



# Verktøystedarbeider'n

verkstøystedarbeideren.no

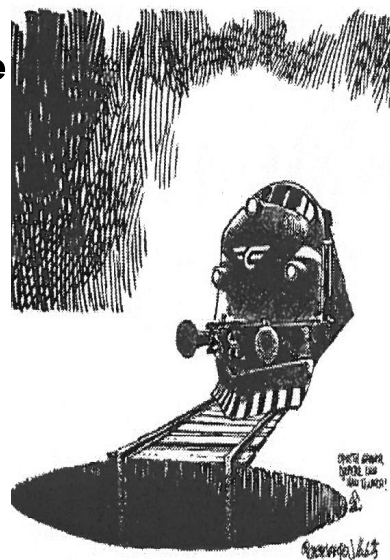
Nr. 2 - 2019 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verktøystedarbeiderforening, Oslo

## Nei til anbudskaos i togvedlikeholdet!

**Jernbanepakkene i Norge setter oss som reparerer tog i en uholdbar situasjon. De forskjellige firmaene som vinner anbud på de forskjellige strekningene bruker lang tid på å inngå avtale med vedlikeholder.**

**Staten tillater at det ikke stilles krav om at vi som vedlikeholder de anbudsutsatte togene virksomhetsoverdras til de firmaene som skal vedlikeholde togene. Dette spillet er rigget til for å skvise oss verkstøystedarbeidere.**

**Les mer på side 5  
Politiske streiken side 11**



**MEN TROSS ALT: GOD JUL!**

[www.verkstøystedarbeideren.no](http://www.verkstøystedarbeideren.no)

# Landsrådetets hjørne



Petter Trønnes, Leder  
Jernbanenes Verksted-  
arbeideres Landsråd

**Hei alle sammen da er det gått et halvår siden sist og jeg håper dere alle har hatt en fin sommerferie. Det har vært en høst med mye aktivitet og her kommer litt informasjon om noe av dette.**

## **Lønnsoppgjøret:**

Det var vanskelige forhandlinger i år og vi var godt i gang med forberedelser til en eventuell konflikt etter mekling. To uker før meklingen skulle startet ble vi kontaktet av ledelsen for å se om vi kunne komme til enighet, og vi sa selvsagt ja til dette. Dette arbeidet ble gjort i det stille siden vi hadde kort tid før meklingen skulle starte og det ikke var sikkert vi ville klare å bli enige. Men vi klarte å komme til enighet bare dager før meklingen, med et resultat på 15 800 kr. til alle ansatte. Noe vi ser oss godt fornøyd med, håper det også svarte til deres forventninger.

## **Avtale om forbedringsarbeid:**

I forbindelse med lønnsforhandlingene ble det også laget en avtale mellom NJF og Mantena om at det skal startes et arbeid som skal se på hvordan vi jobber. Dette er et arbeid som skal se på alle deler av Mantena og forslag skal jobbes frem fra avdelingene. Dette er viktig for oss da det er dere som jobber nærmest produksjon/lager/planlegging osv., som vet hvor skoen trykker og hvor vi har mest å forbedre oss. Det blir satt ned en styringsgruppe som skal følge opp dette arbeidet. Her skal det sitte folk fra

både tillitsmannsapparatet og ledelsen. Fra NJF så skal undertegnede og Nils Bull, leder av Oslo foreningen sitte. Jeg er sikker på at det er en del av dere som har gode ideer, og jeg håper dere engasjerer dere og kommer frem med dem.

## **Virksomhetsoverdragelse til Stadler:**

Det nærmer seg nå at våre medlemmer som jobber med Flirt kontrakten blir overført til Stadler. Deler av denne prosessen har vært uryddig og vi har lært en del om hvordan dette må gjøres hvis vi kommer opp i denne situasjonen igjen. Dette gjelder når ansatte arbeider med flere materiell typer og kontrakter, her må vi ha klarere retningslinjer på hvordan man tar ut det personellet som skal over til ny arbeidsgiver. I avdelinger som kun jobber med den kontrakten vi har tapt er situasjonen enklere å håndtere. Ellers så gjenstår det fortsatt noen forhandlinger med Stadler på hvilken lønn/overenskomst de som kommer over fra Mantena skal ha. Men vi har god tro på at dette vil løse seg.

