



Udskrift af Tjenestemandsskikets dom af 18. maj 2021

I sag nr. 2019-419 (tidl. sagsnr. TR2019.0003):

Medarbejder- og Kompetencestyrelsen

for

DSB SOV

(advokat Jonas Blegvad Jensen)

mod

Fagbevægelsens Hovedorganisation

for

Offentligt Ansattes Organisationer

for

Dansk Jernbaneforbund

(advokat María Muñiz Auken)

Dommere: Mikael Sjöberg, Tuk Bagger, Anne Braad, Carsten Holm, Niels Tønning, Jesper Korsgaard Hansen og Poul Dahl Jensen (retsformand).

Tvisten

Sagen angår, om en række tjenestemandsansatte lokomotivførere og togførere i DSB har deltaget i en arbejdsnedlæggelse den 1. april 2019 og derved har begået tjenesteforseelse, jf. tjenestemandsskikens § 10, og – hvis dette anses for bevist – hvilken sanktion de skal idømmes for tjenesteforseelsen.

Påstande

Klager, Medarbejder- og Kompetencestyrelsen for DSB SOV, har nedlagt påstand om, at arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019 kendes ulovlig, og at de i arbejdsnedlæggelsen deltagende tjenestemænd, der er medlemmer af OAO-S, idømmes en bøde, subsidiært en irrettesættelse og mere subsidiært en advarsel.

Indklagede, Fagbevægelsens Hovedorganisation for Offentligt Ansattes Organisationer for Dansk Jernbaneforbund, har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært at der pålægges de indklagede tjenestemænd en advarsel, subsidiært en irettesættelse og mere subsidiært en bøde.

Sagsfremstilling

I december 2017 meldte DSB SOV sig efter bemyndigelse fra Finansministeriet ind i Dansk Industri og opsagde i den forbindelse det hidtidige overenskomstgrundlag på det statslige område. Ved dom af 28. september 2018 fastslog Arbejdsretten, at Finansministeriets bemyndigelse til DSB om indmeldelse i Dansk Industri var lovlig, og at DSB ved indmeldelsen i Dansk Industri gyldigt kunne opsigte det statslige overenskomstgrundlag uden frigørelseskonflikt.

Blandt DSB's medarbejdere, som er medlemmer af Dansk Jernbaneforbund, var der gennem længere tid utilfredshed med DSB's skifte fra offentligt til privat regi. Det førte bl.a. til en række faglige aktioner blandt medarbejderne. I perioden 25. juni – 1. juli 2018 var der en markeret kollektiv arbejdsnedlæggelse blandt tjenestemandsansatte lokomotivførere, der blev pådømt ved Tjenestemandssrettens dom af 22. august 2019 (TR 2018.0003). Den 5., 21. og 28. november 2018 blev der gennemført arbejdsnedlæggelser blandt henholdsvis lokomotivførere ved S-togene og lokomotivførere og togførere ved fjern- og regionaltogene. Ved Tjenestemandssrettens domme af 3. december 2020 (sagerne 2019-410 og 2019-421) og af 22. december 2020 (2019-414) er en række tjenestemandsansatte lokomotivførere og togførere idømt bøder for deltagelse i arbejdsnedlæggelserne den 5., 21. og 28. november 2018.

Den foreliggende sag angår en arbejdsnedlæggelse den 1. april 2019 blandt tjenestemandsansatte lokomotivførere og togførere ved S-tog og fjern- og regionaltog.

I tiden mellem arbejdsnedlæggelsen den 28. november 2018 og den 1. april 2019 havde DSB fastsat retningslinjer for håndtering af arbejdsnedlæggelser. Af notat af 25. februar 2019 fra DSB's HR-afdeling (Forhandling & Personalejura) om "Proces ved overenskomststridig arbejdsnedlæggelse" fremgår bl.a.:

” ...

Proces ved overenskomststridig arbejdsnedlæggelse

	Togdrift og Driftscentre	HR Forhandling & Personalejura
Togdrift og Driftscentre modtager orientering om overenskomststridig arbejdsnedlæggelse	Togdrift og/eller Driftscenterets chefvagt orienterer Trafikchef og Pressevagten (der orienterer Poul Gemzøe-Enemark) S-tog: Chefvagt orienterer driftslederen i TKCS (tif. 33530075) F/R: Chefvagt vagthavende/driftsleder øst (tif. 33531524)	HR Forhandling & Personalejura orienterer Dansk Industri og Moderniseringsstyrelsen

Der sendes en sms til samtlige tjenstgørende medarbejdere	Driftscenter KH S-tog: Driftsleder sender sms til medarbejdere i S-tog. F/R: Vagthavende/driftsleder øst sender sms til tjenstgørende medarbejdere på F/R. Se sms ordlyd nedenfor.	
Fagligt møde	Togdrift (ledere) henvender sig i lokalet, hvor det faglige møde bliver afholdt hurtigst muligt efter orientering om afholdelse af fagligt møde – og gerne ved opstart af det faglige møde. Togdrift (ledere) beder medarbejderne om at genoptage arbejdet. Togdrift (ledere) beder de medarbejdere, der ikke ønsker at deltage i det faglige møde om at forlade lokalet straks. Medarbejdere der har pause – og ikke deltager i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse – skal forlade lokalet, mens DSB registrerer de medarbejdere, der deltager. Herefter kan	

	medarbejdere der har pause tage ophold i lokalet igen. Togdrift (ledere) oplyser, at de medarbejdere der ikke forlader lokalet vil blive indberettet som deltagende i det faglige møde. De medarbejdere der ikke forlader det faglige møde noteres på en liste. Såfremt en medarbejder i forbindelse med registrering ikke ønsker at opgive sit navn, så beder I vedkommende om at legitimere sig selv ved at vise sit adgangskort – og så kan I evt. tage et billede heraf Listen sendes til HR Forhandling & Personalejura på paft@dsb.dk og til Janni Nygaard på janv@dsb.dk. (Se liste nedenfor)	
Mails der sendes til straks-opfølgning	Straks-opfølgningen administrerer mails fra medarbejdere, der melder sig til tjeneste. MA-numre noteres i navnelisten i OneNote.	

Opfølgning på medarbejdere, som har sendt en mail om, at de melder sig til tjeneste	Straks-opfølgning ringer til de medarbejdere, der har sendt en mail om, at de melder sig til tjeneste. Opringningen noteres i navnelisten. Der ringes kun til medarbejdere, som ikke aktivt arbejder (kører tog, rangerer eller lignende) Se spørgsmål til medarbejderne nedenfor. Togdrift assisterer straksopfølgning med denne opgave i muligt omfang. Der ringes gerne til samtlige medarbejdere – og der ringes også gerne til samme medarbejder flere gange.	
Registrering af medarbejdere, som straks-opfølgning ikke kan komme i kontakt med under den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse	Straks-opfølgning registrerer i navnelisten i OneNote de medarbejdere, som de ikke kan komme i kontakt med under den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse. Se navneliste nedenfor.	

Samkøring af informationer	Driftsleder/personaledisponenten uploader dagens mødeliste til OneNote.	HR Forhandling & Personalejura samkører navnelister og mødeliste og indberetter navnelister til Dansk Industri og Moderniseringsstyrelsen.
----------------------------	---	--

SMS:

Der er i øjeblikket iværksat en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Såfremt du ikke deltager heri, skal du straks det er muligt aktivt melde dig til tjeneste ved at sende en mail til S-tog: 456@dsb.dk og F&R tog: 123@dsb.dk hvor du angiver dit MA-nummer og navn - samt at du aktivt melder dig til tjeneste. Det er ligeledes vigtigt, at du stiller din arbejdskraft til rådighed og er kontaktbar i forhold til opstart af trafikken. Såfremt du ikke aktivt melder dig til tjeneste samt står til rådighed og er kontaktbar, vil du blive indberettet for deltagelse i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse.

Navneliste på medarbejdere, der fysisk deltager i et fagligt møde:

MA-nummer	Navn	Tidsrum, hvor deltaget i fagligt møde	Tillidsrepræsentant
Xxxxx	xxxx	Fra kl. xx til kl. xx	Ja eller nej

Spørgsmål, som straks-opfølgningen stiller til medarbejderne:

"Hej, du har sendt en mail om at du er til rådighed, tak for det. Jeg hjælper til med at få overblikket over hvem vi har hvor, så vi kan se hvor meget vi kan køre, så jeg har brug for at vide hvor du er og hvornår du har fri."

"Hej, det er XXX fra driftscentret. Situationen er lidt kaotisk, men jeg kan se i min indbakke, at du er indstillet på at køre tog, er det ikke rigtigt? (afvent svar). For at få overblikket hjælper jeg lige med at skrive ned, hvor vi har lokomotivførerne, så kan du ikke lige fortælle mig hvor du er og hvornår din tjeneste slutter"

"Hej, jeg ringer for at få bekræftet at du er til rådighed, kan du bekræfte det? (Afvent svar). Tak, det er meget fint. Vi prøver at samle trådene, så jeg skal lige være sikker på hvor du er og hvor længe?"

Navneliste på de medarbejdere, som straks-opfølgning har fået mail fra og som er forsøgt kontaktet:

MA-nummer	Navn	Forsøgt kontaktet kl.	Lovlig begrundelse for ikke at være kontaktbar (kan udfyldes, hvis medarbejderen efterfølgende ringer tilbage)
XXXXX	Xxx	Kl. 09.15	
XXXXX	xxx	Kl. 9.45	Medarbejderen var på toilettet og ringede tilbage kl. 10.00

... ”

Medarbejderne i DSB blev ikke inden den 1. april 2019 orienteret om de procedurer, der er fastsat i procesnotatet.

