



Verkstedarbeider'n

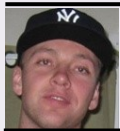
Nr. 2 - 2023 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo



**Boggivedlikehold
-viktigere enn noen gang!**

En jernbanepolitikk

Den forrige regjeringen, som raserte jernbanen, tenkte de på at Norges eneste komponentverksted for tog kunne bli avviklet? Det er selvsagt fullt mulig at de var klar over dette. Men hva tenker dagens regjering?



Glenn Noss, leder
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Å drive med vedlikehold av togenes understell, krever fasiliteter og en del utstyr. Bygningsmasse, testbenker og dreiebenker, trucker, lager og logistikk, for å nevne noe. Og det viktigste, et bredt kompetansemiljø. De faste kostnadene vil uansett stå fast. Og det kreves en viss mengde volum av boggier og hjul for at det skal kunne gå an å drive lønnsomt inne på et komponentverksted. Og i dag, må det drives lønnsomt.

Bane Nor Eiendom ser for seg et nytt komponentverksted på tomte på Grorud. Men når anbudspakke gjør at Norske togs boggier fordeles på tre forskjellige vedlike-

holdsselskaper, hvilket selskap vil da kunne ta den kostnaden og samtidig bare ha 1/3 av mengden? Bane Nor Eiendom gjør ikke noe gratis, de skal også ha sin for tjeneste.

Etter at Vy Vest vant anbudet på Bergensbanen, har boggiene der fått reisevei til Sverige for vedlikehold. Og nå står vi i fare for at volumet på Østlandet etter hvert vil bli sendt opp og ned gjennom Europa. I så fall, forsvinner resten etter hvert også. Og med det, har et helt unikt kompetansemiljø sett sine siste dager.

Hvordan utspiller forholdet seg mellom de to tidligere NSB-selskapene, Vy og Mantena, som i dag fortsatt er statlige? I de senere år har alle anbud Vy har lagt ut, ikke gått til Mantena, men til utenlandske selskap. Allikevel synes det å være viktig at Mantena fortsetter å være med på anbudene, for å få pressa ned prisen.

Og Statlige CargoNet, som er eid av Vy, valgte for ikke lenge siden bort Mantena til fordel for et lite firma, uten tariffavtale. Altså, staten brøyter seg ut av den norske modellen. I tillegg, kommer de trange rammevilkåra som statlige

Bane Nor Eiendom påfører oss.

Dagens regjering har ingen jernbanepolitikk, og det bør de skaffe seg, sa lokomotivfører Janne Lisesdatter Håkonsen til oss verkstedarbeidere da hun holdt appell den 18. oktober. Når de statlige selskapene skal ta knekken på hverandre og vi står på randen av å avvikle tungt vedlikehold i Norge, ja, da mangler det en jernbanepolitikk.

Dette kan også verkstedarbeiderne på Sunland bekrefte. Nå som Stadler skal ta over 1. linjevedlikeholdet, står mange i usikkerhet og lurer på om Stadler vil gi dem jobb eller om de blir virksomhetsoverdratt. Usikkerheten har gjort at folk der nå har forlatt sektoren. Kompetansemiljøene på jernbanen har allerede blitt altfor godt tynna ut de siste åra.

Og hva vil konsekvensene av å sende boggier til utlandet ha å si for Norges beredskapsevne? Et forslag på Stortinget, som nå er til behandling, ber om at dette utredes og at ingen kontrakter underskrives imens. Dette skal stemmes over. Og resultatet av det, vil selvsagt si noe om regjeringas «jernbanepolitikk».

**BEHOLD TUNGT
TOGVEDLIKEHOLD
I NORGE!**

**Bevar norske
arbeids-
plasser!**

**TUNGT
TOG
VEDLIKEHOLD
=
JERNBANE-
BEREDSKAP!**

Politisk streik 18. oktober

— vi står sammen

Rundt 200 personer var samlet foran Stortinget 18. oktober for å markere at tyngre togvedlikehold er en del av beredskapen i Norge, og må utføres i Norge.



Dag-Arne Johansen, leder
Jernbanens Verksted-
arbeideres Landsråd

Saken blusset for alvor opp under tildelingen av Ø1 og Ø2, der det kommer fram av anbudspapirene at deler av vedlikeholdet, i dette tilfellet det tyngre, kan risikeres å sendes ut av landet.

Vi har drevet lobbyvirksomhet mot stortingspolitikere, statssek-

retærer og departement, mot statsråden og direktoratet. Samtidig har ledelsen i Mantena også fått medieoppmerksomhet på saken.

Vi krever at det tyngre vedlikeholdet, som boggi, hjul, ventil, sentralkoppel, strømvaktakere, el-komponenter, bremsestell og alt annet som er vitalt for et effektivt andrelinjevedlikehold fortsatt skal utføres i Norge.

Også etter opsjonsavtalen fram til og med 2029. Dette vedlikeholdet er så essensielt viktig, at å rive fra

hverandre togvedlikehold, og sende deler av det tusenvis av kilometer ut i Europa, er galemtattias. Vi krever at norske arbeidsplasser bevares, jernbaneberedskapen bebevares, og at et helhetlig statlig togvedlikehold fortsatt skal utføres i Norge.

Vi takker alle medlemmer og andre venner for deltakelsen i markeringa vi hadde foran Stortinget.

Å se så mange i arbeidsklær stå opp for arbeidsplassen sin var et vakkert syn. Å stå sammen hjelper, det er det som er vår styrke. Vår kompetanse er Norges sikkerhet!



Foto: Torbjørn Støre

Kritiske togkomponenter må vedlikeholdes i Norge!

Jernbanereformens anbudspakker svekker den norske sikkerhets- og beredskapsevnen. I alle år har den norske stat vedlikeholdt kritiske togkomponenter på verkstedet på Grorud i Oslo. Først av NSB og deretter av Mantena, det statlige selskapet som tidligere ble utskilt fra NSB, og som i dag er det eneste selskapet som vedlikeholder kritiske komponenter i Norge.

Vy har nå tildelt et utenlandsk selskap jobben med å vedlikeholde togene som går på Østlandet, uten at det foreligger krav om at kritiske komponenter skal vedlikeholdes i Norge. Dette kan medføre at togenes understell blir sendt til lavkostnadsland, og i en krisesituasjon vil store deler av togene våre befinne seg tusenvis av kilometer unna. Dette vil svekke Norges sikkerhets- og beredskapsevne betraktelig.

Vi krever at regjeringen tar grep og legger inn krav om at kritiske togkomponenter i Østlandspakke 1 og 2 skal vedlikeholdes i Norge!

Uttalelse vedtatt 27.09.23



lakkhall.no

**Litt om aktiviteten på Grorud:
Det er for øyeblikket blitt full fart
i overflateavdelinga. Og Mantena
har lansert nettsiden lakkhall.no**



Johannes H. Haugen
Sekretær
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Det kommer stadig mer arbeid inn fra utenfor jernbanen. Mest synlig er røde og grønne busser som kjøper for Ruter. Ca. 10-12 har man hatt fra selskapet Nobina, som stadig trenger fiks etter å ha kom-

met borti noe. Samme problemet opplever trikken. Her får vi ikke selve trikken, men frontplater o.l.

