svære personlige forhold.⁷⁷ Overfald på jernbanernes personale er desværre langt fra noget nyt fænomen. Allerede i foråret 1911 kunne dagspressen berette om, hvorledes en østjysk proprietær i Aalborg-ekspressen havde yppet kiv overfor nogle medrejsende, og da togpersonalet havde grebet ind, havde proprietæren taget fat i halsen på den ene togbetjent og – som det blev beskrevet – kværket ham op mod vognens væg. Overfaldet var så voldsomt, at nogle andre medrejsende trak i nødbremsen for at tilkalde hjælp.⁷⁸ Heldigvis er det sjældent, at uenighederne udvikler sig til fysiske episoder. Enten bilægges konflikten umiddelbart efter at den har fundet sted, eller også tager klageren fat på at skrive en skriftlig klage – også selvom klageprotokollerne for længst er afskaffet.

Forholdet mellem de rejsende og jernbanernes personale har altid haft ledelsens opmærksomhed, om end interessen og betydningen af kundebetjening i relation til andre dele af jernbanetjenesten har skiftet over tid. I *"Befordrings-Reglement for de danske Statsbaner"* fra 1872 står i §5 blot, at *"Det ved Jernbanen ansatte Personale er forpligtet til at vise Publikum Høflighed og al den Imødekommen og Velvilie,*

som kan forenes med Opfyldelsen af dets Tjenesteplichter".⁷⁹ Jernbanemandens pligter overfor publikum blev beskrevet lidt mere uddybende i *"Almindelig Instruks for samtlige Tjenestemænd ved De danske Statsbaner"* fra 1909. I en endnu gældende udgave fra 1931 fremgår det af § 11, at *"Over for Publikum skal Personalet under alle Forhold vise Ro, Besindighed, Upartiskhed, en høflig og sømmelig Optræden og al den Imødekommenhed, som kan forenes med Tjenestens Fordringer"*.⁸⁰ Der er imidlertid ingen tvivl om – når man læser de forskellige reglementer og undervisningsmaterialer fra Jernbaneskolen – at det var den praktiske jernbanevirk-somhed, sikkerheden på banen, jernbanegeografien og toge-nes indretning, som på det tidspunkt havde størst betydning, når nye jernbaneansatte skulle oplæres. I 1955 udsendte Statsbanerne imidlertid en helt ny vejledning om kundebetjening og trafikervervelse, hvor den gode kundeoplevelse var i centrum. I en omtale af vejledningen i DSB's medarbejderblad *Vingehjulet*, pegedes der på, at indholdet for mange ansatte nok var gammel vin på nye flasker, men at det alligevel kunne være værd at opfriske sin viden om god kunde-betjening, og at vejledningen også skulle anvendes ved oplæringen af nye, yngre kolleger på Jernbaneskolen.⁸¹

I selve *"Kundebetjening og Trafikervervelse"* erkendtes det da også, at den hidtidige vejledning af personalet havde ligget på et meget lille sted. De ansatte havde været overladt til sig selv uden megen mulighed for oplæring eller viden om god kundebetjening. Dette forsøgte man nu fra Statsbanernes side at råde bod på med en række gode råd om optræden, væremåde og rådgivning om, hvordan man bedst betjente kunderne. Foruden et propert og velsoigneret udseende var det vigtigt at opføre sig ordentligt. Man behandlede ikke kunden ud fra dennes påklædning. Uanset om tøjet var slidt, den rejsende var i arbejdstøj eller lignende, så var forskelsbehandling *"moralsk urigtigt og kan ikke forenes med princippet om den gode kundebetjening"*. Man skulle som ansat altid have kundens betydning for øje, lægge mærke til kundens temperament og humør, være høflig også selvom kunden var uhøflig, og så var det forbudt at bruge nedladende udtryk som *"lille frøken"* eller *"den dame"*. Det var naturligvis klart, at man lagde cigaren eller cigaretten fra sig, når en kunde blev betjent, også selvom *"at rygningen stimulerer arbejdsevnen"*. *"Mange mennesker betragter det som en ufor-skammethed at blive ekspederet af en person, der pulser løs på et eller andet rygeligt"*, blev det påpeget. Som ansat ved Statsbanerne skulle man udvise venlighed.

"Et venligt ord, et venligt smil eller måske en venlig gestus kan gøre underværker, når det gælder om at vinde en kundes tillid, og vi behøver vel ikke at tilføje, at vi aldrig må være overlegne eller sarkastiske over for kunden".

Men uanset hvor meget man som ansat anstrengte sig, så ville der altid være utilfredse kunder en gang i mellem. I sådanne tilfælde skulle den ansatte være tålmodig, forstående og lyttende.

Det var vigtigt, at klageren fik luft for sin utilfredshed, og at man søgte at bilægge stridighederne på den bedst mulige måde.

At kundebetjening er en størrelse under konstant udvikling, ses også af, at DSB's nye generaldirektør Povl Hjelt ved sin tiltræden i 1970 havde det erklærede mål at omdanne DSB fra et statsligt direktorat til en kundeorienteret servicevirksomhed. Dette indbefattede også god kundebetjening.⁸² I DSB Skolens målbeskrivelse for grundkursus for togbetjente fra 1981 indgik som en del af undervisningen også et fag med titlen "Service og kundebetjening", hvor formålet var at:

"bibringe togbetjenten forståelse for begrebet SERVICE og KUNDEBETJENING i bredeste forstand. Endvidere at skabe forståelse for samarbejdets betydning for virksomhedens image samt at anskueliggøre den rolle den enkelte medarbejder har inden for sit arbejdsområde, og betydningen af, at der ydes god service. Det vil sige individuel behandling af kunder, den personlige kontakts betydning, den rette behandling af reklamationer, afhjælpning af fejl samt betydningen af faglig viden".

I forbindelse med undervisningen blev de kommende togbetjente også præsenteret for Maslows behovspyramide fra 1943, der – set med jernbanemæssige øjne – grundlæggende går ud på, at de fysiske behov skal være i orden, altså at toget skal være klar til at køre, og sikkerheden skal være i orden, førend de følelsesmæssige og sociale behov kan realiseres.⁸³ Selvom kundebetjening har været en del af jernbanearbejdet siden 1847, så kan det hævdes, at der gik mere end 100 år, førend der kom en egentlig vejledning i, hvordan den ansatte skulle forholde sig i relationen til de rejsende.

I de bevarede klageprotokoller finder vi også en bred palet af alskens klager, som viser et vidt spekter af de jernbanerejsendes negative oplevelser under en togrejse. De viser, at klager opstår, uanset om der findes vejledninger eller ej. Mødet mellem mennesker kan en gang i mellem være konfliktfyldt og køre af sporet. Det er naturligvis umuligt at komme med nagelfaste konklusioner ud fra de mange indførsler i protokollerne. For det må formodes, at mange uoverensstemmelser under rejsen aldrig mundede ud i en skriftlig klage, ligesom de mange positive oplevelser natur-



Sikkerhed på jernbanen har i århundreder været et nøgleord og en ledetråd for jernbanens ansatte. Personalet har i utallige tilfælde derfor anvist og tilrettevist de rejsende. Det var også tilfældet på Holstebro Station i december 2025, hvor såvel en konge, en transportminister som byens borgmester pænt måtte vente ved perronovergangen, indtil det ordinære tog til Struer havde passeret. Først derefter kunne to orangeklædte medarbejdere ophæve spærringen, så gæsterne kunne komme over sporet til et indvielsestog til Lemvig. Episoden fandt sted uden konflikter, men måske nok med en vis overraskelse blandt indvielsesgæsterne. Jernbanesikkerhed respekterer ikke rang eller stand (foto: forfatteren).

ligvis heller ikke indgår blandt de mange klager, som med spids pen er indført i protokollerne. Det kan derfor være vanskeligt at vurdere kundetilfredsheden blandt de første generationer af jernbanerejsende. Men alligevel kan der udledes forskellige fælles karakteristika efter en gennemgang af en stor mængde af de bevarede klageprotokoller.

Det var nærmest alle typer af mennesker, som skrev i stationernes klageprotokoller – lige fra samfundets spidser til det, der med et bredt udtryk, kan kaldes den almindelige dansker. Klageprotokollerne er løbende blevet anvendt. Oftest på de store stationer og mindre på de små landstationer. Decideret dårlig eller mangelfuld kundeservice har til alle tider kunnet afføde en klage. Det gælder uanset om det var vanskeligheder ved anvisningen af plads i et tog, en oplevet ubehøvlet betjening i billetsalget eller uforskammet personale i jernbanerestauranten. Dertil kom, at det også slog gnister, når kunderne mødte autoriteterne i form af jernbanernes personale, hvad enten mødet fandt sted ved billetkontrollen, jernbanebommen eller i stationsbygningen. Flere klagende rejsende har haft vanskeligheder med at acceptere den magt og autoritet, der lå bag jernbaneuniformen, hvilket altså også har givet sig udslag i egentlige klager over magtudøvelsen. Man kan sige, at uniformen – eller måske bare jernbanepersonalets autoritet – i visse tilfælde har fungeret som en slags rød klud overfor utilfredse rejsende. For hvorfor tog stationsforstanderen ikke sin kasket af, når han var i samtale med en rejsende på Roskilde station. Eller hvorfor blev den rejsende så vred over den manglende lukning af en dør i en togtupé. Var det begivenheden eller uniformens påvirkning? På den anden side kan det også hævdes, at enkelte af jernbanepersonalet muligvis har misbrugt deres autoritet som i tilfældet på Klampenborg station, hvor en rejsendes barn blev slået oveni hovedet, og da dette blev påtalt af faren, fik familien at vide, at de ikke kunne komme med førstkommande tog til København. Eller ved inddragelsen af soldatens rejsehjemmel i et tog på Sydsjælland. En klassisk konflikt mellem embedsmanden og den rejsende ses også af den klage, som cand. phil Hans Dahlerup, assistent i Københavns Telefon A/S, indførte i Københavns Hovedbanegårds klageprotokol i februar 1910:

”Ved Ankomsten af Tog 11.07 Efterm. fra Korsør ventede jeg paa Ankomststationen. Da Passagererne gik ud, stod jeg i Døren og saa efter vedkommende, som jeg ventede. Jeg spærrede absolut ingen Passage, men vilde selvfølgelig paa en høflig Anmodning derom fra Portørens Side øjeblikkelig have stillet mig længere ind i Lokalet. Nu blev jeg imidlertid grebet bagfra i Kraven og med brutale Puf og Stød af Manden drevet tilbage, alt medens han saaledes højroestet skældte ud efter Noder. Da jeg i en høflig Tone anmodede ham om at bruge en mere afdæmpet Optræden, svarede han: „Nej, De har bare at skruppe ind!” En saadan Behandling hverken vil eller kan jeg selvfølgelig finde mig i, og jeg maa

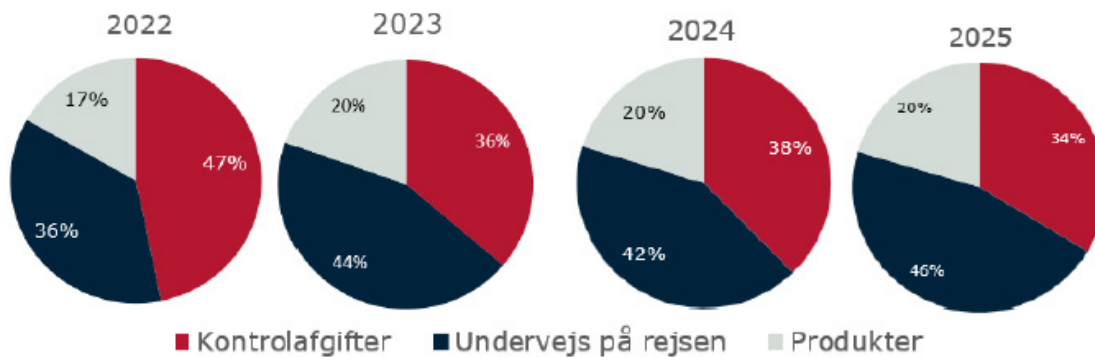
*derfor anmode om en nærmere Forklaring i denne Sag. Saavidt jeg saa, var Portørens Nummer 171”.*⁸⁴

Et andet lignende eksempel på en vred jernbanerejsende, der følte sig forulempet af jernbanernes personale og var i sine følelsers vold, finder man ligeledes i Københavns Hovedbanegårds protokol, hvor ingeniør F. Lerche fra Fredensborg skrev en malende og hidsig beskrivelse af sine oplevelser i juni 1929:

*”Undertegnede er idag ankommen fra Nyborg Kl. 16,32 og agter mig videre til Fredensborg. Køreplanen er imidlertid lagt saa ovenud genialt, at Nordbanetoget afgaar to minutter før Korsortoget kommer ind. Mon ikke den Mand der laver Køreplanen kunde have godt af lidt Ferie, han er synlig overanstrengt. Ved min Ankomst til København bad jeg om Klageprotokollen og blev henvist til Inspektionslokalet hvor en meget svær Herre, der nægtede at opgive sit navn meddelte mig, at den Tone hvori jeg fremsatte mit Forlangende ikke passede ham og at han derfor ikke vilde udlevere mig Protokollen. En anden Herre, som imidlertid var kommen til Stede og som i modsætning til den første optraadte høfligt og ogsaa opgav sit navn (som jeg desværre har glemt) meddelte mig, at han ikke havde Ret til at udlevere Protokollen, naar jeg ikke havde Billet. Da jeg derefter viste ham min Billet til Fredensborg, sagde han, at jeg kunde faa Protokollen ved Henvendelse til den førstnævnte arrogante Herre. Jeg ønskede imidlertid ikke igen at udsætte mig for hans ubehagelige og brøsig eller rettere rigtig gammeldags bureaukratiske Optræden og hentede derfor først et Vidne. Da jeg i dettes Overværelse forlangte Protokollen var Tonen en lidt anden, ja udpræget servil og Protokollen blev udleveret. Vi „Publikummere” har jo været overordentlig glade ved den Forandring der i de senere Aar er foregaaet med Banernes Funktionærer i Retning af ubureaukratisk Optræden og Handlemaade; de enkelte sorte Faar der endnu er i Flokken bliver sikkert efterhaanden pillet ud. Her er et af dem”.*⁸⁵

Også personalets iver for at få togene afsted til tiden kunne undertiden kollidere med de rejsendes naturlige ønske om at komme af toget, inden det fortsatte på sin videre færd. Tidligere er beskrevet forskellige eksempler fra S-togenes indførsel i den københavnske nærtrafik, men disse eksempler var langt fra enestående. I august 1909 kunne en maskinmester således indføre følgende klage i Københavns Hovedbanegårds klageprotokol:

”Herved tillader jeg mig at henlede Opmærksomheden paa et uheldigt Forhold, som let kan faa farlige Følger for det rejsende Publikum. Ved Skovlunde Holdeplads (Frederikssund) lader det meget magtpaaliggende for Togpersonalet, at faa Toget „færdigt” paa kortest mulige Tid, men Resultatet er ofte, at Toget er igang, før de Rejsende er inde i Kupeerne. Dags Dato var saaledes



- Det er fortsat kategorien "Undervejs på rejsen", der udgør den største andel af klagerne til Kundeambassadøren, hvoraf langt hovedparten er klager i forbindelse med en forsinkelse.
- Klager over en kontrolafgift udgør også en betydelig andel. Antalmæssigt er der dog sket et lille fald sammenlignet med sidste år. Hovedparten af disse klager vedrører mobilbilletter, men der ses i år en større spredning i årsagen til en kontrolafgift. DSB har i perioden udstedt lidt færre kontrolafgifter end for perioden sidste år.
- Andelsmæssigt ligger klager over billetprodukter ret stabilt. Antalmæssigt er der dog sket en lille stigning. I andet halvår af 2025 er det klager over Pendlerkort, herunder klager over Tak Pendlerordningen, der hyppigst giver anledning til en klage.

Selvom de fysiske klageprotokoller for længst er afskaffet, er klagelysten ikke aftaget. Alene i 2. halvår af 2025 modtog DSB 46.000 klager. I den første halvdel af 2020'erne var den hyppigste klageårsag relateret til det DSB betegnede som oplevelser "undervejs på rejsen". Typisk i relation til togforsinkelser. Ligeledes var udstedelsen af kontrolafgifter også en væsentlig klagefaktor (illustration: DSB, www.dsb.dk/om-dsb/virksomheden/organisationen/kundeambassadoeren/hvad-klager-kunderne-over/).

