



Verkstedarbeider'n

verkstedarbeideren.no

Nr. 4 - desember 2014 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo



*God jul
og godt nytt år*

*Julen
2014*

Svein A.



Besøk i verkstedet fra Sør-Korea

Side 15



Julefeiring i Sierra Leone

Side 5

Som lam til slaktebenken?

Side 2

Nytt fra hovedverneombudet

Side 3

Ferieloven rettferdig overfor skift- og turnusarbeidere

Side 4

Videreutdanning i Mantena

Side 12

Som lam til slaktebenken?

DEN NORDISKE MODELLEN er for tiden sentral i det offentlige ordskiftet. Ved siden av godt utviklede velferdsordninger er den relative likhet framhevet som en viktig bestanddel.



Håvard Libæk, Leder
Jernbanenes Verksted-
arbeideres Landsråd

Forutsetningen for denne relative likhet ligger i høy organisasjonsgrad i velfungerende fagforeninger i arbeidslivet. Forutsetningen for velfungerende fagforeninger er gode tariffavtaler. Avtaler mellom partene i arbeidslivet er blitt til gjennom kamp. Det finnes få – om noen – eksempler på at arbeidsgivere har «gitt» noe uten å ha vært presset til det. Vår styrke har vært retten til å legge ned arbeidet. Streikeretten har ikke kommet sigende på ei fjøl. Den er kjempe fram. Den gir oss muligheten - riktignok bare en gang i året – til å sette makt bak krav. Vi har rett til å streike for 10kr mer i timen, 1kr mer i timen, 50 øre mer i timen. Vi har rett til å streike for et prinsipp. Vi har rett til å streike for å få endra en paragraf i tariffavtalen, et ord eller til og med et komma! Benytta med fornuft – en viktig rettig-

het i et demokratisk samfunn. Vi har rett til å streike hvis arbeidsgiver skulle ønske å forringe våre avtaler. Slike krav må framsettes i tariffoppkjørene. Det er ikke tillatt å røre avtalene utenom oppkjørene. –ELLER: JOVISST ER DET DET!

Privatisering gjennom konkurransesetting er tillatt. Virksomhetsoverdragelse med raskt endrede tariffavtaler er tillatt. Tariffhopping (arbeidsgivers mulighet til å bytte arbeidsgiverorganisasjon og derigjennom tariffavtale) er tillatt. Gjennom slike lovlige tiltak kan lønns- og arbeidsbetingelser dumpes. Pensjonsavtaler kan forsvinne. Store endringer med stor (negativ) betydning for arbeidstagere. Endringer ingen arbeidsgiver kan drømme om å få til gjennom demokratiske forhandlinger.

Men når eiere og arbeidsgivere setter moralen til side er det fritt fram. NSB-konsernet holder seg med etiske retningslinjer. De burde vært utformet slik at det skulle være forbudt å fjerne pensjonsavtaler og opp-

arbeide rettigheter uten gjennom forhandlinger. Men sånn er det ikke. Anstendigheten vi har vært vant til i NSB-konsernet er i ferd med å forsvinne. Det er da vi ser paradokset. Vi har rett til å aksjonere for å endre eller beholde et komma i tariffavtalen. Men når arbeidsgiver gjennom konkurransesetting/privatisering/virksomhetsoverdragelse kan redusere verdien av vår tariffavtale med 100.000 kr for hver enkelt – da har vi ingen lovlig kampmidler.

Vi har vært altfor godt lulla inn i trua på den nordiske modellens uforanderlighet. Mange vil – med rette – kunne hevde at dette burde vi ha sett mye før. Byggebransjen – renholdsbransjen – sjøfarten – flybransjen osv. Men vi ser det nå – når det rammer oss sjøl.

Vi skal ikke la oss føre som lam til slaktebenken. Vi skal kjempe for våre opparbeide rettigheter med alle tilgjengelige midler. Hvis noen påstår at det er ulovlig å gjøre det, så får vi ta det derfra.

Oppsett mot den nye ledelsen

Kamferdsminister Kjell Opseth ønsker en ny styreformann NSB som er villig til å skifte ut administrerende direktør Kristian Rambjær. Opseths første-kandidat skulle svart i går, men har bedt om lengre betenkningstid.

- Ta bil eller buss til jobben i dag

NSB-ledelsen anbefaler sine reisende å satse på annen transport dersom de vil være sikre på å komme tidssnok på arbeide i dag. Streiken skaper store problemer.

Side 2 og 8 (leder)



Fleire hundre NSB-ansatte demonstrerte i går formiddag foran NSBs hovedkontor i Prinsens gate i Oslo. Kravet var NSB-ledelsen avgång.

Peter Harald Hansen

Foto: ROLF ØHM

Nekter å godta de omfattende spareplanene:

1500 NSB-ansatte i streik

Vi har kjempet for det vi mente var riktig tidligere også.

Fra Klassekampen og Aftenposten

Mantena HMS-risiko 2014

I arbeidsmiljøloven er alle bedrifter pålagt å ha et systematisk helse, miljø og sikkerhets arbeid. For å tilfredsstille loven bestemte Mantena Grorud og Logistikk seg for å lage en HMS risikoanalyse på alle arbeidsoperasjoner som blir utført på verkstedet.



Svein Kjøraas
Hovedverneombud
Mantena Grorud

Det ble lagt ut et anbud på jobben og firmaet Qualisoft AS vant anbuddet,



og Elin Løvtangen skulle hjelpe oss med jobben. Mantena plukket ut HMS-leder Gaute Lorentzen, kvalitetsleder Grethe Moe og hovedverneombud Svein Kjøraas til å være med i analysegruppa.

Vi begynte arbeidet 18. mars med å kalle inn alle lederne for å orientere om hva vi ville med prosjektet. Hensikten var å se på alle farlige (fysiske) arbeidsoperasjoner, miljø og noen stoppende feil. Avdelingslederne skulle plukke ut noen av gutta i avdelingen som kjente avdelingen godt og hadde noen år i bedriften. Når vi gikk igjennom alle avdelingene i Mantena Grorud og Logistikk fikk vi opp 1038 potensielle hendelser som kunne medføre fare for personell eller miljø.

Vi gikk inn i styringssystemet og brukte risikoanalyse matrisen for videre arbeid. Den går ut på finne sannsynlighet, årsak og en konsekvensanalyse.

Av de 1038 punktene havnet 387 på rødt(farligst), 233 på gul og 418 på grønn. Arbeidet med å lage rapporten var ferdig 14. september og overlevert ledelsen.

Avdelingslederne har i etterkant av rapporten fått i oppgave å plukke ut fem arbeidsoperasjoner som har kommet på rødt for å se om det kan gjøres tiltak som gjør at de kommer ned på gul eller grønn innen nyttår. Dette arbeidet vil fortsette i avdelingene til utover i 2015.



Asbest

I forbindelse med arbeid under gulvet i førerrom EL-16 (2208) ble det oppdaget en plate som en varmeovn var festet i. Et veldig årvåkent verneombud, Dag Martinsen mente dette kunne være asbest. Han hadde fått i oppdrag å fjerne noen tanker i gulvet, noe vi ikke hadde gjort før. Han måtte derfor fjerne platen for å komme til. Dag kom opp til meg og vi gikk for å se på platen. Jeg tok en enkel test med varme for å se om

den brant, det gjorde den ikke den bare glødet, noe som indikerte at det kunne være asbest. Dag tok ut en liten prøve som jeg sendte Bedriftshelsetjenesten v/Werner Wilhelmsen for å få en bekreftelse på om det var asbest. Deretter stengte vi EL-16 for andre jobber, og på ettermiddagen rev Dag Martinsen de to førerrommene for asbest etter asbestforskriften. Dag er en av noen få som har lov til å rive asbest her på verkstedet.

