



Kravene klare: Offentlige tjenestepensjoner er en del av ansettelsesvilkårene

Kravene vi vil kjempe for i tida som kommer:

- De offentlige tjenestepensjonene er en del av våre ansettelsesbetingelser og skal ikke røres.
- Fortsatt bruttopensjon fra 65 år.
- 30 års opptjeningstid og minst 66 prosent av sluttlønn.
- Tidligpensjonen AFP må beholdes i offentlig sektor.
- Ingen svekkelse av uførepensjonen i offentlig sektor.

Les mer på side 2



**Industrivernet
fikk det hett
rundt øra** side 4



**Langs
jernbanens
perle** side 6



**Miljøvennlig
terminal** side 9

Kampen om offentlige tjenestepensjoner

Det utvilsomt viktigste saken i mellomoppgjøret til våren er kampen for å beholde de offentlige tjenestepensjonene. Dette anser vi som en del av våre ansettelsesvilkår.

Vi kommer ikke til å fire på dette kravet: **Bruttoordningene skal bestå.**

Det vi nå er vitne til med de innskuddsbaserte tjenestepensjonene viser med all tydelighet at bruttordninger, der du i dag er sikret 66 prosent av sluttlønn fra fylte 65 år, er gull verdt. Forutsatt at du har 30 års opptjening.

Kan tape store summer

Innskuddsbaserte ordningers utbetaling vil variere med aksjekursene, i og med at rundt halvparten av kapitalen er investert i aksjer. Med børskrakket verden rundt i disse dager, fører dette til at pensjonsutbetalingene vil svekkes kraftig. I Norge kom de obligatoriske innskuddsbaserte ordningene i 2006, og de som planlegger å gå av med pensjon i den nærmeste framtida må finne seg i lavere utbetalinger. Med bruttoordninger er ikke dette noe problem, da

utbetalingene ligger fast. Vi har altså minst 66 prosent av sluttlønnen.

En del av ansettelsesvilkårene

Da vi skrev under arbeidsavtalen med vår arbeidsgiver, var en del av vilkårene medlemskap i Statens Pensjonskasse. På lik linje med dommerne i Høyesterett, mener vi at dette ligger fast og ikke skal røres. Vi krever også at opptjeningstida også for framtida skal være 30 år, og at bruttoordningene skal bestå.

AFP i offentlig sektor

Ut fra sammensetningen av offentlig sektor, er det svært viktig for oss at de som har behov for det, får AFP. Men dette tilegget bør ikke vare lenger enn til 65 år.

Kravene vi vil kjempe for i tida som kommer:

- De offentlige tjenestepensjonene er en del av våre ansettelsesbetingelser og skal ikke røres.
- Fortsatt bruttopensjon fra 65 år.
- 30 års opptjeningstid og minst 66 prosent av sluttlønn.
- Tidligpensjonen AFP må beholdes i offentlig sektor.
- Ingen svekkelse av uførepensjonen i offentlig sektor.

Utfordring

Utfordringa nå blir å få alle andre i

offentlig sektor til å forstå at vi ikke skal bli "offentlig lurt" på linje med de ansatte i privat sektor. Både regjering og storting har manøvrert seg så elegant og taktisk at privatansatte ble overlumpet til å godta oppgjøret i år. Med god hjelp fra toppene i LO. Vi forventer at NJFs landsmøte krever at forhandlingsresultatet i neste års tariffoppgjør sendes ut til uravstemning.

Dag-Arne Johansen

Sinte folk i CargoNet

Medlemmene våre på Alnabru er forbanna på at ledelsen legger opp til en splitt og hersk-holdning ved å gi terminalarbeiderne som er underlagt terminalsjefen 5 000 kroner, men ikke de som er underlagt vognvedlikehold.

- Folk er sinte, det er ingen tvil om det, og det er bra at foreninga tar tak i dette, sier tillitsvalgt på Alnabru Frank Sollie.

CargoNet-ledelsen har på eget initiativ, og rett etter at lønnsoppgjøret er ferdig, gitt penger til noen og ikke andre. Vi vil meddele ledelsen der om at sånn lønnspolitikk ikke er akseptabel.

Verkstedarbeider'n vil følge saken.

