



Verkstedarbeider'n

Nr. 2 - 2024 - Utgitt siden 1946 Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

**Jernbane-
konferansen
2024** **Side 4**

**Strøm-
sjokket**
Side 10

**Togtur for
kreftsyke
barn** **Side 18**

**«Litt som et tankskip, tar noe tid å
få snudd om kursen»**

Intervju med Arne Roland. Side 20

Hamar

verksteddrift i 162 år



Verkstedutvikling

Etter 162 år er verkstedarbeiderne på Hamar ute av verkstedet.



Glenn Noss, leder
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Espersn-området skal utvikles og bli en selvstendig bydel, med boliger, kontorer, servicefunksjoner, strandpromenade og et helt nytt bryggetorg. Dette er slik sentrumsområder og bryggekanter skal se ut i dag. Vi må allikevel minne om at verkstedenes tilknytning til sentrumsstasjonene handler om minimalt med tomkjøring. Hver kilometer uten reisende er også slitasje og kostnader.

På Hamar har det i det store og hele vært gode år, generasjoner med arbeidsfolk og masse gode

*Muligheter på Grorud.
Bane Nor Eiendom.*

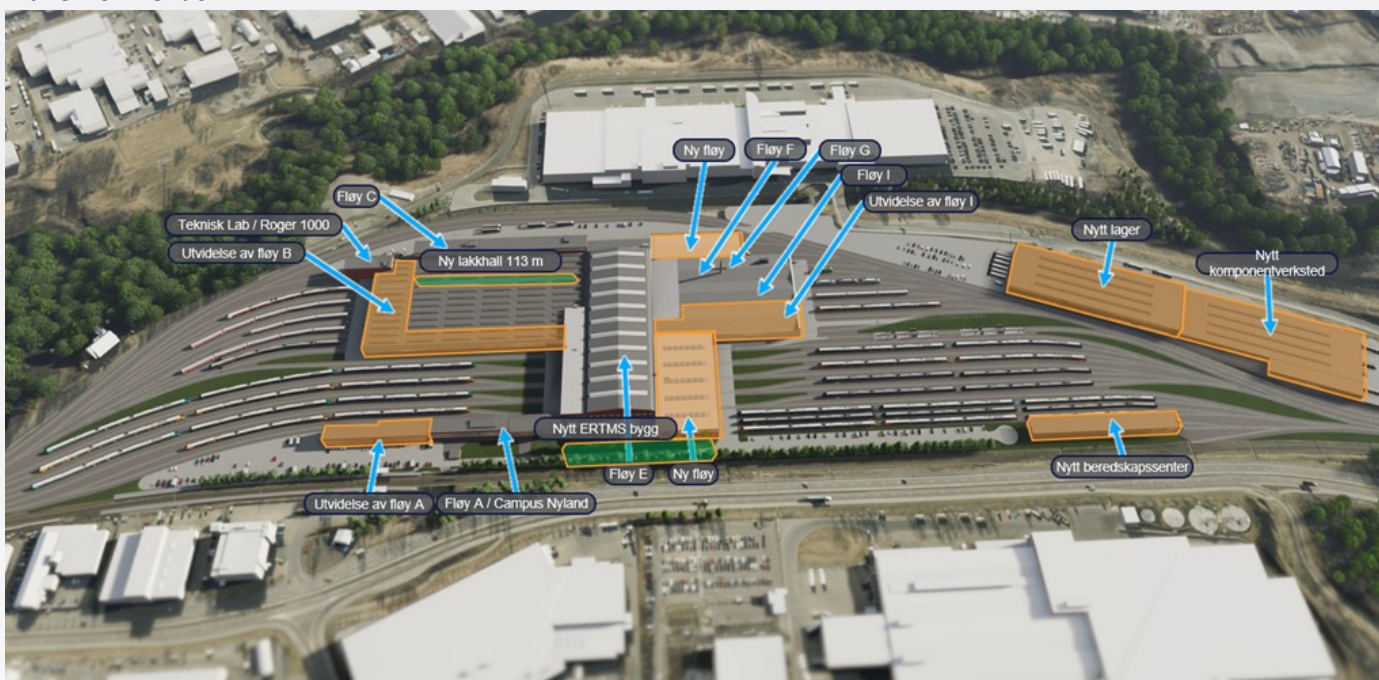
minner, og dette til tross for masse banking, dunking og slitte knær. Jernbaneverkstedet på Hamar er det meste komplette av de eldste gjenværende jernbaneverkstedene i Norge. Derfor er også deler av området fredet, som Ringstallen, Rørosbanestallen og verkstedbygg. I tillegg inngår skinneføring fram til traverser, dreieskive, verksteder og lokomotivstaller i fredningen.

Når vi ser på Hamar verksteds historie, er det også lett å oppdage paralleller til i dag. Utbygging, omorganisering og flytting. Usikkerhet og bekymring for lokale arbeidsplasser. Og beredskapsmessige hensyn, som under usikkerheten på starten av 70-tallet: «I tilfelle krig, og beredskap i tilfelle driftsuhell, skulle det tilsi en geografisk spredning av verksteddriften. Statsbanenes materiell bør i kortest mulig tid være ute av drift, og må derfor ha kortest mu-

lig vei til reparasjonsplassen». I dag kan vi legge til at tungt vedlikehold må foregå i Norge.

Beredskap har vært tema både på Norsk Jernbaneforbunds landsmøte og på årets jernbanekonferanse – vi setter pris på at Bane Nor var godt representert på disse. Beredskap handler ikke bare om vogner som skal frakte kamouflasjefarget krigsmateriell. I en krisetid skal vi også kunne frakte folk til og fra arbeidsplassene sine, noe som er utfordrende bare i dag.

Vi skal bygge effektive og funksjonelle verksteder som gir kundene det de trenger, kunne vi lese på Bane Nors hjemmeside etter at de var opprettet. Med kundene menes togoperatør eller vedlikeholder. Men de egentlige kundene er togsettene og lokomotivene, som i hovedsak eies av Norske tog og er utleid til forskjellige sel-



skaper. Det har kommet nytt verksted i Stavanger, i Bergen, på Støren og i Narvik. De som hadde kjennskap til togmateriellet ble ikke involvert og vi har tidligere belyst problemene i ettertid, med et for smalt verksted i Stavanger.

Nå har vi fått vite at selskapet Dahlrail skal satse på ny verkstedhall, like ved komponentverkstedet på Grorud. Det skal bli tre spor inn i hallen, som blir 122 meter lang og 33 meter bred. Den skal bygges og eies av Bane Nor Eiendom. De ser i første omgang for seg 70 ansatte, som skal drive verkstedet slik bilbransjen har konseptet «Snap Drive». Det er ikke vanskelig å ønske nye arbeidsplasser velkommen. Et spørsmål er om det vil foregå en

helhetstenkelig verkstedutvikling fremover.

Vy-Sør på vei inn

Staten har nå ikke valgt å forlenge med Go-Ahead på Sørlands- Jær- og Arendalsbanen, men heller direkte-tildele til Vy, med oppstart i 2027. Kan dette være i strid med europeiske konkurranseregler? En nylig rapport* fra Transportøkonomisk institutt, fastslår at det er mulig for Norge å direkte-tildele. Uansett, slikt blir gått etter i sømmene. Esa, kontrollorganet som skal passe på at vi følger EØS-avtalen, er i tvil og skal granske saken om tildelingen til Vy. Om politikere i Norge fremover tar utfordringen med å ta selvrådert over (kritiske) norske forhold, det gjenstår å se.

Mantena har sagt opp vedlikeholdsavtalen med Go-Ahead og skal være ferdig i juni 2025. Det britiske operatørselskapet har nå signert avtale med ny vedlikeholder, Trainpoint AS, som tar over i juni. -Målet vårt er å rigge oss for vedlikehold i verdensklasse, sier administrerende direktør i Go-Ahead, Emil Eike. Verdensklasse liker vi - også lønns- og arbeidsvilkår i verdensklasse. For våre medlemmer i Stavanger er dette en virksomhetsoverdragelse, og de skal få full støtte under prosessen. Vi har også spurt fem av de på «gølv» i Stavanger om hva de syns om situasjon.

