STIFTET 1.MAI 1894
STB.V.ARB.FORENING

# Verkstedarbeider'n

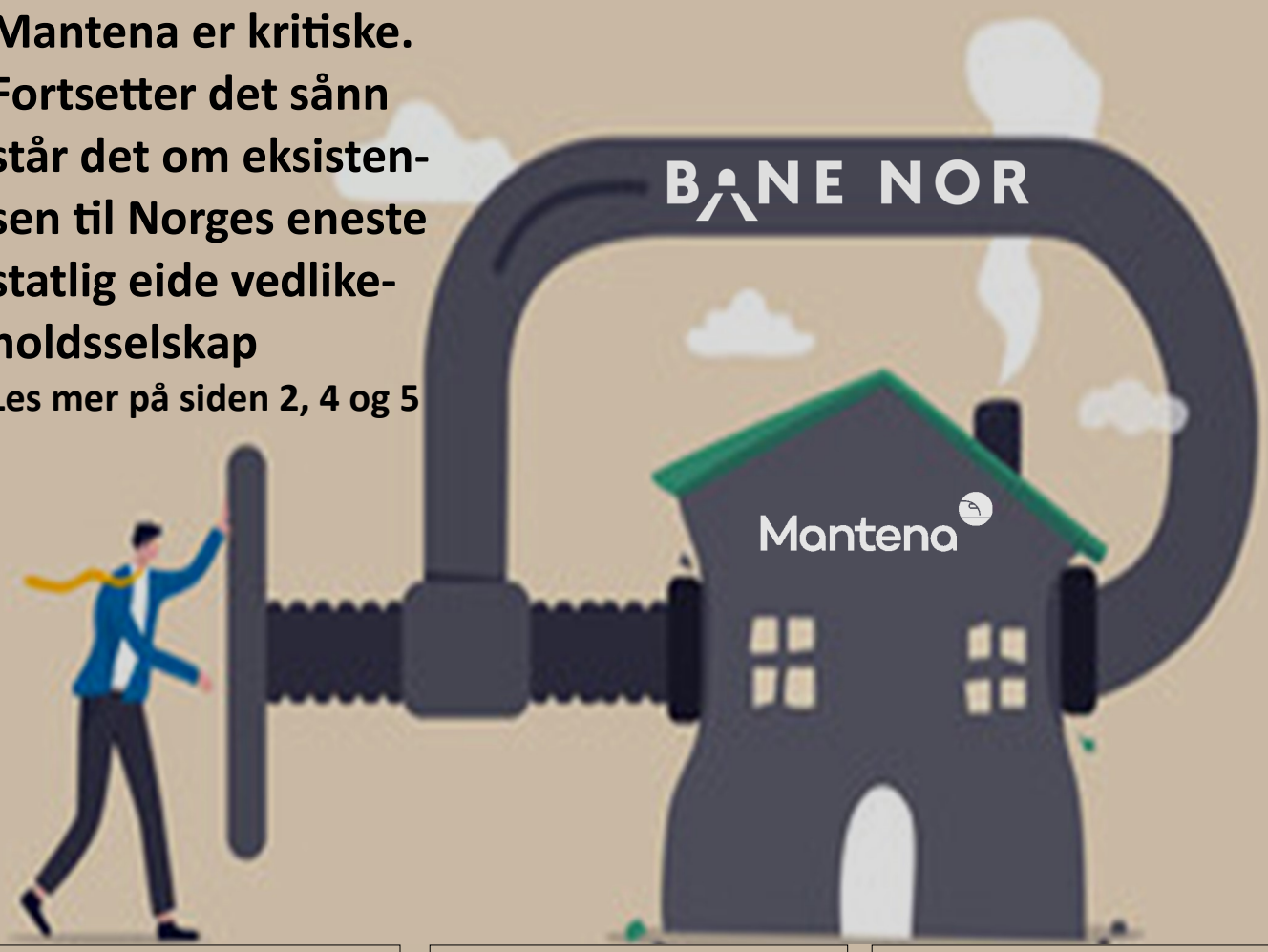
verkstedarbeideren.no

Nr. 2 - 2022 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

# Rammevilkårene dreper Mantena

**Rammevilkårene til Mantena er kritiske. Fortsetter det sånn står det om eksistensen til Norges eneste statlig eide vedlikeholdsselskap**

**Les mer på siden 2, 4 og 5**




## Status personal-billetten

Side 6

## Fortsatt masse rot i Bergen. Nå er Arbeidstilsynet på vei inn...

Les mer på side 14

**«Flere av utfordringene vi har slitt med har forplantet seg ut til både verksted og til andre deler av jernbanefamilien» -Tankegods fra Cargo**

Side 20

# Den drepende husleia

**Det statlige vedlikeholdsselskapet Mantena har i alle år hatt komponentvirksomheten sin på Grorud, ved Nyland stasjon. Der vedlikeholdes kritiske komponenter for tog-Norge.**

Glenn Noss, leder
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

**Som en del av** Jernbanereformen, ble verkstedene i 2017 overtatt av Bane NOR Eiendom. De skulle fra da av ha hovedansvar for å drifte verkstedene som en kommersiell, nøytral enhet for ulike togselskaper. Rammevilkårene Bane NOR har satt, holder nå på å ta knekken på Mantena. (Mer på s. 4)

**En ting er** anbudspakkene vi er utsatt for, noe som alene gjør det veldig tungvint å drive vedlikehold. Men når vi i tillegg må betale flere titalls millioner kroner mer i året enn hva det koster å drifte et allerede nedbetalt verksted, er ikke dette levelig lenger. Et høyt påslag på strømregninga gir de oss også. I tillegg har Bane NOR fremtidsplaner for verksted på Grorud, planer som nå holder på å presse oss ut av verkstedet uten at det foreligger noen plan for hvor vi da skal inn. Vi blir skviset både økonomisk og når det gjelder lokasjoner. Det er helt utafor at en statlig jernbanevirksomhet skviser et annet statlig jernbaneselskap på denne måten.

**Direktoratet** for samfunnssikkerhet og beredskap skriver at bare innenfor jernbanesystemet kan svikt hos én aktør medføre at systemets transportevne bli sterkt skadelidende. Det stemmer. Stoppes det å jobbe på Grorud i dag, vil det stoppe ute på linjene relativt raskt. I krisetid kan vi ikke forvente at hjul og understell skal komme kjørende med lastebiler over grensa i fra utlandet. Vi har erfart nok problemer med det i normal tid.

**På LO Stats årlige** kartellkonferanse i november fikk statsministeren høre jernbanefolks bekymringer. Han var ikke enig i at de viderefører den forrige regjerings politikk. Å dele opp Østlandet i to pakker til to norske selskaper er helt greit og vi utnytter jernbanen maksimalt, sa han. Han kunne fortelle at ingen samferdselsminister i hans regjering trenger noe huskelapp for å vite hvilke jernbaneselskaper som gjør hva, før han adresserte Meisena (Mantena) sin bekymring: Hvis vi ikke klarer å opprettholde kvaliteten på tungt vedlikehold, må vi se på det.

**Å nyansere at det er to** norske selskaper som får Østlandet og ikke utenlandske, er et sidespor. Flere selskaper bidrar til mer kaos og stordriftsfordelene forsvinner. Det er ikke å utnytte jernbanen maksimalt. Så lenge skadene forrige regjering gjorde består, videreføres de av nåværende. Og huskelapper er alltid kjekt å bruke. I en oversikt telte jeg over 30 selskaper tilknyttet jernbane-Norge.*

**Statsministeren fikk også** høre om verkstedsektorens bekymringer på kartellkonferansen allerede for over ett år siden og lite har skjedd siden den gang, med unntak av en enorm kompetanseflukt, som fortsatt pågår. Det er kritisk for komponentvedlikeholdet nå. Ønsker Norge å selv ha kontroll på kritiske komponenter? Da må det ikke bare ses på.

**Det kreves politisk handlingskraft!**

**Rapport 1/22-For velferdsstaten: En perfekt avsporing.*

*Foto: Glenn Noss*

# Stygg ulykke i Lodalen

**En kveld i ukene før jul hadde vi en svært stygg ulykke i Lodalen. Ett togsett kom kjørende inn i hallen, samtidig som en av de elektriske arbeidsbilene skulle krysse sporet.**

Johannes H. Haugen
Fagarbeider
Mantena Lodalen

**Til alt hell** kom togsettet akkurat fort nok til at bilen «kun» traff siden av fronten. Vår verkstedkollega fikk akkurat hevet seg av bilen før den ble dyttet ned i grava.

