



# Verkstedarbeider'n

verkstedarbeideren.no

Nr. 4 – desember 2011 - Utgitt siden 1946 - Utgiver: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

## **Hvordan skal jernbanen drives?**



Foto: Øystein Grue, Jernbaneverket

Noen store i norsk jernbaneverden melder hvordan tilstanden er på norsk jernbane og hva som må gjøres. Les mer på side 2

### **CargoNet-verksted blir Mantena** Side 4



### **Om avreglering- en av järnvägen**



### **Nei til vikar- byrådirektivet!**

Les side 8



# Hvordan skal norsk jernbane drives?

**Rapport med riktig beskrivelse av den elendige tilstanden på jernbanen. Men de fleste tiltakene for å bøte på dette fører til enda flere problemer for norsk jernbanedrift.**



Nils Bull  
Nestleder,  
Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

## ”Hovedutfordring for norsk jernbane”

er en rapport som ble lagt fram 29. november i år. Noen store i norsk jernbaneverden melder hvordan tilstanden er på norsk jernbane og hva som må gjøres.

Følgende folk står bak:

Sjefer i Samferdselsdep, direktører i Jernbaneverket og NSB, sjef i Jernbanetilsynet og Flytoget, sjef i Tollpost.

Det er en rapport som gir en gjenkjennelig bilde av hvordan tilstanden er på jernbanen:

Store deler av infrastruktur er over 100 år gammel, 95 prosent av nettet er enkeltsporet, varme/kulde/regn fører lett til at infrastrukturen bryter sammen.

Krav til moderne jernbane har økt sterk i seinere år, dette fører til sterk økning av kostnadene.

85 prosent av all persontransport i landet er lokal-togtransport eller intercity trafikk på Østlandet. Nytt dobbeltspor har ført til sterk økning i reisende på lokal-tog mellom Stavanger og Sandnes.

Pendlingen til Oslo er doblet siste 20 år. Lange reiser mellom byene i sør Norge har ikke økt.

Banenettet er tilpasset fortida, -ikke dagens behov.

Godstransport på jernbanen er viktig mellom de store byene som har bane, men det er dårlig lønnsomhet med dagens rammebetingelser og elendig skinnegang.

-Kapasiteten er sprengt på de mest trafikkerte banestrekningene. Dette gir store driftsforstyrrelser.

-Aldrende arbeidsstyrke, og en prekær mangel på nyutdannede personer med jernbanekompetanse.

-Arbeidskapasiteten er svært pressa og på mange områder sprengt. Dette gjelder fagarbeidere, ingeniører og annen nøkkelkompetanse i jernbanesektoren. Det mangler en generasjon spesielt blant fagarbeidere, mange nærmer seg pensjonsalder samtidig som aldersgruppa 35 til 45 år er fraværende.

-I dag er kapasiteten sprengt i sentrale deler av jernbanenettet, på terminalene, i verkstedene, materiellparken og i anlegg for vending/parkering av tog.

## Rapporten anbefaler at følgende må gjøres:

-Vesentlig høyere bevilgningsnivå. (Alternativ finansiering ønskes utredet.)

-Planlegge utbygging i 20 til 40 års perspektiv. Planlegge å bygge ut større strekninger samlet. Drastisk øke utdanning / etterutdanning/forskning i jernbanefagene.

-Øke kapasiteten i jernbanesystemet, mer og raskere vedlikehold slik at anleggene sikres mot ras og flom.

-Veksten i befolkning mot 2040 kommer på sentrale Østlandet og Nord-Jæren. Her må en bygge effektiv jernbane.

-EU jernbanepolitikk blir ikke kritisert. Økt konkurranse og omstrukturering både på gods og persontransport som en følge av EU regler. (Fremhever konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen).

## Ingen forslag om utbygging av jernbane utenfor pressområdene. Store deler av Norge holdes utenfor. Grappa vil og omorganisere jernbanesektoren:

-Jernbaneverket foreslås å bli en koordinerende og nøytral enhet som skal som nøytral part samordne planer og daglig drift på jernbanen. ( I dag har dette i hovedsak vært hos NSB).

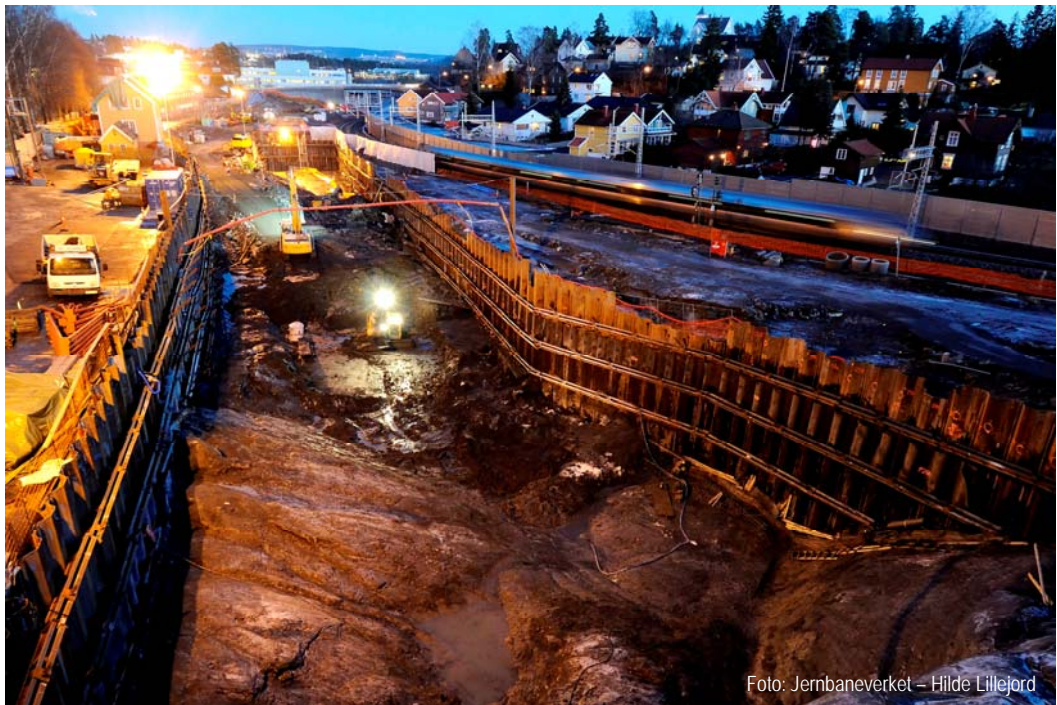
-Rapporten fremhever at i Sverige eier staten/fylket togene og disse blir så tildelt den som vinner anbudet på den aktuelle strekningen. I Norge eier jo jernbaneselskapene (les NSB) materiellet.