I en artikel bragt på Ekstra Bladets hjemmeside den 29. marts 2019 refereres en pressemeddelelse udsendt samme dag. Af pressemeddelelsen fremgår:

”Pressemeddelelse

Togene køre ikke 1.April!

Det er med stor beklagelse, at medarbejderne i DSB må meddele offentligheden, at arbejdet nedlægges mandag d.1 April 2019 i tidsrummet 04:00-15:00, da DSB har valgt at opsigte samtlige tillidsmænds erhverv fra denne dato.

Der vil altså INGEN tillidsmænd være i hele DSB fra 1.april!

Det vil få uoverskuelige konsekvenser ikke at have tillidsmænd på arbejdspladsen, de disse medarbejdervalgte repræsentanter er vores talerør til ledelsen, og er endnu et forsøg på at gøre os tavse.

Hvad værre er, at tillidsmændene varetager vigtige funktioner i DSB, blandt andet som påkørselsvagt i S-tog.

Det er dem som tager sig af os, når vi påkører en person, og når vi står med følelserne i spåner, og dem som vi stoler på, og har tillid til.

DSB ønsker nu at samme funktion skal varetages af vores ledere, som vi ikke har tillid til, samme ledere som vi har haft fraværssamtale med dagen forinden, og som ikke ønsker at vi udtaler os kritisk om vores arbejdsforhold.

Vi ønsker mindst mulige gener for vores passagere, og derfor melder vi nu ud i forvejen, så i har mulighed for at planlægge andre muligheder for at komme på arbejde og skole, mandag d.1 April.

Ønsker DSB fortsat, at vi ingen tillidsrepræsentanter har, nedlægges arbejdet igen mandag d.8 April i samme tidsrum.

Mvh.

De ansatte i DSB”

Som følge af den varslede arbejdsnedlæggelse besluttede Banedanmark at indstille S-togtrafikken (men ikke fjern- og regionaltrafikken) den 1. april 2019 kl. 05.00.

I overensstemmelse med varslingen i pressemeddelelsen indledtes der den 1. april 2019 fra kl. 05.00 arbejdsnedlæggelse blandt de ansatte i DSB, herunder blandt tjenestemandsansatte lokomotivførere og togførere. Kl. 06.00 var Københavns Hovedbanegård spærret med tog, og Banedanmark besluttede at aflyse al togkørsel i Østdanmark. Herefter var både S-togtrafikken og trafikken på fjern- og regionaltog i Østdanmark indstillet.

DSB iværksatte den procedure, der er fastsat i procesnotatet af 25. februar 2019, og udsendte således en sms til lokomotivførere og togførere med følgende indhold:

”På vegne af DSB HR: Der er i øjeblikket iværksat en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Såfremt du ikke deltager heri, skal du straks det er muligt aktivt melde dig til

tjeneste ved at sende en mail til F&R tog: 123@dsb.dk / S-tog: 456@dsb.dk hvor du angiver dit MA-nummer og navn – samt at du aktivt melder dig til tjeneste. Det er ligeledes vigtigt, at du stiller din arbejdskraft til rådighed og er kontaktbar i forhold til opstart af trafikken. Såfremt du ikke aktivt melder dig til tjeneste samt står til rådighed og er kontaktbar, vil du blive indberettet for deltagelse i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse.”

Arbejdet blev genoptaget kl. 15.00, hvorefter DSB begyndte at genopstarte togtrafikken.

Den 12. april 2019 foretog DSB indberetning til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen om, at 113 tjenestemænd havde nedlagt arbejdet den 1. april 2019 i tidsrummet kl. 05.00 til kl. 15.00. Af disse tjenestemænd var 51 lokomotivførere ved fjern- og regionaltogene, 20 var lokomotivførere ved S-tog, og 42 var togpersonale. Indberetningen omfattede samtlige tjenestemænd ved S-togene og fjern- og regionaltogene, som havde tjeneste den 1. april 2019 i tidsrummet kl. 05.00 til kl. 15.00, med undtagelse af de tjenestemænd, som havde sendt en mail til DSB om at stå til rådighed, og som efterfølgende i forbindelse med en opringning fra DSB bekræftede, at de stod til rådighed.

DSB har efterfølgende saneret listen af indberettede tjenestemænd ved at frafalde sagen mod de tjenestemænd, der i forlængelse af indberetningen er fremkommet med redegørelser for deres tjeneste den pågældende dag, som enten har kunnet verificeres af DSB, eller som efter DSB's opfattelse har skabt tvivl om, hvorvidt tjenestemændene faktisk har deltaget i arbejdsnedlæggelsen. DSB har efter det oplyste i forbindelse med saneringen foreholdt tjenestemændenes ledere listerne over de indberettede tjenestemænd med henblik på at høre, hvorvidt lederne havde bemærkninger til indberetningen af de enkelte tjenestemænd, herunder også hvordan lederne forholdt sig til de af tjenestemændene anførte forklaringer om, at de har været i kontakt med lederne.

På den baggrund har DSB frafaldet en række tjenestemænd, hvor det efter DSB's opfattelse ikke er tilstrækkeligt dokumenteret, at de har modtaget de af DSB udsendte sms'er. Endvidere er frafaldet en række tjenestemænd med henvisning til, at de pågældende tjenestemænd efter DSB's opfattelse har svaret rettidigt på den sms, som de modtog. Herudover har DSB frafaldet de tjenestemænd, der efter indberetningen er fratrådt deres stilling ved DSB.

Saneringen har ført til, at sagen nu omfatter 42 tjenestemænd.

Parterne har til brug for sagens behandling i Tjenestemandssretten udarbejdet et fælles støttebilag, der indeholder en oversigt over oplysninger om de enkelte tjenestemænd, som parterne er enige henholdsvis uenige om, herunder om der på dagen har været kontakt mellem tjenestemanden og DSB. Støttebilaget indeholder en kort begrundelse for, at klager anser tjenestemændene for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen. I støttebilaget er tjenestemændene kategoriseret og farvemarkeret, således at de tjenestemænd, der erkender at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019, er markeret med grøn, og de tjenestemænd, der nægter at have deltaget, er markeret med gul.

Grøn gruppe omfatter 3 tjenestemænd: T1, T2 og T3.

Gul gruppe omfatter følgende 39 tjenestemænd: T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, T12, T13, T14, T15, T16, T17, T18, T19, T20, T21, T22, T23, T24, T25, T26, T27, T28, T29, T30, T31, T32, T33, T34, T35, T36, T37, T38, T39, T40, T41 og T42.

I en mail af 10. november 2020 til T27 har gruppeleder Lars Stentoft Bøgh udtalt:

”Undertegnede bekræfter, at der ikke er belæg for påstanden om, at medarbejder T27 med medarbejdersnummer ... skulle have deltaget i en arbejdsnedlæggelse den 1.4.2019. Efter samtale med T27 og det oplyste i LTD2 har han udført det af DSB efterspurgte arbejde.”

I en mail af 17. december 2020 til T31 har personaleleder Olav Skjold udtalt:

”Som opfølgning på nedenstående kan jeg i dag bekræfte, at du har afspillet en lydoptagelse fra en driftssituation den 1. april 2019 der bekræfter, at du fremførte tog som beskrevet af mig i nedenstående mail.
Ud fra det datamateriale jeg har tilgængelig, er der for mig intet der indikerer du ikke skulle have passet din tjeneste og de arbejdsopgaver du var pålagt den 1. april 2019.”

I en mail af 15. januar 2021 til T23 har personaleleder Michael Anker Hansen udtalt:

”Hej T23

Her er min oplevelse af dagen 1. april 2019:

I løbet af formiddagen møder jeg dig i vores briefing rum Bernstorffsgade 18 på første sal, vi tale om dagens hændelse og du fortæller, at du og din elev ... kontaktede driftscenteret (Tanja J. Brenfeldt) for at spørge ind til jeres tjeneste, her fik i oplyst at der pt. ikke kørte nogen tog og i blot skulle holde jer klar til der igen kom til at køre tog. I fortæller at du vil sætte dig i briefing rummet og have din telefon tændt. ... sidder til dagligt i ...-vagten og der går ... hen og afventer. Senere på dagen er jeg igen i briefing rummet, T23 sidder stadig der og venter, T23 fortæller, at han i mellem tiden har været kontaktet af Benny J. Due fra driftscenter for at spørge T23 hvor han befandt sig, og som tidligere sagt sad han i briefing rummet.

Ud fra disse observationer samt samtaler kan jeg ikke se, at T23 kan have været en del af arbejdsnedlæggelsen da han under hele sin tjeneste har opholdt sig i vores briefing rum og afventet svar fra driftscenteret.”

I en mail af 25. januar 2021 til T18 har områdeleder André Heiberg udtalt følgende i anledning af en forespørgsel vedrørende arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019:

”Som du ved, så kender jeg ikke så meget til den omhandlende sag.
De andre områdeledere siger, at de ikke må komme med skriv så længe sagen er verserende.
Beklager, at jeg ikke kan være til den store hjælp i denne her sag.”

