



# Verkstedarbeider'n

verkstedarbeideren.no

Nr. 2 - Desember 2018 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo



**Franske tilstander**  
**Les om de Gule**  
**Vestenes krav på side 12**



**Merchedes**  
**på skinner**  
**Side 17**



**Det bygges nytt**  
**verksted i Stavanger**  
**og i Bergen skal den**  
**gamle lokstallen**  
**rives...**

**Ri-Bus konflikten**  
**på 90-tallet og**  
**Jernbanepakke 4**  
**Side 8**

**Verkstednytt i Mantena, side 2-4 og 14-16**



**DISTRIKTSNISSENE**

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

# Verkstednytt i Mantena



Terje Borgersen  
Hovedverneombud  
Mantena Lodalen

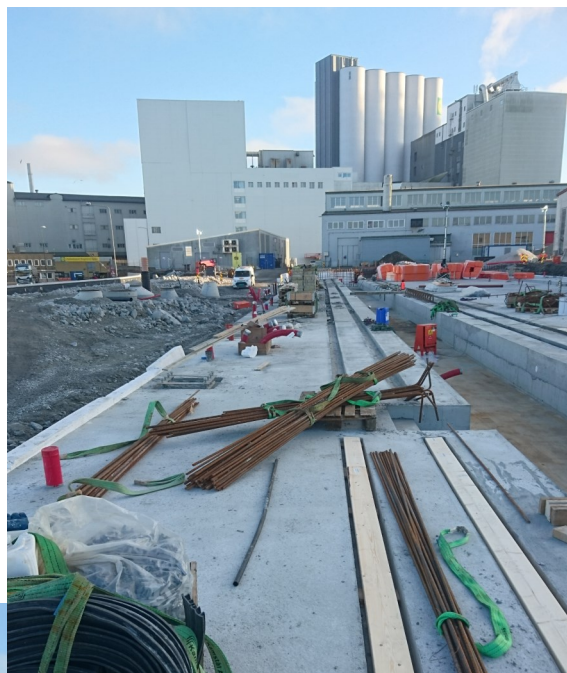
**Det er i ferd med å bli store forandringer i Verksted strukturen i Norge på grunn av Jernbanereformen. Anbud på operatør og vedlikehold. Oppsplitting til pakker. Pakke 1, 2, 3, osv.**

For tiden bygges det et nytt verksted på Kvaleberg i Stavanger, ved siden av det gamle. Verkstedet er 120 m langt, 25 meter bredt, med 2 søylesatte spor. Et spor med taktilgang og et spor med multiløftebukker. Dette skal brukes til å vedlikeholde togene som skal trafikere Sørlandsbanen, Arendals og Jærbanen. (Go-Ahead). Verkstedet ferdigstilles før sommern 2019. Bane Nor planlegger å kjøpe inn en transportabel hjuldreiebank som skal benyttes både i Stavanger og i Bergen.

I Bergen skal i disse dager det gamle verkstedet ved Bergen stasjon rives. Det skal bygges et nytt på samme sted og plass. Hvordan verkstedet skal se ut? Planen er veldig lik det som bygges i Stavanger. I mellomtiden er det satt opp en midlertidig plasthall, ett spor 120 m langt, med taktilgang. Når det nye verkstedet i Bergen skal stå ferdig er ikke lett å si noe om.

I Flåm skal den gamle gule lokstallen forlenges med ca 30 m, mot Myrdal, for å kunne ta vedlikehold på Flåmsbanemateriell, i den perioden det bygges nytt i Bergen (mer om Bergen på s. 14).

Det snakkes/planlegges planer om nye verkstedbygg på Marienborg og i Narvik. Om det blir en realitet er vanskelig å si noe om.



*Bildene viser startfasen av bygginga av det nye verkstedet på Kvaleberg i Stavanger. Under planleggingen er det ikke tatt godt nok hensyn til alle materielltyper, noe som kan resultere i problemer med vedlikehold av type 73.*

# Nedleggelse av Jernbaneverkstedet på Hamar



Nils Bull , Leder  
Statsbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Oslo

**Verkstedarbeider´n tok en prat med lederen av Verkstedarbeiderforeningen på Hamar Morten Brojem. Dette fordi Hamar verkstedet for andre gang skal legges ned.**

**Morten Brojem**, foreningsleder på Hamar, forteller at i 1986 var det 130 ansatte på verkstedet. De hadde salmakerverksted, stort snekkerverksted og verksted for småmotorer, blant annet. På slutten av 90 tallet var det en kraftig nedbemanning til 40-50 ansatte på verkstedet. Verkstedet har siden den tid i hovedsak drevet med vedlikehold av anleggsmaskiner på jernbanen, som vi kaller gult materiell.

**I 1998 ble verkstedet** med i NSB industrier, et statlig AS. Dette sammen med ombygningsavdelingen på Sundland i Drammen. Seinere ble selskapet om-

døpt til MiTrans.

**I 2004 ble en avdeling** på Grorud verkstedet innlemmet i MiTrans og 25-30 personer ble flytta fra Hamar til personvognverkstedet på Grorud (Samtidig ble alle ansatte på MiTrans flytta fra Sundland til Grorud). Da var det 16 ansatte igjen på Hamar. Morten Brojem sier at det var en rådende oppfatning i MiTransledelsen at Hamar verkstedet ville bli avvirket i løpet av kort tid. Dette førte til et voldsomt engasjement blant Hamar gutta. De ville vise at Hamar var liv laga. De som ble flytta til Grorud søkte og fikk nye jobber. De økonomiske resultatene ble godt på pluss siden på Hamar og stygge minustall på Grorud fra og med 2005.

**På Grorud ble det aldri** etablert et stort nok miljø for reparasjon av gult materiell. Kompetansen var og er fortsatt på Hamar. På slutten av 2006 fikk de resterende av de tvangsflytta guttene fra Hamar jobben tilbake på Hamar. Morten konklude-



*Foreningsleder på Hamar, Morten Brojem*

rer med at dette er fasiten som viser at kompetansen på gult var og er på Hamar.

**I 2011 merket foreningen** at det var planer for å omgjøre verkstedområdet til Hamars «Aker brygge». På dette området ville sterke krefter bygge 3000 boliger. Men da gjorde foreningen, ved Magne Høgsveen og bedriften, ved Svein Ole Bakken i spissen, en betydelig innsats slik at disse planene ble stoppet. Siden den tid har vi hatt et verksted med 20 – 30 ansatte i gamle, men svært hensiktsmessig lokaler.

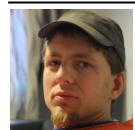
**7. mai 2018 var** Bane Nors di-

*Verkstedet på Hamar*



rektør i formannskapet i Hamar og presenterte selskapets planer for byutvikling og avvikling av verksteddriften på Hamar. Bane NOR hadde besluttet at verksteddriften skulle avvikles fra og med 31/12 – 2021. Dette fikk vi ansatte vite gjennom lokalpressen den 9. mai 2018. Vi kontaktet vår lokale ledelse som ikke visste noe om dette. Den 16/5. 2018 sier adm .dir. Bråten til Hamar Arbeiderblad at Mantena vurderer en løsning i regionen eller flytting til Grorud og Trondheim. Alle skulle beholde jobben, men nytt arbeidssted.

