



Verkstedarbeider'n

verkstedarbeideren.no

Nr. 1 – mars 2009 - Årgang 63 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

- Det er ingen som taper mer enn de som går av på tidligpensjon

**forsvar
offentlig
pensjon**

Det partsammensatte ekspertpanelet foreslår mange modeller. Men alle modellene har det til felles at de tar fra de utslitte som må gå av ved 62 år, og gir til de som orker å stå lenger. En professor får med disse forslagene like mye i pensjon som lønn ved å arbeide til fylte 70 år, og holder han på til 75 år, får han 50 prosent mer i pensjon enn i lønn. En offentlig ansatt som tjener 260 000 i året i gjennomsnitt, vil bli minstepensjonist og tape 50 000 kroner i pensjon i året livet ut. Les mer på side 2

**Bråk på
Marienborg**

side 4

**Problemer
med "nye B7"**

side 5

**Roger og meg
Møte med en filmhelt**

Side 8

Rent tap med tidligpensjon

- Det er ingen som taper mer enn de som går av på tidligpensjon, sier Magnus Marsdal.

Han innledet på konferansen om forsvaret av de offentlige tjenstepensjonene. Etter at ekspertutvalget også har kommet med sin utredning, bekreftes dette fra flere hold.

- Stortingsvedtaket er selvmotsigende, sier Marsdal, og henviser til følgende ordlyd i vedtaket:

Ordningen med 66 prosent av sluttlønn som tjenstepensjon i Statens Pensjonskasse skal videreføres.

Lenger ned i teksten står det: Ordningen skal beholdes, men den skal tilpasses indeksering og levealderjusteringen.

- Dette lar seg ikke kople sammen, hevder Marsdal, og mener vi ikke må være sikre på at Stortinget har vedtatt en sikring av pensjonsrettighetene i offentlig sektor. – Og for all del; hold dere langt unna de innskuddsbaserte ordningene, sier han. – Det blir et rent tap!

Det er satt ned et partsammensatt ekspertpanel. De



Foto: Dag-Arne Johansen

skulle ha kommet med sin innstilling 27. februar, men la først 11. mars fram sin innstilling. Det foreslås mange modeller. Men alle modellene har det til felles at de tar fra de utslitte som må gå av ved 62 år, og gir til de som orker å stå lenger. En professor får med disse forslagene like mye i pensjon som lønn ved å arbeide til fylte 70 år, og holder han på til 75 år, får han 150 prosent av lønna si i pensjon. En offentlig ansatt som tjener 260 000 i året i gjennomsnitt, vil bli minstepensjonist og tape 50 000 kroner i pensjon i året livet ut.

Uravstemning

Avgjørelsen på dette faller i oppgjøret til våren. De som er ansatt i Staten har stemmerett her. Vi som er ansatt i Spekterområdet, altså de fristilte statlige bedriftene, har ikke stemmerett. Det er derfor sær-

deles viktig at vi må informere om konsekvensene for alle.

Grunnplanet må våkne

Det som blir utfordringa nå framover er å få grunnplanet i fagbevegelsen i offentlig sektor til å våkne.

- Hvis forbundslederne forbereder seg på hvordan de skal selge inn nederlaget til sine medlemmer, ja da er de ingen hærledere, fremhever Marsdal. - Dere kan ikke godta at de skal komme drassende med utsagn som "...ikke ha for store forventninger..." eller noe i den duren, sier han krystallklart til alle i den offentlige sektoren.

Triksing med tall og personer

Marsdal, og andre, har avdekket eksempel på eksempel at departementet bruker regneeksempler med personer som ikke finnes. – Rett og slett for å fremstille reformen som god, mener Marsdal.

De regneeksemplene De Facto har kommet fram til, bygger på reelle personers inntekt og tjenestetid. Her kommer det fram store tap med den nye reformen.

Ikke alle kan gå av tidlig Mange kan oppleve at de ikke kan gå av ved 62 år. Rett og slett fordi det er et minstekrav til opptjening. Minstekravet vil i 2011 ligge omtrent på 240 000 kroner i jevn årsinntekt i minst 40 år. Har du ikke en gjennomsnittlig inntekt som er såpass, får du ikke lov å gå av ved 62 år. Og dette er det best tenkelige utfallet, hvis offentlig sektor påføres det nye AFP-systemet fra privat sektor. Du vil ikke ha tjent nok til å oppfylle minstekravet for avgang med alderspensjon, som er nivået for garanti-pensjon ved 67 år. Minstekravet øker også etter hvert som gjennomsnittlig levealder går opp. Dagens 45-åringer vil få et minstekrav tilsvarende 385 000 i jevn årsinntekt. Mange vil miste retten til å gå av tidlig.

Nesten ingen står til 67 år Det er svært få som jobber fulltid til de er 67 år. Ved 70 år, er det fire av 100 som jobber. (menn), og en av 100 kvinner.

Vi har selv gjort undersøkelser blant vår egen medlemsmasse. Kun fire prosent av våre medlemmer er i fullt arbeid ved fylte 67 år.