-De fremhever også at det må til en uavhengig forvaltning av jernbaneverkstedene for å øke konkurransen på leverandørmarkedet. Man vil at Jernbaneverket skal overta driften av godsterminalene. Alt dette skal gjøres for å sikre alle selskapene lik tilgang på tjenester osv.

**Dette foreslås til tross for at vi vet at der hvor jernbandrift er best er der hvor det er samme selskap som eier hele jernbanen (skinner, tog osv). Japans persontrafikk og godstransporten i USA er eksempe-**

ler på dette. Fransk jernbane drives i praksis på denne måten. Jernbanedrift er komplisert og oppnår best resultat når det er et selskap som styrer eier og styrer både skinner og tog. Men her til lands skal en altså drive etter bokstavtro tolkning av EU-regler.

Men NSBs representant i utvalget, Ingulstad har tatt dissens og påpeker at tiltak med sikte på full konkurranseutsetting av persontrafikken krever store ressurser og har ikke vist påviselig effekt i form av bedre kapasitet og punktlighet. Han påpeker også at utbygging og fornying, samt full utnyttelse av knappe ressurser vil være dominerende de nærmeste 5 – 10 år.



Eksempel på jernbaneutbygging i Norge, byggegrop i Asker

Ingulstad er også mot å vurdere på nytt eierskap til stasjoner, verksteder og terminalområder.

## **Vi gratulerer NSB og Mantena med avtalen om vedlikehold av Flirt togene**



Glenn Rygh, Leder Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Etter mange runder med tautrekking mellom NSB, Mantena og dyktige tillitsvalgte fra Norsk Jernbaneforbund og Verkstedarbeidernes landsråd, gjorde NSB til slutt et klokt valg av vedlikeholder av de nye Flirt-togene. Mantena fikk vedlikeholds-kontrakten. Togene leveres av det sveitsiske selskapet Stadler. Mantena har som motto å være ”ledende leverandør av vedlikeholdstjenester til skinnegående materiell i Norden”. NSB har med sitt valg vist oss at vi som jobber i Mantena fortsatt kan ha

tro på vårt målsetting. Avgjørelsen betyr at vi som er ansatt for å reparere NSBs tog, kan utvikle vår kompetanse på absolutt siste skrik av tog teknologi. Dette er en gedigen opptur og oppmuntring for oss som skrur.



Dette er et av de nye Flirt-settene fra Stadler som skal vedlikeholdes av Mantena

# CargoNet-verksted blir Mantena

**12. desember holdt Halvdan Blyth fra CargoNet informasjonsmøte på Grorud om overføringen av vedlikeholdet på CargoNets rullende materiell til Mantena. Dette har vært diskutert over lang tid; fra tidlig på sommeren, men det ble opplyst at nå skulle avtalen underskrives en av de nærmeste dagene**



Ove Hansen, Sekretær  
Statsbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Oslo

Bakgrunn for overføringen av vedlikeholdet skal blant annet være at vedlikehold ikke er en del av CargoNets kjernevirksomhet, og derfor settes ut.

En fordel med dette er at Mantena er en organisasjon som har vedlikehold som kjernevirksomhet, noe som er viktig for å utvikle mulighetene med stordrift, deler og logistikk, planlegging av ressursstyring.

Noe som var viktig var å sikre gjennomføring av CargoNets målsetting om kostnadsreduksjon. Mantena skal måles på kostnader pr produkt og materielltype,

stoppende feil, tilgjengelighet og utestående feil.

Totalt dreier det seg om 109 personer som blir overført til Mantena, 14 fra CargoNet vedlikehold blir igjen i CargoNet, deriblant 12 vognvisitører.

Det dreier seg om ca 220 millioner i vedlikeholdskostnader i 2011, i kontrakten med Mantena reduseres dette til 158 millioner blant annet ved salg av DI 8 maskiner, reduserte kostnader på personalet som blir overført til Mantena og at en del kjørte kilometer overføres fra EL14 til CE119. Avtalen skal gjelde i fem år med opsjon på to år.

Alle skal i utgangspunktet gjøre de samme arbeidsoppgavene som før. Et av

kravene fra CargoNet er at det er det samme kvalifiserte personalet som skal vedlikeholde CargoNets materiell.

Etter at informasjonen var ferdig, kom det noen innspill fra forsamlingen: Vi forstår det slik at Mantena mener sammenslåingen burde gå greit, Mantena har erfaring med å levere til flere forskjellige kunder i dag. Påstander om at det vil bli mye problemer ved gjennomføringen av dette ble imøtegått av flere som mente at det å samle vedlikeholdet igjen er det riktige å gjøre.

De som blir overført til Mantena, skal informeres av sin nye arbeidsgiver så raskt som mulig, det er bare en del praktiske ting som må på plass.



Foto: Dag-Arne Johansen

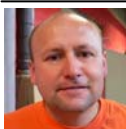
*De 109 ansatte i CargoNets verksteder blir Mantena-medarbeidere, her representert med Stein Holst*

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening er veldig fornøyd med at Mantena nå tar over vedlikeholdet av CargoNets lok og vogner. Vi har hele tiden ment at våre medlemmer som har skrudd på dette materiellet, hører hjemme i Mantena. Vi mente at når jernbanen ble delt opp i egne datterselskaper burde alt vedlikeholdet vært lagt inn i vedlikeholdsselskapet. Daværende ledelse i CargoNet tviholdt på at de skulle ha vedlikeholdet med inn i selskapet, det er gledelig at man nå har erkjent at dette var et blindspor - og har tatt konsekvensen av det.