**Rapport om virkninger av direktetildeling av persontrafikken (TØI). Bestilt av Norsk Jernbaneforbund / Norsk Lokomotivførerforbund.*

Vi gratulerer Bjørn Bergersen med 50 års medlemskap i foreningen

Bjørn ble innmeldt sommeren 1974 og noen måneder før hadde han startet som lærling i Rørleggerfaget, på NSBs Grorud verksted, avdeling 57.



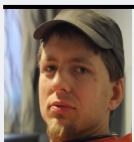
Etter bestått fagprøve og et år i militæret, var det tilbake til jobben i lok- og vognavdelingen. Hovedrevisjon og oppussing av de eldre B3-vognene var en av de større jobbene. Og etterhvert ble han kontrollør på vogner. Sveising og kjøleteknikk var også en del av arbeidsoppgavene.

Etter hvert ble Mantena opprettet, og så kom datterselskapet Mi-Trans, hvor Bjørn fortsatte å jobbe med vogner. Datterselskapet ble etter hvert avviklet og Bjørn kom til Ventilloftet i 2007 og fikk opplæring der, på ventiler og støtdempere.

Bjørn er 68 år og jobber fortsatt på Ventilloftet. Han beskrives som 100 prosent til å stole på, arbeidsom, stabil og flink - en trofast verkstedarbeider. Han har alltid hatt interesse for fotball, Lillestrøm og Aurskog, og har hele tiden vært aktiv i Jernbanens Idrettslag Grorud. Bjørn trives og har ennå ikke bestemt seg for når han skal gå av - og fortsetter sammen med kollegaene på Ventilloftet. Vi gratulerer så mye!

Jernbanekonferansen 2024

Lørdag 16. november ble den andre utgaven av jernbanekonferansen avholdt. I år på Melahuset. Lokomotivpersonalets forening avd. Oslo, Cargolandsrådet og vi i Osloforeninga for verkstedarbeidere stod som arrangører. Det var totalt fem temaer som blei tatt opp.



Johannes H. Haugen
Klubbleder Mantena Lodalen
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Først ut var **Arealpolitikk, boligbygging eller hensetting**, med *Jon-Erik Lunøe, adm. direktør Bane Nor Eiendom.*

Her ble det det skrytt godt av Bane Nors samfunnsansvar ved forsettingsprosesser på jernbaneområder. Her mente direktøren at man ikke måtte ha jernbaneinfrastruktur nødvendigvis liggende

tett inntil jernbanestasjoner, men de kunne ligge litt lenger unna.

Et viktig spørsmål fra oss i verkstedsektoren var om det var planlagt nye verksteder. Det var det ikke, men en markant utbygging på Sundland og Grorud var under planlegging og oppstart.

Han hadde fått med seg at vi hadde kritisert dem for høye leiepriser i en tidligere utgave av Verkstedarbeider'n. Han mente at deres mandat var å likebehandle alle og at prisene forsvarte de utgifterne de hadde. Skulle vi sikte på noen, så måtte det bli staten, det var de som bestemte hva BNEs samfunnsoppdrag skulle være, og prisnivået som var en avkastning på 5,9 %.

5 % av Bane Nors ansatte jobber i dag i eiendom. De har godt omdømme, i følge direktøren. Eget

styre har de og. Penger bevilges ikke over statsbudsjettet, man låner penger i stedet. Dette er meget positivt, da man kan ta raske avgjørelser, ved for eksempel kjøp av tomter eller bygging av nye verksteder. Ellers, ble det nevnt at store stasjoner, som Oslo S, finansierer de små, lik det vi opplever i luftfarten.

Utbyttet går til finansdepartementet. Null bonus til lederne. På Oslo S var det blitt skapt 12 500 nye arbeidsplasser ved å transformere tidligere jernbaneområder. For de som jobber på Grorud og Alnabru, så man for seg at dagens områder med jernbaneaktivitet skal eksistere til evig tid.

Del 2 var **Fremtidens signalanlegg ERTMS**, med *Sverre Kjenne, direktør digitalisering og teknologi BN og Kjell Holter, Ertms BN.* Her var det høy hallelujastemming,

Jernbanekonferansen 2024

NLF, NJF og Cargo Landsråd inviterer til årets Jernbanekonferanse lørdag 16. november!

Kom til Oslo og få faglig påfyll, møt kollegaer og debatter med samferdselspolitikere

Årets temaer er:

- ERTMS
- Gods på bane
- Bane NOR Eiendom og deres arealpolitikk
- Jernbanen i beredskapssammenheng

Hør med din forening om de kan dekke din deltakelse
<http://www.jernbanekonferansen.no/invitasjon>



da Gjøvikbanen var blitt åpnet på morgenen samma dag. Vi fikk høre om en reduksjon på 40 % komponenter ute i sporet, og mindre skulle det bli når også akseltellerne på sikt skulle vekk fra sporet. Det hadde vært lite feil på Østrelinje, som i en årrekke har vært pilotstrekning. De mente at ERTMS kom til å fungere, tross store forsinkelser og mye skepsis, generelt blant jernbaneansatte.

Bolk tre var **Gods på bane, er det noe håp?**

Mariann Ravnanger Nilsen, fra Cargolandsrådet, holdt som vanlig et særs sprudlende innlegg, om hvor vanskelig godsbransjen har det. At det for tida kjøres halvtomme tog, fordi man ikke klarer å være stabile nok, til at nok kunder velger jernbanen. Og med dagens mengde gods, var det for mange selskaper som skulle konkurrere om det lille godset som var igjen å frakte. Blir persontog prioritert for høyt, var også noe man burde diskutere mer. Godset

taler dårlig for seg opp mot myndighetene, noe pendlerne er flinkere til.

Bolk fire: Jernbanen i beredskapssammenheng, med Otto Breivik, avd.leder samfunnssikkerhet BN. Her fikk vi høre at i kjølvannet av økt trusselbilde fra autoritære stater, satses det nå my mer på beredskap. Norge scorer dårlig på redundans på jernbanelinjene våre. Vi har fryktelig lite dobbeltspor og få omkjøringsmuligheter.

En gladnyhet var at et nordisk samarbeid har ført til at nye vogner for frakt av krisemateriell er bestilt. Og han kunne gledelig fortelle at disse skulle produseres i Finland. Disse erstatter vogner fra 50-tallet. Både forsvaret og Bane Nor skulle få en del hver. Vognene skal utplasseres rundt i landet, med tilhørende påkjøringsramper.

Et stort poeng var hvor viktig det var å beholde kompetansen på å

kjøre togene manuelt. Dette måtte man ikke glemme oppi all ERTMS-euforien. Skulle en krise komme, må man kunne dra frem denne kompetansen.

Siste bolk var **Er alt i ferd med å rakne på jernbanen?** Med *Janne L. Håkonsen, leder Lokomotivpersonalets Forening, Oslo.*

Konklusjonen her var et rungende ja. Fint lite fungerer. Elendig koordinering, lite verkstedkapasitet, kompetanseflukt, kun fokus på eget selskaps bunnlinje. I tillegg er det stor misnøye blant de ansatte i VY, som blant annet opplever at det selges billetter til 600 reisende mellom Oslo og Gøteborg, uten at man har togsett til mer enn 300. I tillegg, er toalettene i ustand.

Slik situasjonen er nå, er nok ikke VY det selskapet vi ser for oss er egna til å være en samlende bedrift for jernbaneansatte, dessverre.

*Sverre Kjenne og Kjell Holter.
Foto: Johannes Haugen.*



Hamar verksted



Glenn Noss, leder
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

- For en kar som har vært en del av bedriften i over 38 år, føles det veldig rart å skulle flytte på seg, sa Morten Brohjem, leder i Hamar Distrikts Verkstedarbeiderforening, til Stangeavisa i våres. Bakgrunnen for dette var at de etter 162 år måtte ut av det gamle verkstedet på Hamar, og inn i nytt lokale på Stange, det gamle «Gnist»-lokalet. Samtidig blir en del jobb flyttet til Grorud.

Litt tidlig historie.

Det gamle verkstedet kom med

Grundsetbanen i 1862, banene som åpnet og knyttet Mjøs-området og Elverum sammen. Det ble bygget i sørenden av det lille stasjonsområdet, og verkstedet og lokomotivstallen var da plassert i samme bygning.