Et par dager senere fikk vi svar fra Werner at det var asbest og dette ble da sendt til eierne av lokomotivet, CargoNet.

Takk til Dag for en glimrende jobb han gjorde som forhindret at arbeidskamerater for å ble eksponert for asbest.

Er ferieloven rettferdig ovenfor skift- og turnusarbeidene?

Ferieloven oppleves å være tilpasset arbeidstakere som arbeider innenfor normalarbeidsdagen (normaluke), det vil si med arbeidsfri hver søn- og helgedager.



Nils Ole Morken
Klubbleder
Mantena Lodalen

En av årsakene til at det er blitt slik er at søn- og helgedagsfri er beskyttet av Arbeidsmiljølovens (Aml, § 10-10, pkt 2) – hvor det i utgangspunktet er et generelt forbud mot arbeid på søn- og helgedager. Det er ”arbeidets art” som er grunnlag for avvik fra denne regelen.

Arbeidstakere som jobber på skift- og turnusordninger, og med skriftlig avtale om gjennomsnittsberegning av arbeidstiden (Aml, § 10-5), har derimot en dårligere vernet feriefritid gjennom at disse bare har fritidsvern på en av to helger ferielovens § 5.

I tillegg er det slik at de som jobber innenfor normalarbeidsdagen/ normaluke, har fri hver tariffestet fredag (lørdag) i tillegg til søndag, mens skift- og turnusarbeidene bare har beskyttet fritid bare annen hver søndag. Den tariffestede fredagen som de som arbeider innenfor normalarbeidsdagen/ normaluke avvikler på lørdager – kan for skift- og turnusarbeidene *legges til en annen ukedag, hvilket også normalt skjer på de ukene hvor arbeidstakeren arbeider på helg.*

Med innføring av nye ferieuker (femte og sjetteferieuke), er skift- og

turnusarbeidene kommet ytterligere dårligere ut enn de som jobber innenfor normalarbeidsdagen.

Arbeidsmiljølovens § 10-8, pkt 2, heter det at ”arbeidstaker skal ha en sammenhengende arbeidsfri periode på 35 timer i løpet av sju dager”. Arbeidsmiljølovens § 10-8, pkt 4

legg til den tariffestede fredagen på lørdag).

Skift- og turnusarbeidene har derimot ikke den samme beskyttelsen av den ukentlige fredagen på 35 timer. Ferieloven § 5,pkt1. sier at ”virkedager i ferien som etter arbeidstidsordningen likevel ville vært fridager for vedkommende arbeidstaker, regnes som feriefritid og går til fradrag i dagtallet”. Det betyr at når den ukentlige fredagen (35 timer) legges på en annen dag enn søndag for skift- og turnusarbeidene når ferie avvikles, så omdefineres den ukentlige fredagen fra å ha en verdi på 35 timer over til å bli virkedag – med en verdi på 24 timer. Det oppleves som urimelig.

Eksempel:

Den 1. mai faller på en onsdag. En arbeidstaker søker ferie den uken som innbefatter 1. mai. Da trekker arbeidsgiver ureiktig 5 (6) virkedager ferie.

Det er arbeidsgivere som feilaktig har tolket reglene slik at for skift- og turnusarbeidene er ”søndag” en vanlig ”virkedag”.

Presisering

Ferieloven er klar på at det kun er virkedager som kan trekkes som feriefritid. Enkelte virksomheter har innført en praksis at det trekkes feriedag dersom en arbeidstaker søker ferie på en søn- og helgedag.



heter det at ”arbeidsfri som nevnt i annet ledd skal så vidt mulig omfatte søndag”. Dersom den ukentlige fredagen – ikke kan avvikles på søndag på grunn av arbeidsplikt – skal den ukentlige fredagen legges på en annen ukedag.

Arbeidstakere som jobber i tidsrommet innenfor begrepet normalarbeidsdag/ normaluke (med fri på søn- og helgedager) – er alltid garantert å beholde den ukentlige fredagen på 35 timer hver uke på søndag (i til-

Julefeiring i Ebola Behandlingsenhet, Kenema, Sierra Leone



Som Røde Kors-delegat ble jeg i år plukket ut til å reise på oppdrag til Sierra Leone for å være med å drive en behandlingsenhet mot Ebola.



Otto Inge Olsen
Vognavdelingen
Mantena Lodalen

Startet opp med et to dagers kurs i desinfeksjon og på og avkledning av beskyttelsesdraktene som skal brukes i høyrisiko-området. For å opprettholde et nullsmitte-regime kreves nøyne gjennomtenkte rutiner som må følges til punkt og prikk.

Arbeidsoppgavene mine vil være å holde det tekniske utstyret i orden samt oppgående vann, strøm og avløp. I tillegg å være med på desinfeksjon av ambulanser, og utstyr. Og å være med på sikker behandling av de omkomne.

Høydepunktene blir å få være med på «Happy shower» som er prosedyren får å ta de som overlever og blir friske ut av høyrisiko området.

For hver ebolapasient vi klarer å få tidlig inn i isolat er det flere en ti mennesker som slipper å bli smittet. Det lokale Røde Kors driver oppsök-

ende virksomhet med informasjon, uthenting av syke og sikker behandling av døde. Samt oppfølging av familién til de smittede. De gjør en kjempejobb som det står stor respekt av, enkelte jobber og gir alt selv om de er utstøtt av familien på grunn av redsel for å bli smittet. Derfor er det viktig at vi viser solidari-

tet og gir styrke til de som står midt opp i en situasjon som er så umenneskelig som det kan bli. Vi som reiser ut for Røde Kors er godt trente og arbeidsspråket er engelsk. De som jobber i leiren kommer fra Spania, Australia, Canada, Finland, Danmark og Norge.

Vi vil alltid jobbe i par for å ta vare på hverandre og utenom arbeid har



vi også plikt til å følge med på våre kollegaer og å være støtte spiller om det trenges. På grunn av smitfarene har vi ikke lov til å ta på hverandre så å hilse gjøres ved å føre høyrehanda mot hjerte.

Er forberedt på at det kan bli noen tøffe tak både psykisk og fysisk, men så lenge en tenker positivt og har gode kollegaer rundt seg så klarer en det utroligste. Uansett kommer man hjem igjen rik på nye opplevelser.

Det blir nok en helt spesiell jul i år og vil nok savne familien, men det kan hende denne blir husket lenge. Ønsker dere alle en riktig god jul og godt nytt år.

P.S. Skulle det være igjen noe av julebudsjettet så er kun 36 % av midlene som trenges innsamlet.
Konto nummer for støtte til:
Røde Kors 8200 06 10190



Her er Otto med to litt forskjellige typer arbeidstøy

Onega - Svir - Ladoga

På tokt med Brizo, del 5



Tore Mentyjærví
Rådgiver
NSB Ressurssenter

Det føles fritt etter trange kanaler og sluser, det er som om det er lettere å puste. Men vi skal ikke ut på sjøen enda, vi dreier styrbord inn i ei lita vik rett ved sluse 1, det er landsbyen Povenets i Russisk Karelen. Et stykke unna ligger byen Medvedogorsk der de første fangene som skulle bygge Belomorkanal ankom vinteren 1933. Ingenting sto klart for dem og de måtte bygge sine egne brakker før de endelig fikk litt ly mot vinterkulden. De vil ha gått gjennom Povenets for å komme dit sluse 1 skulle bygges. Vi har en viktig grunn til å gå inn til Povenets. Vi må ha diesel! Det finnes ingen infrastruktur for turister her, fra Arkhangelsk og hit finnes ingen steder der man kan fylle tomme tanker. Vi har levd på dieselen vi hadde med i kanner underveis, men vi må ha mer for å komme fram til målet, og herfra til St. Petersburg er det ingen steder vi kan få tak i drivstoff. Strengt tatt er det ikke mulig å få drivstoff her heller på vanlige måter, men våre polske venner i båten Pantai har brukt sitt kontaktnett og har sørget for at vi vil få kjøpt diesel fra en liten slepebåt. Vi legger til ved ei betongbrygge ved et gammelt industriområde og bærer tomme kanner til slepebåten og bærer dem fulle derfra, fyller først opp tanken og så det vi tror vi vil trenge av kanner. Polakkene gjør det samme. Det er godt å vite at vi nå har drivstoff nok.