***Foreningen ønsker alle medlemmer  
fra CargoNet og MiTrans  
lykke til i Mantena!***

# Engasjement og medvirkning = medarbeiderskap

**En god medarbeider tar ansvar både for egne arbeidsoppgaver, for kollegaenes ve og vel og for arbeidsplassen sin. Medarbeiderskap handler om å ta ansvar og vise initiativ. Det er altså det motsatte av begrepet ”det er ikke mitt bord”. Har vi hørt det noen ganger? Tenker vi slik?**



Nils Ole Morken  
Klubbleder  
Mantena Lodalen

HMS er prioritert i Mantena Lodalen. Ja, i hele Mantena. Hvorfor det er viktig sier seg selv. Det handler om din og min sikkerhet, helse og trivsel. Skulle bare mangle at vi da ikke skal delta i det som i så stor grad påvirker vårt eget liv.

Forbedringsforslag, hendelser, avvik; det er mange måter å bruke de systemene vi har for å bli bedre. Det handler om kontinuerlig forbedring. Ikke nødvendigvis

å være best, men å være de som er best på forbedringer, vekst og ikke minst utvikling. Så sørg for å delta **ta ansvar!** Ingen av oss er gode alene, men vi er alle en del av det hele, og derfor hverandres arbeidsmiljø i det daglige.

## **Benytt anledningen til å påvirke!**

Delta aktivt, vær med å utforme din egen arbeidssituasjon, og ditt eget arbeidsmiljø i en positiv retning. Husk det er ikke alltid hvordan du har det, men hvordan du tar det som er avgjørende. Altså har du et valg!

Å melde seg ut gir ingen gevinst

for noen av oss. De som ikke deltar bør heller ikke klage på resultatet. Å sitte på gjerde og si ”hva sa jeg”, eller ”det nytter uansett ikke”, eller ”vi har prøvd det før”, er ingen løsning.

Utvikling tar tid, så vi må ha litt tålmodighet, noen ganger mer tålmodighet. Men det nytter, hvis vi vil!

La oss sammen jobbe mot: Åpenhet og samarbeid, ansvarlighet og handlingsevne, arbeids glede og engasjement. Dette gir godt medarbeiderskap, og det trenger vi alle for å ha det bra i hverdagen.

**Utvikling tar tid, så vi må ha litt tålmodighet, noen ganger mer tålmodighet.**

# Tanker om flaggbruk...



Ove Hansen, Sekretær  
Statsbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Oslo

Den 22. juli husker jeg at jeg reagerte på noe i tillegg til den forferdelige tragedien, med bomben i regjeringskvartalet og nedslaktingen på Utøya. Jeg var på Hvaler, men jeg hadde med pc og hadde tilgang til nettet, så jeg prøvde å følge med, og forsøkte å finne ut hva som hadde skjedd. På Facebook la jeg merke til at mange la ut det norske flagget på profilen sin, noen la også ut nasjonalsangen. Det jeg tenkte da jeg så dette var at jeg gikk ut fra at folk var rimelig sikre på at det var noen som kom fra andre kulturer som var ansvarlig for det som hadde skjedd, jeg ble sint når jeg tenkte på dette, syntes det var å dra altfor raske konklusjoner. Det

viste seg jo at jeg faktisk fikk rett. Dette er ikke bare etterpåklokskap. Jeg ringte samboeren min og snakket om dette før vi visste hvem som var ansvarlig for det som hadde skjedd. Nå skal det sies at de fleste fjernet flagget fra profilene sine etter hvert, noen erstattet det også med internasjonale symboler. Det var veldig fint å se, at det var noen som tenkte seg om og fant ut hva de mente var viktig.

Jeg synes det norske flagget er et fint symbol, og at alle flaggene på 17. mai absolutt gjør meg stolt av å være nors., I så måte tar jeg den helt ut, - jeg pleier å være ved Eidsvollsbygningen da. Men at det er så veldig viktig å bruke flagget som et nasjonal(ist)symbol i alle sammenhenger, mener jeg vi skal være forsiktig med. Nå sist så jeg at det ble sluppet

opp ballonger med det norske flagget da Jens Stoltenberg åpner ny E6 på Minnesund, det skjønner jeg i hvert fall ikke.

De som ikke er helt historieløse har vel i hvert fall lest om et land som var veldig glad i symboler, det var de som invaderte Polen på slutten av 30-tallet..

Når det er sagt så leste jeg noe som Finn Bjelke har skrevet om dette på en litt humoristisk måte -hadde han funnet ut at mange av de som skriver mest aggressivt mot blant annet muslimene på nettmediene, og som samtidig er veldig glad i å bruke det norske flagget, er blant de som behersker det norske skriftspråket dårligst.....!

# Om avregleringen av järnvägen

Storbritanniens första kvinnliga statsminister Margaret Thatcher var beredd att gå långt för att få igenom sin politiska vision om ett totalt avreglerat samhälle.



Harald Christiernin  
Verkstedarbejder  
Mantena Stavanger

Margaret Thatcher var inspirerad av främst ekonomen och ledaren för det som inom ekonomin kallas för "chicagoskolan"; Milton Friedman. De flesta känner till Storbritanniens ekonomiska utveckling under Margaret Thatcher men inte att det var ett område hon inte ville beröra: "JÄRNVÄGEN". Hon hade privatiserat det mesta, gruvor, vatten och avlopp, flygplatser och hamnar, men tågtrafiken vågade hon sig inte på!

## "En privatisering av järnvägen blir den här regeringens Waterloo"

*"En privatisering av järnvägen blir den här regeringens Waterloo", sa hon till sin transportminister "Tala inte med mig om järnvägarna mer". (Christian Wolmar: On the wrong line. How Ideologi and Incompetence Wrecked Britain's Railways. s.58)*

Margaret Thatcher vågade inte, trots sin image som "Järnlady" att ge sig på det statliga British Rail. Men efterträdaren; John Major vågade och Tony Blair vågade fortsätta privatiseringarna, trots löften i opposition, om att riva upp processen. Britterna gick längre än de svenska föregångarna, allt skulle ut! Lok och vagnar, spår, stationer, signalsystem, toaletter, avloppsrör, ja allt. Det mer eller mindre skänktes bort eller gick för struntsummor.

I boken "Det stora Tågrånet" av Mikael Nyberg, berättas om de enorma svårigheter järnvägen får i England

och Sverige efter avregleringarna. I boken beskrivs hur miljöpartiets Karin Svensson Smith i juli 2009 frågar infrastrukturminister Åsa Torstensson om hon kan ge ett exempel där det blivit bättre efter en avreglering?