Hva slags utstyr var det der? Det var blant annet en dampmaskin, med en ytelse på 1 hestekraft. Det var en hjuldreibenk, og en mindre dreibenk. Det var en smie-esse, to ambolter og fire skrustikker.

9,7 meter – ble bygningen forlenget med i 1864. og i 1865, kom nok et tilbygg, dette for en 6-hesters dampkjel. Etter hvert som Røråsbanen ble forlenget nordover Østerdalen, ble det flere lokomotiver og vogner som måtte vedlikeholdes og verkstedet ble

gradvis bygget ut.

I 1919 var en monteringshall for lokomotiver ferdig, men den var for liten for behovet. Allerede etter to år ble denne utvidet og i 1924 kom det et nytt tilbygg til hallen. I 1926 var det 137 faste og 16 ekstra verkstedarbeidere ansatt. Ni av de faste hadde tjeneste i lokomotivstallene.

Verkstedet i faresonen.

I 1947, med Samferdselsdepartementet sitt samtykke, ble det ned satt en komite som skulle utrede spørsmålet om best mulig verksteddrift. I 1950 la komiteen fram sin innstilling. Den gikk ut på at det skulle bygges nytt sentralverksted på Grorud, og en videre omorganisering som ville føre til innskrenkninger ved verkstedet på



I forgrunnen, til høyre, maskinverkstedet. Og bak, de to vognvekstedene. Ca. 1930-tallet.

Foto: Norsk jernbanemuseum.



Spor 1 og 2, inne på Hamar verksted

Hamar. Det var på tidspunktet 286 mann på verkstedet.

Saken skapte stor misnøye og foreningen engasjerte seg sterkt, sammen med politikere og jernbaneforbundet. De ansatte kunne til slutt senke skuldra, verkstedet på Hamar ble opprettholdt som

hovedverksted og ingen ble oppsagt eller flyttet.

I faresonen, igjen.

Reparasjoner av baneavdelingens maskiner var blitt en stadig større del av verkstedets arbeidsmengde, og flere og flere ansatte ble overført til denne oppgaven. Sam-

tidig, på begynnelsen av 70-tallet, kom det igjen forslag om at det skulle legges ned på Hamar.

Foreningen og landsrådet engasjerte seg da igjen. Innspill underveis var blant annet at man ikke utlukkende bare kunne ta økonomiske hensyn, men også ta hensyn til distriktpolitiske og sosiale forhold, i tillegg til logistikk-fordelen ved aktivitet på Hamar. Og; beredskapsmessige hensyn i tilfelle krig, og beredskap i tilfelle driftsuhell, skulle tilsi en geografisk spredning av verksteddriften.

Statsbanenes materielle bør i kortest mulig tid være ute av drift, og må derfor ha kortes mulig vei til reparasjonsplassen.

Etter hvert hadde synet på hva som var best verksteddrift begynt å synke inn i det politiske miljøet. Samferdselsminister Reiulf Steen kunne opplyse om at en ny vurdering av NSB's



Maskinverkstedet i 1949, hvor blant annet damplokomotiv nr. 16 var i verkstedet. Foto: Norsk jernbanemuseum.



Bane NORs egen Di 3.628 har gjort tjeneste for jernbanen i Norge i nesten 60 år. Lokomotivet ble levert 1. august 1965 og brukes til snøbrøyting og arbeidstog, og vedlikeholdskjøring. Her på Grorud. Foto: Glenn Noss

Drammen og overflyttet til Grorud, og på Hammar var

ansatte overført til Mantena. Og på Hammar tok aktiviteten seg opp igjen.

Til Grorud, til Stange.

Espern er området som i dag inneholder verkstedtomten på Hammar. Det nye Espern vil bli en selvstendig bydel med boliger, kontorer, servicefunksjoner, strandpromenade og et helt nytt bryggertorg, forteller eiendomsutviklerne. Derfor er nå aktiviteten på Hammar slutt, etter 162 år - vemodig. Morten Brohjem, foreningsleder i Hammar Distrikts Verkstedarbeiderforening, sier at nedleggelsen er forståelig, men at skuffelsen over Hammar kommune og Bane Nor Eiendom er stor, da viljen og engasjement for å finne et lokalt alternativ har vært totalt fraværende.

verksteddrift ville bli fremmet. I 1974 ble planen fremlagt. Større vedlikeholdsarbeider på jernbanens arbeidsmaskiner og diverse annet materielt utstyr skal utføres ved NSB's verksted på Hammar.

Delvis til Grorud.

Hamar ble fra år 2000 en del av MiTrans AS, datterselskap av NSB, som i 2004 ble et datterselskap av Mantena. MiTrans hadde da hovedbase på Sundland, i Drammen, som i hovedsak drev med skadereparasjoner og vognombygging. Også da, var det stor misnøye med å måtte overføres til verksted på Grorud. I 2004 ble basen i

det etter hvert bare igjen 15-20 ansatte, da resten ble flyttet til Grorud.

I flere år måtte mange fra Drammen og Hammar reise til og fra, med den nye arbeidsplassen på Grorud. Mange hadde også sluttet i bedriften underveis. I 2006 sa Åge Frydenberg, tidligere klubbleder i Drammen, dette til Frifagbevegelse: - «Vi fikk høre at når alt var samordnet her, så ville alt bli mye bedre. Nå, etter to år, snakkes det om krise igjen». Den allerede påbegynte anbudspolitikken ble for vanskelig for MiTrans, i 2013 ble bedriften nedlagt og de

Her er bilder av Stanges to stoltheter: Vannskjærer med hundredels presisjon og knekke for inntil 12 mm. stål og opp til 20 mm. aluminium. Med disse har det åpnet seg muligheter for oss å produsere det meste for både interne og eksterne kunder. De fleste tilsvarende jobber har vi måtte hente utenfor Mantena tidligere. Fra venstre: foreningsleder Morten Brohjem og vedlikeholdingeniør Sander Haugerud.

Det nye verkstedet på Stange kan utføre en del oppgaver, som sveising, maskinering, vannskjæring og knekking, men har ikke sportilgang. Derfor er de også en base

for mobile team og beredskapsvakt. Vedlikeholdet som krever sportilgang er nå flyttet til Grorud. Og i tillegg, gjøres det ute hos kundene, som tidligere. De ansatte på Stange gjør nå en god jobb med å reise daglig til Grorud for å overføre kompetanse til nytilsatte og jobbe videre med anleggsmaskiner.



Kilde: Hammar Distrikts Verkstedarbeiderforening 1894-1994.

Landsrådets hjørne

Jeg ble valgt som landsrådsleder og hovedtillitsvalgt i Mantena på ordinært råds-møte 26. oktober for de neste fire årene, og ønsker å benytte sjansen til å si litt om meg selv og hva Mantena og bransjen jobber med for tiden.



Torbjørn Støre, leder
Jernbanenes Verksted-
arbeideres Landsråd

Jeg har jobbet for Mantena Mariborg siden 2003, som mekaniker. Ble valgt som leder av Trondheimsforeninga i 2020, og har vært nestleder i arbeidsutvalget i landsrådet og ansattvalgt medlem i styret i Mantena omtrent like lenge.

For de som jobber på Grorud og er vant til at Håvard, Petter eller Dag-Arne er på landsrådskontoret daglig, kan det bli en liten forskjell. Jeg kommer til å ha base i Trondheim, men vil være på Grorud når det er behov, og så ofte det passer. Er tilgjengelig på mail/telefon/teams, så det bør gå bra. Vil nok justere dette i løpet av perioden, slik at det vil fungere best

for alle parter.

Ellers skjer det som vanlig mye i jernbane-Norge. Blant annet skal Stadler ta over alt vedlikehold på Østlandet ved årsskiftet, og har fortsatt ikke godtatt virksomhetsoverdragelse. Dette skaper usikkerhet og misnøye på Sundland og i Skien.

