JERNBANE TIDENDE



Jernbanen er en brik i fremtidens hybridkrig
Side 3-7

Dansk Jernbaneforbunds medlemsblad — 5/2026

4 Ny trusselsvurdering: FE varsler øget risiko for sabotage og hybridangreb på kritisk infrastruktur

6 Jernbaneekspert: Jernbanen er åben som en si

8 Det er fedt at køre tog

12 Utætte anlæg skaber problemer med fækalie-tømning af IC- og IC Lyn-tog

16 IVU: Flere års test – og stadig ikke klar til hverdagen

18 De faglige blev holdt uden for maskinrummet

20 Når planen rammer arbejdsdagen

21 IVU på skalaen fra 0 til 100

22 Tanker fra stationsbetjenten

25 Arbejdsskader

27 Kort nyt: Faglige sager

29 Jubilæer

30 Pensionistsektionen



Foto: Kirsten Andersen

KORT NYT

MEDLEMSMØDE PÅ KBH METRO PARTNER

Der er ganske vist et år, til de tager over, men torsdag den 30. september blev der afholdt medlemsmøde for de medlemmer, som skal overgå fra Metro Service til KBH Metro Partner. KBH Metro Partner er et joint venture mellem ComfortDelGro og RATP Development SAT.

RATP Dev er et fransk datterselskab af RATP Group, der driver og vedligeholder urbane og interurbane transportsystemer som metro, busser og sporvogne i over 10 lande.

ComfortDelGro er en Singapore-baseret, global transportgigant og en af verdens største udbydere af passagertransport med aktiviteter i 12 lande, herunder bus, taxa, jernbanedrift og Stockholms Metro.

Temaet for medlemsmødet var virksomhedsoverdragelse – og en generel orientering om, hvad der kommer til at ske.

Der var en god og konstruktiv debat og mange gode spørgsmål. Det var et rigtigt godt møde, som bliver fulgt op af tilsvarende møder, når vi kommer tættere på overdragelsen.

Jernbane Tidende
128. årgang
Udgives af Dansk Jernbaneforbund
Ansvh. redaktør: Preben S. Pedersen
E-mail: dj@djf.dk
Redaktion og ekspedition: Simon Bauer
Søndermarksvej 16, 2500 Valby
Tlf.: 36 13 25 00
Design: Jarl Axel Studio
Tryk: PE Offset

ISSN 0902-9710 (Papir)
ISSN 2245-8166 (Online)

Artikler mv. udtrykker ikke nødvendigvis redaktionens eller forbundets holdning medmindre der er gjort opmærksom på det.

Næste deadline 16. november 2026

Dansk Jernbaneforbund
Søndermarksvej 16
2500 Valby
Tlf.: 36 13 25 00
E-mail: dj@djf.dk
Hjemmeside: www.djf.dk

Forbundsformand
Preben S. Pedersen
Forbundsnæstformand
Mikkel Channo Jessen
Forbundshovedkasserer:
Kirsten Andersen
Faglige sekretærer:
Carsten M. Olesen
Frank Johansson
Thomas Bryan-Lund

Faglig konsulent:
Ebbe L. L. Drögemüller
Socialrådgiver:
Gitte Stigsnæs
Arbejdsskader:
Jacob Gjedde

Åbningstider:
Mandag-torsdag kl. 9-16
Fredag kl. 9-15

DJ Ferie
Søndermarksvej 16, 2500 Valby
Tlf.: 36 13 25 10
Åbningstider:
Mandag-fredag: kl. 10-12

Forside: Jarl Axel Studio

LEDER

FE har råbt vagt i gevær.

Vi har sagt det før - og vi siger det igen: Det er NU, I SKAL lytte til fagligheden! Vi ser, vi kan og vi er løsningen!

I Dansk Jernbaneforbunds trafikpolitiske oplæg 2016 advarede vi om, at man var i gang med at sælge al viden og al erfaring i forbindelse med udlicitering til private virksomheder fra Banedanmark. Det gjaldt drift, vedligehold, signalsystemer osv.



Vi har også talt om vigtigheden af, at man samler den viden og de kompetencer, som skal til at drive en driftssikker jernbane af høj kvalitet i samme organisation, så de ikke kan bebrejde hinanden. Her tænker vi på rettidighed, kvalitet, standard og kommunikation.

I vores trafikpolitiske oplæg i 2024 tændte vi en rød lampe med fokus på, at jernbanen er kritisk infrastruktur. Skulle verden vise sig at fortsætte med at være i splid – så ville det være ekstra nødvendigt, at rygraden i såvel person- som godstransport i krisetider stod stærkt.

Uheldigvis holdt det stik – og i slutningen af oktober kunne Forsvarets Efterretningstjeneste fortælle om et øget trusselsbillede om hybridkrig mod bl.a. dansk infrastruktur.

Det er alvorligt i sig selv, men det er endnu mere alvorligt, at de selvsamme politikere fortsat ikke tager ansvar. For vi kan se alle symptomerne på, at den danske jernbane i mange år er blevet behandlet som en sten i skoen frem-for de rågummisåler, som et samfund kan gå på. Og det er hele vejen rundt. Materiel. Udvikling. Vedligeholdelse. Og i særdeleshed manglen på varme hænder, som vi kærligt kalder de mennesker, der med deres faglighed sikrer en god hverdag for andre.

Når du bladrer gennem denne udgave, så sig til dig selv: dette er resultatet af 30 år med new public management! Nu kalder vi det new public governance, fordi det skal vægte samarbejde, netværk og inddragelse! Det er noget vrøvl. Apropos hybridkrigsførelse, så er new public governance alene et hybridt styringslag, som bygger på alle management-værktøjerne. Og her er IVU vel det bedste eksempel aktuelt.

Forbundsledelsen har løbende en dialog med politiske ordførere, interessenter og ministre. Når det er sagt, så skal vi også huske på, at vi ikke skal lægge alle vores æg i en kurv, men selv ruge dem ud – og gennem dialog og udvikling skabe resultater. Vores fokus skal altid være på bolden og ikke på manden.

Når fagligheden er kommet tilbage på direktionsgange og i mødelokalerne – så kommer resultaterne. Det glæder vi os til at bidrage til.

God læselyst.

Preben S. Pedersen
Forbundsformand

Ny trusselsvurdering: FE varsler øget risiko for sabotage og hybridangreb på kritisk infrastruktur

Forsvarets Efterretningstjeneste advarer i en ny trusselsvurdering om, at Rusland vil intensivere sine hybridangreb i Europa. Dansk Jernbaneforbund opfordrer til, at dieseltog forbliver en del af beredskabet i Danmark, og at man sikrer, at togpersonalet får mere uddannelse i at håndtere kritiske hændelser.

Af Kristine Nødgaard-Nielsen

Sabotage og hybridangreb udgør en reel risiko for Danmark i den kommende tid. Sådan lyder det i en ny trusselsvurdering fra Forsvarets Efterretningstjeneste (FE).

Truslen omfatter for eksempel destruktive cyberangreb med alvorlige konsekvenser for samfundsvigtige funktioner og sabotageangreb med høj risiko for tilskadekomne.

Vurderingen får Dansk Jernbaneforbund til at opfordre til øget opmærksomhed på at sikre de danske jernbaner.

"Vi skal tage trusselsvurderingen meget alvorligt. Hvis jernbanen udsættes for angreb, kan det lamme store dele af landet. Jernbanen er meget sårbar," siger Preben Steenholdt Pedersen, formand for Dansk Jernbaneforbund.

Elektrificering udgør risiko

FE vurderer, at Rusland i de kommende måneder vil intensivere sin hybridkrig yderligere ved at udføre hyppigere angreb mod Vesten og NATO med større konsekvenser for de berørte lande end tidligere.

Dansk Jernbaneforbund opfordrer derfor til, at man på trods af elektrificeringen af de danske jernbaner fortsat bevarer dieseltog, der kan sættes ind, hvis elnettet lammes.

Frem mod 2029 elektrificerer Banedanmark en stor del af det statslige jernbanenet. Samlet drejer det sig om 1.150 kilometer spor, som elektrificeres.

"Det er vigtigt, at vi har diesellokomotiver, så vi kan reagere, hvis det elektriske system bliver angrebet. Dieselmateriel kan bruges til nødstilfælde, fordi dieseltog kan køre, selvom der ikke er strøm," siger Preben Steenholdt Pedersen.

Ekstra uddannelse til togpersonale

Dansk Jernbaneforbund mener også, at Beredskabsstyrelsen og PET bør gøre sig klart, om togpersonalet skal uddannes yderligere for at kunne håndtere den øgede trussel.

Togførere er uddannet til service og til billetkontrol, og hvis der sker uroligheder, kan de hjælpe og kontakte den relevante myndighed. I alvorligere situationer er de uddannet til at evakuere togene i både tunnel og på frie banestrækninger, ligesom de kan yde førstehjælp og ved, hvordan de skal finde ressourcepersoner blandt passagerer.

"Vi så gerne, at de relevante myndigheder styrker uddannelsen af vores medlemmer, så de er endnu bedre forberedt på, hvordan man håndterer den øgede trussel mod jernbanenettet. Det kunne for eksempel være at træne dem i, hvad de skal være opmærksomme på, når de går gennem togene eller på stationerne," siger Preben Steenholdt Pedersen.

Samtidig påpeger han, at det er vigtigt, at der er nok personale ombord på togene.

"Bemandingen i togene er altafgørende for beredskabet i en nødsituation. Vores medlemmer udfylder en vigtig rolle for at undgå, at panikken spreder sig. Det er væsentligt, at der er nogen i togene, der kan informere og skabe ro, og at der er nok personale ombord til at håndtere en evakuering af hundredvis af passagerer."

FE'S TRUSSELVURDERING

Forsvarets Efterretningstjeneste (FE) udgav 24. september 2026 en vurdering af truslen fra Rusland

Rusland ser i de kommende år et mulighedsvindue for at forsøge drastisk at ændre den sikkerhedspolitiske orden i Europa

FE vurderer, at Rusland i de kommende måneder vil intensivere sin hybridkrig yderligere ved at udføre hyppigere angreb mod Vesten og NATO med større konsekvenser for de berørte lande end tidligere

Angreb kan eksempelvis omfatte destruktive cyberangreb med alvorlige konsekvenser for samfundsvigtige funktioner og sabotageangreb med høj risiko for tilskadekomne

Et begrænset militært angreb kan potentielt finde sted i løbet af de kommende måneder

Kilde: Forsvarets Efterretningstjeneste

Jernbaneekspert:

Jernbanen er åben som en si

I kølvandet på Forsvarets Efterretningstjenestes nye trusselsvurdering peger en jernbaneekspert på, at der mangler overvågning og indhegning ved stationer og elteknikhytter langs jernbanestrækningen i Danmark.

Af Kristine Nødgaard-Nielsen

Det er for nemt at færdes frit på stationsområder og ved elteknikhytter langs banelegemet. Sådan lyder det fra jernbaneekspert Kristian Madsen. For at illustrere sin pointe peger han på, hvor let det er for graffitimalere at få adgang til at spraymale på tog og elteknikhytter.

"Jernbanen er åben som en si. Man kan komme til mange steder uden større problemer. Jeg er ikke i tvivl om, at man i højere grad skal fokusere på, at der er alt for let adgang. Der mangler overvågning ved elteknikhytter og ved transformere til kørestrøm langs strækningen," siger Kristian Madsen, der har været teknisk chef for jernbanedelen på henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, ligesom han har arbejdet med vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur hos DSB og Banedanmark.

Han mener, at man generelt skal have mere fokus på at indhegne områder, og at man skal sikre, at der er mere kameraovervågning og alarmering.

"Der er ingen tvivl om, at man ligesom på havneområdet er nødt til at indhegne sårbare områder, så der ikke er almindelig offentlig adgang til de områder. Det er for let for udenforstående at komme til anlæggene," siger Kristian Madsen.

Dieselokomotiver bør være del af beredskab

Trusselsvurderingen fra Forsvarets Efterretningstjeneste peger både på risikoen for sabotagehandlinger og cybertrusler. I forhold til hackerangreb vurderer Kristian Madsen, at der er rimeligt styr på software og forebyggelse mod hackerangreb, selvom han godt kunne ønske, at der var mere fokus på risikosikring. Men det er i høj grad risikoen for sabotage på de jernbanestrækninger, der forbinder landet, som han er bekymret over.

"Når vi når til 2032, kører der ikke dieseltog længere. De vil kun køre på lokalbaner, og de kan ikke sættes ind. Når vi når til det tidspunkt, får vi en enorm sårbarhed ved fejl på kørestrømmen. Hvis der ikke er strømforsyning, kører der ingen tog. DSB bør have togmateriel på dieselbasis," siger Kristian Madsen.