Det kommer en bil, en mann presenterer seg og spør om hva vi ville ønske oss av tjenester her. Han tenker på fremtidig mulig turisme gjennom kanalene. I dag er det få som tar turen gjennom her og det finnes ingen infrastruktur for turisme, men han håper at det vil kunne endre seg. Vi svarer på hvilke behov vi har, og et av dem er tilgang til drikkevann. Han forteller at de har Russlands beste drikkevannskilde her og tilbyr oss å smake vannet. Vi setter drikkevannskannene våre på brygga og de blir hentet. Det er ufatte-

Vi kommer ut av sluse 1 og ser Onega sjøen foran oss, Europas nest største innsjø, en enorm flate av ferskvann, vann helt til horisonten.

lig varmt nå, og solen har enda ikke nådd senit. Etter en time står kannene våre på brygga igjen, fulle av vann og det dugger kraftig på kannene. Vannet er iskaldt, og det smaker fantastisk. Jeg tror på mannen, har aldri noensinne smakt bedre drikkevann, og iskaldt vann i denne heten føles som en gudegave. Det er bedre enn øl, bedre enn enhver slags juice eller brus, ingenting kan smake bedre enn iskaldt og vel-smakende drikkevann på en dag som denne!

Vi vil se landsbyen når vi først er her og begynner å gå inn dit. Heten er ufattelig sterk og vi krysser stadig veien på jakt etter skygge, løper til neste skygge uansett hvor liten den er. Varmen er kvelende, men vi kommer fram til Povenets. Landsbyen vekker mange følelser i oss, gamle store trehus med flassende maling vitner om bedre dager og fattigdommen i Russisk Karelen slår mot oss. Alle merker det, men mest av alt slår det nok meg. Jeg bodde et år i Sovjetunionen, i Minsk, i 1990/91 og det som slår meg er at ingenting har forandret seg siden Sovjetiden, om noe har forfallet kommet lengre. For meg er det som å komme 24 år tilbake i tid. Landsbygda fra den gang er her fortsatt, her har ingen utvikling skjedd. Vi passerer et glissent lokalt marked med billige klær, sko og sminke.

Selgerne der roper på oss og tror vi er finske. Vi finner en liten butikk og bestemmer oss for å kjøpe iskrem for å kjøle oss. Først kjøper

vi friske krydderurter fra noen gamle damer som selger sine produkter fra små bord utenfor butikken. Så går vi inn, ser oss ut hva vi vil ha, og noen begynner å ta iskrem opp av kjøleren. Vi blir umiddelbart skarpt irtesatt. Her er det gamle sovjet-systemet som før. Vi skal se hva vi vil ha, gå til kasjen, bestille, få det regnet sammen, betale, og først da får vi varene utleveret. Ingen unntak fra den regelen. Utenfor mens vi spiser is kommer ei gammel dame opp til meg og begynner å snakke karelfinsk. Jeg kan ikke snakke finsk, men har jo såpass språkøre og erfaring med finsk at jeg lett hører at det er en dialekt som ikke er som vanlig finsk. Jeg forstår litt av det hun sier og svarer henne på russisk at vi er norske og ikke finner. Hun sier at det kommer en del finner hit for å finne slektninger og at hun trodde vi var av dem. Hun forteller litt om livet i Karelen, om tiden under Stalin der den finske befolkningen ble forfulgt, deportert, undertrykt. Karelen har en vond historie, og hun er et levende tidsvitne. Det er interessant å høre henne fortelle.

Da Finland løsrev seg fra Russland etter revolusjonen i 1917 var Karelen del av Finland. Befolkningen i Karelen var stort sett av Finsk-Ugrisk opp-



Krigsråd med polakkene.

hav og finnenes nasjonalepos Kallevala stammer fra Karelen. Da Sovjetunionen i 1939 angrep Finland, Vinterkrigen, var grensefestningene på finsk side en del av begrunnelsen, i tillegg til at de Hvitte som hadde slått ned den finske revolusjonen var alt annet enn sovjetvennlige. Krigen ble hard under forferdelige vinterforhold, men lille Finland slåss hardt mot den sovjetiske overmakten og sto imot. Men, krigen endte med at Finland tapte og måtte avstå ti prosent av sitt areal. Väinö Linnä skriver i «ukjent soldat» at det var en krig som begge parter hevdet å ha vunnet men som Finland kanskje vant litt mindre... Da Hitler i 1941 angrep Sovjetunionen gikk Finland med som Tysklands allierte og slo seg fram for å gjenerobre Karelen. Det gikk bra en stund, men etter slaget om Stalingrad snudde krigslykken og også finnene ble drevet tilbake. Etter Finlands kapitulasjon i 1944 ble området igjen russisk og ingenting tyder på at det noensinne vil bli finsk igjen. Den Karelfinske befolkningen, som av de fascistiske finnene i Lappo bevegelsen ikke var ansett som tilstrekkelig finske, og som fikk «Misjonærer» sendt til seg for å lære finskhet, fikk så føle Stalins hevn for finnenes invasjon og ble ikke ansett som lojale sovjetborgere. Overgrepene i Karelen er et vondt stykke historie. Vi går gjennom Povenets, ser slitne hus, sovjetiske boligblokker og blokker som var under bygging da Sovjetunionen brøt sammen i 1991. Byggingen stoppet opp da og kom aldri i gang igjen og nå står de tomme skallene der, og kyr har soikt tilflukt der inne for å slippe unna heten. Plenene utenfor boligblokkene er blitt til små grønnsakshager, alt som kan spe på må brukes. Vi går tilbake til Brizo. Vi har planlagt å bruke kvelden til endelig å ha litt tid med våre polske venner. Hittil har vi bare reist sammen. Det blir en flott kveld om bord. Vi snakker sammen på de språk vi kan, det finnes ikke ett språk som er felles for oss alle. Det snakkes engelsk, polsk, tysk, russisk, de av oss som kan flere språk oversetter for de andre. Det fungerer ypperlig, akkompagnert av Vodka, polske sylteagurker og russisk snacks. Kvelden er flott. Underveis spør Senec om vi kan bytte roller. Så langt har de måttet gå først, nå er vi i en annen situasjon. Vi har kart videre,



Endelig åpnes broen.

