

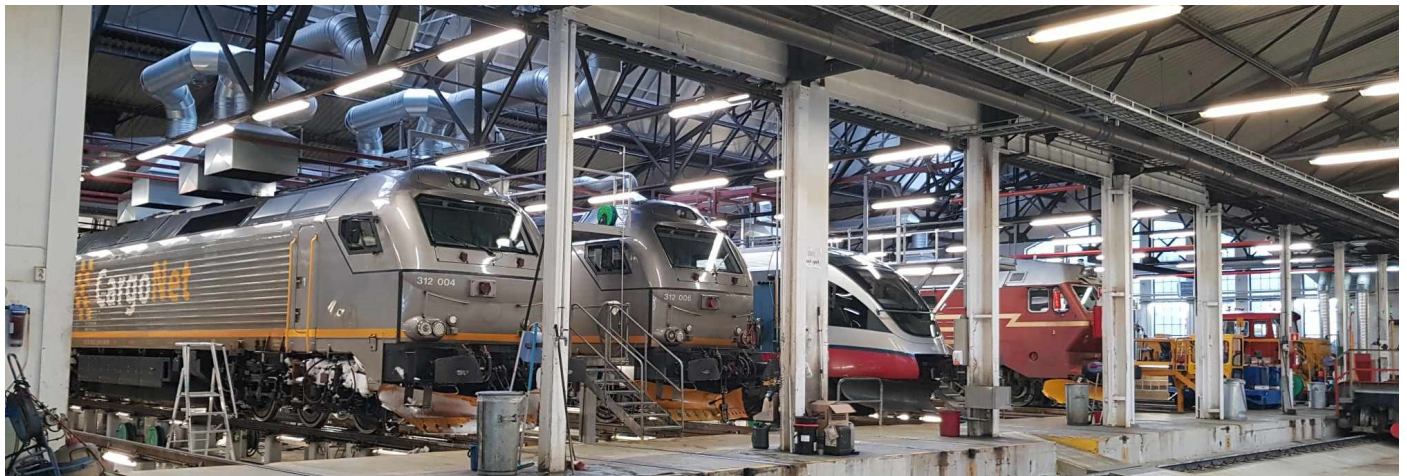


Verkstedarbeider'n

verkstedarbeideren.no

Nr. 1 - 2021 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Staten må ta direkte eierskap til drift og vedlikehold av persontogene!



Tøffe tak på Marienborg...

Les mer på side 5

Hva skjer i Stavanger og på de andre verkstedene?

Vi krever: Alle år du har i offentlig AFP må gjelde som opptjeningstid i privat AFP! Side 6

Side 2 og 3



God sommer

www.verkstedarbeideren.no

Staten må ta direkte ansvar

Staten ved sitt selskap Norske Tog må ta direkte eieransvar for drift og vedlikehold av de norske persontogene.



Nils Bull, Leder
Statsbanenes Verksted-
arbeiderforening, Oslo

Det er en mengde konkurranser om vedlikehold av tog. I Norge har staten til nå hatt tre anbudsrunder.

På siden av dette har Vy i lengre tid hatt egne konkurranser om anbud på vedlikehold av sitt togmateriell. Men Vys anbudsvirkosomhet blir trumfet av statens anbudspakker. Staten ved Bane Nor bygger jernbaneverksteder uten at vi som jobber i jernbaneverkstedene blir involvert.

Det vil bli konkurransevidende hvis vi kan påvirke byggingen av nye verksteder, hevdes det. Verkstedene får da selvfølgelig store mangler.

Selskapene som har vunnet anbudene på de forskjellige jernba-



nestrekningene hadde svært optimistiske planer. Alle med betydelig økning av passasjerantallet. Planene har krasjet under koronatiden.

Med koronapandemien fikk disse selskapene unnskyldningen de trengte for ikke å klare sine urealistiske passasjermål. I England har også togselskapene fått mer penger under korona tiden, for å dekke tapet med færre passasjerer. Nå har den britiske staten tatt over driften av persontogene. Den konservative regjeringen sier de like gjerne kan styre persontrafikken direkte når de uansett får regningen til slutt.

Det er ikke vi ansatte som skal betale for hverken feilslåtte anbud eller pandemien. Det en ny samferdselsminister må gjøre er å stoppe den pågående anbudskonkurransen på Østlandet. Fristen anbudsselskapene har for å levere inn bud er satt til slutten av august. Det kan ikke karakteriseres som annet enn uansvarlig å sette på spill store deler av lokaltogtrafikken på Østlandet i en konkurranse hvor en ikke vet hva en skal konkurrere om.

Det andre en ny samferdselsminister må gjøre er å ta et initiativ til å renasjonalisere norsk jernbane.

CAF og brudd på folkeretten

Torsdag den 17. juni var det en markering utenfor Norske Tog, arrangert av LO i Oslo, i samarbeid med foreninger i Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund. Bakgrunnen for dette er at det baskiske selskapet CAF har fått kontrakt med å utvi-

de og drive bybanen som forbinde de ulovlige israelske bosettingene sammen med Vest-Jerusalem. Og at Norske Tog har CAF som en av sine tilbydere på en større leveranse av jernbanemateriell.

LO Norge har uttrykt en klar forventning til at Norske Tog avviser CAFs tilbud, på bakgrunn av selskapets involvering i Israels folkerettsstridige aktiviteter på okkupert land. De samme forventningene har vi, og den 17. juni utenfor hos Norske Tog uttrykte

leder for Cargo Landsrådet, Mariann Ravnanger Nilsen dette:

Mitt navn er Mariann Ravnanger, og jeg er hovedtillitsvalgt i CargoNet og leder for Cargo Landsrådet i Norsk Jernbaneforbund. Jeg er for tiden i mammaperm, men perm eller ei. Noen ting kan man ikke ta permisjon fra, og blant dem er å bruke stemmen når noen i jernbanefamilien er i ferd med å spore helt av. Vi er her i dag fordi Norske Tog lar CAF stå som tilbyder på en større leveranse av jernbanemateriell til selskapet.

Dette er uhyre problematisk ettersom dette baskiske selskapet også har fått kontrakten med å utvide og drive forstadsbanen som knytter de ulovlige israelske koloniene sammen med Vest-Jerusalem. Utvidelsene skjer på okkupert palestinsk land og er derfor i strid med folkeretten, samtidig som de bidrar til å befeste okkupasjonen. Dermed medvirker CAF til Israels brudd på internasjonale konvensjoner. Jernbanenettverket binder sammen og betjener de ekspanderende israelske bosetninger i og rundt det okkuperte Øst-Jerusalem, og forbinder dem med Vest-Jerusalem. Hver ulovlig israelsk bosetning, bygget på palestinsk jord, regnes som en krigsforbrytelse under den fjerde Genèvekonvensjonen.

Fordi den israelske regjeringen planlegger å annektere store deler av ulovlig okkupert palestinsk land på Vestbredden, er det viktig at den norske regjeringen ikke gir kontrakter til selskaper som forsyner Israel med infrastruktur som kan føre til ytterligere fordrivelse av det palestinske folket. Å gjøre dette ville bryte med regjeringens egne forpliktelser opp mot folkeretten.

Så da blir spørsmålet: Har Norske Tog samvittighet til å drive business med selskaper som skor seg på brudd på folkeretten?

Og kan vi akseptere at et statseid selskap, og dermed også vi sjøl, ved å tildele CAF denne kontrakten indirekte blir å regne for nettopp en slik profitør?