Mantena har grunnet umulige forutsetninger valgt å gå ut av avtalen med Go-Ahead om vedlikehold på sørlandsbanen fra 1. juni, noe som skaper store følger for våre medlemmer i Stavanger. På Hamar har de blitt tvunget til å flytte etter 162 års drift, på grunn av eiendomsutvikling, med deling av driften hovedsakelig mellom «nytt» verksted, uten sportilgang, på Stange, og lokalene som tidligere ble benyttet til vedlikehold av el. lok på Grorud.

I tillegg har man på flere strekninger opplevd stenginger og ulykker som gjør at man må være fleksible og løsningsorienterte, og det opplever jeg at vi er til gangs.

De tre største vedlikeholdsaktørene, Mantena, Stadler og Euro maint, ser stadig etter nye må-

ter å utfordre overenskomstene våre på, og nye ansikter som kommer inn i ledelsen i bedriftene vet gjerne ikke intensjonen bak en paragraf, og leser den ikke nødvendigvis på samme måte som den har vært tolket og lest i 20 år.

Vi blir hele tiden utfordret, og det er viktigere enn på lenge at vi står sammen og kjemper for våre rettigheter! Vi ser også at det er flere aktører på vei inn, og noen av de små som har vært en stund, vokser videre. Det er viktig at vi passer på, slik at jernbanevedlikehold ikke utvikler seg til en «cowboy-bransje», med useriøse aktører som ikke har samme fokus på sikkerhet og ordnede arbeidsforhold.

Ønsker alle sammen en god jul og et godt nytt år, og ser frem til å kjempe for våre rettigheter inn i det nye året også!

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

Strømsjokket



Nils Bull, pensjonist,
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Strøm er ikke en vare! EU ønsker at Norge skal selge sin energi til EUs Sentraleuropeiske markedspriser. De ønsker at Norge skal gå vekk fra å selge dette til tilnærmet produksjons-kostnader i Norge. Dette oppnådde EU sommeren 2021. Da hadde de EU-vennlige partiene på Stortinget fått Norge tilsluttet EUs tredje energimarkedspakke. Nå står slaget om Norge skal slutte seg til EUs fjerde energimarkedspakke. Senterpartiet har truet med å gå ut av regjeringen hvis det skjer.

Industriaksjonen

Industriaksjonen hadde seminar om denne energipakken, 29. oktober 2024. Foreningen var med å stifte Industriaksjonen i 2019. Formålet med denne aksjonen er å få forståelse for industriens betydning for velferd og bosetning i landet vårt. Den består i dag av 60 fagforeninger.

Den store saken som aksjonen sloss for er å sikre kraft til normal pris til industri og husholdninger. Industriaksjonen jobber blant annet for:

-Demokratisk og nasjonal kontroll med kraftressursene for å sikre norsk industriutvikling.

-Fremme industriutvikling som foredler naturressursene og tar hele landet i bruk.

-Elektrifisering av oljeinstallasjoner på sokkelen som virkemiddel for utvikling av Norsk havvindindustri. Dette ved at vindmøller forankres ved eksisterende oljeplattformer. Disse hav-vindmøllene vil forsyne strøm til plattformene, slik at ikke strøm fra land skal brukes til dette.

Hovedsaken nå er å hindre at Norge godtar EUs fjerde energimarkedspakke. Industriaksjonen ønsker at Norge skal bruke sin reservasjonsrett mot EUs fjerde energipakke.

Stortingsvalget 2025

Dette mener aksjonen må bli veldig viktig fram mot stortingsvalget 2025. På seminaret ble det lagt

fram en rapport som slo fast at vi har fått et strømsjokk i Norge, fordi norsk vannkraft er sauset inn i et fritt europeisk energimarked. EU ønsker at strømmen skal være som hvilken som helst vare og at den skal selges til den som vil betale mest for den.

Kraftomsetningen i Norge er privatisert, fordi offentlige eiere har overlatt makten til profittsøkende energiselskaper. Dette skjedde før Russland startet krigen mot Ukraina.

Nødvendig infrastruktur

Aksjonen krever at prisen for elektrisk kraft ikke skal bestemmes på børsen, men at det skal regnes som nødvendig infrastruktur. Prisen på strøm skal være priset ut i fra produksjonskostnadene, med tillegg for transport, nyinvesteringer og vedlikehold. Dette synet kolliderer med EUs energipolitikk.



Fra kull til diesel

Den tidligere statssekretær i Industridepartementet, Trygve Tamburstuen, fortalte at Norge har begitt seg ut på ville veier i energipolitikken. Dette begynte på 90-tallet. Han appellerte om at Norge må ta tilbake kontrollen av kraften. Som eksempel på hvor langt det har gått i regelrett tull, fortalte han at Norge har stoppet produksjonen av kull på Svalbard. Nå importeres diesel for å drive kraftverket der oppe! Kull blir fremdeles brukt en god del i Norge, men den blir nå importert fra Columbia i Sør-Amerika.

Avhengig av strøm

Isak Lekve fra De Facto slo fast at Norge er mer avhengig av strøm enn nesten alle andre land både til private husholdninger og til industrien. Norsk industri, og spesielt tungindustrien, er helt avhengig av at kraftprisene kommer tilbake til det nivået vi hadde før 2021. Ved begynnelsen av det forrige århundre sikret norske myndigheter utviklingen av norsk industri ved at de innførte konsesjonsloven, som sikret at vannkrafta ikke ble solgt ut av landet. Strømprisene var i de siste ti årene før 2021

gjennomsnittlig 33 øre for kilowattimen (KWH). Men i løpet av 2021 kom strømprisen helt ut av kontroll og kom opp mot 10 kroner per KWH.

To store strømkabler

Dette skjedde fordi siden sommeren 2021 har norske kraftpriser fulgt europeiske gasspriser. Dette skjedde som en direkte konsekvens av åpningen av to store strømkabler til Tyskland og England dette året. Da ble den norske konkurransefordelen med billig kraft borte. Hvis vi ikke får stoppet denne koblingen, så forsvinner grunnlaget for den norske kraftkrevende industrien.

Det er jo ikke på grunn av nærhet til markedene som gjør at kraftkrevende industri er i Glomfjord, Årdal, Sauda, osv. Da blir naturligvis slik industri etablert utenlands, nær markedet. Dette er ikke noe nytt.

I 1920-åra ønsket tyskerne at det ble bygd eksportkabler til Tyskland. Dette ble avvist av Norske myndigheter, med begrunnelse av at en ønsket arbeidsplasser i Norge. Denne



Trygve Tamburstuen.

Foto: John Peder Denstad.

krisen har ikke kommet ennå, fordi mange av disse bedriftene har langsiktige fastprisavtaler på strøm, som kanskje varer helt til 2030. Det mest alvorlige med EUs fjerde energimarkedspakke, er at den i realiteten fullfører Norges integrasjon i EUs kraftmarked, med ingen vei tilbake.

Privathusholdningene i Norge er blitt sikret mot kjempestore strømgjeldninger av støttepakke fra regjeringen som sikrer en ikke elt for høy strømpris. Men staten bruker flere titalls milliarder kroner på dette i året.

Glomfjord kraftverk



Russlands kriger mot sine naboland

De europeiske kolonimaktene, med England og Spania i spissen, sikret seg kolonier ved hjelp av skip med soldater som seilte over verdenshavene. Russland erobret enorme områder fra sine naboland uten å måtte seile over verdenshavene.



Nils Bull, pensjonist,
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Tsjetsjenia

Tsjetsjenia er et land i Kaukasus, som er okkupert av Russland. Det har omkring 1,4 millioner innbyggere. Noen Tsjetsjenere er

kommet til Norge og noen arbeider på jernbaneverkstedene. Under den 2. verdenskrig, i februar 1944, evakuerte Stalin hele befolkningen til Sibir. Sovjetunionen gjorde dette fordi de anså dem som upålitelige i kampen mot Hitler-Tyskland. Det samme skjedde med flere andre folkegrupper, blant annet Tartarene på Krimhalvøya.

Folkeforflytning

Folk fikk bare ta med seg det de kunne ta i farten. De ble fraktet til Sibir, i vinterkulda, februar 1944. Mange døde selvfølgelig. Men lokalbefolkningen i Sibir hjalp dem så godt de kunne. De fikk ikke vende tilbake til Tsjetsjenia før det hadde gått 13 år, i 1957. Nå de kom tilbake, så bodde

Russiske emigranter i husene deres. De måtte bygge sine hjem andre steder enn der de hadde bodd før. Mye likt som engelskmennene gjorde det ved å flytte inn protestantiske skotter i det katolske Nord-Irland. Russland har gjort det samme i erobrede naboland, som blant annet de Baltiske statene, ved Østersjøen og i Ukraina, inkludert Krimhalvøya.