**14/5 2018 ble vi informert** om at det var nedsatt en gruppe ledere i Mantena som skulle finne en bra løsning for sted for å drive vedlikehold av gult materiell innen året var omme. Vi ansatte var



Johannes H. Haugen  
Fagarbeider  
Mantena Lodalen

**Nye løftebukker og takadkomst er tatt i bruk. Bane-Nor har holdt kurs for de involverte brukerne av de nye fasilitetene.**

**En del innkjøringsproblemer** har det vært. Men Bane Nor har stilt opp med ringevakt uttafor normal arbeidstid. Særlig løftebukkene er avhengige av at alt forarbeid er riktig gjort, og at det



lite involvert og informert. Det adm. dir. uttalte i pressen tydet på at flytting ut av regionen var det som var aktuelt. Først på et

evalueringsmøte av prosessen i begynnelsen av november 2018 ble det gitt løfter om involvering og grundige undersøkelser før beslutning om fremtidig lokalisering tas. På dette møtet var store deler av Mantena ledelsen tilstede.

**Men Morten** understreker at



*Plan illustrasjon over området hvor verkstedet på Hamar ligger. Verkstedet: brun bygning, nederst til venstre.*

erfaringene fra sist gang en forsøkte å flytte verkstedet ut av regionen, fungerte det ikke. Da som nå vil verkstedarbeiderne slutte og søke seg jobber andre steder i Hamar regionen.

**De ansatte** på Hamar er veldig lojale og står på , men her trengs en avklaring.

## Status Toghallen Lodalen

ikke ligger hindringer i veien. Da de skal justere seg selv, etter hvilken materielltype som skal løftes.

**I de siste ukene** har også Flirt vært innom, noe som tyder på at de har nådd sine kilometer for en del



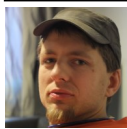
tyngre vedlikehold vi frem til nå, ikke har sett man har gjort i Lodalen.

**Får vel ta med** at man av sikkerhetshensyn har valgt å isolere strømskinnene til kranbanen, etter at man tidligere har hatt en stygg ulykke med dette i Lodalen.

*Bildene viser takadkomst og løftebukker. Under ser man type 71, løftebukk og løftebukkpanel.*



# Go-Ahead



Johannes H. Haugen  
Fagarbeider  
Mantena Lodalen

**Go Ahead Norge** har rekruttert 2 kjenninger fra jernbanen. Jan Vetle Moen, med mange år bak seg i NSB. Cathrine Elgin har mange år bak seg i NSB, Gjøvikbanen og Flytoget. Så håper vi for Mantenas

del at man kan få et godt samarbeid med dem.

## «Byen Deventers store lag heter Go Ahead Eagles.»

**Hvem er Go Ahead Group?** De er basert i Newcastle nord i England. Startet opp i 1987 for å konkurrere om busstrafikk som nyss var anbudifisert vekk fra National Bus Company.

**I 1993 fikk de sin første** store kontrakt i Brighton & Hove. I 94 og 95 fikk de for alvor innpass i Londons busskjøring. På Jernbanen kom de i 96, da de fikk jobben å drifte Thames Trains.

**I 98 tok de over** Gatwick Handling International et firma som drev med bakkeklargjøring på flyplasser.

**I 2015 og 16 vant de** kontrakter både i Stuttgart og Singapore henholdsvis tog og buss. Og i fjor fikk de innpass i Irsk bussdrift og i år er de gitt jobben med å gi



sydlendingene et bedre togtilbud. Antall ansatte var i 2017 29 000. Dette lukter det god gammel NSB årgang av. I 1980 var det knappe 17 000 ansatt i NSB.

**I år 2000 prøvde de** seg på svenske jernbaner uten stort hell. Mellom 2001 og 2005 fikk de stadig flere oppdrag på tog og flyplasser.

**I 2010 avsluttet** man flyplasseventyret og søkte seg over antlanteren hvor de fikk skolebusskjøring i St. Louis Missouri. Dette anbudet tapte de i 2014 og trakk seg så ut av USA.

**Siden det er mange** fotballfans blant oss. Kan vi jo nevne at byen Deventers store lag heter Go Ahead Eagles. Dette navnet har de hatt siden tidlig 1900 tall. Så lite med GO Ahead Group har de å gjøre. Dog allikavell, kan det jo være fristende å skaffe seg ett nytt favorittlag. Særlig for sydlendinger, kanskje?

## Søknadsfrist for Skei i påsken er 15. januar 2019



# På den ytterste utpost mot indianerland



Svein Asgrimplass  
Pensjonert  
Verkstedarbeider

**Tanker og refleksjoner rundt det å være portvakt i disse benhårde tider og om sultene jernbanefolk og spøkelser i verkstedet, bommelom-problemer og en del annet. Altså: Portvaktstjenesten ved verkstedet Gro-rud, sett med litt humoristiske øyne og har følgende tittel: JA, JA SÅNN GÅR NO DAGAN.**

Noen ganger er det all right, noen ganger er det heeeelt all right og noen ganger er det heeeelt over alle støvleskaft og laaaangt bort i staur og vegger og

til og med prestens ripsbusker, altså: Det er no innst inni, he, he, he. Neida, neida, fullt SÅ galt er det da slettes ikke, men bare nesten, når telefonene ringer i kor og alarmene piper og tuter og det er minst 20 mann i kø i luka og biler som skal både inn og ut

og noen vet ikke hvor de skal engang. Ja, det er nettopp DA portvakta sitter og river seg i håret og ønsker at han var på en solfylt og rolig strand nede på Bahamas et sted, med et glass

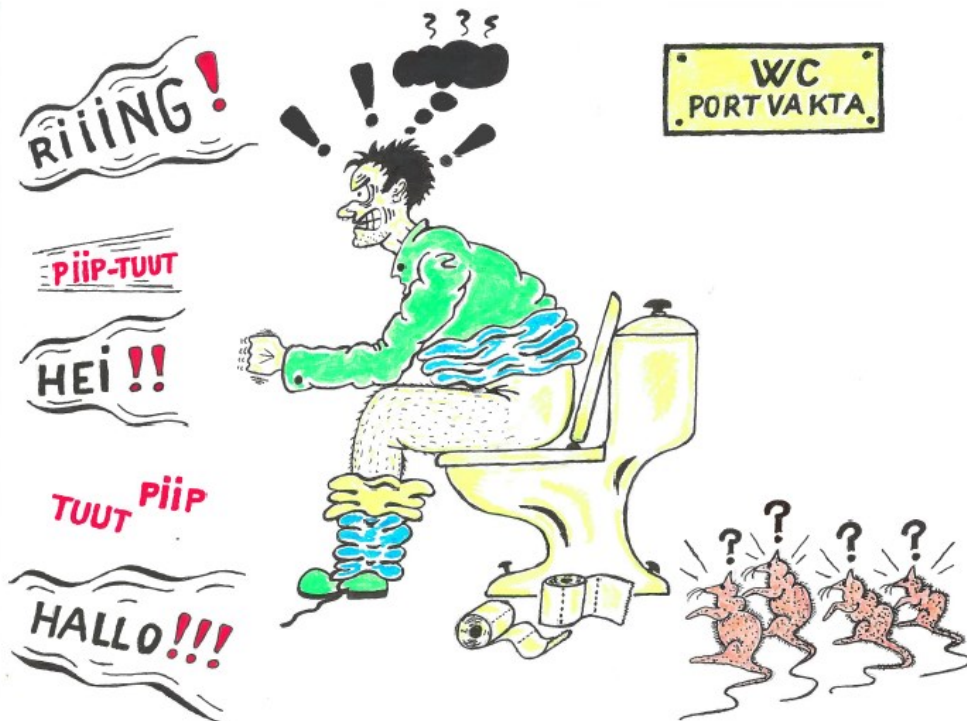
palmevin i hånden og vakker Hawaimusikk, lyttende til sydhavets brusinger og svale vind, og kanskje med en liten søt brunette i armkroken i stedet. Ja, dette er spesielt en høyst ønskelig tanke, særlig på vinterstid når snøstormene raser utenfor med 15ten iskalde blå og det er like kaldt inne som det er ute, fordi luka er like mye oppe som den er igjen. Huff og huff og atter et huff, ja da sitter til og med jeg inne med ulveskinnslua godt trukket nedover ørene og det rimer på brillene og neglesprett på fingrene.