## **Fribilletten:**

Det har gjennom året vært mye snakk om hvordan regjeringens skattlegging blir, hvis det ikke skulle dukke opp noe uforutsett så blir ordningen slik at vi må skatte av den reelle verdien av den billetten vi henter ut. Ordningen vil virke fra 1. juli. 2020 og det vil komme mer informasjon om hvordan dette vil fungere. Mantena har også gjennomført noen endringer som gjelder fribilletten. De har økt egenan-

delen for pensjonister til 1250 kr., fra 01.01.2020 og Mantena vil ikke lenger tilby fribillett til nye ansatte fra 01.01.2020. NJF beklager denne svekkelsen av fribillett ordningen. Foreløpig er det ingen andre endringer for ansatte enn at vi skatter av ordningen, men det skal i løpet av 2020 sees på hvordan denne ordningen skal være i Mantena fremover.

## **Jernbanepakke 2 og 3:**

Pakke 2 ble som dere vet vunnet av SJ, vi hadde håpet at de hadde bestemt seg nå for hvilken vedlikeholdsleverandør de velger å samarbeide med. Men dessverre er dette i skrivende stund fortsatt ikke klart, jeg vet at mange går rundt og er usikker om dagen. Jeg beklager sterkt at dette tar så lang tid, men vi får bare håpe at vi til slutt får denne kontrakten.

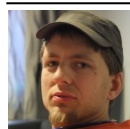
**Pakke 3** er det nå avgjort at ble vunnet av VY Tog og jeg vil gratulere VY og de ansatte der med denne kontrakten, dette var en viktig kontrakt for dem. Men det er beklagelig at de ikke har valgt oss til dette vedlikeholdet, i skrivende stund vet vi ikke hvem de har valgt som vedlikeholdssoppe-ratør, men håper at vi får vite dette før jul. Så får vi komme tilbake til dere som blir berørt av dette etter nyttår. Men vi kommer også denne gangen til å forlange virksomhetsoverdragelse for de av våre medlemmer dette gjelder.

**Så vil jeg avslutte** med å ønske dere alle en god jul og et riktig godt nytt år





# Litt om de nye 78 setta



Johannes H. Haugen  
Fagarbeider  
Mantena Lodalen

## Flytoget har bestilt åtte 4 vogners sett fra den baskiske pro- dusenten CAF

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles). Modellbetegnelsen er «Oaris». Selskapet er basert i den spanske baskiske byen Beasain. De har holdt på siden 1917, så de burde ha nok erfaring. Også Sporveien i Oslo har bestilt sine nye trikker fra CAF, så det burde borge for at de har kvaliteten i orden.

**3 av setta har ankommet Norge,** og står på Grorud for diverse arbeider. Offisiell avduking har vært avholdt. De er titt og ofte ute på prøvekjøring.

**Setta er bygget opp** på samme måte som de gamle flytoga. De fleste komponentene er plassert i underredet, som i dag. Dette gjør at det mest trolig ikke trenger å bli de store ombygningene av verksted fasilitetene i Lodalen. Togene har vært i Lodalen for testing. Så får vi flere svar da.

**Det har vært en del forsinkelser i** prosjektet. Mest sannsynlig får vi

ikke sett dem i trafikk før et godt stykke ut i 2020.

**Førsteintrykket** fra gutta på gølv er bra. Noe ser ut til å virke bedre gjennomtenkt enn på type 71. Noe annet virker noe mer knotete. Her får tida avgjøre hva som blir fasiten.

**Det skal bli morsomt å skru på** nytt materiell. Der er tross alt over 20 år sia den nye hovedflyplassen på Gardermoen ble åpna. Så får vi satse på at Mantena kan bidra til å gjøre type 78 minst like stabile som type 71 har vært.



Spor 13, på Grorud.