Disse selskapene må boikottes, ikke få økt legitimitet gjennom at statseide selskap med vitende vilje velger å overse sin potensielle leverandørs deltagelse i brudd på folkeretten. Norsk Tog må velge en annen leverandør, det er det eneste anstendige å gjøre.

Og de må være tøffe nok til å ikke la disse selskapene få komme på banen som tilbydere i det hele tatt.

Våre handlinger betyr noe, det sender signaler om hvor vi setter strek, hvor grensen går, hva vi aksepterer eller ei. Hva vi synes er greit eller ei. Og de viser hvilke verdier vi til syvende og sist lever etter.

Prinsipper og etiske retningslinjer må være mer enn fine ord i årsrapporter.

Store deler av jernbanefamilien og LO ber Norske tog om å ta det anstendige valget.

Vi ber Norske Tog om å følge oppfordringen fra LO internasjonalt og fra C.A.F.s egne tillitsvalgte:

Ikke la pris og profit gå foran solidaritet, etikk og moral.

BOIKOTT C.A.F



Mariann Ravnanger Nilsen holder appell utenfor Norske Togs lokaler i Drammensveien.

Lokmandsforbundet om bruken av tvungen lønnsnemnd

Verkstedarbeider'n støtter denne uttalelsen fra Lokmandsforbundet.

Fredag 4. juni og mandag 7. juni ble nok en gang tvungen lønnsnemnd satt inn for å stoppe arbeidsfolk i å utkjempet en lovlig arbeidskamp.

Denne gangen var det de streikende i Unio som ble rammet. Etter en uke i streik satte arbeids- og inkluderingsminister Torbjørn Røe Isaksen foten ned, på et syltynt grunnlag og til de streikenes store frustrasjon.

Tvungen lønnsnemnd er myndighetenes tvangstiltak for å stoppe en pågående arbeidskonflikt. For arbeidsfolk i streik er tvungen lønnsnemnd verktøyet som setter oss sjakk matt – slik behøver det ikke være!

Tvungen lønnsnemnd må i hvert enkelt tilfelle iverksettes ved særlover etter forslag fra regjering til Stortinget. Det kan ta noe tid før Stortinget får behandlet loven, men de streikende oppfordres alltid til å umiddelbart avslutte streiken.

I Norge er fagbevegelsen såpass "veloppdratt" at nettopp dette

gjøres; En minister sier ordet tvungen lønnsnemnd og streiken avsluttes umiddelbart. Vinner arbeidsfolk på denne strategien? Har denne strategien tetta noen lønns-gap noensinne? Fra den første lønnsnemndloven ble vedtatt i 1952 har rundt 150 arbeidskonflikter endt sine dager i den tvungne lønnsnemndas klamme tak, dette ifølge Arbeids- og sosialdepartementets egne nettsider.



Både internasjonale konvensjoner og våre egne arbeidstvistlover setter klare grenser for bruken av tvungen lønnsnemnd. Det skal bare være mulig å gripe inn i en konflikt dersom det er fare for liv og helse eller om vitale samfunnsinteresser rammes.

Det er noe myndighetene i dette landet forholder seg fint lite til.

«Statsråd Røe Isaksen føyde seg både fredag 4. juni og mandag 7. juni 2021, med andre ord inn i en skammelig tradisjon».

Norge har fått kritikk av blant andre Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) for ofte å ha benyttet seg av brede og lite restriktive kriterier for å iverksette tvungen lønnsnemnd.

Røe Isaksen føyde seg både fredag 4. juni og mandag 7. juni 2021, med andre ord inn i en skammelig tradisjon. Det er også betimelig å spørre seg hvor mange stortingsrepresentanter som opp igjennom åra har stemt «nei» til tvungen lønnsnemnd?

Partier som ses på som fagbevegelsens allierte bør stilles til ansvar og bindes til masta i tida som kommer når det stemmes om tvungen lønnsnemnd i Stortinget. NLF mener det er på høy tid at bruken av tvungen lønnsnemnd må utfordres av fagbevegelsen! Streikende arbeidsfolk har trossa tvungen lønnsnemnd (voldgift) før – tida har kommet for å gjøre det igjen.

Tøft år på Marienborg

Det er ikke til å komme bort ifra at 2021 har vært et tøft år for oss på Marienborg.



Torbjørn Støre
Foreningsleder
Marienborg, Trondheim

fortvilelse, og vi fikk, som forventet, en del naturlig avgang som ble frem-skyndet, men også andre som bestemte seg for å slutte.

Det har vært litt interne stridigheter angående hele prosessen, men det var gledelig at Mantena i begynnel-

utfordringer bemanningsmessig, spesielt på elektrikersiden. Håper vi klarer å løse dette på en god måte, slik at vi kan klare å levere det som ser ut som en tøff kontrakt. Vi venter også spent på hvem som får tilbudet på vedlikehold av type 76. Første tilbud som omhandler tiden fra september



Rundt juletider fikk vi beskjed om at Team Felles skulle flyttes til Grorud for å spare husleiekostnader på Marienborg. Dette vil i tillegg føre til at vi vil miste sveiseavdelingen vår, samt at lageret må flyttes til et mindre hensiktsmessig område.

I februar kom også beskjeden om at BM92, som blir erstattet av Flirt type 76, skulle fases ut i et enda større tempo enn hva noen av oss på Marienborg hadde sett for oss. Kraftig redusert kjøring fra høsten av, og helt borte til sommeren 2022.

Dette førte til at 23 personer ble erklært overtallige, og vi måtte i gang med drøftemøter. Foreningen hadde helst sett at vi avventet noe, da det var en del usikkerhet knyttet til ERTMS, anbudsutsetting av type 76, samt at vi ikke trodde på utfasingsplanen SJ hadde gitt oss.

Drøftemøtene ga oss til slutt en liste med 19 ansatte som skulle tas ut i tre puljer frem mot neste sommer. De første fikk oppsigelse 1. april, med arbeidsbortfall 1. oktober. Slike prosesser fører alltid til usikkerhet og

sen av juni trakk tilbake oppsigelsene som var delt ut. Dette ble gjort med bakgrunn i at SJ har signalisert at de har behov for BM92 noen år til. Det som blir fortvilende oppi dette, er at hele nedbemanningsprosessen derfor har vært unødvendig.

Det er slitsomt å gå på jobb når praten rundt bordet havner om hvor du ligger på nedbemanningslista, og at du må håpe at andre slutter for at du selv skal berges.

Tror ikke ledelsen alltid klarer å sette seg inn i hva slike prosesser koster for de ansatte. Ikke bare for de som har fått beskjed om at de er overtallige, men også alle rundt som blir preget av det. Det er lett å bli med i en negativ spiral, som det kan være vanskelig å komme ut av.

Det som blir viktig for oss i tiden som kommer, blir å snu stemningen, slik at Marienborg igjen kan bli den trygge, fine arbeidsplassen det skal være.

Omsider kom bekreftelsen på at vi får ombyggingen på ERTMS på BM93, Di4 og CD312. Blant annet grunnet nedbemanningsprosessen, vil vi få

til neste sommer som skal foregå på Marienborg, skulle vært avgjort i mars, men vi har fortsatt ikke hørt noe.

Fra sommeren 2022 skal det nye verkstedet på Støren stå ferdig, og etter vår mening er SJ på hæla når det gjelder tilbud her også.