VERKSTEDARBEIDEREN

ORGAN FOR STATSBANENES VERKSTEDARBEIDERFORENING, OSLO OG JERNBANENS VERKSTEDARBEIDERES LANDSRÅD

Redaktør: Dag-Arne Johansen, Mantena Lodalen tlf. 916 52144

Medlemmer: Nils Bull, MiTrans Grorud

Glenn Noss, MiTrans Grorud

Grethe Moe Appelqvist, JIL Grorud

Layout og trykk: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Stoff til Verkstedarbeider'n kan sendes på e-post til dagarne.johansen@mantena.no. Har du leserinnlegg, kan du skrive under med fiktivt navn, men redaksjonen må alltid vite hvem som skriver. Er det noe du lurer på kan du ringe (231)54 684

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, eller Dag-Arne Johansen i Lodalen, tlf 916 52144.

Vedlikehold: NSB vurderer konkurranseutsetting

Togsettene NSB har bestilt fra den sveitsiske togprodusenten Stadler Bussnang AG vil muligens bli konkurranseutsatt på vedlikehold.



Fotomontasje: NSB

De nye togsettene NSB har bestilt vil muligens bli konkurranseutsatt på vedlikehold. Det forteller administrerende direktør i Mantena, Ole Edvardson. I konsernets strategiplan står det at alle støttefunksjoner skal

kunne konkurranseutsettes, og det bør derfor ikke komme som noen overraskelse at NSB vurderer å sende tilbud til flere vedlikeholdsaktører når det nye materiellet kommer om tre til fire år.

Om NSB også har vurdert å konkurranseutsette eksisterende materiell, vil ikke teknisk direktør i NSB Persontog Tormod Gjermundsen si noe om, da det blir feil i forhold til vedlikeholds-kontrakten å uttale seg her. - De tankene vi har om dette, vil vi dele med

Mantena direkte. Men vi innleder nå nye forhandlinger i SNA-avtalen med Mantena for 2009, sier Gjermundsen.

- Bli det kontrakt for ett år, eller ønsker dere mer langsiktige avtaler?

- Det vil forhandlingene vise oss, men vi ønsker årlige betingelser i forhold til mål om forbedringer og effektivisering av vedlikeholdsleveransen.

Det første nye motorvognsettet vil være ferdig fra fabrikken i 2010 klar for testing før serieproduksjonen starter, deretter kommer de fortløpende med prøvekjøring og idriftsettelse i 2011. Settene skal være klare for trafikk i 2012.

Dag-Arne Johansen

Ukentlig fritid – prøveordning

Det er avtalt prøveordning på avvikling av fridag i forbindelse med tap av fridag på helge- og høytidsdag, ved turnusarbeid.

I Mantenas overenskomst står det at dersom ukefridagen eller annen turnusfridag legges på en helge- eller høytidsdag som ikke er søndag, skal dette kompenseres med at arbeidstakeren får fri fra et dagsverk av minst normal arbeidsdags lengde. Dette dagsverket skal regnes med i turnus. Hvis det ikke kan gis fri på en slik dag, skal det betales

overtidsgodtgjørelse tilsvarende arbeidstiden på en normal arbeidsdag. Fritiden skal gis enten i foregående eller etterfølgende uke.

Prøveordning

Nå er det avtalt mellom Mantena og NJF at det skal være en prøveordning gjeldende fra 1. oktober 2008 og ett år, på at hver enkelt arbeidstaker kan avtale med sin leder at fritidskompensasjonen kan gjøres i en periode på åtte uker før eller etter den dagen det skal gis fri for.

Ny avtalt fritid skal merkes av på turnuskartet på vanlig måte.

Med Industrivernet på øvelse

Hett rundt øra

Flammene vokser der borte i kroken. Den giftige røyken smyger seg nærmere og nærmere, temperaturen stiger. Rundt røykdykkerne er det virkelig hett i kontaineren...



Alle foto: Dag-Arne Johansen

Dette er en av mange øvelser Industrivernet er med på ved Norges Maritime utdanningscenter.

De sitter som tente lys, deltakerne fra Industrivernet på Grorud og i Lodalen, når instruktørene går igjennom dagens program. Dette er en årlig øvelse, og nødvendig repetisjon blir gjennomgått.

- Vi er ni fra Grorud (to fra Cargo-Net) og tolv fra Lodalen, og det er Mantena selv som kommer med ønske om hva vi skal gjennom i løpet av dagen, forteller nestleder i Industri-

vernet i Lodalen, Mona Engen.

- Ingen blir pressa til å være med her, dette er helt frivillig, sier hun.

Fagsjef Trond Knapstad forteller at de har kunder fra hele verden på kurs. Både fra land-, olje- og skipsindustrien. Mantena har vært kunde de siste årene.

Første post for de som ikke er røykdykkere er rømningsøvelse. Alle blir fulgt opp i andre dekk på en liksom-båt, inn på noen lugarer, og får på seg masker det ikke går an å se gjen-

nom. Så skal de finne veien ut.

