



Verkstedarbeider'n

verkstedarbeideren.no

Nr. 2 - 2020 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Ett år med jernbanereformen...

Les mer på side 10



Har det virkelig blitt bedre og billigere jernbane?

Vi ønsker alle våre medlemmer en riktig god jule!

Rapport fra
Bergen side 3

Nytt fra Lodalen
side 6

Utfordringer på
Marienborg
side 12

Roboter med kunstig intelligens (IA) tar ikke jobbene våre

Mikael Nyberg skrev i 2011 boken "Det store tågranet". Der beskrev han hvordan oppsplittingen av jernbanen i Sverige førte til ansvarspulverisering og forfall av den svenske jernbanen.



Nils Bull, Leder
Statsbanenes Verksted-
arbeiderforening, Oslo

Flate organisasjoner

I boka «Kapitalets automatikk» som kom ut våren 2020 skriver Nyberg om påstandene om at jobbene overtas av roboter med såkalt kunstig intelligens (IA). Han tar også opp mytene om at i det moderne kunnskapssamfunnet er det den moderne teknikken som leder oss inn i et kreativt samfunn med nettverk av flate organisasjoner.

Ensidige operasjoner

Det han finner når han undersøker hvordan produksjonen virkelig utføres, er ikke at jobbene blir borte. Men jobbene blir splittet opp i ensidige gjentakende operasjoner. Overvåkingen av de ansatte er voldsomt, og tempoet stresses veldig opp.

Menneskene behandles som roboter

Han påpeker at det er en gjentakende spådom som kommer om at roboter overtar produksjonen i et moderne samfunn, men i virkeligheten så er det menneskene som blir behandlet som robo-



ter. De ansatte underlegges nitid kontroll på alt de gjør.

Eksempelene på dette er mange. Lageransatte på Amazons (verdens største netthandel) lager i Bielefeldt i Tyskland plukker deler fra et sted i lageret. Dette får de beskjed om beskjed om via headsett.

Ansatte som ikke holder høyt nok tempo får spørsmål om hvorfor, og "inspektører" kommer for å sjekke. Hvis delen som skal plukkes ikke ligger på anvist sted, men i stedet rett ved, så får ikke den lageransatte melde dette inn i systemet. Da kommer det inspektører som skal ordne opp i denne saken.

- Renholdernes hverdag er blitt mye hardere. Hyppige kontroller og antallet kvadratmeter som skal vaskes presses mer og mer opp. Dette skjer med og uten diverse vaskeroboter. Den hyppige utskiftningen av vaskepersonale viser at det er et voldsomt press i den bransjen.

- Nyberg finner også at antallet arbeidsfolk i verden aldri har vært så stort som i dag. Forskjellen fra

før er at mye av industrien er utflytta fra gamle industriland til Asia og Kina.

- Robotene omgir arbeidsfolk i en moderne industri, men det er folk som må legge til rette for at roboten skal få gjort jobben den er satt til. Det være seg legge pressa stålplater til rette på et transportbånd slik at roboten skal kunne sveise. Det kan også legges til rette for at automatiserte dreiebenker skal få maskinert deler.

Stress og overvåking

Det har blitt spredd myter om at det i moderne produksjonen er det ikke samlebandsproduksjon, men selvstyrte grupper. I virkeligheten er det som overtar oppsplittede arbeidsoperasjoner med mindre frihet for de ansatte og et klima i bedriftene med stress og overvåking.



Euromaint tar over

Bergensbanen er 111 år og for første gang er det et utenlandsk selskap som er aktør vedrørende togvedlikehold. Mantena tapte anbudet på pris, men var klart best på kvalitet.

Oppstart 13. desember, og det er vel i disse dager når dette leses.

Av Kurt Myklebust

*Leder Verkstedarbeiderforeningen
Bergen*

Nye verkstedet er godt i gang og de jobber hver lørdag for å ta igjen litt tapt tid. Vedlikeholdspersonalet har ikke sett noe som helst av tegninger, slik at vi aner ikke om verkstedet blir optimalt og funksjonelt. Bare 1 traverskran i hallen er lite effektivt. I gamle lokstallen hadde vi 2.



Heldigvis snudde Bane NOR slik at det blir kjørestrom inn i hallen. Skifting med EL 18 er da uproblematisk. Hvis hensettingspor 22 langs bygget blir fjernet (2 x Flirt), byr det på problemer. Hensetting er et enormt problem på hele stasjonsområdet.

Mantena ble valgt vekk i fase 1 (frem til nytt verksted er klart). Bane NOR sier at verkstedet skal være operativt 1. juli 2021.

Mantena har tilegnet seg solid kompetanse på EL18 og B7-parken over mange år, men Euromaint Rail valgte ikke å samarbeide med Mantena. Nå er det ansatt seks mann, (hovedsakelig svensker) som skal drifte dette i Lodalen.

Det har pågått opplæring hele november. Euromaint skal også ha

skiftetjenesten for Vy Vest sitt materiell og denne opplæringen er intensiv nå før oppstart.

De skal godkjennes av BHT, ha teori og nødvendig praksis. Tiden går. Man må jo levere fra dag 1. Lager og deleproblematikk er gjennomgående tema i pausene våre og vi er også urolig for komponentrevisjoner.

Overenskomsten er også tema, og etter to møter mellom NJF og Euromaint, er vi ikke enig om en ny overenskomst. Vi kan være enig når dette leses.

Bli vi ikke enig, gjelder den gamle (Mantena sin) til hovedoppgjøret 2022 grunnet virksomhets overdragelsen.

Vedlikeholdsavdelingen i Bergen

har vært underbemannet noen år, og når tre mann blir igjen i Mantena for å serve Flåmsbanen samt at tre har blitt pensjonist/ufør i 2020, går vi nå i en turnus fullstendig uten backup.