-Storbritannien, svarade ministern (!) och det sa hon dagen efter att regeringen i Storbritannien bestämt sig för att återförstatliga sträckan London-Edinburgh.

Återförstatligandet gjordes inte av ideologiska grunder eller av god tankeförmåga, men därför att järnvägen i Storbritannien inte fungerar längre. Den har blivit så urusel att trafikanterna inte längre har någon glädje av den.

**Avregleringen av järnvägen i Sverige** har så långt också varit en miserabel historia. Att köra godstrafik eller folk på spår i Sverige har blivit en Extremsport som kräver sin utövare. Ett gott råd efter att ha läst Mikael Nybergs bok är att förbereda sin resa väl. Stora mängder mat i ryggsäcken, varma kläder om det är vinter, vatten och termos sitter inte heller ivägen. Ibland blir tåget stående i timmar. Kommer dessutom ersättningstrafik, kanske en buss, så gäller naturligtvis inte tågbiljetten man har på "Larssons busstrafik AB". Är man dessutom lite ömsint så kan det vara på sin plats att kanske trösta en gråtande konduktör eller varför inte en resande reparatör under sin färd. En reparatör som håller på och färdigställer en vagn som precis har släppts från Euromaints ombyggnadsverkstad i Bulltofta. Avisningsanläggningarna är i stort sett nedlagda. Järnvägsfastigheterna drivs numera, precis som i Norge, efter vinstprinciper. Bolaget heter "järnhusen" och hyreskostnaderna är numera så höga att det blir billigare

att låta tågen hanka sig fram i vintern med tonvis av blåis i understellet, än att driva avisningsanläggningarna. Det är också avreglering-



arna som gör att lokstallar hellre står tomma och lokomotiv står sönderfrysta på bangårdarna. Det är också på grund av avregleringen att moderna tågsvettlokaler står tomma och städpersonal får klättra med hink och skurtrasa ute bland spären.

**Verkstadsföretaget Euromaint** togs 2007 över av högriskbolaget Ratos, kontrollerat av finansfamiljen Söderberg. Ratos hade ett resultat före skatt år 2010 på 2868 Mkr. På verkstaden i Bulltofta kom 2/3 av arbetarna från ett bemanningsföretag och även många chefer var inhyrda. Bilindustrins "Lean production" är företagets ledstjärna och även personalen är en del av lagervaran och skall även de vara på plats "just in time".

Mikael Nyberg berättar i boken om en företagsstruktur som sällan fungerar på grund av företagsledningen, men som trots allt hankar sig tack vare arbetarnas erfarenhet och yrkeskunskaper. Det mesta är kaos och väntetiderna på reservdelar enorma. Mikael Nyberg berättar om en arbetskonflikt som orsakades av den före detta medlemmen av KFML(r), Mats Öner. Han var tidigare lokreparatör i Hagalundsverkstaden i Sol-

na. Men denna gång stod han inte på abetarnas sida. Som verkställande direktör (med 1,8 milj. i årslön!) för Euromaint och springpojke åt familjen Söderberg var han inte populär bland tågverstädernas proletärer! Verkställande direktören Mats Öner kom på den geniala ideén att sparka all fast anställd personal och hyra in allt från bemanningsbyråer! Arbetarna startade en blogg och beskrev i den hur man steg för seg förberedde sig för kampen om arbetsplatserna. Ledningen kunde för varje dag läsa om hur vreden steg på verkstaden och om hur arbetarna förberedde den stora striden. Precis för det kokade över så fick chefen Mats Öner sparken och varslet om uppsägningar drogs tillbaka. Sj s förra ordförande, Ulf Adelson: "Som att vara general under Hitler"

ta snövinter blir som operation Barbarossa".) min anm.

**Ulf Adelson** fick avgå som styrelseordförande

Själv säger han att han gärna hade suttit kvar ett år till men vill inte svara på om han fått sparken.

– I sådana här sammanhang sköts allt på ett belevat och fint sätt.

Svenska Dagbladet: Vilken roll spelar den kritik som framkommit mot SJ under gångna vintrar för din avgång?

– Det spelar väl viss roll. Men skulle man ta vintern som intäkt skulle väl huvuden rulla som under Stockholms blodbad. Till exempel så är Trafikverkets ledning ett aktuellt gäng.

Enligt honom har avregleringen or-

ter 1979-81 och landshövding i Stockholms län 1992-2001.)

När jag läser detta så ställer jag mig själv frågan: av vilken anledning skulle denna avregleringspolitik fungera bättre i Norge?

### Vem tjänar på detta?

Varför kommer konkurrensutsättningen av verkstäderna fungera bättre i Norge än i Sverige och England? Enligt erfarenheter från både England och Sverige så blir det inte billigare! Men det finns privata aktörer som kommer att tjäna på detta, som finansfamiljerna Wallenberg och Söderberg. De svenska finansfamiljerna satsar stort inom högriskkapitalismen i många länder och har naturligtvis som mål att tjäna feta pengar. Egentligen utan risk, eftersom det som oftast är skattebetalares pengar

som håvas in som vinster och sedan hamnar i skatteparadis. Detta vare sig om de har satsat på skola, dagis, äldreboende eller järnväg m.m. Jan Guillou skriver i sin blogg i Aftonbladet 20.11.2011: "Och riskkapitalisterna skrattar hela vägen till Jersey och Liechtenstein när skattebe-



Ulf Adelson, tidigare styrelseledare i SJ



Foto: Scanpix

Foto: Scanpix

### Nyköping

SJ:s styrelseordförande Ulf Adelson säger i en intervju med Sørmlands Nyheter att han tycker att det är stentufft för SJ, med avreglering och hårda lönsamhetskrav. "Sveriges järnvägar befinner sig vid vägs ände, säger han, och liknar sitt uppdrag vid att vara tysk general under Hitler. (Återstår att se om näs-

sakat stora problem. Han menar att uppdraget från svenskarna är att ge bra service, medan uppdraget från regeringen bara är lönsamhet.

På det nationella nätet finns det idag inte förutsättningar för konkurrens, säger Adelson.

(Ulf Adelson var ledare för Moderata samlingspartiet 1981-86.