En anden udfordring ved elektrificeringen er, at uheld kan ske på strækninger, hvor der er langt til offentlig vej. Det vil dermed blive vanskeligt at flytte passagerer, fordi man ikke kan få en togbus ud på en mark og transportere de omkring 500 passagerer, der nemt kan være ombord på et Intercity-tog.

"Man har i dag lokomotiver stående til sneberedskab. Man kunne på samme måde have diesellokomotiver strategisk placeret flere steder i Danmark, så man kan koble togsæt på diesellokomotivet og hente folk."

For let at lave sabotagehandlinger

I 2024 blev det franske statsejede jernbaneselskab SNCF udsat for et massivt angreb på dets jernbaner. Kabler blev klippet over, og gerningsmænd satte ild til signalskabe tæt på, hvor sporene deler sig i to retninger. Det forårsagede store forsinkelser og aflysninger for højhastighedstog i hele Frankrig.

Sabotagehandlingerne mod de franske jernbaner viser, hvor let det har været at skabe store problemer for landets kritiske infrastruktur.

"Det er for let at lave sabotage på de anlæg. Det kan sætte togdriften ud i mange timer. Vores kørestrøm er bygget op sådan, at man for at kunne arbejde på et sporskifte er nødt


Foto: PR/IDA

til at lukke strømmen i begge retninger, så begge spor er lukket. Det er et problem. Man skal sikre, at der altid kan køres drift på et spor, mens der arbejdes på et andet, så man kan opretholde minimumsdrift. Der er behov for at få kritisk efterset, om det har den rigtige opbygning."

Risikovurderinger skal laves løbende

Hvis elnettet bliver lammet, findes der måder til at opretholde jernbanedriften i Danmark. Kristian Madsen fortæller, at man ved sabotage mod elnettet kan koble det om, så man kan komme forbi. Men det er ikke muligt alle steder, og jernbanen skal have 25.000 volt for at køre tog.

Han mener, at det her og nu er vigtigt, at Banedanmark og DSB fortsat udfører kritiske risikovurderinger over, hvilke sårbare elementer de har, og at de revurderer dem regelmæssigt.

"En risikovurdering er ikke noget, man bare gør én gang. Vi skal kontinuerligt sikre, at vi stadig opfylder betingelserne. Jernbanen har en væsentlig rolle i at transportere folk. Der ville ikke være plads på vejene, hvis jernbanenettet blev lagt ned."

KOMMENTAR FRA DSB

"I DSB følger vi nøje med i trusselsbilledet og myndighedernes anbefalinger. Vi ønsker ikke at fortælle, hvad vi gør for at forebygge en eventuel situation, hvor fx elnettet bliver lammet. Men vi gør, hvad vi kan for at forebygge og have planer klar i tilfælde af, at der skal opstå en kritisk situation," siger Niels-Otto Fisker, der er kommunikationschef i DSB.

KOMMENTAR FRA BANEDANMARK

"I Banedanmark holder vi os hele tiden opdaterede på den aktuelle sikkerhedssituation i samfundet og vores omverden. Det er en central del af vores rolle som ansvarlig infrastrukturforvalter.
Vi holder os på samme måde hele tiden opdateret om trusselsvurderinger fra Forsvarets Efterretningstjeneste og andre myndigheder, ligesom vi allerede forholder os kontinuerligt og målrettet til sikkerhedsniveauet på jernbanen.
Banedanmark har faste procedurer for, hvordan vi skal håndtere strømnedbrud, og vi arbejder løbende med vores beredskab.
Af sikkerhedshensyn kan vi ikke komme ind på de konkrete sikkerhedstiltag omkring vores infrastruktur."

PORTRÆT

Det er fedt at køre tog

Han er vokset op på Nordvestsjælland, rundet af Odsherredbanen, udlært automatikmekaniker og fascineret af gammelt materiel. Nu skal han føre landets største lokalbaneselskab ind i en grønnere fremtid. Mød Lokaltogs nye administrerende direktør, Claus Hincke.

Af Cathrine Errboe

Sensommersolens stråler nærmest vælter ind ad vinduerne på det rummelige kontor i Høje Taastrup, hvor Lokaltogs administrerende direktør Claus Hincke tager imod på årets sidste septemberdag. Der hentes kaffe og danskvand, og samtalen falder straks på togdrift. I kantinen står en stor kulørt model af det nye batteridrevne tog Stadler FLIRT i en montre. Det vender vi tilbage til.

Han har taget bilen på arbejde i dag, men turen fra hjemmet lidt uden for Holbæk tilbagelægges ofte i tog. Hincke og hans familie flyttede i sommer tilbage til Tjebberup, tæt på det Odsherred, hvor både han og hustruen Anette er født og opvokset. Minderne fra barndommens stationsby og begejstringen for lokalbanen er ikke svære at mane frem.

- Som dreng boede jeg i Hørve, der ligger langs Odsherredbanen, og ligesom resten af byen var jeg dybt afhængig af toget. For mit vedkommende når jeg skulle i skole i Fårevejle Stationsby, hvor jeg gik indtil sjette klasse, fortæller Claus Hincke.

Det er tydeligt, at togturene var mere end blot transport for den unge passager. Det var en oplevelse.

Høj fart og rævesøvn

- Jeg kan huske, at jeg en dag fik lov at se, hvordan lokomotivføreren styrede "Grisen". Min fornemmelse var, at den kørte vanvittigt hurtigt. Jeg kan også huske følelsen i kroppen, hvordan toget bevægede sig, så man sad og slingrede i sit sæde, og man skulle spænde lidt op for ikke at dratte ned.

Undtagen når kontrolløren kom, så slappedes musklerne nogle gange, når han benyttede sig af et trick og lod øjnene falde i.

- Jeg tror, billetten kostede 2,50 kr., som jeg fik af mine forældre, men de penge kunne jeg jo putte i lommen, hvis jeg ikke brugte dem. Det betød, at jeg nogle gange lod som om, jeg sov, når Lange Kaj, som var togrevisor, nærmede sig mit sæde.

Om han virkelig hoppede på den eller lod den opfindsomme skoledreng slippe, vides ikke, men ofte holdt Claus Hincke sig alligevel vågen, for der var meget at se på og mange at tale med, og Hincke er nysgerrig og videbegærlig af natur.

Fascination

Jernbanedrift var ikke helt ukendt land for den 56-årige vestsjællænder, der kom fra en stilling som teknisk direktør i Banedanmark, da han tiltrådte hos Lokaltog d. 1. august 2026. Tidligere havde han bl.a. arbejdet 14 år som teknisk chef for Københavns Lufthavne.

Tog, fly, biler. Claus Hincke er dybt interesseret i nærmest alt, der har en motor.

- Jeg er særligt fascineret af gammelt materiel. Tænk, at man kan reparere, forebygge og vedligeholde et tog, så det kan køre langt over 1 mio. kilometer. Værdien af god vedligeholdelse og lang holdbarhed optager mig både professionelt og privat, fortæller Claus Hincke, som i mange år har haft en hobby, der fylder lidt i garagen, nemlig biler med nogle år på bagen. I øjeblikket gælder det en 30 år gammel engelsk klassiker, som kun har gået 80.000 kilometer.

- Jeg kan ikke selv reparere den, fortæller Hincke, som oprindelig er uddannet automatikmekaniker. - Jeg har interessen og kan pudse og rense, men skal der skrues, skal jeg have nogen til at fortælle mig hvordan, siger han.

- Jeg er optaget af at få udstyr til at køre. Også når det gælder tog, hvor vi jo har nogle gamle modeller. Den fascination deler jeg med de fem værksteder, vi har i Lokaltog, siger han og nævner, at han fornyelig besøgte værkstedet i Nakskov og fik lov at hoppe ned i smøregraven.

Besøgene på Lolland og på Lokaltogs øvrige lokationer er vigtige for Claus Hincke.

- Det nytter ikke, at jeg sidder på hovedkontoret og forestiller mig noget, jeg vil ud at møde så mange mennesker og faggrupper som muligt og tale med dem. Både for at forstå

fortiden, og hvad vi står på skuldrene af, men også, hvor vi står nu. Forstå, hvad der fungerer, og hvor man er udfordret. Det, der er vigtigt for medarbejderne i Hillerød, er ikke nødvendigvis det samme, som er vigtigt for dem, der arbejder i Maribo, siger han.

By, land og biler

Om det er en fordel, at Claus Hincke selv er vokset op i et område, hvor han som barn og ung var afhængig af den kollektive trafik, er svært at sige, for han har ikke prøvet andet. Men engagementet er svært at skjule, når han fortæller om Hørve Station, som han op igennem 1970'erne og 1980'erne oplevede som et af byens knudepunkter.

- Stationsbygningen var en institution i sig selv, og den fungerede også som postcentral. Jeg kan stadig se Lille Orla med cigaren for mig, når han kom trækkende med postvognen fuld af pakker ned ad Vallekildevej, husker Claus Hincke.

- Toget, byen og lokalsamfundet har været og er en stor del af mit liv. Og det er jo også den vision, vi har i Lokaltog; at bringe by og land sammen, præcis som jeg selv og mange tusinde andre har været og er afhængige af. Uanset om det handler om arbejde, skole, familie, venner, tandlægebesøg, fritidsinteresser eller sport. Toget forbinder og bringer os tættere sammen. Helt konkret.

Men jernbanen er et omfattende driftsapparat, der kræver opbakning. Ikke bare fra befolkningen, der skal vælge toget, men også politisk. Dertil kommer konkurrencen.

- Vi konkurrerer primært med biler, ofte elbiler, og særligt på landet, hvor familier er afhængige af, at alle skal kunne komme i skole og på arbejde. Her må nogle familier købe en ekstra bil til de unge mennesker, som ellers ikke kan komme til deres uddannelsessted. Det er ærgerligt, siger Claus Hincke.

- Jeg er super beæret over, at regionerne i høj grad efterspørger togdrift, at vores omgivelser vil os. Jeg fornemmer, at både lokal-, regions- og landspolitikere kan se, at tog samler og forbinder befolkningen. Giver et område mobilitet.



Jeg oplever selv, at jeg i toget kan slappe af, tage min computer frem eller sætte mig til at sove. Mange synes også, det er rart, at nogen henvender sig, at man får en snak med en, man ellers ikke ville have mødt. Jeg ved, at der blandt faste pendlere er opstået venskaber, og det er da ret fedt, siger Claus Hincke, administrerende direktør for Lokaltog.

Det gør vores baner til en livsnerve både for by og opland. Toget er med til at skabe den sammenhængskraft, der er afgørende for livet i lokalsamfundene.

Med åbne øjne

Claus Hincke har i skrivende stund siddet to måneder som administrerende direktør i Lokaltog, en post han sagde ja til med viden om kollisionen på Gribskovbanen i april 2026. En ulykke, der stadig fylder i det daglige på tværs af Lokaltog. Og selvfølgelig hos den nye direktør.

- I samme sekund man beslutter at drive jernbane eller luftfart, så arbejder man med risici. Det gør man også som privatperson hver gang, man sætter sig ud i sin bil eller op på sin cykel. Det tænker man bare ikke over, siger Claus Hincke.

- En ulykke er altid en ulykke for meget, og de skal undgås. Det er mit overordnede mål.

Derfor arbejder vi målrettet med at rapportere og ikke mindst lære af alle slags hændelser i vores organisation med henblik på forebyggelse. Der bliver gjort en kæmpe indsats af alle i Lokaltog hver eneste dag, så alle passagerer og medarbejdere oplever tryghed.

Fremtiden er elektrisk

Claus Hincke understreger, at hans opgaver lige nu følger to hovedspor. Det ene er at sikre en sikker, stabil og god kundeoplevelse, som altid har været en del af Lokaltogs DNA.

- Den sikre og stabile oplevelse dækker ikke alene jernbanesikkerhed, men hele sikkerhedskulturen, så alle kommer trygt og sikkert frem, understreger han.

På mødebordet står en mindre, sølvfarvet model af det Stadler-tog, der er udstillet i kantinen, og som i løbet af de nærmeste år skal indgå i Lokaltogs drift. Det første test-tog kommer i 2027, hvilket leder samtalen hen på Hinckes andet hovedspor.