Det smeller og bråker. Instruktørene setter fram hindringer, det banker, et tomt oljefat velter. Og det er bek mørk inni maskene. Det ene laget fomler litt, men klarer å komme seg ut på seks-sju minutter. Det andre lager roter seg helt bort, og finner ikke ut uten hjelp. Da har det gått et kvarter.

- Jeg fikk litt panikk med en gang, medgir Laila Anita Holtet.

- He he, jo da, vi mista litt kontrollen, men ikke besinnelsen, tilføyer Arne Vestvold.

Overtenningskontainer

Rune Granlund skal prøve seg som røykdykker for første gang.

- Det kribler litt, jeg må innrømme det, sier han, før han gjør seg klar til å la flammene omtrent slikke kroppen. Sammen med de andre.

Som på forhånd har lagt ut slangene. Og til og med har fått overtalt kvalitetsleder Grethe Moe Appelqvist til og prøve seg.

Målet med denne øvelsen er å føle hvordan det er å ha flammene over hodet. De skal følge utviklinga og forsøke å slokke.



Det blir satt fyr på en del skrot innerst i kontaineren. Dykkerne sitter på gulvet noen meter unna. Det begynner å ryke. Flammene blir større. Den giftige røyken kommer nærmere og nærmere, og blir raskt 500-600 grader. Så begynner det å knitre i gassene, den antennes, og plutselig er flammene over dem. Azzous Abdelmonaim kommer ut, det er lekkasje i maska, han blir tom for luft, og må gi seg. Røyken velter ut av kontaineren de sitter i.

Etter noen minutter kommer de ut alle sammen. Tar av seg maska, tørker svetten i ansiktet.

- Dette gikk egentlig greit, sier Rune Granlund. - Jeg veit jo at det er kontrollert, så det er jo ingen fare, men det var varmt. Kjente nesten at klærne smelta på kroppen.

Terje Holt gnir svetten ut av øya, Arne Herness rister på hue etter å ha fått av seg maska. – Stilig å se når flammene kommer over hue, fascinerende skue, mener Herness. Grethe Moe Appelqvist smiler fornøyd. – Det var ikke så ille, sier hun. - Det var egentlig litt rått...



Gassbrann

De andre skal slukke en gassbrann, er delt i to lag og får instruksjoner. De holder godt i den kraftige vannslangen. Den voldsomme varmen kjennes fra 30 meters hold når gassen antennes. Lagene sprer vannstrålen. Nærmer seg flammehavet, sakte skritt for skritt. Så gir de flammene nådestøtet, og gasskrana kan stenges. For det er det som er viktig, sier instruktøren, å få stengt av gassen.

De bytter på å gå først. Det å lede. Det å ha kontrollen, lede slangelaget.



Bra inntrykk

Industrivernlederen i Lodalen Nils Ole Morken er fornøyd etter flere timer med forskjellige øvelser.

- Jeg får et bra inntrykk av dette.

Dette er dyktige karer som vet hva de driver med. Det er ikke alle øvelsene som er relevante for oss, men noe av det er reelt. Vi har jo både gassflasker og brannslukningsapparater på arbeidsplassene. Når det gjelder røykdykkerne er det greit at de kjenner problematikken. Det er ingen ting som er light-utgave her. Det er de samme kravene til helse og fysikk hos oss som hos brannvesenet. Og det er viktig at brannvesenet kan ha med seg kjentfolk både på Grorud og i Lodalen hvis ulykken skulle være ute, sier han. – Og så er det greit å bli kjent med folka fra Grorud da, legger han til.

- Jeg savner litt mer om det som går på innsatsledelse, her er vi mest som mannskap, men det er veldig nyttig. Godt å få oppfriskning på bokstavnene på brannslukningsapparatene, sier Arne Vestvold. Han er innsatsleder i Lodalen.

Trenger rekruttering

Morken er glad for alle som vil være med i Industrivernet. På denne øvelsesdagen får de lekt seg litt, og kjent hvordan det er å håndtere branner av forskjellige slag. – Men vi trenger flere, sier han litt oppgitt. – Når folk jobber skift er det ikke så lett å få med alle, så vi skulle gjerne hatt med

noe til. Det vi sliter med er at innsatslederen ofte er alene på jobb. Men det er mulig å endre dette ved at enkelte stillinger eller funksjoner får lagt oppgaver fra Industrivernet inn i stillingsinstruksjonen sin, sier industrivernlederen i Lodalen.