Til slutt et eksempel på hvor fantastisk denne jernbanereformen vår er, med ansvarsfraskrivelse og dårlig samarbeid:

Når type 76 kommer til høsten, vil det kreve en stor oppgradering av strømmettet på Marienborg for å bygge varmeposter til disse settene. Det er planlagt at fire sett skal stå parkert her på natta. Nå er det bestemt at det blir for dyrt og støyende å utføre denne jobben, og i tillegg vil de ikke rekke å bli ferdige før settene kommer. Derfor har direktoratet med samferdselsminister Hareide i spissen slått seg til ro med at de nye settene må stå med dieselmotorene på tomgang hver natt for å holde varmen og være i stand til å starte om morgenen.

Lenge leve galskapen. God sommer!

Vi jernbanefolk trenger full AFP for å få en anstendig pensjon!

Det er nå lagt fram en utredning om «en mulig reformert AFP-ordning i privat sektor» fra LO og NHO.



Nils Bull, Leder
Statsbanenes Verksted-
arbeiderforening, Oslo

Alle ansatte i Mantena som var yngre enn 55 år 01.01 2019 er innmeldt i privat AFP. Denne ordningen er viktig fordi den normalt gir en utbetaling fra pensjonering og livet ut på en fjerdedel av grunnfjellet i vår pensjon, folketrygden.

Ytelsen den private AFP ordning-

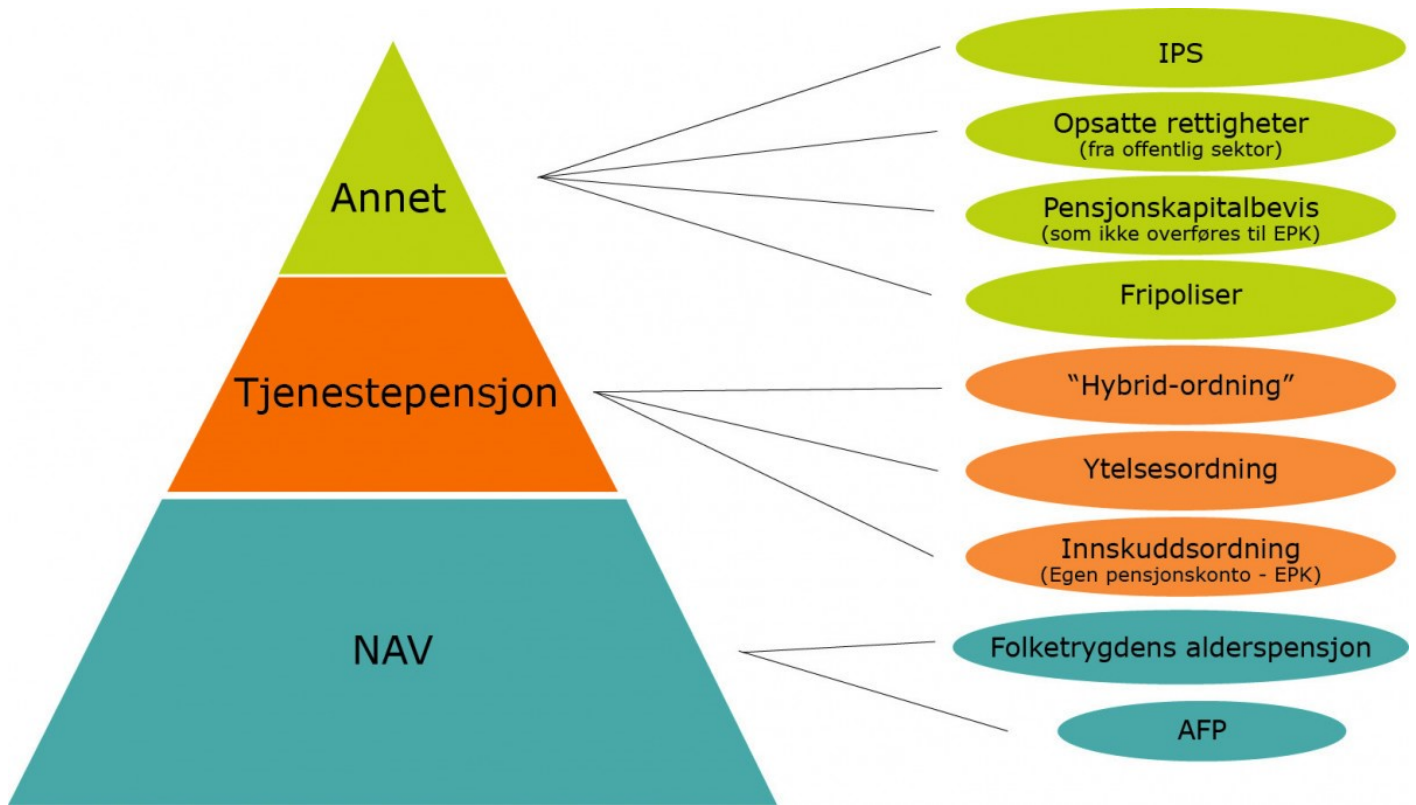
en er en forutsetning for at vi skal få en anstendig pensjon. I tillegg til dette anbefaler vi også at vi må ha en 7% innskuddspensjon for at også yngre medlemmer skal ha en anstendig økonomi som pensjonist.

Dagens AFP-ordning krever at du må være i arbeid i en AFP-bedrift sju av de siste ni årene før fylte 62 år. Da får du full AFP. Forslaget fra LO og NHOs pensjonsutvalg krever 40 års opptjening i en AFP-

bedrift for å få full opptjening. Har du bare 36 år, reduseres AFP med 12%. 20 år gir halv AFP.

«Det er svært viktig for oss at alle år som du har hatt med offentlig AFP må godkjennes i den private AFP ordningen»





Tidligere var alle på jernbanen med i den offentlige AFP-ordningen. I de siste årene har de ansatte i mange bedrifter blitt meldt inn i denne private AFP-ordningen. Dette skjedde blant annet i Mantena fra og med 01.01.2019. Det er svært viktig for oss at alle år som du har hatt med offentlig AFP må godkjennes i den private AFP ordningen.

Mange folk faller ut av ordningen. Ofte skjer det helt på slutten av yrkeslivet. Men det har aldri vært noe krav fra oss om at hullene skulle tettes ved å redusere AFP for de som i dag har full AFP.

For å ha en pensjon å leve av trengs full AFP, ikke halv AFP. Det er heller ikke alle som får nytte godt av den nye pensjonsordningen. Den tredjedelen av oss som blir ufør før 62 år mister all opptjent AFP, også i den nye ordningen.

Mens dagens AFP tar med all inntekt gjennom hele livet, skal ny AFP bare ta med inntekt som er

knyttet til jobb i en AFP-bedrift. Kjører du taxi ved siden av eller har deltidsjobb i en ikke-AFP-bedrift teller ikke det. Det er slettet ikke sikkert at 40 år i en AFP-bedrift gir full AFP.

Den nye ordningen skal fonderes. I dag betales det inn 2,5 % av lønna. Økt fondering alene øker innbetaling med ytterligere 1% av lønn, altså 40% premieøkning for bedriftene. AFP var en «pay as you go»-ordning med et lite fond. Det er ingen grunn til å bygge opp svære fond. Uten fondering kan samme innbetaling gi 30 % mer i AFP-pensjon.

Vi krever: Ikke svekk dagens AFP-ordning! Ikke reduser full AFP med begrunnelse av at en tetter hullene i pensjonsordningen!

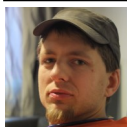
Alle år du har i offentlig AFP må gjelde som opptjeningstid i privat AFP!

Vi krever:

Ikke svekk dagens AFP-ordning! Ikke reduser full AFP med begrunnelse av at en tetter hullene i pensjonsordningen!

Alle år du har i offentlig AFP må gjelde som opptjeningstid i privat AFP!