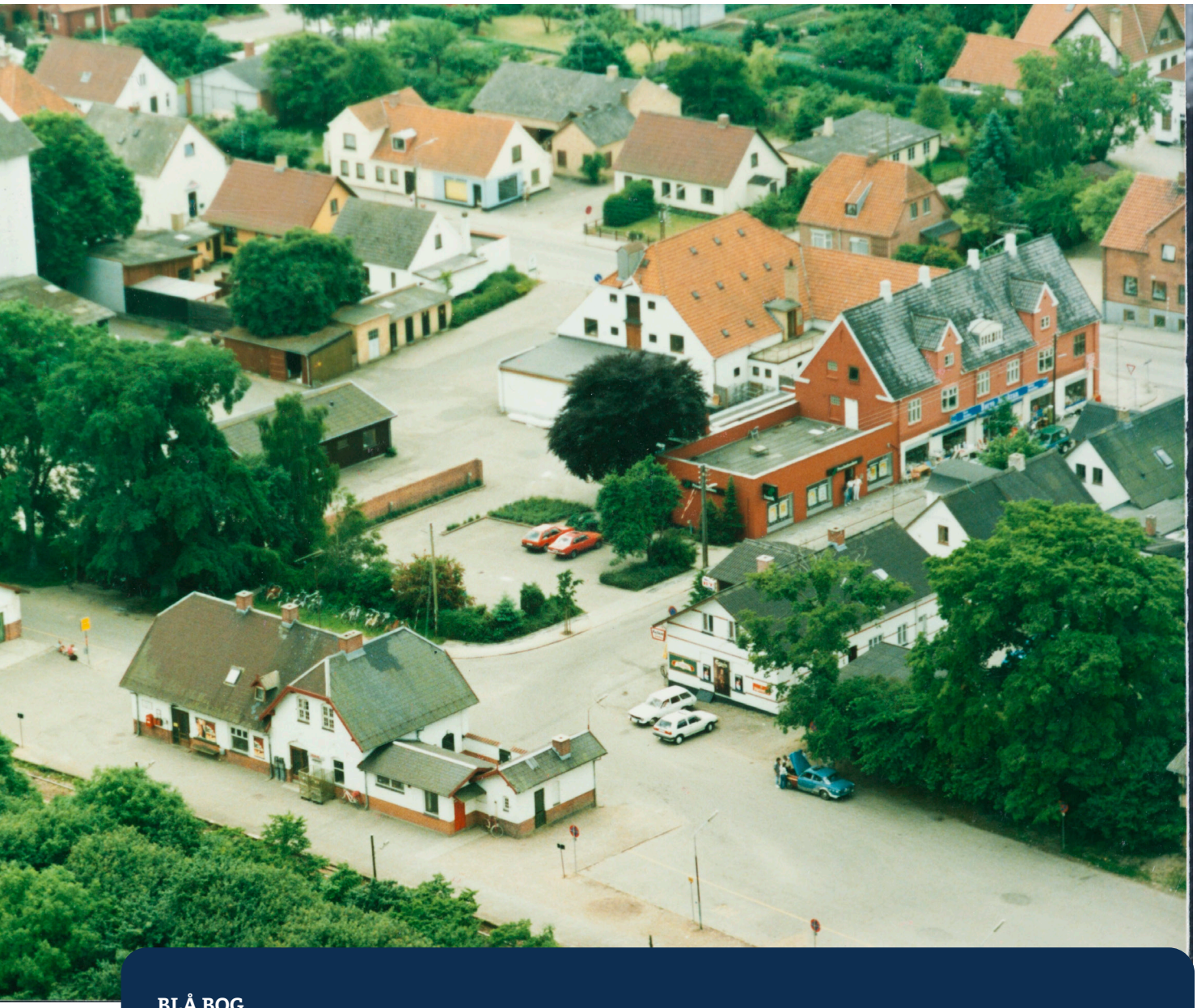
- Lokaltog står overfor en kæmpe transformation, når vi overgår til batteritog. Det er en krævende øvelse, men jeg oplever, at alle ansatte ved, at de gør en forskel for mange mennesker hver eneste dag, siger Claus Hincke.

- Det kræver en masse af alle medarbejdere, der i forvejen løber stærkt. Derfor mødes ledelsen i øjeblikket med en lang række interne interessenter for at dele viden og erfaringer og få alle tænkelige vinkler på den forandring, der skal ske. Og så er det mit ansvar at lave den operationsmodel, der skal til, siger Claus Hincke.

- Det er en stor omvæltning, der venter, men det rokker ikke ved, at det er fedt at køre tog. Det tror jeg, alle er enige om.



Hørve station var i mange år et knudepunkt i byen, hvor Claus Hincke voksede op. Her anno 1988. Fotograf: Ariel/Dansk Luftfoto



BLÅ BOG

Født i 1970 i Odsherred, hvor han har boet hele sit liv med undtagelse af ti år fra 2016-2026, hvor familien boede i Ørestad.
Gift med Anette, som han mødte i folkeskolen. De er forældre til en datter på 31 år.
Han er uddannet automatikmekaniker og har en master i ledelsesudvikling fra CBS. Han har i mere end 25 år beskæftiget sig med ledelse af kritisk infrastruktur, sikker drift og udvikling af komplekse organisationer og har bl.a. arbejdet i Novo Nordisk, Københavns Lufthavne og Banedanmark.

Ture med tog
Seneste togrejse: Høje Taastrup-Holbæk, DSB (Model IR4, en videreudvikling af IC3)
Sidste rejse med Lokaltog: Marienlyst – Helsingør (Model LINT 41)
Næste længere togrejse: De Schweiziske alper med et Glacier Express (smalsporet panoramatog)

Utætte anlæg skaber problemer med **fækalietømning af IC- og IC Lyn-tog**

Stationsbetjente på DSBs Kastrup Klargøringscenter oplever, at anlægget til at tømme toilettanke er utæt. Det betyder, at de risikerer at få fækalier på sig, mens de arbejder.

Af Kristine Nødgaard-Nielsen
Foto: Kirsten Andersen

Selvom anlægget til at tømme fækalier fra IC- og IC Lyntog er nyt, har det aldrig fungeret ordentligt. I værste tilfælde har en ansat fået fækalier i hovedet, mens vedkommende var ved at tømme toilettanken på et tog.

Det fortæller Bjørn Sørensen, der er tillidsrepræsentant for de stationsbetjente, der arbejder på Kastrup Klargøringscenter.

"Vi har særligt et problem med det drypfrie anlæg med fækalieslanger, som hænger nedad. Der sidder et mundstykke med en lås på, men de er ikke så drypfrie, som producenten har lovet. Når vi tømmer, slutter de ikke tæt nok, og så risikerer vi, at det står ud af mundstykket som springvand," siger Bjørn Sørensen.

Han har arbejdet på Klargøringscenteret de seneste tre år, og i den periode har der løbende været problemer med anlægget. Bjørn Sørensen fortæller, at DSB har fået skiftet mundstykkerne, men at problemerne begynder at komme igen efter tre til seks måneder.

Fækalier kommer på tøj

Stationsbetjente på Klargøringscenteret står blandt andet for at køre med togene, når der ikke er passagerer ombord, og for at tage imod togene, tømme fækalier og fylde vand og brændolie på.

Når de tømmer fækalier, burde det være nok at have vandtætte handsker på, hvis anlægget fungerede korrekt, vurderer Bjørn Sørensen. Men han og hans kolleger oplever ofte, at de får fækalier på tøjet på grund af utætheden i mundstykkerne.

"Anlægget er forholdsvis nyt, og det har aldrig fungeret. Vi har nogle ældre anlæg, der fungerer bedre. De har en rist under sig og vandslanger, der skyller mundstykket, inden man skal tage det af. Den bedste løsning ville være at udskifte de problematiske anlæg med nogle, der har en opbygning, der svarer til de ældre anlægs," siger Bjørn Sørensen.

Han fortæller, at DSB har nedsat et udvalg, hvor også de ansattes arbejdsmiljørepræsentant deltager. Han fortæller, at de i udvalget har foreslået nogle afhjælpende handlinger. For



eksempel at man opretter et fast tømmehold, der er præcist oplært i, hvordan fækalieanlægget fungerer, og som kan indmelde problemer med anlægget og føre statistik. Dette er dog blevet afvist af ledelsen, og der er endnu ikke fundet reelle løsninger på problemerne, fortæller Bjørn Sørensen.



Dansk Jernbaneforbund: Medlemmer skal kunne tage et godt arbejdsmiljø for givet

Dansk Jernbaneforbund, der organiserer stationsbetjentene, har stort fokus på arbejdsmiljøet på Kastrup Klargøringscenter. Hele forbundsledelsen mødtes i juli med DSBs direktør og HR-direktør på centeret for at inspicere forholdene og drøfte løsninger på problemet.

Det fortæller Mikkel Channo Jessen, der er næstformand i Dansk Jernbaneforbund.

"DSB har et sikkerhedsmantra om, at passagererne skal kunne tage sikkerheden for givet. Det er et rigtigt fint princip. På samme måde bør vores medlemmer også kunne tage et godt, sikkert og sundt arbejdsmiljø for givet, når de går på arbejde. Her er der nogle graverende forhold, som kræver

et særligt fokus. Derfor drøfter vi problemerne med DSB på højeste plan," siger Mikkel Channo Jessen.

Han fortæller, at mødet blandt andet førte til, at DSB nedsatte det udvalg, som nu skal kigge på løsninger.

"Vi har møde med DSB igen dette efterår, og vi hjælper de lokale tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanten med at komme i mål. Vi vil følge op på det, indtil problemet er løst. Det vil kræve investeringer, og vi er i dialog med DSB om, hvordan man kan fasttracke det her, så vi ikke skal vente år på at se forbedringer," siger Mikkel Channo Jessen.

Stationsbetjente på Klargøringscenteret står blandt andet for at:

- ✓ Påfylde diesel samt tømme toiletter og påfylde vand
- ✓ Bidrage til, at togene klargøres sikkert og rettidigt
- ✓ Udskifte mindre reserve- og komfortdele, fx sæder, lys og lignende
- ✓ Registrere fejl og indmelde materiellets tilstand
- ✓ Sikre korrekt skiltning på togene
- ✓ Assistere ved bremseprøver på afgående tog

Kilde: DSB





Har du brug for en hjælpende hånd gennem en hård vinter og højtiderne?

Af Richard Nielsen

Højtiden kan være en økonomisk udfordring, når budgettet i forvejen er stramt. Som medlem af Dansk Jernbaneforbund har du i år mulighed for at søge om et mindre støttebeløb fra Den Humanitære Fond.

Fonden er under opløsning, og de resterende midler kan derfor bruges til at hjælpe medlemmer, der har svært ved at få økonomien til at hænge sammen.

Sådan søger du

Send en kort ansøgning til la@djf.dk, hvor du fortæller lidt om din situation, og hvorfor du har brug for højtidsstøtte. Husk at oplyse dit medlemsnummer samt registrerings- og kontonummer, så vi kan udbetale beløbet, hvis du får bevilget støtte.

Ansøgningsfristen er den 15. november 2026.

Har du brug for hjælp, håber vi, at du vil søge. En lille håndsrækning kan gøre en stor forskel – og ingen skal stå alene.

Flere års test

IVU

– og stadig ikke klar til hverdagen

IVU blev testet i flere år, før systemet blev taget i brug. Knap et år efter ibrugtagning vender fejl tilbage, manuelle rettelser fylder, og planlægningen har fortsat svært ved at følge jernbanens virkelighed. Spørgsmålet er ikke kun, hvad systemet kan. Det er også, hvad DSB bad det om at kunne.



Flere år. Nogle siger op mod fem.

Så længe blev IVU ifølge deltagerne på et møde mellem de faglige organisationer testet, før planlægningssystemet blev taget i brug. Alligevel står medarbejderrepræsentanterne knap et år senere med et system, der fortsat kræver omfattende manuelle rettelser, og hvor fejl, som én gang er løst, kan dukke op igen ved næste opdatering.

Det fik et enkelt spørgsmål til at hænge i lokalet: Hvad har man testet i de år?

For kollegaerne er det ikke en akademisk diskussion. IVU producerer tjenester, arbejdssedler og oplysninger, som skal bruges i en drift, der kører hele døgnet. Hvis materialet er uklart, eller hvis systemet ikke forstår en vigtig detalje, lander problemet hos den medarbejder, der skal få arbejdsdagen og togdriften til at fungere.

Fra timer til mere end et døgn

På mødet blev driftscentret brugt som eksempel på, hvor tungt systemet kan blive, når driften først er slået ud. Tidligere kunne en større forstyrrelse ifølge deltagerne rettes op på tre-fire timer. Med det nye setup kan det tage mere end et døgn at få driften tilbage i en brugbar plan.

Det er et alvorligt problem i en virksomhed, hvor forsinkelser og ændringer forplanter sig hurtigt. Et planlægningssystem skal ikke kun kunne lægge en plan under normale forhold. Det skal også hjælpe, når materiellet står forkert, personalet mangler, eller en hændelse tvinger driften væk fra planen.

Deltagerne beskrev samtidig fejl, der vender tilbage. En uhensigtsmæssighed kan være rettet i én version og dukke op igen i den næste. Dermed bliver arbejdet ikke en stabil bevægelse fremad. Det opleves snarere som et skridt frem og to tilbage.