Han var kommunikationsminis-

terarna tvingas ösa -miljarder över dem. Rävorna i hönsgråden skulle åtminstone ha ätit ihjäl sig. Om vi av outgrundliga skäl avstått från att återförvisa dem till vildmarken."

Do you want trouble?

Engagera en troublemaker.

Satsa på högriskkapitalism och få engagerade arbetare! En säker vinnare istället för bashoppning. Ger garanterat sömnlösa nätter!!!

# Legg ned veto mot EUs vikarbyrådirektiv



Glenn Rygh, Leder  
Statsbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Oslo

5. desember deltok foreningen i en stor markering utafor Stortinget for å få politikerne til å ta til vettet og legge ned veto mot EUs vikarbyrådirektiv.

Nærmere 80 faner fra fagforeninger landet rundt var på plass. Vi mener at direktivet er en trussel mot den norske arbeidsmiljøloven og våre tariffavtaler. Vi har ADECCO-skandalen i friskt minne, og en fersk rapport levert til Byggningsarbeiderforeninga i Oslo, viser at de seks største bemanningselskapene har dobbelt så mange folk sysselsatt på byggeplassene som de seks største entreprenørbedriftenes fast ansatte. Vi vet at ungdom i vikarbransjen har vansker med å få lån til å etablere seg, og at arbeidsbeting-

elsene i denne bransjen gir svært liten sikkerhet for hva neste dag vil bringe. Dersom vikarbyrået innføres i Norge, vil det bety en undergraving av den vellykkete norske modellen med et regulert arbeidsliv. Alle de store forbund i LO samt Jernbaneforbundet har uttalt seg kritisk eller har vedtak om at regjeringa bør legge ned

veto mot direktivet. LO i Oslo oppfordrer forbund, fagforeninger og klubber i og utafor LO til å støtte kravet om veto mot vikarbyrådirektivet. LO i Oslo oppfordrer også alle lokale fagforeninger til å delta i en landsomfattende aksjonsdag onsdag 18. januar.



Foreningens fane er stadig i bruk. Her utenfor Stortinget.

Foto: Simen Aker Grimsrud

## Ikke gå i denne pensjonsfella!

**Fra 1. januar 2011 kan offentlig ansatte som har tjent opp nok folketrygd ta ut alderspensjon fra folketrygden fra de er 62 år.**



Nils Bull, Nestleder  
Statsbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Oslo

Da har de denne alderspensjonen på toppen av lønnen hvis du fortsette å jobbe. Du kan da få feite lønninger frem til du blir 67, men det har en høy pris. Når du så

blir 67 år og skal over på alderspensjon, har du mistet garantien på pensjon som minst er 2/3 av sluttlønn. Du får da redusert pensjonen din med omkring 50 000 i året (for en verkstedarbeider inntekt) livet ut fra du er 67. Du kan ikke gå tilbake på dette valget du har gjort.

Vår klare anbefaling er at ingen må ta ut alderspensjon fra folketrygden og fortsette å jobbe før dette er sjekket med Statens pensjonskasse eller en pålitelig pensjonsekspert som Harald Engelstad.

**Vi som har offentlig pensjon** har fortsatt en sosial og bra pensjons-

ordning. Vi har beholdt AFP som en virkelig pensjonsordning. Dette er borte i privat sektor. Der er tidligpensjonsordningen blitt en påslagspensjon som for de som har helse og en jobb å bli gammel i.

### Ikke nok med NAVs tall.

Du må sørge for å få en serviceberegning fra NAV. Serviceberegningen må du få bedriften til å sende Statens Pensjonskasse, eller til en pensjonsrådgiver som for eksempel Engelstad. Disse vil så beregne din framtidige pensjonsinntekt.

# EU ikke alternativ for oss

Det finnes de som fortsatt tror at Norge skal bli EU-medlem. I seks år har gallupen vist et flertall mot norsk medlemskap.



Gerhard Prøsch  
pensjonert  
verkstedarbeider

at vi er avhengig av EØS for å sikre vår eksport, holder ikke vann. Uten EØS har vi en frihandelsavtale med EU fra tidligere som ikke er sagt opp, og WTO (World Trade Organisation), som både EU og Norge er medlem av, sikrer handel med varer uten avskrekkende tollsatser. Alle i Norge synes det er problematisk med

vært et reelt angrep mot vårt velferdssamfunn. Det sies at Norge har vært de flinkeste i klassen til å følge opp EUs bestemmelser. Det er på tide å se på om offentlig virksomhet virkelig må konkurransenutsettes. En undersøkelse i Finland tyder på at konkurranseutsetting ikke blir billigere men tvert om dyrere og dårligere.

Den siste gallupen viser at bare 12 prosent er for. Ja-bevegelsen kan gi opp håpet. Med et veto mot postdirektivet som regjeringen nå har forpliktet seg til, vil evt. forhandlinger om et medlemskap være uaktuelt for EU og oss. Ja-bevegelsens viktigste argument, at Norge må være medlem for å ha demokratisk innflytelse, kan vi se bort fra. Medlemskap blir ikke aktuelt. Demokrati for oss må nå bety å endre EØS-avtalen eller si den opp. Vi kan nå tenke tanken: EU ut av Norge.

**EØS-avtalen er oppe til vurdering** i Europa-utredningen. Alle avtaler med EU blir vurdert. Også Schengen-avtalen som lar alle innen EØS passere fritt over grensene uten å vise pass. Norsk politi har fått en del problemer på grunn av den avtalen. Utredningen går ikke inn på alternativer til EØS. Derfor har fagforeninger og Nei til EU gått sammen for å se på mulighetene ved en oppsigelse av EØS. Resultatene av begge utredningene vil være klare i løpet av noen måneder. I 2012 forventes debatt før regjeringen evt. vil legge fram en Stortingsmelding.