Toget Kl. 9.23 Fm. fra Skovlunde gaaet igang, endnu medens min Moder, en Dame paa 67 Aar, befandt sig paa Trinbrættet. Togpersonalet vil maaske nok indvende, at ældre Damer er langsomme af sig, men dertil skal jeg tillade mig at bemærke, at ½ Minut mere eller mindre umuligt kan spille en saa stor Rolle, især da Toget altid holder 1-4 Minutter ved Herløv, efter at Dørene er lukkede. Dette tilfælde er ikke enestaaende, det hænder som sagt ofte. Ligeledes har jeg to Gange været Vidne til, at Toget har maattet holde igen efter Afgang, fordi enkelte Passagerer ikke var kommet helt ud af Kupeerne".⁸⁶

"Det er helt afgørende for mig, at vi har et meget skarpt fokus på kunderne i alt, hvad vi gør i DSB. Som servicevirksomhed er det kunderne, vi lever af. Jo flere tilfredse kunder vi har, desto flere kunder kan vi også tiltrække til toget i årene, der kommer, og det er netop her, vores hovedopgave ligger",

Klager og utilfredshed har eksisteret til alle tider. I alt fald indførtes klageprotokollerne allerede ved åbningen af den første jernbane i kongeriget Danmark i 1847 – og de første indførsler i protokollerne skete kun få dage efter åbningen af banen. Selv den dag i dag modtager transportselskaberne, herunder blandt andet DSB, talrige kundeklager, og selvom klageprotokollen blev afskaffet i 1970, så når klagerne stadig frem til modtageren. Således oprettede DSB i 2011 et uvildigt embede som kundeambassadør, der skulle se på de rejsendes klager, hvis klageren fortsat var utilfreds efter at have fået et svar fra DSB's kundecenter.

udtalte DSB's daværende administrerende direktør Christian Roslev ved oprettelsen af posten som kundeambassadør.⁸⁷ At klagerne langt fra er forsvundet, ses blandt andet af DSB's opgørelse for 2. halvår af 2024, hvor DSB modtog 67.000 klager. Heraf endte 443 klager hos kundeambassadøren. 25 klager valgte at gå videre med deres klage til Ankenævnet for bus, tog og metro, der blev nedsat i 2009. Langt hovedparten af klagerne omhandlede forsinkede tog, klager over kontrolafgifter samt klager over DSB's produkter. Selvom den personlige kontakt mellem personalet og de rejsende er blevet mindre i takt med digitaliseringen af samfundet, så ses det dog stadig, at den menneskelige kontakt kan føre til klager, om end i et mindre omfang. En af de klager som DSB's kundeambassadør behandlede i 2024, var således en krænkelsessag, hvor en kunde ønskede en undskyldning af en DSB-medarbejder.⁸⁸

16. Ibid., Odense 1926-Over Jersdal 1920, pk. 70, Ankeprotokol for On-sild Station.
17. Ibid., Glostrup 1847-1865, pk. 18, Klageprotokol Glostrup.
18. Ibid., Fredericia 1866-1935, pk. 13, Klageprotokol Fredericia.
19. Ibid., Odense 1926-Over Jersdal 1920, pk. 70, Ankeprotokol for Or-drup Station.
20. *Berlingske Tidende* 7/12 1897.
21. *Vestkysten* 23/7 1918.
22. Ibid., Odense 1926-Over Jersdal 1920, pk. 70, Ankeprotokol for Or-drup Station.
23. DSB, Personaleafdelingen, Journalsager 1867-1910, pk. 77, Ac 1882/102.
24. Rigsarkivet, DSB, Trafikafdelingen, Materiale fra danske stationer 1823-1994, Borup 1856-1866, pk 5, Klageprotokol for Borup station.
25. Ibid., Sommersted 1920-Sorø 1890, pk 82, Klageprotokol Sorø.
26. Ibid., Nivå 1897-Nyborg 1960, pk 62, Klageprotokol Nyborg Stats-banegård.
27. Ibid., Albertslund 1968-Arden 1869, pk 1, Klageprotokol Arden.
28. Ibid., Oddesund Nord 1882-Odense 1897, pk. 69, Klageprotokol Odense.
29. Ibid., Oddesund Nord 1882-Odense 1897, pk. 69, Klageprotokol NFJ Odense.
30. Ibid., Glostrup 1847-1865, pk. 18, Klageprotokol Glostrup.
31. Ibid., Ebberup 1859-Ejstrup 1921, pk. 8, Klageprotokol Roskilde (protokollen ligger i en forkert arkivæske).
32. Ibid., Klampenborg 1863-1919, pk. 43, Klageprotokol for Klampen-borg station.
33. Ibid., Fredericia 1866-1935, pk. 13, Klageprotokol Fredericia.
34. Ibid., Roskilde 1847-1880, pk. 75, Klageprotokol Roskilde.
35. Ibid., Ålestrup 1893-Århus 1865, pk. 115, Klageprotokol Aalestrup.
36. Ibid., Gadbjerg 1914-Glejbjerg 1916, pk. 17, Klageprotokol Gørding.
37. Ibid., Gadbjerg 1914-Glejbjerg 1916, pk. 17, Klageprotokol Gørding.
38. Rigsarkivet, DSB, Københavns Hovedbanegård, Klageprotokol 1868-1948, Station III 1868-København 1896 mm, pk. 1. Annotationspro-tokol for Københavns station 1847.
39. Rigsarkivet, DSB, Trafikafdelingen, Materiale fra danske stationer 1823-1994, Brabrand 1862-Bøstrup 1909, pk. 6, Klageprotokol Bra-brand.
40. Ibid., Daugård 1868-Døstrup 1920, pk. 7, Klageprotokol Daugaard.
41. Ibid., Klampenborg 1863-1919, pk. 43, Klageprotokol for Klampen-borg station.
42. Ibid., Næstved 1872-Nørre Alslev 1946, pk. 66, Klageprotokol for Næstved station.
43. Ibid., Fredericia 1866-1935, pk. 13, Klageprotokol Fredericia.
44. Ibid., Valdbj 1856-Vamdrup 1985, pk. 105, Klageprotokol Vamdrup.
45. Rigsarkivet, DSB, Københavns Hovedbanegård, Klageprotokol 1868-1948, København H 1909-København L 1948, pk. 2. Klageprotokol for København H 1909.
46. Rigsarkivet, DSB, Trafikafdelingen, Materiale fra danske stationer 1823-1994, Roskilde 1847-1880, pk. 75, Klageprotokol Roskilde.
47. Ibid., Århus 1924-Årup 1916, pk. 117, Klageprotokol for Århus Hovedbanegård.
48. Ibid., Århus 1924-Årup 1916, pk. 117, Klageprotokol for Århus Øst-banegård.
49. Ibid., Århus 1924-Årup 1916, pk. 117, Klageprotokol for Århus Hovedbanegård.
50. Ibid., Fredericia 1866-1935, pk. 13, Klageprotokol Fredericia.
51. Ibid., Roskilde 1847-1880, pk. 75, Klageprotokol Roskilde.
52. Ibid., Tylstrup 1893 – Tåstrup 1856, pk. 102, Klageprotokol Taastrup/Kjøgevejen.
53. Ibid., Oddesund Nord 1882-Odense 1897, pk. 69, Klageprotokol Odense.
54. Ibid., Haslev 1871-Hedehusene 1871, pk. 28, Klageprotokol Haslev.
55. Ibid., Borup 1856-1866, pk 5, Klageprotokol for Borup station.
56. Ibid., Albertslund 1968-Arden 1869, pk 1, Klageprotokol Allingaa-bro.
57. Ibid., Brabrand 1862-Bøstrup 1909, pk. 6, Klageprotokol Børkop.
58. Ibid., Fredericia 1866-1935, pk. 13, Klageprotokol Fredericia.
59. Ibid., Fredericia 1866-1935, pk. 13, Klageprotokol Fredericia.
60. Ibid., Ebberup 1859-Ejstrup 1921, pk. 8, Klageprotokol Roskilde (protokollen ligger i en forkert arkivæske).
61. Ibid., Århus 1924-Årup 1916, pk. 117, Klageprotokol for Århus Hovedbanegård.
62. Ibid., Århus 1924-Årup 1916, pk. 117, Klageprotokol for Århus Øst-banegård.
63. Ibid., Fredericia 1866-1935, pk. 13, Klageprotokol Fredericia.
64. Ibid., Ebberup 1859-Ejstrup 1921, pk. 8, Klageprotokol Roskilde (protokollen ligger i en forkert arkivæske).
65. Ibid., Oddeund Nord 1882-Odense 1897, pk. 69, Klageprotokol Odense.
66. Ibid., Albertslund 1968-Arden 1869, pk 1, Klageprotokol Allingaa-bro.
67. Ibid., Glostrup 1847-1865, pk. 18, Klageprotokol Glostrup.
68. Rigsarkivet, Auditoren ved Statsbanerne, journalsag 4/1907.
69. Ibid., journalsag 21/1941.
70. Rigsarkivet, DSB, Københavns Hovedbanegård, Klageprotokol 1868-1948, Station III 1868-København 1896 mm, pk. 1. Annotationspro-tokol for Københavns station 1847.
71. Rigsarkivet, DSB, Personaleafdelingen, Journalsager 1867-1910, Bd 143/1867-204/1875, pk. 94, journalsag Bd 189/1870.
72. Rigsarkivet, Auditoren ved Statsbanerne, journalsag 1/1915.
73. Ibid., journalsag 26/1937.
74. Ibid., journalsag 49/1944.
75. *Flyveposten* 15/9 1847.
76. Anklagemyndighedens vidensdatabase: [https://vidensbasen.anklage-myndigheden.dk/api/Portals\(6e302527-f0b3-4a5e-889a-668aa67e5491\)/Print/h/6dfa19d8-18cc-47d6-b4c4-3bd07bc15ec0/VB/4940bc79-0929-4e7a-9237-23c5d1eb8992](https://vidensbasen.anklage-myndigheden.dk/api/Portals(6e302527-f0b3-4a5e-889a-668aa67e5491)/Print/h/6dfa19d8-18cc-47d6-b4c4-3bd07bc15ec0/VB/4940bc79-0929-4e7a-9237-23c5d1eb8992), hentet 17/8 2025.
77. Anklagemyndighedens sag AM2021.08.090; Københavns Byrets Dom SS 4-9008/2020/BB 0100-70312-00060-20; Østre Landsrets Dom S-3550-20 af 9/8 2021.
78. *Information* 26/6 2021; <https://www.information.dk/moti/2021/06/togkonduktoeren-se-billet-ende-spark-slag-spyt>, hentet 17/8 2025.
79. *Skive Folkeblad* 1/5 1911.
80. *Befordrings-Reglement for de danske Statsbaner af 1. juli 1872*, Århus 1877. <https://www.jernbanearkivalier.dk/dsb-ordresamlingen/DSB-Befordrings-Reglement-1877.pdf>, hentet 13/9 2025.
81. *Almindelig Instruks for samtlige Tjenestemænd ved De danske Stats-baner 1909*, udgivet 1931. <https://www.jernbanearkivalier.dk/dsb-ansættelse/DSB-Alm-Instruks-1909-1931.pdf>, hentet 13/9 2025.
82. *Vingehjulet* 14/1955.
83. Christensen 2014.
84. *DSB Skolen, Grundkursus for togbetjente* 1981, <https://www.jernbanearkivalier.dk/laereboeger/DSB-Grundkursus-for-togbetjente-1981.pdf>, hentet 13/9 2025.
85. Rigsarkivet, DSB, Trafikafdelingen, Materiale fra danske stationer 1823-1994, København H 1909-København L 1948, pk 2, Klage-protokol Københavns Hovedbanegård.
86. Ibid., København H 1909-København L 1948, pk 2, Klageprotokol Københavns Hovedbanegård.
87. Ibid., København H 1909-København L 1948, pk 2, Klageprotokol Københavns Hovedbanegård.
88. DSB pressemeddelelse 20/9 2011 ”DSB har fået en kundeambassa-dør”.
89. <https://www.dsb.dk/globalassets/om-dsb/kundeambassadoren/2024/kundeambassadors-statusrapport-2.-halvar-2024.pdf>, hentet 22/7 2025.
90. Kronikken findes på Knud Romers webside: <https://knudromer.dk/hold-nu-kaeft-hvor-er-jeg-traet-af-dsb/>, hentet 30/9 2025. Endvidere bragt i: *Politiken* 17/1 2020. DSB’s replik findes i *Politiken* 24/1 2020.

Paris-Skandinavien-Express og Nord-West-Express på vej til København over Storstrømsbroen i 1961. Toget førte direkte vogne mellem Paris og Stockholm, Paris og København, Aachen og København og fra Hoek van Holland (foto: ukendt, Københavns Foto-service/DJM).







Kortet viser den fulde udstrækning af sovevognsruter igennem Danmark. Ikke alle var blevet benyttet gennem hele perioden. Med rødt vises jernbanefærgesoverfarter, og med rød tekst er angivet i hvilken periode, der blev overført sovevogne (kort: forfatteren).

Nattog

- et historisk rids

Af René Schrøder Christensen

Resumé

I det følgende gennemgås historien om nattog og sovevogne i Danmark fra 1800-tallet til i dag. Nattog blev muligt gennem udbygningen af jernbanenettet og internationale forbindelser, og fra omkring år 1900 voksede trafikken med direkte ruter til Europa. Sovevogne udviklede sig fra luksus for de få til et bredere tilbud med flere klasser og liggevogne.

Efter en storhedstid i midten af 1900-tallet begyndte omfanget af nattogsrejser at gå tilbage fra 1970'erne på grund af konkurrence fra fly, biler og hurtigere tog. Infrastruktur som broer og tunneler forkortede rejselængder og reducerede behovet for overnatning i tog. I 2014 ophørte nattog i Danmark for en stund. I de senere år er nattog dog vendt tilbage som internationale forbindelser, bl.a. mellem Sverige og Tyskland, og der er igen interesse for denne rejseform, bl.a. af klimahensyn og ønske om komfort.

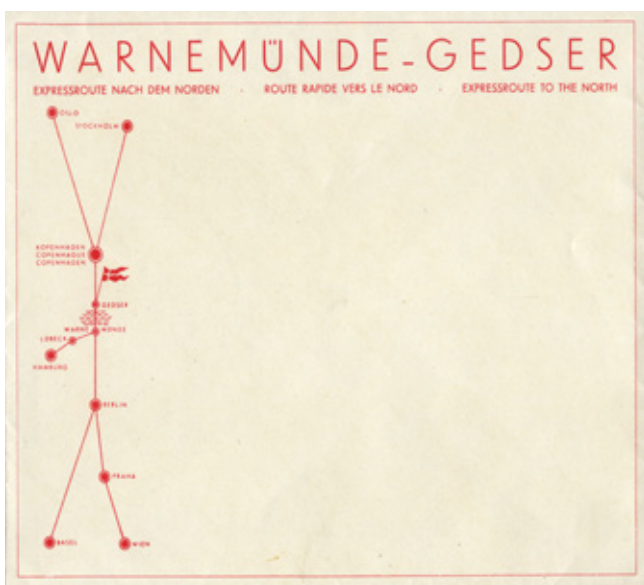
I 2026 fejrer Det internationale Sovevognsselskab (CIWL: Compagnie Internationale des Wagons-Lits) officielt 150 året for selskabets etablering, omend det var med afsæt i en lidt ældre virksomhed.¹ Relationen til Danmark er ikke lige så langvarig – men det at rejse med sovevogn i og ud af landet har været muligt næsten lige så længe – og for alvor i mere end 120 år.

Nattogene er efter fravær i en kortere årrække tilbage på de danske skinner i første omgang som transitforbindelse mellem Stockholm og Berlin med Snälltåget siden 2021 og fra 2022 med svenske Statens Järnvägar (SJ).² En vigtig del af den danske jernbanehistorie er koblingen til det internationale netværk med muligheden for direkte forbindelser til udlandet både som dag- og nattog. Her beskæftiger vi os primært med passagerernes mulighed for at gå til ro i direkte forbindelser.³ I den følgende artikel peger Poul Kattler på, hvilke bekvemmeligheder sovevogne i dag rummer og på fordelene ved at vælge nattog, men først gives et kort historisk rids af sovevognstrafikken i Danmark.

Inden nattogstrafikken i Danmark for en stund blev afviklet i 2014 lå der en lang historie bag med flere forsøg på at levere tog med sovefaciliteter og forplejningsmuligheder. Fra begyndelsen var der tale om ganske få luksuriøse førsteklassevogne, men efterhånden blev der indført alle klasser i togene – og en række destinationer i europæiske lande blev mulige

at nå med direkte tog med sovepladser. Langvarige togrejser blev mere attraktive, hvis antallet af omstigninger blev reduceret, og det blev muligt at sove turen væk. Strækningernes længde og togenes hastighed er afgørende, og i takt med bedre forbindelser og større fart kunne man komme længere væk til udenlandske destinationer. Og omvendt forsvandt grundlaget for indenrigs sovevognstrafik, da Storebæltsforbindelsen reducerede togturen på tværs af landet til bare 4-5 timer.

Den danske jernbane var fra begyndelsen tænkt som både et nationalt net og som forbindelse til udlandet. Den første jernbanestrækning i det danske monarki blev anlagt syd for grænsen i 1844 – mellem Kiel og Altona. Tre år senere kunne man komme med tog mellem København og Roskilde, men først i slutningen af 1870'erne var der tale om et egentligt jernbanenet, der forbandt Danmark internt såvel som med det sydlige udland. Jernbanestrækningerne blev orienteret mod Tyskland, Sverige/Norge og England med dampskibsforbindelser fra havnene i Korsør, Helsingør, København, Gedser og Esbjerg og via Jylland.⁴ Jernbaneforbindelsen mod syd på den jyske halvø var etableret med strækningen mellem Flensborg og Vojens i 1864 og videre til Vamdrup i 1866. Strækningerne ved Hamburg hørte nu ikke længere til det danske monarki, og grænsen blev flyttet mod nord som resultat af krigen mod Preussen og Østrig i 1864, hvorefter grænsestationen lå i Vamdrup frem til Genforeningen i 1920.⁵



Ruten mellem Skandinavien og Tyskland, Schweiz og Østrig via Gedser-Warnemünde-overfarten på reklame-brevpapir ca. 1935 (ekstern samling, Kurt Jeppesen, DJM).

Forbindelserne over bæltet og sundet via jernbanefærger åbnede i 1872 (Lillebælt), 1882 (Oddesund), 1883 (Storebælt) og 1884 (Masnedesund), mens der allerede i 1879 var etableret en jernbanesvingbro over Limfjorden. Fra 1892 var der jernbanefærgeforbindelse til Hälsingborg i Sverige (almindelig dampfærge fra 1874) og fra 1895 til Malmö. De danske jernbanestrækninger var nu en del af et europæisk netværk. Dette netværk blev udbygget kort efter århundredeskiftet med statsbanernes jernbanefærgerute fra Gedser til Tyskland i 1903.⁶ Der var allerede fra 1880'erne dampfærge mellem



To tyske sovevogne fra Mitropa under ophold på Belvedere i København ca. 1935 (foto: ukendt, Københavns Foto-service/DJM).

Gedser og Warnemünde, og begge byer var knyttet til de respektive landes jernbaner fra 1886, men der var ikke jernbanespor på færgen før 1903. Forudsætningerne for gennemgående vogne – herunder sovevogne – var således etableret indenrigs i 1880'erne og til udlandet omkring århundredeskiftet. Færgeforbindelsen mod syd gik via Gedser til Warnemünde samt i en kortere periode til vesttyske Großenbrode (1951-63) frem til etableringen af en ny hovedrute – den såkaldte Fugleflugtslinje over Rødbyhavn fra 1963.⁷ Imidlertid udgjorde jernbanefærgernes begrænsede kapacitet en flaskehals, og overførsel af godsvogne var prioriteret.