Prosjektet med en oppfriskning på type 71 Flytoget er godt i gang. Planen er å bli ferdige til mai. Vi er kommet ca. halvveis i prosjektet.

For Nordic Crane sandblåser vi og lakkerer nye lastebiler som er spesialombygd. Vi sandblåser og lakkerer for liftfirmaet Cramo. For forsvaret har vi hatt på Tectyl som rustbeskyttelse på noen lastebiler.

Ellers: Arbeidet med å tette igjen boggigrava går mot slutten. Og det jobbes og støyes i gamle Lokavdelinga, hvor det klargjøres for å ta imot gult materiell, som til nå er blitt vedlikeholdt på Hamar. Noen enheter er allerede kommet inn.

Det vi som forening er mest urolig for er det høye innleietallet som er i verkstedet. Tidvis er de faste ansatte i mindretall i et par avdelinger.

Foto: J.H.



Type 71 og areal som klargjøres for gult materiell.

Flommen i Lodalen

Søndag 27. august møtte undertegnede på jobb kl. 7.00. Det hadde regna javnt gjennom kvelden før og hele natta.



Johannes H. Haugen
Sekretær
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Det første som møtte meg var Euromaints ansatte på vei hjem fra nattvakt. De kunne berette at Vognhallen var blitt strømløs. Lite viste jeg at dette skulle være starten på en nesten totalt ødelagt infrastruktur i Lodalen.

Strømmen blei tatt rett rundt halv sju. Vaktleder rakk akkurat å sette på kaffen, så noe hadde vi å kose

oss med. Resten av dagen var helt strømløs. Etterhvert tok man strømmen i Toghallen også. Ut på dagen eskalerte det hele, ved at sivilforsvaret kom innom. Da var hele kjelleren full av vann som måtte pumpes ut. I tillegg rant det i strie strømmer fra Kværnerbyen og ned til vaskemaskinen. Både ned på kjøreledning og på drivmotor for vekselen inn. Her blei også hele styringstavlerommet totalt oversvømt og vasken var ute av drift til uke 44.

Det første som kom opp å stå var strømmen i Toghallen. Så kom Vognhallen ut på kvelden, man-

dag. I midten av september kom takanlegget i Vognhallen opp å gå. Frem til da hadde vi måttet kjøre enda flere togsett inn i en allerede overfylt toghall for takkontroller. Tømmeanlegget for septik var også nede i lang tid. Her blei det satt opp tømmebil som stod til disposisjon døgnet rundt, frem til anlegget var greit oppe å gå igjen. Først 13.9. begynte anlegget å virke. Dog med masse krøll i den første tida etter dette.

Signalanlegget var ute av drift i store deler av første uka. En del togsett blei dratt ut av Lodalen med Berging og Beredskap sine



Det blei godt gjørmete ved «jordhølet» Veien inn fra Kværnerbyen blei stengt i mange uker. Innkjøring blei via hovedporten i Dyvekes vei.

diesellok. fem uker var vi uten luft fra kompressorene som forsyner både vogner og testapparater for bremses, o.l. med luft.

Det mest synlige tegnet på at Lodalen ikke har vært fullt ut oppe og går, er at togene etterhvert ble fryktelig møkkete. Til slutt endte det opp med at Flytoget tok å håndvasket togene sine. I tillegg fikk vi en midlertidig turnusendring grunnet brokollapsen i Ringebu. Så store deler av høsten har vi nesten utelukkende jobbet dagtid i avdeling Lok og Vogn/73. Flere personer har vært utleid til andre verksteder og avdelinger.



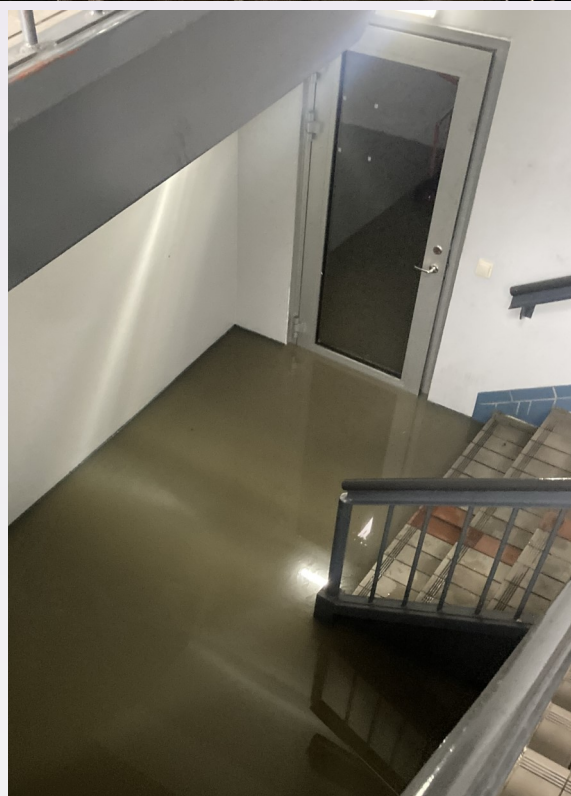
Per november har det vært litt krøll med vekselvarme. Ellers fungerer nå de viktige tingene i Lodalen. For avdelingene Lok og Vogn/73 er ikke alle tilbake i normal turnus enda. Her har vi vært uenige med ledelsen om behovet for personell på kvelden. Vi har slitt med å finne en løsning som både er til gunst for kundene som opplever en økning i antall feil på togsettene og Mantena som sliter med lønnsomheten i sine kontrakter. Planen om å få Lokavdelingen tettere inn i Vogn/73 avdelingen nærmer seg å bli en realitet. Vi får nå rett før jul flere tilbake fra intern utleie, på en lett modifisert

utgave av den gamle turnusen. Det er et sterkt fokus på å få fleredirekte timer på arbeidsordre for tida. Vi vil jobbe beinhardt for å få til dette fremover.

Øverst: Store vannmengder som renner inn i vognvaskemaskinen, rett ved drivmaskinen til en sporveksel.

Mye vann i kjeller. Ett nivå under dette igjen, ligger styringa til tømmeanlegget for septik. Ikke så rart det tok sin tid å få det opp å gå igjen.

Bilder: Johannes Haugen



Sivilforsvaret kom med store styrker allerede på søndagen.



Boggivedlikehold - viktigere enn noen gang!

- Her er det høyt trykk, vi har masse å gjøre. Det var virkelig på sin plass å streike, sier medlemmer i boggiavdelinga på Grorud.



Dag-Arne Johansen, leder
Jernbanens Verksted-
arbeideres Landsråd

At boggivedlikeholdet har kommet på dagsorden, er det folka sjøl som har klart. Gjennom streiken 18. oktober fikk de boggivedlikeholdet på dagsorden.