Argumentet til Ja-bevegelsen om



EØS-avtalen. Direktiver blir presert på oss uten reelt demokrati. For noen år siden var det Tjenestetdirektivet mange protesterte mot, deretter har vi hatt Datalagringsdirektivet, Postdirektivet og Mediedirektivet. Nå venter vi debatt om Vikarbyrådirektivet og Helsedirektivet. Noen av disse direktivene har svekket sikre arbeidsforhold for arbeidstagere og

EU er i trøbbel for tiden, trolig var det ikke så lurt å innføre Euro i alle land. Tyskland er blant de land som har fordeler fordi Euroen har svekket seg. Mens andre land som Hellas, Portugal, Spania og Italia har fått problemer. Finanskrisene i EU har vist at det eneste rette for Norge har vært å stå utenfor. Nå er spørsmålet for oss om Norge fortsatt skal være

# Til Oslo Sporveiers Arbeiderforening



Statsbanenes Verkstedarbeiderforening Oslo støtter deres kamp mot ytterligere anbuds- og konkurranseutsetting av virksomheten deres.

Med vantro ser vi at Byrådet i Oslo nok en gang skaper uro og utrygghet for dere gjennom å legge opp til en ny runde med oppsplitting og privatisering av sporveien. Kaoset som allerede eksisterer som et resultat av Byrådets tidligere vedtak om oppsplitting,

synes ikke å bekymre den nye samferdselsbyråden Elvestuen fra Venstre. Det kan virke som om taburetter er viktigere enn å holde valgløfter. I stedet for å rydde opp i korrupsjon, legge ned fordyrende blindtarmer som vognselskapet og samle sporveien til ett selskap, er det viktigere å sette de ansattes lønns og arbeidsvilkår i spill. Dette kan ikke fortsette. Dere har vår fulle støtte i kampen mot dette uvesenet.

Svar:

Hei kamerater.  
Mange takk for støtteuttalelsen. Det er ikke ofte vi får slike, og det varmer oss selvfølgelig ekstra, når slike kommer. Uttalelsen vil i sin helhet bli lagt ut på vår hjemmeside. Hasta la victoria siempre!

Mvh

**Sveinar Bones**  
**Oslo Sporveiers**  
**Arbeiderforening**

## VERKSTEDARBEIDERIN

ORGAN FOR STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO OG  
JERNBANENS VERKSTEDARBEIDERES LANDSRÅD

**Redaktør:** Glenn Rygh, Mantena Grorud tlf. 916 54699

**Medlemmer:** Nils Bull, MiTrans Grorud  
Glenn Noss, Mantena Lodalen  
Dag-Arne Johansen, Mantena sentralt (layout)  
Svein Asgrimplass, Mantena Grorud  
Ove Hansen, Mantena Grorud  
Leder JIL Grorud

Layout og trykk: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Stoff til Verkstedarbeider'n kan sendes på e-post til [svfgrd@mantena.no](mailto:svfgrd@mantena.no)

Er det noe du lurer på kan du ringe (240)86068

Annonse

### Rusproblem?

Har du et rusproblem og ikke klarer å takle det? Har alkoholen eller pillene tatt strupetak på deg? Du kan få hjelp! Ta kontakt med AKAN-kontakt Svein Rune Jacobsen på Grorud, tlf 916 54747

# Nytt fra foreningens bibliotek på Grorud

Vi har 10 meter med krimbøker. Komplett Morgan Kane serien (70 bøker). Vi har en snau meter med Nansen polferder og kjærlighetsbrev, en halv meter med Amundsen, Tor Heyerdahl, Le Carré.



Nils Bull, Nestleder  
Statsbanenes Verksted-  
arbeiderforening, Oslo

Vi har og skal alltid ha de viktigste lover om familierett, arvelov, barnelov. Det samme gjelder for aktuelle bøker om boligkjøp/leie.

Vi har også selvfølgelig tre-fire meter med jernbanehistorie (herunder Jernbaneforbundet)

Vi skal ha alt om Harry Potter. Vi har en halv meter Flåklipa-nytt av Kjell Aukrust.

I høst har vi blant annet kjøpt inn: Jared Diamond "Våpen pest og stål". Han svarer overbevisende på spørsmålet hvorfor rikdom og fattigdom historisk har fordelt seg slik i verden. Det overraskende svaret er manglende tilgang på viktige planter og husdyrarter forskjellige steder på jorda. Du kan jo sjekke i boka hvilke husdyr og planter de hadde i Amerika før Columbus kom. Lars Myttings "Hel ved" gir deg råd



Foto: Ove Hansen

hvordan du skal behandle veden. Jo Nesbøs "Gjenferd" er like spennende som overskriftene sier den er. Keith Ricards "Livet" om sitt liv med Stones. Hans Olav Lalum har en bra krim "Satellittmenneskene".

Biblioteket er i andre etasje i "Tåkeheimen". Det er åpent onsdager mellom 13 og 14. Eller ta kontakt med Ragnar Fredstad i transporten.

## Klima sier du, hva er det?

Det går ikke en dag uten at avisene klager over at vi gjør for lite for klimaet. Har du husket å bytte lyspærer?



Gerhard Prösch  
pensjonert  
verkstedarbeider

Har du husket å slå av lyspærene? Har du ikke gått over til diesel? Det skal være så bra for klima. Men stopp, diesel er ikke så bra likevel. Neivel, nå ble vi lurt igjen.

Vi skal være redde for klimaet. Det er ikke bra med mer varme. Kommer vi over et visst punkt vil jorda eksplodere. Slik kan det høres ut.

**Men er det slik** at det har noen betydning hva vi gjør? Jeg tviler. De siste årene har CO2 økt med 8prosent i atmosfæren uten noen betydning for global temperatur. Så CO2 styrer ikke, og vi styrer ikke. Hvert 1000 år er det et oppsving i global temperatur. Ca 1000 år før Kristus var det varmt, rundt Kristus fødsel hadde vi den romerske varmeperioden, deretter varme i middelalderen og nå er den kommet igjen, 1000 år senere. I middelalderen dyrket de korn på Grønland. Så kom det en kaldere periode, kalt den lille istid fram til ca 1800. Etter det har temperaturen gått oppover, men ikke i en rett linje. Nei, hver 30 år svinger det. Varmt fram til 1940, kalde til ca 1970 og så varmt igjen til årtusenskiftet, men nå tror jeg jaggu det har

snudd igjen.

For snart fire år siden skrev professor i meteorologi, Sigbjørn Grønås: «Eg vil seia at nye rekordar må koma i god tid før 2015. Dersom dette ikkje skjer, er det noko som ikkje stemmer i kunnskapen om klima og klimaendringar. Men dessverre for oss alle, det fins enno ingen grunn til å tvila på at den globale oppvarminga vil halda fram.»