Det er opprettet et Samhandlings-senter (SAM) i Vest som blir som et minidrops. Her skal Euromaint ha med en taktisk planlegger. Sannsynligheten for at vi i Bergen ikke er Mantena ansatt når vi leser dette bladet, er stor.

13. desember starter en ny æra på Bergensbanen (link til Bane Nor sitt prosjekt for godsterminalen viser også en konstruert tegning over verkstedet i bakgrunnen).

<https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2020/banenor-kunngjor-stort-byggeprosjekt-i-bergen-pa-en-ny-mate/>

Mens vi venter...

Denne tittelen er vanlig, og ses overalt i førjulstida, forskjellen her er at vi ikke venter på jula, men en avklaring på framtida for oss her ved Mantena Anleggsmaskiner på Hamar.

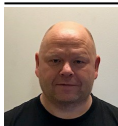
Bakgrunn

- Bane NOR har varslet om at leieavtalen på Espern må opphøre desember 2022. Dette som et ledd i videre utvikling av Hamar by og planlegging av nytt dobbeltspor. Dette er også i tråd med kommunens ønsker



3

VI TAR VARE PÅ VERDIENE



Morten Brohjem
Leder Hamar Distrikts
Verkstedarbeiderforening

De ansatte ved verkstedet på Hamar må være kretsmestere, ja antakelig helt i norgestoppen når det kommer til venting og til å ha tålmodighet.

De ble fortalt at en avklaring skulle komme før nyttår, det var i 2018., så i 2019 og nå i 2020. Det har vist seg underveis i pro-

sessen at avgjørelser som må tas har mange flere involverte enn først antatt.

Det er svært tidskrevende der tilsynelatende «tunge» avgjørelser må på plass. Mantena kontrollerer dessverre ikke alle disse.

Status november 2020.

Det er utarbeidet ett forprosjekt på nytt verkstedbygg og tilhøren-

de utvendig sporplan på Sørli. Det jobbes videre med å få på plass alt av dokumentasjon som må på plass før prosjektet med nytt verksted for Anleggsmaskiner på Sørli presenteres for styre i konsernet. De ansatte er orientert og oppdatert om dette, og må bare vente.

I dag:

Total forandring



I fremtiden:



SØRLI

Området ligger da veldig godt logistisk plassert, med kort vei til E6 (fylkesvei 232) som har en høy standard.

Med splitten av RV3 og E6, samt Fylkesveg 24 som går sørover mot Kongsvinger og deretter Sverige/ Baltikum .

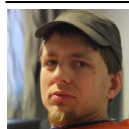
Fra Sørli er det ca 12 minutter til Hamar, 40 minutter til Gardermoen og 70 min til Oslo med bil.

Man når også en befolkning på ca 200.000 mennesker ved 30-45 minutters kjøring fra området, hvilket gir et godt arbeidsmarked.



Nytt fra Lodalen

Siden sist har vi fått beskjeden om at Euromaint ikke kommer til å bruke Mantenas tjenester på den nye kontrakta de har fått på vedlikehold for VY-Vest Bergensbanen. Forøvrig er Vy-Vest kontrakta i et eget selskap.



Johannes H. Haugen
Fagarbeider
Mantena Lodalen

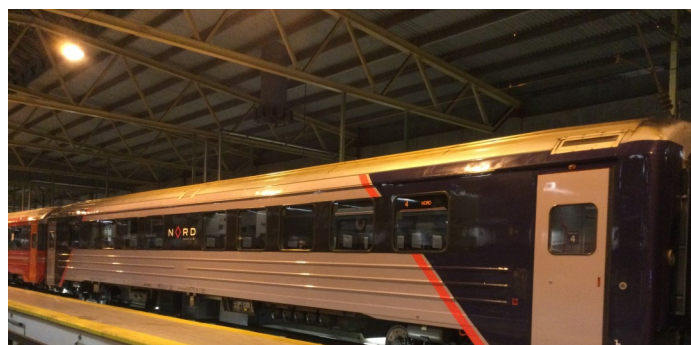
overkant av ti personer. Sannsynligvis må mange av disse bytte arbeidsgiver om de skal bli i Lodalen. Alternativet blir andre verksteder hvor Mantena har aktivitet.

Med dette forsvinner også type 7, en vogntype undertegnede har utført mang en hjertestart på i de over 15 årene man har vært på jernbanen.

Det blir spennende å følge med om kompetansen er nok tilstede

EL18-lokomotiver. Tre lokførere fra tre selskaper, og til slutt Mantenas to skiftere. For å få ut tre vogner til trafikken. En til hvert selskap.

For Mantena vill man stå igjen med å operere Dreiebenken, all type 73 for SJ og Vy, B5 for SJ og ei og anna Go-Ahead-vogn og 73-sett er stadig innom. Vi håper vi kan få gjøre mer for dem fremover. SJ har signalisert at de ønsker vesentlig mer kjøring på Dov-



SJ har valgt å foliere sine vogner. Resultatet med lakking fremstår mye bedre når man ser på flere av skjøtene. Eurodual er ankommet Norge. Lakkinga til Vy har vært intensiv med bruk av Sverige. Lastebil til Slemmestad og Grorud som leverandører. Det har gitt noen åpenbare forskjeller. Her er to sovevogner med forskjellig størrelse på gråfeltet.

Og det vil kun være dedikert personale ansatt der. Skulle man være i manko på lokfører kan man ikke spørre Vy om lån av fører fra lokaltrafikken. Førerne i Oslo får strekningskompetanse frem til Myrdal (så langt man kan kjøre før hviletida slår inn). Normalt vil kjøringa foregå mellom Oslo og Ål. I teorien kan man skryte på seg å ha jobba årevis på Bergensbanen uten ha rørt en eneste spak over høyfjellet. Bergenserne får kjøre helt til Hønefoss før hviletida blir brutt. Konduktørene tjenestegjør hele etappen mellom Norges to største byer.