Nådeløs krig

Tsjetsjenia, med sine 1,4 millioner innbyggere, klarte å bli selvstendige i og med oppløsningen av Sovjetunionen på nittitallet. Men Russland gikk til en nådeløs krig, hvor blant annet hovedstaden Grozny, med 400 000 innbyggere ble jevnet med jorden. De russis-



ke soldatene fikk etter erobringen av byen tre dager, da de hadde straffefrihet for alt de gjorde av ran og drap. Grozny ble i 2003 erklært av FN som jordas mest ødelagte by. Russerne vant til slutt krigen. 200 000 Tsjetsjenere var drept, derav 40 000 barn. 200 000 flyktet fra landet.

Quislingstyre

Tsjetsjenerne måtte kjempe alene mot denne enorme overmakten. Nå er det Quislinger som styrer landet på vegne av Russland.

Tsjetsjenerne støtter selvfølgelig Ukrainas kamp for selvstendighet. De vil også advare om at Russland bruker omsorg for russiske innbyggere i naboland som påskudd for okkupasjon og krig. Russland har okkupert 20 % av Georgia

med en slik begrunnelse.

Minoriteter

Putinregimet er ivrige etter å sende minoriteter som soldater i krigen mot Ukraina. Vernepliktige Tsjetsjenere må oftest dra i krigen mot Ukraina. Det samme gjør de med innbyggerne på den okkuperte Krimhalvøya. Her pålegger de familiene å sende en av sine til den Russiske hæren. Hvis ikke sønn, så må de sende en far eller en onkel.

Folkeavstemning

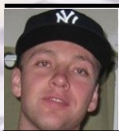
Krim var en del av Ukraina som Russland erobret ved å arrangere en såkalt folkeavstemning, hvor tilslutning til Russland selvfølgelig fikk flest stemmer. Så sendte Putin inn sivilkleddede soldater som

overvåket at parlamentet på Krim fattet vedtak om tilslutning til Russland.

Russland opptre slik overfor sine undertrykte folkeslag og naboer. Dette har skjedd i lang tid, og det skjer i dag. Det har skjedd før NATO og USA økte sin innflytelse i gamle øststater. Det samme som skjedde i Tsjetsjenia, gjør russerne i Ukraina nå. Først Tsjetsjenia, så Georgia og nå Ukraina.

Det starter på våren

... og er mange ganger ikke ferdig før langt ut på høsten. Vi snakker om årets lønnsoppgjør - og hvordan gikk det?



Glenn Noss, leder
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Etter mange timer på overtid kom Norsk Industri og Fellesforbundet (frontfaget) fram til en ramme på 5,2 prosent. Deretter ble det for vårt område først gitt et generelt tillegg på 13 650 kr.

Hos Mantena ble det et tre-delt generelt tillegg, basert på lønnsgruppene. 1) 27 900 kr. 2) 30 400 kr. 3) 31 800 kr. I tillegg ble det

gjort mindre endringer i overenskomsten.

I Euromaint ble de enige om et generelt tillegg på 30 000 kr. Og en reduksjon i lærlinglønningen. Denne gikk fra 50-75-75-75 til 30-50-75-75. Altså, en prosentvis reduksjon i forhold til fagarbeiderlønningen de to første halvårene.

Prosjenter var det også snakk om i Stadler-forhandlingene. Det ble først enighet om heving av minstelønnsatsen på 28 000 kr. Også kutt i prosent på nattillegg og overtidssats for søndagsarbeid, fra 100 prosent til henholdsvis 70 og 45 prosent.

Dette resultatet var ikke medlemmene fornøyd med, da omtrent

72 prosent av de som stemte svarte nei i uravstemningen. I midten av september skulle de til Riksmegleren, men ble enig rett før. Det nye resultatet var en årlig økning i minstesats på 37 000 kr. Natttillegget ble på 80 prosent og overtidssats på søndag ble på 85 prosent. I tillegg ble det noen mindre forandringer på tekster i overenskomsten.

Trondheim

På Marienborg har det skjedd mye siden sist det kom en rapport herfra. Mye av ledelsen har blitt skiftet ut, og nå har vi også fått ny foreningsleder, da Jon Morten Thomassen tar over etter at jeg blir landsrådsleder.



Torbjørn Støre, leder
Jernbanenes Verksted-
arbeideres Landsråd

Den siste tida har vært preget av den tragiske avsporingen på Nordlandsbanen hvor lokføreren mistet livet. Sporet har vært stengt over en måned, og personell fra Marienborg har utført vedlikehold på materiell fra CargoNet og SJ i både Mo i Rana og i Bodø. Her har vi fått på plass en avtale om kompensasjon ved arbeid utenfor stasjoneringsted. Situasjonen rundt diesellokomotiver har fra før vært anstrengt, med kun 5 gamle DI4 til å ta seg av persontrafikken Trondheim-Bodø, og nå mistet vi 20 % av lokomotivene.

Det jobbes med å få berget en del viktige komponenter som kan brukes som reservedeler. Lokomotivet er fraktet til en industrihall i Mo i Rana, hvor man forhåpentligvis får brukt nok tid på denne jobben. Det går rykter om å leie inn to TME lokomotiver, som har mye til felles med DI4, for å klare trafikken på Nordlandsbanen. Tidligere erfaringer med kvaliteten på disse tilsier at det kan bli utfordrende å holde disse i trafikk, men

har tro på at vi skal klare det.

På Team Felles vil det bli veldig mye jobb over nyttår. Det skal utføres en storkontroll av DI4, en R3 kontroll, som starter over nyttår og forhåpentligvis vil bli ferdig til sommeren. I tillegg er det to revisjoner på CargoNets lokomotiver som skal utføres samtidig, så det vil bli nok å henge fingrene i. Her er vi som tidligere bekymret over mannskapsmangel. Det kan fort bli en voldsom slitasje på nøkkelpersonell som må bidra over alt.

Noen som virkelig har fått merke naturens herjinger det siste året er gjengen som tar seg av vognvedlikeholdet på Driftsbanegården. De startet året med at Dovrebanen var stengt på grunn av at Randkleiv bru kollapset under uværet Hans, og avslutter året med redusert/ingen kjøring, på grunn av avsporingen på Nordlandsbanen. Samarbeid med Lodalen har vært nøkkelen i begge disse hendelsene. Da Dovrebanen var stengt og det var ekstra mange vogner på Driftsbanegården, fikk vi hjelp av mannskap fra Lodalen.

Grunnet mindre kjøring på Nordlandsbanen nå og i tiden fremover, vil vi få tilført mere av arbeidet som normalt har vært utført i Lodalen. Det gjør at Mantena får tatt unna mere arbeid på SNA i Lodalen, og vi får nok arbeid til våre ansatte på Driftsbanegården. Et strålende eksempel på at det går an å samarbeide på tvers av



*Ny foreningsleder:
Jon Morten Thomassen*

lokasjoner! Her vil vi ikke få full drift på Nordlandsbanen med nattogkjøring før nye lok er på plass, noe som forhåpentligvis skjer i løpet av de første månedene i 2025.

Det har også vært mye jobb på godsvogner på Brattøra og Narvik. Personell fra Narvik har også bidratt med vedlikehold av godsvogner som har vært nord for bruddet på Nordlandsbanen ved å reise til Bodø. I Narvik har de som nevnt tidligere flyttet inn i en ny hall, men det er fortsatt frustrasjon rundt Bane Nor og at ting tar tid. Uteområdet skulle for eksempel vært ordnet opp for lenge siden. Siden sommeren har det vært et stort hull grunnet feilsøking på den vannbårne varmen, noe som skaper utfordringer med truckkjøring til lageret. Det er også andre småting som skaper unødvendig mye frustrasjon.