**Hittil har det ikke** kommet noen nye rekorder. Og i god tid før 2015 er ikke lenge til. Kan det hende at professoren allerede har begynt å tvile på kunnskapen om klima?

Her for et par uker siden fant jeg ut at nå måtte jeg en tur til Ål, til barndomshjemmet mitt for å se om alt stod bra til med "brakka".

## En uforglemmelig tur til Ål på Bergensbanen

Dette var på våren og jeg fikk mange advarsler av "gutta" på jobben at nå var bamsen våken og på vei ut i fra hiet sitt og nå var han både grinete og skrubbsulten etter en lang vinter som hadde tæret på fett og nå jafset og åt han alt han kom over. Ja, kanskje han til og med satt på trappa og ventet på meg foreslo

445 med plassbillett til sete nummer 51 til Ål med ankomstid klokken 14.16 stod det på billetten. Ved avgang Oslo S klokken 10.31 hadde bamsesrykten slått seg på magen som endte med en hardt tiltrengt tur på togtoalettet allerede før vi ankom Lysaker stasjon. Vel tilbake på plass nummer 51 ble jeg noe innst inni

så tørst at du bare må ha noe å drikke, så må du kjøpe det stakkars vannet på bistrovogna som ikke åpner før langt bort i mot Drammen til den stive pris av kroner 25.00 per flaske. Vel, vel jeg fikk vel lide tørstens kvaler en stund til da og plutselig plinget det i høytaleren hvor en meget søt kvinnestemme ønsket oss vel-



Foto: Dag-Arne Johansen

de,he,he,he. Med bange anelser og mot i brystet, vett i pannen, stål i ben og armer entret jeg tidlig en formiddag tog 601, vogn

tørst, men som alle tørste sjeler vet er at det er slutt på vannkaraffler i hver vognende nå, slik som det var før i tiden og skulle du bli

kommen til en reise på Bergensbanen både på norsk og engelsk og varskuet om at hun kom nå rundt og sjekket billettene våres

og hun kom selvfølgelig da jeg satt i mine egne tanker og minst ante det. Kan jeg få se på tikketten deres sa hun og smilte så søtt. Jeg misforstod henne helt der altså: Her???. Spurte jeg forskrekket!!! Hun sprutet ut i latter og klappet meg beroligende på skulderen, billetten da vel skjønner du lo hun. Da hun så at det var jernbanebillett jeg hadde, mumlet hun latterkvalt: jernbanefolk altså, så blunket hun og trippet videre mens hu vrikket på en utrolig sexy rumpe. FLAUSE NUMMER 1!!! Ved ankomst Drammen var jeg så tørst at jeg gjerne skulle ha drukket parafin. Og med en liter Imsdal, en brødiskive med svett gauda og en stor kopp med misjonskaffe entret jeg min plass i vogn 445 igjen etter å ha besøkt den berømte bistrovogna. Men jeg hadde ikke før fått løftet koppen med kaffen i ansiktshøyde før toget fikk en bråstans og dermed for halve innholdet ut av koppen, over seteryggen til stolen foran og havnet opp i hatten til en fin eldre frue med et plask. Jeg lot som ingenting og stirret stivt

ut gjennom vinduet mens fruen i setet foran etter hvert fant ut at det måtte lekke fra taket i vogna og insisterte hårdnakket på å flytte seg over til mer tørre områder. FLAUSE NUMMER 2!!! I Asker var det kommet på en eldre kar i rutet dressjakke og cowboyhatt som hadde med seg en kjempe-svær grønn og blå arapappegøye som holdt et øredøvende spektakkel, den skrek og hoiet og flakset med vingene mens den hele tiden ropte: SNILL GUTT, SNILL GUTT og DUM GØYE, DUM GØYE og den holdt det gående helt til Hønefoss. Men da hadde visst også eieren av dette selsomme dyret fått nok og tredde over buret en svartsekk. Da ble det dønn stille og takk for det. Det var som balsam for sjelen og litt til. Bråstoppen som vi hadde for noen mil tilbake skyltes påkjørsel av sau fikk vi opplyst. JA, MEN HVA HAR JERNBANEFOLK Å GJØRE UTE I SKINNEGANG-EN MIDT I TOGTIDA DA, tenkte jeg oppgitt, for vi ble veldig forsinket på grunn av denne dumme sauene, ja det gikk en

halvtime og vel så det før vi skjønnte at nå var det ”game over” for stakkaren som helt sikkert tok veien til fårrikålgrytene i Drammen snart. Det gikk bra helt til Nesbyen, da gikk kjørestrommen og alt ellers som heter strøm, det smalt og det ble mørkt og stille i hele vogna, men i det fjerne kunne jeg høre en eller to som snorket og en som prompet, og den stakkars papegøya som klynket under svartsekken. Plutselig smalt det igjen og lyset kom på, klimaanlegget startet med et sus og den stakkars papegøya skrek av full hals alt den orket under svartsekken: DUM GØYE, DUM GØYE og SNILL GUTT, SNILL GUTT. Nå gikk alt bare bra resten av min selsomme reise, heldigvis, og vi ankom Ål stasjon 1 time og 20 minutter forsinket, så: TAKK FOR TUREN NSB. og jeg tar snart en tur igjen, og da forhåpentlig vis under bedre omstendigheter.

Med hilsen: En reisende ved navn Svein.

*Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo  
ønsker alle våre medlemmer med familie  
en riktig god jul og et godt nytt år.*



# Konkurranseutsetting av Lodalen

I forbindelse med konkurranseutsetting av Lodalen i første fase medio 2013, er det kommet noen forslag som skal forbedre Mantena Lodalens konkurranseevne.



Nils Ole Morken  
Klubbleder  
Mantena Lodalen

## **Påkledning:**

Kom på jobb kledd ut ifra din lønn. Kommer du iført dyre sko eller bærende på en Gucci veske, går vi ut fra at du har en god økonomi, og derfor behøver du ikke lønnsforhøyelse. Hvis du er kledd i filler, så skal du lære deg å håndtere dine penger bedre, og derfor får du ingen lønnsforhøyelse. Hvis du er kledd helt riktig, er du riktig plassert, og behøver derfor ingen lønnsforhøyelse.

## **Sykefravær:**

Fra nå av aksepterer vi ikke sykemeldinger. Hvis du kan gå til lege, kan du også gå på jobb.