Ja, bare det å komme seg en lynrask tur på toalettet, kun for å

med biler som skal både inn og ut og som tidligere beskrevet, noen vet ikke hvor de skal i det heletatt engang. Derfor har jeg bare på spøk foreslått en slange med trakt og beholder under skrivebordet, he, he, he. Tilbakemeldingen på det lød: FORSLAG

**«Jeg kan fort bli veldig heftet på runden, for hun vil som regel klemme og kose litt.»**

IKKE VEDTATT. Det går nå enda an om man bare skal bimme-lim, det er straks mye verre om man også i tillegg må bomme-lom, for det tar mye lengere



tid og DA blir det i hvertfall krise med både folk og biler og telefoner og DET er det ikke så lett å bare dri.. i, he, he, he.

**JA, JA, SÅNN GÅR NO DAGAN.** Ellers så er det veldig lite med indianere å se for tiden, for utenom en Odøling i ny

skvette en aldrig så liten skvett, eller hilse på kystvakta i Hemse-dal som jeg pleier å si. Ja, selv bare DET er jo nesten en saga-blott når det «strøymar» på med folk i luka og DEN løperekka

og ned som har forvillet seg inn på verkstedet for å arbeide eller ??? Ja, for de tilhører visst nok den norske indianerstammen har jeg hørt, Norwegian Sioux, Norges svar på American

Sioux. NEI NÅ SURRER JEG FÆLT ALTSÅ (unskyld Odølinger, det var slettes ikke ment som rasisme). Ja og som vi i vakta pleier å si: JA, JA, SÅNN GÅR NO DAGAN.

**Kaffedrikking er en veldig viktig del av en portvakts hverdag.** Det traktes og det drikkes i kopper og bøtter og spann i litervis. Og da blir det mye skvetting vet dere og så kommer disse søte damene fra kantina med boller og wienebrød som har blitt til overs etter dagen. Det er visst ikke så mye sultene jernbanefolk for tiden, enda DE er sultene altså, nei du vet de lever godt og har det bra og kona er mett og har det bra hun også, spiser godt og sover godt og forer sine sultene gemaler med fete og margfulle retter og god, næringsrik mat, slik at de ikke skal «minke tur» som vi sier oppe i «bøgda». Ja, for mye god mat må de ha når de kommer



Nils Bull , Leder  
Statsbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Oslo

**Norske Tog er et av de nyetablerte selskapene som har kommet med Jernbanereformen.**

**De sier dette om sin oppgave** på sin hjemmeside «Vi leier ut jernbanekjøretøy på like vilkår til operatører av persontogtrafikk i Norge og bistår Jernbanedirektoratet med å utrede materiell-strategi og er ansvarlig for innkjøpsprosessen av nye jernbanekjøretøy».

## Biblioteket

Har du lyst til å lese, vi har mange bøker til utlån. Det blir kjøpt inn nye og aktuelle titler. Ta en tur innom og se om det er noe som faller i smak. Hvis det er noe du lurer på angående biblioteket, ring foreningen på 986 34 729 eller 456 93 141

hjem fra en ellers så slitsom og høyst krevende arbeidsdag, der de har gitt absolutt alt for jernbanen og litt til. JA, JA, SÅNN GÅR NO DAGAN.

**Jeg må jo selvfølgelig** nevne låserunden rundt om i verkstedet på kveldstid også da. Når vi farer rundt og låser alle låsbare dører og porter vi ser og slukker alle lys vi ser og da blir det mørkt og stille i de store skumle hallene. OG DET ER DA vi treffer på alle verkstedspøkelsene» som komme svevende gjennom luften og sier BUUUU...he, he, he. Særlig borte på lageret og inne på el-komp. Men jeg gleder meg til hver kveld, for ofte treffer jeg også på en utrolig sexy spøkelsesjente og DA kan jeg fort bli VELDIG heftet på runden, for hun vil som regel klemme og kose litt av og til. Og en kveld traff jeg også på søstera hennes også, MEN DA ble det

stort sjalusidrama på el-komp og da spøkte det noe veldig stygt der borte altså, ja for da ble det «kvinnekamp» på død og liv: KAMPEN OM VAKTMANNEN!

**Nei nå «spøker» jeg følt** altså, så nå skal jeg slutte og som vi sier: JA, JA, SÅNN GÅR NO DAGAN med eller uten spøkelsere.

**Ja, så er det både jul og nytt år** igjen da og med det så vil jeg ønske mine arbeidsslitne kollegaer en riktig god jul og et godt nytt år og så får vi håpe at det blir et godt år da, på tross av alt som skjer her på jernbanen i disse tider. Feir med måte da og så må dere ikke skjenke julenissen for mye når han kommer på besøk, he he he.

# Norske Tog

**Hittil har jernbanereformen** kostet 1,3 milliarder. Oppsplittingen av jernbanen gir arbeid til advokater og vel avlønnede direktører. Disse må jo ha standsmessige kontorer. Norske Tog tar foreløpig prisen på de flotteste kontor og bygning.

**Vi gratulerer Solvik Olsen** og regjeringen med deres nøysomme bruk av offentlige midler i jernbanereformen.



*Norske Togs lokaler, Generaldirektør boligen på Filipstad.*

## JIL Grorud

Leier ut varebiler og tilhengere.

Ta kontakt med Bjørn Hansen tlf. 916 54 480 eller Yassin Rafiq tlf. 994 02 667

# Ri-Bus konflikten og Jernbanepakke 4

**Vi har lenge sloss mot** at arbeidsfolks tariffavtaler skulle ut på anbud. For foreningens del startet det med støttearbeidet for bussjåførene i selskapet Ri-Bus i Esbjerg i Danmark i 1995. Disse sjåførene jobbet i et kommunalt busselskap som ble solgt til et privat firma som het Ri-Bus. Sjåførene gikk kraftig ned i lønn, opp til 30 000 i 1994 kroner. Sjåførene krevde å opprettholde den kommunale tariffavtalen samt at alle tidligere ansatte skulle ha virksomhetsoverdragelse til Ri-Bus.