Industrivernlederen i Lodalen, Nils Ole Morken var fornøyd med øvelsen.

- Men vi trenger mer mannskap, sier han.

- Både Grorud og Lodalen har forsterket brannvern, forteller Kathrine Gonella, Industrivernlederen på Grorud.

– Det betyr at alle som er røykdykkere må ha et visst antall øvelser i løpet av året. Så det stilles krav til de som er med.

Er noen interessert i å ha en litt spesiell oppgave på jobben, ta kontakt med Nils Ole Morken i Lodalen, eller Kathrine Gonella på Grorud.

Dag-Arne Johansen

Langs jernbanens perle

Bergensbanen har mange navn. Ørnulf Eriksen har mer sans for denne banestrekningen enn noen annen. Foreningsleder Glenn Rygh og Verkstedarbeider'n var med på fottur langs hjertebanen til pensjonisten.



Foto: Dag-Arne Johansen

Sykkeltoget har avgang fra Oslo S 06:35, og Ørnulf ber oss komme i god tid. Vi gjør avtale om å møtes ved loket ved spor 3. - Detta var jammen flott. Jeg synes det var så hyggelig at denne turen ble noe av. Jeg har gleda meg i flere uker, jeg... Så setter vi oss i B5-vogna. - Den nye designen er flott altså, den skal dem ha ros for. Han peker ut av vinduet i det et nylakkert 69-sett farer forbi.

Vi passerer Skøyen, det

har blitt tid til å studere vogna vi sitter i. - Se på de setene, bak fram, det er det eneste Arne Wam klarte å få til... Sier Ørnulf. Som har meninger om det meste når det gjelder jernbane. Toget glir oppover Halvingdalen. Ørnulf er innom jernbaneprosjekter, det ene etter det andre, Glenn får så vidt klemt inn et ja og et nei her og der. Så er det B5 igjen. - B5 er fine vogner, de første kom i 77, de siste i 81. De har aldri vært inne

til hovedpuss. Dette er kvaliteten. Bare se på den B7-dritten! Nå er det andre gangen dem pusser dem opp. Bare vent, om 10 år er plastikken råttent igjen, sier han og fortsetter: - Se nå Glenn, nå kjører vi TOG, hjem skal vi kjøre trikk. (Da skal vi nemlig ha tog 64, det kjøres med 73-sett.) - De Signaturgreiene kan dem ha for seg sjøl. I Prinsens gate har dem ikke greie på jernbane, der går det bare trikk, mener Ørnulf. Diskusjonen går, det er

ikke lett å komme til ordet.

- Jeg kjenner han fører'n der, vent litt så skal jeg snakke me'n, sier han plutselig og kikker ut av vinduet når vi sklir inn på Ål stasjon.

- Lokførerbytte, forklarer entusiastene, - han skal sikkert kjøre herfra.

Så sant, så sant, kvarteret etterpå blir vi invitert fram på loket. Og får en utrolig utsikt over strekningen Haugastøl – Finse. Ørnulf prater med føreren.

Så blir han stille. Full av

beundring over hva naturen viser oss gjennom frontruta. Så utbryter han plutselig:

- Bergensbanen er jernbanens perle, det. Du finner ikke finere jernbanestrekning. Så kommer det på rams; alt om Høgheller, Lågheller, surkålsvingen, Finsetunnelen, Fagernut og Slirå. Og masse mer det ikke går an for en vanlig en og følge med på.

- Jeg husker en gang en fører; jeg trodde det var Bæran, jeg, men det var visst ikke det, han var suveren til å kjøre, en gang velta surkålkjelen i spisevogna, jeg trur det var i en kurve ved Hestfoss, og da de kom til neste stasjon gikk konduktøren fram og ba'n ta det litt roligere. – Du sa fører'n, jeg kjører ikke etter spisekartet, jeg kjører etter ruteplanen...

- Ha ha, ha, han fører'n var jævli' go' til å kjøre, altså.

- Jeg savner spisevogna, dem skulle aldri ha fjerna den. Men nå om dagen er det ikke jernbanefolk som planlegger, vet du, det er blåruss... Jeg husker Hagen, en servitør i spisevogna - han lever ennå, han, nå er'n over 90 år. Han går som ei vogn, he he. Jeg husker han snakka engelsk, det hørtes ut som han hadde lim i kjeften...

Vi nærmer oss

Finse, og stiger av loket, takker føreren for turen og setter på oss sekken. Det kryr av folk og sykler på plattformen.

Vi skal gå til Fagernut, en gammel vokterbolig ti kilometer unna.