Sakte, men sikkert synker det inn, i alle fall hos noen, at disse arbeidsoppgavene er en del av totalberedskapen til norsk jernbane,



Trond Andreassen har lang erfaring. Nå er han pedagog for de som skal læres opp. Foto: Dag-Arne Johansen



Fra venstre: Alexander Snøfors, John Stiernegård, Trond Andreassen og Christoffer Løvland. Foto: Dag-Arne Johansen

og det våre medlemmer gjør i sitt daglige arbeid er med på å styrke nettopp landets beredskap.

De skjønner viktigheten av jobben

de gjør, noe den erfarne boggi-
mannen Trond Andreassen under-
streker ganske tydelig.

- Det er viktig med boggi, det vi
gjør her betyr noe, sier han. – Vi



Christoffer Løvland monterer brakett til flensesmøringa. Foto: Dag-Arne Johansen

leverer to boggier i uka. Nå om dagen har han med seg en på opplæring. Innleide John Stiernegård fra Ikett får ikke fullrost opplæringa han får av Trond. - Det er virkelig pedagogisk, sier han, og gjør Trond litt forlegen, men han mener det. Det er virkelig god opplæring, sier han, og gleder seg mot makkeren.

- *Kunne du ikke tenkt deg å søke fast jobb her da?*

- Jeg vurderer det, men må kjenne litt på hele situasjonen.

John bor i Sverige, og pendler, men han innrømmer glatt at han trives godt.

Stor trivsel

Mens vi står og prater kommer det flere folk til. Thomas Jonsson, også han fra Ikett, har vært her siden august.

- Det er bare gode folk her, sier han. Samme hvem jeg møter eller prater med, det er bare trivelige mennesker. Jeg trives kjempegodt! Og så håper jeg det ordner seg med den kontrakten, sier han. Alexander Snøfors trives også.

- Kjempegøy, uttaler han på norsk-svensk, og smiler bredt.

Det går mest i Flirt-boggier om dagen, sier Trond og der i bingen,

rett bak oss, der er svenskeboggene, altså X31, Øresundtågboggene.

Tvers over «gangen», på andre siden sitter Christoffer Løvland. Han er fast ansatt i Mantena, og setter sammen en 73-boggi. Han er oppi delekassa og finner fram den nye braketten og dysa til flensesmøringa, som skal monteres. Med fast hånd tar han tak i den tunge braketten og legger den i posisjon for å få skrudd den opp.

- *Regner du med å bli pensjonist her?*

He he, det kan se sånn ut, med de arbeidsoppgavene, utviklingsmulighetene og trivselen som er her. Men det er langt fram dit, da... Jeg er i alle fall langt unna å se meg om etter noe annet. Sammenlignet med andre steder jeg har vært, er dette den beste plassen jeg har vært på, sier Christoffer.

- *Foreløpig har jeg prøvetid, jeg begynte i august.*

- *Oppfører du deg ordentlig, er nok ikke det noe problem...*

- Nei, det var det de andre sa her også...

Nytt komponentverksted

De vi snakker med synes det blir spennende med nytt komponent-

verksted. Men det er ikke hvor som helst det bør plasseres. Da blir vi ikke med, er gjengangstoenen.

Christoffer bor på Kløfta og har rundt 20 minutters reisevei med bil. Det kan han leve godt med. Han drar tidlig og slipper trafikken, og så får han trent litt på trimrommet før jobb også. Han drar hjemmefra ved fem-tida, sier han, og er ferdig trent før halv sju...

- Blir det mer enn halvtime/time reisevei må jeg vurdere. Kompetansen på boggi er viktig, de forteller meg at det tar halvannet år før du er selvgående på alt. Nå er det tredje boggien jeg styrer alene.

Boggivedlikehold er ikke bare boggier. Alle støtteavdelinger, som el-komponent (motorer), ventiler, mekanisk avdeling, og ikke minst hjulavdelingen er sammen med på å dra lasset for det tyngre togvedlikeholdet i Norge. Og skulle all den kompetansen forvitte, vil både Norge som nasjon, og ikke minst jernbanesektoren slite voldsomt. Boggivedlikehold er viktigere enn noen gang!

Etterregulering av driftspensjon

Vi har ikke vært fornøyd med Storebrands regulering av driftspensjonen. De klarer ikke å overholde avtalen de har inngått med Mantena. Det irriterer oss kraftig. Denne saken har vi nå holdt på med i snart to år. Nå har vi imidlertid kommet fram til en løsning vi kan leve med, men som ikke er optimal. Problemet er at det er ingen andre alternativ.



Dag-Arne Johansen, leder
Jernbanens Verksted-
arbeideres Landsråd

Det er flere pensjonister som har reagert på etterreguleringen av driftspensjonen, og årets justering. Som dere har fått med dere har Mantena gjort én avtale med Storebrand, og en annen med oss. Så viser det seg at Storebrand ikke klarer å følge opp det de har lovet.

Det har vært mye fram og tilbake om reguleringen, og vi har vært rimelig grinete på både Storebrand og Mantena for dette. Vår avtale går ut på at driftspensjonen skal reguleres med Stortingets justering av G-beløpet hvert år, minus 0,75%. Dette klarer ikke Storebrand å gjøre, de har ikke verktøy for dette.



Vi har diskutert, sammen med Mantena, om løsningen er å gå til søksmål mot Storebrand, kansellere hele driftspensjonsavtalen, og finne ny leverandør. Dette har vi funnet ut blir problematisk, all den tid driftspensjonsordningen snart er halvveis i sitt løp, og tiden vil gå, og mest sannsynlig vil vi ikke klare å håndtere en tilsvaren-

de ordning for de som allerede er godt inne i driftspensjonsordningen. Et stort dilemma.

Storebrand har forslag til løsning på utfordringen de har, siden de innrømmer at de ikke klarer å ivareta dette slik hensikten opprinnelig var.

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

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

Vi har derfor blitt enige med Mantena om følgende, og ber Storebrand rette seg etter det:

Etterreguleringen skal i utgangspunktet skje ved en årlig vekst tilsvarende justering av G-beløpet, minus 0,75%. Men da dette ikke lar seg gjøre, får man heller en regulering tilsvarende avkastningen fondene til Storebrand gir på den kapitalen som forvaltes i driftspensjonsordningen.

I 2022 ble dette mer enn avtalen vår tilsier. Altså, driftspensjonistene fikk bedre "lønnoppgjør" i fjor enn alle andre. I 2023 fikk de kun 0,6% i "lønnoppgjør", siden avkastningen ble svakere. Dette var et svært dårlig oppgjør. I de neste årene vil etterreguleringen også bli tilsvarende avkastning på fondene.

Når sluttstatus gjøres opp ved fylte 67 år, vil det bli utbetalt den summen som avviker fra faktisk regulering, og det som skulle vært.