**Jernbanepakke 4 gjelder** at all persontogtransport skal anbudsutsettes. I praksis så blir de ansattes lønn og arbeidsvilkår satt ut på anbud. Prinsipielt det samme som skjedde med bussjåførene i Esbjerg. Foreningen deltok i det store støttearbeidet til de streikende bussjåførene i Esbjerg. Vi sendte blant annet ned folk til solidaritetsmarkeringer i Esbjerg. Her kommer to artikler fra Verkstedarbeider'n. Begge skrevet av Dag-Arne Johansen. Den første er fra nr. 3, september 1995:

(Red.)



Dag-Arne Johansen,  
tidligere leder av  
Verkstedklubben i Lodalen

**«RI-Bus» sjåførene har streiket sammenhengende i et halvt år Den 10. februar i 1995 gikk sjåførene ved Ri-Bus ut i streik – en streik som fremfor noe har blitt et symbol på kampen mot privatisering og anbudspolitik.**

**Det niende beste anbudet** fikk tilslaget om å danne et nytt privat buss selskap etter at det kommunale selskapet fikk dødsstøtet av myndighetene i Esbjerg. Ri-Bus benyttet sjansen til å kvitte seg med noen av de tidligere kommunalt ansatte, samt krevde overgang fra kommunal til privat tariffavtale som resulterte i en kraftig nedgang i lønn.

**«Sjåførene gikk kraftig ned i lønn, opp til 30 000 i 1994 kroner.»**

**Sjåførene krevde** opprettholdelse av den kommunale tariffavtalen, samt at alle tidligere ansatte skulle få være med i Ri-Bus. Bakgrunnen for kravet var at sjåførene mente selskapet var bundet ved lov om virksomhetsoverdragelse på dette punktet. Sjåførene fikk medhold i Arbeidsretten på disse punktene, noe Ri-Bus direktørene ga blaffen i. Senere kom også forverring av vaktlister, fjerning av toaletter og pauserom. Sjåførene ble da provoserte, og den massive sympatien begynte å bre seg.

**Den 27. februar faller** en dom i Arbeidsretten som gav Ri-Bus rett til å si opp de streikende. Etter et enstemmig vedtak blant de streikende om å fortsette kampen, får samtlige 82 sjåfører sparken. Da etableres blokad ved bussgarasjen.

**Den 6. april brøyt politiet** blokaden for første gang, og seks streikebryterkjørte busser slapp ut i bytrafikken. Da kom de

første arrestasjoner og skader av hundebitt. Dette førte til at om lag 200.000 fagforeningskamerater i hele Danmark gikk til en spontan nedleggelse av arbeid en dag.

**Det ble en del hærverk** på bybussene i Esbjerg, og de streikende sjåførene fikk skylda. Mens forhandlingene mellom partene foregikk og mislyktes, stoppet 8 – 900 blokadevakter busskjøringa for første gang. Norske fagorganiserte på felles busstur, deltok i blokaden for andre gang.

**Senere arresterte politiet** 3 personer som befant seg i blokadene. Disse ble holdt i varetekt i nærmere 3 måneder, men måtte senere slippes fri. Det ble også senere klart at politiet samarbeidet

**«Seks streikebryterkjørte busser slapp ut i bytrafikken. Da kom de første arrestasjoner og skader av hundebitt.»**

med folk som skulle utføre hærverk, for så å gi sjåførene skylda for ugjerningene. Dette har nå ført til at politiet i Esbjerg har fått et svært frynsete rykte.

**Det er av stor prinsipiell betydning** at de streikende sjåførene vinner gjennom med sine krav, selv om saken virker temmelig fastlåst. Den danske artisten Kim Larsen og hans fond «Det dårlige selskap» tilbød seg å kjøpe hele Ri-Bus for så gi det til «de riktige sjåførerene», men Ri-Bus ville ikke selge. De bestemte seg for å knekke sjåførene, men den nøtta er hard. Virkelig hard.





En av mange solidaritetsmarkeringer som var i forbindelse med Ri-Bus konflikten.

**Det er med stor respekt vi fortsatt gir vår sympati til de streikende bussjåførene i Esbjerg. Måtte de lykkes i sin kamp, og få råttenskapen av veien.**

Neste artikkel er fra Verkstedarbeider'n nr. 1 januar 1996:

### **Ri-Bus konflikten er over.**

Ri-Bus konflikten i Esbjerg varte i hele 9 måneder. De staute sjåførene klarte å holde streiken fram til 11. november. Det har vært en stor og bitter konflikt. De 82 sjåførene i Ri-Bus ble sagt opp da de ikke godtok å forandre tariffavtalen som førte til at nesten 30.000 kroner i lønnsnedslag, og forverra arbeidsforhold på mange

områder.

**Konflikten kostet** den danske stat mange titalls millioner kroner, og sympatien med sjåførene har vært enorm i hele Danmark. Det har blitt reist spørsmål om hvor klokt det danske politiet opptrådte i denne saken. Det som i alle fall er sikkert er at politiet har stilt seg sjøl i et merkelig lys.

**Men hvordan går det** med sjåførene? De måtte kaste inn håndkleet da det danske spesialarbeiderforbundet SiD vendte dem ryggen. Da forsvant den økonomiske ryggraden, og det ble helt umulig å fortsette strei-

ken. Sjåførene ble tilbudt forskjellige jobber i Esbjerg, noen også i Ri-Bus. Ironisk skriver sjåførene sjøl i sin egen internavis: «Først lavede politiet chaufførene til hundemat. Bagefter kommer vort eget forbund og anbefaler at vi skal tage jobb i en hundematfabrikk.»

**Ri-Bus lever enda**, riktignok ikke i beste velgående, men de eksisterer. Men det blir ei stønn til dem våger å ta en sånn konflikt en gang til. Sjåførene i Esbjerg har laget Danmarkshistorie!!

**Vi respekterer dem høyt for det de gjorde!**

# 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.no](mailto:svfgrd@mantena.no)

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

# Klimaskremsler

**Da jeg traff Nils Bull på et møte om krigsfaren og Nato, fikk jeg spørsmål om å skrive et innlegg. Bestemte meg for å skrive om klimaskremsler.**

**Og det første jeg finner på pc'n i kveld er:** «Den nyvalgte representanten i Kongressen i USA Alexandria Ocasio-Cortez slår fast at etter sin første uke i Kongressen ber hun sine kolleger i Representantenes hus om å vedta en Green New Deal, fordi «folk kommer til å dø av klimaforandringer» (Daily Wire 25.nov18).

"Folk vil dø av klimaendringer." Jeg håper ikke det er mange av dere som tenker slik selv om aviser og nettet er full av mulige klimakatastrofer.

**For noen år siden skrev** jeg innlegg i Verkstedarbeider'n og hevdet at mennesker ikke ødelegger klima. Fortsatt er jeg overbevist om at vi har minimal innvirkning på klimaet. Det hjelper ikke med CO2-fangst eller andre merkelige

tiltak. Alle meldinger om klimakatastrofer får oss til å se bort fra krig, fattigdom og vårt kapitalistiske system som driver rovdrift på jordens ressurser. I tillegg skattes vi med penger for subsidier til omlegging av energiforsyning. Og nå skal det satse penger for å trekke CO2 ut av lufta. Det blir et nytt Mongstad, et tap i milliardklassen.