De faste forbindelser over Lillebælt i 1935 og Storstrømmen i 1937 styrkede netværket og forbindelserne til og fra hovedstaden ved at afkorte rejsetiden. Det gjaldt også forbindelsen til Frederikshavn med åbningen af en ny bro over Limfjorden såvel som Oddesundbroen – begge i 1938. Fra Frederikshavn var der færgeforbindelse til Sverige – omend aldrig med persontogvogne. Den nyere tids broer og tunneler over Storebælt og Øresund fik også stor betydning for udlandstrafikken med tog. De var med til at aflive nattogstrafikken, da tunnelgodkendelse af sovevogne blev en barriere, ligesom en kommende Femern Bælt-forbindelse givetvis vil få betydning for jernbanerejserne mellem Sverige, Danmark og Tyskland. Jernbanefærgerne til Sverige ophørte i 2008, og fænomenet blev historie i december 2019, da den sidste jernbanefærge sejlede mellem Rødbyhavn og Puttgarden.⁹ Herefter er togforbindelserne til udlandet kun via faste forbindelser.

Internationale nattogsselskaber

De første vogne med vandrette sovemuligheder dukkede op i England og USA i slutningen af 1830'erne, men det kommercielle gennembrud fandt først sted med luksussovevogne konstrueret af G.M. Pullmann. Den første af disse vogne så dagens lys i 1864 og kom i drift året efter,¹⁰ og typen såvel som forretningsmodellen, hvor selskabet ejede og drev sovevogne og senere restaurantvogne, blev vidt udbredt. Det var også Pullmann-vogne, der dannede inspiration for den europæiske pendant – belgiske G. Nagelmachers internationale sovevognsselskab (CIWL), der kom i drift i 1870'erne. Fra begyndelsen blev der leveret nattog i Preussen, Østrig, Belgien, Rumænien og Frankrig, og geografien blev udvidet i 1880'erne, ligesom der blev indsat spisevogne.¹¹ I 1886 kom den første sovevognsrute gennem Danmark, og rutenettet voksede i Europa i årene op mod århundredeskiftet – også i Danmarks umiddelbare nabolande. I flere lande blev sovevognsdriften statslig – bl.a. i Preussen og Sverige, men i Danmark fik CIWL hurtigt fodfæste, og fik monopol fra 1907 og i første omgang 15 år frem.¹²

Begge verdenskrige medvirkede til forandringer i sovevognstrafikken. Første verdenskrigs opdeling af Europa med Østrig-Ungarn og Tyskland på den ene side og Storbritannien, Fran-

krig og Rusland på den anden side afstedkom etableringen af tyske/østrig-ungarske Mitropa (Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesellschaft) i 1916 som konkurrent til CIWL. Efter krigen betjente Mitropa de fleste ruter i Tyskland og Østrig, Nederlandene og Schweiz og efter overenskomst med CIWL fra 1925 trafikken mellem Skandinavien og Tyskland – dog undtaget transitruter til Sydeuropa, der betjentes af CIWL.

Opdelingen af Europa i Øst og Vest efter 2. verdenskrig afspejlede sig også i sovevognsdriften. CIWL genoptog de internationale togtruter gennem Tyskland, men hovedparten af ruterne i Østeuropa forsvandt i slutningen af 1940'erne. I 1949 blev sove- og spisevognsruterne indenrigs i Vesttyskland overtaget af DSG (Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft) – Mitropas arvtager i vest. Mitropa fortsatte som statsligt selskab i DDR.¹³ De sovjetiske statsbaner (SZD) blev også sovevognsaktør med ruter til Vesteuropa.

Sovevognsselskaberne CIWL og DSG havde efterhånden nedslidt materiel, og i 1971 blev der etableret et samarbejde mellem de europæiske statsbaner om drift af sovevogne på tværs af grænser i form af den internationale sovevognspool (TEN: Trans Euro Nat). De statslige jernbaneselskaber puljede således deres sovevogne og drev dem overalt på det fælles net. Mange af CIWL's og DSG's vogne indgik i puljen. Nattogene blev fortsat betjent af CIWL og DSG, og TEN eksisterede frem til 1995.¹⁴ Herefter tog andre selskaber over, som resultat af den europæiske liberalisering. Efter Tysklands genforening i 1990 blev Mitropa atter samlet i 1994, da østtyske Reichsbahn og vesttyske Bundesbahn blev samlet som Deutsche Bahn (DB). DB etablerede i samarbejde med Østrigs og Schweiz's statslige baner et nyt sovevognsselskab, CityNightLine i 1995, som eksisterede frem til 2016. CIWL har stadig catering-aktiviteter på tog flere steder i Europa.

Internationale sovevognsselskaber i Danmark

I Danmark udløb CIWL's monopol i 1923 og DSB indgik da kontrakt med Mitropa om sovevognstrafik til Tyskland – fra begyndelsen via Gedser til Berlin og Hamburg.¹⁵ Ruterne var i drift til 2. verdenskrig. I 1930'erne blev yderligere et Mitropa-tog indsat mellem Frederikshavn og Hamburg, samt på ruten Helsingør-København-Fredericia-Hamburg. CIWL drev fortsat de indenrigs sovevogne i Danmark og fra 1923 også spisevogne. I 1948 fik CIWL atter eneret på sovevognsdrift i Danmark i 25 år. Mangel på kunder betød, at CIWL i 1956 skruede ned for luksus og nedlagde den tidligere 1. kl., 2. kl. blev omlagt til en ny 1. kl. og 3. kl. tilsvarende til 2. kl. – og prisen kunne således nedsættes. Selskabets storhedstid var i 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne, med mange ruter og afgang. CIWL fornyede ikke monopoliet på sove- og spisevogne i dansk international trafik i 1963.¹⁶ Samme år kunne Mitropa derfor have gennemgående tog,



Sovevogne havde forskellige niveauer af luksus afhængig af, om der var tale om 1., 2. eller 3. klasse. Sovekupéerne tilbød ud over opredt soveplads også mulighed for toilette m. vaskerum. Toiletter var delte – ofte mellem to kupéer. Komforten varierede med klasserne – og med antal passagerer pr. kupé (1-3), men fælles var den høje håndværksmæssige kvalitet og detaljegrad samt materialevalg. 1. klasse (Single) i CIWL-sovevogn, 1955 (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).



Forplejning på de første Wagons-Lits tog i Danmark. En ekspeditrice fra Hovedbanegårdens frugt- og konfekturkiosk overrækker en rejsekurv til en mand i en sovevogn i eksprestotet til Berlin, ca. 1911. Fra 1923 drev CIWL spisevogne på danske strækninger (foto: ukendt, affotografering: L.P. Elfelt, Ekstern samling, Det Kongelige Bibliotek, DJM).



Sovevogne var indrettet, så de kunne omstilles fra dagtilstand med sæder, til nattilstand med senge. I begyndelsen var der i 1. kl. kupéer opredt til to og i 2.kl. til fire passagerer i toget mellem Ålborg og København. Prisen for 2. kl. svarede til en hotelovernatning. Grundelementet var en halvkupé, der kunne slås sammen med nabohalvkupéen, og sidegang, hvor konduktøren havde ophold. Interiør af DSB-sovevogn i 1904. Sidegangen samt sovekupéen i dag- henholdsvis nattilstand (foto: Scandia fabriksfoto, DJM).¹⁸



og der var atter efter 24 år direkte forbindelse København-Berlin, ligesom DSG overtog de tyske ruter fra Danmark. Der blev sideløbende med sovevogne for alvor indført liggevogne – som var blevet introduceret i 1950'erne.¹⁷ CIWL's sovevognsdrift i Danmark ophørte endeligt i 1971, og DSB tilsluttede sig den internationale sovevognspulje TEN.

Nattog i Danmark

Indførelsen af nattog i Danmark havde en lidt tøvende start. De første blev indsat på de jysk-fynske strækninger mellem Randers og Altona i 1886. Der var i de preussiske byggede vogne 7-14 sovepladser, men der var ikke tale om egentlige sovevogne, da der ikke var opredning. Sovepladserne på 1. og 2. kl., blev etableret ved, at to sæder over for hinanden kunne trækkes sammen. Der var ringe succes med dette tiltag, og det blev allerede indstillet i slutningen af det følgende år.²⁰ Den internationale sovevognstrafik fra Danmark blev for alvor etableret omkring århundredeskiftet. Først i 1898 med forbindelsen til Sverige fra København via Hålsingborg til Göteborg. Ruten blev nogle år senere forlænget til Oslo.²¹ Dernæst kom ruterne fra København til Tyskland i 1903: til Berlin via den nye jernbanefærgeoverfart Gedser-Warnemünde og til Hamburg via Fyn og over den daværende dansk-tyske grænse i Vamdrup.²² Hovedruten mod syd frem til 2. verdenskrig var via Gedser-Warnemünde. I 1904 blev de første egentlige indenrigsnattog sat i drift af DSB mellem København og Aalborg og mellem Esbjerg og København (kun i østgående retning).²³ Tre år senere blev der tilføjet en jysk rute fra Frederikshavn til Hamburg.

Sovevognsruterne til udlandet var således hovedsagelig med forbindelse til København, og herfra løb gennem tiden to ruter mod nord: fra København eller via Helsingør over Øresund, og tre ruter mod syd: over bælteerne, Fyn og Jylland eller over Storstrømmen og henholdsvis Falster eller Lolland samt Femernbælt. Hertil kom ruten fra det nordlige



Jylland direkte mod syd. I begyndelsen var de sydlige destinationer Berlin og Hamburg. Et forsøg med en supplerende luksusrute til Berlin, *Danmark Expressen*, viste sig dog ikke at have et publikum, hvorfor den sløjfedes i 1909 efter bare to år – angiveligt pga. prisen, der var mere end en månedsløn for en almindelig arbejder for den 10-11 timer lange tur.²⁴ Forbindelsen mod nord styrkedes i 1911 med direkte sovevognsforbindelse over Malmö til Stockholm og Kristiania/Oslo.²⁵ De indenlandske sovevognsruter var alle forbindelser mellem København og jyske byer, og i 1908 blev ruten København-Ålborg forlænget til Frederikshavn – dog kun for et par år, før det blev sløjfet igen. Samme år blev en direkte rute København-Randers tilføjet. Også ruten fra Esbjerg blev kortvarigt forsøgt udvidet til Struer i 1910, omend med lille succes pga. manglende kundegrundlag. Den vendte senere tilbage.

Verdenskrigen medførte et ophold i trafikken mod syd og nord, men der var stadig indenrigssovevognstrafik frem til 1915 (til Ålborg).²⁶ Forbindelsen mellem Nyborg og Ålborg genetableret i 1917. Togene mod Hamburg og Berlin kørte igen efter krigen i 1918 – med nattog fra 1922 men først permanent via både Padborg og Gedser fra 1925.²⁷ Nattogene til Sverige og Norge blev genetableret i 1921.²⁸ Genforeningen i 1920 rykkede grænsen fra Vamdrup mod syd til Padborg, og året efter blev der indsat sovevogn mellem København og Tinglev og siden til Padborg – en forbindelse, der eksisterede frem til 1937. Ruten fra Randers mod syd blev genoptaget i 1923. I mellemkrigsårene var især ruten fra Esbjerg, der atter fungerede fra 1919, meget anvendt, og der måtte ofte indsættes dubleringstog.²⁹

3. kl. blev for første gang indsat i sovevognstrafikken mellem Randers og København i 1923, og samme år, blev der for første gang indsat spisevogne i Danmark. De var drevet af CIWL, som stod for denne del af togdriften i Danmark frem til 1973, da DSB overtog togkioskdriften.

Fra 1930 blev der atter kørt nattog mellem Frederikshavn og Hamburg. Indtil begyndelsen af 1930'erne medførte alle togtrejser mod syd omstigning i Hamburg eller Berlin,³⁰ men i 1932 kom den første direkte sovevognsrute til Paris – en dyr tur på 27 timer, hvilket medførte, at den hurtigt blev sløjfet igen. Den blev dog genoptaget allerede i 1935 – efter åbningen af Lillebæltsbroen, hvilket havde forkortet rejsetiden med to timer. Broen og de nye lyntog gjorde samtidig behovet for indenrigs sovevogne mindre, da turen mellem Ålborg og København nu var reduceret fra ca. 10 til 6 ½ time. Der blev således bedre basis for dagtog, og de indenrigs nattogsruter blev frem mod krigen indskrænket til to: mellem København og Ålborg hhv. Esbjerg. Storstrømsbroen fik i 1937 tilsvarende tidsreducerende effekt på ruten sydpå via Gedser, og det medførte desuden, at den første spisevogn øst for Storebælt blev indsat, da spisepausen på færgen mellem Masnedø og Orehoved nu var forsvundet.³¹



Selv 3. kl. kupéer, der blev indført i 1923, var mahognibeklædte med slebne spejle og damaskgardiner. Her ses en opredt 3. kl. kupé med tre sovepladser i en CIWL-sovevogn, Danmark 1926 (foto: ukendt, DJM).¹⁹



På nattog var der foruden DSB's lokomotiv og togførerpersonale også fire CIWL-ansatte (en overordnet, en sovevognskonduktør pr. vogn samt en pakmester). Med indførelsen af spisevogne fra 1923 øgedes bemanningen med yderligere fire (kok, køkkenhjælper, overtjener og tjener). Togene var således mandskabsmæssigt dyre i drift. CIWL-spisevogn fra Århus mod Fredericia 1935 (foto: Olga Svendsen, Skanderborg, DJM).



CIWL-sovevogne i Nord-Express rangeres om bord på motorfærgen Sjælland i Korsør til overfarten over Storebælt i september 1949 (foto: ukendt, 1/9 1949, Københavns Foto-Service, DJM).



Stor aktivitet på Københavns Hovedbanegård. Skandinavien-Italien-Express afventer afgang kl. 10 fra spor 5, i 1958. Tidligere samme dag var nattoget fra Oslo ankommet ved samme perron og fra spor 6 var Nord-Express afgået mod Paris og Oostende via Nyborg (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

Før 2. verdenskrig kørte der 6-7 daglige passagertog over Padborg til Hamburg, med omtrent 50.000 passagerer årligt – og der var kun én gennemgående sovevogn i døgnet til Paris. Over Gedser rejste der årligt 80.000 passagerer, og der var dagligt nattoget til Hamburg og Berlin.³² Krigen satte dog atter en prop i sovevognssystemet. Overførslen af vogne over Storebælt og samtlige sovevognsruter standsede i januar 1940.³³

Efterkrigstiden

Efter krigen kom nattogsforbindelserne langsomt i gang igen – og efterhånden voksede antallet af destinationer, som det var muligt at nå med direkte nattoget. Hertil kom dagtog gennem Danmark, som havde forbindelser til nattoget videre ud i Europa. Først blev de skandinaviske forbindelser genetableret og fra oktober 1945 var der atter sovevognsforbindelse fra København til Oslo via Helsingborg og til Stockholm via Malmö. Fra maj året efter kom der igen forbindelse fra København sydpå til Paris i *Nord-Express* fra Stockholm.³⁴ I sommeren 1946 kunne man fra København rejse med sovevogn til Paris (dagligt) såvel som til de belgiske byer Oostende (dagligt), hvorfra der var færgeforbindelse til England, og Basel (3 gange ugentligt). Der var tillige to ugentlige afgange til Amsterdam. Sovevogne var 2. kl., og der kom nu spisevogn mellem Nyborg og Hamburg. I juni samme år blev der atter indsat indenrigs sovevogne mellem København og Ålborg hhv. Esbjerg – hvilket fortsatte op i 1960'erne. Sovevognene var de eneste passagervogne, der førtes over Storebælt frem til 1959.³⁵

Den nye opdeling af Europa fik betydning for ruterne fra Danmark. Warnemünde lå pludselig på den forkerte side af jerntæppet, og stort set al international jernbanetrafik mod syd gik nu via Padborg frem til 1953/54.³⁶ Der var dog stadig forbindelser via Gedser-Warnemünde, bl.a. med forbindelse til Prag fra 1949 – dog kun med sovevogn fra Warnemünde – en rute der blev nedlagt efter et par år pga. manglende kundegrundlag. En ny færgerute fra Gedser til vesttyske Großenbrode fra 1951 erstattede i høj grad trafikken over Storebælt og fungerede frem til 1963, da Fugleflugtslinjen over Rødbyhavn blev etableret, og al jernbanetrafik nu gik den vej til Vesttyskland.³⁷ Fra 1954 kun var der kun en enkelt rute, *Nord-Express*, over Storebælt – alle andre internationale kørte over Gedser-Großenbrode.

I efterkrigstiden var der således etableret en struktur med direkte tog fra Danmark, som i princippet ikke blev ændret trods omlægningen af trafikken via Gedser fra Warnemünde til Großenbrode og siden via Rødby-Putgarden.³⁸ Antallet af direkte sovevognsruter voksede, og der var direkte forbindelser mellem København og Holland – til Amsterdam hhv. Hoek van Holland ved Rotterdam, til belgiske Oostende, Basel, Zürich og Chur samt til Paris, Milano og Rom via Schweiz eller Østrig. Bortset fra dagtog havde forbindelserne alle sovevogne og fra slutningen af 1950'erne liggevogne. Sidstnævnte



DSG-nattog på Københavns Hovedbanegård i 1963. Den tyske sovevogn i Alpen-Express mod München ad Fugleflugtslinjen via Rødby-Puttgården, holder ved perron på spor 1 (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

optrådte første gang i Danmark i en rute til Paris i 1952. Som noget nyt, var der efter krigen i 1949 indført international 3. kl. i ruter fra Skandinavien, hvilket gjorde rejsen billigere (1/3 billigere sovevognsbillet København-Paris).³⁹ I 1960 lå tillægget til en alm. 2. kl. billet til f.eks. Aachen på 25% for en soveplads – og 10% for en liggeplads.⁴⁰

Den generelle velstand var stigende og med den rejselysten. Der var et større udbud af sovevognsruterne end nogensinde før i begyndelsen af 1960'erne med 14 internationale sovevognsløb gennem Danmark – med ni forskellige endestationer i udlandet.⁴¹ Byer som München, Aachen og Genova var nu også mulige at nå med direkte sovevogn. De mange sovevognsløb eller -ruter fik navne som *Skandinavien-Express*, *Italia-Express*, *Nord-Express* og *Vikingen*. Rejsetiderne med nattog fra København spændte fra 8½ timer til Hamburg til 33½ timer til Rom.⁴²

Fugleflugtslinjen via Rødby-Puttgården fra 1963 gjorde rejsen to timer kortere, og med DSG's overtagelse af mange af ruterne fandt der flere ruteomlægninger sted, omend mange af destinationerne var de samme. Ruten mellem København og Berlin var i vækst, især efter 1963 og med et opsving efter

murens fald 1989. Før 1963 var der kun et tog i døgnnet – og kun med sovevogn mellem Warnemünde og Berlin. For første gang siden 1939 blev der i 1963 atter direkte sovevognsforbindelse til Berlin. Året efter kom en ny sovevognsoperatør på de danske baner med en direkte, 36-40 timer lang forbindelse mellem København og Moskva (først to siden tre gange ugentligt) – nemlig de sovjetiske statsbaner, SZD. Ruten gik via Berlin, Warszawa og Brest, hvor der skulle skiftes bogier ved overgangen mellem det europæiske normalspor og det sovjetiske bredspor.⁴³ Den direkte sovevognsrute til Berlin blev dog allerede lukket igen i 1995.