**Her var det kun snakk** om tideler fra en ulykke som kunne endt med tap av en kollega.

**Redaksjonen** oppfordrer derfor alle til å bruke de sansene naturen har gitt oss. I slike situasjoner hjelper verken hjelm, vernesko eller udødelighetsvest.

***«Vi oppfordrer alle til å bruke de sansene naturen har gitt oss. I slike situasjoner hjelper verken hjelm, vernesko eller udødelighetsvest».***

*Foto: Johannes Haugen*

# Bane NOR Eiendom er ødeleggende for Mantena

## Rammevilkårene for Mantenas eksistens er på bristepunktet

Dag-Arne Johansen, leder Jernbanens Verksted-arbeideres Landsråd

**En ting er sinnsyke strømregninger, generelt elendige vilkår i togvedlikeholdsbransjen og krevende avkastningskrav fra eieren. Men når Bane NOR Eiendom fritt kan få holde på som økonomisk torpedo med sine markedspriser på husleia, da blir det ulevelig for Mantena.**

**Bane NOR Eiendom** overtok eiendomsmassen for verkstedet Grorud fra ROM Eiendom (NSB-delen av eiendomsmassen) under opprettelsen av jernbanereformen i 2017. Bygningsmassen ble besluttet bygget på 1930-tallet, og i 1943 var de første bygningene tatt i bruk.

**På 1950- og 60-tallet ble** anlegget utvidet flere ganger, og i 1967 ble personvognverkstedet og velferdssalen tatt i bruk. Og det er altså i disse nedbetalte lokalene Bane NOR Eiendom får lov å være markedshai for gamle fortrekkfulle lokaler.

**Mantena** betaler nær tredobbel pris for sine sårt tiltrengte leide kvadratmetere på Grorud, i forhold til driftsutgifter og felleskostnader. Penger selskapet sårt hadde trengt til andre ting, som for eksempel å kunne tilby lavere komponentvedlikeholdspriser til togoperatører. Beløpet er flere titalls millioner kroner.

**Isteden er situasjonen** sånn at husleia nå knekker budsjettene til Mantena fullstendig. Det er ikke mulig å drifte komponentvedlikeholdet med slike husleiekostnader.

**NSBs verksteder**, senere Mantena, har gjennom 150 års virksomhet vedlikeholdt skinnegående

Foto: Dag-Arne Johansen

anleggsmaskiner på Espern på Hamar. I september 2023 er det slutt, da hiver Bane NOR Eiendom Mantena ut av vedlikeholdslokalene til fordel for byutvikling med funkisboliger og hippe kafeer, uten ansvar for vedlikehold av anleggsmaskiner.

**Mantena må da**, naturlig nok, finne andre lokasjoner til sin virksomhet for anleggsmaskiner. Alternativet er Grorud, i ledige lokaler i lokverkstedet, der Mantena tapte konkurransen på lokvedlikeholdet til en annen aktør—med langt billigere husleie.

**Derfor** disse «ledige» lokalene. Investeringskostnadene for tilpassing til vedlikehold av anleggsmaskiner på Grorud er kostnadsberegnet til 18 millioner kroner. Penger Mantena ikke har.

**Bane NOR Eiendom er villig** til å ta kostnaden, som igjen blir belastet den allerede skyhøye husleia, og utgiftene skal nedskrives på tre år. Det er den tiden Bane NOR Eiendom kan garantere at Mantena kan ha sin virksomhet for vedlikehold av anleggsmaskiner i disse lokalene.

**Hvordan skal Mantena** klare det? Hva slags vedlikeholdskostnader tror man at Mantenas kunder er villige til å betale?

**Bane NOR Eiendom** har planer om å legge spor over hele traversgrava i personvognverkstedet. Under disse sporene har Mantena i dag et boggilager for et 30-talls boggier, nyrevidерte og boggier som står for tur for revisjon. Denne lagringsplassen blir utilgjengelig når de nye sporene over traversen kommer. Bane NOR Eiendom har ingen plan eller ideer om hvor Mantena kan lagre disse boggiene, det blir Mantenas problem.

*Boggigrava på Grorud. Her vil Bane NOR Eiendom ha spor over hele grava.*

**Kostnadene for bygging** av de nye sporene er stipulert til 118 millioner kroner. Med en nedskrivningstid på 40 år, vil Mantena måtte betale 6,2 millioner kroner i året over 40 år, tilsvarende 248 millioner kroner. Hvis vi da ikke vil flytte ut. For det er nemlig alternativet. Bli med på kostnadsfesten, eller flytt ut.

**Togoperatørene** er også ofre for Bane NOR Eiendoms priser på husleie. I driftsverkstedene er det de som betaler husleia, som igjen gjenspeiler de økonomiske resultatene for selve togdriften. Dette påvirker billettpriser og togtilbud for kunder flest.

**Mantena vedlikeholder togene** til Go-Ahead. Jobben utføres i all hovedsak i det nye verkstedet i Stavanger, der Go-Ahead betaler husleia. Men det hender jo at ting også må repareres i Lodalen. Her har ikke Go-Ahead noen avtale med Bane NOR Eiendom, siden vedlikeholdet er planlagt til Stavanger.

**Skal noe** utføres i Lodalen, må Go-Ahead bestille spormeter flere dager på forhånd, noe som selvsagt ikke lar seg gjøre når feil plutselig oppstår. Mangel på ressurser eller fasiliteter har ført til at jobben har blitt utsatt til togsettet er tilbake i Stavanger. Dog ikke sikkerhetskritiske ting. Da finner Mantenas mannskap løsninger.

**Vi hadde hatt en mye** billigere jernbanedrift om Bane NOR Eiendom ikke hadde fått lov å melke Mantena og jernbaneselskapene for penger på den måten de gjør, ved å kreve en pris og markedsleie for verkstedlokalene togdriften er totalt avhengig av.

**Er det riktig** at et statlig eiet jernbaneselskap skal kunne tømme andre jernbaneselskaper for penger, for så å bruke disse pengene på byutvikling og legge til rette for ytterligere skvising av jernbanerelatert eiendomsmasse jernbane-Norge sårt trenger?

**Bane NOR Eiendom må** deles i to. Nå! En del som forvalter jernbanerelatert eiendom, med husleie på kostnader med de reelle driftsutgiftene. Dette vil gjøre jernbanevirksomheten levelig.

**Og den** andre delen, der må de gjerne forvalte og styre med byutvikling. Lage hippe lokaler med markedspris. Det går i alle fall ikke ut over norsk jernbane. Slik systemet er i dag, er Bane NOR Eiendom ødeleggende for Mantena og annen jernbanerelatert virksomhet.

# Status personalbilletten

**Vi har i over ett år nå kjempet for personalbillettens eksistens. Men vi er ikke i mål om å beholde den i Mantena.**

Dag-Arne Johansen, leder Jernbanens Verksted-arbeideres Landsråd

Jernbanedirektoratet åpner for en mer fleksibel ordning i en evalueringsrapport. Men rapporten er utydelig på hva denne fleksibiliteten innebærer.

**Både Mantenas ledelse og vi har henvendt oss til Samferdselsdepartementet for å klarhet i vilkårene for personalbillettordningen.** Ordningen er svært rigid i dag, blant annet med krav om kjøp til alle som har rettigheter, eller ingen. Ansatte i Mantena som begynte etter 1. januar 2020 har ikke personalbillettrettigheter. Regelen kom i 2017, der det ble gitt åpning for frivillighet for selskapene å kjøpe billett for ansatte rekruttert etter 2017. Mantena valgte å iverksette denne praksisen fra 2020. Sånn sett er ordningen en lukket ordning, og vil dø ut av seg selv etter hvert.

**Jernbanedirektoratet har nå utarbeidet en rapport på 48 sider om evaluering av personalbillettordningen for hele jernbanesektoren**. Denne rapporten er som nevnt relativt lite konkret på tiltak, annet enn at det kommer fram at det foreslås en fleksibelisering av ordningen.