Dag-Arne Johansen

Mye å miste — les den!

Et av de store temaene ved årets lønnsoppgjør til våren handler om den offentlige pensjonen. Det er altså snakk om hvordan vår pensjon vil se ut i fram-

tiden etter at den nye pensjonsreformen har trådt i kraft. Denne gangen handler det om offentlig sektor. Aksjonsgruppa forsvar offentlig pensjon har fått lagd en bok som heter MYE Å MISTE. I den kan du blant annet finne eksempler og forklaringer på

hvor mye du som verkstedarbeider kan tape i fremtiden, når du går av etter et helt eller et forkortet arbeidsliv. Dere kan få boka på foreningskontoret der dere jobber. Jeg gjorde det, og må si at til tross for at pensjon er detaljert og noe komplisert og sette seg inn

i, så fikk jeg et godt bilde av hvordan den kan se ut etter reformen i forhold til hvordan den er i dag. Altså en lettlest liten bok som jeg anbefaler alle å lese.

Glenn Noss

Anita Bråten

- en tapende renholder

Anita Bråten er hockeymamma fra Lillehammer, og hovedperson i Magnus Marsdals nye bok om offentlig tjenstepensjon, "Mye å miste".

- Som medlem av Fagforbundet og renholdsoperatør i offentlig sektor vil jeg bli hardt rammet av den nye pensjonsreformen, sier hun til Lillehammer Byavis.no. Hun er født i 1966, og vil være en av de første som berøres av reformen. I boka til Marsdal kommer det fram at Anita vil tape flere titalls tusen kroner i året på den nye reformen, hvis den går igjennom.

- **Pensjonsreformen** og fremstillingen den vil få i media er det viktigste som skjer i tariffoppgjøret til våren, sier Anita. Hun er redd for at det vil bli fokusert for lite på hvilke konsekvenser det vil få, kombinert med en omgjøring av uførhetstrygden.

- *Hva er de største utfordringene?*



Foto: Byavis.no

Frontfigur

Det blir uvant mye oppmerksomhet på Anita som person om dagen, men det er viktig i opplysningsarbeidet rundt denne pensjonsreformen at folk får ekte personer å sammenligne seg med, sier hun.

Anita Bråten er opprørt over statsministeren som hele tiden snur saken på hodet og sier dette er en flott reform.

- Fakta er at den er usosial og urettferdig. Og at eldre har et dårlig tilbud når de blir gamle og syke. Jeg håper at folk rundt 40 forstår at pensjon også gjelder dem, nå!, sier den offentlige ansatte renholderen.

Dag-Arne Johansen

- Å få beholde mest mulig av den nåværende pensjonsordningen. Organisasjonene har jobbet hardt for å få til dagens ordning. Den har blitt til underveis i oppbyggingen av velferds-Norge og har ivaretatt alle typer arbeidere på en god måte og derved lagt grunnlaget for en trygg alderdom økonomisk, sier hun til byavis.no.

- *Hva kan konsekvensene bli?*

- De som har tunge yrker

og hardt arbeid vil bli rammet hardt hvis de må gå av i en alder av 62 år, hvis de i det hele tatt når den alderen som yrkesaktive. Disse har også statistisk kortere liv og vil dermed få færre år som pensjonist. De som er heldige og får beholde god helse og kan jobbe lenger, vil det få mindre utslag for. Dette er en usosial reform som vil tjene dem som har mest fra før.

Regjeringa ber bedriftene fortsatt ta inn lærlinger

- Mantena følger opp...

Finanskrisen til tross; regjeringa ber innstendig bedriftene om å fortsette å ta inn lærlinger.

- Bedrifter som velger å kutte lærlingeplasser under krisen fratrar seg selv kompetanse i årene som kommer og gir dermed ris til

egen bak, sier kunnskapsminister Bård Vegar Solhjell.

- Vi har, og kommer fortsatt til å ha et sterkt fokus på inntak av lærlinger, sier personal- og organisasjonssjef Tone Sande. Hun forsikrer at Mantena ikke har

noen planer om å endre denne politikken.

- Vi har en høy gjennomsnittsalder i Mantena, og den viktigste rekrutteringskanalen vår er inntak av lærlinger, sier hun.

Dag-Arne Johansen

Bråk om verkstedkjøp på Marienborg

Mantena Marienborg var i ferd med å kjøpe et firma i Trondheim som heter Cylmo. Det likte ikke gutta.

Da planene om oppkjøp ble kjent i starten av desember i fjor, ble det hevdet at hensikten med å kjøpe Cylmo var å flytte dieselmotorvedlikeholdet dit. Det forårsaket enormt stor støy på gulvet. Folk trodde først ikke sine egne ører. Ville virkelig ledelsen ta bort hjertet på Marienborg?

Cylmo er et dieserverksted som driver med motorer fra personbiler og andre mindre maskiner.

Verkstedet vedlikeholder også motorer i samme størrelse som våre småmotorer.