Dette gir en overtallighet på i

hos Euromaint. De holder for øyeblikket stortilt kursvirksomhet i egen regi. De overtar et slitent materiell med til dels dårlig dokumentasjon, spesielt på deler. Dette må de selv finne ut av.

Mantena kommer til å låse inn alt sitt utstyr på spor vi kommer til å operere samtidig. Spesielt effektivt blir det ikke, men sånn er det i en konkurransesituasjon. Dobbel opp med løftettraller, spesialverktøy, skruer og reoler for deler. Bare for å nevne noe.

Effektiv drift ser ut til aldri å ha vært en del av jernbanereformen. Enkelte kvelder har skifting i Toghallen inkludert tre forskjellige

rebanen. Dette er godt nytt. Men det er dessverre fram i tid. Verkstedet i Stavanger er bygget for Flirt, noe som man neppe kommer til å se snurten av på de kanter på lenge. Her har Lodalen en stor fordel.

For SJ går det veldig bra med leveranser. Type 73 kjører omtrent uten feil. Bortsett fra et sett som nå står demontert grunnet lekkasje i ett rør under gulvet. Her har man skåret opp gulvet for å komme til.

For Vognavdelingen er det fortsatt mange deler som kun er i Trondheim. De må bestilles derfra, og kommer gjerne når vogna er an-



Ikke alltid at reservedelene blir lakkert likt med materiellet. Dette var helt vanlig også når det het NSB. Mange lovord har GAs design fått til tross for noen skjønnhetsfeil.

kommet Trondheim. Noen deler har vi fått plass til i Lodalen. Vi satser på at dette løses framover. Noen deler må fortsatt kjøpes ut fra Vy, og motsatt. Seinst for få dager sia måtte Vy kjøpe tilbake noen filtre som Go-Ahead hadde i Maximo/MIMS til type 7, som Vy har fått i bytte mot at GA har fått to stammer pluss to reservevogner av type 5 fra Norske tog.

Hos Flytoget er det massiv opplæring på type 78. Det har tatt lang tid å få de driftsklare. Det kan se ut som det nærmer seg nå. Med redusert reisevirksomhet er det ikke lenger behov for alle sett. Hva som skjer med type 71 blir spenn-

ner hos andre aktører. I Stadler går det unna. Med ansvaret for 50 Flirt-sett. 19 medlemmer har vi i den bedriften. Man har fått på plass en turnus som inkluderer dag og kveld i uka. Pluss formiddagen på lørdag. Tre lag med egen bas har man laget for denne turnusen. Betalt matpause har man også fått. Dette for ikke å gjøre forskjell fra de i Drammen som fikk virksomhetsoverdratt sine rettigheter fra Mantena. Fra ruteendring forsvinner vist behovet for lørdagsvakta. Litt nytt materiell har også dukka opp.

nende å følge fremover. Mulig at noen sett hav-

En ny type lok fra Stadlers fabrikk i Spania etter hva jeg har forstått. GreenCargo skal bruke disse i godstog. Navnet er Eurodual. De kan gå både på diesel og strøm. Genialt for eksempel på Raumabananen hvor det ikke er strøm.

Når vi først er inne på gods: CargoNet har nå flytta ut av Toghallen. Euromaint har flytta inn. Siste rest av NSB er nå historie. NSB Trafikkservice har nå bytta navn til agilia, med liten a må vite.

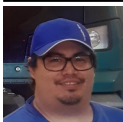


For Vy er mottoet «Grønt er skjønt.» Det er tydeligvis viktig å presisere at bergenserne også kommer hjem igjen, skulle man finne på å forvirre seg til hovedstaden.

Hva gjør 100 Stadler-ansatte i Norge?

Her er svarene på noe av det...

Her forteller hovedtillitsvalgt i Stadler Rail Service Norge, Ole Sigurd Lambach hva de Stadler-ansatte i Norge holder på med til daglig.



Ole Sigurd Lambach
Hovedtillitsvalgt Stadler
Rail Service Norge

Det er ca .100 Stadleransatte i Norge.

Vy fullservice

Vi har hatt en travel start med dette vedlikeholdet.

Euromaint tar over vedlikeholdet på 10 stk. FLIRT i Bergen nå i desember.

Stadler har også kjøpt opp delelageret for FLIRT av Vy og startet komponent vedlikehold igjen på Sundland.

Garanti-teamet i Norge

Garantidelen av Stadler Bussnang i Norge ble virksomhetsoverdratt til Stadler Rail Service Norge 1. februar 2020.

Garanti-teamet i Norge tar imot nye togsett og stresstester og kontrollerer togene før Norske tog tar over togene. Garanti-teamet har ansvaret for å følge opp og fikse alle garantifeil som oppstår på togsettene.

Togene har en garantitid på to år fra toget er tatt over av Norske tog. Norske tog AS er som kjent de som eier og kjøper inn persontogene som tidligere NSB/Vy eide. Garanti-teamet har også ansvaret for at alle modifikasjoner som skal utføres på togsette-



Ole Sigurd Lambach

ne blir fulgt opp og utført.

Vy Gjøvikbanen

Kontrakt utløpt fra å være kun en førstelinjeavtale, til en fullserviceavtale. Den er også forlenget med ytterligere to år til 2022.

Stadler har så langt 100 prosent leveringsdyktighet på denne kontrakten siden oppstart 2018

Igangkjøring/testing av to Eurodual lokomotiv som skal opereres av Green Cargo høsten 2020.