**Det kommer fram tre alternativer:**
- Beholde ordningen som den er i dag, uten endringer
- Beholde ordningen, men med en åpning for justering
- Avvikle hele ordningen

Jernbanedirektoratet foreslår alternativ 2.
NJF sentralt har vært i møte med Samferdselsdepartementet om saken. Her ble videre detaljer diskutert.
Vi har utarbeidet noen forslag til en fleksibel ordning, basert på direktoratets forslag 2, for å i det hele tatt kunne berge ordningen i Mantena.

**Det må gis anledning til å kjøpe personalbilletter for det antall ansatte som ønsker personalbillett.**

Prinsippet om at man må kjøpe til alle må bort. På den måten reduseres kostnadene for bedriften.

Det bør gis anledning til å gå inn og ut av ordningen. Dette kan gjøres ved hvert årsskifte. Da vil ordningen kunne bli svært fleksibel, og hvis man for eksempel flytter, kan behov for billetten endre seg.

**Vi kan akseptere en «egenandel» til ansatte som ønsker personalbillettordningen.** Kostnadene for billetten vil da reduseres ytterligere for bedriftene, og de som ikke ønsker billett, betaler da heller ingen egenandel.

Innehaverne som har rett til billett som pensjonist i dag, (de som er ansatt i Mantena før 2004) må kunne få beholde denne rettigheten når de går av med pensjon. Det føles urimelig å miste denne rettigheten etter kanskje 40-45 års tjeneste, og måtte gi slipp på billetten rett før avgang som pensjonist.

**Vi mener personalbilletten også må kunne tilbys til de som er ansatt etter 2020 i Mantena.**

Dette som et viktig argument i rekrutteringssammenheng, og også for å kunne holde på viktig kompetanse.

**Dagens pensjonister må få uendrede vilkår.** De velger selv om de vil være med i ordningen ved å betale den årlige egenandelen. Disse har hatt rettigheter i alle år, og det er urimelig å endre en rettighet de alltid har hatt. Personalbilletten må fortsatt gjelde for ektefelle/familie, slik ordningen er i dag.

**Styret i Mantena ønsker primært at man finner en løsning hvor personalbilletten kan videreføres til en lavere kostnad for bedriften.**

Dersom det ikke kommer avklaringer fra Samferdselsdepartementet innen 15. september 2022 med en løsning som reduserer de årlige kostnadene for bedriften vesentlig, vil ledelsen terminere alle relevante avtaler relatert til personalbilletten. Vi møter dette presset fra ledelsen hele tiden.

**Prosessen er treg og forsinket, men nå er den imidlertid i gang, og vi har bedt ledelsen innstendig om å avvente situasjonen til en endelig ordning er på plass.**

Vi har forståelse for ledelsens utålmodighet, men vi mener det er helt urimelig å gå til oppsigelse av personalbillettavtalen nå, rett før en løsning *kan* være på plass.

**Vi har snakket med mange medlemmer om billetten,** og de tydelige tilbakemeldingene vi får er at om billetten blir borte, blir de borte også. Mantena blir tappet for enda mer kritisk og erfaren kompetanse. Kompetanse vi sårt trenger i en svært krevende tid.

**Det er styremøte i Mantena 15. desember.** Der vil ventelig saken komme opp på ny. Som ansattrepresentanter her vil vi anmode styret om å avvente saken inntil Samferdselsdepartementet har kommet med sin avklaring.

**Høringsfristen for Jernbanedirektoratets rapport er satt til 2. desember.**

Vi har som nevnt lagt inn våre innspill, og det er alle disse innspillene og evalueringen fra direktoratet som danner grunnlag for hvordan fleksibiliteten til sjuende og sist vil se ut.

# Hyttene på Skei blir pusset opp

**Det har lenge vært behov for å pusse opp og modernisere hyttene våre på Skei. 3. januar 2023 starter arbeidet, og hyttene er igjen planlagt klare for utleie fra vinterferien i uke 8.**

Det vil bli satt inn ny kjøkkeninnredning, nye gulv. Tak og vegger vil bli malt. Vinduene vil bli byttet, samt nye dusjkabinetter og hyttene vil framstå mer lyse og moderne. Elbil-lader er allerede på plass.

Hyttene ble bygget til OL på Lillehammer i 1994, og det har vært kun nødvendig vedlikehold som er gjort siden da. Riktignok er noe av møblene byttet ut, men i all hovedsak bærer hyttene preg av 90-talls-standard.

Når vi snart kan ønske velkommen tilbake til nyoppussede hytter, håper vi medlemmene setter pris på denne fornyelsen, og ønsker alle hjertelig velkommen til flotte muligheter i vinterparadiset Skei.

*Foto: redaksjonen*

# EL 13 2142

**På verksted Grorud står i disse dager EL 13 2142 et lokomotiv fra 1961. Loket eies av Jernbanemuseet og blei i sin tid gitt i gave fra CargoNet ved jernbanens 150-års jubileum.**

Johannes H. Haugen
Fagarbeider
Mantena Lodalen

**Loket blei for ikke** mange år sia satt i drift igjen efter å ha vært hensatt i årevis. Mange arbeidstimer har blitt lagt ned i loket, i samarbeid med Norsk jernbaneklubbs avdeling Norsk Museumstog. Loket gikk blant annet bak og dyttet på jubileumstoget, med damp i front da Dovrebanen fylte 100 år.

**Selv om loket** i utgangspunktet er i bra stand, og hadde bra med kilometerer igjen til revisjon da det i sin tid blei tatt ut av trafikk, har nye regler gjort at loket nå må inn til eftersyn. Såkalt ECM.

**ECM betyr:** Entity in Charge of Maintenance. Her er hva NJK/NMT skriver om ECM: «Det skal være en sertifisert organisasjon som registrerer og går god for at foreskrevet vedlikehold er utført på jernbanemateriell. ECM kan være et verksted, som også utfører vedlikeholdet, eller det kan være eier, eller et uavhengig selskap som kun utfører selve registreringen.

**Hittil har det vært** krav om ECM for godsvogner. Det skyldes antagelig at godsvogner i dag krysser grenser til stadighet, og trekkes av forskjellige selskaper. Det har derfor vært behov for en overordnet registrering av vedlikehold. I forbindelse med innføring av jernbanepakke 4, vil det fra 22. mai 22 innføres krav om at alt materiell skal ha ECM.»

*Markus Eid (nærmest) og Arne Herness.*

**Til å lede** det praktiske arbeidet er en rutinert ringrev på vst. Grorud ved navn Arne Herness henta inn. Han er en av få som har erfaring med lokene da de gikk i trafikk. Sammen med seg har han bla annet fått med seg Robert Hexeberg, Stein Gaarder og Markus Eid. Loket er så langt løftet og boggier er tatt ut. Motorene er ikke demontert, men sjekka nøye for skader. Børster ol. er også kontrollert.

**Boggiene har fått ultralyd**, her har man til nå funnet én sprekk som vill bli utbedra. Fjørene er for øyeblikket i Sverige for sjekk. Verktøy har museet og NJK lånt ut. Efter hva redaksjonen kjenner til, vil loket også efterhvert bli utstyrt med ERTMS, sammen med to stykk Nohab.

# Problemer med etterregulering i driftspensjonsordningen

**Vi har som kjent en lukket driftspensjonsordning (AFP) for de som var 55 år eller eldre da Statens pensjonskasse ble byttet ut med innskuddsordningen i Storebrand.**

Dag-Arne Johansen, leder Jernbanens Verkstedarbeideres Landsråd

**Problemet har vært at** driftspensjonistene ikke har fått den etterreguleringen (pensjonistenes lønnsoppgjør) de skal ha det første året.

**Vi har** holdt på med denne saken i over ett år nå, og nå ser det ut til at vi har landet på en ordning vi kan leve med.

**Problemet er at Storebrand** har lovet noe de ikke kan holde. I avtalen med Mantena kommer det fram at pensjonen skal etterreguleres i takt med grunnbeløpet i folketrygden, fratrukket 0,75 %. Grunnbeløpets justering vedtas av Stortinget hvert år, som regel i mai. Så økes pensjonen til driftspensjonistene måneden etter.