Det er tre mann som skrur motorer og sju som driver med salg i det lille firmaet. De selger også



Gutta er ikke interessert i å gi fra seg arbeid på motorene.

deler til motorer og salg av tjenester på motorer, samt er forhandler av deler. Selv om de handler med originaldeler (Mercedes, Cat osv) er de ikke offisiell importør/forhandler av disse.

Det er et stort miljø i motorproduksjonen på Marienborg som kunne blitt skadelidende. Delvis som støttefunksjoner, elektro, sveis osv, men også et omfattende miljø rundt selve dieselmotorene. Det handler om alt fra feilsøking, (som er avhengig av dette miljøet for å være gode), men også det samme miljøet for å kunne være i stand til å

foreta modifikasjoner og forbedringer på motorene. Årsaken til at vi i dag lykkes med feilsøking og modifisering ligger i at vi kjenner motorene inn og ut gjennom overhalingene.

Alle alternativer skulle utredes, og 2009 skulle brukes til å tilpasse disse to firmaene. Etter hvert som det gikk opp for folk hva det hele dreide seg om, ble hele Marienborg fly forbanna.

I styremøte i Mantena ble det lagt vekt på at dette ikke skulle gå ut over Mantenas leveranse til NSB. Men etter vår oppfatning ville vi ikke lenger kunne levere gode produkter til vår hovedkunde.

Det er også en utbredt oppfatning på Marienborg at hele saken er et ledd i å få på plass det nye verkstedet som NSB/ROM/Mantena vil bygge. Vi opplever at det nye verkstedet som planlegges blir alt for lite og trangt til at vi både

skal være fremtidsrettet, og for å kunne opprettholde den effektiviteten vi har i dag. "Jo mer du fjerner, jo bedre plass får det som blir igjen".

Det ble, etter avtale mellom Håvard Libæk og Ole Edvardsen, nedsett en gruppe som skulle se på saken. Grappa skulle se på alle mulige samarbeidsformer.

Etter å ha veid for og mot, ble det en enstemmig anbefaling at alt skulle være som før. Det ville gå utover NSB hvis vi flyttet motorproduksjonen.

Slik det ser ut nå blir eneste forskjellen at Mantena eier aksjene i et motorfirma i Trondheim. Spørsmålet mange da stiller seg er; "hvorfor kjøpes da Cylmo?"

Så gjenstår det å se om de som frykter at det bare er et tidsspørsmål før motorene forsvinner får rett, eller om våre argumenter holder, som sier at vi da vil tape så mye kompetanse og evner, at vi ikke klarer å levere gode produkter til våre kunder.

Jomar Kvitland

Etter at denne artikkelen ble skrevet, har Mantena bestemt seg for å skrinlegge hele kjøpet.

Red.



Da saken ble kjent, innkalte foreninga til medlemsmøte. Da tente folk på alle pluggene.

Begge foto: Dag-Arne Johansen

Nye B7 skaper hodebry

Det har vært store utfordringer med de ombygde B7-vognene. Ikke bare er de kraftig forsinka, men et stort antall feil har også satt vognene ut av trafikk flere ganger. Det første settet er å regne som en prototype.



Foto: Dag-Arne Johansen

Det er fortsatt en del utestående feil på vognene, men nå er det mest på linje med andre vogner. Altså ikke som årsak av ombygging. Den første stammen har vært inne i Fjellstallen for rensing av feil. Et av de store problemene har vært at omformerne har tatt inn vann og kortsluttet slik at blant annet ventilasjon og varme har blitt satt ut av spill. Nå er disse omformerne tettet, og det har ikke vært problemer med dette etterpå.

FR7-vogna er hjernen for informasjonssystemet. Av og til har det vært nødvendig å sette inn en ikke ombygd vogn i stammen. Hvis denne blir gående ved siden av FR7, vil ikke systemet virke fordi UIC-kablene er forskjel-

lige på de ombygde og gamle vognene.

Kraftig forsinka

Opprinnelig skulle den første ombygde stammen settes i trafikk 1. september 2007, men kom først tilbake fra EuroMaint til Lodalen i mai 2008. Der ble den stående i flere måneders EuroMaint og underleverandørene jobbet for å få stammen driftsklar for trafikk.

Mantena har nå fått garantiavtale med EuroMaint. Mantena har også henvendt seg til HVAC-leverandøren for om mulig å få garantiansvaret også her, men den spanske leverandøren har per mars 2009 ikke svart på henvendelsen. Vi ser det som et viktig poeng å få garantiansvaret for varme/ventilasjon, da står vi sterkere når garantitida

er over.

Prototype

Det første settet er på en måte en prototype. Alle feil og mangler som er rettet opp her, blir forhåpentligvis standard på de neste stammene. Foruten omformerproblemene har det vært for korte skruer i dekkelet for bryterpanelet, problemer med nedfellbare bord, feil plassering av toalett-holdere, og andre småting. Det er i det hele tatt brukt mye tid og ressurser på dette prosjektet. Ved overtakelse var det rundt 100 punkter per vogn som måtte gås igjennom. Vognene bærer preg av å være hastverksarbeid. NSB overtok stammen altfor tidlig.