Deretter var det stabilt fram til 1980 med en stigning frem til ca. 2000. De siste 20 årene har det nesten ikke blitt varmere. I varmeperioden i middelalderen rundt år 1000 kunne de dyrke druer i England, korn på Grønland. I den lille istid gikk soldater over Øresund fra Sverige til Danmark. Alle disse endringene har skjedd uten menneskelig påvirkning.



*Erling Rønnes var første Birkebeiner i mål i 1932. Det var snøfattige vintre i gamle dager også.*

**Naturen styrer klima.** Istider kommer alt etter hvordan vårt solsystem står i forhold til galaksen (melkeveien). Varme perioder er avhengig av solas aktivitet og jordens helning i forhold til sola. Kjente varmeperioder var rundt Kristus fødsel og rundt år 1000. Nå er vi inne i en ny varmeperiode etter den lille is tid fra 1300 til 1800. Global temperatur har gått opp ca. en grad fra 1800 til 1930-årene.

**En del skremsler er det lett å tilbakevise:** Al Gore hevdet i 2007 at isen i Arktis skulle være borte på sommeren i 2013. Den er redusert, men absolutt ikke borte. I en rapport fra FN's klimapanel ble det hevdet at isbreer i Himalaya ville smelte i løpet av 35 år. Det riktige skulle være 350 år, men det er også tvilsomt etter som vi nå går inn i en kjøligere periode. Klimamodellene de bruker antar at temperaturen nå

skulle være langt høyere. Men vi vet at datamaskiner gir skitt ut med skitt inn. At isbjørner skulle være truet med mindre is, er lett å tilbakevise. Isbjørner har levd i tusenvis av år og har overlevd



Artikkelforfatter Gerhard Prösch.

mange varmeperioder. Antallet har steget fra 5000 rundt 1960 til 20-25 000 individer. (Kilde: Miljømytene 2017, side 206.)

Det skremmes også med stigende havnivå. Målinger er

## «Alle meldinger om klimakatastrofer får oss til å se bort fra krig, fattigdom og vårt kapitalistiske system som driver rovdrift på jordens ressurser.»

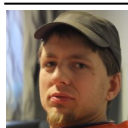
vanskelig både ved å se på nivået ved strender og ved satellittmålinger. Men svenske Axel Mørner som har vært ledende havforsker i snart 50 år, anslår 10 cm stigning fram til år 2100 med en usikkerhet på 15 cm opp eller ned.

Uansett er det slik at klimaet endrer seg uten vår medvirkning.

På bildet fra 1932 ser vi at det var lite snø i Nordmarka. Den gangen uten de store utslipp av CO2 som kom etter krigen. Så en oppmuntrende melding før jul er: CO2 kan umulig ha særlig innvirkning på klima. Og at vi opplever mer varme, er bare positivt. Med mer CO2 i atmosfæren trives planter og vekster mye bedre.

God JUL!

Gerhard J. Prösch, pensjonert.



Johannes H. Haugen  
Fagarbeider  
Mantena Lodalen

## I høst har Hearsafe vært i Lodalen og tatt støp til personlige formstøpte hørselvern.

De første har allerede kommet de med reine ører i hende. Veldig bra å se att hørselen vår tas på alvor. Flere av oss måtte innom legen for å få renska opp i øre-gangene før de ville ta noe som helst støp. Derfor kommer de først på nyåret.

Skulle vi gjort dette på eget initiativ, hadde prisen kommet på rundt 2000 Kr. Så mange hadde nok ikke gjort dette uten at Mantena hadde stått for det.

Med dette håper vi på mindre hør i fremtida.



**Juletefesten 2019 utgår grunnet oppussing av lokaler.**

# Franske tilstander

## Nok er nok - De Gule Vestenes krav i Frankrike.

## En Norsk versjon av disse kravene ville vel fått stor oppslutning på Norske arbeidsplasser!

**Adlyd folkets vilje!** Gjennomfør disse direktivene:

- Null hjemløshet: HASTESAK.
- Mer progressiv inntektsskatt, det vil si flere nivåer.
- Minimumslønn på 1300 euro netto.
- Fremming av småbutikker i landsbyer og bykjerner.
- Stopp bygging av store kjøpesentre rundt store byer som kveler småbutikker, og mer gratis parkering i bysentrene.
- Et stort program for etterisolering av leiligheter, for å fremme miljøet og hjelpe husholdninger å spare.

-Skattepolitikk: De STORE (McDonalds, Google, Amazon, supermarkeder ...) skal betale MYE og de små (håndverkere, små og mellomstore bedrifter) betale LITE.

-Et enhetlig system av sosial sikkerhet for alle (inkludert håndverkere og små selvstendig næringsdrivende). Slutt på egen sosialforsikring for selvstendig næringsdrivende (RSI).

-Pensjonssystemet må forbli soli-

darisk og derfor bli offentlig. Ingen pensjonspoeng.

-Stopp økningen i drivstoffskatt.

-Ingen pensjon under 1200 euro.

-Alle folkevalgte har rett til gjennomsnittslønn. Hans/hennes reiseutgifter overvåkes og, hvis berettiget, refunderes. Rett til kostgodtgjørelse og feriepeng.

-Lønningene, pensjonene og de sosiale utbetalingene til alle franskmenn skal indekseres etter inflasjonen.

-Beskyttelse av fransk industri: Forbud mot ut-

flytting. Beskyttelse av vår industri betyr å beskytte vår kunnskap og våre jobber.

-Slutt med at arbeidstagerer kan hentes inn fra utlandet med utenlandske arbeidsbetingelser. Det er ikke normalt at noen som jobber på fransk territorium ikke skal ha samme lønn og rettigheter. Enhver person som har lov til å arbeide på fransk territorium må behandles som en fransk statsborger, og arbeidsgiveren må betale

dem på samme måte som en fransk arbeidstager.

-Beskyttelse av sysselsetting: Begrensning av midlertidige ansettelseskontrakter i store selskaper. Vi ønsker flere perma-



nente kontrakter.

-Avskaffelse av «skattekreditt av konkurranse og sysselsetting», (CICE). Bruk av disse pengene til å fremme en fransk bilindustri basert på brenselceller (virkelig økologisk, i motsetning til elektriske biler).

-Slutt på innstrammingspolitikken.

-Slutt på renteavdrag på illegitim gjeld og begynnelsen av en gjelds-tilgivelse – uten å bruke fattige

og mindre fattiges midler, men ved å finne de 80 milliarder euroene i skatteunndragelser.

-Få slutt på årsakene til ufrivillig migrasjon.

-Korrekt behandling av asylsøkere. De har rett til bolig, sikkerhet, ernæring og utdanning for mindreårige. Samarbeid med FN om å etablere mottakssenter i mange land rundt om i verden, i avventing av utfallet av asylsøknader.



-Repatriering av avviste asylsøkere til opprinnelseslandet.

-Gjennomføring av en reell integrasjonspolitik. Å leve i Frankrike betyr å bli franskmann – fransk kurs, kurs i fransk historie og samfunnsutdanning, med diplom på slutten av kursene.

-Lovbestemt minimumslønn på 15.000 euro (i året).

-Skap arbeidsplasser for de arbeidsledige.

-Økning i sosiale ytelser for funksjonshemmede.

-Kontroll av leiepriser. Flere leiligheter med moderat leie – spesielt for studenter og arbeidstakere i usikre jobber.

-Forbud mot salg av land og eiendeler eid av staten – vannkraftverk, flyplasser og så videre.