**Her er** Storebrands forklaring på hvordan reguleringen fungerer:
*Vi bruker person A som eksempel og tar utgangspunkt i at han ble meldt inn i driftspensjonen Mantena har i Storebrand i oktober 2020, med en pensjonsutbetaling (ytelse) på kr. 33 365,- pr. mnd. På bakgrunn av innmeldingsdato, vil han ikke få full regulering når vi regulerer ytelser i juni/juli 2021.*

*Han har bare vært med i ordningen i 3 av de 12 månedene i 2020. Dvs. at pensjonskapitalen som blir innbetalt av Mantena på innmeldingstidspunktet, bare er med på å bidra til avkastning i 3 av 12 måneder. Han får derfor 3/12 av full regulering sommeren 2021.*
*Full regulering i denne avtalen sommeren 2021 var på 4,98 %. Regnestykket for eksempelpersonen blir derfor 33 365*((3/12) *4,98%) som gir ny månedlig ytelse på kr. 33 781,-. Dersom vi hadde klart å gjennomføre regulering av ytelsen slik dere beskriver at dere ønsker, ville personen i eksempelet fått lavere regulering (4,98 % -0,75 = 4,23 %) men reguleringen ville ikke blitt avkortet. Regnestykket ville da sett slik ut: 33 365*((12/12)*4,23%) som ville gitt en ny månedlig ytelse på kr. 34 776,-.*

**Storebrand innrømmer** at de ikke har dataverktøy for å kunne etterregulere dette det første året man er driftspensjonist. Det må gå over 12 måneder før Storebrand klarer å håndtere etterreguleringen. De klarer heller ikke å justere grunnbeløpet fratrukket det trekvarte prosentpoenget. Det andre året som driftspensjonist, og de resterende årene, sier Storebrand de skal klare å etterregulere.

**Det har vært diskutert** om alternativet hadde vært å bytte pensjonsleverandør, men det hadde tatt tid å få på plass en ny avtale med en annen aktør, og tiden hadde gått fra de som er med i driftspensjonsorningen. Så løsningen har blitt å finne en ordning vi kan leve med. Det mener vi nå vi har fått til.

**Vi er enige med Mantena** og Storebrand om at den etterreguleringen som skulle vært det første året som driftpensjonist, altså den første sommeren du er pensjonist, blir utbetalt som 67-åring. Lønnsoppgjøret du ikke fikk som 62-åring, får du måneden du fyller 67 år. Kapitalen blir tillagt en avtalt rentesats på 2,5 %, og som 67 -åring vil du få igjen den tapte kapitalen fra det året de ikke klarte å etterregulere. Hvis du gikk av som 62-åring blir det fem år, gikk du av som 63-åring blir det fire år, og så videre.

**Vi har også fått til en** avtale med Mantena at dersom en driftspensjonist skulle falle fra før fylte 67 år, skal etterlatte ha utbetalt den manglende kapitalen.

# Trekker du vinnerloddet ?

**I slutten av november kunne vi lese dette på forsiden av VG: ENORME FORSKJELLER I PENSJONSUTBETALING. DISSE FÅR MEST OG MINST.**

Glenn Noss, leder
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

**Og inni kunne vi se** liste over yrker med tjenestepensjon. Øverst finner vi blant annet offshore, finans og akademia. Nederst ligger serviceyrker som butikk, hotell og servering. Det blir selvfølgelig enorm forskjell i utbetalt pensjon hvis arbeidsgiver betaler inn to prosent, istedenfor fem eller sju prosent.

**Overtidsbetaling er** heller ikke vanlig at er en del av beregningsgrunnlaget i tjenestepensjonen, noe som gjør at lavtlønte kommer ekstra dårlig ut. De høytlønte har gjerne overtid innbakt i grunnlønna. Vi på verkstedene ligger «heldigvis» på fem og en halv prosent, men vi har allikevel falt ned fra sju-tallet.

**Pensjonssystemet vi nå har**, har uten tvil blitt et system som er med på å bidra til forskjeller i samfunnet. Det har gått ti år siden pensjonsreformen trådte i kraft. Og i løpet av den tiden har vi kunnet se utallige avisforsider som forteller deg hvor dårlig du kommer ut - og hvor rik du kan bli på pensjon.

**Og med grepene** gjort i Folketrygdens alderpensjon gjennom pensjonsreformen, er det akkurat slik det har blitt. De som har et yrke eller helse som gjør at de kan holde ut lenge, vil kunne få en meget god pensjon, og motsatt for de som ikke klarer å stå lenge nok.

rettferdig trygg solidarisk

pensjon for alle

Fagbevegelsens pensjonsnettverk

*Fra markering under barnehagestreiken 2. november.*

De vil bli definert som fattige.

**Hele hensikten** med alderspensjonen i Folketrygden er snudd på hodet. Den er ikke lenger et sikkerhetsnett som sikrer oss en verdig pensjon å leve av, men legger opp til at noen vil kunne få mye mer pensjon enn de faktisk trenger, mens andre vil slite tungt.

**Det trengs en ny reform.** Forslagene til endringer i systemet, som Pensjon for alle har kommet med, gjenspeiler dette:

-**Opphev** levealdersjustering (øking av pensjonsalder) av alderspensjonene.

-**Full opptjening** av alderspensjon for uføre. (De kan ikke jobbe og tjene opp)

-**Øk minste pensjonsnivå** – ingen under EUs fattigdomsgrense.

-**Alderspensjon må reguleres** på nivå med lønnsveksten.

-**Pensjon må være** i stedet for, ikke i tillegg til arbeidsinntekt.

-**Flyktninger** og de som har fått opphold på humanitært grunnlag må få full rett til minstepensjon/ garantipensjon uansett botid.

-**Overtidsbetaling og tillegg** må inn i pensjonsgrunnlaget for tjenestepensjoner.

-**Øk nivået** på obligatorisk tjenestepensjon. En kjønnsnøytral og livsvarig tjenestepensjon.
-**AFP må være** en reell rett til tidligpensjon.

-**AFP må finansieres** på en slik måte at det lønner seg for arbeidsgiver å legge arbeidsforholdene bedre til rette for eldre.

**Etter fire uker med arbeidskamp, oppnådde de i november avtale om AFP i private barnehager. Vi gratulerer!**

# STREIK I BARNEHAGEN

## FOR EN ANSTENDIG PENSJON!

# - Ventilloftet? Hvor er det, á?

**Går du forbi lakkhallen, opp trappa ved den gamle midlertidige kantina, runder hjørnet inn til venstre i tredje etasje der, da kommer du IKKE til ventilloftet. Går du imidlertid ut i gangen igjen og innser at du har gått feil, gjennom gamle lager 11B og ut igjen i døra på andre siden og opp ei trapp, da finner du sannsynligvis det du leiter etter.**

Dag-Arne Johansen, leder Jernbanens Verkstedarbeideres Landsråd

*Anders Gundersen (t.v.) og Terje Martinsen liker seg på ventilloftet.*
*Alle foto: Dag-Arne Johansen.*

**Ventilloftet** ligger rimelig kronglete til godt gjemt og isolert fra det meste av resten av verkstedet Grorud.

**Men der jobber det 18** medarbeidere med stort og smått. Inklusive de som holder på med toaletter. Men mest smått, egentlig. For det er mye smådeler i en ventil. Bremseventiler, dørventiler, pussermotorer, og ja gudene vet hva alt er, de ligger sirlig og ryddig etter hverandre på arbeidsbordene. Noen er ferdige, noen venter på deler, noen er klare for revisjon.

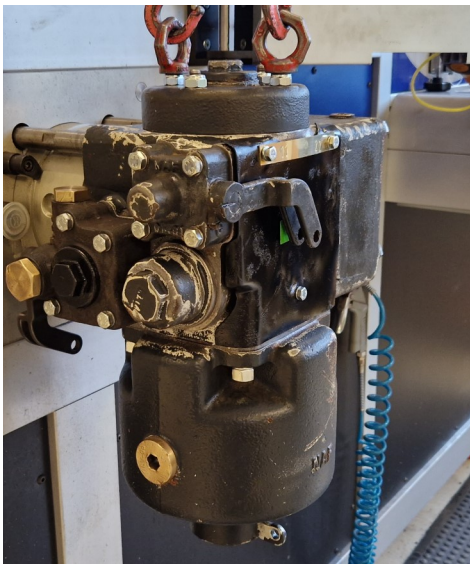
**Borte ved** teststasjonen til styreventilene finner vi Terje Martinsen. Han mumler noe om at den fyller for fort, det er noe som ikke stemmer helt her, sier han. Så trykker han forskjellige steder på dataskjermen for å få fram den rette menyen for å kunne se verdiene av testen. Så der, der var den i orden.