I en mail af 29. januar 2021 til T18 har Kenneth Paulsen, der var områdeleder på Høje Tåstrup depotet den 1. april 2019, anført:

”Jeg kan bekræfte, at du var på arbejde den 01. april og passede dit arbejde som turformand. Hverken dig eller andre af de tilstedeværende på HTÅ-depot den morgen deltog i strejken. Stationsbestyreren ringede til Thomas Rosenqvist som var den første der skulle køre fra HTÅ og sagde at der ikke ville blive kørt noget tog op til perronen, da der var startet en strejke i København. Så alle afventede opstart af driften.”

Forklaringer

Poul Gemzøe-Enemark har forklaret bl.a., at han er underdirektør og forhandlingschef hos DSB. Han tiltrådte i oktober 2017. Der er ansat 1.500-1.600 lokomotivførere hos DSB, hvoraf 500-600 er tjenestemænd, og der er ansat 600-700 togførere og S-togsrevisorer, hvoraf ca. en tredjedel er tjenestemænd.

Efter DSB havde meldt sig ind i Dansk Industri, var situationen meget anspændt. Han havde ikke før oplevet noget lignende. Stemningen var meget konfliktfyldt. I november 2018 indgik DSB og Dansk Jernbaneforbund en aftale om, at antallet af tillidsrepræsentanter skulle reduceres fra 100 til 41-42. Aftalen kom i hus, efter DSB i august 2018 havde varslet, at antallet af tillidsrepræsentanter skulle reduceres, og at DSB ville henholde sig til reglerne herom i overenskomsterne og tjenestemandsløven, hvis der ikke blev indgået en aftale. Det ville medføre en væsentlig reduktion. Lokalgrupperne udbad sig en frist til at implementere aftalen, så der kunne gennemføres nyvalg. Aftalen skulle derfor implementeres med virkning fra den 1. april 2019. Da man nærmede sig den 1. april 2019, spurgte DSB til, hvem der skulle registreres som tillidsrepræsentanter. Det blev meldt tilbage, at lokalgrupperne ikke var klar, og at der derfor fortsat skulle være 100 tillidsrepræsentanter. Det var DSB ikke enig i. I forlængelse heraf meldte Dansk Jernbaneforbund ud, at der efter den 1. april 2019 ikke længere ville være

nogen tillidsrepræsentanter i DSB. Man prøvede fra ledelsens side at tilkendegive, at det ikke var hensigten. Det var uden tvivl denne konflikt, der udløste arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019.

Der havde været en række arbejdsnedlæggelser i efteråret 2018. Der havde ikke været en reel procedure for håndtering heraf, fordi man ikke tidligere havde haft arbejdsnedlæggelser blandt det kørende personale. I forlængelse af arbejdsnedlæggelserne diskuterede man med driftsorganisationen, hvordan DSB kunne komme i kontakt med det kørende personale, hvis arbejdet blev nedlagt. Kommunikation via sms var en almindelig og normal måde at kommunikere med personalet, når der skulle gives information her og nu. Det blev derfor besluttet at anvende en fremgangsmåde med udsendelse af en sms. Hensigten var, at personalet skulle besvare sms'en. Det havde to formål. Det gjorde det muligt for DSB at danne sig et overblik over, hvem der stod til rådighed for arbejde, så driften kunne komme i gang igen. Det gjorde det samtidig muligt at få et overblik over, hvem der deltog i konflikten. Proceduren blev vedtaget under inddragelse af driftsenheden.

Proceduren med sms-beskeder blev ikke oplyst til medarbejderne. Al kommunikation fra DSB blev på det tidspunkt opfattet som konfliktoptrappende. Dansk Jernbaneforbund udtalte f.eks. den 1. april 2019, at DSB brugte alle kræfter på at fremstille forbundet som ansvarlige for situationen. Derfor blev det besluttet ikke at melde ud om proceduren. Alle driftsledere og personaleledere var gjort bekendt med proceduren. Ved de tidligere arbejdsnedlæggelser blev lederne instrueret om at gå til personalerummene og orientere sig om, om der var nogen, der deltog i arbejdsnedlæggelserne og spørge de tilstedeværende, om de stod til rådighed. Den nye procedure gik ud på, at der ved arbejdsnedlæggelser også skulle udsendes en sms til medarbejderne.

Den 29. marts 2019 blev det omtalt i medierne, at der ville blive gennemført en arbejdsnedlæggelse den 1. april 2019. Han informerede straks direktionen og driftsledelsen. Man prøvede at afværge det. Man kontaktede bl.a. Dansk Jernbaneforbund. Derfra var budskabet, at de ikke havde noget med det at gøre. Han blev tidligt om morgenen den 1. april 2019 orienteret om, at arbejdsnedlæggelsen var en realitet. Sms-proceduren blev derefter iværksat.

Efter arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019 rettede T27 henvendelse og bad om en begrundelse for, at han var på listen over medarbejdere, der var indberettet for at have nedlagt arbejdet. Han ønskede aktindsigt i grundlaget for indberetningen. Det var i februar 2020. På det tidspunkt var der sluttet fred med Jernbaneforbundet og indgået de nødvendige lokalaftaler. Man kunne nu se fremad og fokusere på samarbejdet. Det blev overvejet i DSB, om man i stedet for at køre alle sagerne i Arbejdsretten og Tjenestemand retten kunne indgå forlig. Forbundet spurgte til, om det var muligt at få T27 af listen. Han aftalte med forbundet, at de nok skulle finde en løsning på T27s sag, men at man måske også kunne finde en forligsmæssig løsning på alle sagerne. Han rettede henvendelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen og Dansk Industri. Dansk Industri tilkendegav, at hvis DSB ville indgå på en forligsmæssig løsning for de overenskomstansatte, så var Dansk Industri indforstået med det. Medarbejder- og Kompetencestyrelsen ville ikke være med til en forligsmæssig løsning for så vidt angår de tjenestemand ansatte. Styrelsen ville kun fjerne tjenestemænd fra listen, hvis der var dokumentation for, at de ikke havde deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Han måtte derfor meddele Jernbaneforbundet, at T27 ikke kunne fjernes fra listen.

Det er korrekt, at gruppeleder Lars Stentoft Bøgh den 10. november 2020 har erklæret, at T27 ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen, og at han udførte det arbejde, der blev efterspurgt af DSB. Man vil have konkret dokumentation for, hvorfor en medarbejder skal tages af listen. Ved andre, lignende erklæringer har man spurgt den pågældende leder, om de reelt vidste, om den pågældende deltog i arbejdsnedlæggelsen. Så har svaret været, at de ikke mente, at den pågældende deltog, men de har ikke haft nogen dokumentation for det. T27 er behandlet på samme måde som andre tjenestemænd.

Der er ikke givet en instruks om, at områdeledere ikke må udtale sig om sagen, så længe den kører. André Heibergs udtalelse i mailen af 25. januar 2021 må stå for hans egen regning. André Heiberg var ikke områdeleder den 1. april 2019, så det giver god mening, at han ikke kan udtale sig om, hvem der deltog i arbejdsnedlæggelsen. Kenneth Paulsen blev fritaget for tjeneste med rådighedsløn i september 2020.

Det var hans afdeling, der stod for indberetningerne. Der blev taget udgangspunkt i, hvem der skulle være mødt på arbejde. Derefter så man på, hvem der havde besvaret sms-beskederne. Man gik ud fra, at beskederne var kommet frem. Så kiggede man på, hvem der havde svaret

på opkald fra driftsenheden. Dem, der ikke havde svaret, eller som havde svaret efter lang tid, blev indberettet. Indberetningen blev sendt til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen 12 dage efter arbejdsnedlæggelsen. Der var kontakt til lederne om personerne på listen. Han husker ikke, om det var inden listen blev sendt til styrelsen, men personalelederne fik mulighed for at kommentere på, om de var enige eller uenige i de personer, der var anført på listen.

Jan Sigurdur Christensen har forklaret bl.a., at han er kommerciel direktør hos DSB og medlem af direktionen. Som kommerciel direktør har ansvar for alt, der har med kunderne at gøre, f.eks. antallet af rejser, indtægter, omdømme og kommunikation.

Der blev efter arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019 udarbejdet en opgørelse over DSB's direkte tab i form af manglende billetindtægter. Opgørelsen bygger på statistisk materiale og prognoser. Opgørelsen viser et tab på fjern- og regionaltog på 7,5 mio. kr. og på S-tog på 3,7 mio. kr. Hertil kommer de negative kommercielle virkninger og deraf afledte tab. En stor del af DSB's kunder er pendlere. Arbejdsnedlæggelser giver store ridser i lakken. Den største bekymring ved gentagne arbejdsnedlæggelser er den akkumulerede effekt. Mange pendlere køber deres billet for 30 dage af gangen. Gentagne afbrydelser kan medføre, at kunderne begynder at finde alternativer.

Thomas Gordon Clausen har forklaret bl.a., at han er driftschef hos DSB. Han har ansvaret for håndteringen af trafikken på dagen. En arbejdsnedlæggelse håndteres dybest set som ved andre driftsforstyrrelser, men situationen er speciel på den måde, at de normalt har medarbejderne på deres side. Ved en arbejdsnedlæggelse kan man ikke regne med, at der hos medarbejderne vil være en vilje til at få det til at fungere.