Ved siden af de regulære tog blev der fra 1963 også etableret såkaldte rejsebureautog – som pendant til charterflyrejserne, som var i stærk vækst. Rejsebureautogene tilbød tur-retur rejser med ligge/sovevogn til destinationer som Paris, Marseille, Nice, Østrig, München, Bologna, Verona, Genova, Innsbruck og tog til skisportsbyer i vinterperioden. Disse særtog eksisterede frem til 1980'erne.

Udenrigstogtrafikken blev i 1972 suppleret med det nye tiltag fra Den internationale Jernbaneunion (UIC: Union Internationale des Chemins de fer), nemlig Interrail. Det var et



Liggevognen tilbød en billigere overnatning med mindre service. Kupéerne var indrettet med 5-6 sovepladser. De første danske liggevogne i 1969 blev indrettet med 5 faste brikse og en bagagehylde øverst i den ene side (i udlandet 6 brikse). Oprekningen var sparsom med 2 lagener, en pude og et tæppe. Der var toilet hhv. vaskerum i vognens ender. Senere indrettedes liggevogne, så den midterste briks kunne slås op i dagposition, så der var siddepladser. Her ses modellfoto af en 2.kl. DSB-liggevogn (litra Bgc) i 1969 (foto: ukendt, DJM).

periodekort til de europæiske jernbanenet til en lav pris. Tiltaget skulle fremme ungdommens interesse for togrejser og Europa, og i denne mere spartanske måde at rejse på spillede liggevogne en væsentlig rolle.⁴⁴ Fænomenet blev mere og mere populært, og toppede i 1980'erne. Herefter dalede interessen, da der i stigende grad var nye og billige alternativer til at rejse – længere væk og med fly.

De indenrigs sovevognsruter blev også justeret. I 1963 forlængedes atter til Frederikshavn omend kun for et par år, da belægningen var ringe. Esbjergruten blev bibeholdt med ca. 50% belægning. Andelen lyder høj i forhold til en generel gennemsnitlig belægning på 1/3 i passagertrafikken, men med kun to sovevogne og få ture, var det reelle tal ikke stort. Fra slutningen af 1960'erne reduceredes antallet af sovevogne gradvis indenlands og de blev udskiftet med liggevogne. I 1969 anskaffede DSB sine første liggevogne og indsatte to på ruten til Frederikshavn (med nogenlunde succes) samt til Esbjerg, hvor sovevognen bibeholdtes.⁴⁵ Denne var den sidste indenrigs CIWL-sovevognsrute, og den blev nedlagt i 1971. I 1974 kom der liggevogne til Struer og 1981 blev der endnu en gang indsat nattog til Frederikshavn. Liggevognene var en succes med ca. 120.000 passagerer årligt i begyndelsen af 1980'erne,⁴⁶ og snart kom den sidste store indenrigs nattogssatsning. I 1987 indsatte DSB det besluttede sovetog, IC NAT, med fire sovevogne og fem liggevogne mellem København og Frederikshavn (samt Fredericia, Esbjerg, Århus). Der var ca. 50 % belægning de første år.⁴⁷ Med Storebæltsforbindelsens åbning i 1997 var det dog slut med indenrigs sove- og liggevogne, da der ikke længere var rejser af en nats længde.

Generelt var tendensen fra begyndelsen af 1960'erne, at antallet af sovevognspladser var i tilbagegang, mens liggevogns-



Det sidste nattog mod Oslo og Stockholm overføres med motorfærge M/F Tycho Brahe, Scandlines, maj 2000 (foto: ukendt, ekstern samling Ove Scheel, Københavns Frihavsstations scrapbog, DJM).



Den 2. nov. 2014 kørte det sidste CityNightLine-nattog fra København til det sydlige udland. Ved afgang fra Københavns Hovedbanegård demonstrerede en række personer og interesseorganisationen Back on Track mod indstillingen af nattoget mellem Danmark og Europa (foto: Lars Bjarke Christensen, DJM).

pladser var i vækst frem til 1990'erne og Interrail spillede en stor rolle heri. Fra midten af 1990'erne var liggevo-gnspladsernes antal dog også stærkt reduceret.⁴⁸

Generel tilbagegang

Fra slutningen af 1970'erne gik det tilbage for sovevo-gns-trafikken gennem Danmark. Andre hurtigere, mere fleksible og billigere rejseformer med bil og fly gav for stærk konkurrence. Flere destinationer med direkte forbindelse forsvandt – som Milano i 1977 og Hoek van Holland i 1978.⁴⁹ Året efter var der kun seks ruter gennem Danmark tilbage: til Hamburg, Paris, Oostende, Frankfurt, München/Innsbruck og Basel. Ruterne blev fortsat omlagt og indskrænket i 1980'erne. Moskvaruten lukkede i 1994, og nu var der kun to sydgående sovevo-gnsforbindelser tilbage fra København til Basel/München/Innsbruck og til Oostende/Paris. Færgeruten til Warnemünde stoppede året efter.

Denne struktur blev fastholdt et par år frem til 1997, da den faste forbindelse over Storebælt medførte forandringer. Nu blev der indsat TEN-tog over Storebælt med 2-etagers Euro-Night-tog fra København med sove- og liggekupéer til München, Innsbruck og Basel – og senere Köln og Stuttgart. Der var også indsat spisevogn mellem København og München.

Åbningen af den faste Øresundsforbindelse i 2000 tog livet af sovevo-gnsruter til Oslo og Stockholm, da det krævede omfattende ombygning af eksisterende sovevogne til kørsel gennem tunnelforbindelsen.⁵⁰ Ruten til Aachen og Köln genopstod for et par år med sove- og liggevo-gne, og fra 2008 kunne man atter for første gang siden 1949 komme direkte til Amsterdam med sovevogn. I 2011 etableredes en ny rute fra Århus til Prag via Berlin/Dresden, men det var snart slut med sovevo-gnstrafikken gennem Danmark. Dårlig belægning især udenfor højsæsonen (16-33%) og dårlig økonomi medførte ophør i 2014.⁵¹

Sovevo-gnbilletten fordyrede altid rejsen og langt fra alle havde råd – men indførelse af 3. kl. og senere liggevo-gne gav flere mulighed for at rejse sovende. Drift af sovevo-gne er dyrere end almindelige personvo-gne, da der er større bemanning i forhold til at servicere rejsende, med ekstra funktioner (f.eks. vask og linneddepot), hvilket øges, hvis der også er spisevogn i toget. Samtidig er antallet af mulige rejsende pr. vogn mindre. I begyndelsen var der kun indsat 1-2 sovevo-gne i nattogene – både i Danmark og de internationale luksusruter, som f.eks. Orientekspresen, og produktet var kun for de få.⁵² Med 10-20 sengepladser pr. vogn afhængig af om der var tale om 1. eller 2. klasse, betød, at sovepassager-tallet var begrænset.⁵³ Senere blev vognene større med flere sovepladser, men princippet var det samme, og der var sjældent mere end 1-2 gennemgående vo-gne pr. destination, bortset fra de førnævnte deciderede nattog og rejsebureautog. Sovevo-gnstillægget i slutningen af 1980'erne næsten for-



Nattoget EuroNight fra München/Stuttgart/Bonn er ankommet på Københavns Hovedbanegård i marts 2001 (foto: Peter Thornvig, DJM).

doblede prisen for en rejse mellem København og Århus i tosengkupé svarende til ca. 740 kr. i 2025-priser.⁵⁴ Liggevo-gnstillægget øgede billetprisen med ca. 1/3, svarende til i alt ca. 520 kr. i 2025-priser. Det var dog blevet relativt billigere. I 1951 var alene sovevo-gnstillægget mellem København og Ålborg på 1. kl. tilsvarende ca. 670 kr. i nutids-priser, mens man i 1904 kunne komme til Berlin på 1. kl. med et tillæg svarende til ca. 730 kr. i nutidspriser.

Tilbagegangen for sovevo-gne var generel i Vesteuropa, i slutningen af det 20. århundrede – bl.a. som følge af konkurren-cen fra fly og højhastighedstog. Men rejseformen levede videre i Østeuropa.⁵⁵ Fra 2020'erne var der en stigende opmærksomhed på at genetablere de internationale sovetog. I Sovjetunionen var nattog en central rejseform, som siden er forsvundet i Hviderusland, men lever videre Rusland, Kasakhstan og Ukraine. Også i Kina er der stor udbredelse af nattog – som det eneste sted med højhastighedsnattog – mellem Beijing eller Shanghai og Hong Kong, ligesom udbredelsen i Indien også er stor.

For mange er det at rejse i sovevo-gn associeret med fortæl-lingen om de blå Wagons Lits-sovevo-gne og de mange 'eks-pres'-linjer – mest berømt Orient-ekspresen – og handler om luksus med gode sovekupéer og gourmetmad i restau-ranten. Komforten har dog varieret over tid og sted. Fra ene-værelse i en 1. klasse kupé til en liggevo-gnsplads blandt 6-8 andre i en kupé. Fra gourmetrestauranten til den kantine-prægede buffetvo-gnen, der gradvis erstattede spisevo-gnen fra 1950'erne eller til manglende forplejning.⁵⁶ Komfort er en del af oplevelsen, som Poul Kattler beretter om i det føl-gende.

Litteratur

- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Gedser*, Banebøger 2003.
- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Jylland*, Banebøger 2002.
- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Rødby Færge*, Banebøger 1998.
- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Øresund*, Banebøger 2000.
- CIWL i Danmark, *Vingehjulet* 20, 1963, s. 265-271.
- Dresler, Steffen, Fra spisevogn til buffetvogn under fransk indflydelse, *Tog i tiden* 2012, s. 23-35.
- Dresler, Steffen, Historien om MITROPA-sovevognene i Danmark 1922-1940, *Årsskrift for Jernbanemuseets Venner* 1998, s. 3-10.
- Johansen, Hans Chr., *Jernbanerne i bilismens skygge, På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. III, 1950-1997, Jernbanemuseet 1997.
- Knutzmann, Kirstine, Interrailrejse gennem Europa, *Jernbanehistorie* 2023, 2024, s. 79-95.
- Larsen, Anna Back, René Schrøder Christensen, Gitte Lundager, Sissel Vennike Christiansen, *Drømmenes Kupé, Udstillingskatalog*, Danmarks Jernbanemuseum 2017.
- Larsen, Jørgen, Personale-liv i Wagons-Lits spisevogne til og fra Danmark 1949-63, *Tog i tiden* 2012, s. 16-22).
- Ole Hoff-Lund, Jakob Dall og Dennis Drejer, *Det sidste tog – en fortælling om nattoget*, Banebøger 1997.
- Ousager, Steen, *Krige og fornyelse, På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. II, 1914-1950, Jernbanemuseet 1997.
- Poulsen, John, *Internationale tog via Rødby Færge*, Banebøger 2014.
- Poulsen, John, Steffen Dresler & Poul Thestrup *De blå tog. Det internationale Sovevognsselskab i Danmark – og DSBs nattoget*, Banebøger 2014.
- Poulsen, John, *Sove – og spisevogne i Danmark*, 1980.
- Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark Sammen, På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. I, Til 1914, Jernbanemuseet 1997.
- Thestrup, Poul, Historien om Jernbanemuseets blå Wagons-Lits spisevogn WR 4247, *Årsskrift for Jernbanemuseets Venner* 1997, s. 18-28.
- Thestrup, Poul, Med *Nord-Express* fra Paris i 1961, *Årsskrift for Jernbanemuseets Venner* 1997, s. 33-36.
6. Der var dampfærge fra Nykøbing Falster til Rostock allerede fra 1873 – men kun som postrute. Jernbanen nåede Nykøbing året før.
7. Jernbanefærgefarten til Warnemünde fortsatte frem til 1995.
8. Nattoget København-Malmø stoppede i 1986 og Helsingør-Helsingborg i 2000.
9. Der var jernbanefærgeforbindelser i Nordjylland – men der overførtes kun godsvoerne (Hirtshals til Kristiansand 1958-1996 og Frederikshavn-Göteborg 1987-2008 (2012)).
10. <https://www.nps.gov/pull/learn/historyculture/a-brief-overview-of-the-pullman-story.htm>.
11. Poulsen 1980, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 5.
12. Poulsen 1980, s. 11, Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 10. Overenskomsten med CIWL betød, at de betalte 15% af sovevognsindtægter samt en restaurantaftagift til DSB, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 32.
13. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 68.
14. Johansen 1997, s. 109.
15. Dresler 1998, s. 5.
16. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 102.
17. Ibid., s. 80.
18. Ibid., s. 8.
19. Ibid., s. 25.
20. Poulsen 1980, Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 8, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 25, 27.
21. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 27.
22. Thestrup 1997, s. 446, Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 10.
23. Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 10.
24. Thestrup 1997, s. 447, Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 16, Poulsen 1980, s. 14.
25. Poulsen 1980, s. 20.
26. Ibid., s. 21.
27. Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 27.
28. Oplistingen af årstal hentet i: Poulsen, Dresler & Thestrup 2014.
29. Poulsen 1980, s. 28.
30. Ibid., s. 39.
31. Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 43.
32. Johansen 1997, s. 139.
33. Poulsen 1980, s. 38.
34. Ibid., s. 41.
35. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 113.
36. Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 48.
37. Ibid., s. 4-5.
38. Bruun-Petersen & Poulsen 1998, s. 5.
39. Poulsen 1980 s. 44, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 73.
40. Poulsen, Thestrup & Dresler 2014, s. 98.
41. Ibid., s. 94.
42. Køreplan, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 97.
43. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 102.
44. Bruun-Petersen & Poulsen 1998, s. 32f., Larsen, Christensen, Lundager, Christiansen 2017, Kunstmann 2024,
45. Poulsen 1980, s. 61.
46. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 115.
47. Ibid., s. 125.
48. Ibid., s. 99.
49. Ibid., s. 130.
50. Ibid., s. 132.
51. Ibid., s. 135.
52. Ibid., s. 34.
53. Ibid., s. 30.
54. Ibid., s. 124. Omregning til nutidspriser ved inflationsberegner, Danmarks Statistik: <https://www.dst.dk/en/Statistik/laer-om-statistik/prisberegner>.
55. Wikipedia, "Sleeping car".
56. Dresler 2012, s. 23 ff., Larsen, 2012, s. 17.

Nattog

- en nødvendighed for at køre langt med tog

Af Poul Kattler

Resumé

Artiklen argumenterer for, at nattog er en vigtig løsning for lange togrejser og kan være et realistisk alternativ til fly, især i Europa. Nattog gør det muligt at udnytte rejsetiden til søvn, spare en hotelovernatning og ankomme på praktiske tidspunkter.

Selvom nattog ofte forbindes med romantik og fortid, findes der stadig et marked, og mange afgangene er populære. Dog er udviklingen hæmmet af mangel på moderne vogne,

økonomiske udfordringer og svagt internationalt samarbejde. Samtidig er konkurrencen fra billig flytrafik en væsentlig barriere.

Artiklen peger på, at både dag- og nattog bør indgå i et europæisk netværk af direkte forbindelser, og at politisk støtte og EU-samarbejde er nødvendigt for at udbygge nattog. Med de rette investeringer kan nattog bidrage væsentligt til at reducere CO₂-udledning og styrke en mere bæredygtig transport i Europa.

Det får tit en lidt romantisk og altmodisk klang, når samtalen går på nattog. Kun få har noget imod nattog, men færre tror på, at det kan flytte rejsende fra flytrafik over på klimavenlig jernbane. Denne artikel belyser, hvordan det hænger sammen.

Der er intet usædvanligt ved at rejse langt med tog. Og intet underligt ved, at man undervejs kan omdanne togkupéen til sengepladser og få sovet, mens man kører. Det er daglig praksis i Nordamerika og i Asien, hvor der er lange afstande at overvinde, og hvor luftfarten af forskellige grunde ikke har presset jernbanerne ud i en marginal position.

Nattog er i denne artikel defineret som tog, hvor rejsende får stillet en seng til rådighed, så de kan ligge mere eller mindre privat om natten og få sovet, som i et rullende hotel.

Service til forskel

Der er forskel på den service, de rejsende modtager af udstyr og fra personale. I lande som Rusland, Kina og Indien ligger linned, puder og tæpper klar, så de rejsende selv kan håndtere overgang fra dag-position til nat-position. Det har den sidevirkning, at nogle rejsende også tilbringer store dele af dagen i køjen – og antager en slags meditativ tilstand. Det er ikke mindst kendt fra Rusland.

I USA og Canada gives der i langdistance-togene mere personlig service til de rejsende. Her bliver sengene efter aftale med personalet redt om aftenen og pakket sammen om morgenen. En plads i sovevognen vil typisk også betyde, at alle måltider i spisevognen er inklusive.