Ved Slirå tar vi fem minutter. Ørnulf er i slag, og forteller stort og smått, han pumper inn informasjon på foreningslederen. Og Glenn er imponert over naturen.

Nuffen har gått her før. I denne storslåtte villmarka, Rallarvegen langs Bergensbanen.

Noen ganger alene, andre ganger med venner og tidligere kolleger.

- En gang Bergersen og jeg gikk her, i 87, da blåste det noe jævli'. Vi skulle til Hallingskeid. 16. august var det. Ved Finsenuet møtte vi veggen. Vi gikk som vi skulle ha drekki to flasker brenn'vin. Vi var på stasjonen (Finse) og fikk beskjed om at det var et pukktog på fjellet, så hvis



- 2174, konstaterer Ørnulf, når godstoget farer forbi på Finse

det blei for jævli' kunne vi få sitte på med dem. Men vi kom fram vi...

Nei nå må jeg ringe Bergersen. Synd han ikke fikk vært med...

- Hei Kjell, det er Ørnulf her du. Nå har vi det fint, vi sitter her på Sandå og titter utover. Og den trillebåra du mente vi måtte ha med til Glenn, den trenger vi ikke, ha ha. Han klarer seg veldig bra. Ja, jeg skal hilse fra gutta her, vi har det så flott altså, litt vind, men helt topp ellers. Ha det bra Kjell, du får du hilse!

Glenn får klemt inn et spørsmål om hvor lang tid det tar å gå til Fagernut. Nja, sier Ørnulf og kikker på klokka. – En times tid, tenker jeg...

Vi passerer Rallarvegens høyeste punkt,

og blir bedt om å ta bilde for fire damer og en mann. Ved Fagernut setter vi oss ned og tar matpakka. Men før vi kommer så langt får Ør-

det såååå fint! Og borte er alle bekymringer om at Fagernut eventuelt skulle være stengt. Vi skriver i gjesteboka, og fleiper med at vi skal skrive navnene våre ved siden av Jens Stoltenberg og Lars Sponheim, som var der et par dager før oss.

- Jeg er veldig glad for at dem ikke la ned stasjonen på Finse, altså. Men dem klarte det på Gol...

Vi har kommet tilbake til

Slirå, og tar en liten rast med sjokolade og litt kaffe. - Men, sier Glenn, dem kan ikke drive alt detta uten penger, og nå om dagen bestiller folk billetta sine på Internett! Det er annerledes nå.

- Jo, ja, jeg skjønner det... sier Ørnulf. – Men vi må ha Finse...

Så kommer han på at de endelig har lagt ny skinnegang i Finsetunnelen. – Tenk deg det da, der har det vært saktekjøring i to år! Så leiter vi etter tverrslaget uten å finne annet enn en død lemme.

Vi nærmer oss Finse igjen.

Et godstog passerer Finse stasjon og kommer mot oss før det glir inn i tunnelen. - 2174, konstaterer Ørnulf, og peker på 14-loket. En gang jeg gikk her da, kom 70'en. Der kom Classic'en. Åh, det var fint, det. Besøkte Far på fjellet...

Dag-Arne Johansen



Østbanernes Forbruksforening

- hva er egentlig det?

Det satt en gjeng verkstedarbeidere en dag i Oslogate 3 og lurte på om de skulle lage en ordning med innkjøp av varer. Det gjorde de. 120 år senere eksisterer fortsatt driften, med flere millioner i verdier.

Verkstedformann Johann Hansen fikk med seg maskinarbeider G. Gundersen og malerne I. Johannessen og C. Johnsen. De ønsket å starte en innkjøpsforening for verkstedarbeiderne, så det kunne bli billigere og bedre tilgang på varer. Søknad ble sendt til Hovedbanens overbestyrer, som sa seg villig til å la verkstedarbeiderne vederlagsfritt disponere et rom i oppstillingsverkstedet. Dessuten fikk foreningen tillatelse til å innrede lokalitet og kjøpe inn vekt og ett sett lodd for Hovedbanens regning. Verkstedarbeiderne dannet styre, og valgte en vareveier. Han fikk 5 øre per kunde. 115 mann meldte seg til det første vareinnkjøpet, som var på 737 kroner og 4 øre. Dermed var forbruksforeningens første butikk i gang.