Da får 67-åringene etterbetalt den summen som har vært for lite de foregående årene. Hvis etterregu-

leringen har gitt for mye, skal dette ikke betales tilbake. Altså, hvis avkastningen har gitt mer enn den opprinnelige avtalen.

Helt konkret:

- Driftspensjonister får etterregulering etter Storebrands avkastning hvert år fram til fylte 67 år
- Når man fyller 67 år får man etterbetalt eventuelt manglende regulering, altså avviket mellom avtalt og reell regulering. (sluttoppgjør).

- Har man fått for mye regulering, skal dette ikke betales tilbake (avkastningen kan jo bli bedre enn avtalen).

- Dør en driftspensjonist før fylte 67 år, skal de etterlatte ha utbetalt den manglende reguleringen fram til dødsdato.

- Pensjonen skal utbetales senest den 20. i måneden.

Gjennomsnittlig da, skal alle ha fått justert G-beløp minus 0,75%. Men du kan "risikere" å få for mye, dette skal da altså ikke betales tilbake.

Dette er den endelige løsningen vi har landet på. Det er ikke i

henhold til avtalt regulering, og ikke slik vi vil, men det er dette som lar seg gjennomføre rent praktisk.

Skal vi se noe positivt med dette, er det at de som er driftspensjonister kan få bedre regulering enn opprinnelig avtale.

Skal vi se noe positivt med dette, er det at de som er driftspensjonister kan få bedre regulering enn opprinnelig avtale.

Hadde vi visst på det tidspunktet avtalen med Storebrand ble inngått at Storebrand ikke kunne etterleve avtalen, hadde nok vi vært pådriver for å finne en annen leverandør. Men det er dessverre for seint nå.

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 Hernes 916 66 455 eller

Yassin Rafiq

tlf. 988 79 433

Leie hytte på Hvaler eller Skei?

Solhell

Kontakt Torkil Greging:
917 80 605

Skei

Kontakt foreningskontoret,
telefon 456 93 141 eller
916 66 375

njf-grorud@mantena.org

NORGE MÅ SI FARVEL TIL KRAFTBØRSEN

I november 2023 hadde Industriaksjonen et møte om de ville strømprisene. Industriaksjonen (som forening- en var med å stifte) har spilt en viktig rolle i kampen for å få tilbake billig strøm til folk, og spesielt industrien i Norge.



Nils Bull, pensjonist,
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Aksjonen har bidratt til å gjøre kjent det enorme sinne over de ville strømprisene som er i brede lag av befolkninga. På Fellesforbundets landsmøte ble det slått fast at industrien og fagbevegelsen ikke finner seg i at befolkning og industri får ekstreme strømpriser når produksjonskostnadene av strøm fra vannkraft er stabilt på 12 øre per kilowattime (kWh). På denne konferansen ble situasjon nå oppsummert gjennom innledere fra industri, fagbevegelse og annen ekspertise.

Farvel til kraftbørsen

Isak Lekve i kunnskapssenteret for fagorganiserte De Facto la frem en rapport «Farvel til kraftbørsen». Her slås det fast at det i dag er et stort og faktisk økende kraftoverskudd i landet. Dette skulle jo bety svært lave priser, men det motsatte skjer - prisene blir bare høyere. Dette fordi vi er koblet til det europeiske kraftmarkedet. I Europa produseres kraft gjennom å bruke fossilt brensel som kull, gass og olje. Det betyr at ny kraftutbygging i

Norge uansett blir en så liten del av kraftproduksjonen i Europa, slik at det blir tilnærmet umulig at prisene i Norge reduseres.

Norge er annerledeslandet hvor vi har elektrisk oppvarming fra vannkraft. Norsk industri er basert på vannkraft med forutsigbare lave strømpriser.

I dag må industrien i Norge se frem mot sentraleuropeiske strømpriser. Nå har også Elkem og Hydro begynt å selge strøm fra vannkraft fordi det er mer lønnsomt enn ordinær produksjon. Dette på grunn av de ville strømprisene. Det er jo de lave strømprisene som er årsaken til at vi har slike bedrifter i Norge.

Krise for Norsk industri

Sjefen i Norsk Industri, Stein Lier Hansen beskrev situasjonen slik:

Nesten ingen andre land har spotpris direkte til forbrukeren, noe vi har i Norge. Den nasjonale kraftbalansen er i ferd med å kollapse på to-tre års sikt. Vi kan ikke sitte å se på at vannmagasinene kjøres ned for å selge strømmen ut av landet. Alle andre land i Europa, unntatt Norge, har reservekapasitet hvis det eksisterende energileveransene stanser (som kull, gass, oljefyrt kraftverk).

Regjeringen er ikke i nærheten av å oppfylle Hurdalsplattformens løfter om stabilt lave industristrømpriser. Vi må skille bedriftsøkonomi fra samfunnsøkonomi. Store industriprosjekter stopper opp, fordi det er ingen forutsigbarhet for konkurransedyktige energipriser.

Erfaringene til Furnes Smelteverk. Direktøren på Furnes smelteverk



Oddbjørn Maurdal sa følgende: Vi har ikke kontroll med strømprisene. Vi må smelte jern opp til 1400 grader, men vi har lavest karbonavtrykk og best miljøregnskap i bransjen. Vi vinner kontrakter på vårt miljøregnskap. Men vi må gi prisgaranti flere år frem i tid på våre leveranser. Prisene på strøm er ut av kontroll. Vi har samtaler og møter med folk i regjering og storting. De gir uttrykk for at de forstår situasjonen vår, men det skjer ingenting.

Et dramatisk skifte i hvordan Norge styres. Fanny Voldnes, utreder fra Fagforbundet opplyste om følgende: Det har skjedd en dramatisk endring i hvordan Norge styres i løpet av de siste 30 årene. Beslutningsmyndigheten er flyttet fra valgte organ til diverse AS-selskaper med sine direktører. Markedet skal styre områder som fiskerier, universiteter, jernbanen, med mer. Selvfølgelig også strømmarkedet. Tidligere var det forvaltingsorgan som styrte disse områdene underlagt demokratisk kontroll.

Av Norges 1808 vannkraftverk er nå alle blitt aksjeselskaper, med unntak av fire som fortsatt er kommunale foretak. Det som er vanlig er AS konstruksjoner, med mange selskaper som eier noen prosenter av kraftverkene.

Gregar Berg Rollnes fra organisasjonen Tax Justice Norge opplyste følgende om norske vindkraftverk: Det er 1300 landfaste vindmøller i Norge. 7 av de ti største eierselskapene i norske vindkraftverk eies eller finansieres gjennom skatteparadis. Vi ser at disse selskapene ofte har skjulte eiere og driver aggressiv skatteplanlegging. Skatteinntekter for Norge blir det lite av.