- **Vi savner å drive med** nye ting, det det går jo mest i gamle ventiler her, forteller Terje.
– Vi har mista mye til Knorr. Faiveley og Knorr er jo altfor store. De tar mye. Men nå hører vi at det er bestilt ny testbenk for Flirt-ventiler, det er jo flott! Jeg forstår det sånn at avdelinga her går med overskudd.

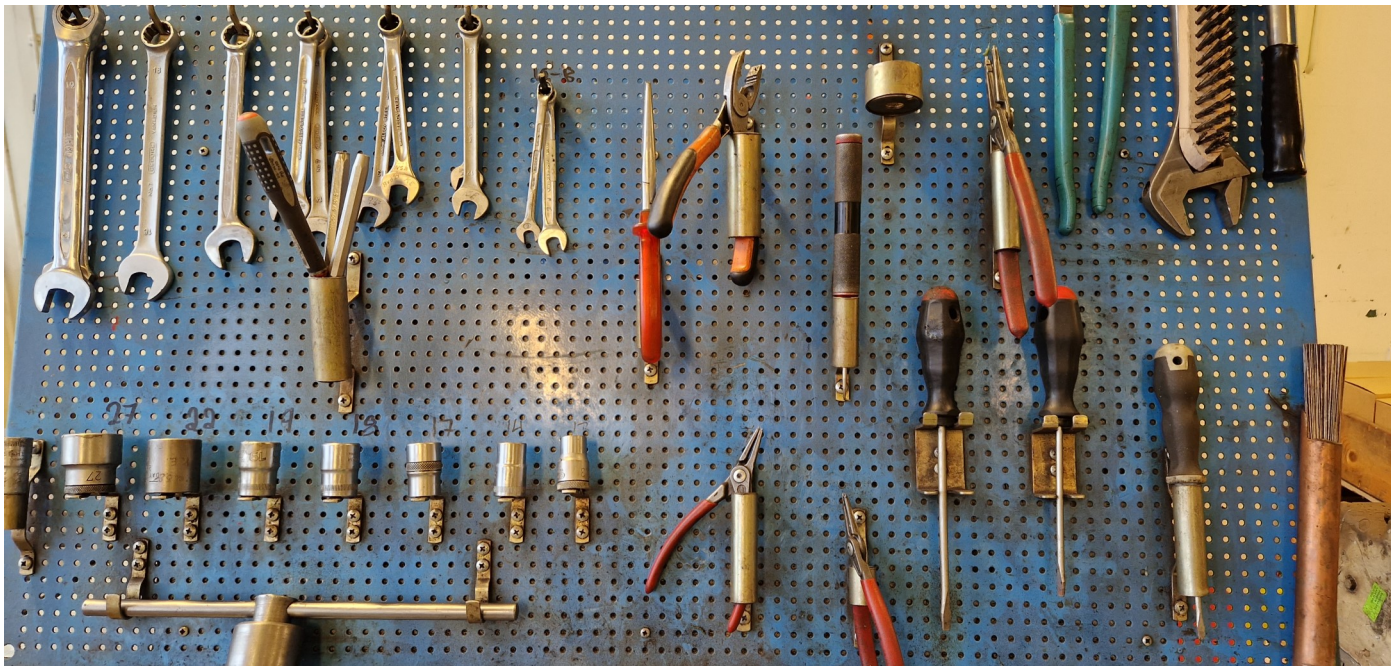
**Før lagde vi verktøyet sjøl**, og revideret ventilene. Men da hadde vi jo ikke noen datamaskiner. Arbeidsmiljøet på ventilloftet er godt. Det er visst ingen som har slutta her annet enn de som har gått av med pensjon.

- **Da jeg jobba i** Bombardier tidligere og fortalte folk der at jeg hadde fått jobb på ventilloftet i Mantena sa de til meg: Der får du det fint! Og det stemmer. Det er veldig bra her. Vi har mye lett arbeid. Hadde jeg vært i boggiavdelinga, hadde det nok vært annerledes. Det er derfor jeg fortsatt er her. Men jeg begynte ikke før i 2011, jeg da…

**Det går mest** i revisjon av ventiler, forteller Terje. De plukkes fra hverandre, det byttes deler, renses og smøres, kontrolleres og settes sammen igjen. Det er mye sikkerhet her.
- Så er det bremser og støtdempe-



*En styreventil er en ganske tung sak...*



*Verktøyet henger på rett plass på ventilloftet.*

re på andre siden her, ja du veit vel det…

*-Hvor mange komponenter har dere her, egentlig?*
- Nei, det må du spørre han om, sier Terje, og peker på makkeren som dukker opp fra en annen testplass.
Teamleder Anders Gundersen har svar.
– Det må være over 1000, sier han. Vi har i alle fall så mange materialnumre.

**Anders starta** her som lærling i 1999. Siden har han vært her.
- Jeg tok fagprøven på den der, sier han, og peker med blikket på styreventilen Terje holder på med.
- Altså, ikke akkurat eksakt den ventilen, men en lik en...

**Gutta vil gjerne være med på** utviklingen og ser gjerne at det kommer nyere ventiler inn dørene her.
- Vi føler oss litt akterutseilt. De sier jo at om ti år er Flirt det eldste materiellet som går. Da er det viktig at vi får kloa i de ventilene.

**Ventilen Terje demonterer** fra teststasjonen tilhører ei godsvogn. Han monterer på transportdeksel og gjør ventilen klar.
- Den skal til Hamar, forteller teamleder Anders. – Kanskje den tilhører gult materiell, jeg veit ikke helt, men den skal ikke til lager tror jeg, den skal nok ut i driften.

*Anders Gundersen har orden og kontroll på ventilene sine.*

# Euromaint Bergen

**Det er trange kår for å drive effektiv jernbane for tiden, med anbud som en ødeleggende faktor.**

Kurt Myklebust
Foreningsleder
Bergen

**Med ofte utskiftning av** personell og nyansettelser hele tiden, forsvinner kontinuitet og man opparbeider seg ikke rutine og erfaring i selskapet. Bare siste halvåret har mange ledere i Euromaint Norge sluttet, og administrerende direktør Stefan Christensson er en av dem. Han var ansatt i 2019 for å drive Euromaint Rail Norge. Han erstattes av Jonas Gunnarsson fra Euromaint i Sverige. Vedlikeholdssjef Jan Cato Vestvik slutter også, og skal midlertidig erstattes av Lars-Åke Dahlström fra Euromaint Sverige.

**Euromaint Norge** sliter med svært mye overtid og enkelte har langt over det som er tillatt i henhold til Arbeidsmiljøloven. Det er kun søkt om utvidet overtid for noen få personer. Foreningen har ikke fått fremlagt overtidsbruken i selskapet siste halvår og dispensjonssøknader til Arbeidstilsynet er heller ikke tatt opp i AMU.

**Her har** Verkstedspersonalets Forening Avd. 43 av NJF avdekket at Euromaint ikke betaler innskuddspensjon i henhold til avtale. Det er kun betalt inn etter grunnlønn og ikke for variable og faste tillegg, slik overenskomsten sier i §10.1. Vi snakker millionbeløp som skal etterbetales til alt personale og ikke minst til alle de som har sluttet. Euromaint skulle utforme et infoskriv om planen videre og FAST/SR Bank har satt en av sine rådgivere til disposisjon for å regne ut for hver enkelt ansatt. Dette er nok en omfattende oppgave som vi tidligst ser løsning i på januar/februar 2023. Men det has-

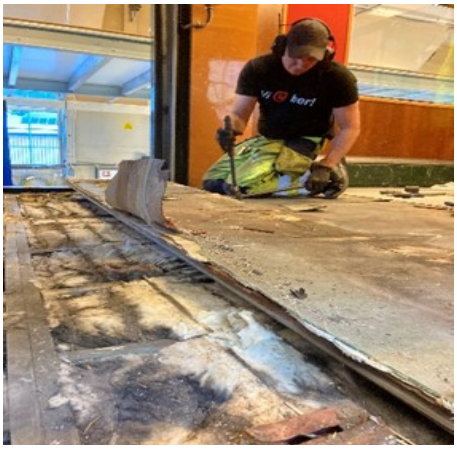
Foto: Kurt Myklebust

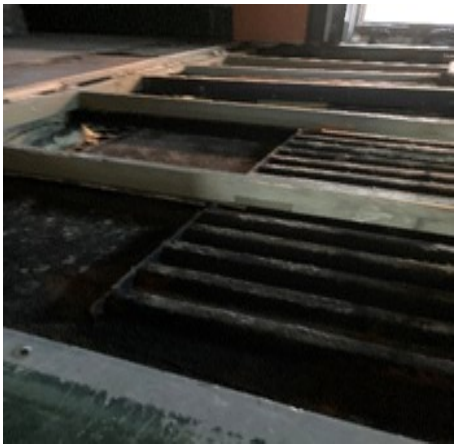
ter med infoskrivet, og vi håper det er kommet ut når dette leses. Euromaint har uttalt at dette skal de ordne opp i så raskt som mulig. Det er positivt.