Eu-rodual er navnet på de nye diesel-elektriske lokomotivene.

Stadler Rail Service Norge vil ha ansvar for vedlikeholdet på disse også. Disse vil vintertestes på Finsefjellet i vinter.

Flirt BMU type 76 (Bi-Mode Multiple unit) (Dette er navnet på de nye dieselelektriske hybrid togene som blir type 76).

Igangkjøring/testing av 14 stk Type 76 Flirt BMU for SJ i Skien

Stadler Rail Service Norge har også ansvaret for vedlikehold av togsettene under testkjøringsfasen. Vedlikeholdet av Flirt BMU togsett skal foregå på jernbaneverkstedet i Skien. Der vil også basen til testteamet til Stadler være frem til april 2021. Planlagt delvis overtagelse (PTO) av Norske tog for første BMU-sett er i slutten av mars 2021. Etter en måneds drift av settet uten store problemer blir settene fullt ut overtatt (FTO) av Norske tog.

Langsiktig plan er at alt skal flyttes opp til den nye tog verkstedet i Støren i slutten av desember 2021.

Virksomhets overdragelse fra Mantena

Rundt 50 ansatte fra Mantena ble virksomhetsoverdratt 1. februar 2020.

Det har vært litt utfordringer i oppstart da de fra Mantena fortsatte på overenskomsten i Mantena og det ble ikke en enighet med Stadler om en overgang til Stadler overenskomsten.

Tolkinger av overenskomst Stadler og Mantena

Vi ansatte i Stadler er med i NJF på same måte som de Mantena-ansatte.

Under virksomhetsoverdragelsen av Mantena ansatte til Stadler ble det en del møter og diskusjoner om tolking av overenskomstene i både Mantena og Stadler. Vi ansatte i var ikke enige med ledelsen om hvordan en skulle tolket overenskomsten. Dette har i løpet av året løst seg, og vi ansatte er forn-



øydde med tolkingen av overenskomsten.

Lønnsforhandlinger 2020

Lønnsforhandlingene ble som mange andre utsatt til August 2020 pga pandemien. Forhandlingene dro helt ut til oktober før vi kom til en enighet med Stadlerledelsen. Det ble avholdt urav-

stemning hos de ansatte resulterte i et klart flertall på ja siden. Med dette så gikk de som ble virksomhetsoverdratt fra Mantena over på Stadleroverenskomsten 01/12-2020.

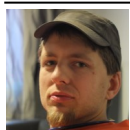
Bemanning i Stadler

Stadler Rail Service No har siden 01.02.2020 slitt med en veldig

tynn arbeidsstab for vedlikehold av togsettene. Utover året har dette blitt forbedret med en del ny ansettelse, men Stadler trenger fortsatt nye folk for å fylle opp alle turnuser. Det er bekreftet at på budsjettet for 2021 er det rom for å ansette enda flere folk til vedlikehold av togsettene.

Første år med jernbanepakke unnagjort. Hvor effektivt har det egentlig blitt?

Det er straks gått ett år med jernbanepakker. Først ut var Sydlandet og deres bane mellom Oslo og Stavanger med sidelinja til Arendal. I sommer sto pakke Nord for tur med Dovre,- Rauma- Røros, Nordlands- og Meråker-banen.



Johannes H. Haugen
Fagarbeider
Mantena Lodalen

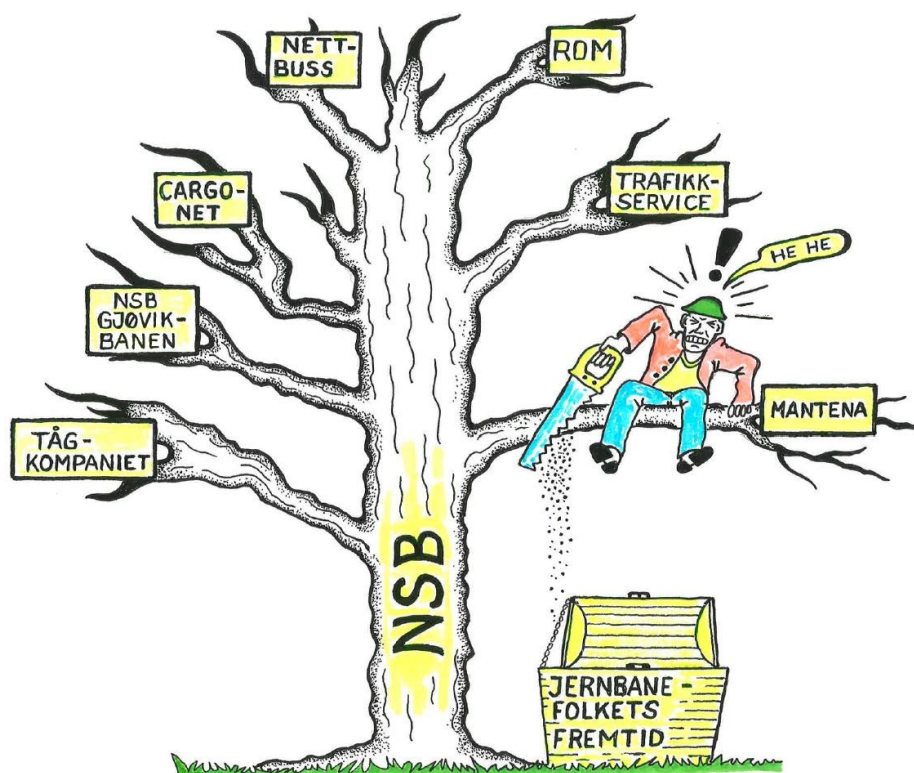
Mye av argumentene for reformen var å spare penger. Å få en mer effektiv jernbane.