- Dette var i 1886, og mye har endret seg siden den gang, forteller styreleder i dag, Reidar Haugerud.
- Det gikk riktig bra den første tida, men så begynte



I gården på Lillestrøm leies det i dag ut til Rema 1000.

problemene. De andre grossistene i byen begynte å blokkere varer, så det ble liten tilgang på det de ville ha. Men de var ikke rådløse, forteller Haugerud, de fikk med seg en språkkundig kontorist fra verkstedet og reiste til Danmark og Tyskland, og knyttet kontakter med handelshusene der. Det åpnet nye muligheter for Østbanernes Forbruksforening, som selv fikk importere viktige varegrupper. Dette igjen førte til lavere priser i utsalget.

Flere butikker

Etter hvert kom det flere butikker. Tomtegata i Oslo. Og i Skien, Drammen, Rælingen, Kongsvinger, Fjellhamar, og Lillestrøm kom det butikker på løpende bånd, og omsetningen økte. Senere ble det også åpnet butikk i Stjerneblokkene på Grorud og en stor forretning på Nordtvet. Denne tomte ble kjøpt av NSB. Og på 80-tallet ble det bygget ut på Kongsvinger.

Ble vanskelig

Så begynte nedturene. Etersom årene gikk ble det dannet store kjeder. Og de kunne gjøre innkjøp som

forbruksforeningen ikke var i nærheten av å klare. Og de første butikkene måtte legges ned. - Men vi hadde god kontakt med de store kjedene, forteller Haugerud.

- Vi har tjent penger på dem, de ble gode leietakere, smiler han lurt. - De har gjort mye bra også. Den siste butikken ble stengt på Kongsvinger i 1996, sammen med filialen på Nordtvet. Det var umulig å drive videre.

Leier ut

- Hva driver dere med i dag?

- Kun utleie. Vi leier ut til Rema og Frisørhjørnet, og Foto Oskar med atelier i kjeller'n, og 12 leiligheter på Lillestrøm, Glåmdal Trevare, et vaskeri og fire leiligheter på Kongsvinger, og Interfood, Citto og Ryen og sønn på Nordtvet. Dessuten har vi selv kontorer og møtelokaler på Nordtvet. Det er fortiden en ansatt, han har vært i konsernet siden 1959.

Bli medlem

For å være medlem het det før at du måtte være ansatt i NSB. Det er senere utvidet. Nå er medlemstallet ca

240, men det har vært rundt 3 000, forteller Reidar Haugerud.

- Vi tar gjerne mot flere vi, bare ta kontakt med oss. Adressen er Nordtvetveien 7 b, 0952 Oslo. Kontingenten er 25 kroner, og da er du medlem på livstid. Du betaler bare 25 kroner en gang.

- Hva er poenget med å være medlem, da?

- Du er medeier i forretningsdriften, og ivaretar ideen fra de som startet det hele i 1886.

Hvis et medlem faller fra, og betalt medlemsavgift



ikke kreves tilbakebetalt innen to år, tilfaller beløpet fondet for medlemskap. Beløpet forrentes med 6 prosent.

- Det ligger fast, sier Haugerud - som er styreleder på 31. året.

Dag-Arne Johansen

Fakta:

Østbanernes Forbruksforening eier følgende eiendommer:

Lillestrøm: Nittedalesgata 27-29. Foretningslokaler i gateplan, og 12 leiligheter
Nordtvet: 3,7 mål tomt, foretningslokaler i Nordtvetveien 7b

Kongsvinger: Forretningsgård i Sofies gate 2, med fire leiligheter
Ca 240 medlemmer.

Miljøvennlig terminal

Å bygge ut Alnabruterminalen er miljøvennlig. Det viser all dokumentasjon i saken. Bare at Nor-Cargo samlokaliseres betyr mindre støy, mindre forurensning og 51 074 færre lastebiler på E6 i 2019. Så får vi leve med at Alnaelva går noen hundre meter i rør...

Alnaelvas venner vil ha elva opp i dagen. Da må godsterminalen på Alnabru legges ned. Alternativet er å lage et kunstig løp for elva gjennom terminalområdet. Høydeforskjellen fra dagens løp og opp til det eventuelt kunstige løpet vil være 14 høydemeter. De kostnadene er det få som tror noen vil ta.

- Nor-Cargo ønsker å bygge på NRF-tomta for å samle seg på ett sted. I dag er Nor-Cargo spredt over flere områder med hovedtyngde på Karihaugen og Ulven. Vi må ut av Oslo dersom vi ikke får bygge ved Alnabru-terminalen, sier Thor Bugge til Akers Avis. Han er hovedtillitsvalgt for HK samferdsel-



Foto: CargoNet

organiserte i Nor-Cargo-terminalene, og vil gjerne ha enda mer gods over på jernbane. Det lar seg vanskelig gjøre å samlokalisere Nor-Cargo hvis elva skal opp i dagen gjennom terminalen.