Vi kender til begreber som sovevogn og liggevogn. Det dækker over en forskel i komfort og privatliv. I Rusland og Indien er liggevoerne kendt som *Platzcart*, hvor man ligger i et åbent miljø, måske også med en række køjer på langs af en mellemgang. I Europa er liggevoerne kupévoerne med kupéer til fire eller seks personer i køjer. Døren kan dog lukkes og låses. Konceptet er ved at ændre sig, så der i nyere vogne kun er fire pladser pr. kupé, og man lægger op, til at hele kupéen købes sammen, så man ikke skal dele med fremmede. Der er dog flere variationer herunder små kupéer efter japansk tilsnit, hvor man lukker sig inde i en hylde (en pod) med siddehøjde – men ikke med ståhøjde. I købsituationen skal man ofte holde tungen lige i munden for at finde ud af, hvad der er muligt, og hvordan man vælger.

Sovevoerne er højeste komfortklasse, men vil typisk også dække over flere kategorier af komfort. En plads i en sovevogn behøver ikke at give adgang til eget toilet eller bad, men kan godt.



Klassisk indretning af ældre sovevogn. Tre senge, der er redt på forhånd, et lille vindue gemt bag gardinet og en håndvask. Vognen er svensk og kører på nattoget Malmø – Stockholm (foto: forfatteren, 15/11 2024).

Den klassiske sovevognskupé er smal, med mulighed for at etablere tre sengepladser over hinanden og med vask i et hjørne, som vi kan se det på Jernbanemuseets flotte blå sovevogn fra Wagons-Lits (WL 3929) fra 1949. Toilettet befinder sig ude på gangen. De rejsende kan så købe mere privatliv ved, at der kun skal redes op i to senge – eller endda kun i én seng.

Denne europæiske standard med liggevogne med kupéer til seks personer og sovevogne med kupéer til 1-3 personer var praktisk, fordi passageren ved købet (ikke så digitalt) overalt på et europæisk billetsalg let kunne definere den komfort, man købte billet til. Med de digitale muligheder, der nu findes, understøttes også muligheden for alle mulige forskellige komfortklasser, alt efter hvad operatørerne nu tror, de bedst kan sælge til de rejsende.

Vi kommer sidst i artiklen tilbage til nye tendenser for design af vogne, der kan blive fremtidens vogne i nattogene.

Europæiske nattog

Typisk er europæiske nattog vognløb, der afgår om aftenen fra en metropol, har nattero (dvs. ikke flere indstigende i sove- og liggevogne) fra kl. 22 til kl. 6, og ankommer til destinationerne fra kl. 6 til 9. Mange vognløb kører, så de samler passagerer op flere steder om aftenen og sætter passagerer af flere steder om morgenen. Det gjaldt f.eks. den nu lukkede CityNightLine, der kørte fra København omkring aftens-



Firepersoners liggevogn, komfort, hos NightJet. Sengene slås ikke op, men er fast monteret. Der er fin plads nederst til at socialisere, før man går i seng (foto: forfatteren, 16/5 2024).



Sovevognen er bygget til CityNightLine i 2003-2005 og er siden købt af NightJet (foto: forfatteren, 16/8 2024).

madstid (og medbragte spisevogn) og samlede passagerer op i Ringsted, Odense og Kolding. Det gælder også østrigske NightJet, der fra Hamborg mod Schweiz også stopper i Bremen (og det medfører en lille omvej).

De lidt kortere vognløb har typisk ikke spisevogn med, for forplejningen kan let håndteres af personalet i sove- og liggevogne med et begrænset sortiment af varme og kolde drikke og nogle få (mikrobølge-varmede) retter og sandwiches. Er der tale om længere vognløb, f.eks. Stockholm til Kiruna og Narvik, så er der spisevogn om bord.

Det er altid muligt at købe en siddeplads i nattogene. Nogle gange er dette afsnit af toget ret separat fra sove- og liggevognene. Det betyder, at passagerer kan komme ind og ud af toget flere steder midt om natten, og at der er tændt lys i vognene. Det kan også betyde, at nattoget kan indgå i normal IC-betjening som sent tog om aftenen og tidligt tog om morgenen.

De europæiske operatører af nattog planlægger efter kunde-segmenter ligesom luftfarten og busserne. Et tog med alle vognklasser tilbyder således rejser for kunder både i business- og high-end-segmentet (sovevogn), i familie-segmentet (liggevogn) og billig-segmentet (siddevogn).

Der findes korte vognløb med nattog som f.eks. Malmö til Stockholm via Helsingborg. Det er ikke mere end godt 500 km. De typiske vognløb som f.eks. Hamborg til Zürich er på 700 km, og de længere vognløb, som Swinoujscie til Zakopane i Polen, er på 1000 km, og tager hele 15 timer. Det polske tog kører kun i gennemsnit 70 km/t pga. mange stop i nattens løb. Det kan selvsagt gøres hurtigere. Nattoget fra Stockholm til Narvik tilbagelægger hver nat 1.450 km med i gennemsnit 80 km/t. Så er der heller ikke megen tid til at klargøre toget til afgang oppe i Narvik. Sengene skal redes, der skal gøres rent, toiletter skal tømmes og frisk vand skal fyldes på.



Spisevogn er ikke standard i nattog. Men man kan være heldig i toget, der bringer en frem til nattoget, og hér møde en rigtig spisevogn. Hér foto fra Rhätische Bahn fra St. Moritz til Chur (foto: forfatteren, 13/6 2025).

Men kunne man sætte hastigheden i vejret – også på de almindelige skinner – f.eks. til et gennemsnit på 120 km/t, så kan distancer for nattog sagtens være 1.500 km. De fleste nattogsvogne kan køre 200 km/t, hvilket også er nødvendigt for at opnå et gennemsnit på 120 km/t hen over natten og med diverse stop aften og morgen. Kan nattog udrustes til 230 km/t og få lov til at køre på højhastighedsbanerne i Europa, så kan de komme endnu længere. Men manglende udbredelse af et sammenhængende højhastighedsnetværk vil hurtigt sætte begrænsninger.

Nattog og direkte tog er vigtige værktøjer til at styrke jernbanerne i Europa

Rejsende med tog viser sig at være villige til at køre langt med tog. Og det foregår trykkest, hvis der er så få skift af tog som muligt. Tendensen til at der skal skiftes tog hele tiden ned gennem Europa, er ved at vende.

"Grænsen" på fire eller fem timer for dagtog (f.eks. til Hamborg eller Stockholm) er efter forfatterens mening en misforståelse. Dette blev kraftigt fremført af Hartmut Mehdorn, der var chef for Deutsche Bahn fra 1999 til 2009, og som hævdede, at det var "tortur" (hans ord – som DB-chef!) at rejse med tog i mere end 4 timer. Han så det som argument for at udvikle ICE-konceptet i Tyskland og lukke nattogene.¹

Højhastighedsjernbaner i Tyskland syd for Hannover, i Frankrig, Spanien og Italien har i virkeligheden forkortet rejsetider med tog i Europa en del. De hurtige tog kører i dagtimerne, og rigtig mange kilometer kan tilbagelægges ganske hurtigt. Strækningen Berlin til München kan tilbagelægges på fire timer, Paris til Strassburg på en time og tre kvarter.

Nu har Europa tilmed en hel del langdistancetog i dagtimerne, der viser sig at være meget succesfulde: Paris – Berlin (8 timer, ICE), Frankfurt – Marseille (7:50, TGV), Frankfurt – Milano (7:50, Giruno), Berlin – Wien (7:45, ICE eller 8:30,



En god nat i sovevognen begynder gerne med en godnatdrink. Hos østrigske NightJet er en flaske kold sekt inklusive i prisen (foto: forfatteren, 13/5 2024).

RailJet, til Graz endda 11:15) eller München – Bologna (6:45, RailJet) er blot et par eksempler.² DSB planlægger langdistance EuroCity-dagtog mellem København og Oslo (7 timer) og København og Amsterdam (10 timer). I 2026 kommer der to direkte tog mellem København og Prag (11 timer). Selvfølgelig tager ikke alle passagerer disse tog fra start til slut – men flere mennesker rejser hele vejen med disse tog.³

Et netværk af tog på tværs mellem de europæiske hovedstæder og storbyer – både dag og nat – har været rejst fra tysk politisk hold som "TEE 2.0"-konceptet.⁴ Dette koncept giver fortsat mening. Det er sandt, at dagtog bliver mindre attraktive med rejsetiden, men direkte forbindelser kompenserer for en hel del af det: ingen risiko for at miste forbindelser – og masser af tid til at slappe af, læse, arbejde – hvad som helst. Den store fordel ved dagtoget er, at det kan pro-



Har man for meget bagage til bagagerummet ved de små enkeltrum, Mini-cabins, hos NightJet, så kan man med sin kabinenøgle låse den fast i dette bagageafsnit i nabovognen (foto: forfatteren, 16/5 2024).

duceres meget billigere end et nattoget. Men for disse lange forbindelser synes der at være et tilstrækkeligt marked for både et langdistance-dagtoget og et nattoget.

Argumentet for nattoget

Efter mange år med meget billige flyrejser er de fleste danskere uvante med lange togtrejser. Statistikkerne taler deres tydelige sprog.⁵ Oplevelser med direkte nattoget er langt hen ad vejen forbeholdt de ældre generationer, som af gode grunde har et forældet billede på nethinden. 1980'ernes prisbillige Interrail har efterladt oplevelser af ringe komfort og personlig udholdenhed i nattogenes sidde- og liggevoerne. I det hele taget er det de færreste i dag, der bruger eller overvejer at bruge toget til at komme fra Danmark til udlandet udover de allernærmeste destinationer som Hamborg og Stockholm.

Men fra Danmark er der stadig langt til dér, hvor de hurtige skinner begynder. Også den dag, hvor Femern forbindelsen åbner (måske 2030?) og forkorter rejsen til Hamborg med to timer. Derfor er nattoget udover direkte dagtoget en afgørende brik, hvis vi skal tro, at jernbanerne kan overtage (dele af) den europæiske luftfart. Togrejser fra Danmark til Frankrig, Italien, Alperne osv. vil uvilkaarligt blive langvarige i sammenligning med luftfart. Fidusen ved nattoget er som bekendt, at rejsetiden kan opleves forkortet med de timer, man sover. Man sparer en hotelovernatning og ankommer og afrejser på gode tidspunkter af morgenen/aftenen.

Nattogene i Europa har den dag i dag et publikum. Nogen véd godt at de findes, og med dagens (eller nattens) kapacitet så kan de mest populære afgangene i ferieperioderne sagtens være udsolgt tre måneder forud. Fra Danmark er det muligt at bruge nattoget til Berlin i store dele af året, i højsommeren og vintersæsonen nattoget til Østrig og det er muligt hele året med togskift i Hamborg at komme sovende til Wien, Innsbruck og Zürich. Nordpå er der i sæsonen nattoget fra Malmø til vinterfjeldet i Sverige, og med skift i Stockholm med nattoget til Lapland og Jämtland.

Charmen ved nattoget er ikke til at komme udenom. At indrette sig i kupéen, som ofte kun er til sin egen gruppe/ægtefælle, og vide at nu er der god tid. Og gøre klar til natten og hoppe i seng. Og vågne lige før der bliver serveret morgenmad i kupéen.

I de nye østrigske sovevoerne fra Hamborg mod Alperne er der altid eget toilet og bad.⁶ Men det er ikke så slemt, at skulle ud på gangen og bruge de fælles toiletter, der som mest er, holdes pæne af personalet. Første nat i nattoget er ikke som at sove hjemme i sin egen seng. Nogle udtaler, at det er dejligt at blive rullet i søvn, andre klager over mange uvante afbrydelser af søvnen. Lige så typisk er det, at rejsende sover meget bedre på hjemturen.⁷



Ombord i en svensk liggvogn nord for polarcirklen. Udsigten fra kupéerne er på denne lyse sommeraften værd at se frem til, inden man skal krybe til køjs (foto: forfatteren, 9/9 2024).



I de ældre liggvogne skal man selv klappe sengene op, så midterkøjen forvandles fra ryglæn til seng. Det kræver ofte lidt hånddelag at følge instruktionen, men det plejer at gå godt! (foto: forfatteren, 25/5 2025).

Typiske oplevelser i nattoget

De fleste rejsende oplever den første nat (ved udrejsen) i nattoget som noget forstyrret. Man ligger og lytter til og føler togets uvante bevægelser. Det giver en afbrudt søvn, hvor man vender og drejer sig mere end hjemme i sin egen seng. Dette førstehåndsindtryk er dog lidt uretfærdigt, for enhver første nat væk fra egen seng og på rejse er altid lidt bøvellet, hvor spændingen ved rejsen er helt frisk, og nye indtryk optager sindet. Mange giver udtryk for, at de bliver lullet i søvn, og tværtimod vågner, når toget står stille om natten ved et længere ophold på en station eller på et sidespor.

Det faktum, at nogle skal kravle op og ned ad en stige og typisk låse sig ud og ind ad døren til sidegangen for at komme på toiletet i nattens løb, giver også nervøsitet. De nye østrigske liggvogne har f.eks. lamper i kupéerne, der viser om de to toiletter i vognen er optaget.



Stigerne i liggvognene kan være lidt skarpe for de sarte fødder. Men i komfort-liggvognen hos NightJet er trinene brede og rare (foto: forfatteren, 6/5 2025).



Sidegangen kan være et hyggeligt sted at mødes. Her med velkomstdrinks i NightJet på vej til Hamborg (foto: forfatteren, 15/8 2025).



De nye sovevogne hos NightJet er forsynet med store vinduer, så man kan nyde udsigterne om aftenen og om morgenen (foto: forfatteren, 25/5 2025).



Normalt serveres der morgenmad i kupéen. Hos østrigske NightJet er morgenmaden i sovevognen (på foto) selvvalgt og rigelig. I liggevognen noget mere simpel (foto: forfatteren, 26/5 2025).

Rejser man også hjem med nattoget, så er hjemrejsens oplevelse som regel meget bedre. Her er sindet mere i ro, og man kender til procedurerne. De fleste bedømmer oplevelsen i nattoget som god.⁸ Forskellen mellem liggevogn og sovevogn er – også med nye typer vogne – mindre end i 70'ernes Inter-railtog.

Til de fleste overnatninger i nattoget hører også morgenmaden. I Norden er morgenmad typisk ikke inklusive, men sydpå skal man forvente morgenmad med tilhørende varme drikke. Østrigske NightJet serverer en simpel morgenmad til passagerer i liggevognene, mens passagerer i sovevogn-

nene om aftenen kan vælge seks komponenter fra et menukort, og næste morgen få den morgenmad, man har bestilt. Skal man tidligt ud af toget, vil personalet levere en pose med morgenmad og et papkrus med kaffe/te lige før man skal ud.

Udsigten fra toget aften og morgen er typisk noget som passagererne sætter pris på.⁹ De klassiske sovevogne som i Sverige, Norge og sydpå har ganske små vinduer, både i kupéerne og ude i sidegangen. Det er ærgerligt. For der er bedre udsigt fra liggevognene. Det har østrigske NightJet rådet bod på med deres nye sovevogne, hvor udsigten fra kupéerne er endog særdeles god.



Sovevognskupéen er taget i besiddelse, og naboerne kommer forbi til godnatdrik, som er inklusive i prisen (foto: forfatteren, 8/8 2024)

Er der en revival af nattoget i gang?

Mange forledes til at tro, at der med øget klimabevidsthed er kommet nyt gang i nattoget. Mange danskere har nok opdaget, at der nu igen kører (svenske) nattoget gennem landet, hvoraf et par stykker faktisk stopper på fornuftige tider i Danmark. Men trods disse tog, så ser billedet i Europa ikke bedre ud, end da vi omkring 2016 fik tegnet et meget dystert billede, da de tyske baner DB (med deres CityNightLine nattoget) trak sig ud af nattogsmarkedet.

Der er flere grunde til at markedet for nattoget er svært. På den korte bane er der mangel på vogne af passende kvalitet. De rejsende vil ikke finde sig i for gamle vogne uden god aircondition og med rystende og skramlende vognkasser. Og selvom der bygges nye vogne til f.eks. de østrigske baner, til Norge, Sverige, Italien og Frankrig, så er der bestilt alt for få vogne til at få udbygget nettet af nattoget. De nye vogne erstatter i første række meget gamle vogne, der skal pensioneres.

Der er et marked for fornyede vogne. Med introduktion af højhastighedstog og nye generationer af togsæt er udmærkede

passagervogne kommet til salg og ombygges i Østeuropa i vid udstrækning til sove- og liggevogne. Men det er ikke nok, og disse renoverede vogne har en tendens til at blive på det østeuropæiske marked. Mange start-up-virksomheder arbejder på design, hvor pladsen i jernbanevogne udnyttes så optimalt som muligt, så søvnen kan blive god og antallet af passagerer højt. Se nedenfor.

Alligevel kører der nattog mange steder i Europa. De kan dog være svære at finde i køreplanerne.¹⁰ Mange kører indenrigs som i England, Sverige, Norge, Finland, Frankrig, Italien, Polen, Slovakiet, Rumænien og Bulgarien. I disse lande er der lange afstande, langsomme togforbindelser og regioner, der er mindre udstyret med veje og luftfart. Hvad det kniber med, er de internationale nattog, som for alvor vil kunne knytte Europa sammen på skinnerne.

Private operatører og gamle statsbaner

Med EU's fire jernbanepakker er alle operatører i princippet private.¹¹ Men i praksis er der stor forskel på "ægte" private operatører som Snälltåget, der i sæsonen kører nattog fra Stockholm-København til Berlin og i højsæsonen ski- og ferietog mellem Malmö og Østrig, og til operatører som de østrigske baner ÖBB, der har statslige penge i ryggen til at investere i nyt materiel.

Det forekommer oplagt at reformere tilskudsordningerne i EU, så det bliver lettere at finde sammen mellem landene og udbyde ruter, som anses som vigtige for borgerne, og se hvad det vil koste i tilskud at køre nye nattog på kontrakt. Måske koster det ikke ret meget, men i en startperiode på måske 4-5 år er mange nye ruter næppe rentable uden tilskud. Kontrakterne skal naturligvis også indeholde kontrakter på det rullende materiel, så det ikke er urimeligt svært for mindre, private operatører at byde på og vinde kontrakter.

Debatten for og imod private operatører bør for længst være passé, og stor ildhu om for/imod private operatører vil uden tvivl kun bremse fremgangen for jernbaner i Europa.