Han var bekendt med den nye procedure med brug af sms-beskeder. Den blev udarbejdet af HR-afdelingen, men driftsenheden var med og havde nogle opgaver. Driftsenheden er bemandet døgnet rundt. Sms er den normale måde at orientere medarbejderne på om trafikale forhold, f.eks. forsinkelser eller køreledningsnedfald. Det blev overvejet, om proceduren var i overensstemmelse med SIN-instruksen. Normalt kører de ansatte ikke med tog, når der er arbejdsnedlæggelse. Hvis de gør, er der ikke noget til hinder for at læse sms'er. Det er almindelig praksis, at medarbejderne læser sms'er, så snart der er lejlighed til det, f.eks. i forbindel-

se med en pause, eller når man holder ved perron. Det er almindeligt, at man tjekker sin telefon. Der går sjældent længe fra de sender en sms, til der reageres på den.

Banedanmark har mulighed for at foretage "alle-opkald" til alle tog på en strækning. Systemet bruges, når der er opstået et akut alvorligt problem på en strækning. Banedanmark ville ikke lade systemet bruge i tilfælde af arbejdsnedlæggelser, fordi systemet kun skal bruges ved sikkerhedsmeldinger. Det havde han forståelse for. Opkaldet ville i givet fald kun blive hørt af lokomotivførere i førerhusene. Formålet med sms-proceduren var at orientere alle medarbejdere.

Den 1. april 2019 mødte han kl. 7. Det var annonceret, at der ville blive gennemført en arbejdsnedlæggelse. Situationen var stort set ens på fjernbanen og S-togene. Kl. 5 besluttede Banedanmark at indstille S-togtrafikken. Han var enig i beslutningen. Det kom mere sivende for fjern- og regionaltogene. Trafikken var startet op kl. 4. Omkring kl. 6 besluttede Banedanmark med hans billigelse af indstille driften på fjern- og regionaltog på Sjælland, fordi det var håbløst at få den i gang. Flere steder blev tog brugt til at spærre trafikken. På Københavns Hovedbanegård var alle 12 spor blokeret på skift. Man forsøgte at fjerne togene med medarbejdere, der ikke havde nedlagt arbejdet, men systemet blev lammet. På fjernbanen blev tog parkeret og forladt, bl.a. i Odense. Banedanmark ønskede at bevare åbne spor til godstog mod Tyskland og Sverige.

Man brugte et eksternt system til at sende sms-beskeder til personalet på S-banen. Systemets modtagerliste opdateres en gang om måneden af en personaleleder. Listen indeholder alle lokomotivførere på S-togene. Systemet benyttes f.eks. til orientering om nedbrud i DSB's telefonsystem. Det benyttes jævnligt.

Til fjern- og regionaltogene benyttede man et sms-system udviklet af DSB. Systemet er mere fleksibelt end det på S-banen. Systemet kan ramme bestemte medarbejdergrupper på bestemte tidspunkter. Beskederne blev sendt ad flere omgange, så den også blev sendt til folk, der mødte ind senere på dagen.

Der var oprettet mailbokse til henholdsvis S-tog og fjern- og regionaltog. De hørte under HR-afdelingen, men driften havde adgang til dem, så de kunne følge med i, hvilke medarbejdere

der meldte sig klar til tjeneste. Omkring kl. 8 havde 20%-25% svaret, at de var på arbejde og ønskede at køre tog. I løbet af resten af dagen svarede yderligere 20%-25%. Driftscentret modtog nærmest ingen opkald, men de ringede til personalet for at høre, hvor de var. Driftscentret var blevet bedt om at ringe til så mange som muligt for at få bekræftet, om de var på arbejde og ønskede at arbejde.

Omkring kl. 15 begyndte arbejdet at blive genoptaget, og omkring kl. 18-19 var driften 80-90 % normaliseret.

Rolf Møller Pedersen har forklaret bl.a., at han er driftschef i DSB F&R. Lokomotivførerne refererer til en personaleleder, der hver har 50-60 lokomotivførere under sig.

SIN-instruksen er en instruks til lokomotivførere om, hvordan de skal forholde sig til forskellige sikkerhedsmæssige spørgsmål. Der gælder lidt forskellige regler for brug af telefon og IT-udstyr på S-banen og fjernbanen. På fjernbanen var der tidligere en ret restriktiv instruks om, at mobiltelefonen skulle være på lydløs og vibrationsfri. Det er senere lavet om, så man både på S-banen og fjernbanen må have telefonen tændt under kørsel, men den må ikke anvendes til privat brug. Man har altid kunnet sende og modtage beskeder, når toget holdt stille. Hvis driftslederen hurtigt skal have fat i lokomotivførere på grund af uplanlagte forhold, sker det via opringning. Hvis den pågældende er under kørsel, indtales der en besked. Der kan også sendes en sms, der skal svares på. Det er normal praksis at ringe eller sende en sms. Det forventes, at der svares ved opkald, og at man løbende orienterer sig om sms-beskeder. Det vil variere, hvor hurtigt der kan svares. Ved længere ophold i togkørslen er der mulighed for at besvare sms-beskeder.

Togførerne er ikke underlagt den samme stramme instruks, da de ikke fører toget. Bortset fra f.eks. ved afgangsp procedurerne, hvor togførere skal holde øje med dørene, kan togførerne modtage og sende beskeder.

Thomas Bryan-Lund har forklaret bl.a., at han er lokomotivfører og kørelærer hos DSB. Han har været ansat ved DSB S-tog siden 1. april 1998. Han blev fællestillidsrepræsentant i 2008.

Når man møder ind til en vagt, har man som lokomotivfører 15 minutter til at forberede sig på dagen. I den periode skal man gennemgå dagens tjenesteinformationer i den "digitale rygsæk", som bl.a. indeholder information om sikkerhedsreglementer, sporarbejde, længden på togene, arbejdsedler mv. Det foregår på en ipad. Man kan tilmelde sig tjeneste på ipad'en, på en PC på stedet eller ved at ringe til driftslederen.

Al kontakt mellem driftsleder og lokomotivføreren foregår telefonisk. Ved S-tog har de en ældre Nokia-telefon. Alt vigtigt foregår via den digitale rygsæk, "rød post" på mail og via opkald. Hvis opkaldet ikke bliver besvaret, lægges der en besked med instruktion om at ringe tilbage. Sms-beskeder er noget sekundært og bruges normalt til at kommunikere information om elevatorer, der er ude af drift. Det er ting, det er godt at vide, men som der ikke er pligt til at læse. Der er heller ikke pligt til at svare på sms-beskeder.

Ved rådighedsvagter står man til rådighed, hvis der opstår behov for det. Det er arbejdstid. Man skal kunne være på perronen på få minutter. Man ville ikke bruge sms'er til at meddele ham, hvis han skulle køre tog.

Han fik en sms fra DSB den 1. april 2019. Han husker ikke tidspunktet på dagen. Der stod noget om, at han skulle sende en mail til en mailadresse, han ikke kendte. Det lod ikke til at være vigtigt på dagen. Hvis han havde fået beskeden som rød post, skulle han have forholdt sig til den, da han mødte ind.

Der er ca. 500 lokomotivførere på S-banen, heraf er ca. 115 tjenestemænd. Der er ni områdeledere, som er lokomotivførernes nærmeste ledere. En områdeleder vil have ca. 15 tjenestemænd på arbejde. Han skulle have været på arbejde den 1. april 2019. Han nåede kun til Espergærde, hvor toget holdt stille. Han ringede til sin nærmeste leder og aftalte, at han tog en feriedag. Han ville som fællestillidsrepræsentant ikke risikere at blive fanget mellem to stole. Der var et spørgsmål om, hvorvidt han overhovedet var tillidsrepræsentant den 1. april 2019, fordi tillidsmandsordningen var opsagt af DSB. Han så nyheder hele dagen. Det var annoncere, at der ville ske noget. Han kunne se, at der var en masse liv udenfor Hovedbanegården ved Tivoli.

Peter Kanstrup har forklaret bl.a., at han er fællestillidsrepræsentant for lokomotivførerne på fjernbanen. Han har været tillidsrepræsentant i 30 år og fællestillidsrepræsentant i 1½ år. Han begyndte i DSB i 1986.

Der er ikke noget krav om at tjekke sms-beskeder i løbet af dagen. Der er ikke en klar linje om, hvad der kommer på sms. Det kan være beskeder om tog med færre vogne, problemer med billetautomater og lignende. Der kommer aldrig sikkerhedsmæssigt vigtige beskeder på sms. Instruktioner om, hvad en lokomotivfører skal foretage sig, kommer heller ikke på sms. En sådan instruks kommer telefonisk. Hvis lokomotivføreren ikke kan tage telefonen, indtaler driftslederen en besked på telefonsvareren.

Det varierer, i hvilket omfang han tjekker sms-beskeder i løbet af dagen. Hans telefon er vist en 3310 med et lille display. Man kan ikke maile fra telefonen. Der er ham bekendt hverken en forventning eller en praksis om, at man skal læse sms-beskeder. Man bruger telefonen til telefoni og ipad'en til det, der hører til den elektroniske tidsalder.

En gruppeleder har ca. 50 lokomotivførere under sig, heraf vil ca. 20 være tjenestemænd. Der vil typisk være syv tjenestemænd på arbejde samtidig med en gruppeleder.

Den 1. april 2019 mødte han kl. 22, hvor arbejdsnedlæggelsen var slut. Han fulgte situationen i fjernsynet. Det så ud til, at det meste foregik omkring Københavns Hovedbanegård.

Mikkel Channo Jessen har forklaret bl.a., at han er fællestillidsrepræsentant for togførerne på fjern- og regionaltog og for S-togsrevisorerne.