Nytt fra Lodalen



Johannes H. Haugen
Fagarbeider
Mantena Lodalen

2021 har så langt bydd på masse innstilte tog. Både på Bergensbanen og Dovrebanen.

Når vi straks når juli er det varslet normal toggang igjen. Til og med ekstra sett og flere vogner i togene. Dette blir bra. Sånn ellers fungerer ting greit. Euromaint med innleid hjelp har etablert seg på spor 16. De 3 andre spora i Vognhallen disponerer Mantena som regel. I Toghallen regjerer Stadler i ene enden, Mantena og EM deler broderlig på den andre. Det er blitt trangt, særlig Toghallen,

hvor det for tida er 3 digre bygg for å komme til fronten på toga. Hvert selskap har sitt eget utstyr. Det gir mange skap, verk-tøytraller, løfteutstyr, ol.

I forhold til i gamle dager må man nu booke sporplass hos Bane Nor. Lodalen er på dagtid i uka totalt stappfull, så man må passe på å følge sporplanen. Flere flytogsett har som følger av dette måtte flytte midlertidig til Filipstad. Dette gikk greit før, når togene gikk for fullt. Positivt er det at type 78, de nye flytogene, nu er trafiksatt etter mange utsettelse.

For Mantena har det vært en tung vinter. Vi mista mye arbeid

som ga overtallighet. Mange har nu sluttet eller begynt på andre verksteder. Her har mye god og hyggelig kompetanse forsvunnet ut portene. Fra Grorud helt til Skien.

Nå er vi kommet i mål. 73 og vogn er nu en samla avdeling. Vi har avvikla verkstedet i Toghallen med faste folk. Det er ikke nok arbeid til det. Foreløpig har dette fungert greit.

Det mange er spent på, er om det blir noe av neste pakke. Om det i det hele tatt er plass til enda en vedlikeholdsaktør, om så skulle skje. Her får vi bare følge med.

Dyrelivet i Lodalen



Det er ikke bare mennesker som liker seg i Lodalen. Også dyr og fugler.

Redaksjonen har sett både elg, hest, rotte, grevling, rev, hund, katt og en mengde fugle og insektsarter inne på området opp i gjennom. I år er fuglene i fokus.

Selv om Finn ikke lenger er til stede for å mate måkene med kassert pølsebrød er det fullt liv blant de hvite. Måkemor har nettopp



bygget reir på en trafo. Samtidig som det er fullt sporarbeid få meter unna. Bortsett fra at hørselen neppe er på topp lenger, ser hun ut til å trives. Det er noe med å bo sentrumsnært.

I andre enden av dalen, har en pallehaug blitt ei fin rugeplass. Dessverre fant redaksjonen ingen ornitolog som kunne stedfeste arten.

For dueelskernes del har somme-

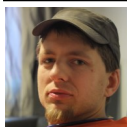


ren bydd på noen tragiske dødsfall. Bane Nor har nå engasjert ett firma som effektivt fjerna de etterhvert fastboende duene. I det siste hadde de til og med begynt å drite på stemplingsklokka. Da var det nok. Tidligere har de lurt seg inn på vogner. Ingen optimal situasjon.

Det var absolutt på tide å få dette gjort.

Johannes Haugen.

Kongevogna på prøvekjøring



Johannes H. Haugen
Fagarbeider
Mantena Lodalen

Tidligere i vår skulle Kongevogna, med kongelige ut på tur til Eidsvoll. Ikke noe spesielt med det. Pandemien har sørget for full stillstand. Nu håper man på bedre tider. Først en liten service. Så ut på sporet.

Foreløpig ingen problemer. Vogna står aleine i egen hall. Mantena har tilgang til hallen. Og vi har ansvaret for vedlikehold. Fortsatt har vi igjen noen som har jobbet på den før. Selv om mange har sluttet eller pensjonert seg i det siste. Vogna viste seg å være frisk. Neste var å få den ut av hallen. Her finnes det veksler inn til hallen. Og strøm i kjørelodningen. Lokomotiver har man også i Lodalen. Lokfører også.

Da burde dette være en enkel sak. Ja det burde det. Men året er 2021. Da skal ting ikke være enkelt. Det har stortinget bestemt. (Og i teorien sitter Kongen over der igjen. Men han skal vi frikjenne denne gangen).

Det er nå bestemt at kongevogna skal overføres til Jernbanemuseet. Alt er ikke helt på plass i dette opplegget enda. Der begynner vår historie.

Grunnen til at museet får ansvaret er nok fordi de sitter med trafikkingsrett på hele det norske jernbanenettet. De har heller ingen tilbud de er bundet opp mot.



En uhildet part, rett og slett. Spennende å se hva de skal kjøre med fremover. Kanskje blir det Nohab, kanskje en 11er. Det hadde jo vært ordentlig kos.

Siden ting ikke var oppe å gå enda, måtte man ta til takke med ett samarbeid mellom Vy, Vy-Vest og SJ. Vogna skulle til Eidsvoll. Her kjører VY, tidligere NSB. Så det var de som skulle kjøre. Merkelig nok hadde de lokfører med fortsatt kompetanse på EI-18.

Og her begynner moroa. Vy sine leide vogner brukes på Bergensbanen. Ett tilbud de vant som et eget selskap på Bergensbanen, Vy-Vest. Vognene vedlikeholdes av Euromaint. Vy-Vest sine vogner skiftes sammen av selskapet Skiftetjenester A/S. SJ bruker Mantena, som skifter vogner i egen regi.

For å få ut vogna måtte Vy-Vest stille med dekningsvogn og lok for å få den ut. Da blei det eget lok, vogn og lokfører. Skifter fra Skiftetjenester. Mantena stod for skiftinga inn i hallen, påfyll av vann og tømning av wc. Noen

sjekkpunkter stod igjen, så klar for tur.

Nå burde det ikke være så mange flere problemer. Å Joda. Kongevogna har egne konduktører som veit å knyte slipset rett, samt å stryke skjortene perfekt. Hvor var disse? Alle sammen ansatt i SJ. Hvordan løse en slik situasjon? Med en enkel tillatelse? Neida. Enden på visa blei ett døgn ansattelse i Vy for å bli med på prøvekjøring av Kongevogna.

Prøvekjøringa gikk greit. Vogna kom frem til Eidsvoll. Alt gikk bra. Når dagen endelig kom for å frakte de royale, blei turen avlyst. Fortsatt for mye virus i omløp.

Mye styr for lite. Vår utstede observatør telte 6 selskaper. 7, om vi inkluderer Bane Nor, som stilte signalene. 9 personer involvert fysisk på stedet.

Vi gir tommel opp til jernbanereformen. Det blir mange komiske situasjoner å skrive om i blekka. Redaksjonen takker ærbødigst de folkevalgte.

Mens vi venter... Del 2

JERNBANEVERKSTED SØRLI -VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID



I medhold av Plan- og bygningslovens § 12-8, varsles det med dette om oppstart av planarbeid for detaljreguleringsplan for etablering av jernbaneverksted på Sørli i Stange kommune. PlanID: 345. Planområdet det varsles oppstart for er markert med svart stiplet linje i kartet over.

Mantena AS driver i dag jernbaneverksted ved Hamar stasjon på eiendommer som er eid av Bane NOR. Bane NOR ønsker sammen med Hamar kommune å omdisponere disse eiendommene til byutvikling. Mantenas leiekontrakt utløper derfor i 2023. I den forbindelse har Mantena startet prosess med etablering av nytt jernbaneverksted i tilknytning til Dovrebanen/ framtidig dobbeltspor ved Sørli i Stange.