At nattogene stadig lader vente på sig, hænger naturligvis sammen med økonomi. Alt mens flyrejserne er næsten ubeskattede, er togrejser beskattet, omend i varierende omfang. Skal nattogene ud at rulle for alvor, må transportministrene, operatørerne og EU-systemet trække i arbejdstøjet.¹²

EU kan ikke, som det er skruet sammen nu, selv etablere et "tværopæisk netværk af tog". For at fremme at landene går i gang, så kunne EU udpege en række vigtige ruter, som kan opnå et EU-klimatilskud, hvis der tværnationalt kan tegnes kontrakter om tog, der kører hele året og med alle service-klasser. EU kunne f.eks. lokke med 50% af tilskuddet. Det vil ikke betyde vanskelige omorganiseringer, men baserer sig på de strukturer i EU, der allerede findes.¹³

Klimagevinster ved nattog

Vi er vant til, at den grønne omstilling skal hjælpes i gang. Hvordan kom det danske vindmølleeventyr på vingerne? Hvordan bliver alternative brændstoffer til luftfarten tilvejebragt? Med støtteordninger og prispolitik, indtil produktionen modnes, så den kan stå på egne ben i en ny verden, hvor klimaskadevirkninger afspejler sig i afgifterne.

For at støtte skal lægges, hvor det giver god mening, må støtten naturligvis retfærdiggøres. Det blev i en rapport i 2022 begrundet, at op til 3% af hele EU's drivhusgasudledning kunne spares væk ved at indføre nattog der, hvor de kan køre den dag i dag og erstatte flyvning på samme ruter.¹⁴

Ser man på behovet for tilskud, behøver det ikke at være så stort. Hver passager, der vælger toget på en tur på 1.000 km hver vej, sparer klimaet for over 500 kg CO₂e,¹⁵ og rejsende skal jo ikke af den grund have stillet turen gratis til rådighed.



Der er siddehøjde men ikke ståhøjde i de små enkeltrum, Mini-cabins, hos NightJet. Det er private rum, og man sover aldeles udmærket (foto: forfatteren, 16/5 2024).

Med de CO₂-afgifter, som er gældende andre steder i industrien, er der rigtig meget plads til tilskud til internationale nattog. Som et nationalt initiativ – men helst som et europæisk initiativ.

De europæiske nattog burde ud fra en rationel betragtning køre en lysende morgenrøde i møde.

Kreative designs af nye eller reoverede vogne til nattog

Dagtog udstyres med dobbeltdækkervogne (også det franske TGV) og kan medføre rigtig mange passagerer og dermed give en økonomisk fordelagtig transport for såvel operatør som passagerer.

Presset på skinnernes kapacitet og forretningen er nok kommet for at blive. Det siger sig selv, at der kan komme en bedre



Normalt har det været forbeholdt rejsende i de mest luksuriøse nattog at tage et brusebad. Men ofte er der brusekabiner til deling i sovevognen eller som her eget brusebad inde i toiletkabinen hos NightJet (foto: forfatteren, 13/5 2024).

forretning med nattog, hvis der kan lægges flest muligt passagerer i seng i hver vogn.

Når det er sagt, så trækker nattog passagerernes villighed til at betale for komfort ved overnatningen (alternativet er en hotelovernatning) i den anden retning. Derfor tegner der sig ikke et entydigt billede, når vi ser nye vogne blive designet.

Af nyere sovevogne i Europa skal man ikke glemme de russiske baner, der til udbruddet af den åbne krig i Ukraine kørte togløb fra hhv. Paris og Nice til Moskva med fine nye vogne fra Siemens. Her videreførte De russiske Jernbaner, RZD, traditionen fra de lange jernbanestrækninger i Rusland med kupéer til fire personer, der var helt ensartede og kunne købes til benyttelse af kun to personer.¹⁶ Kupéerne var bekvemme og modellen kan ikke udelukkes at finde bredere anvendelse i Europa.

I Italien,¹⁷ Finland¹⁸ og Østrig¹⁹ ses nye kupéer med mere komfort og plads (til en eller to) med eget bad og toilet. Billelsalget tyder på, at de har set rigtigt. NightJet fra Østrig benytter sig af vognsæt af 200 meter med syv vogne med alle tre komfortkategorier. For 200 meter af dette nattog er der plads til 260 passagerer. To vognsæt kan køre sammen og passer til perronernes længde på de større banegårde.

I et nyligt studie har østrigske Harald Buschbacher præsenteret en række kendte designs for vogne, der viser hvordan man kan proppe flere senge ind i vognene.²⁰ Flere designs kan få plads til hele 370 passagerer på 200 meters vogne.

Det fremføres typisk, at vogne til nattog er ufleksible, fordi de kun kan bruges en gang i døgnet, nemlig om natten, og ikke også kan bruges i dagtimerne. Argumentet er dog noget uholdbart, for hvis nattoget kører hver nat, og toget fra start til slut kører mere end 12 timer (plus service), så kan toget alligevel ikke gennemføre to løb i døgnet.

Det er helt sikkert, at nattogvogne pr. passager er dyrere i indkøb og drift end vogne i dagtog. Men til gengæld kan prisen pr. passager sættes højere, og vognene kan køre i rigtig mange år. I Skandinavien opleves vogne i brug, der er fremstillet i 1950'erne, og de er stadig bekvemme.

Undtagelser findes naturligvis. I Norge er der nogle typiske nattog vognløb på under otte timer, hvor det vil være muligt at bruge togstammen to gange i døgnet, hvis sovepladserne kan konverteres til siddepladser. Derfor har Norske Tåg indkøbt togsæt fra Stadler, som indsættes om et par år, som netop kan dette.²¹

En anden undtagelse er for operatører, der kun kører nattog nogle måneder af året, men som kan få en forretning ud af at bruge vognene i dagtog på andre tidspunkter. Det gælder f.eks. Snälltåget, som har liggevogne, hvor kupéerne også kan sælges som seks sæder i dagtog.



Der er læselamper ved alle senge. Det giver altid en ekstra overgang mellem afrejsen og nattesøvnen. Her i en liggevogn bygget i 1970'erne i brug hos CityNightLine i 2011. Disse vogne kører i dag i bedste velgående hos bl.a. svenske Snälltåget (foto: forfatteren, 2011).

Noter

1. Udtalelse i tv-programmet Unter den Linden, Poenix, Mehdorns Geständnis: Lange Bahnfahrten sind eine Tortur, Der Spiegel, Reise. 21/10 2002, <https://www.spiegel.de/reise/aktuell/mehdorns-gestaendnis-lange-bahnfahrten-sind-eine-tortur-a-219160.html>.
2. Rekordmange på strækningen Paris-Berlin i 2024 (156 mio), Le Monde, 20/12 2024, https://www.lemonde.fr/en/europe/article/2024/12/20/berlin-paris-high-speed-rail-route-symbolizes-europe-s-thirst-for-train-travel_6736284_143.html; Generel vækst i jernbepassagertal på 5,8% i 2024, Eurostat, 31/10 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1> ; Rekord i antal nattogsrejsende i Frankrig 2024 (over 1 mio.). Nattogene var i gennemsnit 76% belagt, Euronews 30/5 2025, <https://www.euronews.com/travel/2025/05/30/france-saw-record-night-train-passengers-in-2024-but-can-it-keep-up-with-booming-demand>.
3. Letteste sted at orientere sig om aktuelle vognløb i Europa er enten udlandstog.dk eller bahn.de.
4. TransEuropExpress 2.0: større klimabevidsthed, kortere rejsetid med højhastighed, direkte forbindelser mellem byer på hovedlinjer, https://www.bmv.de/SharedDocs/EN/Documents/E/concept-tee-2-0.pdf?__blob=publicationFile.
5. https://www.era.europa.eu/system/files/2024-05/ERA_modal_shift_report_20240502.pdf?t=1749110561.
6. Se indretningen af de nye østrigske nattog her: <https://udlandstog.dk/guide-til-ny-nightjet/>.
7. Forfatterens erfaring fra mange nattogrejser som rejseleder.
8. Samme.
9. Samme.
10. <https://back-on-track.eu/night-train-map/>.
11. De fire pakker var samlinger af direktiver fra EU, som blev vedtaget i de første årtier af det nye årtusind. Den første jernbanepakke medførte opsplitning af infrastrukturejer og operatør, den anden handlede om interoperabilitet og privatisering af godstransport. Den tredje pakke handlede om certificeringer og krav til uddannelser, og den fjerde jernbanepakke medførte obligatorisk udbud af persontrafikken og fri kommerciel konkurrence. Det gav ret til at operere på tværs af Europa. Den sidste pakke blev implementeret i 2020.
12. Den hollandske analytiker Joost Boudewijns redegør for, hvorfor samarbejde er en nødvendighed for at revitalisere nattog i Europa, www.linkedin.com/pulse/from-romance-routine-how-night-train-can-play-role-again-boudewijns-xamre/.
13. Der er i april 2025 kommet et konkret forslag fra lobby-gruppen og aktivisterne i Back-on-Track.eu, <https://back-on-track.eu/wp-content/uploads/2025/06/Proposal-to-EU-initiated-night-trains-initiatives-2035.pdf>.
14. <https://back-on-track.eu/the-global-warming-reduction-potential-of-night-trains/>.
15. Forskellen på nattog og flyvning per passagerkilometer er ca. 14 gram og 300 gram.
16. Rossiyskie Zheleznye Dorogi, De russiske Jernbaner, etableret 2003. Arvtager i Rusland efter SZD – De Sovjettiske Jernbaner.
17. <https://back-on-track.eu/ic-notte-starts-to-renew-its-fleet/>.
18. <https://www.vr.fi/en/news/2023/01/18/a-cabin-like-a-hotel-room-we-are-procuring-new-cars-for-night-trains>.
19. <https://udlandstog.dk/guide-til-ny-nightjet/>.
20. <https://www.schig.com/more-than-a-night-train>.
21. <https://www.norsketog.no/en/news/stadler-skal-levere-norges-nye-fjerntog>.



Tysk liggevoغن i sydgående CityNightLine-nattog fra København til det sydlige udland under et ophold på Padborg station en aften i april 2013 (foto: Lars Bjarke Christensen, DJM).



Anmeldelser



Bruce Peter, *DSB design – Jens Nielsen og designprogrammet 1972-1992, Dansk Jernbane-Klub 2024, 200 sider, illustreret, ISBN 9788787050272*

Sort, rød, hvid. Og brun... Hvis man nævner disse fire farver, vil de fleste måske undre sig over hvilken indbyrdes sammenhængen der er, men hvis man så tilføjer ordet DSB og navnet Jens Nielsen, er der sikkert flere som forstår pointen. Næppe nogen anden end designeren Jens Nielsen (1937-92) har så gennemgribende præget DSB's og de danske jernbaners designudtryk, som han gjorde i det sidste kvarte århundrede af 1900-tallet. Ja, selv et kvart århundrede inde i det nye årtusinde finder man stadig rundt om i landet fysiske elementer af Jens Niensens gennemførte designprofil udviklet i 1970-80'erne. Man kan sige, at Jens Nielsen satte moderne kulører på den statslige etat, som under generaldirektør Povl Hjelt (1970-81) var på en udviklingsrejse fra en offentlig myndighed til en moderne forretning. Embedsmandsvæddet, det autoritære og triste skulle

væk, så DSB fremover var en kundeorienteret servicevirksomhed med kunden i centrum. Her spillede den visuelle identitet en stor rolle. Det gamle kronede vingehjul røg ud til fordel for et enkelt bomærke bestående af bogstaverne DSB. Tog og busser skiftede kulører til den nye farveskalas faste nuancer af sort, rød og hvid. Uniformerne blev også brune med orange nuancer – dog ikke til udelt begejstring blandt personalet men med klangbund i 1970'ernes moderne tidstypiske farver. Men ikoniske blev uniformerne, så det selv ved markeringen af Lillebæltsbroens 90 års jubilæum i 2025 var brunklædte jernbanemænd- og kvinder, der ledte de to processioner der fra hver sin side mødtes midt på broen.

Kunst og visuel identitet blev nøgleelementer i udviklingen i 1970'erne. DSBs årlige kunstplakater blev indført, kendte og mere ukendte kunstnere blev bedt om at udsmykke nye DSB-færger og der blev opsat kunstværker i det offentlige rum. Det er denne fortælling – både om Jens Nielsen og om hans værk – som forfatteren Bruce Peter har skrevet en medrivende og inspirerende bog om.

Jens Nielsen blev født i Stenløse på Sjælland i 1937 og allerede som ganske ung vandt han i 1954 en konkurrence med et essay der handlede om Rumænien og landets folkekultur. Præmien var en studierejse til Rumænien – i øvrigt sammen med konkurrencens anden vinder. En ung kvinde som Jens

Nielsen faldt i hak med. De to blev senere gift. Jens Nielsen og designeren Vibeke Lassen Nielsen fik et langt partnerskab både privat og professionelt. Få år efter konkurrencen fik Jens Nielsen i 1956 udgivet sit første essay. Det handlede om forudsætningerne for det nye Tyskland, men senere blev det til en lang række artikler primært om arkitektur og design. Efter nogle afstikker til blandt andet jurastudiet, uddannede han sig ved Kunstakademiets Arkitektskole. Det var ikke altid nogen let studietid for Jens Nielsen, men på den anden side var han også vellidt af mange af kammeraterne og kunne også bidrage med sit til tider lidt skæve eller alternative syn på de kendte traditioner og rammer for arkitektur og design. Jens Nielsen havde blik for det smukke industrielle design, og det førte blandt andet til at han senere i livet anskaffede sig en veteranbil, en Bugatti-cabriole, i Paris som han egenhændigt over en årrække satte i stand.

Allerede i begyndelsen af 1960'erne var Jens Nielsen et kendt og etableret navn inden for arkitektur- og designkredse, han tog initiativet til det nye tidsskrift *ID – Tidsskrift for industrielt design* og blev kendt af et større publikum blandt andet gennem artikler i dagbladet Politiken om design og arkitektur. I 1970 søgte den nye ledelse i DSB under generaldirektør Povl Hjelt at skabe en ny visuel identitet for transportvirksomheden. Af omveje kom Povl Hjelt i kontakt med Jens Nielsen i forbindelse med en udstilling om

britisk design, herunder de britiske jernbaners legendariske og let genkendelige design. Det førte til at Jens Nielsen blev ansat i DSB og blev sat i spidsen for udviklingen af en ny, moderne designprofil. Gennem de følgende år frem til sin død i 1992 stod Jens Nielsen i spidsen for DSBs visuelle identitet. En identitet han opbyggede fra grunden af og som kom til at sætte præg på hele virksomheden og dermed også hele landet. Det var ikke bare færger, tog, busser og lastbiler, der passerede gennem landet i nye farver. Også stationerne blev ombygget, nye bygninger i nyt design blev opført. Det var både store og små forandringer. Fra hele bygningskomplekser til skraldespande, venteskure og ikke mindst det kunstneriske touch som DSB blev så kendt for i det sidste kvarte århundrede af det 20. århundrede. Det skete i form af kunstneriske udsmykninger af blandt andet færger og stationer og udviklingen af kunstplakater. Jens Niensens store værk blev arbejdet med og for DSBs designprofil og visuelle identitet, men også i Japan fik han mulighed for at sætte sit aftryk i stationsdesigns. Når man tænker tilbage er det alligevel utroligt hvor meget Jens Nielsen nåede gennem livet. Navnlig når man tænker på, at han desværre døde som forholdsvis ung allerede i 1992.

Men inden vi ser nærmere på selve bogen og dens indhold, så håber denne anmelder at læseren tilgiver et par personlige betragtninger. Tilbage i begyndelsen af 2010'erne havde jeg en lang række samtaler med Jens Niensens tidligere chef, fhv. generaldirektør Povl Hjelt om hans liv og virke i forbindelse med tilblivelsen af en bog om Hjelts liv. I den forbindelse var det uundgåeligt ikke også at komme ind på hans samarbejde med designeren Jens Nielsen, og der var ikke skyggen af tvivl om at der fra den tidligere generaldirektør var en stor hengivenhed og respekt for såvel Jens Niensens person som resultatet af det arbejde han udførte. Povl Hjelt fortalte selv, at det ikke var mange DSB-kolleger han holdt kontakten

med efter sin fratræden i 1981, men det var tilfældet med Jens Nielsen som han betragtede som en personlig ven. I forbindelse med anmeldelsen af Bruce Peters bog har jeg derfor gravet ned i nogle af de breve, papirer og oplysninger som jeg dengang samlede sammen om Jens Niensens og Povl Hjelts indbyrdes forhold, og som måske kan supplere, nuancere og perspektivere de oplysninger "som" fremkommer i Bruce Peters bog.

Da Jens Nielsen i 1986 modtog Dansk Designråds årspris var det Povl Hjelt som holdt festtalen. Talen blev senere gengivet i let bearbejdet form såvel i medarbejderavisen DSB-bladet som i bogen om Jens Nielsen, der udkom efter hans død. I Povl Hjelts originale manuskript til talen står blandt andet om Jens Nielsen: "*Du har en vidunderlig blanding af sikkerhed og søgen, noget der gør dig til en vældig god rådgiver og en god sparringspartner. Du er åben for dialog, men ved på et tidspunkt, hvad du vil. Du har tvivlens nådegave, men også afklaringens. Ofte kom den bagefter – efter svære fødselsveer og i skriftlig form. Ikke fordi du ikke kunne udtrykke dig mundtligt eller ikke kunne få lejlighed til det. Du kunne sidde to døre hen ad gangen og forfatte epistler, som i indhold såvel som i form og fremtræden var æstetiske nydelser. For dig er brevet en skriftlig samtale*".