Togførere og S-togsrevisorer har en iphone. Hvis man skal have fat på dem, vil det være via opkald. Sms-beskeder er typisk til orientering. Det er noget, der ikke umiddelbart skal ageres på. Det vil typisk være om lukkede billetautomater, problemer med centrale telefoner mv. Der er ikke pligt til at læse beskeder inden for et givent tidsrum, men man vil typisk læse dem, når man har tid til det. Det er ikke sikkert, at man hører, når kommer en besked. Derfor ringes der altid, hvis nogen skal have fat i en. Man skal tage telefonen, da der kan være tale om en vigtig omdisponering. At man skal forholde sig til noget på en sms er absolut usædvanligt.

Der er knap 800 togførere og ca. 150 S-togsrevisorer. En personaleleder har typisk omkring 50 medarbejdere under sig, hvoraf ca. 10 er tjenestemænd.

Han var på arbejde den 1. april 2019. Togdriften var stoppet, da han mødte. Han var i vente-position hele dagen. Han opholdt sig på Københavns Hovedbanegård. Han modtog sms'en om, at han skulle melde sig til tjeneste. Der gik ca. 30 minutter fra han fik beskeden, til han blev opmærksom på den. Han svarede umiddelbart efter.

T23 har forklaret bl.a., at han blev ansat i DSB S-tog den 1. november 1994, hvor han var lokomotivfører, indtil han den 1. september 2002 blev overført til fjerntogene.

Den 1. april 2019 skulle han møde i København. Han cyklede på arbejde. Han blev klar over, at der var noget i gærde, da han cyklede forbi Københavns Hovedbanegård. Efter omklædning meldte han sig klar via en ipad. Han trak sin arbejdsseddel og tjekkede den digitale rygsæk. Han tjekker som regel også mailsystemet, selv om det ikke er et krav. Han tjekker ikke sms-beskeder. Det er der ikke pligt til. Det er en servicefunktion f.eks. om politiets arbejde.

Ifølge arbejdssedlen skulle han kl. 6.11 køre tog 4123. Han ringede til driftsleder Tanya Brenfeldt. Han fik at vide, at alt var aflyst. Han oplyste, at han ville sætte sig ind i briefingrummet og afvente nærmere instruks. Han har ikke tjekket sms-beskeder på det tidspunkt. Det var driftscenteret, han havde fat i. Der foregik ikke nogen faglig aktivitet. Der skete noget udenfor hovedbanegården, men det deltog han ikke i. Han havde en elev med, som han skulle køre med i nogle dage. De holdt telefonisk kontakt, så de hurtigt kunne komme i gang, hvis de skulle i drift. Han blev på et tidspunkt kontaktet af driftslederen, som spurgte, hvor han var, hvilket han oplyste.

Omkring kl. 11 trak han en ny arbejdsseddel, hvor der stod, at han havde tidsbestemt rådighed (RDX) fra kl. 6.07. Han satte sig med tændt telefon og ventede at blive ringet op. Han tjekker ikke nødvendigvis sms'er. Det gjorde han op ad formiddagen. Man får mange sms'er med information om f.eks. billetautomater. Han læste en besked fra DSB om, at han skulle gøre noget. Han havde en Nokia-telefon, som ikke er god til lange beskeder. Der var meget tekst. Flere steder stod der "mangler tekst". Meningen var, at DSB ville vide, om man var mødt og til rådighed. Det mente han, at han allerede havde tilkendegivet, idet han havde været i kon-

takt med driftscentret og havde trukket en arbejdsseddel. Normalt kommunikerer vigtige beskeder telefonisk. Han har aldrig før fået en instruks på en sms.

Han var i kontakt med sin personaleleder Michael Anker Hansen flere gange den 1. april 2019, også efter han havde været i kontakt med driftscentret anden gang. Michael Anker Hansen vurderede, at han havde handlet korrekt.

T27 har forklaret bl.a., at han er lokomotivfører. Han begyndte ved S-tog 1. januar 1992. Fra oktober 2004 har han været ved fjerntogene.

Den 1. april 2019 var han tilknyttet depotet i København. Han mødte kl. 03.32 på Københavns Hovedbanegård. Han tilmeldte sig via sin ipad. Han printede en arbejdsseddel, køreplaner mv. Han skulle klargøre et tog på Belvedere (område ved Dybbølsbro). Han fik efter nogen tid klargjort toget og meldte det klar. Det skulle have haft afgang omkring kl. 6, men det kunne ikke få lov til at køre.

Han var første gang i kontakt med driften kl. 4.24, fordi han ikke kunne finde toget. Det viste sig, at det holdt et stykke derfra. Han måtte tage en taxa for at komme til toget. Der var en fejl på toget. Han var derfor i kontakt med lokomotivinstruktørvagten omkring kl. 7.20. Det er en del af DSB. Han ringede til driftslederen omkring kl. 7.40, fordi det undrede ham, at han ikke havde hørt noget. Han fik at vide, at han skulle komme til hovedbanegården og holde pause. Han afsluttede toget og gav kommandoposten besked om, at det holdt i spor 82. Han spadserede til hovedbanegården.

Han blev aldrig ringet op. Han havde mobiltelefonen tændt med lyd og vibrator slået til. Han havde på et tidspunkt set sms'en fra DSB, men han svarede ikke på den. Han tænkte ikke, at det var noget, han skulle svare på. Sms'er bruges ikke som kommunikationsmiddel, og han havde jo talt med driften. Hvis han skulle foretage sig noget, havde de sagt det til ham. Han fik ikke oplyst, at han skulle være opmærksom på at svare på en sms. Vigtige beskeder kommer i den digitale rygsæk, på mail eller telefonisk. Man er ikke forpligtet til at læse sine mails, men det gør han.

Han var klar over, at der skete noget. Han havde fulgt med i pressen i dagene op til den 1. april. Der var en masse aktivitet ved Tivoli, da han nåede til hovedbanegården. Han tilsluttede sig ikke den faglige aktion uden for Tivoli.

Han var efterfølgende flere gange i kontakt med DSB, fordi han mente, at det var uretfærdigt, at han var blevet indberettet. Han havde passet sit arbejde. Han søgte aktindsigt for at finde ud af, hvorfor han var blevet indberettet.

Han fik et svar fra Janni Nygaard om, at han var indberettet, fordi han ikke havde svaret på sms'en. Han ville fortsat have aktindsigt, men der blev ikke svaret fra DSB. På et tidspunkt kom det på tale, at han kunne komme af listen, hvis han trak anmodningen om aktindsigt tilbage. Det var Peter Kanstrup, der havde været i kontakt med Poul Gemzøe-Enemark, som havde lovet, at han ville blive taget af listen, hvis han trak anmodningen tilbage. Det var han indstillet på. Formålet var at komme af listen. Han fik at vide, at sagen var stillet i bero. Nogle måneder senere fulgte han op over for Dansk Jernbaneforbund. Han fik at vide, at han ikke var fjernet fra listen. Han genoptog derfor sagen. Til sidst fik han besked på, at sagen var drøftet med Kammeradvokaten, og at han ikke kunne komme af listen. Efter godt 7 måneder fik han aktindsigt, som indeholdt brudstykker af hans mailkorrespondance med DSB og sms-beskeden, han ikke havde svaret på. Derefter skete der ikke yderligere.

Lars Stentoft Bøgh var hans personaleleder dengang og er det også nu. Han bad Lars Stentoft Bøgh om at skrive udtalelsen i mailen af 10. november 2020. Han ville have bekræftelse på, at han ikke havde nedlagt arbejdet. Lars Stentoft Bøgh kiggede i de samme systemer, som DSB har adgang til. Han fortalte Lars Stentoft Bøgh om forløbet, hvilket Lars Stentoft Bøgh fik bekræftet i de elektroniske systemer. Man kan se, hvornår han trak en arbejdsseddel. Man kan ikke se telefonopkald, det kan kun DSB. Man kan se, hvornår arbejdssedlen blev ændret, og hvornår han trak en ny. Efter han ringede til driftscentret, blev der lavet en ny arbejdsseddel, som han udskrev efter instruktion fra driftslederen.

T28 har forklaret bl.a., at han har været lokomotivfører siden maj 1981, frem til 1989 på S-tog og siden på fjern- og regionaltoget.

Den 1. april 2019 skulle han møde på Københavns Hovedbanegård kl. 12.02. Han ankom lidt før kl. 11.49, hvor han tilmeldte sig og udskrev papirer mv. Af tjenestehistorikken kan man se hans arbejde på dagen. Man kan se, at der blev foretaget ændringer hele dagen, både før og efter han mødte. Han var opmærksom på, at der var en arbejdsnedlæggelse.

Han var i rådighedsvagt fra kl. 12.22 til 13.10. Kl. 13.43 blev han sendt med en taxa til Kalundborg for at føre et lokomotiv til København. Da han ankom til Kalundborg, kørte han toget til perron. Han meldte toget klar til fjernstyringscentralen. Han fik oplyst, at afgangens var blevet aflyst. Det skulle være afgået kl. 15.44. Det fremgår af tjenestehistorikken. Han fik besked på, at han i stedet skulle føre et andet tog kl. 15.52. Han førte toget til København, hvor det ankom kl. 18.15. På det tidspunkt var arbejdsnedlæggelsen slut.