-Konsekvent tilførsel av midler

til rettsvesenet, politi, gendarmeri og hæren.

-Lønn eller avspasering for politifolks overtid.

-Bruk av alle bompengene til vedlikehold av motorveier og riksveier i Frankrike og for trafikksikkerhet.

-Fordi gass- og elektrisitetsprisene har steget siden privatiseringen, vil vi ha begge tilbake i

offentlige hender, og prisene senkes tilsvarende.

-Umiddelbart slutte å legge ned små jernbanestrekninger, stengning av postkontor, skoler og barselavdelinger.

-Velvære for eldre. Forbud mot profitt på bekostning av eldre mennesker. I stedet for «grått gull», «grå velvære».

-Maksimalt 25 elever per klasse fra barnehagen til videregående.

-Nødvendige midler skal brukes til psykiatri.

-Folkeavstemninger skal inngå i grunnloven. Opprettelse av et forståelig og effektivt nettsted, overvåket av et uavhengig tilsynsorgan, der folk kan foreslå lover. Hvis et slikt forslag mottar 700.000 signaturer, må det debatteres og, når det er hensiktsmessig, suppleres av nasjonalforsamlingen. Nasjonalforsamlingen er forpliktet til å sende det hele til en folkeavstemning – ett år etter datoen da de 700.000 signaturene var innsamlet.

-Gå tilbake til et 7-års mandat for republikkens president.

-Valg av parlamentsmedlemmer to år etter valget av president vil sende et positivt eller negativt signal til republikkens president om hans/hennes politikk. Dette vil bidra til å få folkets stemme hørt.

-Pensjon ved fylte 60 år. Rett til pensjon i en alder av 55 år for alle personer som jobber hardt fysisk – for eksempel murere eller slakteriarbeidere.

-Forlengelse av systemet for tilskudd for barnepass (Pajemploi) fra barnets 6. år opp til barnets 10. fødselsdag.

-Økt godstransport på jernbane.

-Ingen kildeskatt.

-Slutt på livslang lønn til tidligere presidenter.

-Forbud mot at selgere kan kreve gebyr for betaling med kredittkort.

-Beskatning av bruk av diesel og parafin i skipsfarten.

# Verkstednytt - Bergen / Flåm

Tekst og foto: Kurt Myklebust  
Jernbanenes Verkstedarbeiderforening, Bergen

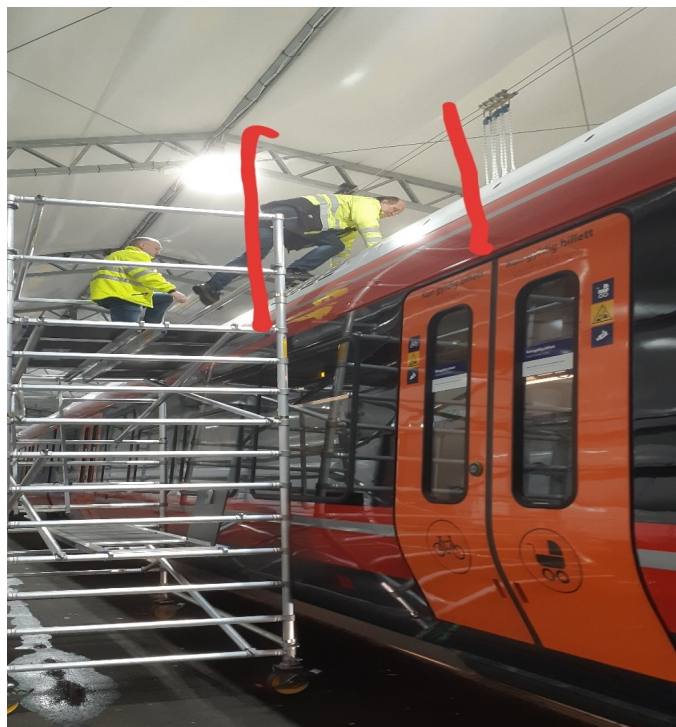
## Status for Mante- na Bergen/Flåm vedrørende vedli- kehold i midlerti- dige lokaler.

### Bergen midlertidig hall:

Høsten 2018 ble midlertidig hall satt opp og fullført på Driftsbanegården spor 35. Den skulle vært ferdig 29 juni, men det har vært 3 utsettelse med nye datoer. Den er nå til dels operativ, (november 2018) men langt fra optimal for vedlikehold. Brannvarsling er på plass. Nødutgangene til spor 34 fra visitasjonsgrav er omsider på plass. Nødbelysning er på plass. Ett stillas er på plass, men er ikke høyt nok (mangler en etasje). Vanlig stige er tenkt brukt. Stor lift er leid inn for tilgang på tak. Fallsikring er på plass. Line i tak gjennom hele hallen. Fallsikringskurs er ikke på plass, kurs holdes i Januar.

**Det skal utarbeides** en prosedyre for innsett og henting av vognmateriell i hallen med Di8 som oser fryktelig med helsefarlige partikler. Denne prosedyren er ikke klar 26. november, det jobbes med den. Det skal utarbeides en prosedyre hvordan Mantena deltar i skifting med skiftemaskin (Krabben) inn/ut av hallen. Denne prosedyren er ikke klar 26 november, jobbes med den. Må ha luft tilgjengelig på tak for å kunne utføre vedlikehold på FLIRT.

Ingen mulighet for å løfte ned komponenter fra tak. Ingen mulighet for å løfte noe form for vognmateriell opp fra sporet. Batteridrevet skiftemaskin (krabben) er plassert i hallen. Det er altfor kaldt i hallen, så varmeanlegget må kontrolleres/justeres. Flere dører som ikke



Øverst: Faremoment før man får tak i fallsikringslinen.

Nederst: Batteridrevet skiftemaskin (Krabben) med type 75.

kan låses opp/igjen (november 2018).

### Flåm og midlertidig hall for vedlikehold:

Det er besluttet å bygge en plast-hall midlertidig også i Flåm, men den får ikke visitasjonsgrav. Det er lite informasjon om

denne hallen til personalet pr. dags dato. Ferdigstillelsesdato i det blå. Det skal asfalteres på plassen utenfor med oljeutskiller (dagens krav). Varme i hallen? Er hallen isolert? Toalettanlegg for personalet? Hva skal materiellet skiftes inn med i Flåm og når på døgnet er skifting tenkt

utført? Mantena Bergen sitt vedlikeholdspersonell er IKKE interessert i å være signalgiver i Flåm. 3 hele B3 vogner inn, eller bare 2 vogner? Lengden på teltet? Viktig at det prosjekteres som arbeidsplass og ikke en garasje.

**Grunnet mangel** på visitasjonsgrav er det et ufravikelig krav at Flåmsbanemateriellet kommer til Bergen for tungt vedlikehold til permanent hall er på plass.

Flåmsbanen er ikke med i noe anbuds pakke, og er «fredet» til 2027. Det er stor usikkerhet knyttet til hvilket materiell som blir kjøpt inn for Flåmsbanen i fremtiden. Mantena har fått henvendelse om å holde liv i de gamle B3 vognene i 3 år til. Deler er utfordringen her. Dagens dispensasjon for å kjøre med materiell uten å ha dørkontroll blir neppe forlenget (litt usikker info om dette).