Mye mulig at staten har spart penger. For alle andre ser ikke tallene veldig gode ut.

Og hva er en effektiv jernbane? I dag er vi foreksempel fire vaskefirmaer i Lodalen. ISS vasker oppholdsrom, kontorer, garderober wc-er, og ganger. Trafikkservice, som forøvrig har bytta navn til agilia med liten a, vasker graver plattformer, tømmer søppel på platformene og vasker tog for Vy og GA. Elite vasker togene til SJ i pakke nord. Sodexo vasker Flytoget.

Fire selskaper som skal ha hver sin administrasjon og hver sine folk. Før kunne man starte dagen med å vaske nattoget fra Stavanger, det skulle først ut. Så kom Bergenstoget ,og til slutt dro Trondheimstoget rundt kl 14. Da det hadde gått stod sovevognene igjen, og vipps hadde man arbeid til ett helt skift.

Nå er man gjerne ferdig med sitt materiell midt på dagen. Før man



rett før arbeidsslutt får inn arbeid som skal bli ferdig i en fei.

Hjelpe hverandre kan man ikke. Vi har også i større grad sett at man må bruke folk fra f.eks kl 19 til utpå natta en gang. Hjem må man komme seg når det går minst kollektivt. Mulighetene for gode skiftplaner forsvinner nesten helt.

På vedlikeholdssida er vi tre selskaper fra 13.12 EM, Stadler og MAS. For EM og MAS sitt vedkomende vil man i stor grad behøve det samme verktøyet. Her vill man selvfølgelig ikke gi konkurrenten noe fortrinn. Så da blir man sittende med to av hver. To trucker, to skruereoler, to løfteåk, to oppholdsrom og to sjefer.

Hva vil skje om man må dele samma spor? Det ene selskapet har planlagt arbeid med strømmen på. De har vogna si stående innerst. Ytterst planlegger selskap B

og bytte togvarmekabel. Da må man pent vente på at førstemann blir ferdig. Effektivt? Neppe.

Siden i sommer har tre selskaper måttet ha eget lok og fører for å skifte på sine vogner. Effektivt? Neppe, selv ikke hardbarka forkjempere for reformen ville kalt dette effektiv bruk av ressurser.

Det meste av skiftet må man pent sitte å vente, mens de andre gjør ferdig sine forflytninger i tur og orden.

Og hva om du spør de reisende til Kristiansand som ser toget sitt er innstilt fordi en aksel må dreies. I Lodalen står det seks reservelok som vanligvis brukes i Flåm om sommeren, men som nå er i reserve utenfor høysesong. Ville de kalt det effektivt, å måtte kjøre buss for tog som finnes, men ikke får lov til å brukes? Neppe. Hva om

det blir ordentlig ruskevær i flere uker på Sørlandet? Materiellet må tines. På Dovrebanen er det planlagt å innstille masse tog pga. barnarbeider. Kunne man lånt noen tog herfra mens man spylar og tiner? Svaret er nei. Ville sønnen som skulle hjem til mor i Vegårshei for å feire hennes 70-årsdag synes dette var effektivt? Neppe.

I bussbransjen har man holdt på med anbud siden nittitallet. Der har man skjønnt at man holder ett selskap per garasje og lar de ta all kjøringa i det området. Effektivt? Ja. I hvert fall helt til anbudet er over. Da er det ikke reint sjelden at man taper. Da må man pakke ned 10 år med innarbeida rutiner og optimalisering. Neste år vinner man tilbake et anna anbud, som konkurrenten hadde. Da må det meste av utstyr kjøpes inn på nytt. Sjøførene må bytte ut sine uniformer, verkstedet må innredes på nytt. Og sånn går det

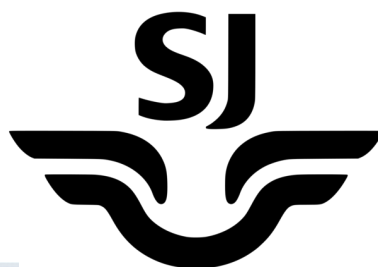
Go-Ahead

rundt. Etterhvert er man tilbake der man starta. Vinner anbudet man hadde for 10 år sia. Nok en gang må man bruke tid og krefter på å flytte tilbake. Effektivt? Neppe.

Tilbake til jernbanen. Når Euroromaint tar over Bergen blir ikke Mantenas Oslo-ansatte med over. Mange nye fjes må lære ting fra grunnen. Kunnskapen finnes på nabosporet. Tror det vil bli vanskelig å sitte å se på en artsfrend knoter, mens du selv veit akkurat hva som skal til for å løse problemet. Effektivt? Neppe.

Man får bare legge sånne tanker til sia og glede seg over at staten sparer så masse penger at de kan gi meg skattelette. Dette har jeg virkelig brukt for på gjemmekontoret mitt fremover.

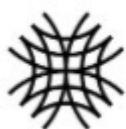
Prisen på salami og kneip til lunsjen har jo tross alt steget med flere Kroner det siste tiåret. Det bugnende koldtbordet fra kantina er for lengst limt inn i midten av Teamsbildet. Så kan man jo sitte hjemme å spise tørre brødsiver og snakke med hverandre digitalt og late som man spiser høye smørbrød med karbonader og stekt egg. Effektivt? Definitivt, tar alt for lang tid å sette på steikeplata. Til og med lommeboka liker de sparte kronene. Spesielt velsmakende? Neppe.



EuroMaint



ENTUR



Jernbandedirektoratet

BANE NOR

Korona og utfordringer med trafikkpakke 2 opptar oss i Trondheim for tiden

Snart seks måneder inn i trafikkpakke 2 ser vi at vi har store problemer med å levere et positivt resultat.