25% av Europas gass kommer fra Norge

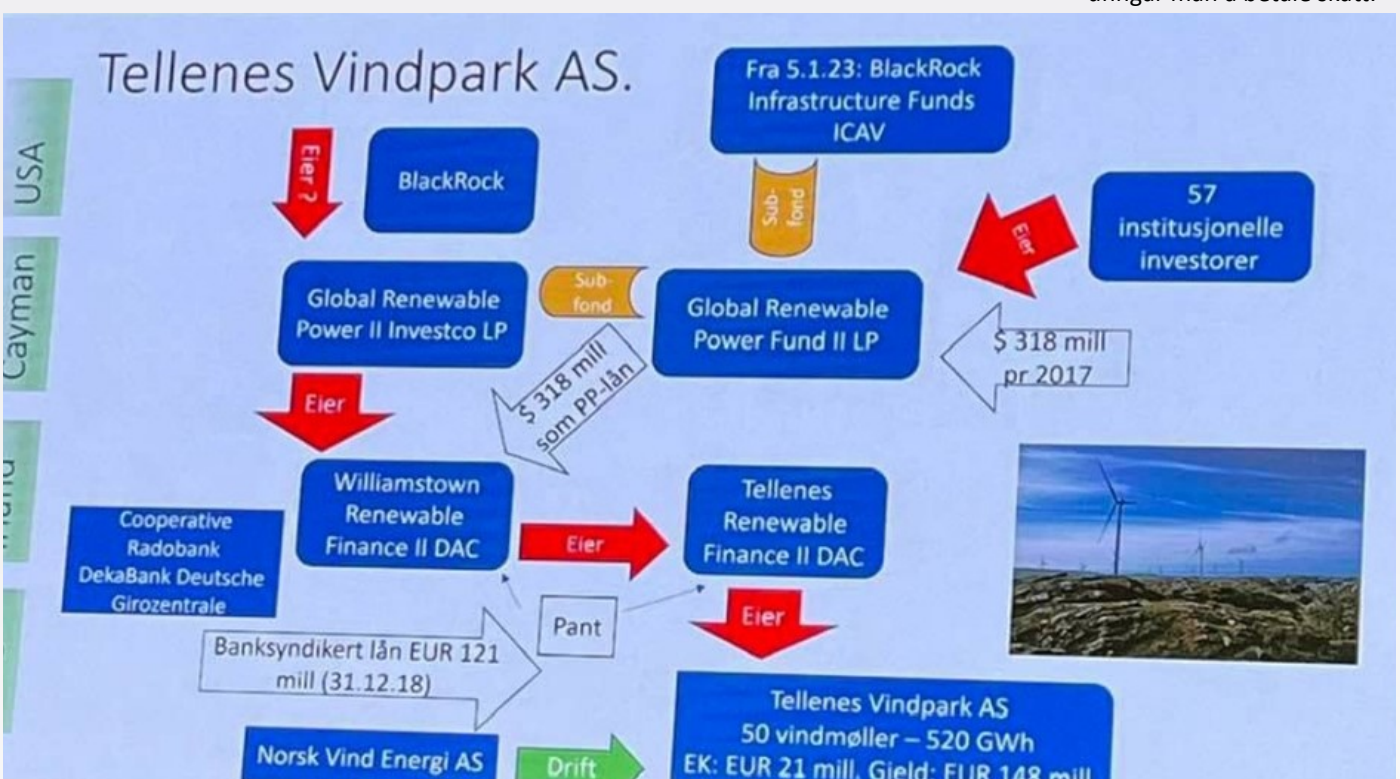
Tidligere Statssekretær i Industridepartementet Trygve Tanburstuen tok skarp avstand fra Industriminister Åsland, som har hevdet at «det blir ingen endring av kraftprisene før det blir økt kapasitet i markedet». Tanburstuen slo fast at 25% av Europas gass kommer fra Norge. Vannkraft utgjør

en ubetydelig del av Norges energiekspor. Norge har svært sterke forhandlingskort overfor EU i kravet om at vi skal beholde lave kraftpriser. Professor Øystein Noreng påpekte at Frankrike og Tyskland har vedtatt faste lavpriser for strøm til forbrukere og industrien.

Produksjon av flytende havvindmøller

Tillitsvalgte fra Akergruppen argumenterte sterkt for elektrifisering av oljeplattformene med strøm fra flytende havvind. De var mot å elektrifisere plattformene med kraft fra vindmøller på land. Produksjon av flytende havvindmøller vil kunne sikre arbeidsplassene på verftene, nå i en periode før annen miljøvennlig produksjon kommer i gang. Slike prosjekter som kanskje kommer er avkarboniseringsanlegg til havs.

Ikke lett å skjønne. Men slik unngår man å betale skatt.



Euromaint

Sporbrudd Bergensbanen. 15. oktober til 10. desember har vært preget av et massivt sporbrudd hvor FLIRT BM75 og fjerntogene på Bergensbanen ikke har ankommet Bergen, men returnert enten fra Arna eller Voss.

Vedlikeholdspersonale har flyttet på seg under sporbruddet og forsterket avdelingen i Lodalen og vært gjester i Drammen hvor vi normalt ikke har base. Noen har betjent Voss/Arna på natt. All infrastruktur på Bergen stasjon og på driftsbanegården er oppgradert og byttet ut

Bergingstoget

Hjulbytte *FØR* det offisielle sporbruddet er over. Mantena byttet fire hjul på den ene av vognene som utgjør bergingstoget på verkstedet i Bergen fredag 8 desember.

Nordea og manglende innskuddspensjon.

Denne saken har blitt en langvarig og komplisert sak. Men nå skal Euromaint betale ut til de som har fått for lite i innskuddspensjon fra IF/Danica og Nordea Liv. Summene er regnet ut og de det gjelder skal ha fått et rekommandert brev eller en telefon fra Euromaint hvor de skal oppgi sitt kontonummer. For de som er fast ansatt skal dette reguleres inn i nåværende pensjonsavtale, men for de som

er sluttet skal dette utbetales direkte på konto som den enkelte oppgir. Da er det opp til hver enkelt hvordan de ønsker å forvalte beløpet de får inn på konto. Man kan betale ned gjeld, eller kjøpe julegaver.

Dato for utbetaling er satt av Euromaint til 14.- 15. desember, så når dette leses er det mange som er evig takknemlig overfor fagforeningen som avdekket at Euromaint ikke betalte inn innskuddspensjon i henhold til overenskomsten. Nordea har vist stor vilje til å hjelpe til med å regne ut dette, men det har vært komplisert og med relativt liten hjelp fra IF/Danica, har dette tatt tid.

Hvis det enkelte medlem ønsker



ytterligere informasjon, så skal foreningen bidra med det. Nordea og Euromaint skal holde et informasjonsmøte om pensjonsavtalen og dette skal bli tatt opp på video og bli tilgjengelig for alle ansatte som er omfattet av innskuddspensjonsavtalen med Nordea. Dette er vi blitt lovet.