Systemet kan godt - men ikke af sig selv

Kritikken på mødet var ikke en entydig afvisning af IVU. Flere understregede, at systemet bliver brugt andre steder, og at det grundlæggende kan fungere. Problemet er, hvordan det er blevet kravspecificeret og sat op til DSB.

Et system som IVU planlægger efter de regler, parametre og data, det får. Hvis de ikke beskriver overenskomsterne korrekt, eller hvis de ikke tager højde for de mange forskelle mellem personalegrupper, depoter, litra og lokale forhold, bliver resultatet derefter.

Det er også forklaringen på, at medarbejderrepræsentanterne skelner mellem selve systemet og implementeringen. Nogle problemer skyldes mandskabsmangel. Andre skyldes de mennesker, der planlægger i systemet. Og andre igen opstår, fordi IVU ikke er sat op til at håndtere en funktion, som findes i den virkelige drift.

Men for den medarbejder, der står med en ubrugelig arbejdsseddel, er grænsen svær at se. IVU er blevet indgangen til planlægningen. Derfor bliver fejl i parametre og arbejdsgange også oplevet som fejl i systemet.

Alle knapper blev skruet op på én gang

På mødet blev der peget på en anden mulig forklaring. I stedet for at begynde med kendte regler og en enkel, stabil planlægning blev mange af systemets automatiske muligheder taget i brug fra starten.

Medarbejderrepræsentanterne foreslår den modsatte vej: Begynd med de parametre og arbejdsgange, man ved kan fungere. Få systemet til at levere en stabil grundplan. Skru derefter gradvist op for automatisering og optimering, når man kan se, at den enkelte funktion virker i praksis.

Det vil ikke give den fulde gevinst fra første dag. Til gengæld kan det gøre det muligt at finde ud af, hvilken automatik der skaber forbedringer, og hvilken der blot flytter arbejde fra planlægningen til kollegaerne og driftscentret.

Besparelsen kom før driften

Ifølge mødedeltagerne blev IVU fra begyndelsen koblet til en businesscase med forventninger om personalebesparelser. Det kan have påvirket rækkefølgen: Først blev den forventede gevinst lagt ind i regnestykket. Derefter skulle systemet levere den.

I praksis kan det ende modsat. Hvis automatiseringen kræver flere medarbejdere til at kontrollere, forklare og rette planerne manuelt, bliver besparelsen hurtigt spist op. På mødet blev der nævnt et skøn om op mod 25 procent ekstra personale til den manuelle håndtering. Det tal er ikke dokumenteret i materialet, men illustrerer den oplevelse, deltagerne sidder med: Automatiseringen har ikke fjernet arbejdet. En del af det er blot flyttet.

Derfor mener de faglige repræsentanter, at DSB bør lægge sparekravet til side, få grundfunktionerne til at virke og derefter vurdere, hvor der reelt kan hentes en gevinst. Ellers risikerer virksomheden at holde fast i en forudsætning, selv om hverdagen viser noget andet.

Hvorfor ikke bare finde et andet system?

Når fejlene har stået på så længe, er spørgsmålet oplagt: Hvorfor kasserer man ikke IVU?

Svaret fra mødet var, at der ikke ligger et færdigt alternativ på hylden. Et nyt system skal vælges, kravspecificeres, tilpasses overenskomster og drift, testes og indføres. Det vil tage år. Imens skal togene fortsat køre, og medarbejderne skal fortsat have tjenester og arbejdssedler.

Det er heller ikke sikkert, at et nyt system vil løse det grundlæggende problem. Hvis fagligheden igen holdes ude af arbejdet med krav, test og para-

metre, kan DSB ende med en ny teknisk løsning og de samme praktiske fejl.

Derfor ser mødedeltagerne ikke et krav om at nedlægge IVU som den stærkeste vej frem. De vil i stedet have systemet bragt tilbage til et niveau, hvor det leverer en stabil plan, og hvor automatiseringen bygges på trin for trin.

Flere års test er ikke det samme som flere års praksis

En teknisk test kan vise, at data bliver overført, og at systemet kan producere en plan. Den kan ikke i sig selv vise, om en kørelærer kan se sin elev, om en arbejdsseddel giver mening i førerrummet, eller om en planlagt overgang kan gennemføres på et bestemt depot.

Det kræver mennesker, der har prøvet arbejdet. Kollegaerne ved, hvilke oplysninger de leder efter, hvor der normalt opstår problemer, og hvad der skal være synligt, hvis dagen skal glide. Den viden kan ikke tilføjes som en sidste kontrol, når systemet er færdigt. Den skal ind i kravene og testene fra begyndelsen.

Det er den vigtigste lære efter de mange års test og det første år i drift: Et planlægningssystem kan være teknisk avanceret og alligevel ramme ved siden af. Hvis testen ikke ligner den virkelige arbejdsdag, bliver fejlene først synlige, når kollegaerne står med dem.

BAGGRUND

De faglige blev holdt uden for **maskinrummet**

Medarbejderrepræsentanterne oplever, at de blev skubbet væk, da IVU blev udviklet og testet. Nu kræver de adgang til de møder, hvor systemets parametre bliver fastlagt. For det er her, arbejdsdagen bliver bygget.

Da en test af de nye TALGO tog skulle gennemføres, var en perronmanager med. Togpersonale og lokomotivpersonale var ikke.

Eksemplet blev trukket frem på mødet som et billede på det problem, der har fulgt IVU gennem hele forløbet. DSB tester og justerer et system, som griber direkte ind i kollegaernes arbejdsdag. Men de mennesker, der skal bruge resultatet, bliver ikke altid inviteret med.

Samtidig gør mellemledere i DSB et stort nummer ud af at præsentere det som om man er i dialog med og lydhør over for medarbejderne. Det er de måske også. Udvalgte medarbejdere, men sjældent deres repræsentanter.

Mødedeltagerne oplever, at det ikke er en enkelt forglemmelse. De beskriver en længere bevægelse, hvor den faglige viden bevidst blev flyttet væk fra planlægningen, fordi organisationerne tidligere havde stor indflydelse.

Konsekvensen viser sig nu. Når systemet ikke leverer, mangler virksomheden netop den viden, som blev holdt på afstand.

Information er ikke indflydelse

De faglige organisationer bliver inviteret til møder og orienteret om udviklingen. Men det er ikke det samme som at være med til at træffe de beslutninger, der former systemet.

På mødet blev forskellen formuleret meget konkret: Det er ikke nok at få lov til at kommentere bagefter. Organisationerne skal ind dér, hvor parametrene bliver valgt.

En parameter kan være en regel om hviletid, en prioritering mellem forskellige ønsker eller en vægtning af, hvor dyr en bestemt overgang er for systemet. Hver enkelt indstilling kan se teknisk ud. Tilsammen afgør de, hvordan en tjeneste bliver skruet sammen.



Derfor ønsker medarbejderrepræsentanterne faste møder om parameterindstillinger. Her skal planlæggere, systemfolk og faglige repræsentanter sammen definere, hvad en god plan er, og hvilke hensyn der ikke må optimeres væk.

Budskabet var klart: Organisationerne skal ikke blot orienteres. De skal ind i maskinrummet, mens løsningerne bliver til.

De bad om data og fik ikke svar

Inddragelsen handler også om adgang til oplysninger. Mødedeltagerne fortalte om statistik og materiale, de havde bedt om, men ikke modtaget. Det gælder blandt andet oplysninger, som kunne bruges til at forstå sygefravær, bemanding og konsekvenserne af bestemte planlægningsvalg.

Det gør samarbejdet vanskeligt. De faglige repræsentanter siger selv, at de ikke kun vil påpege fejl. De vil også bidrage til løsninger, som både fungerer for driften og medarbejderne. Men det kræver, at de kan se samme problem som ledelsen og arbejde med det samme materiale.

Når svarene udebliver, bliver diskussionen let en kamp mellem forskellige fortællinger. Ledelsen kan sige, at udviklingen går fremad. Medarbejderne kan samtidig se tjenester og arbejdssedler, der fortsat ikke fungerer. Uden fælles data er det svært at afgøre, om en ændring har løst problemet eller blot flyttet det.

Teknologi er ikke modstanderen

På mødet var der frustration. Men der var også et ønske om at gøre op med fortællingen om, at faglige organisationer er imod ny teknologi.

Jernbanen har i årtier indført nye systemer, computere og automatisering. De faglige organisationer har været med undervejs. Kritikken af IVU handler derfor ikke om at vende tilbage til papir og blyant. Den handler om, at teknologi skal udvikles sammen med dem, der bruger den.

En model kan være logisk på en skærm og stadig skabe en dårlig arbejdsdag. Hvis man aldrig har stået med opgaven, kan det være svært at se, hvilke oplysninger der mangler, og hvilke små afvigelser der vælter resten af dagen.

Det er her praksisviden bliver afgørende. Den fortæller, om en overgang er realistisk, om en pause ligger et sted, hvor den kan bruges, og om den medarbejder, der læser planen, kan forstå, hvad der skal ske.

Med indflydelse følger ansvar

På mødet blev der også sat ord på den anden side af kravet. Hvis de faglige organisationer kommer længere ind i arbejdet, følger der et medansvar med.

Det er lettere at pege på ledelsen, når en løsning er udviklet uden medarbejdersiden. Deltager man i valget af parametre, skal man også kunne forklare medlemmerne, hvorfor en løsning ser ud, som den gør, og være med til at rette den, når den ikke virker.

Det ansvar er organisationerne parate til at tage. Men indflydelsen skal være reel. Den kan ikke bestå i at få en præsentation af en beslutning, der allerede er truffet.

Aftalerne skal kunne findes igen

Mødedeltagerne blev enige om to meget konkrete skridt. For det første skal alle problemer, løfter og aftaler stå i referaterne fra samarbejdsmøderne. Hvis noget ikke bliver skrevet ned, er det svært at holde virksomheden fast på det senere.

For det andet skal gruppen mødes igen inden jul og vurdere, om indflydelsen faktisk er blevet større. Der skal ikke endnu en gang gå måneder med de samme drøftelser og uden synlige resultater.

Kravet er i sin kerne enkelt: De mennesker, der kender arbejdet, skal med, før planerne bliver til arbejdsdage. Ellers fortsætter DSB med at opdage virkeligheden bagefter.

ARBEJDSLIV

Når planen rammer arbejdsdagen

Mærkelige ture til Langeskov, lange ventetider midt om natten og arbejdssedler, der er svære at læse. IVU-problemerne bliver konkrete, når kollegaerne møder ind og skal få planen til at fungere.

En lokomotivfører bliver sendt fra Odense til Langeskov for at stå en halv time. Derefter går turen tilbage til Odense for at holde pause, videre til klargøring et andet sted, tilbage til endnu en pause og så ud til Langeskov igen.

Eksemplet blev fortalt på mødet som en af de tjenester, der er svære at forklare med almindelig driftslogik. Systemet har produceret en lovlig plan. Men for den medarbejder, der skal udføre den, ligner den mest af alt spildtid.

Andre eksempler handler om nattjenester. En kollega kan møde klokken 23.59 og vente til omkring klokken fem, før den første reelle kørsel begynder. På mødet blev den type tjenester kaldt sorte nætter.

Ikke alle problemer skyldes IVU

Mødedeltagerne var ikke enige om, hvor grænsen går mellem IVU og de øvrige problemer i driften. Mandskabsmangel kan tvinge planlægningen til løsninger, som aldrig bliver gode. En forkert parameter kan få systemet til at vælge en dårlig tjeneste. Og en planlægger kan bruge værktøjet forkert.

Den skelnen er vigtig. Et nyt system skaffer ikke flere lokomotivførere eller togførere. Men det kan gøre en presset situation bedre eller værre. Hvis IVU sammensætter en tjeneste uden at forstå den praktiske sammenhæng, bliver mandskabsmanglen endnu sværere at håndtere.

For kollegaerne er årsagsforklaringen desuden mindre vigtig end resultatet. De møder ind til den plan, virksomheden har udstedt. Hvis den ikke hænger sammen, er det deres arbejdsdag, der bliver ramt.

Arbejdssedlen skal kunne læses

Flere deltagere pegede på arbejdssedler, som er svære at afkode. Opgaver kan være fordelt på en måde, så medarbejderen på papiret ser ud til at skulle afløse sig selv. Oplysninger, der tidligere stod samlet, skal findes ved opslag flere steder.

Der blev også nævnt funktioner, som systemet ikke viser tydeligt. Et alvorligt eksempel er en kørelærer, der har en elev med. Hvis den relation ikke fremgår, kan driftscentret mangle en vigtig oplysning, når planen ændres.