Torbjørn Støre, leder Statsbanenes Vst.forening Marienborg

Foreløpig har vi vært heldige og sluppet unna koronasmitte på våre lokasjoner på Marienborg, Driftsbanegården, Brattøra og Narvik. Noen har vært i karantene, men gode rutiner (og flaks?) har gjort at vi har sluppet relativt billig unna. Jeg håper at det fort-

hverdag. Det er utfordrende å opprettholde godt smittevern med alle eksterne som befinner seg i verkstedet, men bedriften har i samarbeid med Bane NOR tatt grep som vi håper holder.

En annen utfordring som vi nå står overfor, er problemer med sporplass. Jernbanereformen har ført til at vi får flere aktører inn på Marienborg, og der vi før kunne planlegge sporbruk ut fra hva som var mest hensiktsmessig for alle, vil det nå være dedikerte spor for hvert selskap, noe som fører til mer planlegging og skifting. Vi erfarer også at dette fører til at vi har problemer med å få gjennomført nødvendig vedlikehold.

Team Felles har hatt et imponerende år. Tross store omveltninger og budsjettert underskudd, har avdelingen klart å levere et solid overskudd. Teamet har i løpet av høsten klart å holde positiviteten oppe og stått på, slik at



Foto: Torbjørn Støre

Redusert kjøring på grunn av korona er noe av grunnen, feil på vedlikeholdssystemet, manglende dokumentasjon og problemer med logistikk er også faktorer som spiller inn. Vi må snu alle steiner for å klare å snu dette. Det blir tatt grep, og det er ikke tvil om at vi har spennende og utfordrende tider foran oss. Nedstenging av Marienborg på natta og flytting av Driftsbanegården til Marienborg er noen av tiltakene som blir sett på.

setter slik, og at vi etter hvert kan vende tilbake til en mer normal



Viktor Vivang og Thomas Dahl. Foto: Håvard Vollev



Foto: Torbjørn Støre

fryktede underskudd er unngått.

Ellers er det fortsatt mye å gjøre på CargoNet, hvor den nye avgangen har fortsatt. Grunnet et skadet lok har det en periode vært leid inn et ekstra lok, men det vil antakelig bli returnert nå når alle de «normale» lok-ene nå er tilbake. På Brattøra har de hatt fullt kjøp

med revisjoner av godsvogner, og har bidratt godt til at Mantena forhåpentligvis klarer å ende opp med et lite overskudd i år.

Noe som også opptar mye av plassen på Marienborg er omprofilering av materiellet som brukes på «Nord». Foliering av BM93, B5 og WLAB tar mye tid, men blir for vognenes del tatt sammen med en

oppgradering av nettet om bord.

Til tross for en del utfordringer og stadig økende konkurranse, er jeg optimistisk med tanke på tiden som kommer, og håper at 2021 vil bli et år med mye arbeid og gode resultater.

Til slutt vil jeg ønske alle en god jul og et godt nytt år!

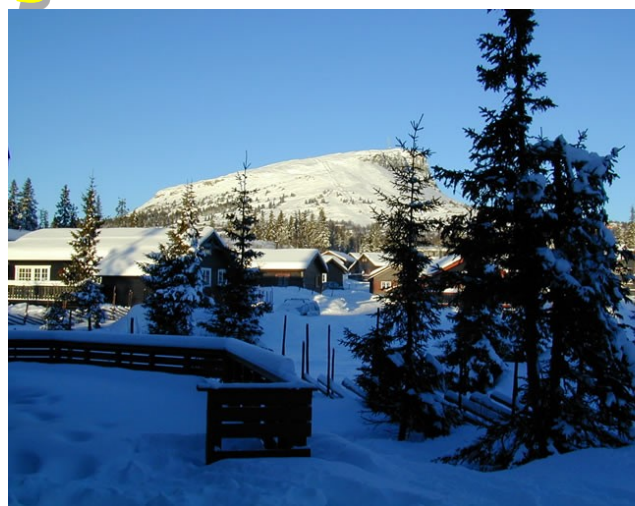
Juletreffest

Den tradisjonelle juletreffesten i januar er dessverre avlyst. Vi kommer sterkere tilbake neste gang...

Søknadsfrist for vinterferien på Skei er 21. desember kl. 12 2020



Søknadsfrist for påsken på Skei er 15. januar 2021



Verkstedarbeider'n

ORGAN FOR STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO OG
JERNBANENES VERKSTEDARBEIDERES LANDSRÅD

Redaktør: Nils Bull, Mantena Grorud tlf. 986 34 729
Medlemmer: Johannes Haugen, Mantena Lodalen tlf. 452 11 154

Layout og trykk: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo
Stoff til Verkstedarbeider'n kan sendes på e-post til njf-grorud@mantena.org

Annonsse

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

Til Hvaler i sommer?



Søknadsfrist for leie av hytter på feriehjemmet Solhell, Hvaler for sommeren er 1. mai.
Ønskes leie utenom sesongen, kontakt feriehjemstyret på tlf. 916 54 530.



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

JIL Grorud

Leier ut varebiler og tilhengere.
Ta kontakt med Bjørn Hansen tlf. 916 54 480 eller
Yassin Rafiq tlf. 994 02 667

Hva skjer i andre fagforbund?

Her er et knippe saker sakset fra våre fagforeningskamerater i andre LO-forbund

Vekterstreiken er over

Arbeidsmandsbundet retter en stor takk til alle sine medlemmer i vaktbransjen som har vist en enorm styrke og et fantastisk engasjement i hele streiken. Forbundet er stolte og ydmyke av å ha fått lov til å representere medlemmene i den tiden de har vært gjennom. Forbundet vil også rette en stor takk til alle de som har støttet deres kamp gjennom



Arbeidsmandsbundet er stolte av medlemmene sine som viste styrke og samhold.
Foto: Simen Strømme

denne konflikten.