AGDA og lønn

Euromaint jobber med å få inn ett nytt nærvær stempings system, da nåværende fungerer dårlig. Systemet AGDA takler lite de utfordringene vår overenskomst har å by på. Omlagt vakt, kort varsel, helligdager, 50/100% og annet. Det medfører mye manuell oppfølging, og da glipper det ofte. De aller fleste av teknikerne som jobber turnus, får feil på sine lønninger hver gang og det skaper frustrasjon, samt at det brukes mye ressurser på å rette opp i dette.

Vi ønsker alle en riktig god jul!

Mvh

Verkstedsarbeiderforeningen i Bergen
Avd. 43 av NJF

***Vi benytter anledningen til å takke av Kurt Myklebust i avd. 43 i Bergen, som nettopp har gått av med pensjon. Kurt startet opp i NSB for 43 år siden og har hatt tillitsverv i 30 år, med godt engasjement. Også som bidragsyter her i avisa. Vi takker for innsatsen og ønsker lykke til videre.
Redaksjonen.***



Trondheim — Narvik

Her er en kort oppdatering fra oss i nord.



Torbjørn Støre, leder
Statsbanenes Vst. forening
Marienborg

Noe som selvsagt har preget oss i høst er ringvirkningene av flommen Hans og kollapsen av Randskleiv bru. Ikke bare fører færre kjørte kilometer til reduserte inntekter, men det har vært behov for hjelp fra Lodalen til vedlikehold på både EL 18, T 73 og vogner. Dette er et samarbeid som jeg oppfatter har fungert greit, og som vil fortsette frem til brua åpner, noe som forhåpentligvis skjer i løpet av våren.

I disse dager blir det startet en tøff turnering med like stammer på begge sider av bruddet, så det vil bli nok å gjøre.

BM92 henger fortsatt med, selv

om kjøringen er sterkt redusert. Nå er det sju sett i trafikk, to sett er ferdig og klar til å bli overlevert til Norske tog for videresending til Ukraina, og to til er snart klare. Bemanningmessig er tre team i lokstallen slått sammen det siste året for å kunne være mere fleksibel, men mannskapsmangelen er etter min mening høyst reell. Det er veldig vanskelig å få tak i gode fagfolk, og de som slutter eller går av med pensjon, blir i liten grad erstattet.

På Team Felles står revisjoner av lokomotiver i kø, og bemanningen er lav. En ting som er positivt på denne gruppa er at vi har fått godkjent en ny sveiser, gratulerer til Espen!

Vi har en forholdsvis liten produksjon av gult materiell, og ser at det her kan være potensiale for mer arbeid. I løpet av høsten har vi også kjørt en overhaling av fin-

kene (leverer togvarme når man kjører lok og vogn), noe som har vært en del jobb.

I nord har vi to avdelinger som driver med vedlikehold på godsvogner, og både på Brattøra i Trondheim og i Narvik står jobbene i kø. I Narvik skulle de i begynnelsen av november endelig flytte inn i ny vedlikeholdshall etter å ha tilbragt en vinter i midlertidige lokaler, men den første vogna som ble dratt inn i hallen sporet av.

Det viser seg at de har satt inn rilleskinner beregnet for trikk istedenfor jernbaneskiner i den nye hallen, så det ble en måned til i midlertidige lokaler mens nyhallen bygges om... Håper at de ikke møter på store overraskelser når de endelig kommer seg inn.

Ønsker alle en god jul og et godt nytt år!

Venstre: En fink
Godkjent sveiser, Espen Røvik



Skeikampen – i vinter



Nyoppusede hytter, øverst i Gausdal, ca. 2,5 timer fra Oslo.

Dusj, WC, wi-fi, kabel TV, vedovn og 6 sengeplasser.

45 kvadratmeter grunnflate, parkering ved døra og el-billading.

Sjekk også verkstedarbeideren.no



Søknadsfrist for Skei i påsken er 15. januar 2024



Det er mange som vil besøke Skei i vinter. Med ypperlige forhold i ski-spor og i alpinbakken har stedet blitt utrolig populært.

Bekymret

Bekymret! Over hva? Jo, vi i Jernbanepensjonistenes Forbund er bekymret over at vi i de siste årene har mistet flere medlemmer enn hva vi har fått tilført av nye. For å prøve på bøte på dette, har vi nå endret vedtektene våre slik at også aktive kan bli medlemmer.

Dette har vi også gjort for å kunne fortelle hvem vi er, og hva vi driver med, før den enkelte blir pensjonist. Det er også viktig for oss som pensjonistorganisasjon å bli kjent med kommende pensjonister og vite hva som opptar disse.

Gjennom denne vedtektsendringen har vi fått ca. 60 nye medlemmer gjennom de siste tre ukene, (fra medio nov. til nå 1. uken i des.) Kanskje vår bekymring i tiden fremover kan snus til optimisme?

Mange tror nok at vi kun er en sosialklubb for jernbanepensjonister, men realiteten er at det er JPF, sammen med andre pensjonistorganisasjoner, som drøfter

pensjonistoppgjørene og pensjonistenes rettigheter med styremaktene.

Fagorganisasjonene forhandler frem pensjonsordningene for sine medlemmer, men de drøfter ikke størrelse og innretning av selve pensjonene. Det er det pensjonistorganisasjonene samlet som gjør, gjennom møter og fremlagte krav til regjeringen.

Tar vi for oss årets oppgjør, ble dette gjennomført med et brukbart resultat, selv om vi hadde krav som ikke ble akseptert. Men alt i alt, et oppgjør vi kan leve med frem til neste korsvei.

Ved siden av oppgjøret kjemper vi blant annet fortsatt en kamp for personalbilletten i de fleste selskapene. Noen steder møter vi veggen, men vi har ikke tenkt å gi oss. Kampen fortsetter fremover, så lenge vi mener vi har retten på vår side.

Gjennom disse forenklete forklaringene om noe av det vi driver med, håper vi å få forståelse av hvor viktig det er at vi klarer å holde JPF i drift som en aktiv pådriver for å bedre jernbanepensjonistenes sin hverdag.

At det også drives sosial virksomhet lokalt, er riktig og ikke minst viktig for at tidligere jernbaneansatte kan treffes og prate sam-



Pensjonistene ønsker flere medlemmer!

Vi har foreninger og underliggende avdelinger i de åtte gamle jernbanedistriktene: Oslo – Drammen – Bergen – Trondheim – Hamar – Kristiansand – Stavanger – Narvik.

Kontakt oss på tlf. 913 11 867 eller besøk vår hjemmeside: www.jernbanepensjonistene.com

men. Det arrangeres en del turer for medlemmene og den siste turen var et seminar kombinert med julebordstur på Kielfergen. Turen hadde 40 deltakere og tilbakemeldingene var bare positive.

Ved siden av det sosiale på de lokale foreningenes er det også noe faglig påfyll om bl.a. rettigheter og tilbud for våre pensjonister.

Vi håper at vi, gjennom diverse informasjon, klarer å få forståelse for at dere pensjonister trenger oss, og vi trenger dere for å gjøre en felles innsats for alle.