Etter en periode hvor vi har gått fra turnusarbeid til dagtidsarbeid på de fleste avdelinger, ser vi nå at kundene på Marienborg etter spør at vi skal begynne å jobbe kveld og natt igjen. Dette blir utfordrende med tanke på at avdelingene har blitt mindre, og at turnusarbeid krever flere tilgjengelige personer. Det blir spennende å se om vi klarer å finne gode løsninger som alle blir fornøyde med.

Litt skryt til Bane Nor Eiendom også; de jobber nå med å forlenge sporet i dreiebenken, slik at man kan dreie lengre tog uten å måtte vendekjøre togsettet for å få tatt alle hjulganger. Dette arbeidet innebærer å flytte en trafo, så det er mye arbeid. Dette er noe vi har ventet på lenge, så håper det kommer i orden som planlagt, og at dreierens arbeidsforhold blir tatt på alvor med tanke på vær og vind, når dette nå blir en hall med gjennomkjøring.

Er fornøyd med at vi har mye arbeid fremover, og at det jobbes godt både på gulvet og i ledelsen her i nord. Det blir en interessant vår med revisjoner og forhåpentligvis et par «nye» lokomotiver, så ting ser bra ut!

Ønsker alle en god jul og et godt nytt år fra oss her i nord!

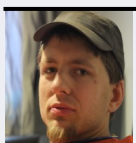
*SJ-sett, Driftsbanegården.
Foto: Thomas Hovde Jensen.*

*Foto ny foreningsleder:
Kristian Sørdal.*



Lodalen

I Vognhallen er Bane Nor i sluttfasen med å bygge takanlegg på spor 16. Riktig så fint blir det. Så kan man jo diskutere hvor koselig kritt-hvitt led-lys er.



Johannes H. Haugen
Klubbleder Mantena Lodalen
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

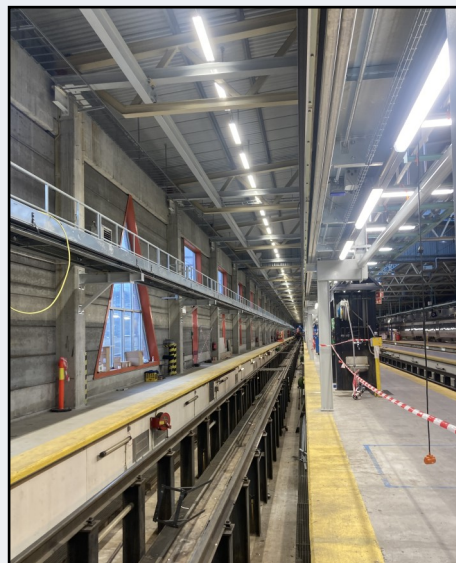
På type 78 er det modifisering av dører som pågår for fullt. Det har vært mye tull med settene og det er fremdeles mange spanjoler som jobber med garantisaker. For type 71 sin del er disse togene fortsatt stabile. Blir spennende å se hvordan Norske tog vil behandle dem når de etter planen overføres dit neste år. Den planlagte oppgraderingen av traksjonselektronikk er foreløpig stoppet

I dreibenken ligger det nå an til at det blir ny dreiebank, i mellomtida blir det dreieing på Sundland.

I vogn/73 er det fokus på kursing for tida. En godt voksen gjeng gamle gubber med rundt 200 års

erfaring til sammen, har fått kurs i lokkobling. Undertegnede var yngst i alder og har kun 21 år på banen. Det var høy knirkefaktor i både skuldre, knær og rygger. Heldigvis ble det ikke utdelt stilpoeng. Alle besto med glans. Noen videre krav om praksistimer i etterkant var det ikke behov for. Det fikk holde med 30 års gjennomsnittlig læretid.

Spor 16 i Vognhallen og gutta på kurs.



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

Landsmøte

Hvert fjerde år er det landsmøte i NJF. Da velges tillitsvalgte i forbundets ledelse.

I tillegg er det et rikt program hvor det er lagt opp til debatt om jernbanetemaer. NJF organiserer ikke bare jernbaneansatte, men også ansatte i VY buss. Så temae- ne omhandla både vei og bane.

Innledning var på søndag 27. oktober. Avslutning påfølgende onsdag.

Temaene var blant annet for- svar og beredskap. Godstrans- porten. Bussbrabsjen og EUs 4. jernbanedirektiv.

To ringrever takket for seg, Audun Sør-Reime og Jane B. Sæthre. Begge fikk med seg LOs høythengende pris, Pioneer- en.

Ny leder i jernbaneforbundet er Torfinn Håverstad fra Ven- nesla. Han har jobbet på jern- banen siden 1984. Og har tid- ligere erfaring som leder av landsrådet for trafikk teknikk og administrasjon, før han kom inn i forbundsledelsen. Vi vil samtidig takke Jane for det veldig gode samarbeidet vi har hatt gjennom hennes 28 år i forbundsledelsen.

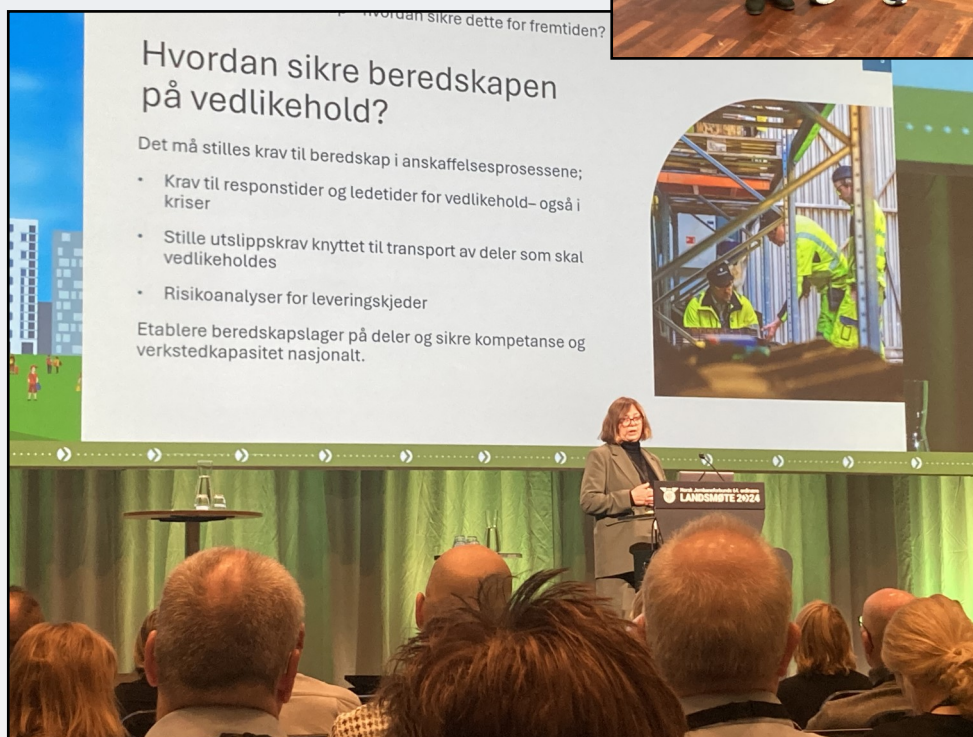
Gledelig for verkstedsektoren er at Petter Trønnes fikk for- nya tillit. Nye inn i ledelsen er Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø, som har vært tillitsvalgt for

konduktørene i Oslo. Og Arild Kjempekjenn, busssjåfør som har vært i LO-Stat i en årrekke.

Johannes H. Haugen.

Avtroppende forbundsleder Jane Sæthre og landsrådsleder Torbjørn Støre.

Styreleder i Mantena, Kari Broberg, om beredskap og vedlikehold.



JIL Grorud

Leier ut varebiler og tilhengere.

Ta kontakt med
Are Holen:
916 66 375

eller Yassin Rafiq:
988 79 433



Togtur for kreftsyke barn

Foreningen i Oslo har støttet Jernbanepersonalets turkomite økonomisk gjennom mange år. Komiteen ble etablert i 1982 og har siden 1988 arrangert turer for kreftsyke barn hvert tredje-fjerde år. Grunnet blant annet pandemi, var siste tur i 2017. Men i år ble det atter en gang tur. Denne gangen til vakre Bergen.