Dører

De nye elektrisk drevne

utgangsdørene passet ikke inn i vognkassa, så det ble bygget en ramme dørbladene passer inn i. Garantien for dette er det IFØ selv som har. Det har ikke vært nevneverdige problemer med dette.

Mangler dokumentasjon

Etter ombyggingen må folk få opplæring. Flere systemer er endret, og nye er kommet til. Men det finnes foreløpig ikke tilstrekkelig med dokumentasjon. Derfor har ikke opplæringen kommet i gang.

Leveringsdato for hele prosjektet er satt til januar 2011.

Dag-Arne Johansen

Jernbaneverket nedprioriterer Norges viktigste skinnegang

Det gikk over to døgn før Jernbaneverket kom og brøytet skinnegangen i Lodalen da det snødde som verst. Konsekvensen ble total kaos og innstillinger av tog.

Stein O. Ness i Jernbaneverket snakket varmt om vedlikehold og beredskap av infrastrukturen på Jernbaneforbundets lederkonferanse i februar. Men han glemte at Norges viktigste strekning er mellom Oslo S og Lodalen, og sporområdene i driftsbanegården. Høy beredskap her er alfa og omega for å få en sikker jernbanedrift i Sør-Norge.



Foto: Geir Sagen

Både søppel og snø lå i store hauger mellom sporene i Lodalen. Og her skulle personalet utføre bremseprøving.

at NSB kjører materiellet sitt beinhardt, med maksimal utnyttelse i driftsdøgnet. Da blir det for korte tider til vedlikehold. Og særlig i de ekstreme periodene med mye is. Det blir ikke tid til tining. Alternativet da er innstilling av tog.

Nils Ole Morken er heller ikke fornøyd med tinemulighetene i Lodalen. - Vi har spor 4 i Toghallen, og ett spor i Vognhallen, men der er det ikke plass til så

Vanvittig mye snø

- Hovedproblemet vårt var at den store snømengden gjorde jobben vår nesten helt umulig å utføre, sier hovedverneombud i Lodalen Nils Ole Morken. Han finner det ikke akseptabelt at personalet måtte gå med snø til langt oppover leggene på jobb.

- Det var rett og slett ikke forsvarlig. Togene brøytet til en viss grad sporene selv, men snøen mellom sporene, der vi jobber, der lå det i hauger, sier Morken. Han er oppgitt over Jernbaneverkets priorite-

ring når det gjelder snørydding.

- Skal vi få togene ut i rute må vi ha rydda mellom sporene, sier han. - Det kan virke som om ikke Jernbaneverket har noen beredskap i det hele tatt. Hadde de kommet når vi ba om det, hadde mange av problemene vært løst, sier han oppgitt.

Snødybden var så høy at skifterne selv måtte ut og grave fram skiftesignalene. I tillegg til all ekstra den ekstra skiftinga, og fastfrosne bremseslanger og togvarmekabler,

sier det seg selv at det ble kaos. I tillegg ble bortkjøring av søppel en helt umulig oppgave.

Det ble en voldsom merbelastning på personalet i Lodalen. Som gjorde det de kunne for å

redde trafikken. Lodalen er ikke bemannet for slike situasjoner.

Laila Anita Holtet var produksjonsleder den helga kaoset holdt på. Hun er oppgitt over at de som har ansvaret for vinterberedskapen glimret med sitt fravær.

- Det virket som om vi er blitt en del av beredskapstroppen for snømåking av veksler og porter som ikke går opp, sier hun frustrert.

Store vinterproblemer

Men det var ikke bare all snøen som skapte kaos. Isen som bygger seg på materiellet får aldri tid til å tine. Til slutt ligger det så mye is på boggi og bremsestell at det er uforsvarlig å kjøre. Flere tog måtte kanselleres fordi det var helt umulig å se bremseklossene, og å utføre bremseprøving.

Vi har påpekt flere ganger

mange vogner eller sett. I tillegg er ikke varmtvannskapasiteten i Lodalen stor nok. Etter kort tid må det spyles med kaldt vann. Og når det ene settet etter det andre ramler inn i Lodalen fullpakket av is, blir det stopp, forteller han.

- Er det sånn at alle de som sitter på kontorene er fritatt for å trå til litt når det er helt sirkus her? Kanskje kunne også ledelsen satt på seg kjeledressen og hjulpet oss med å spyle is, spør hovedverneombudet.

Sporvarmen virker

Ikke alt er helsvart. Elektriker Knut Nilsen forteller at midt opp i alt dette virket i alle fall sporvekselvarmen. - Den holder snøen unna, men blir det is, blir det kollaps også her, sier Nilsen.

Dag-Arne Johansen



Foto: Dag-Arne Johansen

Skifterne måtte grave fram signalene

Kjøre kjøpe...