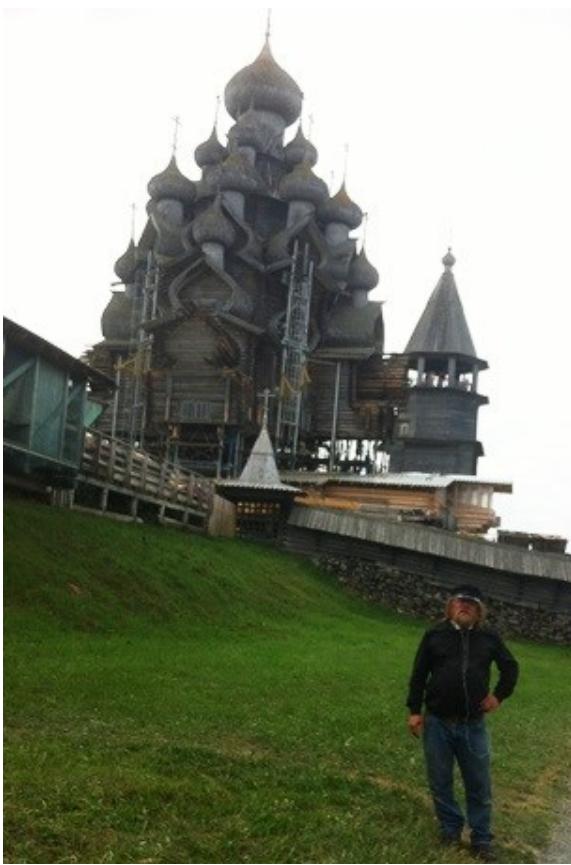
det har ikke de. Vi har både elektroniske kart og papirkart, de har ingen kart. Vi blir enige om at vi heretter går først med elektroniske kart, de får låne våre papirkart og går etter oss. Jeg legger meg på dekket den kvelden, for det er fryktelig varmt under dekk, men mengder av mygg driver meg til å legge meg under dekk allikevel. Heller varme enn mygg. Uansett er det deilig å sove en natt i ro.

Dagen etter bærer det ut på Onega sjøen, åpent vann, det er herlig etter kanalene. Vi setter kursen mot Kizhi øyene. Kizhi, ikke langt fra Karelenes hovedstad Petrozavodsk, er et slags folkemuseum med gamle trebygninger fra Karelen, fantastiske trekirker og andre bygninger. Her legger vi oss på siden av en brygge for hydrofoilbåter, de såkalte «Kometa», kometene, som er hurtigbåter bygget i sovjetiden. Her er det for første gang et slags turiststed. Her er barer, kafeer og suvenirbutikker, uvant for oss som har gått gjennom et land helt uten infrastruktur for turister. Men, Kizhi er berømt i Russland og cruiseskip helt fra St. Petersburg kommer hit. Det er litt rart å oppleve og ikke bare en god følelse, men vi koser oss med godt kaldt øl og mat på kafeene og vandrer rundt i folcemuseet med store øyne mens vi beundrer den fantastiske russiske trearkitekturen. På en gangvei smeller det plutselig i hodet mitt og jeg ser stjerner og lurer på om noen har slått meg eller kastet noe på meg, men det er en fugl, en Kaie, som med iltre skrik angriper meg igjen og igjen. Jeg løper unna og finner først etterpå ut at den

også har gjort fra seg nedover ryggen min. Den likte meg åpenbart ikke. Vi legger ut fra Kizhi og setter kurs sørover. Nå er neste mål elven Svir. Nå er det mere trafikk enn vi er vant med, cruiseskip og oljetankere, fraktekip. Nå er vi på de trafikkerte russiske vannveiene. Brizo glir fremover gjennom ferskvannet i Onega sjøen, dag blir til natt og til dag igjen. Bak oss ligger Pantai med våre trofaste følgesvenner fra Polen. Vi er på vei. Elven Svir er stor og tungt trafikkert. Foran oss ligger to sluser og en bro, slusene er enorme. Her tar turistene i cruiseskipene bilder i mengdevis så nå fotograferer vi også, her er ikke sinte bevæpnede vakter. Slusene forserer vi raskt og effektivt, vi er godt drillet på dette nå. Vi ser stadig flere tegn på velstand, vi nærmer oss St. Petersburg nå og ser mindre karelsk fattigdom. Lasteskipene her enorme og aller størst er oljetankerne. Jeg føler meg liten når jeg står til rors mens vi møter slike skip, litt svett og redd, men det går bra hver gang. Vi holder god fart ned elven og er glade og optimistiske. Det skal ikke vare.

Ikke lenge etter sluse nummer to kommer vi til broen. Her kommer kalddusjen. Vår mast er 20 meter høy og kan ikke passere under broen. Dette har vi jo visst, men vi har regnet med at vår agent i St. Petersburg har bestilt broåpning. Denne broen har ikke noen fast åpningstid, men åpnes ved behov etter bestilling. Det viser seg at broåpning må bestilles to døgn i forveien og dette er altså ikke gjort. Polakkene begynner hektisk kommunikasjon med

radio Podporozhe for å løse opp i dette, men uten å lykkes. Så forteller de oss at folkene på kraftverket ved forrige sluse vil holde igjen vann for å senke elven så vi allikevel kan klare å passere under, men kommer så med kontrabeskjed, en lokal sjef har sagt nei. Gode råd er dyre! Vår agent setter i gang med å bestille, men det vil ta noen døgn. Nå er det vanskelig å finne ut hva vi skal gjøre. Polakkene i Pantai har lav nok mast til å gå under broen uansett, og de har dårlig tid nå, men både vi og Pantai legger oss til anker litt ovenfor broen. De venter med oss og vil jobbe videre med å løse opp i situasjonen dagen etter.



Kizhi øyene. Fantastisk arkitektur!

Vi blåser opp gummibåten og jeg og skipper Hans Jørgen drar over til Pantai for å holde krigsråd. Senec har en ide. De må dra videre. De skal til klosteroya Valaam nord i Ladoga sjøen på veien, vi hadde tenkt å følge dem dit, men om de må vente flere døgn på oss vil de ikke kunne rekke det. Men, Senec har avtalt med radio Podporozhe at de skal ringe oss opp på mobiltelefon når vi kan komme gjennom broen. På den måten kan vi komme oss nedover elven selv uten elveradio. Det er en nødløsning, men den kan fungere. Så må vi til en butikk for å få mat om

bord. Jeg og skipperen drar inn til bredden med gummibåten. Vi vet jo ca hvor vi er, men håper å møte noen som kan hjelpe oss å få en taxi til der vi er. Vi klatrer opp den bratte elvebredden og møter en familie som er ute og griller. De er så gjestfrie som bare russere kan være og bestiller en bil til oss. Mens vi venter får vi vodka og grillet kjøtt, deretter vodka og hjemmedyrket vårløk, deretter vodka. Skipperen er ikke vant til hardt brennevin, men vi er høflige og tar imot. Taxien kommer og vi blir kjørt til Ljodeinoje Polje. Vi er nokså preget av gjestfriheten men får handlet det vi trenger og blir kjørt tilbake. Der finner vi ut at familien hadde bedt sjåføren om å kjøpe med mere vodka. Vi blir behørig traktert, vi skal hverken være sultne eller tørste, vi er tross alt gjester! Til slutt legger vi ut i gummibåten, blir dyttet ut av familiens mannsfolk som vasser ut og dyster hardt og hjelpsomt. Ombord er de lattermilde, de har sett oss i kikkerten og sett hva vi har spist og drukket, og det sies at skipperen avsluttet kvelden med å danse på akterdekket, hvilket er godt gjort ettersom Brizo ikke har et akterdekk. Dagen etter reiser Pantai. De kommuniserer med elvemyndighetene og vi utveksler det siste som må til for å få oss frem, så sier vi farvel til hverandre. Det er vondt å se dem dra. De har blitt gode venner nå, og ikke minst er vi nå alene her, uten de påkrevde elveradioene. Herfra må vi løse alt selv, og vi aner ikke om vi vil kunne komme videre.