Der var en del folk i opholdsstuen, da han mødte, men det er ikke usædvanligt på hverdage. Situationen var nok ved at ebbe ud, da han mødte. Han opholdt sig ikke på stuen længe. Der var ikke nogen faglig aktivitet. Der var heller ikke faglig aktivitet i Kalundborg. Da han ankom, stod hans personaleleder sammen med noget andet personale ved stationen. De overtog hans taxa og kørte til Roskilde og København.

Han tjekker stort set aldrig sms-beskeder. Det sker kun, når han keder sig. De er til serviceinformation. Der er ikke noget krav om, at de skal tjekke sms'er. Det har han for nylig fået bekræftet af tre sikkerhedsinstruktører på et kursus. Han har aldrig fået en sms fra DSB, som han skulle forholde sig til eller svare på. Hvis nogen skal have fat i ham, ringer de. Han blev opmærksom på sms'en, da han satte telefonen til opladning. Han troede først, at den var fra forbundet. Først dagen efter, da han hørte kolleger tale om den, blev han klar over, at det var den, han havde fået. Han regnede med, at DSB vidste, at han var på arbejde. Han havde kørt taxa og havde talt med driften. Taxaen blev betalt med et kort, som DSB stiller til rådighed. Han spurgte personalelederen, hvorfor han var indberettet. Han fik besked om, at det var alle, der ikke havde svaret på sms'en, og som var mødt mellem kl. 5 og 15.

T30 har forklaret bl.a., at han har været lokomotivfører siden 1992. Han er stationeret i Helsingør.

Den 1. april 2019 skulle han møde om morgenen i Helsingør. Da han mødte ind, sad personaleleder Lars Maymann klar. Han blev krydset af på personalelederens liste. Han trak sin arbejdsseddel, sikkerhedspapirer mv. Personalelederen var mødt fysisk for at høre, om man agtede at køre tog. Det bekræftede han.

Han skulle klargøre et myldretidstog. Det holdt på pladsen i Helsingør. Han kørte toget til perron. I mellemtiden var trafikken stoppet. Efter aftale med Banedanmark tømte han toget. Han blev siddende i toget, indtil myldretiden var forbi. Han havde telefonen tændt. Det er en lille telefon fra HTC. Han gik derefter til opholdsstuen. Der var ikke faglig aktivitet, men der var andre kolleger, hvis tog også var blevet aflyst.

Han fik en sms fra DSB. Han reagerede ikke på den. Han havde været i kontakt med sin leder og havde trukket arbejdspapirer. Han mente, at han havde vist, at han var klar til at arbejde. Når der skal ske noget vigtigt, får de besked ved telefonisk opkald. Det er den normale fremgangsmåde.

T34 har forklaret bl.a., at han er lokomotivfører og kørelærer. Han blev ansat ved S-tog den 1. januar 1992. Han har været lokomotivfører ved F&R siden 2003. Han er tilknyttet depotet i Næstved.

Den 1. april 2019 skulle han møde kl. 4.11. Han mødte ind, trak en arbejdsseddel og gennemgik den digitale rygsæk. Han skulle til København for at overtage et tog der. Han var med et tog fra Næstved omkring kl. 4.30 som passager. Undervejs fik de besked om, at toget ikke kørte videre fra Høje Taastrup. Han nåede at skifte til et andet tog mod København.

Da han ankom til København, kontaktede han driftslederen telefonisk. Det var tæt på det tidspunkt, hvor han skulle overtage toget. Han fik besked på, at det holdt i klargøringsområdet og ikke kunne komme til perron. Han fik besked på at sætte sig i opholdsrummet, hvilket han gjorde. Driftslederen sagde ikke noget om en sms, han skulle svare på. Der var ikke faglig aktivitet i opholdsrummet.

Han blev på et tidspunkt opmærksom på sms'en fra DSB. Han blev overrasket over, at han fik en besked fra nogen, han ikke kendte, og at han skulle bruge et link, han ikke kunne bruge på

telefonen. Det fremgik ikke tydeligt, hvem den var fra. Telefonen var en Nokia 3110. Han havde talt med driften, så han følte ikke behov for at svare - DSB vidste, hvor han var. Han læser normalt sms-beskeder, når der er mulighed for det, men der er ikke krav om, at man skal læse dem. Kommunikationen foregår ikke normalt på sms.

Han holdt pause på Københavns Hovedbanegård fra kl. 8.38 til 9.08. Der var ikke udsigt til, at togene ville komme i gang foreløbig. Da pausen var slut, kontaktede han driftslederen og gjorde ham opmærksom på, at han skulle slutte vagten i Næstved. Han blev bevilliget en taxa tilbage. Det fremgår af ændringerne i arbejdssedlen. Han betalte med et taxakort udleveret af DSB. Tidspunkterne fremgår af kvitteringen. TAX i arbejdssedlen betyder taxakørsel.

Han blev opmærksom på, at andre lokomotivførere havde fået en bekræftelse fra deres leder på, at de stod til rådighed. Det bad han derfor for nylig sin leder om. Han blev få dage efter ringet op og fik besked om, at lederen ikke måtte bekræfte det efterfølgende.

T39 har forklaret bl.a., at han har været lokomotivfører i 32 år. Han havde 30 års jubilæum den 1. april 2019, hvor han skulle møde i Helsingør kl. 5.54. Han tjekkede den digitale rygsæk, trak en arbejdsseddel mv. Der var ingen leder, da han mødte. Personalelederen havde været der, men var taget videre. Han gjorde sig klar til vagten. Han ringede til kommandoposten for at høre, hvor toget befandt sig. Han fik at vide, at alt var aflyst. Kommandoposten hører under Banedanmark. Han havde kontakt med driftslederen (Tanya). Hun ændrede hans arbejdsseddel. Han fik i første omgang besked på at tage en taxa til Malmø for at starte et tog op der. Det blev imidlertid aflyst, før de kom af sted. Han satte sig på depotet, hvor andre lokomotivførere kom til, efterhånden som togene blev aflyst. Instruktør Lars Hannecke kom ud med en liste, og satte kryds ved dem, der var til stede. Der var ikke nogen faglig aktivitet.

Der kommer mange sms-beskeder, når der er problemer. Nokia-telefonen har ikke meget hukkommelse. Han så først sms'en fra DSB sidst på arbejdsdagen, hvor han så besvarede den. Han havde ikke fået besked på at læse sine sms'er. Instrukser kommer normalt i den digitale rygsæk eller på mail.

T6 har forklaret bl.a., at han siden 1. februar 1996 har været ansat ved DSB S-tog som lokomotivfører.

Den 1. april 2019 mødte han lidt efter kl. 6. Han skulle møde i København for at tage som passager til Klampenborg. Man kan aftale med driften, at man selv tager til det sted, hvor vagten rigtigt begynder. Det gjorde han den pågældende dag. Han fik besked på, at der var en arbejdsnedlæggelse, så der ikke kørte tog. Han fik besked på at tage til Klampenborg, hvilket han gjorde i egen bil. Han talte med Eva i driftscentret. Han kender ikke hendes efternavn. Driftscentret hører under DSB. Da han ankom til Klampenborg, holdt der en masse tog. Han satte sig i opholdslokalet. Der skete intet i løbet af dagen. Der kom ikke tog i drift, mens han var der. Der var ikke nogen faglig aktivitet.

I løbet af formiddagen kom der en sms. Han reagerede ikke umiddelbart på den, fordi han havde været i kontakt med driftslederen, efter arbejdsnedlæggelsen var gået i gang. Han havde tilkendegivet, at han var klar til at udføre arbejde. Han fik ikke besked om, at det var vigtigt at svare på sms'en. Instrukser kommer normalt via den digitale rygsæk. Der er ikke pligt til at læse sms'er.

T9 har forklaret bl.a., at han er lokomotivfører og kørelærer hos DSB S-tog, hvor han har været siden 1. januar 1990.

Den 1. april 2019 skulle han møde omkring kl. 13. Han tjekker altid rejseplanen, før han tager af sted. Han tager S-toget på arbejde. Der kørte ikke tog, så han cyklede til Københavns Hovedbanegård. Han mødte nogle kolleger, der sagde, at der ikke kørte tog. Han tilmeldte sig via den digitale rygsæk. Efter ca. 15 minutter blev han ringet op og spurgt, om han var mødt, og om han var klar til at arbejde. Det bekræftede han. Han troede, at det var HR, der ringede. Han har senere fået at vide af Janni Nygaard, at de kunne se, at de havde ringet til ham. Han modtog en opdelt sms fra DSB. Han tænkte ikke mere over den. Han var blevet kontaktet og havde bekræftet, at han var klar til at køre. Han kørte tog efter kl. 15. Kørslerne fremgår af arbejdssedlen. Derefter gik vagten nogenlunde normalt. Han var ikke senere i kontakt med driftscentret.