# Bergen Verk

**Tekst og foto:  
Hans Thorsen  
Jernbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Bergen.**

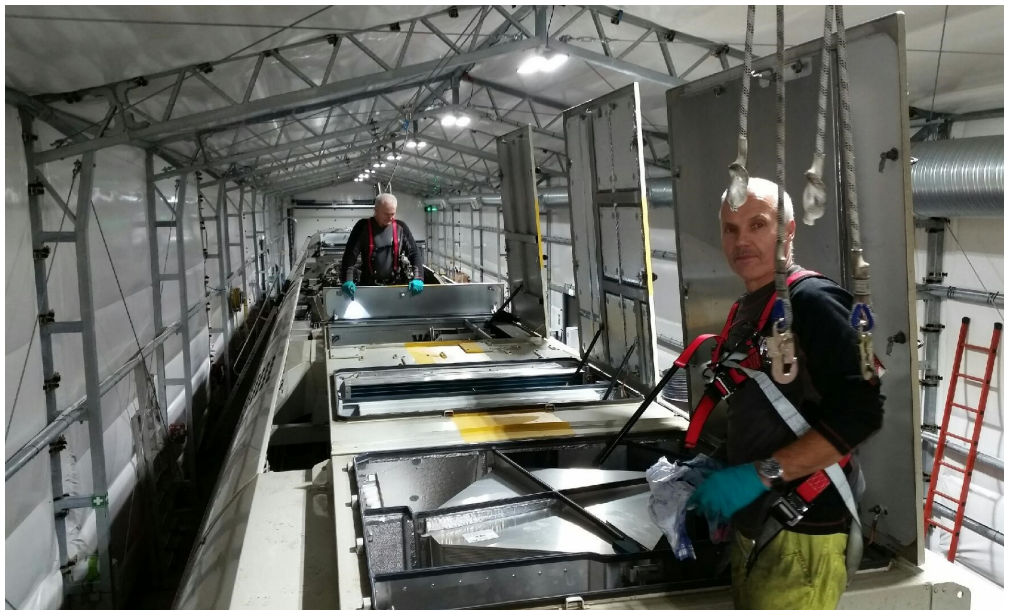
**Verkstedet i Bergen** er nå helt fjernet. Entreprenør har så vidt begynt på grunnarbeidet. Vi har så langt ikke sett noen detaljert plan for det nye verkstedet. Det bør jo bygges for vedlikehold av flere typer materiell.

**Den midlertidige** plasthallen fungerer nogenlunde bra. Litt kronglete når man skal arbeide på taket på type 75, er kun grav på en side, pluss under.

**Så må** vi nok en gang flytte garderober og kontorer. Bybanen skal fram og nåværende bygning blir revet. Vi har fått nye lokaler i stasjonsbygningens 3. etg.

**Fra 1. februar overtar** Stadler vedlikeholdet av de ti 75 settene som er i Bergen. Da blir det å dele lokalitetene med dem. Da kan det nok bli kamp om plass.

**I desember 2020** kommer det en ny aktør som skal trafikkere Bergensbanen, så det blir spennende å se hvem som får vedlikeholdet da.



*Nils Inge Skaftun og Jan Olsnes i arbeid på tak, type 75, i den midlertidige hallen.*



*Skiftmaskin Zephir «Krabben» Crab 3100, som trekker 75 sett.*

## Verkstedarbeider'n

ORGAN FOR STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO OG  
JERNBANENS VERKSTEDARBEIDERES LANDSRÅD

**Redaktør:** Nils Bull, Mantena Grorud tlf. 986 34 729

**Medlemmer:** Johannes Haugen, Mantena Lodalen  
Svein Asgrimplass, Mantena Grorud  
Daniel Hernes, Mantena Lodalen  
Leder JIL Grorud

Layout og trykk: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Stoff til Verkstedarbeider'n kan sendes på e-post til [svfgrd@mantena.org](mailto:svfgrd@mantena.org)

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 Kjøraas på Grorud, tlf. 916 54 744 eller i Lodalen, Terje Borgersen tlf. 951 15 579

# Verksted Hamar

## Noen bilder i fra verkstedet på Hamar.

Foto: Morten Brohjem.

Bilde under. Venstre: Sporjusteringsmaskin. Høyre: Ballastrenseverk.



Venstre: Sporjusteringsmaskin.  
Høyre: Ballastrenseverk.



Til venstre: DI 3  
(Baneservice)

Til høyre: DI 3  
(Jernbanemuseet)

## Jernbanepakkene og oss verkstedarbeidere

**Vi verkstedarbeidere har vedlikeholdt og reparert togene i Norge i alle år.**

Nå har den blå-blå regjeringen fått lagt jernbanen ut på anbud med god hjelp av EU. Våre kollegaer som jobber i togene får sine arbeidsplasser satt ut på anbud i jernbanepakkene som regjeringen legger ut. Hvis NSB/VY taper anbudet blir de ansatte der virksomhetsoverdratt til det firmaet som vinner anbudet. Så må de ansatte på togene sloss for at ikke tariffavtalen blir dårligere i det nye firmaet de blir virksomhetsoverdratt til.