**Euromaint får besøk** av Arbeidstilsynet i slutten av desember, og det er i hovedsak den massive bruken av innleide ressurser fra bemanningsbyråer og eksterne produksjonsbedrifter Arbeidstilsynet vil ha en gjennomgang av. Foreningen ønsker også at det fokuseres på overtidsbruk og mangel på søknader om utvidet overtid i henhold til AML. Personalsystemet AGDA er ikke egnet til å gi ut korrekt data vedrørende overtid, slik at brudd på AML oppstår.

**Flirt 75**
Det er så store utskiftninger i produksjonen av teknikere at man har mistet oversikten over hvem som har kurs på det ulike materiellet som Type 7 og spesielt FLIRT. Teknikere som er nyansatt og som ikke har hverken FLIRT nøkkel eller kurs på materiellet, blir satt til vedlikehold på materiellet, og må i noen tilfeller spørre lokfører om å bli låst inn i FLIRT settet. Foreningen har ved flere anledninger bedt om en kompetanseoversikt som viser hva den enkelte har av autorisasjoner, men Euromaint er lite villig til å utarbeide en slik som er synlig for produksjonen. Etter at også HMS-ansvarlig sluttet, har det stoppet opp med å bygge en kompetanseoversikt. Dette gjelder også varme arbeid, truckførersertifikat, traverskran, KL-utkobling, Windhoff løftebukk, i tillegg til ulike typekurs på togmateriell.

**Flåm**
25-års jubileum for selskapet Flåm Utvikling og Mantena sine fire teknikere var invitert, da Flåmsbanen er en del av selskapet. I vintersesongen kjører man med redusert antall avganger og vogner slik at man da kan  sette i gang med tyngre vedlikehold og reparasjoner.





*Her ser vi oppriving av gulvet i den eldste vognen som trafikkerer daglig i sommerhalvåret på Flåmsbanen. BF-25537 bygget i 1962 og still going strong, 60 år gammel. Til venstre: Ole Martin Heldal. Foto: Tore Nilsen*

**Det har vært en god sesong i Flåm** denne sommeren, lite eller ingen stoppende feil på materiellet, turistene strømmer tilbake. Det har vært 120 cruiseanløp, og det er allerede meldt inn 120 hittil for 2023-sesongen. Dette lover bra. Aurland kommune har forlenget dispensasjonen til Bane NOR på vedlikeholdsteltet i to nye år

Vi ønsker alle en god jul og et fredelig nytt år.

*Fra jubileet til Flåm Utvikling. F.v.: Ole Martin Heldal, Jan Olsnes, Nils Inge Skaftun og Tore Nilsen.*

# Marienborg/Narvik

**I en tid hvor alt, blant annet deler og strøm, blir dyrere, er det imponerende at de ansatte i Mantena klarer å levere det som ser ut til å bli et positivt resultat for 2022.**

Torbjørn Støre, leder
Statsbanenes Vst.forening
Marienborg

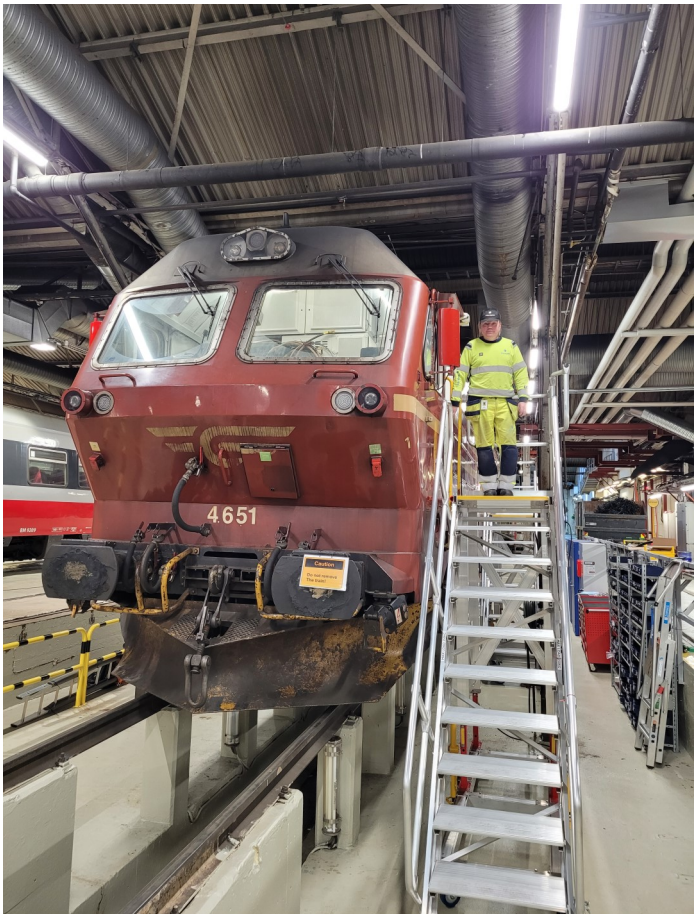
**Her i nord har det i alle** ledd blitt levert en voldsom innsats for å bidra positivt i TP2 og Cargo Net-avtalene, og vi har klart det til tross for kritisk lav bemanning. Som vanlig letes det i alle kriker og kroker etter noe det går an å spare inn på. På Marienborg er vi inne i en evigvarende flytteprosess med uklarheter og bestemmelsesvegring fra SJ, Bane NOR og Cargo Net. Dette koster tid og penger, og fører til mye frustrasjon!

**Utfasingsplanen** på BM92 er også revidert snart et tosifret antall ganger, og gjør at det er vanskelig å administrere, men ikke minst å stå i det, når man hele tiden får varierende beskjeder på om man skal skifte avdeling, eller om man trengs på teamet en stund til.

**Som for to år siden, vurderes** det å stenge verkstedet på natt. R23, ruteendringen som kommer i desember, tilsier at det blir færre skiftebevegelser, spesielt på natt. Skifterne er de eneste på Marienborg som går fullskift, og det blir diskutert om man kan stenge verkstedet på natt for å spare penger.

**Nok en gang har reformen** skapt uklare linjer på hvem som skal betale for å holde beredskapen. Mantena er ikke i en situasjon hvor vi kan bære utgiftene som kanskje Bane NOR burde ta.

**Og med det** samme vi er inne på eierne av verkstedene våre, så er det stor frustrasjon i alle ledd, over en aktør som har fått i oppdrag å dra inn mest mulig penger til eierne, istedenfor å legge til



*Viktor Pedersen DI4.651  Foto: Torbjørn Støre*

rette for at vi kan drive jernbane på en best mulig måte.

**Gjennom året har vi** vært gjennom en omorganiseringsprosess, og det meste av kabalen er landet. Vi har i løpet av året mistet mange flinke folk, både i produksjon og teknisk.

**Det er gledelig** at vi har klart å rekruttere nye ingeniører og leveranseledere internt, men bemanningssituasjonen var fra før kritisk, og behovet for flere hender er stort. Håper virkelig at det blir plass i budsjettet til å få rekruttert flere, og at man kan gi rom for lokalt selvstyre, uten at alt nødvendigvis må godkjennes sentralt, hvor man ikke er like tett på sakene.