Anbringender

Klager har overordnet anført, at de 42 tjenestemandsansatte lokomotivførere og togførere, der er omfattet af sagen, har deltaget i arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019 og dermed gjort sig skyldige i en kollektiv overtrædelse af tjenestemandslovens § 10. Dette gælder også for de 39 tjenestemænd ("gul gruppe"), der har nægtet, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen. Det afgørende for bedømmelsen af sagen er den sms-instruks, der blev udsendt til alle medarbejdere. Sms'en indeholdt en klar instruks om, hvordan medarbejderne skulle forholde sig. Anvendelse af sms er en almindelig måde at kommunikere ikke-sikkerhedsrelaterede meddelelser ud på. De ansatte har pligt til at læse og besvare sms'er. Det henhører under ledelsesretten at bestemme, hvordan der skal kommunikeres. Det er derfor uden betydning, at medarbejderne ikke på forhånd var orienteret om proceduren. Der er således ingen tvivl om, at tjenestemændene skulle læse og besvare sms'en, og det fremgik af sms'en, at konsekvensen af ikke at svare ville være, at den pågældende ville blive indberettet for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Arbejdsnedlæggelsen var varslet i pressemeddelelsen den 29. marts 2019, og alle DSB-ansatte var bekendt med, at der ville komme en arbejdsnedlæggelse den 1. april 2019 i tidsrummet mellem kl. 5 og kl. 15. Også af den grund havde de ansatte en pligt til at kontakte DSB og stille deres arbejdskraft til rådighed, jf. Tjenestemandsløvens dom af 27. maj 2008 i sag S 2006.003. De 39 tjenestemænd i gul gruppe må herefter anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen som følge af, at de ikke har besvaret sms'en eller ikke har besvaret den inden for rimelig tid.

Indklagede har overordnet anført, at klager har bevisbyrden for, at de indberettede tjenestemænd har deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Denne bevisbyrde er ikke løftet, blot fordi klager kan bevise, at en tjenestemand ikke har besvaret sms'en. De ansatte i DSB var ikke forud for den 1. april 2019 blevet orienteret om den nye procedure med udsendelse af en sms-instruks, som skulle besvares. Det må lægges til grund, at de ansatte ikke havde pligt til at læse sms'er, og der var ikke praksis for at anvende sms-kommunikation til vigtige meddelelser, som der skulle ageres på. I tiden mellem offentliggørelsen den 29. marts 2019 af pressemeddelelsen og den 1. april 2019 kunne DSB have informeret de ansatte om, hvordan de skulle forholde sig i tilfælde af, at den varslede arbejdsnedlæggelse den 1. april 2019 blev en realitet. Indholdet af sms'en var ikke klart. Skulle sms'en også besvares, hvis man f.eks. allerede havde haft kontakt med driftsledelsen? Hvis dette var meningen, burde Driftscenteret have orienteret de ansatte, der kontaktede centeret, om, at sms'en skulle besvares uanset kontakten til Driftscenteret.

Tjenestemandssrettens begrundelse og resultat

Sagen angår en kollektiv arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførere og togførere i DSB mandag den 1. april 2019. Sagen omfatter 42 tjenestemandssansatte lokomotivførere og togførere. Tre tjenestemandssansatte lokomotivførere har erkendt, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen, mens de resterende 39 tjenestemænd har bestridt, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Under sagen skal der for de 39 tjenestemandssansatte lokomotivførere og togførere tages stilling til, om de deltog i arbejdsnedlæggelsen og derved ligesom de tre, der har erkendt, begik en tjenesteforseelse, jf. tjenestemandsslovens § 10. Endvidere skal der tages stilling til, hvilken sanktion de enkelte tjenestemænd, der har deltaget i arbejdsnedlæggelsen, skal idømmes.

Hvem deltog i arbejdsnedlæggelsen?

De tjenestemandssansatte lokomotivførere T1, T2 og T3 har erkendt, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019.

De resterende 39 tjenestemandssansatte lokomotivførere og togførere, som sagen omfatter, har som nævnt bestridt, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Tjenestemandssretten lægger – bl.a. i lyset af pressemeddelelsen den 29. marts 2019 underskrevet ”De ansatte i DSB” – til grund, at de alle var klar over, at arbejdet på både S-tog og på fjern- og regionaltog formentlig ville blive nedlagt den 1. april 2019. Efter bevisførelsen finder Tjenestemandssretten det endvidere ubetænkeligt at lægge til grund, at de alle 39 i løbet af den 1. april 2019 modtog en sms med følgende indhold:

”På vegne af DSB HR: Der er i øjeblikket iværksat en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Såfremt du ikke deltager heri, skal du straks det er muligt aktivt melde dig til tjeneste ved at sende en mail til F&R tog: 123@dsb.dk / S-tog: 456@dsb.dk hvor du angiver dit MA-nummer og navn – samt at du aktivt melder dig til tjeneste. Det er ligeledes vigtigt, at du stiller din arbejdskraft til rådighed og er kontaktbar i forhold til opstart af trafikken. Såfremt du ikke aktivt melder dig til tjeneste samt står til rådighed og er kontaktbar, vil du blive indberettet for deltagelse i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse.”

Fremsendelsen af denne sms er i overensstemmelse med den procedure, der er angivet i DSB’s notat af 25. februar 2019 om proces ved overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Der

er enighed om, at medarbejderne ikke forud for den 1. april 2019 var blevet informeret om denne procedure.

Ved bedømmelsen af, om nogen af de 39 tjenestemænd deltog i arbejdsnedlæggelsen, må der foretages en konkret vurdering af oplysningerne om hver enkelt medarbejder, når det skal afgøres, om det bevismæssigt kan lægges til grund, at den pågældende må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

Herefter skal Tjenestemand retten anføre følgende om de enkelte tjenestemænd eller grupper af tjenestemænd:

Tjenestemænd, der besvarede sms'en med mail

Det fremgår af sagens dokumenter og af parternes fælles støttebilag, at 11 af de 39 tjenestemænd besvarede sms'en fra DSB med en mail, der blev sendt til den mailadresse, der var angivet i sms'en.

T6 modtog DSB's sms den 1. april 2019 før kl. 05.16 og besvarede sms'en den 2. april 2019. I mailen anførte han: "Til orientering kan det oplyses, at undertegnede ikke deltog i konflikten den 1/4-2019. Der var indgået aftale med driftsleder (Eva) om at tage ophold på Klampenborg station indtil der blev givet nærmere information." Endvidere fremgår det af parternes fælles støttebilag, at T6 ringede til Driftscenteret den 1. april 2019 kl. 06.19, og at DSB ringede til ham kl. 08.48. Klager har anset T6 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen "grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Svarede først på sms'en dagen efter modtagelse."

T19 modtog DSB's sms den 1. april 2019 kl. 13.41 og besvarede den kl. 17.33. I mailen anførte han: "T19 Nr. ... melder sig endnu engang og er klar til sin tjeneste :-)". Af parternes fælles støttebilag fremgår, at T19 havde ringet til Driftscenteret kl. 14.24, og at DSB ringede tilbage kl. 14.29. Klager har anset T19 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen "grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Svarede først på sms'en næsten 4 timer efter modtagelse".

T21 modtog DSB's sms den 1. april 2019 kl. 06.18 og kl. 07.18 og besvarede den med to mails afsendt kl. 9.15 og 9.25. I de to mails oplyste T21, at han meldte sig til aktiv tjeneste. Klager har anset ham for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen "grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Svarede først på sms'en næsten 3 timer efter første modtagelse."

T26 modtog DSB's sms den 1. april 2019 kl. 06.18 og besvarede den kl. 07.42. I mailen anførte han:

"Som tjenestemand har jeg passet mit arbejde i dag efter hvad der står på min arbejds-seddel. Mit tog blev tilbageholdt på KBH H af nogle som spærrede dørene og i fællesskab med FC blev det bestemt at toget ikke kom afsted. Jeg er til rådighed men er uforstående at jeg skal tage kontakt til jer da jeg har passet mit arbejde så godt det nu går."

Klager har anset T26 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen "grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Ingen dokumentation for kontakt til Driftscenteret. Svarede først på sms 1,5 time efter modtagelse."

T35 modtog DSB's sms den 1. april 2019 kl. 06.18 og besvarede den kl. 08.48. I mailen anførte han: "... er på job". Klager har anset T35 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen "grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Ingen dokumentation for besvarelse af sms. Svarede først på sms'en 2,5 timer efter modtagelse."

T36 modtog DSB's sms den 1. april 2019 kl. 13.41 og besvarede den kl. 15.19. I mailen, hvor emnet var angivet som: "melder mig!", anførte hun:

"Jeg T36, ... har tilmeldt mig til tiden på mit depot i dag. Jeg fulgte arbejds-sedlen; også nu hvor den er lavet om. Min telefon er åben i min arbejdstid."

Klager har anset T36 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen "grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms. Svarede først på sms'en knap 2 timer efter modtagelse."

T38 modtog DSB's sms den 1. april 2019 kl. 13.41 og besvarede den kl. 15.23. I mailen med genpart til hans leder Olav Skjold anførte han:

"Jeg er aktiv i tjeneste og vil fortsat være det. Mødt 11.30 – 18.30 og har trukket en arbejds-seddel."

Endvidere fremgår det af parternes fælles støttebilag, at T38 ringede til Driftscenteret kl. 13.20, kl. 14.42, kl. 16.36, kl. 16.50 og kl. 17.02. DSB ringede til T38 kl. 13.45. Klager har anset T38 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen ”grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Svarede først på sms’en knap 2 timer efter modtagelse.”

T39 modtog DSB’s sms den 1. april 2019 kl. 06.18 og besvarede den kl. 13.51. I mailen anførte han: ”Hejsa. Har været aktiv hele min tjenestetid”. Klager har anset T39 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen ”grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Ingen dokumentation for kontakt til driftsledelsen. Svarede først på sms’en 7,5 timer efter modtagelse.”