Alle bedrifter med respekt for seg selv har et innkjøpskontor. Derfor sitter det ni personer på Grorud og kjøper og kjøper...

Tom Børresen blir litt satt ut når han får spørsmål om hvor mange de er. Men vent litt da, sier han, og teller på fingrene. Teller stille, øynene blafrer. Jo, vi er åtte. Ok, ni da, med sjefen. Persson. Ja, Synnøve, altså... Inkludert de to på Sundland, som er her et par ganger i uka.

Børresen og resten av Innkjøp sitter oppe i andre etasje i administrasjonsbygget. Når Verkstedarbeider'n er på besøk er det mange opptatte folk, men Tom er en av dem som tar seg tid til en prat. – Jeg må jo det, gliser han.

Tom er egentlig en gammel Lodalen-slusk, men han savner ikke Lodalen.

- Vi hadde det fint der nede, men det var andre tider den gangen. Vi var mange, og hadde ikke det presset på oss, som nå. Det er en helt annen hverdag i dag.

- *Men hva i himmelens navn er det dere sitter her og kjøper hele tida?*

- Avrop... Vi gjør avrop, altså setter ut bestillinger i forhold til rammeavtaler som Mantena sentralt innkjøp har inngått. Det er deler til så å si alt materiell NSB har. Og inngår-i-deler.

- *Inngår-i deler...?*

- Det er alle delene som komponentene er bygget opp av forteller Børresen.

Men innkjøp bestiller også deler mot egen produksjon. Kompresorer, boggier, motorer... Ja, hundrevis av forskjellige deler (komponenter.)

- Jeg vet ikke hvor mange deler

det dreier seg om, men det er mange, sier han.

I grove trekk kan vi si at vi forsyner hele Mantena med deler, bortsett fra dieseldeler på Marienborg. De andre enhetene kjøper stort sett inn forbruksvarer som verktøy og arbeidsklær til egen produksjon.

En annen oppgave Innkjøp gjør er å følge opp leveranser. Innerst i gangen sitter Gunn Sjøli og gjør blant annet det.

- Vi har stort sett kontroll på hvor deler befinner seg, og har tett samarbeid med både teknisk, produksjon, plan og lageret. Jeg har tro på tett samarbeid. På den måten finner vi ut av ting som ikke fungerer, sier hun.

- Det er viktig at vi får deler inn på lager til rett tid. IRMA er arbeidsverktøyet vårt her, sier Børresen. Hver 14. dag har de møter med produksjonen.

Utfordringer

Mange av utfordringene er alt det gamle materiellet. Delene til mye av dette er ikke akkurat hyllevare. Da er det viktig å få "inn igjen" de delene det er få av i omløp, så raskt som mulig til revidering. Av og til henger dette litt, og folk kan nok kanskje oppfatte at det ikke alltid er tilgjengelige deler på lager.

- Men det er veldig viktig at folk ute merker delene riktig, så vi kan få satt de raskt i produksjon igjen.



Foto: Dag-Arne Johansen

Men nå bygges det jo om en del materiell, så dette blir bedre etter hvert, sier Tom. Akkurat nå er det innkjøp av type 73 - deler og lagerlegging av disse som tar mye tid.

Komplekst

Innkjøp og lagerhold på jernbane er komplekst. Du må kjenne hele systemet for å forstå hvordan ting henger sammen. Mange års erfaring og innsikt har gjort staben på innkjøp til det de er i dag.

- Du kan ikke bare leie inn en fra Manpower og tro vedkommende skal ha full oversikt her, sier Tom. – Du må kjenne systemet. IRMA er et stort og komplisert system.

Godt miljø

Både Tom og Gunn skryter av miljøet på innkjøp. Og sjefen, Synnøve Persson roser medarbeiderne sine. – Jeg er kjempeforneøyd med det de gjør, sier hun. De forsøker å ha noe sosialt et par ganger i året, og da kommer de fleste. Hvis det passer.

Dag-Arne Johansen

Roger og meg



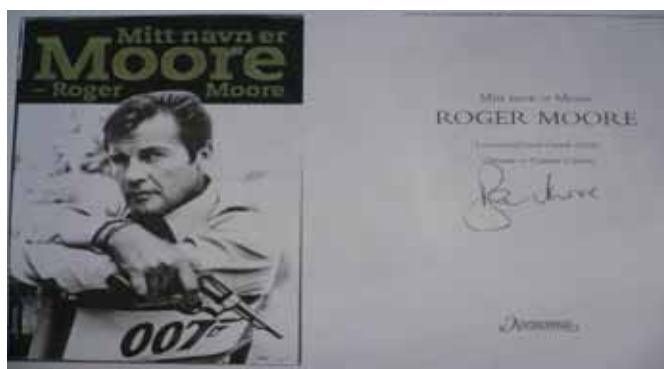
møte med en filmhelt

Undertegnede er en stor fan av Roger Moore. Helt fra barndommen med Ivanhoe, Helgenen, og senere Gullguttene og agent 007 James Bond. Brev til filmhelten har også blitt sendt. To ganger, uten respons. Ivrig har jeg tittet forventningsfullt ned i postkassa, men nei, ingen brev har dukket opp.