Resultatet viser at konfliktens

lengde var nødvendig for å oppnå resultater.

Norsk Lokomotivmandsforbund



Etter at Spordrift ble skilt ut fra Bane NOR juli 2019 er det ført forhandlinger om egen overenskomst mellom Norsk Lokomotivmandsforbund og Spordrift. De formelle overenskomstforhandlingene startet 1. september i år, hvor også årets lønnsoppgjør inkluderes.



Foto: Olav Endrestøl

NLFs utgangspunkt er å ivareta verdiene i dagens overenskomst og tariffavtaler fra Bane NOR. Samtidig er vi innforstått med at en ny overenskomst i Spordrift vil bli

tilpasset begge parters behov i Spordrift. Spordrift har krevd følgende endringer, uten at partene er blitt enige om en tilfredsstillende kompensasjon:

- Dagdietten fjernes
- Ukeskillet fjernes, slik at arbeidsuken ikke trenger å starte på mandag
- Tidsbegrensninger på natt, helg og høytid fjernes
- Begrensninger på antall sammenhengende dager med nattarbeid endres, det vil si at normen kan bli å jobbe syv netter på rad
- Økt arbeidstid på natt med opptil 2,5 timer
- Omlagt arbeidstid gir ikke lenger rett til overtidsbetalt

Så langt har det ikke vært reelle forhandlinger om viktige saker i NLFs krav.

Hva skjer videre?

Det er enighet om at forhandlingene videreføres og det er satt frist til 1. mars 2021. Inntil ny overenskomst er inngått gjelder overenskomst og særavtaler fra Bane NOR.

Spordrift er medlem i Arbeidsgiverforeningen Spekter.

Heismontørene er forbanna



Hovedtillitsvalgt Alexander Jordnes fra en markering mot Schindlers nye ledelse .Foto: Christian Olstad

Forsøk på å minske de fagorganisertes makt har eksistert helt siden arbeidsfolk gikk sammen for å selge sin arbeidskraft. Dette utført av fagforeningsfiendtlige arbeidsgivere og politikere.

Arbeidsgiverne er på offensiven for å frata arbeidstakerne opparbeidet innflytelse og goder. Dette med utslag iblant annet ignorering av fremforhandlede avtaler og knebling av tillitsvalgte. Da med en målsetning om å svekke eller knuse klubbene. Noe som vi i dag dessverre ser på landets største heisbedriften Schindler. Der har en ny ledelse gitt et 30 tals advarsler til egne ansatte i løpet av kort tid. De har avskjediget klubbledere for arbeidslederne og ledereren av heisklubben. NHO står å støtter og legitimerer en slik fremferd. Bedriftens , ber klubben om å «sitte stille i båten» mens bedriften valser frem.

Ofte må arbeidsfolk ty til streik for å få noe så selvfølkelig som en tariffavtale. Alle husker streiken for tariffavtale i Orona som varte i to måneder. Elektrikerne i Traftec streiket i 300 dager før de fikk tariffavtale. Flere kan nevnes.

I 2017 streiket de ansatte ved Norse Production i fire uker før de fikk tariffavtale. Kort tid etter slo bedriften seg konkurs. Et nytt selskap ble etablert, men da uten at de organiserte fikk jobb videre. Historien er dessverre ikke unik. USA er et eksempel på hvordan fagforeningsknusing har vært politisk styrt. Her er i dag kun en av 20 organisert.

Dagens president er nok ikke bedre enn forgjengerne. Deriblant Ronald Reagan som førte en hard linje ovenfor amerikanske fagforeninger. Omtrent på samme tid gikk Margaret Thatcher inn for å begrense fagforeningenes makt i Storbritannia.

NHO og den nye ledelsen i Schindler skal ikke få knekket Heismontøreklubben i bedriften. Heismontørenes kamp er kampen for å forsvare alle arbeidsfolks grunnleggende rettigheter.

Harde bud og koronatider på jernbanen



Svein Asgrimlass
Pensjonert
Verkstedarbeider

En kvinnelig konduktør med lua godt bak i nakken kom farende gjennom vogn 2 i tog 601 til Bergen. Jeg så bare to forskrekkede øyne over et gedigent hvitt munnbind fra Apotekenes Fellesinnkjøp.

Hun kom som en nordavind, jeg kjente bare lufttrykket mens hun ropte og gestikulerte: DU kan ikke sitte DER, DU må sitte DER stønnet hun frem til hver enkelt stakkar som entret vogna mens hun pekte med en dirrende pekefinger i alle retninger, både til høyre og til venstre og rett frem, og tørket svetten med et svært blondt lommetørkle fra Hennes og Mauritz.

En gammel krokrygget dame i midten av 80-årene med briller i snor, hårnett og høreapparat, og med en kjempstor koffert i 70-kilos klassen i den ene hånda og krykke i den andre, snublet seg inn med nød og neppe og ble stående rådvill å stampe ute i gangen. Hun ble nesten nedrent av konduktøren som kom i en djevlesk fart. DU kan ikke stå DER ropte hun til dama, DU må stå DER, hvorpå denne stakkars gamle kroken ble stående langt borte i et hjørne å skjelve så gebisset skranglet, men hun fikk sitteplass til slutt da (inne på BF-vogna) – stakkar, he, he.

Ja, dette var og er langt verre enn baconsnua (svineinfluensaen) som vi hadde for en del år tilbake. Og for aller første gang i historien ble det lov til å sprite seg på jobben, men kun til utvortes bruk, innvortes bruk måtte man vente med til han kom hjem. Men med et forbehold, hvis man fikk tillatelse av kona da, og det fikk man som regel ikke. For der i gården var og ble det helårstørke med

Hold avstand, dørene lukkes, neste stasjon er Ål og husk sprit og munnbind (sprit har vi nok av på Ål i hvert fall).