**Slik kan man ikke drive** vedlikehold vinterstid 2019 (Bilde med hjulkontroll). Mantena Bergen byttet rundt 60 hjulganger og mange bogger i 2018 på Flåmsbanemateriellet og det er viktig å merke seg at dette ikke lenger er mulig å få til i Bergen når loks-

*Forslag til utforming av midlertidig hall på Flåm.*

*Under: Vedlikeholdsarbeid på vinterstid. Flåm.*



tallen rives (påbegynnes i februar 2019). Berging & Beredskap hjalp til i Flåm med kritisk hjulbytte, men den spesialbilen er ikke lenger i deres



eie. De har bestilt en ny, men den kommer ikke før langt ut på nyåret.

### **Gamle lokstallen rives og ny vedlikeholdshall oppføres på samme sted.**

Det er foretatt kjerneboring og Multiconsult har sjekket grunn og betongfundament. Ingen rapport kommet oss i hende om utfallet. Med tanke på aktivitet fra 1965 skulle det forundre oss veldig om ikke det er mye olje, diesel og annet i grunnen etter ved-

likehold av lok, motorvogner. Hvor mye av eksisterende grunnarbeid som skal benyttes er usikkert. Spor 23 og 24 er fra midten av 90 tallet og her burde det foreligge god dokumentasjon. Det skal monteres løftebukker som løfter hele FLIRT. Det ryktes at riving skal starte uke 3 i 2019. Tradisjonen tro så blir denne utsatt. Mantena har fått en liten sum penger for å flytte lager, verktøy, maskiner, utstyr, reoler, garderobe, osv. Dette har pågått hele oktober og november. Det er

*Berging og Beredskap bistår med hjulbytte på Flåm.*



ikke satt dato for utflytting og når området blir anleggsområde. Mantena har fått tildelt lokaler i Terminalbygg 3 på gamle Linje-godsterminalen til administrasjon og Planavdeling. Her er også garderobene til personalet. Tilkomst til 2 etg. er håpløs da det er en smal stålvindeletrapp opp. I dette bygget er det også midlertidig lager som er langt fra det midlertidig verksted. Mye gangtid på påregnes på arbeidsoppdragene. Det er budsjettert inn med en del gangtid. Som man ser er FLIRT betydelig lenger enn gamle lokstallen.

### **Nye vedlikeholdshallen som kommer en gang.**

Det er jo usedvanlig spennende tider på gang og når det gjelder planene for den nye vedlikeholdshallen, vet personalet ingenting. Direktoratet har som policy å holde kortene tett til brystet. Bane Nor har ikke holdt et eneste informasjonsmøte i 2018. Det er ikke presentert noen som helst plan for riving, hverken metode eller tilkomst. Det drypper litt tilfeldig info på mellomlederne i Mantena. Den nye vedlikeholdshallen skal i all hovedsak bygges for FLIRT 75 og det blir sannsynligvis 2 hele servicespor med et hensettingspor parallelt. Mantena er pr. dags dato ikke invitert til å utforme verkstedet slik at det vedlikeholdsmessig blir mest mulig optimalt.

Utsettelsen av hele FLIRT anbudet er også frustrerende og skummelt. Hele FLIRT skal løftes i den nye hallen. Løftekapasitet for tak (mesteparten av komponentene ligger på tak). Personalet er redd for at vogn, lok og annet materiell ikke er tenkt inn i prosjektet. Vi i Bergen jobber også med Flåmsbanemateriell, 18 lok, B7 og WLAB-2 sovevogner (noen ganger godsvogner). Det nye verkstedet må tilrettelegges

**«Det er totalt meningsløst å bygge en ny vedlikeholdshall uten å ha kjørestrom inn i hallen. Samtlige faglige instanser vi har snakket med mener dette.»**



*«Som man ser, er FLIRT betydelig lenger enn den gamle lokstallen.»*

også for annet enn FLIRT. Skyklappene må av slik at fremtidens jernbaneverksted er allsidig. Hvem som velges som vedlikeholdsoperatør for anbudspakken på Bergensbanen vites ikke men uansett hvem det måtte være så vil den vedlikeholdsoperatøren forlange KL anlegg i den nye vedlikeholdshallen. Å måtte ettermontere KL anlegg blir 3 ganger prisen enn å implementere det i dagens prosjekt.

**Det er totalt meningsløst** å bygge en ny vedlikeholdshall uten å ha kjørestrom inn i hallen. Samtlige faglige instanser vi har snakket med mener dette. Her må Trond Rusten og Direktoratet komme med en avkreftelse eller bekreftelse på temaet. Lokførere vi snakker med sier det er totalt uakseptabelt at halve FLIRT står

inne i hallen når det er klarert for trafikk (vedlikehold utført). Åpne porter er varmetap, sikkerhet er ikke ivaretatt, ene strømvatagere er INNE i bygget (Bpa/Bpb), sperrer for ALL annen trafikk mot lokstallen osv. Personalet ønsker KL anlegg i nye verkstedet fordi det er mest hensiktsmessig vedrørende vedlikehold og effektivitet. Blir sannsynligvis økt bemanning siden bruk av elektrisk skiftmaskin er påkrevet.

**Vi har heller ikke sett** noe plan for spyling etter dyrepåkjørsler nå når lokstallen blir anleggsområde. Vi etterlyser også erstatning for togvaskemaskinen som ikke kan brukes i denne rivingsperioden (NSB burde være veldig opptatt av en løsning her siden materiellet blir møkkete og gjenngrodd). Toalettømming på FLIRT er også problematisk. Mantena sitt personell må kanskje ut av de midlertidige lokalene i Terminalbygg 3 når bybanen kommer i slutten av 2019. Det blir da inn i nye midlertidige lokaler før nye verkstedet er klart. Midlertidig hall på Driftsbanegården er ca. 120 meter lang og koster omtrent 8 millioner å lease den perioden før nytt verksted er ferdig. Midlertidig hall i Flåm er planlagt til ca. 28 meters lengde og knyttet sammen med lokstall.



# Rio Mulatos-Potosí linja - Bolivia



Johannes H. Haugen  
Fagarbeider  
Mantena Lodalen

I et forsøk på å finne ut hva Mercedes har bidratt med på jernbanefronten, kom vi over denne morsomme saken fra Bolivia.

Rio Mulatos-Potosí linja blei bygget for å frakte sølv ut fra fjellene. På 4786 m.o.h. ligger Cóndor stasjon, verdens niende høyest liggende. I dag er det personfrakt hvor Kylling og poteter



Bildene viser steder fra og ved Rio Mulatos-Potosi linja.



er bagasjen folk har med. Nesten ingen turister har oppdaget linja enda, noe som gjør turen enda mer morsom.

Prisen er 3.50 \$ og turen tar 7 timer på de 440 kilometerne. Farten er bedagelige 40-45 km/t. Klientellet langs linja foruten lokale innbyggere er hunder og muldyr, eller esler som titt og ofte forviller seg inn i traseen. Kanskje dette kan bli en ny feriehit for Mercedesentusiaster. Skal jeg anta noen problemer, vill vell høydeskrekk være ett mulig hinder.





**STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO  
INVITERER TIL 125 ÅRS JUBILEUMSFEST  
TIRSDAG 30. APRIL 2019 KL 19.00  
PÅ HOTELL ARENA I LILLESTRØM**

**ALLE AKTIVE OG PENSJONERTE MEDLEMMER  
MED LEDSAGER ER VELKOMNE  
TIL SERVERING BLIR DET KOLDBORD**



**UNDERHOLDNING:  
DAG-ARNE JOHANSEN MED HISTORIER FRA FJELLSTALLEN  
OG  
J.P LAURITZEN BAND VIL UNDERHOLDE OSS MED FLOTT MUSIKK  
GRATIS ADGANG**

**PÅMELDING SENEST 15. MARS 2019. MELDES PÅ MAIL ELLER TELEFON**

**MAILADRESSE: SVFGRD@MANTENA.NO**

**TELEFON: 986 34 729 ELLER 456 93 141**

# FEM PÅ GØLVET

Vi har spurt fem medlemmer om følgende:

1. Hvor mange år tror du det tar før Go-Ahead er konkurs?
2. Hvilken statsrådspost tror du Olaug Bollestad passer til?
3. Hvem ønsker du som ny adm. dir. i Mantena, nå som Tom Otto har sagt han ønsker avløsning?



**Laila Anita Holtet**

1. 3 år.
2. Ingen ting til overs for henne. Håper hun ikke får en post.
3. Knut Arild Hareide er jo ledig. Han vil jeg ha.



**Arild Stubsvæen**

1. 5 år.
2. Kirke og Kulturminister.
3. Bjørn Vestli hadde fortjent denne jobben. Veldig hyggelig og god sjef.



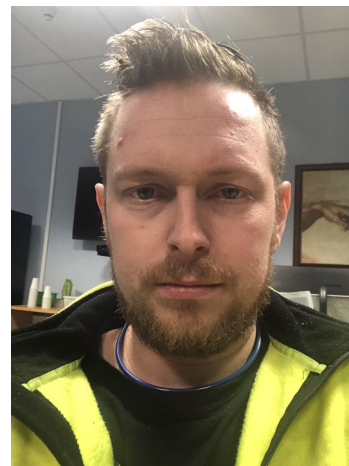
**Andreas Brugård (Trafikkservice)**

1. De heter snart Go Away.
2. Vanskelig å si, kanskje Kirke og Fiskeridepartementet.
3. Jeg jobber ikke i Mantena.



**Bjørn Hermansen**

1. 8 år.
2. Olje og Kirkeriminister høres bra ut.
3. Ingen gode kandidater.



**Ken Robert Holtet**

1. 3 år.
2. Passer bra til alt, f.eks., Kirke og Lotteriminister.
3. Morten Hovland (min nåværende sjef. Red anm.)



# TAKKEANNONSER

Takk for den fine blomsten som jeg fikk på min 75 års dag. Med vennlig hilsen Hans Westbye.

Jeg vil gjerne takke for alle gavene jeg fikk ved min avgang i Pro-

sjektavdelingen. Hilsen Kent Andersen.

Tusen takk for oppmerksomheten ved min avgang. Takker også for mange fine år med gode kollegaer. Hilsen Arild Follinglo.

Hjertlig takk for oppmerksomheten på min 90 års dag. Hilsen Leif Martinsen.

Tusen takk for oppmerksomheten ved min 60 års dag. Hilsen Jonny Gulhaugen.

# B

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE

## Returadresse

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening  
Mantena AS Grorud  
Eilert Smiths vei 1  
0975 Oslo

Telefon: 986 34 729 eller 456 93 141

E-post: svfgrd@mantena.no



# TAKKEANNONSER

Jeg vil takke Mantena for gaven jeg fikk på min 60 års dag. Jeg vil også takke verkstedarbeiderforeningen og alle i 73 avdelingen for oppmerksomheten.

Med vennlig hilsen Morten Nordahl.

Tusen takk for blomstene jeg fikk på min 80 års dag.

Hilsen Gunnar Rymoen.

Takk for oppmerksomheten på min 85 års dag.

Hilsen Bjørn Budalen.

Takk for oppmerksomheten på min 80 års dag.

Med vennlig hilsen Sigmund Fladen.

Takk for oppmerksomheten som jeg fikk i forbindelse med min 60 års dag.

Med hilsen Morten Wang.

Takk til arbeidskollegaer i Bane Nor Eiendom Grorud for gaven ved min avgang. Uten dere ingen god arbeidsdag, takk for samholdet og humøret. Takk også til verkstedarbeiderforeningen for det fine trykket og de flotte ordene som ble sagt om meg. Må også takke alle som har hatt med meg å gjøre i 33 år, for meg har det vært en glede. Det å jobbe på verkstedet er noe av det beste jeg har vært med på, kjemp og ta vare på det miljøet vi har. Hilsen Arild Bergersen.

Tusen takk for blomstene jeg fikk anledning min 85 års dag.

Med vennlig hilsen Ove Westad.

Takk for blomsterhilsen på min 75 års dag. Jeg ønsker også å sende en hilsen til mine gamle arbeidskollegaer i CargoNet.

Hilsen Sven Olsen.

Tusen takk for flotte jernbaneår sammen med gode kolleger. Jeg vil savne dere mye. Takk for gaver fra Mantena og verkstedarbeiderforeningen. Bildet er allerede kommet på veggen. En ekstra takk til skiftegutta for den fine gaven.

Med vennlig hilsen Per Arne «PA» Borgli.

Tusen takk for de fine blomstene på min 70 års dag.

Hilsen Jon Henden.

Tusen takk for de fine blomstene jeg fikk på min 75 års dag.

Hilsen Ingolf Åsgård.



Takk for de fine blomstene jeg fikk til min 85 års dag.

Hilsen Olaf Olafsen.

Tusen takk til foreningen for de fine blomstene jeg fikk på min 75 års dag.

Hilsen Tore Bråten.

Tusen takk for blomster jeg fikk på 70 års dagen min.

Arne Åsheim.

Tusen takk for gaven og oppmerksomheten på min 60 års dag.

Hilsen Øyvind Hansen.

Tusen takk for all oppmerksomhet ved min avgang.

Hilsen Charles Heimdal.

Takk for blomstene jeg fikk på min 75 års dag.

Med hilsen Alf Klubnes.

Tusen takk for de fine blomstene på min 85 års dag.

Hilsen Harald Olsen.

Takk for oppmerksomheten på min 60 års dag.

Jostein Hansen.

Hjertelig takk for blomstene jeg fikk i anledning min 70 års dag.

Rolf Hilmar Berg.

Tusen takk for oppmerksomheten på min 60 års dag.

Hilsen Geir Morken.

Tusen takk for oppmerksomheten på min 75 års dag.

Hilsen Leif Hansen.



Hjertelig takk for all vennlig deltakelse ved vår kjære Torgrim Elsruds bortgang. Kari, med familie.

Tusen takk for den flotte kransen fra Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo og kollegaer for varm omtanke ved vår kjære Tor David Tønnesens begravelse.

Med vennlig hilsen Aud Marie, Anne Marie og Heidi, med familie.

Tusen takk for vennlig deltakelse i forbindelse med Kåre Svindals bortgang.

Hilsen Elin Svindal.

Ønsker du å sette inn takkeannonse? Ring foreningskontoret på tlf. 986 34 729. Eller send oss e-post/kort. Annonsen koster ingen ting.  
svfgrd@mantena.no