Aktuell midlertidig vegadkomst til området fra Fv. 222 inngår i varslet planområde. Gjennom planprosessen vil det bli vurdert mulighet for en permanent vegadkomst fra E6/Kolostuen, via Sørivegen og ny veg fram til Jernsetervegen. Mer informasjon og planarbeidet vil bli lagt ut her på kommunens nettsider for planer: www.arealplaner.no/3413/arealplaner/396

Frist for å sende merknader til varsel om oppstart er 6. august 2021.

Sendes til: nilse.lundsbakken@asplanviak.no
Eller til: Asplan Viak AS, Postboks 295, 2302 Hamar
Spørsmål kan rettes til Nils-Ener Lundsbakken, epost: nilse.lundsbakken@asplanviak.no, tlf. 905 19 701



Hamar Arbeiderblad 17.06.2021
Drømmen om nytt verksted på Sørli lever fortsatt, og når du våkner opp til slike annonser i avisa blir drømmen mer reel, men det er fortsatt langt frem.

Siden forrige utgave av Verkstedarbeider'n er det gjort en helt fantastisk jobb med å få involvert alle som må involveres i et gigantprosjekt som dette eventuelt vil bli fremover. Viktige avgjørelser er nå tatt og godkjenninger er innhentet for å komme videre. Enorme mengder dokumentasjon, tegninger, viktige tall og beregninger er på plass.

Absolutt alle instanser vi har vært i kontakt med og søkt bistand hos har vært svært positive og hjelpsomme, flere har rett og slett «kasta seg rundt» for å hjelpe og bidra, helt super respons.

Her er kun ett unntak, Bane N eiendom, de synes at for Mantena å bygge eget verksted på Sørli er en dårlig ide... Hovedtyngden av arbeidet blir gjort av egne ansatte her på verkstedet, men vi har opparbeidet oss et enormt kontaktnett som gjør at vi får god hjelp fra eksterne ved behov.

Jeg har til tider, og med rette vil mange si, vært litt krass og kritiskert det jeg mener har vært total mangelen på støtte og generelt engasjement i «mantenafamilien», deriblant konsernledelsen. Usikkerheten rundt vår verkstedssituasjon og beliggenhet etter høsten 2023 er begrunnelsen for denne kritikken. Men, her har det skjedd store forandringer i både engasjement og involveringer, noe som er svært gledelig. Det kan nevnes at vår fungerende adm.dir. er blitt en del av den lokale Sørigruppa her på Hamar der han virker engasjert, han bidrar med spørsmål og innspill på lik linje med andre i gruppa. Dette oppleves veldig positivt.



En skadet Robeltralle

Status 18.06.2021.

Vi venter fortsatt, men ventetiden virker langt fra så lang og umotiverende som tidligere når vi nå føler oss informert til enhver tid og att det blåser riktig vei... iallfall akkurat nå.

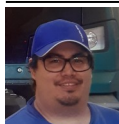
En annen sak som opptar oss på Hamar er virksomhetsoverdragelse av personer og lager fra Baneservice. Her er status at Baneservice utsatte den endelige avgjørelsen til etter årets sesong, november 2021.

Vi er også blitt tildelt oppdrag fra Bane Nor om skadeutbedring på Robel.

God sommer til dere alle!

Morten Brohjem, leder Verkstedarbeiderforeningen, Hamar.

Nytt fra Stadler



Ole Sigurd Lambach
Hovedtillitsvalgt Stadler
Rail Service Norge

Vy fullservice Sundland

Etter at vi fikk inn flere vedlikeholdsteam og endring av turnus, samt ansettelse av flere folk klarer vi nå å levere tog i henhold til Vy fullservice avtalen. Vi har også hatt et stort fokus på å få ned utestående feil. Dette har vi jobbet hardt og målrettet mot. Vi har klart å få ned antall feil til et akseptabelt nivå, men vi har fortsatt en del utestående vi jobber med å utbedre.

Vy fullservice Gjøvikbanen

Vedlikeholdet på Gjøvikbanen går sin gang, og det er ingen store endringer på vedlikeholdet. Både Stadler og Gjøvikbanen er veldig spente på hvordan pakke 4 vil ende opp.

Påbegynt 2 millionpunkter

Når togene har rullet over 2 millioner km skal toget inn til verk-

sted for komponentbytter. Her blir det blant annet byttet over 150 ventiler - alt fra bremseventiler til nødstopppventiler. Alle klima moduler på tak blir byttet. Alle dempere og stabilisatorer blir byttet. Front- og kortkobbel blir byttet og alle DC/DC omformere blir byttet. I tillegg blir også komplette vindusviskermoduler byttet. Dette er bare en liten del av alt som blir byttet ut.

Påbegynt modifikasjoner på togsettene

For øyeblikket utfører vi to modifikasjoner. Vi har påbegynt modifikasjon av bytte av speilkameraene. Alle de gamle type speilkamera skal byttes ut med nye typer kamera. Da designet på de nye kameraene er annerledes, blir litt av karosseriet rundt kameraet frest ut og det blir endret litt på den elektriske kretsen til kameraet. Grunnen til at alle kameraer blir byttet ut er på grunn av at leverandøren av de gamle kame-

raene gikk konkurs i 2017. Den andre modifikasjonen vi holder på med for øyeblikket er å montere inn nøkkellåser istedenfor firekantlås på enkelte kabinettdører. Det for å skjerme enkelte utsatte komponenter som ikke alle bør ha tilgang til.

Lønnsforhandlinger 2021

Med 2020 og 2021 oppgjøret har vi nå jevnet ut lønnsnivået til de som ble virksomhetsoverdratt fra Mantena, slik at de nå har likt lønnsnivå som resten av vedlikeholdsteknikerne i Stadler.

I 2021 oppgjøret var vi ganske langt fra hverandre i forhold til krav fra forbundet, og vi endte til slutt opp hos riksmekleren. Vi på gulvet holdt sammen og sto på kravene våre! Til slutt vant vi frem og fikk en lik lønnsvekst i forhold til resten av vedlikeholds selskapene.



Kortkobbelbytte.



Tomas Engen Myrvold har kontroll på 2 millioner punktene.



Truls Bakken utfører modifikasjon av de nye kameraene.

Togvedlikehold på jernbaneverkstedet på Sundland i Drammen

Gunnar Kristoffersen er leder av Vestbanenes Verkstedarbeiderforening på Sundland. Han begynte på Drammen stasjon i mars 1986 som stasjonsbetjent.



Nils Bull, Leder Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Gunnar forteller at han kort etter begynte som skiftekonduktør i NSB Gods på skiftetomta på Sundland. Der var han til 1992.



Da begynte han på elektrolinja på Lillestrøm videregående skole i 1993. Deretter i læra på verkstedet i Lodalen. I

Gunnar Kristoffersen 1997 tok han fagbrevet som togelektriker. Fikk så jobb på Sundland og der er han fortsatt.

Det er to selskaper som driver togvedlikehold på Sundland, Mantena og Stadler.

Det jobber rundt 150 verkstedfolk i produksjonen. I underkant av 100 i Mantena og resten i Stadler. Det er både turnus og dagtidsarbeid på Sundland.

Det er vedlikehold av 69- og 72-motorvognene i den gamle lokstallen. I Nyhallen som ble bygget i 1993 er det foliering av 69- og 72-materiellet.



Mellom lok og Nyhallen ligger «Flirthallen». Der vedlikeholdes stadlertogene av stadleransatte, mantenaansatte bytter boggier på de samme togene.