**Vi som jobber med togvedlikehold/renhold i Mantena og Tra-**

fikkservice har helt uklare regler i dette anbudsregimet. Det er ingen regler som pålegger de firmaene som byr på drift av togene i jernbanepakkene å ha inngått avtale om togvedlikehold som en del av anbudsordningen. Det har vært langvarige krangler om vi verkstedarbeidere har krav på virksomhetsoverdragelse til de nye firmaene som skal vedlikeholde togene for anbudsvinnerne.

**I de pakkene som hittil er tildelt, så har det tatt lang tid etter at kontrakten med anbudsvinneren er underskrevet, før kontrakten med togvedlikeholdsselskap blir skrevet under.**

**Vi verkstedarbeidere på jernbanen nekter å leve i et slikt reggløst anarki!**

**Vi krever at ved utsettelse av anbud på drift av togstrekninger så skal det være et krav i anbudspapirene om at togvedlikeholdet skal være avtalt som en del av anbudet.**

**Vi krever også at det slås fast i anbudspapirene at vi som vedlikeholder togene i dag har krav på virksomhetsoverdragelse hvis et annet firma skal overta vedlikeholdet.**

Redaksjonen.



# DU STORE AL



Svein Asgrimplass  
Pensjonert  
Verkstedarbeider

## FORORD:

**Jeg vil innlede her med å si at det er helt sikkert mange som lurar på hvor i all verden jeg har fått alle disse utrolige historiene fra, og til det må jeg bare opplyse om at dette er gamle jernbanehistorier som jeg har hørt fortalt av gamle jernbanefolk opp gjennom tidene, helt i fra jeg var liten guttehalp.**

Jeg var jo ofte i sammen med min far som jobbet på jernbanen og det ble fortalt en god del høyst morsomme historier i lokstallen på Ål og på jernbaneverkstedene her i Oslo og ute i sporene i de blå timer, og når snakkesalige jernbanefolk møttes i lag og forsamlinger og en del andre steder.

Alle disse jernbanehistoriene bar preg av en helt spesiell humor, jernbanehumor, som jeg kalte det, som for meg gjorde disse historiene helt unike.

Ja, for det har til alle tider vært en helt spesiell humor på jernbanen som jeg har ledd mye av og mange av disse gamle jernbane-

folka som fortalte disse historiene var veldig gode til å fortelle, og om de krydret historiene litt for at de skulle bli veldig morsomme, tjå.....se, det vet jeg ikke.

**Men nå får dere enda en historie til her, som er helt utrolig, selv for en jernbanemann anno 2019, he, he, he.**

For mange herrens år siden skulle et sirkusteam på død og liv ha fraktet fire fryktinngyden- de kjempesvære indiske elefanter fra Oslo Ø., som det den gang hete, og to illsinte alpakkaer med

## «Det har til alle tider vært en helt spesiell humor på jernbanen»

tog over fjellet til Bergen. Det var elefantene Hilda, Elvira, Sonja og Olga og et alpakka- par ved navn Hans og Grethe som visst nok var samboere (ikke gift altså), og DET ble litt av et sirkus må du tro når dyrepasserer og sirkusartisten Ot- helio skulle geleide disse enorme og trassige dyrene inn på vogna i sammen med to mildt sagt forskremte reisegodsbe- tjenter fra GX som nesten aldri hadde sett en elefant før, langt mindre vært i nærheten av en.

Elefantene stampet med de svære føttene og blåste i snable- ne som tåkelurer og viftet med

## «Grethe måtte til slutt resignere og gi tapt i spor 1 på Bryn stasjon»

de svære kålbladørene sine mens de utstøtte noen høylytte stygge lyder som kunne skremme f.... på flatmark, he, he, he.

De to alpakkaene ved navn Hans og Grethe, døpt av en katolsk prest i Nederland, satte åpenbart svært liten pris på å skulle ut på tur med NSB for plutselig rev den ene seg løs og stormet bortover perrongen til de andre reisendes store for- skrekkelse, og det var selvfølgelig hunalpakkaen Grethe, ja, for alltid så må jo «kvinnfolka» finne på noe krøll, he, he, he.