Men, nå som vi må basere oss på mobiltelefon må vi få lagt inn flere tellerskrift på telefonen og en ny ekspedisjon inn til Ljodeinoje Polje er påkrevd. Jeg er jo den eneste som kan språket, og skipperen er ikke helt motivert etter gårdsdagen til å dra en gang til, så jeg melder meg frivillig til å dra alene inn. Men, jeg gjør da oppmerksom på at jeg kan komme til å bli der en stund. Skipperen setter meg over i gummibåten, og jeg klatrer opp den bratte elvebredden. Jeg trenger ikke gå

langt før jeg treffer en annen familie på helgetur og nok en gang trakteres med mengder av mat og drikke før taxien finner veien ut i skogen til oss. Vel inne i byen fyller jeg opp telefonkortet og får unna resten av ærendene. Så finner jeg en kafe og bestiller en mørk øl og en porsjon shashlik, grillet kjøtt, og koser meg veldig. Vi bor så veldig tett om bord og jeg har vært om bord så lenge, og det er umulig å beskrive hvor deilig det er med litt alenetid. Jeg koser meg på kafeen, går rundt i byen, finner en annen kafe og nyter å sitte alene i hjørnet med en øl. Her ble Peter den Stores første krigsskip bygget på tidlig 1700 tall, i en by nesten ingen har hørt om, men å gå rundt alene her er så ufattelig deilig. Når jeg har nytt alenetid en del timer ringer jeg taxisjåføren og blir brakt ut. Etter store mengder russisk gjestfrihet igjen hos familien der blir jeg hentet av skipperen. Det blir natt og vi venter på broåpning.

Neste dag opprinner og med den kommer regn. Det er første dag med regn siden jeg mønstret på og etter den sterke heten vi har hatt lenge nå er det forfriskende og deilig. Vi trekker opp ankeret og gjør oss klare til å dra videre. Etter hvert ser vi menn i arbeidstøy som klatrer rundt på broen, mange av dem. Vi ser trafikken bli stoppet og veilegemet heises sakte opp. Endelig ringer mobiltelefonen og det er radio Podporozhe med instrukser til oss. Vi blir mer optimistiske nå, og vi ser broen heises høyere og høyere. Så ringer telefonen igjen og vi får beskjed om at vi er klarerte til å gå under broen.

Vi roper høyt i glede, og setter ut på videre ferd. Vi vinker til mennene på broen på vei under. Nå er det siste hinderet før Ladoga sjøen passert. Vi går nedover elven, fortsatt er det langt til åpent vann. Vi går gjennom en nasjonalpark og koser oss i regnet. Så er vi der. Nok en gang ser vi en enorm flate vann, det er Europas største innsjø, Ladoga. Den er enda større enn Onega. Nok en gang går ekspedisjonen inn i en ny fase. Det er både deilig og vemodig å se den mektige Ladoga sjøen. Deilig fordi vi har nådd enda et stort mål. Vemodig fordi vi nå øyner slutten på russlandsreisen. Og, igjen vil opplevelsen bli helt annerledes enn de forrige etappene. Men, det vil bli tema for neste artikkel.

"Det var en afton i början av maj"

Jag fick för en kort tid sedan, en e-post. Den kom ifrån en gammal lumparkompis ifrån Tornedalen, som av någon anledning som jag här inte vill gå in på, hade kommit över och läst norska "Verkstedarbeider'n" (!)



Harald Christiernin
Verkstedarbeider
Mantena Stavanger

Ja, världen krymper. Jag kunde först inte minnas vem min kompis var, så mina tankar sökte febrilt. Han nämnde att vi en gång i slutet av 1973, hade suttit på soldat- och sjömansklubben i Luleå och diskuterat August Strindbergs (1849-1912); **Röda rummet.** Det var ju trots allt över 40 år sedan och Bottenviken har legat frusen många gånger sedan dess. Den kvällen i december 1973, när vi satt i läsrummet och diskuterade, så låg Bottenviken frusen helt över till finska Österbotten och ända ned till Kvarken, Ålands hav och norra Östersjön. Det var en helt normal vinter. På den tiden var det isbrytaren Tor som assisterade sjöfarten i Bottenviken. Isbrytaren Tor är inte längre i Svenska flottans tjänst, men har hemmahamn i Kronstadt, efter att hon såldes till Ryssland på 90-talet.

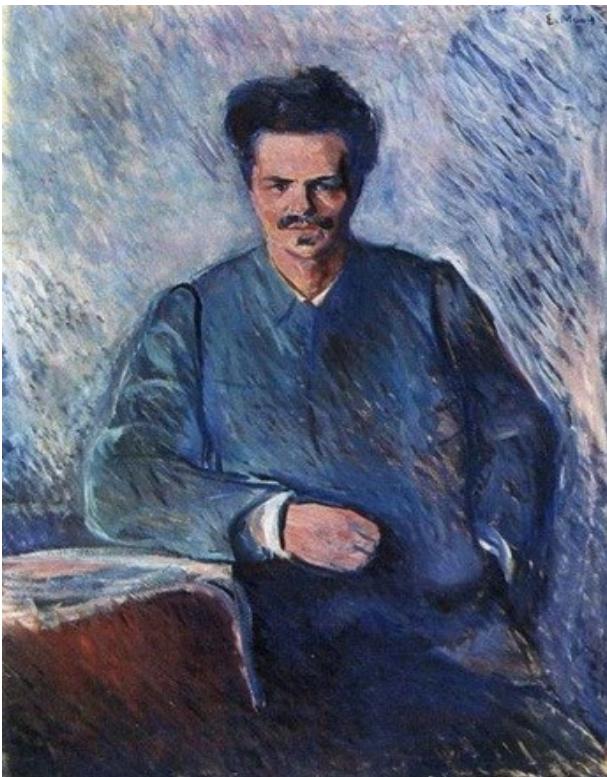
"Det var en afton i början av maj", skriver August Strindberg inledningsvis i sin ge-nombrottsroman **Röda rummet.** Romanen är ansedd som

som den mest nyskapande i svensk litteratur någonsin. Bara på de två första sidorna får vi en detaljerad införing i ett Stockholm som på den tiden fortfarande var att betrakta som en lantlig idyll.

"Den lilla trädgården på Mosebacke hade ännu icke blivit öppnad för allmänheten, och rabatterna voro ej uppgrävda....snödropparna hade arbetat sig upp.. bofinkarna hade börjat bygga sina lavklädda bon mellan stammar och gren...Men solen stod över Liljeholmen och sköt

hela kvastar av strålar mot öster... längt under honom bullrade den nyvaknade staden."

Den berömda inledningen följs sedan av en oerhört levande och detaljrik skildring av den nyvaknade staden Stockholm. Inte för att det var en ny morgon, detta var ju en afton i maj, men ett nyvaknande efter vintern. På den tiden låg huvudstaden fortfarande i dvala undern vintern på



Målning av Edvard Munch

grund av vinterisoleringen. Den höll också på att vakna på grund av den stora tillflyttningen av människor som sökte arbete och som sökte sig bort ifrån en landsbygd som inte kunde hålla på folk längre när nu staden erbjöd ett alternativt liv (urbanisering). Från utlandet kom kringvandrande gesäller med nya ideér om socialismen. Många gesäller (som August Palm) blev agitatorer och folk lyssnade på dem.

När Strindberg skrev romanen var det inte många år sedan Stockholm med Västra och Södra stambanorna blev förbundet med Göteborg och Malmö. Järnvägen fick också stor betydelse för koloniseringen av Norrland. Så småningom insågs att det var mest förfnuftigt att staten samordnade de stora sträckorna. Det ansågs som eniktig riksangelhet och inte något som enskilda varer sig kunde, eller skulle göra profit på.

Stockholm var en stad som började förändra sig, liksom hela samhället börjat förändra sig. Den organiserade arbetarklassen skulle snart sätta sin prägel på samhället och August Strindberg var också en del av den stora samhällskritiken på den tiden.