Andre udfordringer virker mindre, men fylder i hverdagen: forskellige typer passagerkørsel, klargøring, afkobling og andre opgaver, som ikke kan beskrives præcist. Når systemets kategorier ikke passer til arbejdet, opstår der nye navne og manuelle løsninger. Dermed bliver planen både sværere at læse og sværere at ændre sikkert.

En overenskomst er ikke en standardvare

Jernbanen rummer mange personalegrupper, overenskomster og lokale måder at organisere arbejdet på. Det gør planlægningen vanskelig. Men kompleksiteten forsvinder ikke, fordi den bliver lagt ind i et it-system.

På mødet blev der fortalt om hviletider, overenskomstmæssige fridage og arbejdsperioder omkring jul og nytår, som kræver præcis viden. Hvis den person, der indtaster eller kontrollerer planen, ikke kender reglerne, kan en tilsyneladende lille fejl få betydning for flere uger.

Det samme gælder deltid, ferie og fordeling af tjenester. Når ansvaret flyttes til nye enheder eller medarbejdere uden den nødvendige lokale viden, skal organisationen lære reglerne igen. Imens venter kollegaerne på svar.

Start med arbejdsforholdene

Driftscentret blev på mødet beskrevet som en arbejdsplads, der har svært ved at fastholde medarbejdere. Budskabet herfra var, at virksomheden bør begynde med arbejdsforholdene og først derefter diskutere løn.

Det handler blandt andet om at møde ind til et værktøj, der ikke fungerer stabilt, og samtidig have ansvaret for at få tog og personale på plads. Når rettelser tager længere tid end før, og systemet kræver ekstra manuelle greb, vokser presset.

Presset ender også ude hos det kørende personale. En tjenestefordeler kan

bede en medarbejder om lige at blive lidt længere eller løse opgaven på en anden måde. Mange gør det, fordi de vil have driften til at fungere. Men hvis de samme nødgreb bliver nødvendige hver dag, skjuler de også, hvor stort problemet er.

En plan skal virke for mennesker

IVU er udviklet til at optimere. Men en optimal plan er kun god, hvis den kan bruges af de mennesker, der skal udføre den.

Det betyder ikke, at alle kan få deres første ønske opfyldt. En virksomhed, der kører døgnet rundt, vil altid have tidlige morgener, sene aftener og svære fordelinger. Medarbejderrepræsentanternes krav er mere jordnært: Tjenesterne skal give mening, reglerne skal overholdes, og materialet skal være til at forstå.

Når det ikke sker, bliver det enkelte problem let forklaret som en teknisk detalje. For kollegaen er det ikke en detalje. Det er den dag, der står på arbejdssedlen.

STATUS EFTER 1 ÅR

IVU på skalaen fra 0 til 100

Ved afslutningen af mødet blev deltagerne bedt om at vurdere, hvor langt IVU er fra den løsning, de blev stillet i udsigt. Spørgerunden står her for sig og indgår ikke i de tre artiklers vurderinger.

LPO S-TOG 60 PROCENT

(bemærk! LPO S-Tog har benyttet IVU siden 1. maj 2024)

Områdegruppen rangerer IVU til at være et sted over midten i forhold til målet, men tvivler på, om det kan nå i mål og indfri de oprindelige ambitioner.

Mest positivt er, at IVU kan kommunikere med Driftportalen. På negativsiden er der størst udfordringer med APD (Automatic Personnel Dispatch, red.) = langtidsplanlægning for reserven og PCC (Personnel Control Center, red.) som bruges i den daglige disponering, og har indflydelse på den daglige arbejdsseddel.

Rådet til virksomheden er at lytte til fagligheden og søge samarbejdet. Rådet til medarbejderne er at følge reglerne og udføre arbejdet – uden at bøje reglerne for at skjule systemets fejl.

LPO 40 PROCENT

Her har man set og arbejdet med to forskellige modeller: fuld IVU-planlægning med præferencer og en model med hold, rammer og reserveuge. Begge modeller ligger efter repræsentantens vurdering lavt i opfyldelse og producerer tjenester, der kan være svære at forstå.

Mest positivt er som hos LPO S-tog, at systemerne kan kommunikere med Driftportalen. Mest negativt er de uoverskuelige arbejdssedler og tjenester, hvor medarbejderen på papiret kan komme til at afløse sig selv flere gange.

Repræsentantens råd til virksomheden er at søge fagligheden, samarbejde om alle parametre og få parametergrupperne i gang. Til medarbejderne siger repræsentanten, at repræsentanten forstår, at de er slidte: Pas på jer selv, og hold fast i opbakningen til det fælles arbejde.

TPO 15 PROCENT

Togpersonalet er på mange fronter hårdest ramt og vurderer IVUs udrulning og succes indtil videre til 15 procent. Der peges blandt andet på ulige fordeling af arbejdstimer fra uge til uge, overgange, der ikke hænger sammen, hviledage, der falder i klumper og med kort varsel, tjenester, der er svære at forstå, vanskeligheder med at se personalet på togene og uigennemskuelige ændringer.

Det mest positive er efter deres vurdering, at problemerne har synliggjort, hvor vigtig faglig involvering er for at drive og udvikle jernbanen. Det mest negative er de håbløse tjenester og den splid, forløbet har skabt.

Repræsentantens råd til virksomheden er at udvikle de nødvendige soft rules, så arbejdsdagen og togdriften hænger sammen, og at lade fagligheden få en reel plads gennem ledelseslagene. Til medarbejderne lyder rådet: Læg arbejdstelefonen væk, når du har fri. Du er et menneske, ikke en superhelt, og du skal ikke bære hele driften på dine skuldre.

Sidste tanker fra stationsbetjenten

Tak fordi du læste med ...

Ensretning og manglende logik kvæler initiativ og virkelyst.

Af Thomas La Cour, Stationsbetjent
Foto: Thomas la Cour og Simon Bauer

Dette bliver min sidste klumme i Jernbane Tidende. Fra november er mit virke som stationsbetjent i DSB Stationsservice fortid. Jeg har søgt og fået andet arbejde.

Jeg kommer til at savne flere af mine gode kolleger, ligesom hverdagen med tog, rejsende, skæve eksistenser, fremmedes afsked og velkomst bliver et kært minde.

Fem og et halvt år blev det til. Jeg følte mig godt tilpas i rollen. Med tiden fik jeg indtaget rummet – det var min station og mit ansvar. Her skulle der se ordentligt ud, og her skulle være rart at være - uanset om man var gammel eller ung, bedsteborger eller udsat.

DSB er overordnet set en god virksomhed at arbejde i. Især når man – som jeg – kan lide følelsen af at være et lille hjul i et stort maskineri. Et maskineri, hvor vi alle er afhængige af hinanden i større eller mindre grad. Jeg oplevede, at der af og til blev lyttet, når jeg sendte indsigter og erfaringer opad i systemet. Det var skønt, når ledelsesstrukturen næsten virkede flad.

Det var dog kun af og til. Det var bestemt ikke hver gang. Jeg fandt også ud af, at nogle ønsker og indsigter skulle leveres gennem de rette kanaler, for ellers kunne man få læst og påskrevet. Kommunikationslinjerne kunne være ret træge, og væsentlige detaljer kunne gå tabt undervejs.



Thomas La Cour (1972) startede i april 2021 som stationsbetjent i DSB Stationsservice, Aarhus. Thomas skriver om stort og småt fra livet på og udenfor banen.

Klummen "Tanker fra stationsbetjenten" er udtryk for skribentens egne holdninger, tanker og følelser i forbindelse med hans arbejdsliv som stationsbetjent i DSB

Min afdelingsleder udtrykte efter sigende, at jeg havde fået ejerfornemmelser over min station. Det tog jeg som en utilsigtet kompliment. At føle medejerskab er en god egenskab, når man står alene med et dagligt ansvar.

Med tiden følte jeg, at de rejsende var min arbejdsgiver, mens DSB betalte min løn. Jeg mærkede, jeg stod til ansvar for kunderne. Toiletterne skulle være helt rene hver dag, når jeg forlod dem. Jeg ville ikke lægge navn eller ansigt til sjusk,







når de første brugere købte adgang. Jeg lavede origami på toiletrullerne, så det lignede et toilet på et hotel.

På det seneste har den nærmeste ledelse valgt at gå meget op i ensretning. Alle former for metodefrihed er af det onde, og ret ofte giver beslutningerne ikke voldsom megen mening. Det er f.eks. blevet forbudt at bruge vinduessæbe til glas, selvom det er langt mindre hårdt at fjerne fedt og få et godt resultat med en smule sæbe i vandet. Nu skal vi også arbejde med forfugtede klude og mopper, selvom rengøring af banegårdsgulve ret ofte kræver vand til iblødsætning. Argumentationen er, at vi ikke skal skubbe 30 kg rundt på rengøringsvognen. Men der er altså kun 13 liter vand i en gulvspand. Vi skal bruge forfugtede klude, fordi vi ikke må vride klude og slide på håndleddene. Jeg har stort set aldrig vredet en klud i mit arbejde. Jeg har brugt bruseflaske med opblandet rengøringsmiddel og en klud.

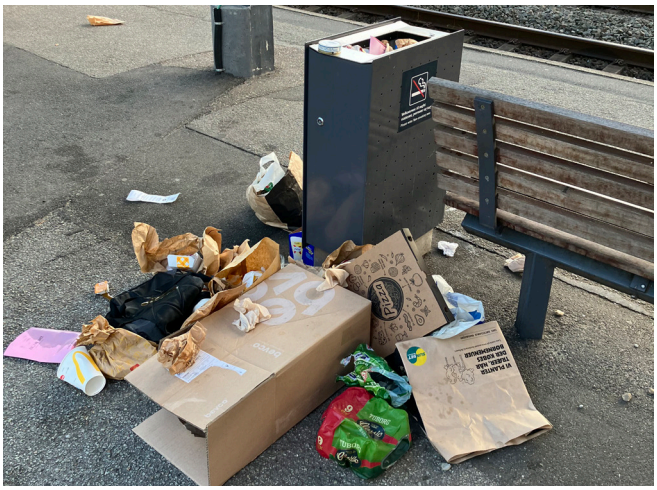
Der tales meget om, at arbejdsmiljøet skal gå fra push til pull. Det er medarbejderne på gulvet, der skal udtrykke deres behov, mens ledelsen skal lytte og bidrage indenfor rimelighedens grænser. Men arbejdsmiljø er stadig noget, der bliver presset ned ovenfra uden den store interesse i medarbejdernes erfaringer og indsigter.

Det ærgrer mig, at den nærmeste ledelse det sidste års tid er blevet så fokuseret på ensretning i stedet for resultater. Det resultat, man burde sigte mod, er rene stationer og glade medarbejdere.

Det kan efter min bedste vurdering komme til at knibe med begge dele.

Men tak for turen, DSB. Den var i overvejende grad god og lærerig.









Lån & Spar Bank A/S, Højbro Plads 9-11, 1200 København K, Cvr.nr. 13 53 85 30. Forbehold for trykfejl · 2026.08 · 1553-1

Færre forsinkelser.
Mere overskud.

Som medlem af Dansk Jernbaneforbund ved du, at tingene skal hænge sammen. I køreplanen. I økonomien. Og i det fællesskab, vi alle er en del af. Det kræver en bank, der forstår dig, din hverdag og din virkelighed.