En eldre herremann med hatt og spaserstokk og noen middelald- rende fine fruer fra Oslo's beste vestkant med pudler i bånd, holdt på å bli løpt ned av en ill- sint alpakka med frådende kjef- t som flekket tennene mot de mens den utstøtte noen frykt- inngytende og illevarslende brøl.

Det ble jo som tenkes kan et fryktelig oppstyr med full stans i all togtrafikk og politi og brann- vesenets beredskap og redd- ningstjeneste ble omgående alar- mert, og som tidligere beskrevet, DET ble et sirkus uten sidestyk- ke altså, med en intens alpakka- jakt til langt opp i Brynsbakken og enda litt lengere.

Etter to og en halv time med fullt kaos og en rabi- at alpakka med både politi og brannvesen og en flokk jernbanefolk i hele-

# PAKKA ALTSÅ

ne måtte Grethe til slutt resignere og gi tapt i spor 1 på Bryn stasjon, der den hadde «sporet av» og satt seg dønn fast i en sporveksel, he, he, he. Den kom tilbake i levende live og i god behold, hengende i krana på brannvesenets redningsbil, så det gikk utrolig bra til slutt denne gangen også.

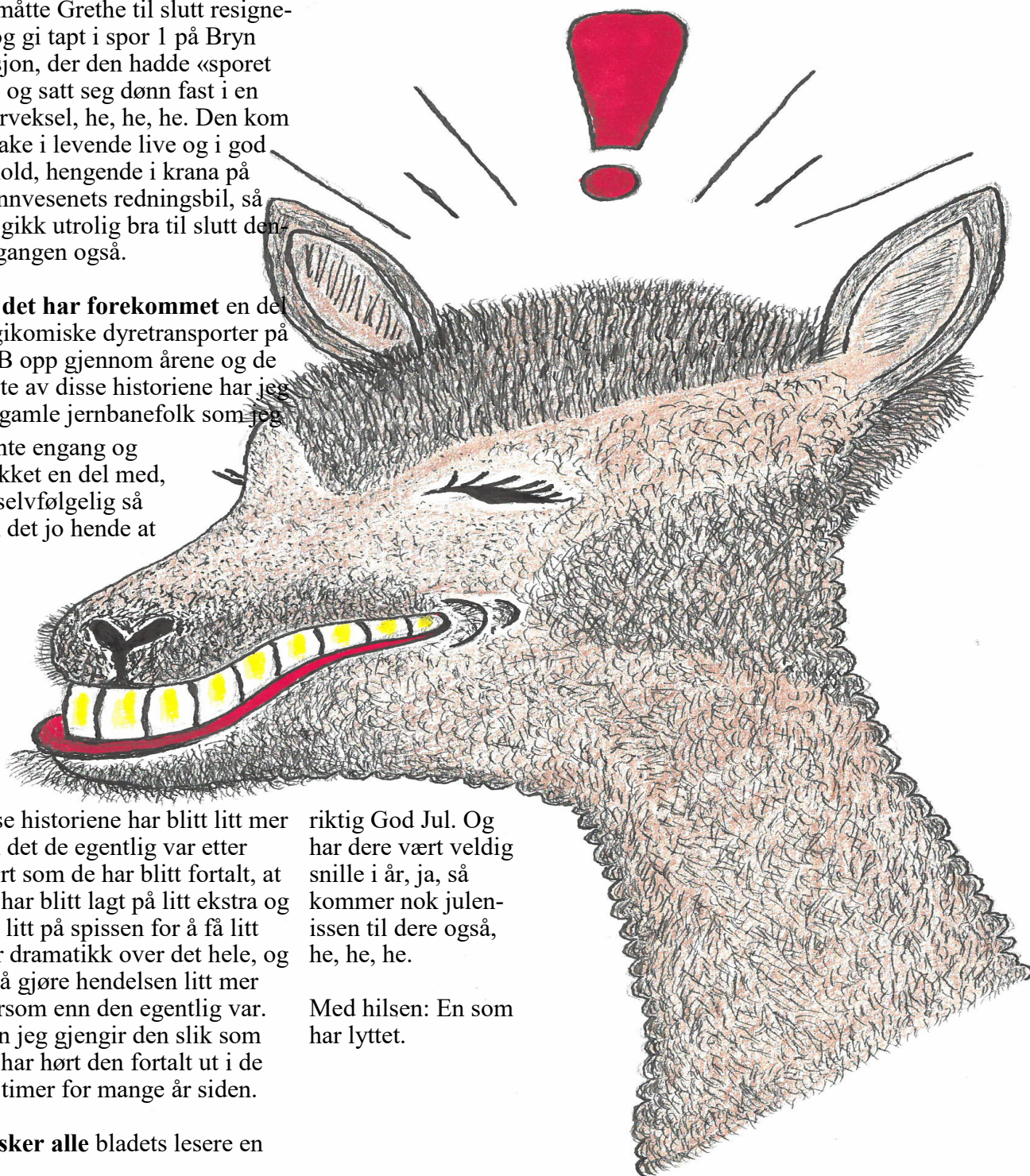
**Ja, det har forekommet** en del tragikomiske dyretransporter på NSB opp gjennom årene og de fleste av disse historiene har jeg fra gamle jernbanefolk som jeg kjente engang og snakket en del med, og selvfølgelig så kan det jo hende at