**Når det gjelder ERTMS**-ombyggingen, er omsider første BM93 ferdig testet, og må nå gjennom en omfattende godkjenning før den er klar for trafikk igjen. Prototypen på DI4 og CD312 er i arbeid, men delelever-anser og dokumentasjon gjør at dette tar tid. Det merkes virkelig i den daglige trafikken når lok er ute av drift i så lang tid.

I **Cargo Net-avtalene er** det mye arbeid, og for lok sin del er det en stor utfordring med lav bemanning og mangel på hjul/boggi. På Brattøra er det full fart med revisjoner av godsvogner, og det er mer enn nok jobb. I Mantenas nordligste lokasjon Narvik, vil det i løpet av vinteren bli bygget en ny og bedre verkstedhall. Problemet er at den gamle er revet, og våre fire ansatte må denne vinteren klare seg med en litt upraktisk mellomløsning hvor man bruker en mindre hall lånt av Bane NOR.

**Logistikkmessig** vil dette føre til mye ekstraarbeid, og det er også problemer med å få tint vogner som trenger reparasjoner. Jeg er imponert over jobben som blir gjort og stå-på-viljen i Narvik vinterstid!

**Vi vil til slutt** ønske alle våre medlemmer rundt om i landet en god jul og et godt nytt år!

*Fra verkstedet i Narvik — i midlertidige lokaler. Foto: Dag-Arne Johansen*


J.P.F. 1947

## *Pensjonistene ønsker flere medlemmer!*

**Vi har foreninger og underliggende avdelinger i de 8 gamle jernbanedistriktene: Oslo – Drammen – Bergen – Trondheim – Hamar – Kristiansand – Stavanger – Narvik.**
**Kontakt oss på tlf. 913 11 867 eller besøk vår hjemmeside: www.jernbanepensjonistene.com**

# Det nye verkstedet på Støren

**Det er to måneder siden vi startet her på Støren, vi jobber stabilt framover med vedlikehold og reparasjoner så godt vi kan.**

Håkon Kristiansen
Maintenance Technician
Stadler Støren

Foto: Ole Sigurd Lambach

**Vi er i en** mobiliseringsfase nå for tiden, der det er mye som skal på plass. Denne fasen varer i seks måneder. Oppstarten ble i feil rekkefølge da togesettene ble satt i drift før vi hadde et skikkelig verksted for å utføre vedlikeholdene rett.

**Vi startet** på Marienborg, der fasilitetene ikke er egnet for Type 76. Men vi har også hatt noe trøbbel med fasilitetene her på Støren da det har vært forsinkelser i sluttstillingen, eller at det er noe som ikke er tilstrekkelig testet. Amund Haugerud er også fornøyd med arbeidet som blir gjort av oss på Støren, da til tross for alle hindre vi møter på. Vi jobber for å få togsettene i orden.

**Vi har også en ledelse** som følger oss opp tett, noe som gjør at vi kan lykkes bedre.

**Vi er for** tiden underbemannet, men har en prosess i gang for å rekruttere nye da vi driver med både garanti arbeid og vedlikehold samtidig, som blir fordelt på fire personer.

*Håkon Kristiansen foran et hybrid Flirt-sett, type 76.* *Foto: Ole Sigurd Lambach*

# Verneombudets hjørne

**Fokusområde i Mantena i dag er veldig mye styrt og fokusert rundt økonomi. Kr/øre. Svarte/røde tall og H1 opp og ned i mente. Midt oppe i dette står medarbeidere. Viktige faktorer i selskapet.**

Terje Borgersen
Hovedverneombud
Mantena/Mantena Lodalen

**Det skjer mye** rundt omkring i verden nå om dagen. Vi er ikke ferdig med pandemien. Krig i Europa. Økte energi-, strøm- og matvarepriser. Renta går oppover. Alt dette spiser beinhardt på lønna vår. Vi må prioritere anderledels. Oppi alt dette står medarbeidere med sine tanker. Positive og negative.

**Noen føler** kanskje utrygghet på arbeidsplassen. En etter en sier opp og slutter. Tap av kontrakter. Hva skjer med/på min arbeidsplass? Tankene strømmer på. Sannheten er, at desto lengre medarbeidere går og grubler, jo enklere kommer medarbeidere ut av konsentrasjonen på jobben.

**Er vi gode til å bry oss** om andre? Har vi kultur for å bry oss?

Eksempel:
Medarbeidere som ***får*** det vanskelig.
Medarbeideres om ***har*** det vanskelig.
Medarbeidere som ***gjør*** det vanskelig.

**Har vansker** med å prioritere. Nedsatt tempo. Endret oppførsel. Kjenner vi til medarbeidere som er i ferd med å endre adferd?

**Medarbeidere som** endrer adferd går ofte inn i sitt eget skall. Hva skjer rundt meg, tenker medarbeider. Utrygghet på jobben. Kollegaer sier opp, vinner vi neste kontrakt?

**Hvordan** påvirker det meg som medarbeider. Man føler seg utrygge i samspillet med andre medarbeidere. Påvirker mestringen i medarbeiderens daglige arbeid. Skam over å ikke strekke til.

**Tankene strømmer på.** Det er ikke noe galt med meg, men systemet.

**Medarbeideren** blir ofte uoppmerksom, velger raske løsninger. Dette er ikke i henhold til våre prosedyrer. Løsningen kan ende i en H1-skade, med påfølgende sykemelding.

**Medarbeideren vil ikke** prate om det, men sender noen signaler om rop om hjelp! Noen medarbeidere oppfatter signalene, tolker raskt situasjonen og handler. Noen viktige punkter å legge seg på minnet i disse juletider. Det er lov å bry seg. Trenger du noen å prate med?

**Ta kontakt med din nærmeste leder, dine tillitsvalgte eller vernetjenesten.**
Vi har taushetsplikt.

**Året 2022 går mot slutten**. Julehøytiden står foran oss. Har du restferie, ta den ut, om mulig i romjula.

Ha en riktig GOD JUL og ET RIKTIG GODT NYTT ÅR!

## 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 456 93 141.

## JIL Grorud

Vi leier ut varebiler og tilhengere.
Ta kontakt med Arne Herness tlf. 916 66 455 eller Yassin Rafiq tlf. 988 79 433

# Tanker fra terminal

Foto: Mariann Ravnanger Nilsen

**Nå som 2022 lakker og lir mot slutten, faller det naturlig å ta et lite tilbakeblikk på hvordan året har vært, det gjelder vel for oss alle, både på verksted og terminal. I den anledning er jeg stolt og glad for muligheten til å dele noen av disse tankene med dere alle.**

Mariann Ravnanger Nilsen
Leder, Cargo landsrådet

**Det har vært** et krevende år på terminalsiden. Bygging av nye kraner på Alnabru, utvidelse av terminalen i Narvik, klargjøring for innføring av nye terminal-operativ systemer i Ganddal, Trondheim og Bergen og Bane NOR sitt utspill om å etablere en helt ny terminalmodell i det ganske land, har gjort sitt til at ingen av oss har ligget på latsiden. Vi har måtte forholde oss til mange nye og krevende driftssituasjoner.

**I tillegg** har uforutsette konsekvenser av arbeidet med ERTMS på Nordlandsbanen bidratt til et massivt utfall av vogner og lok, noe som har skapt ekstremt mye merarbeid for alle avdelinger i Cargo Net og hos dere på verkstedet, spesielt på Marienborg.

**Flere av utfordringene** vi har slitt med har forplantet seg ut til både verksted og til andre deler av jernbanefamilien.

**Og det** er nettopp det som står så klart for meg etter året vi nå har vært igjennom. Hvordan vi på jernbanen, uansett område, er en del av den samme familien. Og hvordan vi er avhengige av hverandre for å få logistikken til å gå rundt. Fremføring, materiell og infrastruktur er uløselig knyttet sammen, og er like viktige bestanddeler for å få hele sammenhengen til å gå i hop. Og vi som jobber på banen jobber best når vi klarer å se den helheten.

**Av og til kan jeg** kjenne på et stikk av misunnelse i forhold til jernbanefolket i gamle dager. Da jeg var ny på terminalen i Bergen, jobbet jeg spesielt mye med en eldre kollega, han hadde jobbet på terminalen i hele sitt yrkesliv, kjørte truck og SKD, og slengte med leppa til alle fra Kong Salomo til Jørgen Hattemaker. Han var helt rå i avvikssituasjoner, han «leste» med jernbanebriller, og kom med løsningsforslag hvor det var helt tydelig at han hadde oversikt over mer enn bare sine egne arbeidsoppgaver.