I Stockholm på Strindbergs tid, behövde man inte söka bakom fasaderna för att se den sociala nöden. Den lantliga idyllen betydde inte att folk levde i en idyll. Det var ett hårt och strävsamt liv som jag själv fick en god insikt i, genom samtaler med folk som aktivt deltog i klasskampen på den tiden, som t.ex min farfar, fackföreningsmannen Arthur Isidor C. och hans bror, smeden och sjömansprästen Allan C. Under min uppväxt var minnet ifrån

denna tid fortfarande väldigt levande och jag kan inte minnas mig ha träffat en enda arbetare som försvarade Högern och konservatismen. Det var en tid då folk sattes i fängelse för kritik av samhälle, kyrka och stat. Fängelset på Långholmen i Stockholm hade ofta interner som var fängslade för sina politiska åsikter, kritik av kyrkan och militärväsendet. Hjalmar Branting (*dömd till fängelse för förnekande av guds eksistens och ett liv efter detta*), August Palm,

Hinke Berggren, "Zäta" Höglund m.fl. Apropå det så blev senare också Jan Guillou, Peter Bratt och Håkan Isaacson dömda till ett års fängelse på just Långholmen, för att de avslöjat den hemliga "Informationsbyrån". Det var en hemlig organisation under **försvarsstaben**, som spionerade och bedrev infiltrerande verksamhet.

Nåväl, Långholmen är nu vandrarhem i Svenska Turistföreningens regi och vill man sova i samma cell som Hjalmar Branting en gång bodde i, så finns det möjlighet till det.

Röda rummet beskriver ett ursinnigt raseri mot samhället. Det raseriet är också Strindbergs drivkraft och är den drivkraft som skapar denna roman.

Snickaren från Vita bergen, påpekade så sant för överklassens välgörande fruar som ibland rörde sig bland "patrasket" att;

"Akta er för arbetarföreningarna, ni," sade snickaren. *Det har smällt på kungarne nu i ett par hundra år, men nu ha vi upptäckt, att det inte är deras fel; nästa gång smäller det på alla sysslolösa, som lever på andras arbete; då skall ni få se på satan!....Fy fan, vad här luktar eu de cologne!...*

Det var denna epokgörande roman vi hade diskuterat en afton för många år sedan, min norrbottiska kamrat och jag. Allt medan snön yrde runt i hamnen i ett decemberkallt Luleå. Vad jag kan minnas så var det på detta vis vi resonerade. En sann Hegelsk dialog som till sist förenade oss i en vacker enighet.

Det diskuterades mycket på den tiden. Det var det många som gjorde. Även folk som hade en helt annan åsikt om hur ett gott samhälle skulle ut.

Nu har Norge en regering som öpp-

pet, folkföraktande, tar från de fattiga och ger till de rika. Som en slags omvänd Robin Hood. Retoriken är falsk och förledande. Detta kommer de att fortsätta med tills det finns ett alternativ som duger. Siv Jensen har beskrivit FRP som ett av två systemkritiska partier. Nu är hon finansminister och har till avsikt att bidra till att genomföra FRPs politik. Jag tror hon vill att vi skall få veta vad det innebär att genomföra en systemförändring; **Ringer inte stormklockorna för någon och envar snart?**

Till min kompis i Norrbotten skriver jag;
tack för att du hörde av dig och till
er alla skriver jag; God jul!

Juletrefest



Verkstedarbeiderforeningen avholder sin tradisjonelle juletrefest i velferdssalen på verkstedet Grorud

søndag 11. januar 2015 kl. 13.00—15.00.

Festen er åpen for alle jernbaneansatte og pensjonister med familie og venner.

Påmelding skjer på foreningskontoret på Grorud, eller ved å ringe 240 86068 eller 916 54490, innen onsdag 7. januar 2015.

Pris: 50 kr for voksne, barn gratis.

Betalingen skjer i døra når du kommer.

VARMT ARBEID

Varmt arbeid, hva menes med det? Og har vi noen plikter når vi utfører varmt arbeid? Det skal vi si litt om her, men først hva menes med varmt arbeid.



Arild Bergersen
Brannvernleder
Mantena Grorud

Med varme arbeider forstås arbeider hvor det benyttes maskiner og utstyr som genererer gnister og varme som kan føre til brann. Varme arbeider omfatter bruk av åpen flamme, varmluft, sveise-, skjæring/eller slipeutstyr.

Dersom varme arbeider skal utfø-

res av ekstern håndverker / entrepenør må sikrede sørge for at sikkerhetsforskriftens krav reguleres i egen avtale eller kontrakt med denne

De fleste områder i verkstedet er jo regulert og tilrettelagt slik at vi kan drive med varme arbeider daglig. Men vi har alltid en plikt til å sørge for at området er sikret mot brann. Ha alltid slukkeutstyr i nærheten. Vi

behøver dog ikke fylle ut skjema. Vi har hatt brann på grunn av gnister i forbindelse med varmt arbeid. Dette skjedde i støtdemperavdelingen ved at det kom gnister fra en slipemaskin opp i en søppelkasse som antente denne. Se bildene. Vi har også stanset varmt arbeid to

ganger . En gang fordi man ikke overholdt reglene for varmt arbeid. Man hadde ikke slukkeutstyr tilgjengelig og man sveiset slik at sveisegrister falt ned i åpent trau med oljesøl. Den andre gangen hadde operatørene ikke sertifikat for utførelse av varmt arbeid. Alt dette i løpet av den siste måneden!

Derfor, utvis forsiktighet ved varme arbeider uansett hva du gjør og hvor du gjør det.



Her et resultat av varmt arbeid som kunne gått riktig galt

Verkstedarbeider'n

ORGAN FOR STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO OG JERNBANENS VERKSTEDARBEIDERES LANDSRÅD

Redaktør: Glenn Rygh, Mantena Grorud tlf. 916 54699

Medlemmer: Nils Bull, Mantena Grorud

Johannes Haugen, Mantena Lodalen

Svein Asgrimplass, Mantena Grorud

Ove Hansen, Mantena Grorud (layout)

Leder JIL Grorud

Layout og trykk: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Stoff til Verkstedarbeider'n kan sendes på e-post til svfgrd@mantena.no

Er det noe du lurer på kan du ringe (240)86068

Annonse

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

Videreutdanning i Mantena

Allerede for flere år siden, blei de første personene i Lodalen sendt til Kjølemaskinistskolen på Ladehammeren i Trondheim.



Johannes H. Haugen
Faglærer
Mantena Lodalen

Dette har vist seg som en suksesshistorie som har gitt mindre innleie av eksternt personell. Og større kontroll over anleggene på materiellet til NSB. Nytt av året, er krav til lekkasjekontroll på alle anlegg over tre kg, med kjølemedium av hydrofluorkarboner. Dette har medført at vi har for få personer med rett kompetanse og ledelsen har derfor sendt alle med fagbrev som jobber med kontroller på kjøleanlegg, på et ukes kurs. Etter dette har de lov til å lekkasjeteste aircondition og kjøle/frys anleggene.

Disse personene har dog ikke lov til å gjøre inngrep i anlegga, og med tanke på de problemene kjøleanlegg har under tøffe nordiske klimatiske forhold. Blei det bestemt at 5 nye personer fra Lodalen og en stakkars Bergenser skulle bli sendt til «Bartebyen». Vi skulle bli fullstendige Kjølemaskinister på bare fem uker. En av disse er undertegnede.

7. september dro vi, Terje, Chris, Kent, Marius, Johannes og Morten fra Bergen. Flere uker med et helt nytt fag Stod foran oss.

Kjølemaskinistskolen blei første gang starta opp av fiskeridirektoratet på Nidarøy i 1953. Behovet for videreutdanning av maskinister på norske skip var stor da skolen blei åpna. 10 år seinere flytta de til sin nåværende plassering på Ladehammeren. I 1980 blei skolen en statlig videregående skole. I disse åra frem til -93 da fylkeskommunen overtok ansvaret, hadde den sin gullalder. Godt med penger og en relativt voksen elevgruppe med lang erfaring. Etter dette har skolen gradvis blitt nedprioritert, elevene blitt yngre og skolen er i dag i ferd med å flyttes til Byåsen.