At der var tale om en gensidig respekt kommer også til udtryk i det fødselsdagsbrev som Jens Nielsen sendte til Povl Hjelt i juli 1991, hvor han blandt andet skrev: "*Det var jo altså mere end et decennium, vi kom til at arbejde sammen. For mig var disse aar de bedste i mit liv. Da blev grunden lagt til det, som jeg siden har levet paa fagligt og menneskeligt, og de to sider af tilværelsen kan jeg ikke adskille. Alt hvad jeg har udrettet i de efterfølgende aar, bygger jo ikke blot paa de principper, som vi sammen lagde i 70'erne, men ogsaa paa den aand, som blev skabt. Tid efter anden griber jeg mig i spørgsmaalet: hvad ville Povl mon*

*mene om dette eller hint? Det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg stundom føler mig ensom i forholdet til mine foresatte (men i god harmoni med mange folk ude i foretagendet). Dermed vil jeg dog ikke sige, at mit raaderum er mindre, eller at mine vilkaar er ringere, men kompagniet er blevet mere stivbenet, og jeg tror ikke, at ledelsen altid begriber rækkevidden af mit virke. Jeg tænker stadig tiere paa at søge andre jagtmarker, maaske i det private produktionsliv. Nuvel, gennem disse egocentriske betragtninger ville jeg blot fortælle, hvor meget jeg savner vort samarbejde, og dermed hvor meget du selv kom til at betyde for mig. Du gav mig i disse aar en kapital, som jeg stadig lever paa, og som jeg saamænd ville kunne bruge alle andre steder end i DSB, om det skulle være". Et halvt år senere døde Jens Nielsen overraskende og pludseligt. I et brev til Jens Niensens enke skrev Povl Hjelt i slutningen af januar 1992: "*Vi havde – gennem 70'erne – et dejligt samarbejde, forstod hinanden umiddelbart uden tidsspilde og omsvøb. Havde gensidig tillid. Det Jens gjorde for DSB og for mig var enestående. Fik vi vist det nok – sagt ordentlig tak? Det gør man vist desværre sjældent*".*

Men en ting er selvfølgelig forholdet mellem Jens Nielsen og hans chef, selv om man selvfølgelig ikke kan komme uden om at Povl Hjelt spillede en stor og afgørende rolle i Jens Niensens muligheder for at udvikle og udbrede sit designprojekt. Det er netop Jens Niensens samlede værk som står så stærkt i Bruce Peters bog. For første gang får vi et samlet koncentrat af designprojektets mange elementer, en præsentation af de personer der bidrog til virkeliggørelsen af det og en visuel indføring i både geniale og mindre gode opfindelser. Det er et imponerende arbejde som Bruce Peter har udført i forbindelse med tilblivelsen af bogen. Han har gravet dybt i arkiverne og også talt med talrige af de mennesker som omgav Jens Nielsen såvel i privatlivet som i professionelle sammenhænge. Udover den veldisponerede

tekst så har billedsiden også stor betydning for bogen. Netop når man gennembladrer og læser bogen får man et samlet indtryk af Jens Niensens omfattende værk.

Udover et forord og en indledning af Per Arnoldi, indeholder bogen også et indledende kapitel af Erik Herløw om hvad design egentlig er. Begge bidrag giver en god introduktion til såvel hvem Jens Nielsen var som begrebet design og dets betydning. Derefter kommer Bruce Peter ind på Jens Niensens tidlige liv og introducerer også jernbanens design – eller måske manglen på samme – inden Jens Nielsen kom til. Dette sættes yderligere i relief af en introduktion til jernbandedesign i udlandet. Disse afsnit sætter en god ramme og afsætning for de følgende kapitler som handler om Jens Niensens værk. Forfatteren fortæller om arbejdet med DSBs designprofil og nye stationskoncepter samt udviklingen i togdesignet i 1970-90'erne. Alt fra S-tog over EA/ME-lokomotiverne til de ikoniske IC3-tog. Dertil kommer et fyldigt og interessant afsnit om designprogrammet for DSBs færgelåde. Bogen rundes naturligvis af med en epilog indeholdende en række sammenfattende konklusioner.

Når man har læst bogen kan man ikke andet end have respekt for det store arbejde Jens Nielsen og hans dygtige medarbejdere og samarbejdspartnere udførte. Det er et gennemført værk med en klar identitetsprofil. Naturligvis kan man på årtiers afstand nok også nemmere finde frem til fejlskudene. Selvom de er få, så må man nok give Jens Nielsen ret i, at den sortmalede stationsbygning i Randers – et indslag fra de ellers anerkendte arkitekter Friis & Moltke – ikke var nogen succes. Godt nok var ommalingen af stationsbygningen særdeles tro mod farverne sort og rød, men man forstår godt at Jens Nielsen ikke var begejstret og at andre stationsbygninger ikke blev vandaliseret på samme måde. I dag har Randers banegård da heldigvis også helt andre kulører.

Bruce Peters bog er gennemresearchet og forfatteren skal have ros for det fyldige noteapparat og den grundige kildeliste. Men der er også ting som denne anmelder undrer sig over ved bogen. Eksempelvis at der ikke er blevet plads til en illustration af Jens Niensens højt elskede Bugatti, som han selv anså for et designikon og en inspirationskilde. Men måske skyldes det, at det er et jernbaneforlag som står bag udgivelsen? Dernæst er der nogle bemærkninger i bogen som vækker undren. Således anføres om generaldirektør Povl Hjelt på side 10 at: *"som Nielsen var han en socialdemokrat"*. Nu ved man selvfølgelig aldrig med sikkerhed hvor folk sætter deres kryds i valgkassen og det kan selvfølgelig også skifte over tid, men hvor er dokumentationen for denne påstand? Men det er rigtig at der i DSBs topledelse i 1970-80'erne var en anden fremtrædende mand med forbindelse til Socialdemokratiet – nemlig Hjelts efterfølger Ole Andresen. Måske forveksles de to politiske standpunkt i bogen? Et andet sted nævnes Jens Niensens måske lidt usøgnede udseende. Et udtryk man som læser også kan undre sig over når man ser flere af de gængs billeder af Jens Nielsen. Kommentaren er på sin vis både forkert, irrelevant og upassende. Men det er petitesseer i den store fortælling om Jens Nielsen og hans design.

Bruce Peters udgivelse er også en vigtig bog, for i takt med tiden og nye designpolitikker der udrulles, så forsvinder flere og flere af Jens Niensens arkitektoniske greb og udtryk fra jernbanens verden. Togene har fået ny visuel identitet, færgerne er sendt til skrotstrande i Indien eller sejler under nye rederier i andet design og stationerne med deres udstyr er blevet moderniseret og fornyet. Selvom man stadig i dag kan finde elementer af Jens Niensens design, så udvandes, sløres og forsvinder helheden mere og mere, år for år i takt med udviklingen. Bruce Peters bog er en forfriskende jernbanehistorisk udgivelse, der samtidig er med til at sætte et varigt minde over den totale

modernisering af DSB i 1970'erne med ny visuel identitet, som netop er Jens Niensens hovedværk. Jens Nielsen var en af det 20. århundredes store designere på linje med blandt andre Arne Jacobsen, Poul Henningsen og Verner Panton. Hvis det ikke var tydeligt før, så slår Bruce Peter det på formen vis fast i sin meget anbefalelsesværdige bog om Jens Nielsen.

Lars Bjarke Christensen



Ole-Christian Munk Plum, Østbanen på sporet. Renovering af Østbanen 2023-2024, Dansk Jernbane-Klub 2025, 120 sider, illustreret, ISBN 978-87-87050-56-2

Gennem årene er der udgivet utallige privatbanemonografier – altså en bog som behandler en bestemt lokalbanes historie. En af de flittige forfattere ud i denne genre i mere end en menneskealder er Ole-Christian Munk Plum som står bag utallige bøger, der ofte har taget udgangspunkt i grundige kildestudier af banernes bevarede arkiver. Blandt de talrige bøger er også *Østbanen 1879-2004*, udgivet af Dansk Jernbane-Klubs forlag i 2004. Nu har Ole-Christian Munk Plum på sin vis fulgt den gamle udgivelse op med en ny bog om den gamle lokalbane på Stevns.

Hvis man blot har fulgt en lille smule med i debatten om den kollektive tra-

fik på Østsjælland i det seneste tiår, har man ikke kunnet undgå at støde på den til tider både ophidsede og fastlåste debat om Østbanen, altså lokalbanen fra Køge til Hårlev med videre forbindelse herfra til henholdsvis Rødvig og Fakse Ladeplads. Banen blev indviet allerede i 1879 og er således blandt de ældste af de endnu eksisterende såkaldte privatbaner i Danmark. Gennem årene har der været flere diskussioner om hvorvidt Østbanen skulle nedlægges eller ej. Allerede i 1920'erne var der forslag fremme om en likvidering af selskabet, men banen overlevede ikke bare dengang men også under den store nedlæggelsesbølge i 1960-70'erne, hvor mange privatbaner ellers måtte lade livet i bilismens favør. I stedet valgte man udviklingens vej og i det lys skal man også se anskaffelsen af nye, moderne Lint-togsæt, der blev indsat på banen i begyndelsen af det nye årtusinde. Men nyt materiel gør det ikke. Efter mange års intensiv brug var sporet efterhånden nedslidt og stod overfor en større fornyelse. Det gav anledning til ny debat, for skulle man smide mange millioner af offentlige kroner efter banen eller skulle den nedlægges, og eksempelvis afløses af en højklasset busforbindelse i stedet. Og hvis banen skulle sættes i stand, hvem skulle så betale regningen? Eller rettere, hvilken offentlig kasse som skulle betale gildet. Det var spørgsmål som ikke var lette at besvare, og det var også årsagen til at der gik adskillige år indtil der endelig kom en afklaring. Pengene blev bevilget dels af staten og dels regionen til en modernisering og fornyelse af banen. Tilmed blev det besluttet at nedlægge endestationen i Rødvig og flytte den nogle hundrede meter længere nordpå til en mere central placering i byen.

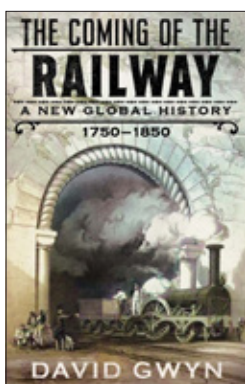
Ole-Christian Munk Plum har fulgt både debatten og det efterfølgende anlægsarbejde tæt, og det er netop det der er omdrejningspunktet for den nye udgivelse. Det er der på mange måder kommet en forfriskende bog ud af, der giver et helt anderledes og unikt indblik i et større anlægsarbejde på jern-

banen i vor tid. Udover nogle indledende afsnit om Østbanens historie og større infrastrukturopgaver på banen i årene 1890-2001, er fokus klart på de nyeste kapitler i Østbanens historie. Det store anlægsarbejde som blev udført i 2020'erne. De forskellige dele af arbejdet beskrives minutiøst, men med let skreven pen. Lige fra analysearbejdet, over borgermøderne til at de gule entreprenørmaskiner trillede ind på banen og gik i gang med at pille jernbaneanlægget fra hinanden, for atter at genopbygge banelegemet på ny i moderniseret form. Selvom man måske nok engang i mellem kan savne et personligt blik på arbejdet, nogle samtaler eller interviews med de involverede, så får man som læser et godt indblik i den tekniske del af hvordan et stort anlægsarbejde udføres i dag etape for etape. Bogens store styrke er også billedsiden, hvor Ole-Christian Munk Plum under sin minutiøse registrering af arbejdet også har sørget for at tage talrige billeder langs banen. Ikke bare af de store lokomotiver, men også af anlægsarbejdets forskellige elementer. Fra de indledende arkæologiske udgravninger, over grøfteoprensning, forstærkningsarbejder ved en dæmning, ballastlægning, slutjustering af sporet til prøve kørsler og genindvielse. Forfatteren har således haft et godt blik for arbejdets forskellige faser og sørget for at dokumentere det undervejs. Det er blevet til en vægtig historisk dokumentation af hvordan man udfører et jernbaneanlægsarbejde i begyndelsen af det 21. århundrede. Man kan ikke andet end blive imponeret over det store arbejde som udføres ved istandsættelsen af en jernbanestrækning. Og også af den kraftanstrengelse som forfatteren har lagt i at dokumentere alle dele af arbejdet.

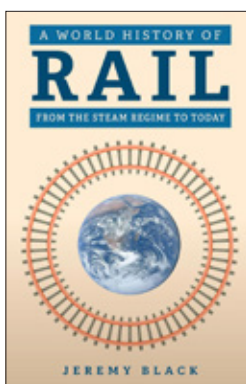
Nogle vil måske hævde at der er tale om en letlæst billedbog. Det er på sin vis også rigtigt. Men den er på mange måder også langt mere end det. Det er et stykke historisk dokumentation, hvor læseren af i dag vil få et godt indblik i arbejdet langs Østbanen i årene 2023-24, men bogens historiske værdi vil

nok stige i takt med tiden der går. Om 20, 50 eller 200 år vil bogen vise hvordan arbejdet blev udført i begyndelsen af det nye årtusinde, hvilke maskiner og materiel der anvendtes, hvilke del-elementer arbejdet bestod i og hvordan det blev udført. Tænk, hvis man havde haft samme mulighed for i en bog at følge arbejdet fra dengang Østbanen blev anlagt i 1870'erne, altså en bog om banens anlæggelse med billeder fra anlægsarbejdet. Det var af mange årsager ikke muligt. Men nu har eftertiden i alt fald en fin dokumentation for hvordan sådanne arbejder udføres i vore dage. Det er faktisk genialt tænkt af Ole-Christian Munk Plum, der ikke bare har skrevet en bog for eftertiden. Men også en bog der har relevans i dag og som vækker stof til eftertanke. Nu har vi alle mulighed for at følge med i arbejdet, og få et grundigere indblik i banebørsternes liv af i dag.

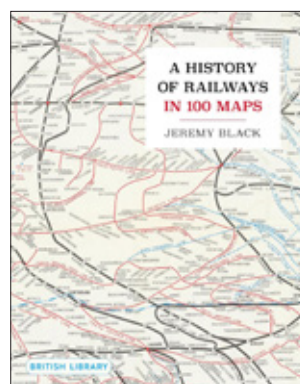
Lars Bjarke Christensen



David Gwyn, *The coming of the Railway. A new global history 1750-1850*, Yale University Press, 2023, 384 sider, illustreret, ISBN: 9780300267891



Jeremy Black: *A World History of Rail: From the Steam Regime to Today*, Amberley Publishing 2023, 288 sider, få illustrationer, ISBN: 9781398121010



Jeremy Black: *A History of Railways in 100 Maps*, British Library Publishing 2024, 256 sider, rigt illustreret, ISBN: 9780712355018

Det er selvfølgelig ikke en hemmelighed, at den danske jernbanehistorie hænger sammen med den øvrige verdens. Den hjemlige udvikling kan på mange måder afspejles i den globale. Der er mange ligheder og tidsmæssige sammenfald, men også meget forskelligartede forløb, som relaterer sig til teknologisk udvikling men i høj grad også til forskellige samfundsforhold og ikke mindst økonomi, finansiering, politiske strategier og ført politik – måske mest udtalt i konflikter. Det er i hvert fald nogle underbyggede hovedpointer i den britiske historiker Jeremy Blacks såvel som arkæologen David Gwyns nylige bud på jernbanernes verdenshistorie, og det er svært at være uenig. Jernbanen er en teknologi, der fra begyndelsen blev udviklet i den britiske mineindustri, og som derfra over nogle få årtier i begyndelsen af 1800-tallet spredte sig hastigt til andre lande, og jernbanehistorien er en historie om udvidelser og sammentrækninger, som det i høj grad også var tilfældet i Danmark. Jernbanen blev spredt til seks kontinenter og ganske få lande som Afghanistan og Grønland fik aldrig en del i denne teknologi. Globalt findes der i dag trods nedlæggelser af mange mindre rentable strækninger over 1,6 mio. km jernbane, og lande som Kina udbygger stadig i stor stil. Udviklingen i Danmark var

langt mindre dramatisk end andre steder i verden med mange mistede menneskeliv, tvangsarbejde og krigsmobilisering, som det tidligere er tematiseret af Christian Wolmar, der udgav sit bud på en jernbanernes verdenshistorie: *Blood, Iron and Gold – How the Railways Transformed the World* i 2009. Men politiske kampe, politiske strategier og stærke aktører har spillet en stærk rolle i Danmark som i resten verden. Det er det sidste, den globale udvikling af jernbanehistorien, der er genstand for tre nyere udgivelser. De behandler emnet med hver sit fokus, men også med ensartede perspektiver. Den teknologiske udvikling, der førte til jernbaneteknologien og dens spredning, er central for den ene forfatter, Gwyn, mens de politiske og samfunds-mæssige forholds gensidige relation til jernbanens udvikling frem til nu er fremtrædende hos den anden forfatter, Black.

Dr. David Gwyn er arkæolog og historiker med speciale i den industrielle og moderne historie. Som kulturarvskonsulent har han bl.a. fokus på industriel arkæologi mm. Han er desuden aktiv i veteranogsmiljøet som medlem af the Ffestiniog Railway i Wales og formand for the Bala Lake Railway Company. Fascinationen af jernbaneteknologiens udvikling er tydelig i *The*

coming of the Railway, som er en måske lidt traditionel teknologihistorie, med fokus på selve teknologien og aktørerne, der udviklede, understøttede, promoverede og spredte jernbanen.

Den anden forfatter, Jeremy Black, er professor emeritus i Historie fra University of Exeter med et omfangsrigt historiefagligt forfatterskab bag sig om bl.a. engelsk, europæisk og Amerikansk historie – herunder flere med kartografisk udgangspunkt. Teknologi og beskrivelser af materiel fylder meget lidt i *A World History of Rails*, i modsætning til meget af den publicerede jernbanehistorie. Det er de politiske og samfundsmæssige forhold i samspil med jernbanens udvikling globalt, der interesserer Black, og i *A History of Railways in 100 Maps*, er det suppleret med jernbanekort som kilder med forskellige funktioner: som strategisk planlægningsværktøj, analyseværktøj, til brug for den rejsende eller som reklame.

The coming of the Railway tager afsæt i konferencer om den tidlige jernbane fra slutningen af 1990'erne og frem, og er konkret et svar på den førende autoritet indenfor industriel kulturarv, nyligt afdøde Neil Cossons' (1939-2026) håb i 1998 om en genoplivning af teo-

retisk funderet forskning om emnet, og den fremtrædende teknologi- og jernbanehistoriker, professor Colin Divall, opfordrede i 2001 til at jernbanehistorikere – entusiaster såvel som akademikere – gik i dialog med specialister på andre relaterede fagområder og engagerede sig i mere publikumsvendte former for historie og kulturarv, og med formidling mere generelt. Gwyn tager handsken op, og har givet en engageret og velskrevet indføring i den tidligste jernbanehistorie, og har angiveligt været i dialog med mange specialister under arbejdet.