Foreningen består av ansatte som jobber med vedlikehold av tog. Disse medlemmene er ansatt i enten Stadler eller Mantena.

På Sundland er det derfor både en klubb i Stadler og en i Mante-

na. De interne forholdene i de to selskapene ordnes av klubbene. Det er godt forhold mellom de ansatte i Stadler og Mantena. De er jo alle jernbanefolk. Mange har tidligere har jobbet sammen i NSB eller seinere i Mantena.

Gunnar ønsker alle på Sundland en riktig god sommer.



Hva skjer på verkstedet i Skien?

Verkstedet i Skien var ferdig i september 1997. Ragnar Berge er forenings-leder i Skien og har jobbet på jernbanen i Skien i 36 år. De første årene jobbet han med skifting, etter det noen år på Ekspressgods.



Nils Bull, Leder
Statsbanenes Verksted-
arbeiderforening, Oslo

I 2003 ble vedlikeholdet av B5/B3-stammene flyttet tilbake i Lodalen. Etter å ha mistet B5/B3-vognene ble det 15 færre arbeidsplasser på verkstedet i Skien. De gjenværende 70-settene gikk svært mye. De ble i hovedsakelig vedlikeholdt om natta fordi de da hadde lengst driftspause.

I 2012/13 kom Stadlertogene som fikk betegnelsen 74. 24 av disse 74-settene ble satt inn i Intercity

vedlikeholdet ett år før det faktisk skulle skje. Men at Stadler skulle flytte vedlikeholdet av togene til Sundland i Drammen visste vi ikke før to—tre måneder før det skulle skje.

Først ble det en prosess for å bestemme hvem som skulle virksomhetsoverdras til Stadler. De som hovedsakelig jobbet på Stadlersettene ble så virksomhetsoverdratt. Så fikk folk greie på at Stadler skulle vedlikeholde motorvognene i Drammen. Da sluttet etter hvert noen og noen ble med til Sundland.

I 2020 ble to 70-sett faset ut og 2 årsverk mindre i Skien. Nå er det ti årsverk igjen på gulvet i Skien.

Ragnar Berge slår til slutt fast at de siste tre årene har vært svært tøffe for de som jobber i Skien, men understreker at de har et flott og funksjonelt verksted og håper derfor på drift i mange år framover, selv om de kanskje må innse at tiden med type 70 går mot slutten.



Ragnar Berge

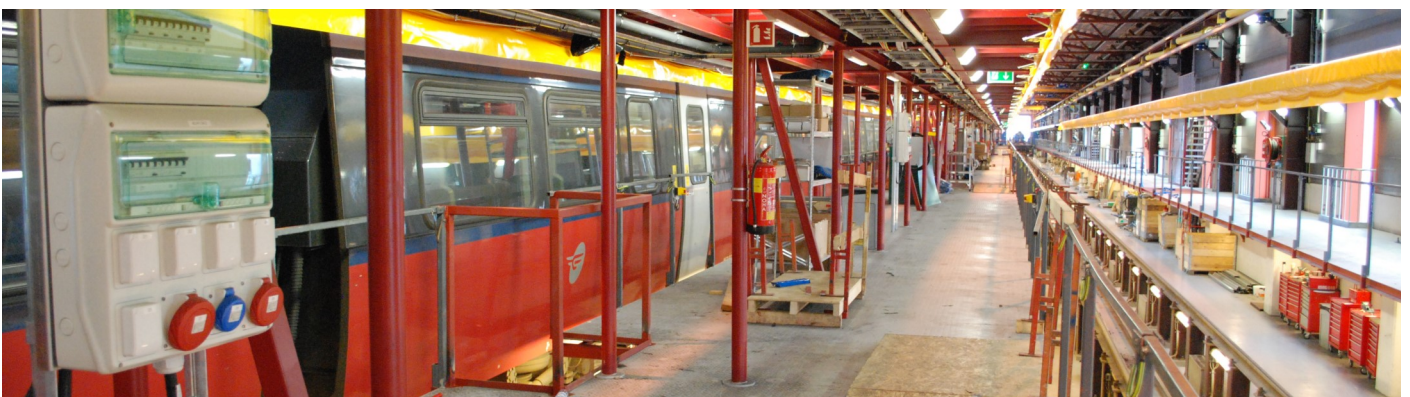
Ragnar forteller følgende:

- Fra 1997 til 2003 vedlikeholdt de i Skien alt av motorvogner og tog som gikk mellom Skien og Lillehammer. Det var 70-settene som var motorvogner og lok og B5/B3-vogner. Da var det opp mot 50 medarbeidere som jobbet på verkstedet. Det ble arbeidet tynus hele døgnet.

trafikken. Disse ble så vedlikeholdt i Skien.

Da ble det oppbemannet slik at vi var på det meste 41 medarbeidere i produksjonen.

Vy la så ut vedlikeholdet av Stadlersettene på anbud i 2018/19. Stadler vant denne vedlikeholds-kontrakten på 74- og 75-settene. Vi viste da at Stadler skulle overta

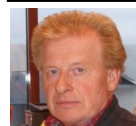


Hvordan går det på Kvaleberg verksted i Stavanger?

Jernbaneverkstedet på Kvaleberg har blitt bygd ut med en ny verkstedhall og to spor. Verkstedet er base for vedlikehold av « Sørtoget » på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen, som Go-Ahead driver.



Togelektriker Tarald Svanes



Nils Bull, Leder
Statsbanenes Verksted-
arbeiderforening, Oslo

Verkstedarbeider'n har pratet med foreningsleder Kenneth Anthonson og togelektriker Tarald Svanes.

Verkstedet hadde fra gammelt av omkring 10 ansatte i produksjonen, men nå er det rekruttert nye

«Vi har et veldig godt arbeidsmiljø, og er godt fornøyd med sjefen».

medarbeidere, det er 32 ansatte som jobber der nå.

De jobber formiddag og natt på hverdagene, og 12-timers skift i helgene. Denne turnusen begynte

«Det er alt for trangt til ytterveggene i det nye verkstedet».

ved oppstart av trafikkpakke 1 i desember 2019. Det er en 12 ukers turnus hvor det er 12 lag på to personer som alltid jobber sammen. Alle skiftarbeiderne jobber da sammen med alle kollegene sine i løpet av 12 ukers perioden.

Godt arbeidsmiljø

Kenneth og Tarald forteller om et veldig bra arbeidsmiljø med lite konflikter. De er også fornøyd med den nærværende sjefen på Kvaleberg. Men de forteller at de sliter med konstruksjonen av det nye verkstedet som Bane Nor har satt opp på Kvaleberg. De kan ikke spyle togene ved dyrepåkjørsler

fordi det bare er «dusjsluk» i gravene. På toppen av det hele heller gulvet i gravene vekk fra slukene.

«Bane NOR ønsket jo at dreiebenken på 16 tonn skulle kunne flyttes mellom verkstedene i Stavanger og i Bergen. Det kommer jo ikke til å skje».

Det er alt for trangt til ytterveggen i det nye verkstedet. Folk må derfor ntid planlegge plasseringen av togene for å ta nødvendig komponentbytte.

Hjuldreibenken på 16 tonn står nå i det gamle verkstedet. Bane NOR ønsket jo at benken skulle kunne flyttes mellom verkstedene i Stavanger og i Bergen. Det kommer jo ikke til å skje, konstaterer karene.

De må også benytte det gamle verkstedet til å utføre vanlig vedlikehold på 72-settene.