TOG 601 TIL BERGEN

eller uten corona, så sånn var det med DEN saken og dermed basta, huff og huff.

Det var jo nesten slik og er vel kanskje fortsatt slik, at hvis noen nøs på den ene siden av verkstedet søkte de andre dekning på den andre siden. Og det var og er fortsatt hverken lov eller tilrådelig å kline med andre enn kona, med vennlig hilsen Folkehelseinstituttet og Espen Rostrup Nakstad.

Ja, akk og ve for et jernbaneliv. Det er som jeg har sagt opptil flere ganger, ondt lider ofte den norske jernbanemannen, tro det eller ei. Men nå tenkte jeg at jeg ikke skulle skrive mer om jernbanefolk og sprit og den slags, men heller ønske dere en riktig fin og avslappende julehelg. Og vær oppmerksom på at til og med selveste julenissen kan komme med munnbind fra Apotekenes Fellesinn-

kjøp og spritflaska på innerlomma denne gangen, he, he.

P.S. Jeg vet at noen av dere har vært veldig syke nå på grunn av denne hersens coronaen og noen er kanskje fortsatt syke. Og derfor vil jeg sende dere en spesiell hilsen med ønske om snarlig og god bedring, og jeg håper inderlig at ikke flere av dere blir syke nå. Vær veldig forsiktig folkens og ta godt vare på hverandre, spesielt i denne tiden, så får alle en bra jul.

FEM PÅ GØLVET

Tekst og foto: Johannes Haugen

Vi har spurt fem medlemmer om følgende:

1. Hva tenker du om at kompetanseoverføring (slik vi opplevde ved overføring av arbeid til Verksted i Stavanger og nå når Euromaint tar over Bergensbanen uten at Mantenas personell i Oslo blir med over) blir så lite verdsatt i jernbanepakken?
2. Hvilket design synes du blei finest Go-Ahead, Vy eller SJ
3. Hvordan synes du det første året med jernbanepakke har gått?



Aqib Asghar, Stadler Lodalen:

1. Vi har bra opplæring, har ikke tenkt så mye på hvordan det er andre steder
2. Go-Ahead
3. Merka liten forskjell. Reiser lite med tog.



Andreas Nilsson Sund, Stadler Lodalen:

1. Litt for dårlig det. Hos oss i Stadler har vi får bra opplæring.
2. Go-Ahead
3. Har reist for lite med tog til vite så mye om det, men man hører jo om at det har vært en del innstilte avganger.



Magne Olsen, Stadler Lodalen:

1. Har gått greit hos oss. Så har ikke så mye å mene om den saken.
2. Go-Ahead
3. Reiser for lite med tog til å få gjort opp en stor mening om saken.



Sven Erik Eliassen, Mantena Grorud:

1. Jeg syns dette er svært dårlig.
2. Jeg likte de gamle røde NSB-togene best.
3. Jeg merker at det har blitt litt mer tungvint på mange måter.



Morten Grande, Mantena Grorud

1. Dette kjenner jeg ikke til.
2. Go-Ahead er klart finest.
3. Jeg har ikke merket mye til dette i min avdeling.

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: njf-grorud@mantena.org



TAKKEANNONSER

Takk for oppmerksomheten på min 75-årsdag.
Hilsen Arnt Løe.

Tusen takk for den nydelige blomsterhilsen jeg fikk på min 80-årsdag. Den satte jeg stor pris på.
Mange hilsener, Ørnulf Martinsen.

Takker for oppmerksomheten jeg fikk i forbindelse med min 60-årsdag, den 25/9-20.
Hilsen Dag Egil Sørli.

Tusen takk for de fine blomstene på min 70-årsdag.
Hilsen Jan Bjørge.

Tusen takk for all oppmerksomhet på min 80-årsdag.
Hilsen Odd Arve Krogh.

Tusen takk for blomster jeg fikk på min fødselsdag, 3.9.20.
Med hilsen Jens E. Hagen.

I forbindelse med min overgang til pensjonstilværelsen ønsker jeg å takke Mantena og verkstedarbeiderforeningen for gaven, og ikke minst avd. 73 for en fin avslutning.
Mvh Morten Nordahl.

En stor takk til Mantena, fagforeningen og kolleger for gaver og blomster ved min avgang.
Vennlig hilsen Tom Harald Olsen.

Takker Mantena, foreningen og kolleger for oppmerksomheten jeg fikk da jeg trakk meg tilbake for å nyte pensjonisttilværelsen. Det har vært helt topp.
Hilse Helge Gulbrandsen.

Tusen takk for oppmerksomheten og blomstene jeg fikk på min 90-årsdag.
Hilsen Oddvar Dybdal.

Tusen takk for oppmerksomheten som jeg fikk på min 75-årsdag.
Vennlig hilsen Gerhard Kvebek.

Tusen takk for blomstene på min 75-årsdag.
Vennlig hilsen Knut Erik Vilumstad.
(Redaksjon beklager for seint innrykk).

Tusen takk for hyggelig blomsterhilsen i forbindelse med min 80-årsdag.
Med vennlig hilsen Øystein Lunde.

Tusen
tak

Tusen takk for oppmerksomheten på min 60-årsdag.
Hilsen Åge Svendby.

(Redaksjonen beklager at denne ble glemt i sommernummeret).



Ønsker du å sette inn takkeannonse? Ring foreningskontoret på tlf. 986 34 729. Eller send oss e-post/kort. Annonsen koster ingen ting.
njf-grorud@mantena.org