For dere jernbanepensjonister og andre jernbaneansatte som ikke har meldt dere inn i Jernbanepensjonistenes Forbund, gå inn på FB siden til Jernbanepensjonistene i Oslo. Der vil dere finne et innmeldingsskjema hvor dere kan melde dere inn elektronisk.

Vi jobber nå med en ny nettside som vil være klar rundt nyttår eller litt over nyttår. Gjennom denne nye siden vil vi forsøke så godt vi kan å informere om hva som skjer hos oss og situasjonen generelt for pensjonister. Vi vil informere når den nye siden er lagt ut på nett.

Dere er alle, pensjonister eller ansatte, hjertelig velkommen til JPF!

Bare sammen kan vi opprettholde et anstendig pensjonistliv.

Michael John Tung
Leder
Jernbanepensjonistenes Forbund.

Juletefest 2024

Den tradisjonsrike juletefesten vår må dessverre utgå, siden det dessverre er få som har vist interesse.

Det har vært mindre interesse etter tiden med Corona. Vi forsøkte med juletefest også i fjor, men interessen er ikke stor nok til at dette bærer seg. Vi gir oss imidlertid ikke, og vil gjøre et nytt forsøk i 2025.

Vi ber om at pensjonister som da kan være interessert, melder dette inn til foreningen i forkant, slik at vi kan få en oversikt. Vi vurderer også å høre med andre fagforeninger om vi kan arrangere noe sammen.

Hvorfor må folk være så frekke? Det var noen som tok sykkelen min mandag 6. november.

Jeg må ha sykkelen til jobben min. Det er mange som har mista sykkelen sin. Sånt er veldig frekt. Mat har blitt borte fra kjøleskapet. Jeg har doruller og ruller med søplesekker. Det går an å spørre om å få en søplesekk først.

Hvis dere vil sykle, gå opp til Tess og spør om dem kan skaffe dere sykkel. Ikke ta min eller andres. Jeg må ha min for å gjøre jobben min. En sykkel har vært borte fra eieren i to uker uten at den har kommet til rette. Sånn skal det ikke være. Skjerp dere!

Arild Kinnsbekken, verksted Grorud



NLF for Ukraina

Norsk Lokomotivførerforbund har etablert et solidaritetsprosjekt og en innsamling til støtte for våre jernbanekolleger i Ukraina.



Torbjørn Støre, leder
Statsbanenes Vst.forening
Marienborg

I et års tid har de samlet inn penger via spleiser, stands, vaffeldager og lignende, og i høst fikk jeg en forespørsel på om de kunne besøke oss på Marienborg. Dette var vi selvsagt med på, og 27. november passet det endelig slik at de kunne være med på et medlemsmøte og informere litt om arbeidet de gjør. Det var tre fra arbeidsgruppa som skulle komme, men dessverre ble Tor Henning syk, slik at det bare ble Oresta og Tomas som kom.

Arbeidsgruppa har opprettet kontakt med det Uavhengige Ukrainske Lokomotivførerforbundet, og har fått ønsker fra dem hvilke behov kollegaene i Ukraina har. Første forsending med hjelpeutstyr var støydempede ørepropper. Personlig trodde jeg dette var fordi de har gamle, bråkete lok,



men behovet var for løkførere som er kalt ut i strid. De ønsker å bruke disse for å beskytte hørselen sin på slagmarken slik at de har mulighet til å vende tilbake til jobbene sine etter endt tjeneste. Som lokfører er det strenge krav til hørsel. Denne første leveransen ble etter mye om og men overbragt personlig i Ukraina.

Siden har de sendt av gårde to leveranser til, med blant annet dynamolykter, håndvarmere, personlige vannfiltre, vannrette sokker, med mer etter ønske og behov fra mottaker. De samler inn penger og kjøper/får utstyr som de sender over. På denne måten vet de at hjelpen treffer riktig. Etter medlemsmøtet hadde de en liten stand i lokstallen før de avsluttet dagen med et lite teamsmøte for en del av medlemmene som pga. fysisk avstand ikke har



mulighet til å være med på medlemsmøtet fysisk.

Statsbanenes Verkstedforening, Trondheim synes NLF for Ukraina gjør en god og viktig jobb, og bestemte at vi ønsker å bidra med 10.000 kr. til deres arbeid. I tillegg ble det solgt noen reklameartikler og vafler, som jeg håper også bidro litt i kassen.

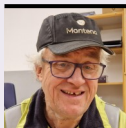
Jeg oppfordrer andre foreninger/klubber/enkeltpersoner om å støtte det viktige arbeidet som blir gjort, enten med en direkte donasjon, eller gjennom å invitere Thor Henning, Oresta og Tomas til å fortelle om det arbeidet de gjør. Kan også følges på Facebook, «NLF for Ukraina»

Donasjoner kan gis til kontonr. 1440.52.00482 eller til Vipps 805039



Støtt palestinerne!

Nå trenger Palestinakomiteen penga sine mer enn noen gang. Jeg håper dere alle er med meg på det.



Arild Kinnsbekken,
spesialarbeider
Mantena Grorud

Hver gang Hamas gjør noe mot israelerne de ikke liker, får israelerne verden på sin side. Israel bomber Gaza uten at verden gjør noe med det. Jeg savna det palestinske flagget sammen med Israels flagg da bygninger ble lyst opp i hele verden. Jeg mener det dumeste FN gjorde var å opprette staten Israel der i 1948. Israelerne tar seg til rette på palestinsk land uten at de får svi, og de tok sene-

re Øst-Jerusalem, som palestinerne vil ha som sin hovedstad i sin egen stat. Israelerne jaget palestinerne fra sine hjem, de ble internt fordrevet, til blant annet Gaza og også fordrevet til landene rundt.

Gaza er like stor som Mjøsa, det bor over to millioner mennesker der. Jeg så en av dere hadde skrevet «Fri Palestina» på en av plakataene da vi hadde streiken 18. oktober, det støtter jeg. Det er ikke noe land som heter Palestina mer, det tok FN vekk da de oppretta Israel i 1948.

Gaza er verdens største utendørs fengsel. Det som er Palestina i dag er Vestbredden og Gaza. På Vestbredden bor det flere hundre tu-

sen bosettere ulovlig. Gaza har Israel laget en mur rundt, og de bestemmer hvem og hva som skal komme inn og ut. Det er ikke rart at det kokte over til slutt.

Tenk om du hadde bodd et sted der noen andre murte igjen rundt deg, og de skulle bestemme om du kom inn eller ut. Hadde du likt det? Det tror jeg ikke.

Stopp bombinga nå!



Disse kartene er omstridte og illustrerer verken staten Palestina (denne eksisterer ikke) eller palestinerne og israelernes eiendomsrett til land. De er en illustrasjon på hvordan området palestinerne har bodd på, gradvis har blitt mindre – fra britenes mandat over området og frem til år 2000.