Foreningsleder
Kenneth Anthonson

Til tross for disse vanskene klarer vi å vedlikeholde togene med brorparten nyrekrutterte folk, sier Kenneth og Tarald.

- Hva er det dem driver med?

Pensjonistene i gamle NSB blir spurt om dem vil betale årsbilletten for å få rimeligere reiser. Når den er betalt får vi tilsendt en avhandling om hvordan vi skal gå frem, dette var ikke enkelt.



Tenker de høye herrer på at vi i 70-, 80- og 90-årene er vokst opp med sveivegrammofoner, ikke PC og smart telefoner? Dere er en generasjon for tidlig ute.

NSB hadde ikke de høyeste lønninger, men en del goder som utgjorde en del av lønna, og bare i min familie har vi 100 års ansettelse. Nå har jeg snakket med noen pensjonister som sier: neste år betaler vi ikke, dette klarer vi ikke, så skal jeg reise med toget,

betaler vi. Var dette baktanken? Vy-Entur eller hva det nå heter, for oss, er NSB – jernbanen. Vi betaler gjerne fordelsbeskatningen, men gjør det enkelt, det er ingen skam å snu.

Med ønske om god bedring.

Med vennlig hilsen Elly Hilfling Amundsen.
(Enke etter Svein Amundsen, Grorud)

Er det flere pensjonister som har noe på hjertet? Vi tar gjerne mot innlegg. Kontakt foreningskontoret på Grorud.

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

Nytt verkstedet i Bergen ble overtatt av Vy og Euromaint 28. juni

Det blir en stor utfordring å gå fra fire vedlikeholdsspor som vi hadde i gamle hallen og ned til to spor. Mangel på et «Long Time Maintenance Track» vil fort melde seg som et savn. Hvor et lok eller vogn kan stå i påvente av komponenter som skal monteres. Et EL 18 uten tak gjør seg dårlig ute i Bergen.



Dette er serviceteknikere, ingeniører og planleggere. Avdelingen er mer enn doblet siden 13. desember 2020, som var overtagesdato.

I motsetning til Stavanger som også ansatte mange på kort tid, har ikke vi den samme hjelpen i Lodalen/Grorud. Lodalen er en liten avdeling hvor flere nå har sagt opp, slik at man baserer mye av driften på innleid (Ontracks) vedlikeholdspersonell.

Vedlikeholdssystemet SARA-LN-Xalt som skal erstatte SAP har blitt forsøkt implementert flere ganger med vekslende hell. Det har blitt utsatt flere ganger og det er avdekket flere svakheter. Vy som kunde benytter SAP, og her er litt av problemet at systemene ikke

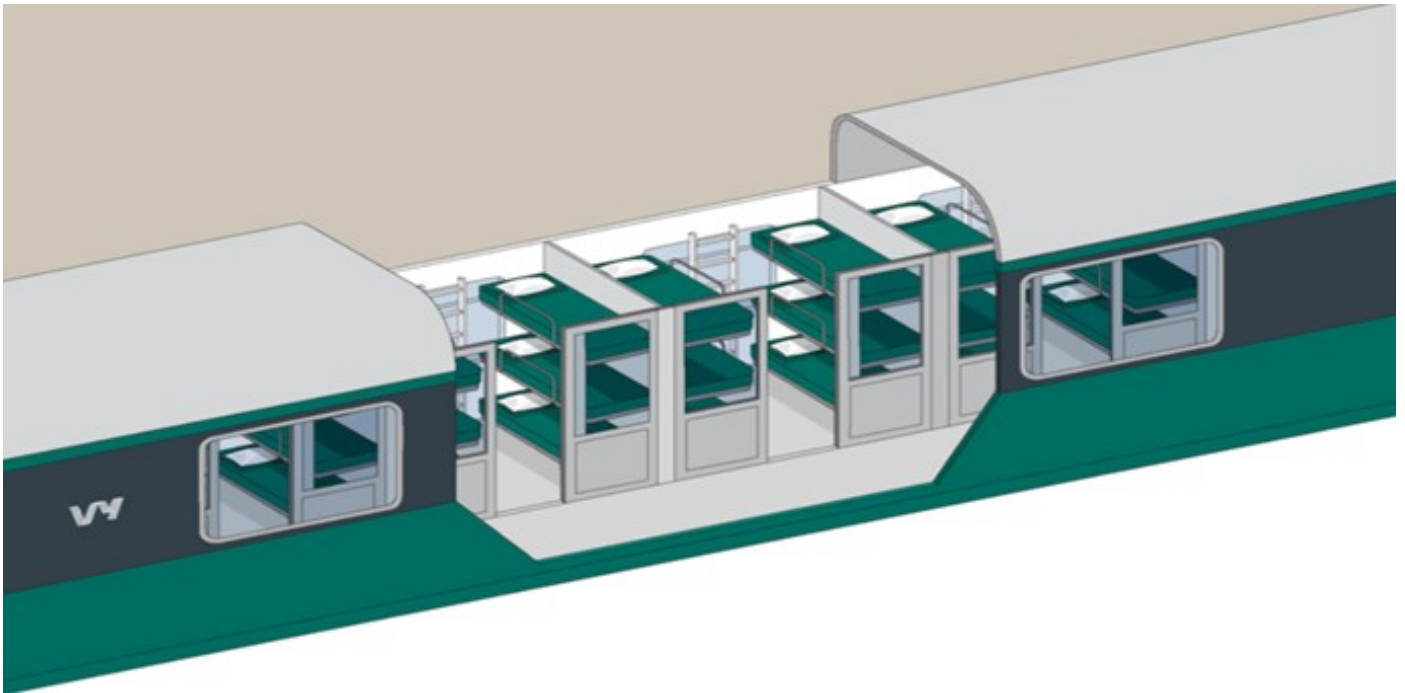
Kurt Myklebust
Foreningsleder
Bergen

Euromaint har ansatt hele 17 medarbeidere etter oppstart.

Spor 24 blir løftesporet med Windhoff løftebukker. Prøveløftet den 31. mai av en FLIRT, ble utført sammen med leverandøren og det gikk ikke helt smertefritt. Løftet stanset og de tyske ingeniørene måtte frem med PC og «hjelp» til. De fire innerste bukkene er dimensjonert for å løfte lokomotiver.

Hjuldreiebenken, som er lik den de har i Stavanger, er nylig ankommet. Seks mann er satt opp på fullverdig opplæring på denne i slutten av juni.





snakker sammen. Euromaint sine serviceteknikere skal heldigvis kunne hente ut blant annet historikk i SAP videre. Vi krysser fingrene for at dette nå er oppe og står når dette leses.

Vedrørende overenskomsten/tariffen vår mot Euromaint, så pågår det fremdeles møter mellom NJF og Euromaint på tolkingen av denne. Etter seks måneders drift er man ikke enig om høytidstillegg og tillegg på ekstra arbeid i helg. Den 22. juni har et endelig møte funnet sted hvor man enten har en plan for tilbakebetaling av det NJF og de ansatte mener de har rett på, eller det skal skrives en uenighetsprotokoll som overleveres LO Stat/Spesker.

Antall kvadratmeter kontorplass virker for lite med tanke på antall i administrasjonen som Euromaint har knyttet til seg i 2021. Selv med åpent kontorlandskap er plassen med første øyekast liten. Fagforeningen har for første gang siden oppstarten i 1905 ikke fått tildelt noe sted å være i de nye lokalene. Vi har jo en del remedier etter over 116 års drift. Vi vil prøve å få til en dialog med Bane Nor om et

egnet sted å være, kanskje et annet sted enn i det nye verkstedet.