I Lån & Spar får du:

- 5 %* i rente på din lønkonto
- Gratis kort og konti
- En personlig rådgiver, der kender dit fag
- En bank ejet af Dansk Jernbaneforbund, der arbejder for dig og for fællesskabet

Udnyt dine medlemsfordele i banken
– Ring **3378 1960** eller læs mere på **lsb.dk/djf**

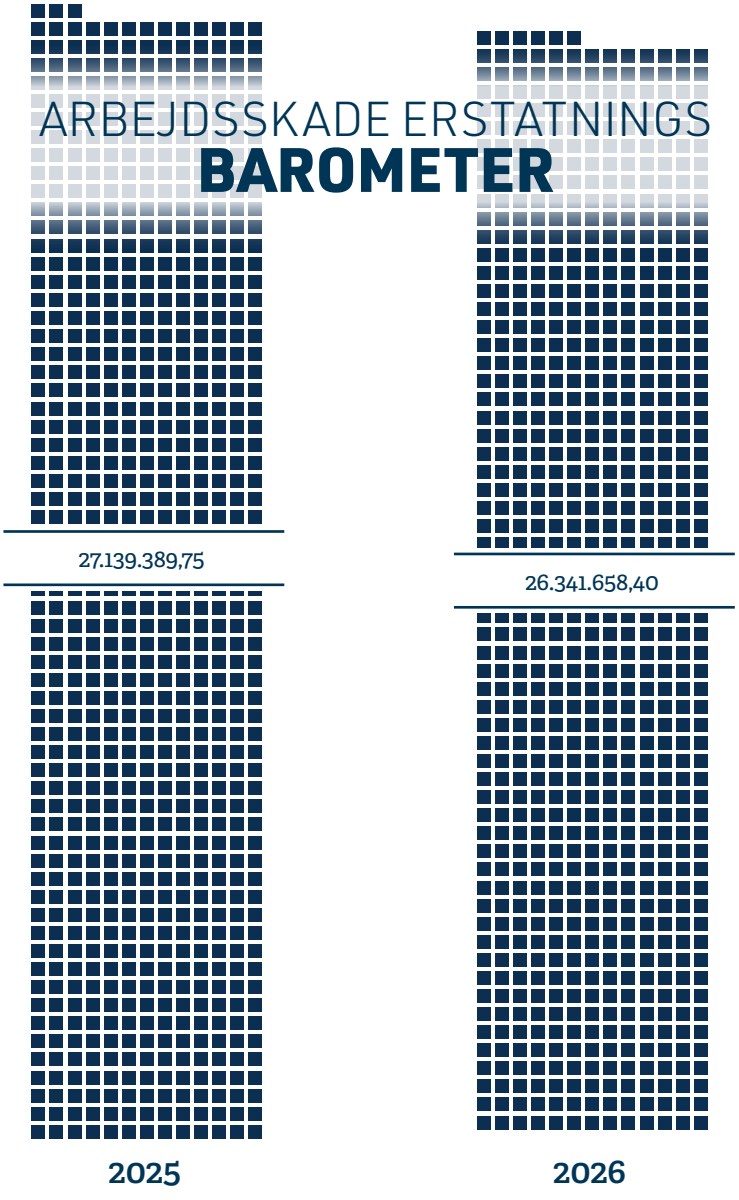
Vilkår

Du skal være medlem af Dansk Jernbaneforbund og have afsluttet din uddannelse. Du samler hele din privatøkonomi hos Lån & Spar. Lønkonto MedlemsKunde er en del af en samlet pakke af produkter og services, som din økonomi kreditvurderes ud fra. De 5% i rente er på de første 50.000 kr. på lønkontoen. Fra 50.001-500.000 kr. er renten 0,00 %. Derefter er renten 0,50 %. Renten beregnes dagligt og tilskrives årligt. Rentesatserne er variable og gælder pr. 8. august 2025.

Se alle vilkår på lsb.dk/medlemsvilkaar. Du behøver ikke flytte dine realkreditlån. Men evt. ændringer og nye realkreditlån skal gå gennem Lån & Spar og Totalkredit.

DANSK JERNBANEFORBUND | Lån & Spar

ARBEJDSSKADE ERSTATNINGS **BAROMETER**



Medlemmer	Erstatningstype	Kapital erstatning	Løb.erstat.
3	Tilkendt tilskadekomstpension		10.583,15
23	Erhvervsevnetab (kapital)	22.951.957,40	
14	Erhvervsevnetab (løbende)		287.175,00
24	Varigt mén	3.120.041,00	
	Privat forsikring		
2	Svie og smerte	71.030,00	
	Tabt arbejdsfortjeneste		
1	Asbest aftale	198.630,00	
	Forhøjet Folkepensionsalder		
		26.341.658,40	**297.758,15**

Samlede erstatninger pr. 30. september 2026

Da arbejdsskadeerstatninger afgøres på baggrund af meget forskellige sagsbehandlingstider, siger beløbets størrelse i sig selv intet om, hvorvidt selve antallet af arbejdsskader er faldet eller ej.



Hurtig kontakt gør hele forskellen

Hvis du har brug for forbundets hjælp i forbindelse med en arbejdsskade, et arbejdsrelateret overfald eller noget tredje arbejdsskade-relateret, er det afgørende, at du hurtigt tager fat i Jacob.

Vi har desværre flere eksempler på at gode kollegaer ikke for taget hurtigt nok fat i os, og vi derfor ikke kan hjælpe. Så hermed nok en appel om at få alt arbejdsskaderelateret skubbet ind til Forbundet/Jacob hurtigt.

HUSK

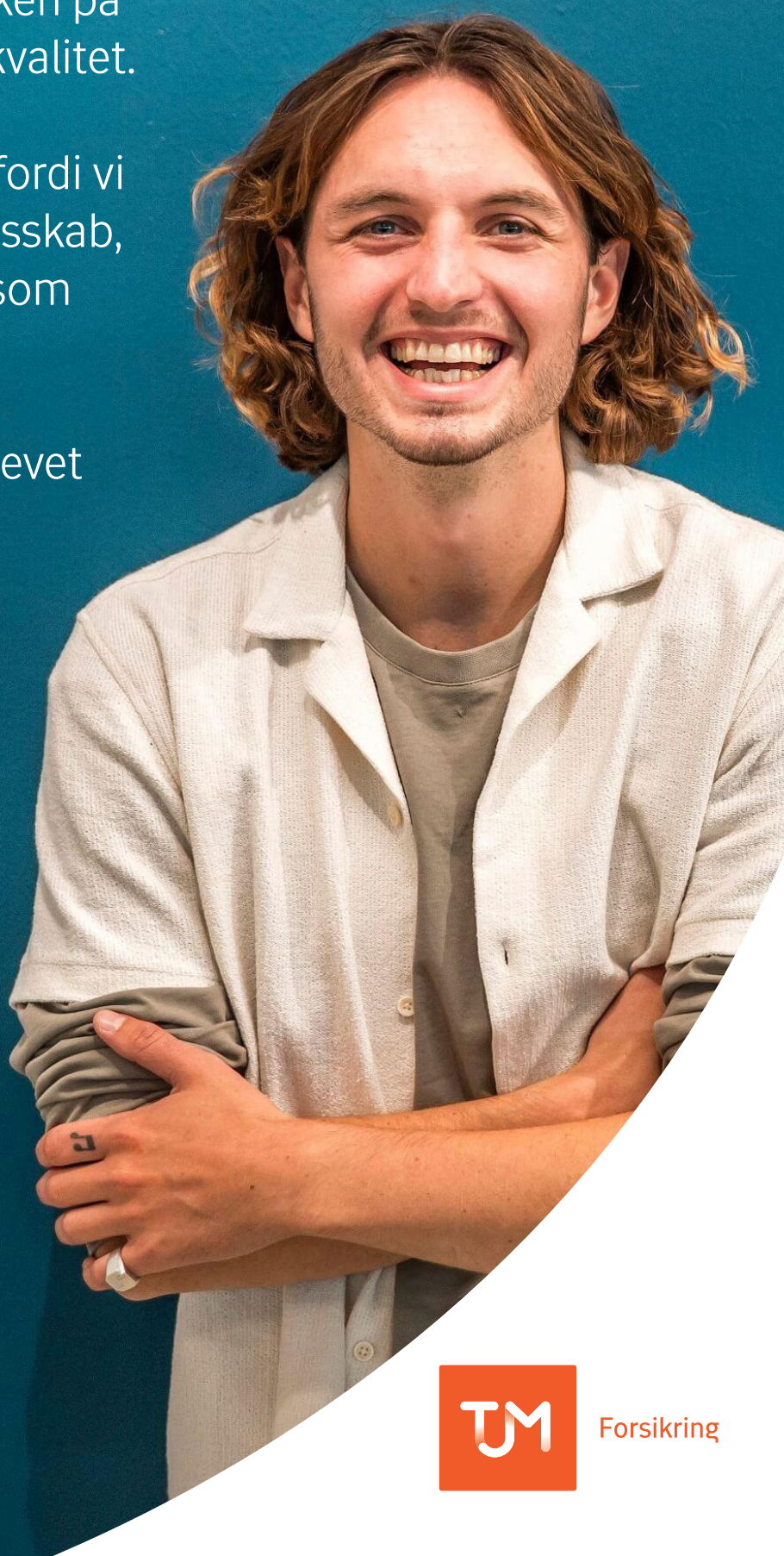
Der er altid hjælp at hente hos vores arbejdsskade-sagsbehandler Jacob Gjedde på 3613 2514

Mere forsikring for pengene

I TJM Forsikring går vi hverken på kompromis med pris eller kvalitet.

Vi kan holde priserne lave, fordi vi er et lukket forsikringsfællesskab, som du kan blive en del af som medlem af din fagforening.

Vores forsikringer er ofte blevet kåret som Bedst i test af Forbrugerrådet Tænk, der netop vurderer forholdet mellem pris og kvalitet.



Kan du også spare penge?
Få et uforpligtende tilbud.

Sammenhold betaler sig

TJM Forsikring

KORT NYT: **FAGLIGE SAGER**

Nyt fra de faglige sekretærer og juristen

TEAMSMØDE I FRITIDEN? MØDETID ER ARBEJDSTID

Kan arbejdsgiveren indkalde til et fagligt Teamsmøde uden for arbejdstiden og samtidig kalde deltagelsen frivillig? Det spørgsmål er endt som en faglig sag.

En virksomhed indkaldte en gruppe medarbejdere med en særlig funktion til et Teamsmøde og opfordrede dem til at deltage, uanset om mødet lå i arbejdstiden eller i fritiden. Samtidig blev det understreget, at deltagelsen var frivillig. Tillidsrepræsentanten gjorde indsigelse. Udgangspunktet er, at det er arbejdsgiverens ansvar at sikre, at medarbejderne har de nødvendige kompetencer til at udføre deres arbejde. Når medarbejdere med fast mødetid skal vedligeholde eller udvikle de kompetencer, arbejdet kræver, skal det ske i arbejdstiden.

Parterne kunne ikke nå til enighed lokalt, og sagen er derfor sendt videre til Dansk Jernbaneforbund. Forbundet har nu begæret mæglingsmøde over for Dansk Industri efter reglerne i Normen. Vi følger sagen og vender tilbage, når der er nyt.

NY HELBREDSGODKENDELSE STOPPEDE EN OPSIGELSE

En partshøring blev helt afgørende for et medlem, der stod til at miste sit arbejde efter en arbejdsskade.

Medlemmet havde som følge af arbejdsskaden mistet den helbredsgodkendelse, der var nødvendig for at kunne varetage stillingen. Efter flere forgæves forsøg på at generhverve godkendelsen modtog medlemmet en partshøring om en påtænkt opsigelse.

For offentlige virksomheder – og virksomheder, der ved lov har tilsvarende status – betyder reglerne om partshøring, at medarbejderen skal have mulighed for at kommentere de faktiske oplysninger, arbejdsgiveren vil lægge til grund, inden der træffes en ansættelsesretlig afgørelse.

I denne sag fik det meget konkret betydning: Mens høringen stod på, lykkedes det medlemmet at få en ny helbredsgodkendelse. Dermed forsvandt det afgørende grundlag for den påtænkte opsigelse.

Med hjælp fra tillidsrepræsentanten blev opsigelsen trukket tilbage, og medlemmet er nu tilbage i tjeneste. Sagen er samtidig en god påmindelse om, hvorfor de forvaltningsretlige regler – og kontrollen med, at de bliver fulgt – kan være afgørende i en personalesag.

SYGEMELDT FØR OPSIGELSEN – MEN KAN DET DOKUMENTERES?

På en af Dansk Jernbaneforbunds overenskomster er medlemmer i en periode særligt beskyttet mod opsigelse under sygdom. Men beskyttelsen forudsætter blandt andet, at sygemeldingen er sket, før medarbejderen modtager opsigelsen.

Et medlem kontaktede forbundet efter at have modtaget en opsigelse. Medlemmet var overbevist om at have sygemeldt sig dagen før og mente derfor, at opsigelsen var i strid med overenskomstens beskyttelse.

Under sagsbehandlingen viste det sig imidlertid, at der var uenighed om, hvorvidt sygemeldingen faktisk var blevet foretaget korrekt. Forbundet arbejder nu videre med at undersøge, om det kan dokumenteres.

Sagen understreger et enkelt, men vigtigt råd: Følg altid arbejdspladsens procedure for sygemelding, og sørg i tvivlstilfælde for, at du kan dokumentere, hvornår og hvordan du har meldt dig syg. Er du usikker på reglerne på din arbejdsplads, så kontakt din tillidsrepræsentant.

Fortsættes på side 29 →



Et særligt lån – for en særlig gruppe

Attraktivt forbrugslån på kun 4 % p.a.

Som ansat i DSB, Banedanmark eller en af jernbanens nært beslægtede virksomheder tilhører du en udvalgt skare, der har mulighed for at låne **op til 100.000 kr.** hos Låneforeningen af 1883.

Vores udlånsrente er blandt markedets laveste sammenlignet med andre forbrugslån – **pt. 4 % i årlig rente – uden gebyrer og stiftelsesomkostninger.**

Du betaler kun renten, og afdragene trækkes automatisk fra din løn.

Et gennemskueligt, troværdigt og historisk stærkt tilbud til alle, der holder vores jernbane kørende.