T40 modtog DSB’s sms den 1. april 2019 kl. 06.18 og igen kl. 07.18. Han besvarede sms’en kl. 9.18 med en mail, hvori han anførte: ”Jeg melder mig til aktiv tjeneste.” Klager har anset T40 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen ”grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Ingen dokumentation for kontakt med driftsledelsen. Svarede først på sms’en 3 timer efter første modtagelse.”

T41 modtog DSB’s sms den 1. april 2019 kl. 06.18 og besvarede den kl. 13.14. I mailen anførte han: ”... (T41) meldt til tjeneste. Har talt flere gange med driften (Tanja). Har udført rådighedstjeneste i Helsingør.” Klager har anset T41 for deltagende ”grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Ingen dokumentation for kontakt til driftsledelsen. Svarede først på sms’en knap 7 timer efter modtagelse.”

T42 modtog DSB’s sms den 1. april 2019 kl. 06.18 og kl. 07.18 og besvarede den kl. 09.38. I mailen anførte han: ”Deltager i aktiv tjeneste.” Klager har anset T42 for deltagende i arbejdsnedlæggelsen ”grundet manglende tilkendegivelse om rådighed ved modtagelse af sms-instruks. Ingen dokumentation for kontakt til turlisten. Svarede først på sms’en knap 3,5 timer efter modtagelse.”

Som det fremgår, har de foran nævnte 11 tjenestemænd alle besvaret DSB’s sms ved at sende en mail til den mailadresse, som de var blevet anmodet om i sms’en. Som foran anført var

medarbejderne ikke forud for den 1. april 2019 blevet orienteret om proceduren, og de var således heller ikke blevet orienteret om, hvad der skulle til, for at DSB ville anse et svar for rettidigt og fyldestgørende, herunder betydningen af anden kontakt til DSB (f.eks. Driftscenteret). Tjenestemandssretten finder på den baggrund, at klager ikke med henvisning til den måde og det tidspunkt, sms'en er besvaret på, har godtgjort, at nogen af de 11 tjenestemænd deltog i arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019. Herefter, og da klager heller ikke på anden måde har godtgjort, at nogen af de 11 tjenestemænd deltog i arbejdsnedlæggelsen, tager Tjenestemandssretten indklagedes påstand om frifindelse til følge for så vidt angår disse 11 tjenestemænd.

Tjenestemænd, der ikke besvarede DSB's sms

Om de 28 tjenestemænd, der ikke besvarede DSB's sms, bemærkes generelt, at det som ovenfor anført må lægges til grund, at alle ansatte i DSB og dermed også de 28 tjenestemænd havde et forudgående kendskab til, at arbejdet formentlig ville blive nedlagt den 1. april 2019. Når endvidere henses til indholdet af den sms, som de modtog fra DSB, finder Tjenestemandssretten, at de havde pligt til at gøre noget aktivt for at vise DSB, at de ikke tog del i arbejdsnedlæggelsen. Der er imidlertid ikke grundlag for at fastslå, at det forhold, at de ikke besvarede den modtagne sms med en mail, i sig selv udgør et tilstrækkeligt bevis for, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen. Som nævnt var der tale om en ny procedure, som medarbejderne ikke forudgående var blevet orienteret om, og det var efter indholdet af sms'en ikke klart, om den også skulle besvares, hvis man allerede på anden måde havde meldt sig klar til tjeneste og vist, at man stod til rådighed.

Der må derfor foretages en konkret vurdering af oplysningerne om hver enkelt tjenestemand, der ikke besvarede DSB's sms med mail.

Der er efter parternes fælles støttebilag enighed om, at 11 af de 28 tjenestemænd var i kontakt med Driftscenteret den 1. april 2019 inden kl. 15, dvs. mens arbejdsnedlæggelsen stod på. Det drejer sig om T5, T8, T9, T20, T23, T27, T29, T31, T32, T34 og T37.

Tjenestemandssretten finder, at disse tjenestemænd havde grund til at forvente, at deres kontakt med Driftscenteret var en tilstrækkelig reaktion, og at det derfor ikke var nødvendigt herudover at besvare sms'en for at tilkendegive, at man stod til rådighed. Særligt for så vidt an-

går T23, T27 og T31 bemærkes, at deres respektive ledere har afgivet erklæringer, der støtter, at de ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen. Herefter, og da klager heller ikke på anden måde har godtgjort, at de nævnte 11 tjenestemænd deltog i arbejdsnedlæggelsen, tager Tjenestemandsretten indklagedes påstand om frifindelse til følge også for så vidt angår disse tjenestemænd.

For så vidt angår de resterende 17 tjenestemænd lægges det til grund, at de hverken besvarede sms'en eller havde kontakt til Driftscenteret. I denne gruppe findes en række tjenestemænd, der havde kontakt til den pågældendes leder på stedet, og/eller hvor lederen har bekræftet, at tjenestemanden ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen. Der er også tjenestemænd, der har udført arbejdsopgaver inden for det tidsrum, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

I mail af 29. januar 2021 til T18 har Kenneth Paulsen, der var områdeleder på Høje Tåstrup-depot den 1. april 2019, anført følgende:

”Jeg kan bekræfte, at du var på arbejde den 01. april og passede dit arbejde som turformand. Hverken dig eller andre af de tilstedeværende på HTÅ-depot den morgen deltog i strejken. Stationsbestyreren ringede til Thomas Rosenqvist som var den første der skulle køre fra HTÅ og sagde at der ikke ville blive kørt noget tog op til perronen, da der var startet en strejke i København. Så alle afventede opstart af driften.”

Tjenestemandsretten finder, at denne erklæring, der er afgivet af de pågældende tjenestemænds områdeleder på daværende tidspunkt, som udgangspunkt må lægges til grund. Da klager ikke har anført noget, der kan føre til, at erklæringen tilsidesættes, findes det ikke godtgjort, at tjenestemændene på depotet i Høje Tåstrup deltog i arbejdsnedlæggelsen. Som følge heraf frifindes T4, T13, T15, T16 og T18.

Efter bevisførelsen lægger Tjenestemandsretten til grund, at T30 havde kontakt med sin personaleleder, da han mødte ind, og at han klargjorde et tog, som han kørte til perron, hvorefter togtrafikken blev indstillet. På den baggrund finder Tjenestemandsretten, at T30 havde grund til at tro, at han ikke behøvede at besvare den modtagne sms eller at kontakte Driftscenteret. Herefter, og da klager heller ikke på anden måde har godtgjort, at T30 deltog i arbejdsnedlæggelsen, tager Tjenestemandsretten indklagedes påstand om frifindelse af T30 til følge.

Efter bevisførelsen lægges det til grund, at T28 mødte ind den 1. april 2019 kl. 12 på Københavns Hovedbanegård, som han skulle, hvorefter han udførte sædvanlige arbejdsopgaver, herunder kørte han i tidsrummet fra kl. 13.39 til kl. 15.03 i taxa til Kalundborg med henblik på at fremføre tog fra Kalundborg mod København. Af den fremlagte opkaldsliste fremgår, at han i tiden efter kl. 15 havde 5 opkald til Driftscenteret. Tjenestemandensretten finder, at han ved at udføre arbejdsopgaver har tilkendegivet, at han ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen, og at han havde grund til at gå ud fra, at han ikke herudover behøvede at besvare den modtagne sms eller at kontakte Driftscenteret inden kl. 15. Herefter, og da klager heller ikke på anden måde har godtgjort, at T28 deltog i arbejdsnedlæggelsen, tager Tjenestemandensretten indklagedes påstand om frifindelse af T28 til følge.

For så vidt angår de resterende 10 tjenestemænd, der er omfattet af sagen, lægger Tjenestemandensretten til grund, at de ikke besvarede sms'en, at de ikke havde kontakt til Driftscenteret, og at de ikke udførte arbejdsopgaver. Det kan heller ikke alene ved deres egne oplysninger til sagen, der bestrides af klager, lægges til grund, at de havde aftalt med deres leder på stedet, hvordan de skulle forholde sig. Tjenestemandensretten finder således, at det må lægges til grund, at de forholdt sig passive og ikke opfyldte den handlepligt, der påhvilede dem med henblik på at vise, at de stillede deres arbejdskraft til rådighed for DSB.

Under disse omstændigheder finder Tjenestemandensretten, at klager har godtgjort, at følgende 10 tjenestemænd deltog i arbejdsnedlæggelsen: T7, T10, T11, T12, T14, T17, T22, T24, T25 og T33.

Sanktion

Tjenestemandensretten finder, at de 13 tjenestemænd, om hvem det efter det foran anførte er lagt bevismæssigt til grund, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019, bør idømmes en bøde, der fastsættes efter de sædvanlige takster. Der er ikke grundlag for at anvende en mildere sanktion for nogen af tjenestemændene. Det bemærkes herved, at den ulovlige arbejdsnedlæggelse indebar en forsætlig overtrædelse af en helt central pligt i ansættelsesforholdet, nemlig arbejdspligten, og at der var tale om en omfattende arbejdsnedlæggelse, der førte til betydelige forstyrrelser af togdriften til skade for DSB og kunderne.

Thi kendes for ret:

T6, T19, T21, T26, T35, T36, T38, T39, T40, T41, T42, T5, T8, T9, T20, T23, T27, T29, T31, T32, T34, T37, T4, T13, T15, T16, T18, T30 og T28 frifindes.

T1 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T2 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T3 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T7 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T10 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T11 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T12 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T14 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T17 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T22 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T24 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T25 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T33 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 800 kr.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til nogen anden part