Personalet i Bergen er bekymret for at Vy kjøper for lite sporplass/timer inne i Lodalen (eksempelvis spor 16). Det å basere seg på å ta mest mulig vedlikehold og reparasjoner ute er i beste fall naivt og lite hensiktsmessig.

Hensetting av togmateriell er også en stor bekymring og hvis ikke spor 22 er tiltenkt en rolle som hensettingsspor, er det lite gunstig for verkstedsområdet. Skilt 65G (stopp for elektrisk kjøretøy) er plassert i KL – anlegget, slik at det ikke kan hensettes et FLIRT-sett der uten å sperre for nabosporet.

Noen som nevnte de åtte nye liggevoignene som er til ombygging i Finland? Vi som skal vedlikeholde disse har ikke hørt en lyd om hva som skal skje fremover.

Vy Vest som operatør har kjøpt disse utenom Norske tog, og har som mål å implementere disse i R22 i desember 2021. Det eneste som er sikkert i desember, er at da kommer julenissen...



Her er Hegenscheidt Hjuldreiebenken som har fått egen garasje.

Verneombudets hjørne



Terje Borgersen
Hovedverneombud
Mantena/Mantena Lodalen

Et år med koronarestriksjoner er lagt bak. Det løses sakte, men sikkert opp. Vaksinerer er i full gang.

Vi i Mantena har opplevd noe smitte, men i forhold til prosentandelen av de ansatte som har vært smitta, er det lavt. Sykefraværet var i 2020, 1 prosent lavere enn i 2019. La oss fortsette denne utviklingen i 2021.

Vi skader oss ofte på jobben. Vi er inne i en trend som per mai 2021 er samme antall skader som i hele 2020. Dette må vi prøve å bremse på. Har vi stort nok fokus på arbeidsoppgavene vi utfører daglig? Hva skjer? Hvordan skjer det? Vi må bli bedre.

Det skjer mye i Mantena om dagen. Det bygges en ny lakkhall på Grorud. Endelig skal de ansatte i denne avdelingen få et bedre arbeidsmiljø. Det er ansatt en HMS fagansvarlig sentralt i Mantena, noe vi i vernetjenesten setter stor pris på. Endelig en vi

kan prate fag med. Vi jobber tett sammen.

Vi er inne i en tid hvor vi må tilpasse oss markedet med de utfordringene dette gir. Ord som nedtrekk, overtallighet, omorganisering, regneark, konkurranse, effektivitet, jobbe smartere, innrapportering og Teams har blitt en del av hverdagen vår. Teams er vel og bra

(flate møter), men fysisk møte er bedre. Mange jobber hjemmefra, men å treffe arbeidskollegaer fysisk er med på å utvikle arbeidsmiljøet videre. Med slike utfordringer skal vi jobbe aktivt for å holde på det gode arbeidsmiljøet vi allerede har etablert. Fokus på HELSE, MILJØ og SIKKERHET.

GOD SOMMER!



Grorud: Her kommer den nye lakkhallen, planlagt ferdig høsten 21.

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

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

FEM PÅ GØLVET

Vi har spurt fem medlemmer på Marienborg om følgende:

1. Hvilke planer har du for sommeren?
2. Hva gjør du for at kollegaen din skal få en bra dag?
3. Fotball-EM eller VG-lista?

Tekst og foto: Torbjørn Støre



Jørn Arne Furuseth

1. Ingen store planer, det blir norgesferie.
2. Må være blid og i godt humør. Man må bry seg om alle.
3. Fotball-EM, ser så mange kamper jeg får lov til.



Ivan Emil Bolstad

1. Lite planer, skal en tur til Bergen.
2. Snakker skit for å holde humøret oppe.
3. Ingen av delene! Er aktiv innen kampsport, og følger heller med på det.



Lasse Rognhaug

1. Skal en uke til Skarnes hos min far, og skal tilbringe de 3 andre ukene i Trøndelag med veterankjøretøyene mine. Blir også en del vedlikehold på eiendommen.
2. Bidrar med kjeks og wienerbrød. Det hjelper godt på.
3. Fotball-EM.



Viktor Vivang

1. Koble av fra jobben. Dra på hytteturer og norgesferie med bil.
2. Hilser og gir ros. Prøver å være positiv.
3. Tja, fotball-EM.



Karl Jakob Abel

1. Tenkte å tilbringe tiden hjemme, på sjøen. Skal i tillegg male hus og beise platt, og håper å få nytte flest mulig dager i boblebadet. Skal også få en del besøk.
2. Prøver å være blid og positiv. Prøver å se lyst på ting og støtter de jeg ser sliter. Lager vafler på teamet innimellom.
3. Ikke interessert i fotball, men hører på Jonny Cash og Queen. Liker en blanding mellom 60 og 90-talls musikk.

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

Tusen takk for de fine blomstene jeg fikk på min 90-årsdag.
Hilsen Lars Rostad.

Hjertelig takk for blomstene jeg fikk på min 70-årsdag.
Hilsen Jon Knudsen.

Tusen takk for de fine blomstene jeg fikk til min 90-årsdag.
Hilsen Magnar Stuen.

Tusen takk for gaver fra mine kollegaer på MTC ved min overgang til min drømmeturnus. Også stor takk til Mantena og Verkstedarbeiderforeningen i Oslo for gavene. Gjennom en reise på godt over 44 år har jeg truffet utallige mennesker som har gjort at disse årene har vært en eventyrlig reise. Det er mange gode minner å ta med seg inn i hverdagen.
Med hilsen Arne Torgeir Vestvold.

Tusen takk for de fine blomstene jeg fikk på min 75-årsdag.
Vennlig hilsen Sverre Dag Berg.

Tusen takk for de fine blomstene jeg fikk på min 75-årsdag.
Hilsen Jan Thingberg.

Tusen takk for all oppmerksomhet og gaver jeg fikk ved min avgang. Tusen takk for et hyggelig avskjedslag.
Hilsen Magne Dagsgård.



Takk for blomsten på min 75-årsdag.
Hilsen Edvin Mathiassen.

En stor takk til Mantena, fagforeningen og mine kolleger for gaver og blomster ved min avgang.
Med vennlig hilsen Geir Morken.

Takker for en flott blomsterhilsen på min 85-årsdag.
Hilsen Per Ronny Andersen.

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min avgang.
Hilsen Jonny Gulhaugen.

Tusen takk for de fine blomstene på min 80-årsdag.
Hilsen Terje Thorkildsen.

Takker for blomster jeg fikk ved min 80-årsdag.
Med hilsen Borger Kvebek.

Tusen takk for de fine blomstene jeg fikk på min 70-årsdag.
Hilsen Edvin Hansen.

Jeg takker for oppmerksomheten ved min 80-årsdag.
Med hilsen Ørnulf Eriksen.

Takk for oppmerksomheten jeg fikk ved 40 års medlemskap i foreningen.
Med vennlig hilsen Dag Egil Sørli.

Tusen takk for blomsterhilsen som jeg fikk på min 75-årsdag.
Hilsen Trond Hansgaard.

Tusen takk for oppmerksomheten på min 75-årsdag.
Hilsen Erik Sand.

Tusen takk for oppmerksomheten ved min avgang.
Vennlig hilsen Jane Nysether.

Jeg vil gjerne takke Mantena, Verkstedarbeiderforeningen og Flytoget for en hyggelig og minneverdig avslutning i forbindelse med min avskjed som pensjonist. Ønsker alle lykke til videre!
Med vennlig hilsen Arve Hauer.

Tusen takk for fine blomster på min 75-årsdag.
Hilsen Sverre Stokke.

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