LÅNEFORENINGEN AF 1883

Læs mere om lånebetingelserne – og ansøg direkte på 1883.dk



JUBILÆER I **DANSK JERNBANEFORBUND**

November

25-ÅRS JUBILÆUM I DANSK JERNBANEFORBUND

Lokomotivfører, **Kenneth Nielsen**, Lokaltog
Lokomotivfører, **Søren Benny Pedersen**
Togfører, **Helle Birgitte Falk Hovgaard Nielsen**, DSB Aarhus

40 ÅRS JUBILÆUM I DANSK JERNBANEFORBUND

Togfører, **Lone Deleuran Beldring**, DSB Fredericia
Togfører, **Kim Drejer**, DSB København
Svejseansvarlig, **Jan Aa. Hedengran**, Banedanmark
Lokomotivfører, **Poul-Henning Rasmussen**, Vores Tog Odense
Togpersonaleleder, **Allan Jesper Schner Nielsen**, TGI Gruppen
Banemontør, **Mikael Lund**, Banedanmark
Stationsbetjent, **Kim B. Larsen**, Klargøring KH
Togfører, **Liselotte Djursaa Frank**, DSB Fredericia
Lokomotivfører, **Thomas Tjørnehøj**, DSB Aarhus
Lokomotivfører, **Lars Kristensen**, DSB Aarhus

December

25-ÅRS JUBILÆUM I DANSK JERNBANEFORBUND

Togfører, **Frank Møller**, DSB Aarhus
Togfører, **Inger Berg Andersen**, DSB Fredericia
Lokomotivfører, **Flemming Lemvig Christensen**, DSB Fredericia
Lokomotivfører, **Christian Juul Fabricius**, DB Cargo Høje Taastrup

40 ÅRS JUBILÆUM I DANSK JERNBANEFORBUND

Lokomotivfører, **Henrik Mynster**, DSB Næstved
Togrevisor, **Lene Lund Christensen**, Nordjyske Tog Skagen
Togrevisor, **Jørn Peder Jørgensen**, Lokaltog
Togfører, **Tonny Gerberg Simonsen**, DSB Fredericia
Lokomotivfører, **Errol Vium Vestergaard**, DSB Tinglev
Lokomotivfører, Kørelærer, **Bjarne Hejlskov**, DSB Aarhus
Rangerformand, **Per Jessen**, DB Cargo Fredericia
Lokomotivfører, **Lars-Ulrik Bonne**, DSB Aalborg
Lokomotivfører, Kørelærer, **René Filbert**, DSB Odense
Lokomotivfører, **Peter Kanstrup**, DSB Odense

Fortsat fra side 27

FULD LØN UNDER SYGDOM OMFATTER OGSÅ DE RIGTIGE TILLÆG

Et medlem, der normalt arbejdede i blandede vagter, opdagede under en længere sygemelding, at de forventede skævtidstillæg ikke længere blev udbetalt.

Sammen med tillidsrepræsentanten blev lønnen og mødeplanen gennemgået. Her viste det sig, at medlemmet fra sygemeldingens begyndelse var blevet placeret i et helt andet mødeskema med almindelige dagvagter på hverdage.

Det er efter forbundets vurdering både i strid med overenskomsten og den praksis, der gælder i virksomheden. Derfor skal sagen nu behandles ved en lokalforhandling mellem tillidsrepræsentanterne og ledelsen.

Forhåbentlig kan sagen løses lokalt. Hvis ikke, er forbundet klar til at føre den videre.

NYE TILLIDSREPRÆSENTANTER TRÆNET I BISIDDERROLLEN

Når et medlem bliver indkaldt til en svær eller alvorlig samtale, kan en kompetent bisidder gøre en stor forskel. Derfor var bisidderrollen et centralt punkt, da nyvalgte tillidsrepræsentanter i begyndelsen af september var samlet til introdag i Dansk Jernbaneforbund.

Dagen bød blandt andet på introduktion til forbundets opbygning og love, brugen af IT samt kommunikationen via hjemmeside og sociale medier. Eftermiddagen var reserveret til arbejdet som bisidder – en opgave, mange tillidsrepræsentanter hurtigt møder efter deres valg.

Deltagerne fik konkrete værktøjer med hjem, som nu skal bruges og trænes sammen med kollegerne. Målet er, at de nye tillidsrepræsentanter bliver bedst muligt rustet til at støtte medlemmerne, når der er brug for en bisidder.

PENSIONISTSEKTIONEN

Tillæg for DJ Pensionisternes Sektion.
Se mere på DJ's hjemmeside: www.djf.dk
Pensionistsektionen har eget afsnit under sektioner/områder

Formand:
Ingelise Klavsen
Nørrebrogade 109, 4.3
7000 Fredericia
Telefon 28 78 35 19
tgf.ik@djtr.dk

Kasserer:
Lena Ulriksen
Houmannsgade 53 st.th.
8700 Horsens
Tlf: 2266 90 50
Mail: lenalu53@djtr.dk

Journalist:
Gunnar Lomborg
Stengårdsalle 12, 3480 Nødebo
Tlf. 20 12 66 17
gun@aegir.dk

Alle henvendelser vedr. adresseændringer skal rettes til:
Dansk Jernbaneforbund
Søndermarksvej 16, 2500 Valby
Telefon 36 13 25 00

Hvis dit blad udebliver, skal du ringe til Dansk Jernbaneforbund.

Stof til Pensionistsektionens sider skal sendes til Gunnar Lomborg.

Deadline for næste nummer:
16. november 2026 (Omdeles i uge 51)

Dejlig tur til **Vesthimmerland**

Aalborg Lokalgruppes sommertur gik i år til den sydlige del af Vesthimmerland i omegnen af Aalestrup, hvor der både var kirkebesøg, frokost og softice.

Vejret var med os hele dagen, så rundstykkerne blev spist udendørs ved langborde på baner til Testrups tidligere skole, der nu er købt af kommunen og bygningerne er omdannet til borgernes forsamlingshus og aktivitetscenter!



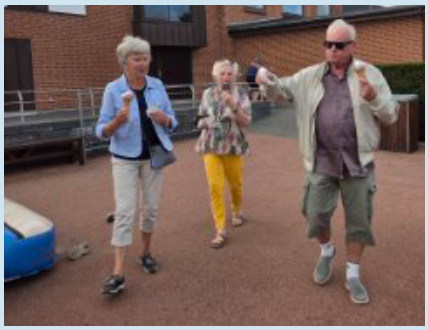
Under kaffen fortalte Gerda om sin hjemegn, da hun er født og opvokset her i området. Der har altid været stort sammenhold og hjælpsomhed her, og alle deltog i de ting, der blev fremtryllet for at være sammen.

Inde i Testrup Kirke startede Gerda med at fortælle, at kirken er bygget i 1440 som klosterkirke under Viborgs Bispeområde. Tårnet blev bygget i forbindelse med reformationen, hvor også klosteret blev nedlagt.

- Som I ser, er der fritlagt lidt af de gamle kalkmalerier, men grundet økonomien er det for dyrt at fremdrage alle igen. Når I om lidt kommer ud på kirkegården er der mange flotte gravstene rundt omkring, men noget særligt på denne kirkegård er, at der i små områder er lavet plads til bevaringsværdige gravmonumenter, når et gravsted nedlægges. De efterladte skal betale et engangsbeløb på 1000 kr. for at der flyttes til en "mindeplads", fortalte Gerda.



Vi skulle have spist på Simested Kro, men den var lukket grundet manglende forpagter, og ingen havde sagt noget, så tirsdagen ugen før ville Jonna gerne have vores aftale var ok. Der blev ikke







svaret på telefonopkald, men så sendte hun en mail og fik svaret, at kroen var lukket for altid.

Gerda havde heldigvis forbindelserne i orden, så spisestedet Ro under Bøgen ville gerne åbne næste tirsdag med samme menu og til samme pris. Stedet ligger lige udenfor Testrup, så her spiste vi gammeldags oksesteg og æblekage. Det var bare så veltillavet.

Derfra forbi Gerdas fødehjem, og i forhold til hvad det var da hun var barn, var det vokset meget!

I Aalestrup Rosenpark tog roserne overhånd, og da maden også havde taget lidt lang tid, måtte vi se at komme videre til Vebbestrup, hvor der var softice på programmet. Vebbestup Mejeri lukker kl. 17,00, så vi skyndte os.

Vi nåede det fint og 17 deltagere fik en stor softice med drys, og kassereren gned sig i hænderne: kun 300 kr. i alt!

Igen en sommertur der vil blive husket, og med ændringerne med spisestedet gik det da også godt ind hos deltagerne!

Tak til Erling, Jonna og Gerda for en god og veltilrettelagt sommertur!

Økonomistyrelsen stopper med træk i pensionen af kontingentet til DJ/pensionistsektionen.

Det betyder, at du vil modtage et brev i eBoks fra os, hvor vi beder dig svare tilbage med oplysning om dit bank registrerings- og kontonummer.

Herefter kan vi tilmelde dig automatisk til betalingsservice og trække dit årlige kontingent. Første gang januar 2027.

I modsat fald vil du modtage et indbetalingskort med posten, som du så må have ulejlighed med selv at tilmelde i din bank.

Vi beklager ulejligheden, men det kan desværre ikke være anderledes grundet lovgivning.

Det sker

Fredericia

Alle arr. på 3F Venusvej 32

Torsdag den 29. oktober kl. 13.30: 3F Venusvej 32. Foredrag. Projektmedarbejder ved Fredericia Kommune fortæller om arbejdet i de udsatte områder. Kaffe og brød 30 kr.
Torsdag den 12. november kl. 13.00: 3F Venusvej 32. Stiftelsesfest.
Der serveres 2 retter mad med vin, øl og vand, efterfulgt af kaffe og småkager. Tilmelding ved betaling kr. 200,- indbetales senest 2 /11 på Mobilepay 61 28 79 61 eller på konto 0400-4033577414
Torsdag den 26. november kl. 13.30: 3F Venusvej 32. Julebanko. Der spilles om ænder og rødvin. Pris pr. plade 10 kr. puljebanko 30 kr.
Kaffe og brød 30 kr.
Torsdag den 10. december kl. 13.00: 3F Venusvej. Julefrokost. Julefrokost med øl og snaps, vand og vin. Derefter kaffe med småkager. Tilmelding ved betaling kr. 250,- indbetales senest 30/11 på Mobilepay 61 28 79 61 eller på konto 0400-4033577414.

Horsens.

Torsdag den 5. november kl. 9.30: Ordinært møde.
Torsdag den 3. december kl. 12.00: Julefrokost i klubhuset, også for ledsagere. En gave til amerikansk lotteri er velkommen

Fungerende formand: Bent Thagaard. Bankagervej 200
8700 Horsens. Tlf: 25122888 Mail: b.thagaard@stofanet.dk
Ole Lund. Kongensgade 8, 8700 Horsens. Tlf. 61848460. Mail: olelund@stofanet.dk

Korsør

Torsdag den 22. oktober: Menstrup revy. Bussen kører fra Caspar Brandts Plads kl. 12.00. Der serveres en to retters middag, kaffe eller the, Drikkevarer er for egen regning. Turen koster kun 400 kroner, og du skal tilmelde dig og betale senest 20. september
Torsdag den 5. november kl. 14.00: Bankospil på Korsør kulturhus. Tilmelding senest 29/10
Torsdag den 19. november kl. 14.00: Torsdags quiz-eftermiddag på Korsør kulturhus. Egen betaling 25 kroner, der serveres kaffe og kage.
Torsdag den 3. december kl. 14.00: Banko på Korsør Kulturhus.
Torsdag den 17. december kl. 14-17: JULEFROKOST på Korsør kulturhus. Egenbetaling 200 kroner, der inkluderer juleplatte, kaffe og kage. På platten er der sild, æg og rejer, hønsesalat m bacon, frikadelle med rødkål, ribbensteg med agurkesalat. Og risalamande.

Vi har fået en ny bank, som fremtidige betalinger skal ske til. Vores nye bank er Lån og spar Bank, og kontonummeret er reg. nr. 0400 - 4033160807. Tilmelding til kassereren på tlf. 58 37 26 55/22 25 02 35.