## **Fritid:**

Hver ansatt vil få 104 fridager i året, de kalles lørdag og søndag.

## **Toalettbesøk:**

Det tilbringes alt for mye tid på toalettet. Derfor innføres det en tre-minutters regel for toalettbesøk. Etter tre minutter går en alarm, toalettpapiret inndras, døren åpnes og toalettbesøkeren fotografes. Ved gjentatte overskridelser av denne regelen, blir bildet hengt opp på oppslagstavlen.

## **Lunsj:**

Tynne personer får 30 minutters lunsjpause, da de behøver å spise mer for å se friske ut. Normale personer får 15 minutters lunsjpause, så de kan innta et balansert

måltid og beholde sin middels figur. Overvektige personer får fem minutters lunsjpause, da dette er så lang tid det tar å drikke en kopp med Nutrilett.

## **Til sist:**

Takk for at du er lojal mot firmaet. Vårt motto er å alltid ha en positiv holdning, og derfor er det en selvfølge at du sender alle dine spørsmål, kommentarer, klager, irritasjon, beskyldninger og øvrige aggresjon et annet sted.

(Jeg håper Mantena jobber med andre og mer konstruktive alternativer og felles rutiner for at vi skal stå godt rustet i disse konkurranseutsettings tider).



# Tiden går - Gjensidige består



Gerhard Prösch  
pensjonert  
verkstedarbeider

Overskriften er et gammelt reklamemotto fra et forsikringsselskap.

Foranledningen var en tur sist søndag med Urskog-Hølandsbanen fra Sørumsand til Fossum, ca 4 – 5 km, med et tog som ble tatt ut av drift i 1960, men som på beundringsverdig hobbybasis ble startet opp igjen for noen tiår siden. Det krydde av folk på stasjonen, og forventningene svirret i luften. Det var rift om billettene. En halvtime før toget skulle gå var alt utsolgt, men heldigvis, det var bare å ven-

te halvannen time så var det billetter å få til neste tog.

## Opplegget var profesjonelt.

Et stort antall stasjonsbetjenter og en konduktør på hver vogn. Servicen kunne ingen klage på. Med varm, gratis gløgg på stasjonen, hestekjøring og salg av kaker, kaffe og brus på forsamlingshuset på Fossum. Ungene storkoste seg. Så kan en reflektere over tidene. Min tante født rundt århundreskiftet, sa at det største for henne var elektrisiteten. Jeg hadde selv gleden av å bo i et hus uten elektrisitet rett etter krigen. Kontrasten til tiden nå, ville jeg ikke vært foruten. Tenker at de som opplever tiden nå er fattig på opplevelser.

**Hvis de ikke tar turen til India eller Egypt eller et annet land**

langt herfra. Mange tror at velstanden bare vil vokse og vokse. Noen skyer på himmelen har vi sett. Jeg tenker ikke nå på smør. Jeg tenker mer på 22/7. Og jeg tenker på statslederne som blir avsatt fordi økonomien svikter. Landene blir satt under administrasjon. Våre flinke økonomer er usikre på hvilke verktøy de skal lete etter i sine verktøykasser. Vil Gjensidige bestå?

Så vi har vært heldige som har levd i denne tiden etter 2. verdenskrig. Jeg unner alle å oppleve kontrasten med en tur med Tertiten enten i adventstid eller sommertid. Og vi skal glede oss fordi vi igjen kan oppleve en hyggelig jul.

God jul til alle verkstedarbeidere og tidligere verkstedarbeidere!

# B

PORTO BETALT  
PORT PAYÉ  
NORGE

**Returadresse**

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening  
Mantena AS Grorud  
Eilert Smiths vei  
0975 Oslo  
Tel.: 24086068  
www.verkstedarbeideren.no



# TAKKEANNONSER

Tusen takk for fine blomster på min 75-årsdag.  
Hilsen Kjell Bergersen

Jeg vil takke alle for hilsen, oppmerksomhet og gave, som jeg fikk i forbindelse med min 50-årsdag nå i oktober.  
Tusen takk.  
Med vennlig hilsen Heidi Romberg Marthinsen

Hjertelig takk til Verkstedarbeiderforeningen Grorud for hyggelig blomsterhilsen på min 70-årsdag.  
Hilsen Trygve Lund

Takk for oppmerksomheten på min 70-årsdag.  
Hilsen Ingvar Dretvik

Tusen takk for den fine blomsten jeg fikk på min 90-årsdag.  
Hilsen Asbjørn Reine

Takk for gaver og oppmerksomhet i anledning min 50-årsdag.  
Hilsen Odd Vidar Tenold



Tusen takk for de flotte blomstene jeg fikk på min 70-årsdag.  
Hilsen Steinar Knutsen

Hjertelig takk til Verkstedarbeiderforeningen, Mantena Lodalen og gode kolleger for flotte gaver og hyggelige hilsner da jeg gikk av som pensjonist.  
Vennlig hilsen Hans Erik Westbye, motorvognavdelingen Lodalen

Hjertelig takk for alle gaver og oppmerksomhet i anledning min 60-årsdag.  
Hilsen Finn Alnæs, Mantena Grorud

Takk for blomsterhilsen på min 80-årsdag.  
Med hilsen Erling Mellem

Hjertelig takk til Verkstedarbeiderforening for blomsterhilsenen jeg fikk på min 75-årsdag den 15. oktober.  
Hilsen fra Arvid Lønhaug

Takk for den fine oktoberblomsten jeg fikk på 70-årsdag.  
Hilsen Gerhard Prøsch

# Juletreffest

**Verkstedarbeiderforeningen avholder sin tradisjonelle juletreffest i velferdssalen på verkstedet Grorud**

**søndag 8. januar 2012 kl. 13.00—15.00.**

**Festen er åpen for alle jernbaneansatte og pensjonister med barn/barnebarn.**

**Påmelding skjer på foreningskontoret på Grorud, eller ved å ringe 240 86068 eller 916 54490.**

**Pris: 50 kr. for voksne, barn gratis.**

**Betalingen skjer i døra når du kommer.**



*Ønsker du å sette inn takkeannonse? Ring foreningskontoret på tlf. 24086068. Eller send oss et kort. Annonsen koster ingen ting.*