Titusener færre lastebiler

Ifølge en rapport Econ Pöyry har utarbeidet vil en lokalisering av Nor-Cargos godsterminaler på Alnabru føre til 51.074 færre lastebiler på E6 nord i 2019. Dette tilsvarer 222 færre turer pr. dag. Tvinges Nor-Cargo ut av Oslo, vil alternativet være Skedsmo, da vil enda flere lastebiler kjøre gjennom Groruddalen.

Tollpost og Schenker holder også til på Alnabru. Begge disse ønsker større tilknytning til

jernbaneterminalen. Det er både billigere og mer effektivt med direkte omlasting til jernbane.

Plan- og Bygningsetaten trenerer

Bystyret vedtok i 2006 at godsterminalen på Alnabru skulle videreutvikles. Vår forening var blant dem som presset på for et slikt vedtak, blant annet takket være at mange medlemmer deltok i markeringa utenfor rådhuset i Oslo. Nå har imidlertid Plan- og Bygningsetaten trent vedtaket. De arbeider med et forslag for å regulere gjenåpning av Alnaelva langs terminalområdet, hvor de vil foreslå at mesteparten av tomta skal være grøntområde. Fagforeningene på Alnabru mener Plan- og bygningsetatens forslag er uaktuelt.

Nyland syd

BAMA, som skal bruke Nyland Syd-terminalen, regner med å flerdoble jernbanefrakten av fersk frukt via jernbane når de får samlokalisert seg, og det medfører også en massiv miljøgevinst. Nyland syd ligger nærmere Grorud verksted.

Svært miljøvennlig

Alt tyder på at en storstilt utbygging av Alnabruterminalen, for å få mer gods over på jernbane, er massivt miljøvennlig. CargoNet vil kunne nyte godt av den framtidige utbygginga. – Og Alnabruterminalen er Norges mest effektive godsterminal, sier terminalsjef i CargoNet Morten Knudsen.

Da får heller elva gå noen meter i rør...

Dag-Arne Johansen

Salgsmelding

Jeg tok en tur bort i bygget der kantina holder til. Det finnes faktisk mange fra administrasjonen som også er medlem i verkstedarbeiderforeningen.

I den forbindelse har jeg vært i salgs- og markedsavdelingen i Mantena, og tatt en prat med Stig Løkke-Sørensen. Stig jobber i Mantena sentralt, sammen med Tor Henriksen, og har ansvar for salg og marked i Norge. Det vil si, han gir tilbud

på jobber/anbud. Tor har i hovedsak ansvar for det som omhandler Sverige.

I dette salgsmiljøet samarbeider de med andre som jobber på de lokale enhetene. Stig har jobbet på Grorud siden 2003, hvor han begynte på plankontoret, men han gikk over til salgsavdelingen et par år senere, med oppdrag for Mantena Grorud.

I dag jobbes det med flere store vedlikeholdsprosjekter i Sverige og Danmark. Ved å komme inn i disse landene oppnår man lavere kostnader. Og i Sverige er målet å ta over eksisterende drift for så å etablere



seg der, noe som gjør det lettere å konkurrere. I Danmark er det derimot ikke så åpent for konkurranse, men enklere å konkurrere på pris, da kroneverdien går i riktig favør.

Et prosjekt som tidligere fant sted på Grorud, var overhaling av motorer for det svenske firmaet

Swedtrac. Og av andre kunder på industrisiden Stig har vært borti, kan vi blant annet nevne Jøtul, Glomma papp, Leca, og Peterson i Moss. I dag jobbes det mest med NSB, men det håpes på mer arbeid for sporveiene. En del vedlikeholdsoppgaver vil bli lagt ut på anbud.

I september har Mantena salg en stand på den tekniske messen 2008 på Lillestrøm. Her vil bedriften være representert for å selge tjenester, samt verve yngre arbeidssøkende. Lykke til videre med salg.

Glenn Noss

Mantena tar opp kampen med NSB

Siden Mantena vil være best i Norden på alt mulig, har nå ledergruppa bestemt at selskapet framover skal satse mer på togkjøring. NSB skal få hard konkurranse på nye linjer. Men Jernbaneverket er litt trege med å legge nye spor, og Samferdselsdepartementet sitter bare der og ruger på en sprengt rødgrønn pengeksekk.