København

Mandag den 16. november: Vores årlige julebanko. Møde kl. 11:30, spisning kl. 12:00 til ca. 13:15. Banko 13:15, pause efter 5 spil.
Middag, flæskesteg og risalamande, inklusiv 2 genstande øl/vin, kaffe og kage.
Pris 225,-kr. Sidste tilmelding den 2. november.
Som noget nyt, holder vi det i Restaurant Halvleg, Frihedens Idrætscenter, Hvidovrevej 446.Nærmeste S-Togstation er Friheden, og så 5 minutters gang til Idrætscentret.
Fredag den 4. december kl. 12:30; Årets julefrokost. Mødes på Ellebjerg, Blushøjvej 1, Valby. Vi spiser det store kolde bord, et par genstande, kage og kaffe. Pris 225,- kl. Sidste tilmelding 27. november

Formand Søren Malling: malling@djtr.dk eller telefon 61606122
Tilmelding: Birgit Aanæs, jernbanepensionisterne@gmail.com tel. 27342328
Beløbet bedes indbetalt på bankkonto: 5379 0000 610291

Nordvestsjælland

Vi mødes den 2. tirsdag i hver måned.

Tirsdag den 10. november: Bowling i Holbæk. Pris og tidspunkt kommer.
Tirsdag den 8. december kl. 12.00: Tuse forsamlingshus. Julefrokost med amerikansk lotteri. Pris omkring 350-400 kr. Inklusive en øl/ vand og en lille skarp. Januar er mødefri måned.

Nyborg

Tirsdag den 27. oktober kl. 14.00: Banko. Præmier gavekort, samt ænder + vin.
Tirsdag den 10. november kl. 14.00: Tilmelding til julefrokosten, 140,00 kr. pr. medlem. Banko. Præmier gavekort.
Onsdag den 25. november kl. 14.00: Banko. Præmier gavekort. (Sidste frist for tilmelding og betaling til julefrokost.) Tilmelding til generalforsamlingen.
Tirsdag den 08. december kl. 12.00: Julefrokost på Bastionen. Pris 140 kr. pr. medlem. Klubben er vært ved 1 øl, 1 glas vin eller 1 sodavand (sidste frist for tilmelding af smørrebrød til generalforsamling)

Tirsdag den 12. januar 2027 kl. 14.00: Banko. Præmier gavekort
Tirsdag den 26. januar 2027 kl. 12.00: Generalforsamling. Dagsorden ifølge vedtægterne for klubben. Efter generalforsamlingen er klubben vært ved 2 halve stk. smørrebrød, en øl, en vand eller et glas vin. Kaffe og kage. NB Ret til ændringer i programmet forbeholdes.

Næstved

Fredag den 30. oktober kl. 13.00: Bankospil med fine præmier
Fredag den 27. november 2026 kl. 12.00: Julefrokost.

Er du DJ-medlem og bor i området Sydsjælland og kunne tænke dig at være med, så kontakt:
Formand Lena Antoft - nae.pens@gmail.com eller telefon 42391609
Der vil forud for disse møder blive sendt information til hvert enkelt medlem på mail.

Ringsted

Mandag den 9. november kl. 14.00: Karin Lund, foredrag om "Mit liv i togtjenesten".
Mandag den 14. december kl.13,00: Julehygge

Møderne holdes på Danhostel kl. 14,00. Sct. Bendtsgade 18, 4100 Ringsted.
Husk tilmelding til Flemming senest torsdag før mødet på tlf. 52239797 elle på mail djaloph@djtr.dk.
Er der nogle D- medlemmer, der bor i området, og kunne tænke dig at være med, så kontakt formand Flemming Aloph-Jensen på mail djaloph@djtr.dk

Struer

Mandag den 19. oktober kl. 14.00: Pladespil og amerikansk lotteri
Kaffe og socialt samvær
Mandag den 2. november kl. 14.00: Pladespil og amerikansk lotteri.
Kaffe og socialt samvær.
Mandag den 16. november kl. 14.00: Pladespil og amerikansk lotteri.
Kaffe og socialt samvær.
Mandag den 30. november kl. 14.00: Gløgg og æbleskiver.
Tag en pakke med til en værdi af mindst 30 kr. Så spiller vi om dem.
Husk tilmelding.
Mandag den 14. december kl. 13.00: Juleafslutning: Spisning
Pris? Ikke fastlagt endnu, se fremlagte liste.
Tilmelding senest fredag den 4.12.2026.

Ret til ændringer forbeholdes. Arrangementerne foregår i lokale 1, i Aktivitetscentret i Skolegade 5, Struer, hvis intet ikke andet er anført. (indgang fra skolegården.)
Med venlig hilsen Bestyrelsen

Aalborg

Tirsdag den 20. oktober kl. 13.30: I Trekanten lokale 3. Faglige Seniorers formand, Mette Kindberg med sidste nyt fra Faglige Seniorer. Derefter fortæller Mette om testamenter, og lignende punkter vi bør gøre nu.
Vi har kaffe og brød klar!
Tirsdag den 17. november kl. 13.30: i Trekanten lokale 3. Så er der spil på programmet. Banko om jeres egne gavepakker à ca. 30.- kr.
2 spillepladser 25,- kr. ekstra plader 5,- kr. pr. stk. Foreningen leverer fine gevinster til pladen fuld.
Vi har kaffe og brød klar!
Tirsdag den 1. december kl. 12.00: Julefrokost i Orkideen, Ølgodvej 1, Aalborg Øst. Julebuffet inkl.3 genstande pr. deltager, vælg selv mellem snaps, øl, vin og sodavand
Risalamande, med hele mandler, vi har mandelgaver klar.
Til sidst kaffe med småkager. Afslutning ca. kl. 16,30. Pris pr. person 250,- kr.
Tilmelding senest 23. november til 26 23 58 28.(Jonna)
Husk betaling ved tilmelding via Mobilpay til det nummer du tilmelder hos, eller bed Benny (20 12 90 81) om bankkontonummer til overførsel af beløbet HUSK NAVN i besked til modtager!

Pensionistsektionen

Vigtige møder:

Stormøde Korsør 3. november

Sektionsmøde Odense 12. maj 2027

61 medlemmer til foredrag og samvær

Pensionisternes Sektion har holdt lukket møde i Fredericia, hvor 61 medlemmer havde sat hinanden stævne i Fredericia Idrætscenter.



Snakken gik som sædvanligt livligt, mens vi startede med en sang og en kop kaffe.

Efter at havde hørt lidt fra Ingelise Klavsen om, hvad der foregår i sektionen, gik vi over til frokosten, som var god og rigelig.

Da frokosten var indtaget, kom Stig Ulriksen og holdt sit underholdende foredrag om Simon Spies. Foredraget blev dog afbrudt, medens der blev serveret kaffe og lagkage, så vi havde energi til sidste del af dagen.

Vi sluttede som sædvanlig med at synge Skuld gammel venskab rejn forgo.

Vi slutter lige med at meddele, at fra 1.januar 2027 vil Udbetaling Danmark ikke længere fratrække kontingent til DJ Pensionisternes sektion i den månedlige udbetaling af pension. Derfor vil alle modtage en opkrævning i januar-februar måned på et års kontingent. Vi henstiller til alle om at tilmelde betalingen til PBS, når I får den første opkrævning. Så er I sikre på at i fortsat er medlemmer, og kan deltage i arrangementerne.

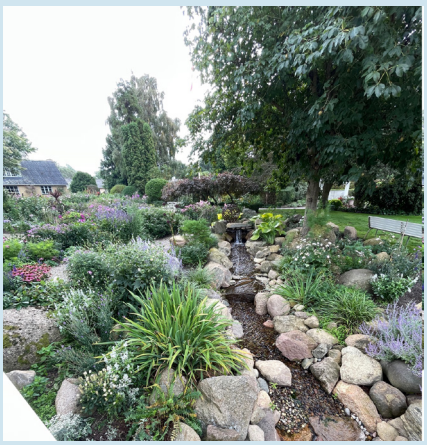




Havetur under truende himmel

Nordvestsjælland trodsede vejret og fik en dejlig udflugt til Birkegårdens Haver på Vestsjælland, fortæller Ketty Worm-Laursen.





Vores september udflugt havde tiltrukket lige under halvdelen af lokalforeningens medlemmer, og med en dårlig vejrudsigt overvejede vi på dagen at aflyse.

Heldigvis mødte en til lejligheden påklædt entusiastisk lille flok op, og vi kunne konstatere at vejret alligevel var med os. Med indsmuglet hund i klapvogn, og vor seje alderspræsident som fortrop (med rollator), vandrede vi rundt i den smukke have anlagt med forskellige bede mellem stierne.

Her var et væld af almindelige og ualmindelige planter og snakken gik livligt mellem de haveinteresserede. Den medbragte frokost blev indtaget på den overdækkede og fint afskærmede terrasse, hvorefter vi nåede endnu en haverunde med beundring af silkehønseflokken, geder, æsler m.m. En tur i den velassorterede og fristende butik blev der også plads til.

Netop som vi igen var placeret under tag åbnede himmelens sluser sig, så vi indtog kaffen med Jens' dejlige hjemmebag til lyden af heftig regn. Røverhistorier blev fortalt, og vi var enige om at vi trods vejret havde haft en rigtig dejlig oplevelse.

Skøn skovtur til Nordsjælland

Onsdag d. 26. august kl. 09.00 kørte D.J. Pensionisterne fra Ringsted på skovtur med sol og sommer.



Turen var arrangeret af bestyrelsen og turen med bus var med Alsted Turistfart V/Knud. Vi kørte af skønne veje fra Ringsted til Hundested for at se Hundested Sandskulptur 2026.





En stor oplevelse er at se hvad udenlandske kunstnere kan forme i sand. Nogle fantastiske skulpturer som alle bør tage op og se.
Vi fik en super dejlig frokost på stedet og fantastisk god betjening.

Turen hjem fra Hundested gik over Jyllinge Lystbådehavn for at nyde en øl eller vand, og efter denne pause tog vi turen hjem til Ringsted hvor vi var kl.17.10.
Tak for en dejlig skovtur.

Jernbanerestauranten

Slår man ordet "jernbanerestaurant" op på nettet, får man i realiteten kun ét link: Dyrehavsbakken. Men det er ikke hele sandheden. Hvad med at stige af toget i Bramming, Skodsborg, Haslev, Humlebæk, Jyderup, Holstebro, Rungsted Kyst eller andre stationer med spisebord?

Af Jan Forslund

Jernbanerestauranten, som der henvises til på Dyrehavsbakken, er naturligvis Korsbæk Stations jævne jernbanerestaurant, som blev drevet af hr. Severin Boldt, som vimsede omkring med sit daskende hvide viskestykke for at jage fluer og støv væk. Blandt det faste klientel i Matador var grisehandler Larsen og Fede og så naturligvis stationsbetjent Lauritz, kaldet Røde. Overlærer Andersen valgte også jernbanerestauranten, vist mest på grund af økonomien, for skulle man spise finere og havde penge til det, kunne man blive bedre betjent på Postgården. Men hér var det ikke muligt at få kredit.

Begge spisesteder findes i dag i "Korsbæk" på Dyrehavsbakken nord for København. Men kun fra april til september; og ikke i tilknytning til en ægte jernbanestation. Før i tiden havde næsten enhver stor eller mellemstor station sin egen jernbanerestaurant med god mad og udsøgt betjening og for det meste drevet af DSB. I dag er der ingen tilbage. Den sidste, der måtte dreje nøglen om, var restauratør Tom Hansen i Nykøbing Falster, hvor man kunne bestille alt fra Dagens Ret til en Wienerschnitzel til seks kokkehuer. Det hele sluttede i 2003. Trillevognene i toget er også for længst væk. Hér kunne man få lidt nemt at spise; en pølse eller kaffe og kage, siddende ved det lille bord i toget.



På Jyderup Station på Nordvestbanen er der servering ved spisebord såvel inden- som udendørs.

Stationsoplevelsen er vigtig

I dag savnes ånden fra jernbanerestauranterne. Mange rejsende har tid og lyst til at forkæle sig selv, også med mere end lidt fastfood, som skal nydes stående eller gående, sjældent siddende. Men stationsoplevelsen er en meget vigtig del af en rejse, og i dag er mange attraktive jernbanestationer faktisk klar til at blive genbrugt til det formål, og de rejsende efterspørger det. Heldigvis byder flere og flere stationer sig til.

For omkring 10 år siden lancerede DSB de såkaldte Stationsstuer, som blev indrettet som små spise- og hyggesteder, og hvor avisen lå gratis fremme. De to første i Haslev og Rungsted Kyst fik stor succes. Siden er de i alt fire Stationsstuer i Bramming, Holstebro, Rungsted og i år også Haslev gjort private, men der er stadig mulighed for servering ved et spisebord. I Jyderup Station i Vestsjælland har private iværksættere forsøgt sig med en helt ny type jernbanerestaurant i stationsbygningen med ånd og inventar i gammel stil, og med en betjening - også udendørs - som overgår tjener Boldt med flere perronlængder. I Humlebæk, Skodsborg og Helsingør sker noget lignende. Tiden er moden til flere og nye typer jernbanerestauranter. Men ellers må man jo tage til takke med Dyrehavsbakken, tyve minutters gang fra den ægte og flotte Klampenborg Station ...