Johannes H. Haugen
Klubbleder Mantena Lodalen
Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Efter oppsplittinga av jernbanemateriellet som har foregått i kjølvannet av jernbanereformen, var det ikke lenger mulig å låne materiell fra de kommersielle aktørene.



Oslo

De har knapt nok materiell til å klare sine egne kjøringar. Løsninga ble å få bistand fra jernbanemuseet og deres såkalte stålvognstog.

Bestående av museale vogner av type 3 og 5 generasjonen (av de som ikke ble ombygget i Ungarn og brukes i daglig trafikk på Dovre og Sørlandsbanen). Som lokomo-

tiv ble selveste El 13 2142, som ble satt i stand med stor bistand fra frivillige medlemmer av Norsk Jernbaneklubb for en god del år sia. Og som fikk en boggioverhaling så sent som i fjor, på verksted Grorud.

Turen er blitt til gjennom frivillig ulønnet innsats og sponsing både fra private og bedrifter. Budsjettet



Bergen



lå på rundt en halv million.

To konduktører, to lokførere og en teknisk person fra NJM. Sju vogner, inkludert en sovevogn fra 1966, og omlag 200 reisende tok turen omtalt som en «magisk reise fra hovedstaden til byen mellom de syv fjell».

Avreise var torsdag 12. september. Det var ikke lagt opp til aktiviteter på stasjonene underveis, unntatt i Oslo og Bergen, hvor jernbanemusikken spilte. Det var underholdning i toget, med musikk og konkurranser i stedet. Masse mat var donert, så man hadde det man trengte ombord.

I Bergen var det plenty av muligheter for kulturelle besøk på fredagen. Da var det Kulturnatt. Da kan man blant annet besøke buekorpsmuseet, eller den relativt nyåpnede veterantrikken fra

Teknisk museum på Møhlenpris, som eksempler.

En av konduktørene, som til daglig jobber i SJ Nord, har bussslappen og man fikk leid en minibuss som man brukte ved besøk hos Statsraad Lehmkuhl og Akvariet på lørdag.

Søndag var det hjemreise. Toget var i Oslo rundt halv seks på kvelden. Undertegnede ble med, av egen interesse, toget opp i Lodalen og fikset noen feil, mens personalet ryddet vognene. På Mandags morgen dro toget hjem til Hamar.

Dette kan ha vært den siste store turen som arrangeres av turkomiteen. Som vi også ser tendenser til i andre frivillige organisasjoner innenfor jernbanen, og i landet generelt, er aldersgjennomsnittet høyt blant medlemmene. Skal slike flotte organisasjoner fortsette å eksistere, trenger man

nytt blod. Så vår oppfordring er å bli aktiv i frivilligheten. Uten frivilligheten blir Norge og jernbanen, et fattigere sted.

Både turkomiteen og jernbanemusikken er gode eksempler på frivillige organisasjoner som vi ikke kan ta for gitt at vi har i fremtida.

*Den majestetiske stålbarken **Statsraad Lehmkuhl** er verdt et skue ved besøk i Bergen.*



Bilder: Roar G. Nilsson

En prat med Arne Roland

Hva tenker du nå, Arne?

Mantena var i alvorlig økonomisk utføre på vårparten. Krisen var nær, kassa var bunnskrapt, og Mantenas eksistens sto på spill. Lobbyvirksomhet fra administrasjonen og tillitsvalgte mot Storting, regjering og eier gikk på høygir. Endringer måtte til. Ny direktør måtte på plass.



Dag-Arne Johansen
Pensjonist, Statsbanenes
Vst.arbeiderforening, Oslo

Forrige sommer kom Arne Roland inn i Mantena-styret som et friskt pust, uten å kjenne bedriften særlig godt. Men kunne *han* bli løsningen? Han fikk i alle fall sjansen – og tok den...

- *Hva tenkte du da du ble spurt?*

- Først og fremst så var det en tillitserklæring. Etter ett år i styret kjente jeg jo litt til selskapet. Jeg satt jo med en del kunnskap om lederne og driften. Jeg trodde jeg kunne gjøre en forskjell. Jeg har erfaring fra operativ drift med helikoptre, bakgrunn fra Fjordline, Aker... Erfaringer som sånn sett er relevante og overførbare, men uten *den* jernbaneerfaringen. Likevel, jeg skulle jo først og fremst lede en kompetent ledelse...

57-åringen sitter rolig og snakker på kontoret sitt, innerst i hjørnet av Mantenas hovedkontor i Banebygget på Oslo S. Opprinnelig er han fra Indre Agder, oppvokst på et småbruk ikke veldig langt unna Mandal. Drømmen var vel egentlig å bli pilot, eller jagerpilot,

retter han seg sjøl på. Jagerpilot. Det hadde vært saker. Men så ble det økonomi, siviløkonom, med prosjektstyring, en slags mellomting mellom økonom og ingeniør. Han bor opprinnelig i Stavanger, ungene har flytta ut, og jammen fikk han ikke med seg kona på flyttelasset, nå leier de hybel i Asker, og bruker mye tid her, bedyrer han. Kona har ett års permisjon, så nå sjekker de ut livet på Østlandet. Og trives.

Om han angrer på at han sa ja til Mantena?

- Nei, absolutt ikke. Dette er veldig spennende. Dette er akkurat så krevende og utfordrende som forventet. Det er mye jobb, mye å gruble på. Man skal finne løsninger, det er den type utfordringer jeg setter pris på. Vi skal finne veien inn i framtida. Jeg liker å jobbe med kunder, ingen er likegyldig til tog, det berører så mange...

Da han kom inn i styret, etter forespørsel fra Næringsdepartementet, visste han ingen ting om Mantena. Han hadde knapt nok hørt om togvedlikehold. Så han måtte sette seg inn i hva dette var for noe. Men han kjente seg jo igjen, fra luftfarten. Så da forespørselen kom, først styrearbeid, så direktørjobben, følte han at han kunne gjøre en jobb.

- Noen trenger meg, tenkte jeg, sier han.

- *Hva har skjedd siden juni som forteller deg at Mantena fortsatt skal være en solid vedlikeholdsak-*

tør?

- Vi jobber mye med kunder. Det er behov for en solid norsk aktør, for det norske markedet, det svenske også, for så vidt, men særlig for det norske. Jeg har fått god innsikt i kompetansen i Mantena. Vi har mange dyktige folk. Jernbane-Norge trenger Mantena. Vi har fått bekrefta at vi er konkurransedyktige, gjennom Øresund- og Flirt-boggi-avtalene. Det er jo de store kontraktene som er landa. Så har vi redusert staben, vi snur hver stein for å redusere kostnader. Gradvis tar vi steg for steg for å modernisere måten å jobbe på. Også innenfor HMS. H1-tallene er på vei ned. Vi jobber med de bakenforliggende årsakene. Vi snakker med folk, vi må ta vare på hverandre. Du skal komme sikkert og hel hjem fra jobb. - Og så fikk vi jo tilførsel av kapital, tilføyer han. Det var jo veldig viktig. Vi har en finansiell basis nå, til å drive videre.

- *Det er ingen tvil om at folk var urolige, noen også kanskje stressa. Flere dyktige medarbeidere har måttet slutte. Hva vil du si til de ansatte som er her i dag?*

- Vi som ledere skal være tilgjengelige. Snakke om utfordringene vi står i. Og vi skal være ærlige på det. Mantena er fortsatt i en omstillingsfase. Utfordringene er der, se bare på Stavanger, der er det mye usikkerhet nå. Jeg har vært der og snakket med folkene våre. Det er viktig å være ærlige. Vi skal også avslutte SNA med Vy, vi må



Foto: Mantena

håndtere det på en god måte. Og vi skal håndtere driften i Stavanger på en best mulig måte.

Han er bemerkelsesverdig rolig, Arne Roland. Han virker ikke stressa, tar en slurk vann, kikker litt ut av vinduet, aviser telefonanropet midt i samtalen vår. Han var ikke vanskelig å be da vi ba om intervju. Det var en selvfølge. Han har fått ros for måten han er på. Så har han full forståelse for at alle ikke er like fornøyd. Selv med info-møter ukentlig, ville flere ha enda mer under nedbemanningsprosessen. Noen følte seg urettferdig behandlet. Men det var vanskelige beslutninger som må tas.