Så Mantenas ledergruppe tok derfor skjea i egne hender. Jobben ble jort på dugnad, og Ole lokket med både Solo og potetgull. Og en liten kakebit tilslutt. Det



møtte opp rundt 550 ledere, de stakk fram fra alle kanter, og alle fikk jobbe.

Etter det Verkstedarbeider'n erfarer

hvor lang tid toget vil bruke på denne nye strekningen.

er det snakk om høyhastighetstog. Vedlikeholdet skal Mantena selv ta hånd om, men alle som har noe å si i denne saken sier ingen ting. De holder kortene tett til brystet, og verken antall sett, pris eller leverandør er offentlig. Det eneste som lekker ut er at vi tror på prosjektet. Ledelsen vil foreløpig ikke ut med utkastet til ruteplanen. Det blir derfor bare spekulasjoner på

Dag-Arne Johansen

FEM PÅ GØLVET

*Vi har spurt fem medlemmer på Grorud om følgende:
Benytter du deg av noen av tilbudene idrettslaget har, og synes du
det er noe som mangler?*

Av Glenn Noss



Stig Henning Aaløkken, lærling Mantena: - Jeg bruker trimrommet, samt det meste av andre aktiviteter. Kommer ikke på noe som mangler, jeg er fornøyd jeg.



Marcin Gradzik, CargoNet: - Er med på fotball, bowling, og noen andre aktiviteter. Trener også litt med vekter. Er fornøyd med tilbudene, savner ikke noe.



Per Henning Torgersen, MiTrans, lakkeringsavd: - Er vanligvis ikke med på noe, men deltok på Rudskogen med Gocart. Var veldig fornøyd med det arrangementet.



Sven Inge Berge, CargoNet: - Jeg trener med vekter, spiller innebandy, bowler, og benytter meg også av bilen vi har til disposisjon. Den er fin å bruke hvis man skal flytte, eller hjelpe venner med å flytte. Savner egentlig ikke noe.



Edvin Hansen, Mantena, boggiavd: - Ikke noe fast, men benytter meg av noe innimellom.

B

PORTO BETALT
PORT PAYÉ
NORGE

Returadresse

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
Mantena AS Grorud
Eilert Smiths vei
0975 Oslo
Tel.: 23 15 46 84 Fax: 23 15 47 30
www.verkstedarbeideren.no



TAKKEANNONSER

Tusen takk for den fine blomsteroppsatsen jeg fikk av verkstedarbeiderforeningen i forbindelse med min 50-årsdag.
Tomm O. Bråten, Lodalen

Hjertlig takk for all oppmerksomhet og gaver i forbindelse med min 60-årsdag til kolleger i NSB, Mantena, CargoNet, MiTrans og JBV. Samt Verkstedarbeiderforeningen, NSB og JBV.
Hilsen Kjell A. Pedersen
Berging og Beredskap
Lodalen

Hjertelig takk for den vakre blomsterhilsenen jeg fikk på min 75-års dag.
Hilsen Arne Rud Moa,
tidl. personvognelektriker

Tusen takk til Verkstedarbeiderforeningen Lodalen for de fine blomstene jeg fikk på min 75-årsdag den 29/8.
Olaf Olafsen

Hjertelig takk til MiTrans, Verkstedarbeiderforeningen og kolleger for gaven på min 60-årsdag.
Hilsen Erling Knive

Takk for blomsterhilsen jeg fikk på min 75-årsdag.
Hilsen Kåre Fladby

Tusen takk til Verkstedarbeiderforeningen for den fine blomsten jeg fikk på min 75-årsdag.
Hilsen Ivar Martinsen

Tusen takk for oppmerksomheten på min 75-årsdag.
Hilsen Odd Kristian Engh

Tusen takk for all oppmerksomhet og gaver i forbindelse med min 50-årsdag.
Hilsen Øyvind Hansen, hjulavdelinga, Mantena Grorud

Takk til Verkstedarbeiderforeningen ved velferdskomiteen for oppmerksomheten ved min 75-årsdag.
Hilsen Harald Olsen

Takk for alle gaver og oppmerksomhet på min 60-årsdag.
Tore Arnesen

Takk til CargoNet, Verkstedarbeiderforeningen og kolleger for oppmerksomhet og gaver ved min overgang til pensjonist.
Hilsen Roy Nilsen

Takk til Verkstedarbeiderforeningen for oppmerksomheten ved min 50-årsdag.
Jostein Hansen



†

Takk for vennlig deltakelse i sorgen ved Arvid Ringnes bortgang.
Grete Ringnes med familie

Tusen takk for all vennlig deltakelse ved Knut Grønvolds bortgang.
Hilsen Edith Grønvold med familie