Første dag på skolen blei en skikkelig aha opplevelse. Her kommer seks stakkars Mantena-ansatte med minimal kjøleerfaring, og møter fem andre

deltagere med mange års erfaring på til dels store industrieanlegg. Vårt første møte, var med Faglærer Svein som har arbeidet på skolen i over en mannsalder. Det-

te skulle bli hans siste år med undervisning. Neste høst blir han å finne pensjonistenes rekke. Det var han som sørga for at vi hadde nok kaffe med noko attåt, at vi fikk skyss til lønsjen hver dag.

Neste mann ut var Geir Som hoppet og danset rundt tavla og forklarte om Entalpi, Entropi og viktigheten av å begynne en hver ny dag med en matematisk formel. Aldri tidligere i mitt liv har jeg opplevd makan til Mattelærer. Plutselig var formler blitt gøy. Sanneleg tror jeg mottesnittet i ungdomsskolen hadde økt med 2 karakterer om alle lærere hadde vært som ham. Litt etter litt kom hele prosessen på et kjøleanlegg frem på tavla, formel for formel. Ja da var verden god.

Dagen etter var det Trøndelags egen Corleone: Øyvind med håret godt innsmurt og bakoverkjemma.. som dro i gang overheaden, her skulle det læres om struping. Må bare ha «litt» kaffe og melkeletter først. Så lenge Øyvind var på jobb fikk snopet bein å gå på. Til slutt dukka sjøulken Jon opp 74år og innleid pensjonist med årelang erfaring med bananfrakt på de syv hav. Her skulle det læres om fordamparar. Med høy stemme og kraftig trykk på endingene.

»Vestlendinger skjønner nytta av å bli hørt selv under dundrende orkaner». Høy stemning blei det i hans timer, hele kurset igjennom, spesielt historie-



Veldig interesserte kjølemaskinistelever

ne som dukka opp fra et langt liv på diverse flytende baljer.

Så kom eksamsdagen 10 år sida bestått fagprøve. Formen føltes rusten. Men mot alle odds blei det tidenes første sekser.

Del 2 av kurset var et rent HMs kurs. Jon kjørte på i rasende tempo, hold utsleppa av HFK-gassar lågt guttar, ikkje lukt for mykje på ammoniakken, han luktar sterkt. Høg gwp-verdi er ikkje bra. Ja vel!

Med hodet stappfull av regler var det godt å få overstått eksamen 2 og en lynvisitt hjem. Snart venter siste del.

Siste del skulle besta å 2 teoretiske og en praktisk eksamen.

Alle var klare for en siste sluttspurt Her fikk vi muligheten til å tømme å fylle noen spesialtilpassa prøveriggjar for undervisningsøyemed. Samt å loddde kobberrør.

Litt fri fra undervisninga blei det også. Søndagen holdes hellig og det betø samling på en kjent verkstedarbeider kneipe «krambua» Lørdagskvelden tvers ovafor hotelllet. Her blei det samling for hele gjengen: GK, Lantmannen, Brønnøy, Fåvang og Mantena (en grei løsning når navn har en tendens til å blande seg). På menyen:

Juletallerken med ditto tilbehør. Alt i alt en meget hyggelig aften.

Siste uka blei lange dager med repetisjon av teori og praksis. Med tre av-

sluttende eksamener.

En knalltøff uke før enhver med stappfullt hue fullt av ny kunnskap. Ikke rart det ikke blei fullklaff på alle eksamener, men nye sjanser dukker snart

opp igjen. Mer treningsmål til for å få det til å sette seg i fingra.

En stor takk til bedriften som tar kjølekompetanse på alvor. Vi får håpe på kunnskapsheving også på flere områ-

der fremover, dette vil gi oss flere bein å stå på i fremtida.

DYRISKE TOGTRANSPORTER

Det har forekommet en del dyriske og litt komiske togtransporter på NSB opp gjennom tidene, og som nesten har endt med fullstendig katastrofe.



Svein Asgrimplass
Service avdelingen
Mantena Grorud

Jeg tenker da spesielt på en kutransport fra Sokna til en ku-farm på Voss. Femten halvvilje og livredde kyr, stablet inn i sine to respektive godsvogner, merket dyretransport og med mottaker Ola Galanutmoen, Voss stasjon, og med et svært skilt hvor det stod med store bokstaver: SKIFTES MED FORSIKTIGHET på utsiden av vogna. Men her var det duket for årets mest komiske «dyretragedie» som NSB noensinne hadde opplevet i sin tid og som sent skulle glemmes og dette er så langt tilbake som begynnelsen av 50-tallet. På Hønefoss fikk dette godstoget en bråstopp for signal inn, med det høyst katastrofale resultat at den ene bjellekuva for forover, tredde begge horna tvers gjennom bordveggen i godsvogna og der satt den dønn fast og kom ikke hverken fremover eller bakover, den sparket som en gal i alle retninger mens den utstøtte noen illevarslende og stygge brøl og de andre kuene hjalp til så godt de bare kunne og stemte i med noen alvorlige høylytte gaul i samme sangkoret. Tre høyst nervøse og overivrige stasjonsbetjenster kom halsende og trådte til med dødsforakt, og mord i blikket, men måtte til slutt sågar gå til det skritt å løsne to av desperadoene for å komme til den stakkaren som satt

fast i veggen men akkurat det skulle de kanskje ikke ha gjort og i hvert fall ikke med åpne dører. To overlykke og begeistrede villkuer satte i et gledeshyl og forsvant ut den åpne døra med et voldsmot gaul, og for tvers over plattforma og inn i Hønefoss sentrum med rakettfart og tilbake stod det tretten forskremte kuer hvor av den ene fortsatt satt dønn fast med begge horna i plankeveggen. To mildest talt fortvilede stasjonsbetjenster og en stasjonsmesster stod midt på perrongen og rev seg i håret mens de stønnet høyt, og bannet så det lyste over hele stasjonen. Resultatet ble til slutt at de måtte sage ut den desperate kua med stikksag og de to kuene på bytur ble etter hvert fanget inn av en halvgal

bonde fra Ringerike som var hobby-cowboy på kveldstid, og var ute å red på en liten Islandshest, med en svær Stetsonhatt på hodet og lassoen hengende over skuldra, hanket han elegant inn villstyringene og det var litt av et syn i det han kom humpende inn på stasjonen på dverghesten sin og med kuene diltende etter i lassotauet og situasjonen var under full kontroll igjen.

Ja, du snakker om kugalskap altså! Og med dette ønsker jeg bladets både trofaste og ikke trofaste lesere EN RIKTIG GOD JUL OG ET GODT NYTT ÅR!

Ja så får vi håpe at det blir et godt år da og at kuene ikke spiser opp avlingene.



KUTRANSPORT

Svein A.

Skal vi liberalisere mer?

Fra før kjenner vi avtalen EØS som vi har med EU. Nå er Norge med i hemmelige forhandlinger sammen med 52 andre stater, bl.a. USA og alle 28 EU-land. Helt hemmelige er de li-kevel ikke for WikiLeaks har avslørt noe og regjeringen har vært nødt til å kommentere noe.



Gerhard Prøsch
pensjonert
verkstedarbeider

Etter at tilsvarende forhandlinger i Verdens handelsorganisasjon (WTO) brøt sammen i 2003 da Utviklingsland satte foten ned, har de mest liberalene statene startet opp, og Norge har sagt ja til å være med. TISA er forkortelse for Trade in Services Agreement. Det er altså liberalisering/frigjøring av tjenester det dreier seg om. Tjenester er alt utenom industriproduksjon for å si det enkelt. Det gjelder post, vannforsyning, transport, skoler, helse, sosialtjenester, kultur, miljø og alt av vedlikehold, you name it.