disse historiene har blitt litt mer enn det de egentlig var etter hvert som de har blitt fortalt, at det har blitt lagt på litt ekstra og satt litt på spissen for å få litt mer dramatikk over det hele, og for å gjøre hendelsen litt mer morsom enn den egentlig var. Men jeg gjengir den slik som jeg har hørt den fortalt ut i de blå timer for mange år siden.

**Ønsker alle** bladets lesere en

riktig God Jul. Og har dere vært veldig snille i år, ja, så kommer nok juleissen til dere også, he, he, he.

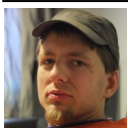
Med hilsen: En som har lyttet.



## GRETHE



# Profittjag i klimakampen



Johannes H. Haugen  
Fagarbeider  
Mantena Lodalen

## Trenger det egentlig bare være for eller i mot menneskeskapt klimaforandring?

Noen klimaekspert skal jeg ikke påberope meg å være. Derfor prøver jeg å unngå å formane noe i denne delen av klimasaken.

Da vil jeg heller si noe om stor-kappitalen som har gjort sitt definitive inntog. Takket være at politikerne har latt oljefondet flyte rundt. Til fri bruk for de aller rikeste, så lenge de kaller det miljøvennlig.

Det grelleste eksemplet er vindkraft i norsk natur.

På 70-tallet stod slaget om vannkrafta. For eller i mot temming av norske elver. Motstand møtte man definitivt. Uten at motstanderne klarte å vinne frem. En av de største grunnene til det, var at velstanden krafta ga, kom kommunene og oss tilgode. En effektiv måte å skaffe seg goodwill på.

I 2019 er tanken om å gi de med ulempene noe tilbake, helt fraværende, inntil nylig. Nå skal penga ut av landet fortere enn svint. Mens lokalbefolkninga, både mennesker og dyr langs Trøndelagskysten og andre steder skal måtte leve med svosj-svosj få meter fra husveggen sin.

Nå er ikke Ola og Kari så dumme som politikerne hadde håpa på. Motstanden har vokst. «Motvtind» er i medvind. Noe har man funnet ut man må gi lokalbefolkninga. Nå kappes vind-

kraftprofitørene på hvor mange tørre kneipbrødsmuler til 3.90 de må legga igjen for å komme unna den enorme motstanden. Det skal nok mere til for å stoppe frøyaværingene i sin kamp, enn fagre løfter.

Hele kampen er uansett en interessant studie i hvordan kapitalkreftene bevisst bruker folks klimaangst for å grabbe til seg enda mer.

Så til 1000 kroner-spørsmålet. Hva skal til for å virkelig vekke klimakampen i seg selv? Ihvertfall ikke å kaste hele Norges oljefond etter de rikeste, ut av Norge. Klimakampen har slik

den har utvikla seg nå, null troverdighet hos meg. Da lar jeg heller verden bukke under for CO2 utslipp.

Bruk Heller penga på å få tilbake produksjon i Norge. For eksempel kunne vi jo starta å bygge miljøvennlige tog igjen. På rein

norsk vannkraft. Det skorter vist nok på sovevogner for tida. Aluminium har vi nok av. Kortreist, fra for eksempel Høyanger. Da har vi plutselig ei vognkasse.