Plinge

Forrige dagen hentet jeg barnebarnet i barnehagen. Fant rett avdeling, på med sko, jakke, ta med sekken, sjekke at matboksen er med, sjekke at den er tom, tømme hylla for møkkete klær, sjekke om det er beskjeder - og takk for i dag.



Dag-Arne Johansen, leder
Jernbanens Verksted-
arbeideres Landsråd

Middag hjemme. Kjøttboller. Nam nam. Leke og tulle litt på gulvet, spille et spill jeg ikke skjønner noe av, pusle noen brikker med Peppa Gris, lese bok om reven i Hakkebakkeskogen. Skifte bleie, kveldsmat. Alt vel.

Så: Da pappa kom for å hente, skulle jakka på. Hun ba om Plinge. Plinge...?

Oj, han er ikke her. Pokker...

- Jeg vil ha Plinge!

- Men du..., Plinge ligger i barnehagen, vi glemte den da farfar henta deg...

Plinge var altså ikke tilgjengelig. Plinge var glemt. Plinge lå innelåst i barnehagen, minst til i morgen tidlig. Krise.

- Plinge! Jeg vil ha Plinge! Hun hylgråt og var nærmest fra seg av fortvilelse.

Hva gjør jeg nå? Hvordan komme seg ut av en sånn knipe..?

Tygg litt på den...

Pappa trøstet. Farfar trøstet, farmor trøstet. Men hun ville ha Plinge. Den saken var grei.

Det som er helt på det rene: Barnebarn på to og et halvt år *med*



Plinge

Plinge, er noe helt annet enn barnebarn på to og et halvt år *uten* Plinge.

Så kan man jo tenke; jeg må gjøre noe lurt. Lese om Fantus, for ek-

Plinge lå innelåst i barnehagen, minst til i morgen tidlig. Krise.

sempel. Det er ikke sikkert det hjelper, men det er forsøket verdt. Eller vi kan oppsøke riksmekleren - i dette tilfelle, farmor.

Vi var millimetre unna streik.

Det ble et godt oppgjør. Få melk med skje; altså drikkeyoghurt med jordbærsmak - spist med skje.

Det hjalp. Nesten.

Det måtte bli lesing med Fantus også. Ekstratillegg.

Fantus og maskinene:

Fantus kjører traktor. Morsomt.

Fantus kjører lastebil. Morsomt.

Fantus kjører gravemaskin. Morsomt. Alt under kontroll.

Men hvor var smokken til Fantus?

Fantus fant nok ikke smokken sin.

Det var jo litt trist.

Og når ting er trist, da må vi ha Plinge...

Jeg har lært mange ting i livet.

Gjort noen feil. Noen feil går det an å leve med. Noe går greit. Noe

kan du stå i. Men det er ting som ubønhørlig blir sittende igjen, sak som virkelig svir; du glemmer ikke Plinge ustraffa.

Dagen etter kom følgende sms tikkende inn:

Hei. Gikk veldig fint i natt og i morges. Ingen savn etter Plinge. Når vi kom til barnehagen tenkte ikke hun på han engang. Rett inn for å starte å leke.

Livet går videre.

FEM PÅ GØLVET

Vi har spurt fem medlemmer på Lakkavdelingen på Grorud om følgende:

1. Hvordan ser du for deg framtida til lakkhallen og verksted Grd.?
2. Hva synes du om lakkhallens nye nettside?
3. Har du noen planer for jula?



Tore Pettersen

1. Positivt. Vi er fullbooka for det neste halvåret. Vi har nå grønne tall.
2. Synes den er helt ok.
3. Har fri. Skal slappe av.



Hussein Hassan

1. Det ser veldig bra ut.
2. Ser lovende ut.
3. Skal feire med familie.



Ali Ahmad

1. Ser lovende ut. Vi er blitt mer effektive og det kommer inn arbeid
2. Grei side. Savner flere bilder av komponenter vi har lakkert. Kunne vært flere ansattebilder.
3. Eksamens oppgave i HMS, sønnens bursdag og Jernbanemuseet.



Marcin Hejna

1. Ser bra ut, nok jobb fremover.
2. Bra tiltak.
3. Skal feire med familien.



Ali Rizwan

1. Mye arbeid inn, for eksempel fra militæret. Ser positivt ut for framtida.
2. Det var på tide, blitt veldig bra.
3. Tar det rolig hjemme.

BPORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE**Returadresse**Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
Mantena AS Grorud
Eilert Smiths vei 1
0975 OsloTelefon: 456 93 141
E-post: njf-grorud@mantena.org

TAKKEANNONSER

Tusen takk for oppmerksomhet og gaver i forbindelse med at jeg sluttet i Mantena 31.08.23. Og særlig til alle i logistikk.
Med hilsen Terje Waal

Tusen takk til verkstedarbeiderforeningen for hyggelig blomsterhilsen på min 80-årsdag.
Vennlig hilsen Ingolf Åsgård

Tusen takk for blomsterhilsen på min 75-årsdag.
Hilsen Jan Erik Andreassen

Takker for blomstene jeg fikk på min 70-årsdag.
Hilsen Anders Thomasrud

Takk for hilsener og blomster alle sammen, på min store 90-årsdag.
Hilsen Harald Olsen

Mange takk for den fine blomsterhilsen på min 80-årsdag.
Hilsen Alf Klubnes

Hjertelig takk til verkstedarbeiderforeningen v/ velferdskomiteen for den vakre blomsten jeg fikk i anledning min 70-årsdag.
Vennlig hilsen fra Magnar Wøllo

Tusen takk til Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo, velferdskomiteen for blomsterhilsen i anledning min 75-årsdag.
Hilsen Jon Johnsrud

Tusen takk til verkstedarbeiderforeningen for blomsterhilsen på min 75-årsdag.
Hilsen Terje Strømme

Takk for blomstene på min 70-årsdag.
Hilsen Henning Sagen

Tusen takk for blomster og oppmerksomhet på min 90-årsdag.
Hilsen. Olaf Olafsen

Tusen takk for blomst på min 70-årsdag .
Hilsen Jan Erik Gundersen

Undertegnede ønsker å takke for oppmerksomheten på min 70-årsdag.
Hilsen Birger Opås

Takk for oppmerksomheten på min 85-årsdag.
Hilsen Gunnar A. Rymoen

Hjertelig takk for blomsten til min 90-årsdag.
Med vennlig hilsen Ove Westad

Tusen takk for den fine blomsten jeg fikk på min 75-årsdag.
Hilsen Svein Helge Pedersen

Takk til de ansatte i El-komp, foreningen og Mantena på Grorud verksted, for gaver og oppmerksomhet ved min overgang til pensjonisttilværelsen 30. juli 2023.
Hilsen Terje Borgersen

Takk for blomsterhilsenen som jeg fikk på min 70-årsdag.
Hilsen Jon Gunnar Lunstøeng

Takker for blomstene jeg fikk på min 80-årsdag.
Hilsen Hans Westbye

Hjertelig takk for blomsten jeg fikk på min 90-årsdag.
Hilsen Hans Aasly

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