Så en dag i november i fjor står det å lese i VG at Sir Roger Moore kommer til Norge i desember for å signere sin biografi. Oi, hjertet hamrer, da gjelder det å finne ut hvor i Oslo han skal være. Men se, lenger ned i teksten står det at han skal signere på Strømmen..... der hvor jeg bor. Det er nesten så jeg får hjerteinfarkt av glede. Hiver meg på telefonen, ringer bokhandleren og spør etter boken. Jo, den kommer, så du kan bestille. Da gjelder det å finne datoen for seansen: Lørdag 6. desember kl. 14.00.

Så da er spørsmålet: Signerer han bilder, eller bare boken? Vil han signere på forsiden med dedikasjon? Gruble gruble!! Og hva skal man si da man står foran den største helten av alle, James Bond personlig? Skal jeg ta med en liten gave? Ja, si det, si det. Det er mange tanker som farer gjennom. Roger'n er i hodet døgnet rundt. Der surrer signaturmelodiene til Helgenen, Gullguttene og James Bond.

Endelig er dagen der, dagen da man skal få stå ansikt til ansikt med barndomshelten. Først hadde vi



planlagt å møte opp klokka 10. (Roger skulle komme kl. 14) Vi, det er Morten Johansen, Knut Ove Larsen og meg, og en ekstra bok til Pia. Vi ble til slutt enige om å møtes hos Knut klokka 12. Jeg hentet Morten, og vi lurte fælt på om vi skulle ta med ekstra bilde. Men vi mente å ha hørt at det kun var boken som ble signert. Vi hentet Knut Ove og var på plass kl. 12.20. Allerede sto det noen i kø. James Bond musikk ble spilt der Roger'n skulle være. Selvfølgelig ble også min favorittlåt med favorittsangerinnen spilt, You Only Live Twice, med Nancy, fantastiske Nancy. 🍷

Vi bestemte oss for å drikke kaffe, og fant oss et bord med oversikt over køen. Klokka 13 hadde den vokst betraktelig, og vi entret som nummer 20 – 30. Altså ennå en time til, og køen vokste. Tiden

gikk egentlig fort, for vips! var klokken slagen og mengden av folk som ville se var enorm. Det var ganske kaotiske tilstander. Leste i lokalavisa at det var over 1000 personer der, pluss køen som var veeeeeldig lang. Det viste seg at de solgte litt over 400 bøker for signering, og det er mange. Vel, klokken var 14.00, men Roger var ikke der. Vi fikk opplyst at han var litt forsinket.

Og så 15 minutter senere koker forsamlingen. James Bond temaet spilles for full musikk, og der, der kommer han. Det blinker i blitzer og mobiltelefoner, og han blir intervjuet av den lokale tv-stasjonen før han setter seg ned ved bordet. Jeg forsøkte å filme med videokameraet, fikk ca ti sekunder før jeg i stundens hete klarte å trykke på stoppknappen. Vi blir så instruert om

hvordan vi skal levere boken, og at den blir signert bare på den bestemte siden, tittelbladet. Litt skuffende tar vi av lappene med navn på, for vi hadde håpet å få en dedikasjon på forsiden. Knut Ove er først ute av oss, så Morten og deretter meg. Wow! Bøkene blir levert, han signerer, og det eneste jeg klarer å få fram er "Thank you, sir". Roger'n titter opp, ser kort på meg og nikker. Og dermed er det over. Det tok ti sekunder, men du verden for noen sekunder øye til øye med Simon Templar! Akkurat da var jeg 10 år igjen, (og det er jeg vel fortsatt), vil noen mene.

Vi kjemper oss fram gjennom folkemengden, går langs køen før vi går ut og reiser hjem. På gulvet ligger en dame som har besvimt. Roger'n han har det ennå, han...

Boka er lest den, og er god på sine områder, spesielt den delen som omhandler skuespillertiden. Særlig da om tiden som Helgenen. Litt for langt om barndommen og oppveksten, kanskje. Bra med bilder er det, blant annet to fra Norge. Det er også et avsnitt i boka om de to besøkene



her, i 1965 og 2005. Boka koster 365 kroner. Og ja, kjøp den! Boken er skrevet med humor og selvironi. Det er ikke ofte

utenlandske skuespillbiografier blir oversatt til norsk.

Så sier vi ikke til noen at

jeg bomma på datoen og møtte opp en dag for tidlig. Det er slikt som skjer når man har så meget at bestyre.

Dermed er denne seansen, som ble et minne for livet, behørlig dokumentert. Boken står i hylla, artikkelen i lokalavisa er arkivert, bildet på mobiltelefonen stolt vist fram til alle jeg kjenner. Også arbeidskolleger som nå har fått sine mistanker bekreftet..... Jo, han der er ikke helt god.

Mitt navn er Arild.... Arild Bergersen.