The coming of the Railway ser på de første hundrede år af jernbanens globale historie fra overgangen fra træ- til jernskinner og udviklingen af dampmaskinen i sidste halvdel af 1700-tallet over modningen af den nye teknologi til en ganske hurtig global spredning et par årtier inde i 1800-tallet. En hovedpointe er, at selvom 1830'erne og 1840'erne var særdeles præget af opfindelser, innovative kræfter og en stærk teknologispredning, så var udviklingen begyndt længe før og bredere samfundsmæssige og økonomiske forandringer mulig- og nødvendiggjorde den accelererede teknologispredning – både i oprindelseslandet Storbritannien og i de lande der optog den nye teknologi.

Opdelingen af bogen i 14 kapitler er tematisk, hvorfor den lidt varierende kronologi umiddelbart kan forvirre med flere kapitler med samme begyndelsesår (1767) og forskellige slutår (1815, 1832) og omvendt flere kapitler med varierende startår (1808, 1815, 1825, 1830) og samme slutår (1834). Bogen er imidlertid ganske systematisk opbygget og tematisk ses der først på baggrunden for jernbanens udvikling i handel og transport – ikke mindst af kul. Dernæst er skinnesystemets udvikling i centrum med fokus på materialerne støbe- hhv. smedejern, træ og sten, før tredje kapitel tager fat på den tidlige skinnearne transports relationen til kanaler, miner og byggepladser, og herunder bl.a. finansiering og lovgivning, ingeniører og konstruktion, trafik og

rullende materiel. Afsættet er den britiske udvikling, men her er også udsyn til det øvrige Europa og USA. Næste kapitel har drivkraften i fokus – fra heste- over tyngde- til mekanisk kraft – herunder de allertidligste damplokomotiver. Kapitel 5 sætter rammen for den videre udvikling i en tid efter afslutning af krige i Europa og Nordamerika (1814 -15), hvor nationalisme og demokratibevægelser begynder at sætte dagsordenen – også for synet på jernbaners anlæg: større netværk, større passagerstationer mm. Kapitel 6-12 handler om ny teknologi, producenter og hvordan teknologien blev anvendt: smedejernskinner, der dog snart blev erstattet af stål, reb- og kædetræk, lokomotiver, kulvogne og mineområder, kommunikation – dvs. skinneforbindelser mellem tidligere transportveje som floder og kanaler, og de første hovedjernbanelinjer (bl.a. inkl. finansiering, civilingeniører, rullende materiel, organisering og arkitektur såvel som ceremonier). Kapitel 12 ser på den modnede jernbane som offentligt transportmiddel i den korte tidsramme 1830-1834, hvor mange kortere baner med lokalt sigte blev åbnet, og i kapitel 13 er spredningen over de næste 16 år i fokus.

I det afsluttende kapitel konkluderer Gwyn, at jernbanens fremkomst bestemt ikke var den mindste af de mange forandringer, der fandt sted under den industrielle revolution, som samtidig så forandringer i den politiske verdensorden. Han peger på, at bogen viser den komplekse sammenhæng mellem mekanisk kapacitet og udvikling i statslig styring, militær, økonomi og sociale forhold, men inddrager sluttelig også jernbanens markante betydning for billeddannelse og forestillinger: som noget farligt og et forstyrrende element – eller som fremskridt.

Gwyn mener ikke, at *The coming of the Railway* er en teknologinær historie, men et forsøg på en hypotese – en kulturhistorie. Fremstillingen er dog i høj grad båret frem af beskrivelser af teknologiske udviklingstrin, fra træskinner over støbejernskinner til smede-

jernsskinner eller de forskellige hovedudviklingstrin af damplokomotiverne (uden dog at gå i tekniske detaljer), men det er lige så meget en fremstilling af de bærende aktører. Gwyns opfattelse af jernbanen er, at den ikke kun skabt af ingeniører, men også af bankmænd og iværksættere, af de mange ansatte ved jernbanen og afhængige industrier, og af de mange rejsende. Teknisk forandring ses som en social proces: afhængig af viden og kunnen, af forandringer i efterspørgsel af bestemte varer og ydelser og den profit, det skaber, såvel som bredere kulturelle aspekter som politisk støtte og almindelig accept, og i den sammenhæng skal modstanden, f.eks. frygten for det nye, eller at holde massernes mobilitet nede også tages i betragtning. Gwyn abonnerer således på en bredere teoretisk teknologihistorisk tilgang.

Jeremy Black har et tidsmæssigt større spænd. Han ser på jernbanens verdenshistorie fra begyndelsen til nu, og der er således et vist overlap med Gwyn i den tidlige historie. Også tilgangen til jernbanehistorien som et resultat af og en påvirkende kraft i forhold til den større samfundsmæssige og politiske historie deles, om end teknologien fylder mindre, og de politiske, strategiske og geografiske forhold tillægges større vægt.

De to værker af Jeremy Black *A World History of Rails* og *A History of Railways in 100 Maps* er egentlig grundlæggende den samme jernbaneverdenshistorie udgivet i to formater. Den ene er en historisk fremstilling med ganske få illustrationer og den anden er i princippet samme fremstilling men båret af stærke illustrationer af kortmateriale og kortere tekster, og er i lige så høj grad også en historie om kartografiens udvikling i relation til jernbanen. Meget af teksten fra den sammenhængende monografi er genbrugt, lettere redigeret i kortbogen og suppleret med det kartografiske lag. De to bøger forfølger i sagens natur de samme temaer og den samme kronologi, men er inddelt lidt forskelligt,

og ikke så fikseret på årstal i kapitelinddelingen. De 10 kapitler i *A World History of Rails* indledes med et introducerende kapitel, der spørger om, hvad der var på spil. De næste fire kapitler handler om oprindelsen og dampens tidlige år, teknologiens spredning over kontinenter samt geopolitik og strategier bag jernbanen frem til 1. verdenskrig. Herefter er tre kapitler viet perioden med verdenskrige og ikke mindst mellemkrigstidens udvikling, hvor politisk styring og indenrigs fokus var udtalt. Bogens sidste tre kapitler tager fat i efterkrigstidens ujævne udvikling, udviklingen det senest halve sekel og slutter af med at se på mulige fremtider med store planer for højhastighedsforbindelser flere steder i verden.

A History of Railways in 100 Maps er inddelt i 8 kapitler, og har således skåret kronologien lidt anderledes. Perioden fra 1880'erne frem til slutningen af 1. verdenskrig ses som samme geopolitisk styrede udvikling i en periode, hvor krig var normalen og perioden fra begyndelsen af 2. verdenskrig frem til 1970 ses som en periode præget af krig, genopbygning og konkurrencen fra bil og flytrafik. Det afsluttende 8. kapitel har jernbanen og de kollektive forestillinger som tema – som det også var tilfældet hos Gwyn. I *A World History of Rails* er dette tema mere integreret i den samlede fremstilling. Udvalget af kort i *A History of Railways in 100 Maps* er baseret på British Librarys store kortsamling, og der er således en vis slagside, da der i hovedsagen er tale om kort med relation til Storbritannien – som kolonimagt, som investor eller militær efterretning. Ikke desto mindre er hele verden velrepræsenteret. Bogen er opbygget med en kort introduktion i hvert kapitel og herefter et opslag pr. tema med tekst og kort – evt. to dobbeltopslag, så der kan vises detaljer i kortet. Hvert tema er delvis kronologisk, men også sammensat, så der er en geografiske sammenhæng. Til hver kortopslag er knyttet en historie, som er et nedslag i jernbanens verdenshistorie.

Jeremy Black viser, at jernbanens historie ikke kun er styret af teknologisk udvikling, men både geografiske, økonomiske, politiske og strategiske forhold er afgørende. Black mener, at jernbanehistorien er en historie om håb og økonomiske erfaringer i lige så høj grad som politiske beslutninger – både før og nu. Den er præget af store planer, som ofte er urealistiske eller spekulative – det gjaldt i dampens barndom i England og det gælder nu med mange planer om højhastighedsforbindelser – f.eks. Storbritanniens HS2 eller Rail Baltika, som skal forbinde Baltikum med det øvrige Europa – planer som bliver forsinkede, ofte reduceret i omfang eller skrinlagt, da anlægsomkostningerne ofte stikker af.

Black peger på den store påvirkning af samfundet, som jernbanen har bidraget med. Jernbanens gennemslagskraft og indvirkning rummede aspekter som indførelse af en ensartet tidsregning, den ændrede postbefordringen, og hjælp, sammen med den tilknyttede telegraf, til hurtige spredning af nyheder, spredning af mode, muliggjorde i højere grad end tidligere migration, understøttede hastig teknologispredning. Den ændrede opfattelsen af tid og rum, og var middel til modernisering, globalisering og vestliggørelse.

En hovedpointe er, at jernbanehistorien tidligere er set som teknologisk kapitalisme – især i en britisk kontekst, men statens rolle er i praksis vigtig – som finansieringskilde og regelsætter. Black ser jernbanen som præget af konkurrence. Konkurrence med alternative transportmidler – i begyndelsen kanalpramme siden biler og fly. Konkurrence mellem stater, som en ny udgave af merkantilismens protektionistiske styrkelse af den nationale produktion og velstand – stærkt støttet af staten – ved at udbygge de nationale net, som landvindingsmiddel (som i USA), men også i kraft af forbindelser med allierede i kampen om dominans, som i det endnu ikke samlede tyske rige i 1850'erne, Bayern-Württemberg

mod Preussen. Det gælder også kampen mellem kolonimagters dominans Afrika og Asien. Et gennemgående tema er således jernbanens rolle som strategisk redskab. Det gælder ikke mindst dens rolle i krige – før som nu. Et udbygget jernbanenet til troppe- og materieflytning i konflikter har haft afgørende betydning for udfaldet – f.eks. under den amerikanske borgerkrig, i krigen mellem Østrig-Preussen i midten af 1800-tallet, eller under 1. verdenskrig, såvel som i aktuelle konflikter som i Ukraine. Jernbanens rolle i mørkere kapitler af historien er også berørt: tvangsarbejdere ved bygning af jernbaner, f.eks. i Burma, transportsystemet af fanger under Holocaust og Gulagsystemet.

Statens rolle var fra mellemkrigstiden meget forskellig i kapitalistiske og autoritære lande, men var definerende for udviklingen begge steder. Sovjetunionen satsede i høj grad på toget, mens USA ikke gav statsstøtte til jernbanen i modsætning til veje og lufthavne. I efterkrigstiden tabte toget desuden terræn til hurtigere og længere rækkende kollektiv trafik med fly såvel som den individuelle persontransport med bil. Statsstøtte til biproduktion men ikke lokomotivproduktion i nyere tid er tilsvarende en politisk styret udvikling.

Dominansen i jernbaneudviklingen er flyttet fra sit udspring i Storbritannien, hvorfra teknologien spredtes og hvorfra megen udvikling var styret af kolonimagten og af britisk finansiering. I dag er Kina dominerende, indenrigs såvel som via investeringer i bl.a. Afrika. En pointe er dog her, at den hastighed og effektivitet, der er i anlæggelserne i Kina ikke umiddelbart kan overføres, da der er en stærk ideologisk styring – og et ikke-realistisk syn på finansiering og rentabilitet.

Blacks syn på fremtiden er således også skeptisk. Der er for meget fokus på nyanlæg frem for at vedligeholde og opgradere eksisterende, og erfaringerne viser, at store projekter ofte for-

sinkes og fordyres, når planer rammer den virkelige verden. Han peger på, at finansieringsmiljøet er dårligt (bogen tager afsæt i situationen 2022-23). Jernbaner er ikke attraktive for privat kapital, da der er lang udsigt til fortjenester, uklare retninger i infrastrukturprojekter, langsom eller ingen udvikling af teknologi, manglende reel konkurrence i jernbanernes transport af tungt gods og massetransport af passagerer. Der peges på dårlig ledelse i virksomheder med reelt monopol, da der ofte vælges fordyrende materiel bygget til den enkelt operatør i stedet for valg af standardløsninger. At jernbaneregler er ufleksible og fortolkes meget stramt nationalt, hjælper heller ikke.

Blacks pointer er glimrende underbygget af et stort antal eksempler fra hele verden, og der er mange flere pointer til eftertanke at finde i de to publikationer. Black gør desuden flittigt brug af referencer til populærkulturen som film og litteratur og citerer jævnlige. Citaterne anvendes til at kvalificere samtidige opfattelser og fortolkninger af jernbanen, og er således en styrke. Også i kortbogen er et kapitel viet til billedannelsen – bl.a. med et kort over det fiktive land Sodor, hvor Tomas Tog bor og et brætspil fra ca. 1850 baseret på en jernbanestrækning.

Danmark er kun sporadisk repræsenteret i de tre publikationer om jernbanernes verdenshistorie. Gwyn gengiver et kort over det europæiske jernbaneland i 1850, der dog med danske briller ikke er korrekt: vores lille Roskildebane fra 1847 er ikke med – men den blev jo selvfølgelig først tilknyttet nettet med dampskibsforbindelse fra Korsør i 1856 og hen over Fyn og Jylland i 1865. I Blacks fremstilling nævnes baneanlæggelserne i 1840'erne, togsabotagen under 2. verdenskrig og jernbanens rolle i efterkrigstidens forestillinger/billedannelser som f.eks. i forlystelsesparker som Legoland, samt jernbanens nyere kobling med lufthavne, hvor linjen til Kastrup nævnes. Alle eksempler er sat i sammenhæng med

samtidige ensartede udviklinger i andre lande. I kortbogen fremgår Danmark af skandinaviske generalstabskort fra 1863 og 1880. På kortene vises både eksisterende og planlagte baner, således er f.eks. den fynske hovedlinje tegnet på kortet 1863, skønt den først åbnede 1865. Kortene viser en hurtig udvikling, og viser floder – men ikke bjerge, skønt de var en problemstilling mellem Norge og Sverige.

Illustrationerne i de tre publikationer er af meget forskellig kvalitet. I de to tekstbårne bøger er der bragt sort/hvide illustrationer på tekstsiderne samt farvede illustrationer på glat papir i særlige mellemlæg. Det er sjældent optimalt for læseren, der ville have haft større gavn af tekstmære illustrationer (der henvises heller ikke fra teksten), men formatet har jo nok udgivelsesøkonomiske årsager. Bedst er det løst i *The Coming of the Railway*, med tydelige fotos, tegninger og enkelte kort, der understøtter teksten samt to mellemlæg (2x8 sider) med fine farveillustrationer – om end lidt vel små. I *A World History of Rail* er der færre s/h-illustrationer – kun ved kapitelskift – og 16 sider farveillustrationer er samlet. Den store mangel er dog kort, da vi i teksten bevæger rundt i mange egne af verden og der nævnes mange strækninger og byer, som vel de færreste læsere har præsent i hukommelsen. Derfor er den fint illustrerede kortbog et godt supplement. Her gives ca. 140 kort og enkelte andre illustrationer fra British Librarys samling fra hele verden. Mange kort vises i fuld udstrækning og kort kræver en vis størrelse for at kunne læses, hvilket formatet dog ikke er stort nok til, men heldigvis er der zoomet ind på detaljer i kortene.

De tre bøger supplerer hinanden godt med hver sit fokus: på det teknologiske grundlag for en verdensomdannende infrastruktur, på samspillet mellem politik, samfund, krig og jernbane og med det sjældne fokus på kortmateriale. Bøgerne er velskrevne og giver et godt overblik over jernbaneverdens-

historien, og man får lyst til at grave videre i de mange nationale historier, ligesom man får et godt indblik i forskelle og ligheder, sammenhænge og forandringer i den globale verdenshistorie.

René Schrøder Christensen

Bidragydere

Lars Bjarke Christensen, mag.art. i forhistorisk arkæologi, specialkonsulent ved Slots- og Kulturstyrelsen. Har skrevet flere artikler om kulturhistorie og jernbanehistorie til bl.a. Weekendavisen og jernbanetidsskrifter. Forfatter til bøgerne *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke Historiens Dom* (2011) og *Poul Hjelt og DSB. En rejse i tiden* (2014). Medforfatter til *Danmarks jernbanemiljøer* (2022). Medl. af redaktionen for Jernbanehistorie.

René Schrøder Christensen, historiker, ph.d., chefkonsulent og seniorforsker ved Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet med kulturlandskaber, industri- og teknologihistorie. Har publiceret flere artikler og skrevet bidrag til bøger, bl.a. *Industriamfundets havne 1840-1970* (2008), *Thrige – mennesket & virksomheden* (2010), *Odense Staalskibsværft 1918-2012* (2016), *Nye industrihistorier* (2020), *Den sorte omstilling* (2024). Medforfatter til *Danmarks jernbanemiljøer* (2022). Ansv. redaktør for *Jernbanehistorie*.

Poul Kattler, cand.scient. i geografi og matematik, transport- og klimaaktivist, turguide, tidligere mangeårig udstillingsudvikler ved Eksperimentarium, formand for Rådet for Bæredygtig Trafik. Har skrevet mange indlæg i pressen og på egen blog, Kattler.dk, samt Udlandstog.dk, om især togrejser med vægt på nattog som bæredygtigt alternativ til fly- og bilrejser.

Steen Ousager, historiker, cand.mag., tidl. direktør for Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet bredt med trafikhistorie og har udsendt monografierne *Politik på skinner* (1988), *Guldsnore på sporet* (1991) samt vejledningen *Tog og historie* (1993) og *Bogenseslagteren* (2022). Har bidraget til jubilæumsskriftet om DSB med bind 2: *Krige og Fornyelse* (1997) og artikler og antologier, leksika og tidsskrifter. Har desuden arbejdet med forvaltnings- og administrationshistorie samt udvandring til Brasilien.

”Konduktør 230 Hansen, der ved Afgang fra Aarhus St. Dags Aften med Tog 6.43 overfusede mig og optrådte meget brøstigt i Anledning af, at jeg havde glemt mit Rejekort Brabrand-Aarhus, og han vilde tvinge mig til at forlade Toget, skønt det var over Afgangstid. Toget kørte umiddelbart efter. Jeg nægtede ikke men var tvertimod villig til at betale taxt” (Klageprotokol, Brabrand, 1914).