Det er de store konsernene som mener nasjonal politikk med tariffavtaler, lover og regler står i veien for fri

flyt av handel, kapital og arbeidskraft. Dermed vil en slik avtale kolidere med demokratiske prinsipper.

Disse TISA-forhandlingene bygger på noen nye regler: Dersom et land gir et annet medlem i TISA gode vilkår, skal disse vilkår innføres i forhold til alle andre medlemmer.

"Frysprinsippet" betyr at kommuner og stat ikke kan ta tiltak for å lage nye offentlige tjenester eller forbedre de som eksisterer.

"Skralleprinsippet": Det er bare mulig å konkurransesette mer, ikke mindre. Derfor kaller de det skralleprinsippet (i den tro at en skralle bare går en vei).

I Norge har Attac og Handelsorganisasjonen jobbet aktivt mot TISA-

forhandlingene og forlangt at forhandlingene må offentliggjøres og diskuteres bredt før behandling i Stortinget. Men fagforeninger i mange land har tatt opp kampen. Alt i september 2013 var det 341 organisasjoner med flere hundre millioner medlemmer som protesterte mot TISA.

Dette var en kort versjon. Pr i dag finnes det på norsk hefter som gir mer informasjon, Nei til EU har et "Vetthefte" med tittel: "Handel med høy pris." Heftet omhandler også TTIP-forhandlingene mellom USA og EU, en frihandelsavtale som også vil berøre Norge gjennom EØS.

Vi ser i Norge i dag at velferdsordninger bygges ned, men det er tydeligvis noen som mener det går for sakte.

Søknadsfrist for Skei i påsken er 15. januar 2014



Foto Dag-Arne Johansen

Det er mange som vil besøke Skei i vinter. Med ypperlige forhold i skispor og i alpinbakken har stedet blitt utrolig populært. Ønsker du å tilbringe påsken på Skei, er søknadsfristen 15. januar.

Forsvar folkets jernbane

Foreningen har hatt besøk av ledelsen i Jernbaneforbundet Sør-Korea . De kom med noe så sjeldent så en beretning om en lang kamp som hindret privatiseringen av jernbanen i landet.



Nils Bull , Nestleder
Statsbanenes Verksted-
arbeiderforening, Oslo

Sør Korea er 1/3 av Norge i areal men har 50 mill. innbyggere. Jernbanen har 28 000 ansatte og landets jernbaneforbund organiserer 90 prosent av de som er i de lavere stillingene der. Landets historie er dramatisk fra japansk okkupasjon under 2. verdenskrig til fasistisk diktatur og autoritært demokrati.

I de siste 10-12 årene har jernbanearbeiderne sloss en innbitt kamp for å forsvere folkets jernbane mot privatisering og oppsplitting. De har gjennomført fem streiker fra 2002 til 2013 om denne saken. Jernbanearbeiderne har blitt dømt til store bøter og satt i fengsel for sin kamp.

I desember 2013 hadde de en 23 dagers streik mot regjeringens forslag om oppsplitting og privatisering av jernbanen.

Til tross for at makta i landet i stat, media og næringsliv er full-



Foto: Ove Hansen

Delegasjonen fra Korean Railway Worker's Union på Verkstedet Grorud

stendig dominert av noen få enorme familieeide selskaper (Samsung, Hyundai og noen få til) så klarte jernbanearbeiderne å få enorm støtte fra befolkningen i Sør Korea.

De fortalte at de var svært aktive i å spre informasjon via sosiale medier, som facebook osv.

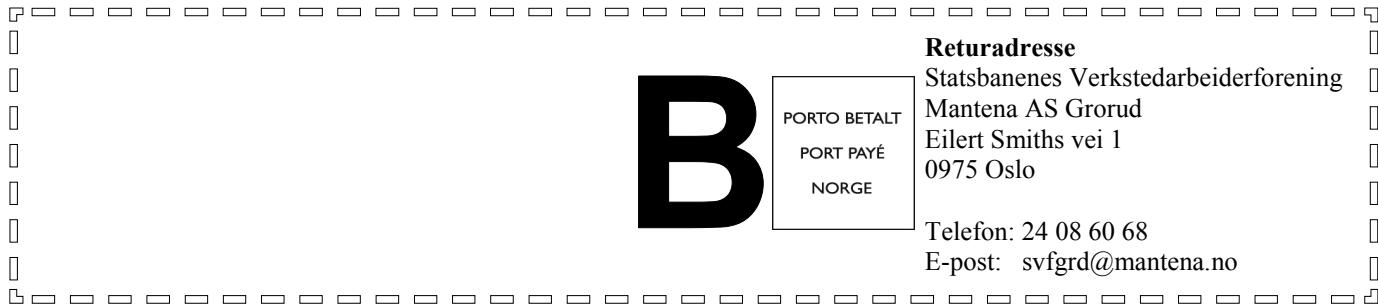
Databruken er mer utbredt der. Deres budskap var at landets ene høyfartsbane mellom hovedstaden Soul og havnebyen Busan ga overskudd som ble brukt til å holde ulønnsomme jernbanestrekninger oppe ellers i landet. Dette ville bli stoppet ved oppsplitting og privatisering.

De samlet inn over en million underskrifter til støtte for sin sak. De hadde også over 100 000 i demonstrasjon mot denne privatiseringen.

Hele privatiseringen ble utsatt, men alle 130 lokale ledere i foreningene i forbundet fikk sparken fra jobbene sine. Sør-Koreas Jernbaneforbund hadde avstemming blant alle medlemmene som bestemte at de skulle øke kontingensten slik at de 130 får lønn.



Slagordene kunne like gjerne blitt brukt i Norge

**Returadresse**

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
Mantena AS Grorud
Eilert Smiths vei 1
0975 Oslo

Tel: 24 08 60 68

E-post: svfgrd@mantena.no



TAKKEANNONSER

Tusen takk for den flotte blomsten jeg fikk til min 70-årsdag.
Hilsen Ulf Berntsen.

Tusen Takk for oppmerksomheten ved min 60-årsdag.
Med hilsen Bjørn Edvardsen.

Tusen takk for blomsten jeg fikk til 70-årsdagen.
Hilsen Mathias Wehus.

Tusen takk for oppmerksomheten på min 60-årsdag.
Hilsen Stein Tore Skarsbø.

Takk til Mantena og Vestbanenenes Verkstedarbeiderforening for gaver og blomster da jeg ble pensjonist 1. oktober 2014. En spesiell takk til personalet på Filipstad for godt samarbeid.
Med hilsen Odd Lillemoen.

Takk for oppmerksomheten på min 70-årsdag.
Hilsen Per Erik Iversen.

Tusen takk for de fine gavene jeg fikk av Verkstedarbeidernes Landsråd og Statsbanenes Verkstedarbeiderforening på min 60-årsdag.
Med hilsen Kjell Næss



Tusen Takk for all oppmerksomhet ved min avgang.
Hilsen
Bjørn Ingard (Vedbjørn) Olsen.

Hjertelig takk til arbeidskollegaer, administrasjon og foreningen for gaver og blomster ved min avgang.
Hilsen Ingard Strømsborg.

Til Verkstedarbeiderforeningen.
Takk for oppmerksomheten og de fine blomstene jeg fikk ved min 70-årsdag.
Hilsen Per Anker Andersen.

Takk for oppmerksomheten på min 70-årsdag.
Hilsen Knut Nilsen

Tusen takk for gaver jeg fikk da jeg ble pensjonist.
Hilsen Jon F. Kristoffersen.

Takk for oppmerksomheten til min 80-årsdag.
Arne Morken.

†

Takker så mye for all deltagelse ved min kjære kone Wenches bortgang.
Hilsen Ivar Stubberud.

*Vi ønsker alle en riktig god jul
og et godt nytt år.
Statsbanenes
Verkstedarbeiderforening, Oslo*