B3 prosjekt Bergensbanen

Jeg må si det var ni flotte vogner som hadde avreise fra Grorud etter å ha vært gjennom både ansiktsløft og skjønnhets-Operasjon

Og sju av disse ni, var vogner av typen B3, mens de to andre var av typen BF14, og CB1. Vognene ble levert innen tiden, og gruppeleder Bjørn Massey - som var svært fornøyd med hele arbeidsstokkens innsats, sier at det var takket være dem det gikk. Samtidig jobbet de også på et DI4 lok, og en Connexvogn. Noen av gutta var innleide, og blant dem kunne vi finne fire snekere, to elektrikere, to sveisere, og en rørlegger fra Danmark. B3-ene ble lakka, pluss at alt innvendig ble



Foto: Glenn Noss

byttet ut. Det lå til tider flere seter inne hos oss enn det finnes sitteplasser i Oslo spektrum under spellemannsprisen. Men fortvil ikke, disse hadde strømuttak, så nå er det i framtiden bare å løpe nydusja inn på toget, og plugge i føneren. Disse sju gikk også gjennom en bremserevisjon, hvor også bremsene ble forsterket i tillegg. Dette gjaldt ikke BF14 vogn, men sammen med

CB1 'n fikk den ny kroppsmaling, og noe nytt inventar. Det ble også foretatt boggirevisjon, og vognene fikk en ny type buffere. Sverre Stokke var ansvarlig for revisjon.

Prosjektets leder heter Lars Gunnar Larsen, og produksjonsleder var Arild Follinglo.

Til tross for at det gav oss mindre arbeid, så var det deilig å se vognene bli henta av et eller annet lok på ettermiddagen da tida var inne. Noe som ikke var så deilig - var den derre slags formen for sveiseblink jeg fikk når jeg sto og knipset bilder av vognene da de var på vei ut av tomta, mens den hvite snøen reflekterte disse røe og oransje fargene som flasha opp i ansiktet mitt. Uansett, lakkeringsgutta gjorde en veldig god jobb.

Glenn Noss

VERKSTEDARBEIDEREN

ORGAN FOR STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO OG JERNBANENS VERKSTEDARBEIDERES LANDSRÅD

Redaktør: Dag-Arne Johansen, Mantena Lodalen tlf. 916 52144
Medlemmer: Nils Bull, MiTrans Grorud
 Glenn Noss, MiTrans Grorud
 Grethe Moe Appelqvist, JIL Grorud
 Layout og trykk: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Stoff til Verkstedarbeider'n kan sendes på e-post til dagarne.johansen@mantena.no. Har du leserinnlegg, kan du skrive under med fiktivt navn, men redaksjonen må alltid vite hvem som skriver.

Er det noe du lurer på kan du ringe (231)54 684

Annonsen

Rusproblem?

Har du et rusproblem og ikke klarer å takle det? Har alkoholen eller pillene tatt strupetak på deg? Du kan få hjelp! Ta kontakt med AKAN-kontakt Svein Rune Jacobsen på Grorud, tlf 916 54747, eller Dag-Arne Johansen i Lodalen, tlf 916 52144.

K R I S E P O E S I

*Jeg ser rullende Cargolok som frakter finanstoppers profittgods
og de vet ikke når nok er nok
vet ikke når det er på tide å bremse ned - og gjøre en stopp*

*Hvorfor ikke stoppe på fellesskapets stasjon?
å neida, disse toppene er drevet av en akkumulasjons ereksjon*

*Og kommer de? Jada, de kommer med tvetydig argumentasjon
om fri flyt, den usynlige hånd
og at alt vil ordne seg - bare du står ved ditt samlebånd*

*De kommer dalende ned i fallskjermer,
og med høye lederlønninger
De blåser opp bobler som sprekker, og gir store etterdønninger
for deg og meg*

*Og når de en impotens får
så blir de utdelt en viagra-aktig sosialhjelp— som gjør at de igjen står*

*Jeg unner alle mennesker våre luksusgoder
Men da trenger jeg noen kloke hoder
som kan oppfinne - ja, la oss si en ti til femten jordkloder*

*Men inntil det skjer
så sitter jeg på mitt tog, og ut er det bare kriser jeg ser*

*Vi passerer finanskriser og klimakriser
vi kjører med bio-diesel, og passerer matvarekriser
stående ved vårt samlebånd, har vi no å si?*

*Ja, alltid, og derfor ytrer jeg meg nå
i form av krisepoesi*

Glenn Noss

Ta plass!

Siden befolkningen holder seg under dyna vinterstid, og resultatet blir stadig mer miljøbevisst befolkningsøkning med dertil flere reisende med tog, har nå NSB funnet løsning på kapasitetsproblemene sine. Konsernsjef Einar Enger slapp katta ut av sekken på lederkonferansen til Jernbaneforbundet for noen uker siden. Hva som inspirerte til at det glapp, eller hvorfor ideen i det hele tatt kom på



Foto: Dag-Arne Johansen

banen er usikkert, men vi vet at den gode Enger har dype kontakter i det japanske jernbanemiljø-

et. Der har onkel Einar lært hvordan man kan stappe flest mulig folk inn på minst mulig plass.