**Han visste** hvem han skulle ringe til, hvem det var viktig å varsle, hvem som trengte å vite hva for at vi alle skulle begynne å løse de ulike følgeproblemene vi visste ville komme ved togets ankomst.

**Det** være seg visitører, materiellansvarlige, kunder, eller togledere/txp. Alle ble kontaktet for å se hvordan man kunne trå til. Og det var mulig å gjøre det. Avstanden mellom oss var så kort, og dialogen såpass tett til vanlig, at avgjørelser kunne tas raskt og effektivt. Han kunne jernbane, og hadde forståelse for hvordan av-

gjørelser tatt et sted påvirket andre ved neste sving, og planla deretter.

**Og når jeg** sier én kollega, så kan jeg like gjerne si alle. Man skal passe seg for å ta på seg rosafargede brilleglass når man skuer tilbake i tid, men mye var enklere når det var kortere linjer og ikke alle måtte bekymre seg for hvordan det ville slå ut på budsjettene sine. Det er enklere å ha og opprettholde en felles forståelse når vi kjenner bedre til hverandre.

**Vi som** er nye, og jeg regner meg nesten fremdeles ny, ettersom jeg bare har jobbet på banen i 16 år. Vi har ikke lenger den muligheten til å lære av hverandre og bli kjent med hele jernbanen. Det er et reelt tap.

**Å miste** *jernbaneidentiteten* vil være et reelt tap. Gamlekara skal gå av med pensjon, og da trenger våre nye kollegaer å få kjennskap og eierskap til dette jernbanefellskapet.

**Oppsplitting** og konkurranseutsetting gjør det krevende å holde fast på det som knytter oss sammen, og det tærer på fellesskapsfølelsen. Det gjør det vanskelig å overføre god kompetanse og forståelse for andres oppgaver, og det er uheldig for helheten når alt kommer til alt.

**Vi i fagforeningene** står i en særlig god posisjon til å prøve å styrke felleskapsbåndet. Forbundsstyret er fremdeles satt sammen av de viktige gruppene, og vi får anledning til å drøfte og lufte våre utfordringer for hverandre. Og lære av hverandre - ikke minst.

**Jeg ønsker** flere samlingspunkter, både for tillitsvalgte, men også medlemmer og andre. Der vi kan dele erfaringer og problemer, spørre hverandre litt ut. Det som kan se ut som «helt på trynet vurderinger», kan ha en indre logikk når man får forklart hvordan virkeligheten oppleves fra den andres perspektiv.

**En jobb for fremtiden** er å se på hvilke muligheter vi har til å bevare denne jernbaneidentiteten. Vi arbeider på ulike felter, men vi arbeider jo for pokker på jernbanen alle sammen! Det er en verdi i vår felles erfaring og fagkompetanse, og det er det verdt å slå ring om.

Foto: Morten Hansen, LO Media


# Verkstedarbeider'n

ORGAN FOR STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO OG JERNBANENS VERKSTEDARBEIDERES LANDSRÅD

**Redaktør: Glenn Noss, Mantena Grorud tlf. 456 93 141**
Medlemmer: Johannes Haugen, Mantena Lodalen
Dag-Arne Johansen, Landsrådet

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 Mikael Johansson på Grorud, tlf. 936 30 216 eller Terje Borgersen tlf. 951 15 579

# Juletrefest

**Verkstedarbeiderforeningen avholder sin tradisjonelle juletrefest på verkstedet Grorud.**
**Sted: Velferdssalen (merk. ny inngang v/heissjakt)**

## Søndag 8. januar 2023 kl. 13.00 – 15.00

**Juletrefesten er åpen for alle jernbaneansatte, pensjonister, familie og venner**
**NB! Ny parkeringsordning på Nyland stasjon.**

**Påmelding skjer på tlf:**
**456 93 141 eller 916 66 375**
**e-post: njf-grorud@mantena.org**
**eller på foreningskontoret**
**innen onsdag 21.12.2022**

**Priser: Barn gratis,**
**Voksne kr. 100,-**

**Statsbanenes Verkstedarbeider-forening, Oslo**

# FEM PÅ GØLVET

**Vi har spurt fem medlemmer på komponent Grorud om følgende:**

***1. Personalbilletten er under press, hva tenker du om det?***

***2. Veldig mange har sluttet det siste året, hvordan påvirker det deg?***

***3. Hvor ser du for deg nytt komponentverksted?***

**Jan Erik Åmot, Lager 4**
1. Tar de den må lønna økes.
2. Ledelsen må gå i seg selv. Hva er egentlig grunnen?
3. Oslo-regionen.

**Trond Andersen, Boggiavdelingen**
1. Det er ikke bra, de tar fra oss en opparbeidet gode.
2. Det blir mer arbeid på oss som blir igjen.
3. Nytt bygg i sørenden på Grorud.

**Stein Gaarder, motoravdelingen**
1. Dumt at det skal krangles om dette godet.
2. Folk på gølvet er mer dystre og negative
3. Ski… ?

**Lars Knutsen, Transporten**
1. Jeg synes det er dumt.
2. Det påvirker meg negativt.
3. Sørenden, ved Grorud verksted.

**Stian Andresen, Termisk**
1. Dumt for de som bruker den.
2. Tenker på det selv, skremmende å se mye kompetanse forsvinne.
3. På sørenden av tomta her.

**Returadresse**
Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
Mantena AS Grorud
Eilert Smiths vei 1
0975 Oslo

Telefon: 456 93 141
E-post: njf-grorud@mantena.org

B

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE

# TAKKEANNONSER

Tusen takk for oppmerksomhet ved min avgang som pensjonist.
Med vennlig hilsen
Dariusz Subda

Tusen takk for alle gaver og oppmerksomhet ved min avgang. Litt trist, men godt også etter nesten 42 år i sammen garderobeskapet.
Hilsen Håkon Ingar Monsrud

Takk til verkstedarbeideforeningen for gaven ved min 70-års dag.
Hilsen Per Lillegård

Tusen takk til foreningen og Mantena for oppmerksomhet ved min avgang, og til kollegaer i lok avdeling. Tusen takk for samarbeidet gjennom mange år.
Hilsen Alf Ottar Hansen

Tusen takk for den fine blomsten jeg fikk på min 80-års dag.
Hjertelig hilsen Bjørn Solberg

Takk for oppmerksomheten på min 80-årsdag.
Hilsen Harald Rinden

Jeg vil takke Mantena, verkstedarbeiderforeningen og arbeidskollegaer på Grorud for gaver og oppmerksomhet ved min avgang som pensjonist.
Hilsen Frode Maurstad

Hjertelig takk for blomsterhilsen i anledning min 70-årsdag.
Hilsen Glenn Rygh

Takk for den fine blomsten jeg fikk på min 90-års dag.
Hilsen Arne Kinsbekken

Takk for oppmerksomheten på min 70-års dag 2. oktober. Takk for fin «ALPEFIOL»
Hilsen Øystein Syversen

Takk til Mantena og foreningen for oppmerksomheten jeg fikk ved min avgang som pensjonist.
Med vennlig hilsen
Arvid Mickelson

Eg vil med dette takke så mye for blomstene eg fikk av dere på min 80-års dag.
Hilsen Jarle Vådal

Tusen takk for de fine blomstene jeg fikk på min 75-års dag.
Med vennlig hilsen
Åsmund Jacobsen

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

Tusen takk for blomster jeg fikk på min 70-årsdag.
Med vennlig hilsen
Jon Foss Kristoffersen

Takker og bukker for gave og oppmerksomheten ved min avgang fra Grorud verksted 1. november 2022.
Vennlig hilsen Trond Seljelid

†

Takk for krans fra innkjøpsavdelingen og foreningen ved Torill Tomtum Hagens bisettelse.
Med vennlig hilsen
Inge Hagen m/familie

*Ønsker du å sette inn takkeannonse? Ring foreningskontoret på tlf. 456 93 141. Eller send oss e-post/kort. Annonsen koster ingenting.*
*njf-grorud@mantena.org*