- Det er vår fordømte plikt å tilpasse virksomhet til den virkelighet vi lever i. Det er nødvendig for å sikre overlevelse og ta vare på flest mulig arbeidsplasser. Men å si opp gode folk er en av de minst hyggelige oppgaver en leder kan ha, men alle skal ha blitt hørt, sier Arne.

At bitterheten er der hos noen, har han ingen vanskeligheter med å forstå.

- Men vi må snu hver stein for å sikre fremtiden til Mantena.

- *Hva slags forhold har du til tillitsvalgte?*

- Superbra, vil jeg påstå. Det er en god forståelse av rollene, en stor grad av respekt. Det skaper tillit. Vi er ikke nødvendigvis enige i alt, men vi har en god og konstruktiv dialog, og krevende diskusjoner av og til. Tillitsvalgte har veldig mye å bidra med.

- *Mange mener det er altfor lite jernbanekompetanse i Mantena-ledelsen i dag. Hva sier du til det?*

- Det er det jo bare å erkjenne at ingen av oss i topplederteamet har lang fartstid fra sektoren. Vi har ikke mye og lang jernbaneerfaring. Men jeg synes lederteamet har plukket opp mye på veldig kort tid. På toppen er ikke jernbaneerfaringen så stor, men på ni-

vået under er det til gjengjeld mange ledere med veldig mye konkret erfaring og kunnskap. Vår jobb på toppen er å tilrettelegge så jobben kan bli gjort, vi skal ikke fortelle hvordan jobben skal gjøres. Det er mange dyktige folk der ute. Men så har vi til gjengjeld erfaring fra andre bransjer, og kan bidra til fornyelse - det er viktig det også.

- *Hvordan ser Mantena ut om 10 år?*

Han tenker seg litt om før han svarer. Tygger litt på det. Men virker trygg på svaret.

- Vi er minst like store. Vi tjener penger, og er en viktig aktør i Skandinavia. I forhold til komponent har vi nye og bedre fasiliteter som øker muligheten for mer effektiv produksjon. Vi er langt framme på tilstandsbasert vedlikehold. Vi har ingeniører som er anerkjent, vi skal vise hva vi er gode for, sier han.

For kun få år siden var NSB, nå Vy,

Mantenas desidert største kunde. Omtrent alt vi utførte, utførte vi for dem. Det har endret seg drastisk. Nå har vi minimalt med jobb for Vy, sammenlignet med før. Arne lytter, trekker ikke en mine. Hører på faktaene. Så sier han: - Mantena har jo vært i konkurranse. Men vi har ikke nådd fram på alle mulighetene. Jeg synes vi jobber godt med å ha en god relasjon til Vy. Vi fikk landa Flirt-boggivtalen med dem, og vi vant vedlikeholdet i Flåm. Så ble det sånn at de nye lokaltogene fra Alstom, som vi gjerne skulle hatt vedlikeholdet på, det valgte Vy å utløse opsjon på i forbindelse med Ø1/Ø2, det var en del av den pakka.

- Hva tenker du om Mantena nå da?

- Vi har god oversikt over hva vi trenger å gjøre. Gjennomføringen er godt i gang. Vi har gode planer. Altså; den lange planen er veldig klar. Mantena er litt som et tankskip, vi er ingen speedbåt, så det tar noe tid å få snudd om kursen. Jeg har klokkeetro på å bygge stein for stein, det er hardt arbeid. Det



Foto: Mantena

lønner seg. Da kommer resultatene. Stå opp om morran og få jobben gjort. Det er veien til suksess. Vi er i en krevende omstilling, men jeg har klokkeetro på at dette lar seg gjøre. Vedlikehold er viktig.

- Jeg har utfordra direktører og konsernsjefer flere ganger før, blir du med på et boggibytte i Lodalen en dag?

Arne smiler, så ler han, før spørsmålet er ferdig stilt. Han skjønner tegninga. Han retter seg opp i stolen, og utbryter: - Ja, helt klart!

Jeg har selv traktor, gravemaskin og hjullaster, og er ikke ukjent med å måtte skru litt, så boggibytte blir jeg gjerne med på!

- Jeg skal snakke med folkene i Lodalen, vi må prøve å finne noe skikkelig tunge oppgaver til deg. Nå skal du få....

- Jeg er klar, sier han. Bare si fra!

Flåmvarsel - nye løftebukker



I tillegg til videre avtale med VY, har det på Flåm kommet nye løftebukker - og vi slipper å leie mobilkran hver gang vi skal løfte. Dette har vært etterlengtet, i lang tid. Bildene viser løft i forbindelse med boggirevisjon.

Jan Olsnes

FEM PÅ GØLVET

Vi har spurt fem medlemmer på Kvaleberg, Stavanger om følgende:

1. Mantena har sagt opp avtalen med Go-Ahead. Var dette forståelig?
2. Dere har møtt ny vedlikeholder, som har meldt interesse. Fikk du godt inntrykk?
3. Deretter fikk dere vite at Vy har fått tildelt strekningen fra 2027. Blir det kanskje bedre da?



Eirik Ravndal Pedersen.

1. Ja, går ikke an å være i en kontrakt du taper penger på, i hver måned.
2. Nei, på ingen måte, fremsto arrogant og planen, eller mangelen på en plan, virket veldig lite gjennomførbart.
3. Tror ikke det blir noe forskjell.



Odin Takvam.

1. Ja.
2. Nei.
3. Kanskje.



Espen Høiland.

1. Så absolutt, hvorfor ha en kunde som tillater sin leverandør å gå mange millioner i minus, hvert eneste år, uten å reforhandle.
2. Nei, arroganse, mangel på ydmykhet og liten gjennomføringsevne, kan komme til å ende i massiv kompetanseflukt.
3. Ja, mye bedre organisert selskap.



Tobias Høgemark.

1. Ja, det var forståelig.
2. Nei, på ingen måte.
3. Muligens for kundene.



Ivar Kacht.

1. Ja, det var det.
2. Nei, fikk ikke det.
3. Ja, da beholder vi det norskt på den norske jernbanen.

Espen Høiland / Glenn Noss

B

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE

Returadresse

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
Mantena AS Grorud
Eilert Smiths vei 1
0975 Oslo

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



TAKKEANNONSER

Tusen takk for blomster på min 80-årsdag.
Hilsen Per Anker Andersen.

Tusen takk for blomstene jeg fikk på min 80-årsdag.
Hilsen Frank Sand.

Takker for blomster på min 75-årsdag.
Hilsen Harald Huseby.

Takker for blomster på min 70-årsdag.
Hilsen Bjørn Edvardsen.

Tusen takk for blomsterhilsen på min 70-årsdag.
Hilsen Ivar Petter Stubberud.

Tusen takk for blomster på min 70-årsdag.
Hilsen Svein Andresen.

Takker for blomsterhilsen på min 80-årsdag.
Hilsen Hans Magne Ulseth.

Tusen
takkk

Tusen takk for fine juleblomster som jeg fikk på min 80-årsdag.
Hilsen Knut Nilsen.

Tusen takk til verkstedarbeiderforeningen for de fine blomstene på min 70-årsdag.
Med vennlig hilsen
Stein Tore Skarsbø.

Takker for blomsterhilsen på min 80-årsdag.
Hilsen Helge Andersen.

Tusen takk for blomster på min 75-årsdag.
Hilsen Finn Erik Strömberg.

Takker for blomster på min 70-årsdag.
Hilsen Kent Andersen.

Takker for blomster på min 70-årsdag.
Hilsen Bjørn Justad.

Takk for blomsterhilsen på min 70-årsdag.
Vennlig hilsen
Jan Kristiansen.



Hjertelig takk for all oppmerksomhet og vennlig omtanke i forbindelse med Børge Olesens bortgang.

Thea, Aksel og Kirsten
m/familie

Søknadsfrist for Skei i påsken er 15. januar 2025

Det er mange som vil besøke Skei i vinter. Med ypperlige forhold i skispor og i alpinbakken har stedet blitt utrolig populært. Ønsker du å tilbringe påsken på Skei, er søknadsfristen 15. januar. (NB! Solhell: 1. april)



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