Og når skinnegangen til fru Enger blir såpass at det kun tar et par timer til Bergen og omegn, skjønner vi at omveltningene ikke blir så store for de reisende.

En ståplassbillett til Bergen vil fra midten av juni koste én krone. Ønsker du å stå på komfortavdelingen blir det en tredobling av prisen, men da får du en myk gummimatte inkludert. God tur!

Dag-Arne Johansen

FEM PÅ GØLVET

Vi har spurt fem medlemmer om følgende:

Hei! Hva er det du skal finne på i påsken?

Av Glenn Noss



**Chaweewan Jaibun,
varemottak, Mantena:**

- Bare slappe av med familien, men skal reise til Thailand før påsken, og være der i to uker.



**Jan Hilton,
lager, Mantena:**

- Jeg skal bare være hjemme i påsken.



**Arne Kristoffer Auvi,
lager, Mantena:**

- Skal være på hytta på Blefjell. Det blir skigåing, og samvær med familien.



**Silvano Baietta,
intertransport, Mantena:**

- Jeg skal til Rimini i Italia, og jeg skal benytte meg av tog hele veien.



**Thormod Vekrum,
CargoNet:**

- Håper på et fint påskevær med mye sol. Skal være hjemme med barna, men håper også på at MC sesongen kommer slik at jeg får tatt fram sykkelen.

B

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE

Returadresse

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
Mantena AS Grorud
Eilert Smiths vei 1
0975 Oslo
Tel.: 23 15 46 84 Fax: 23 15 47 30
www.verkstedarbeideren.no



TAKKEANNONSER

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 80-årsdag.
Einar Føskerud

Takk til Mantena Grorud avd. 43 og Verkstedarbeiderforeningen for alle gaver og oppmerksomhet i forbindelse med min 60-årsdag.
Hilsen Kjell Jørgensen

Takk til Verkstedarbeiderforeningen for den fine blomsten jeg fikk til min 70-årsdag.
Hilsen Arne Johannesen

Takk for oppmerksomheten (ildtoppen) jeg fikk til min 75-årsdag.
Hilsen Lars Ødegård

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i forbindelse med min 50-årsdag.
Hilsen Terje Johansen, Mantena Grorud

Tusen takk for gaver og all oppmerksomhet som jeg fikk av Mantena og alle gutta i avd. 3808 verkstedet Grorud. En takk også til Verkstedarbeiderforeningen for oppmerksomheten som ble vist i forbindelse med min 60-årsdag den 25. 12. 2008.
Med hilsen Svein Asgrimplass

Tusen takk for det fine bildet jeg fikk ved min avgang som pensjonist.
Hilsen Arve Støa

Takk for oppmerksomheten på min 80-årsdag.
Hilsen Odd Lindkvist
Takk for oppmerksomheten på min 70-årsdag.
Hilsen Arvid Bredeesen

Takk til Statsbanenes Verkstedarbeiderforening ved velferdskomiteen for blomster som jeg fikk til min 70-årsdag.
Thorleif Theodorsen

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 75-årsdag 3. oktober 2008.
Bjarne Sletta

Hjertelig takk for blomster jeg mottok i forbindelse med min 70-årsdag.
Med vennlig hilsen Oddvar Bakker

Takk for oppmerksomheten på min 75-årsdag.
Martin Bårli

Takk for all oppmerksomhet i forbindelse med min avgang.
Hilsen Ragnar Granli

Takk for oppmerksomheten på min 60-årsdag.
Med vennlig hilsen Svein Rune Jacobsen

Til styret i Verkstedarbeiderforeningen. Takker så mye for pene ord og vakre blomster ved min avgang fra styret. Takker også for samarbeidet i de årene jeg var med.
Med vennlig hilsen Unni Finstad



Takk for den fine blomsterhilsenen jeg fikk på min 90-årsdag.
Olav Bonsted

Hjertelig takk til avdeling 3842, Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo v/velferdskomiteen for gaver og oppmerksomhet ved min 60-årsdag.
Hilsen Viggo Andersen

Hjertelig takk for blomsterhilsen fra Statsbanenes Verkstedarbeiderforening i anledning min 80-årsdag.
Hilsen Anker Juelsen

Tusen takk for den fine blomsten jeg fikk til min 75-årsdag. Takk til Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo ved velferdskomiteen.
Vennlig hilsen Inge Garstad

†

Hjertelig takk for blomster, hilsener og vennlig deltakelse ved Ivar Helge Stenbys bortgang.
Sara Sameien med familie

Hjertelig takk til Statsbanenes Verkstedarbeiderforening for hilsen og blomster ved min kjære mann og vår far Rolf Budalens bortgang.
Edel, Roy og Kari

En varm takk for all vennlig deltakelse i vår sorg ved vår kjære Egil Johnsruds bortgang.
For familien; Ellen Vannevjen