



# Ikke rør sykelønna!

Fagorganiserte over hele landet er klare til å bruke de maktmidlene som er nødvendig for å få statsministeren til å legge bort forslaget om kutt i sykelønna. - Fokuser heller på årsaken til sykefraværet, og ikke heng dere opp i sykefraværsprosenten, oppfordrer professor i arbeidsmedisin Ebba Wergeland.

Les mer på side 4

## **MiTrans stevnes for Oslo Tingrett**



Saken gjelder krav på erstatning som følge av brudd på lønns- og arbeidsvilkår. Erstatningskravet er på inntil 2,3 millioner kroner for hver av de 59 som saksøker bedriften.

side 6

## **I CargoNet-trøndernes rike**

side 10



# Hvem, hva, hvorfor

Privatisering, oppsplitting, Statoil, Telenor, Posten, Rom Eiendom, CargoNet, Jernbaneverket, også videre. Vi har hørt om det, og noen av oss har til og med følt det på kroppen. Et nylig tilfelle er situasjonen i MiTrans og de negative virkningene det har for de ansatte der.

Og hva ligger bak disse tiltakene som blir påført det offentlige, og som i de fleste tilfeller bare gagnar de som sitter på toppen, mens det er den vanlige dama og mannen i gata som må betale prisen når det går dårlig? Jo, New Public Management, eller på norsk, Ny Offentlig Styring (NOS).

NPM er et begrep som dekker ganske mye av de ting som har skjedd, og som fortsatt skjer med velferdsstaten. Dens filosofi er at en markedsorientert styring innenfor offentlig sektor vil lede til mindre kostnader og større effektivitet, uten at dette vil virke negativt inn på noe annet. Økonomer bruker NPM som sitt verktøy for å oppnå "gode" resultater. Men nå har det seg slik at i det offentlige kan vi ikke måle og tallfeste resultater på samme måte

som i det private næringslivet, da resultatene måles i helse, omsorg, utdanning, etc. I så fall vil det da være slik at det er de syke som kan betale godt for seg som får behandling, og ikke de som legene mener trenger behandlingen mest.

**Man kan spore tenkingen i NPM tilbake til filosofen og økonomen Adam Smith (1723-1790) som var en sterk forsvarer av frihandel og markedsliberalisme. Englands Margaret Thatcher var inspirert av denne ideologien, og en brutalisering av arbeidslivet samt fagforeningsknusing regjerte i Storbritannia i fra slutten av 70-årene og utover. Flere småsamfunn innad i England raste**

**" Det vil i prinsippet si at det er fritt fram for andre aktører å ta over mye av det arbeidet vi gjør i dag.**

sammen og ble fylt med fattigdom. På begynnelsen av 80-tallet fulgte Ronald Reagan opp på samme måte — med fornying, og smurte ny-liberalismen godt utover USA.

**Nå er til og med krig på anbud.** Med private leiesoldatsselskaper, som i dag befinner seg blant annet i Irak, og som er avhengige av krig for at butikken skal gå i for-tjeneste, er det blitt enda vanskeligere å få oppnådd fred i konfliktsoner.

**Pensjonsreformen, NAV-reformen, sykehusreformen.** I Norge har den nye offentlige styringen påført oss en rekke reformer, og de nevnt ovenfor er bare tre av dem. Med slike reformer kommer regnskapssystemer av en annen art. Angående sykehus vil jeg nevne et eksempel: Universitetssykehuset i Nord-Norge (UNN) solgte i 2006 en eiendom på Senja, salgssummen endte på 600 000 kroner. Men i regnskapet stod eiendommen oppført med en verdi på 24,5 millioner kroner. Noen hadde trakkert rundt på plassen med målebånd og kalkulator og deretter satt en prislapp på den. Dette førte til at sykehuset fikk et underskudd på årsregnskapet på 23,9 millioner kroner. Noe som igjen fikk det til å se ut som at foretaket ikke klarte å forvalte sin kapital. Og hva gjør man så da, kutter enda mer i tjenestene? Eller legger ned? Hadde ikke sykehuset vært pålagt et slikt regnskapssystem, ville det i dette tilfellet ha hatt et overskudd på 600 000 kroner.

## **Konkurranseutsetting**

Mantena er ikke konkurranseut-satt så lenge vi jobber 80 prosent eller mer for vårt morselskap NSB. I dag ligger vi på noe over dette, men Mantena Sverige AB vil trolig omsette for summer som gjør at Mantena totalt sett vil falle



Komponentproduksjonen til Mantena er allerede konkurranseutsatt. Snart kommer driftsvedlikeholdet etter.

Foto: Dag-Arne Johansen

under grensen på 80 prosent, siden det svenske Mantena ikke utfører tjenester for NSB. Det vil i prinsippet si at det er fritt frem for utenforstående aktører å ta over mye av det arbeidet vi gjør i dag. Et trøstens alternativ til dette kan være at driftsverkstedene blir lagt under NSB igjen, slik at jobber kan direkteplasseres, mens komponentproduksjonen konkurranseutsettes. Dette kan eventuelt skje i 2011, eller seinest i 2013.

**Det blir av pådrivere for markedsliberalismen** hevdet at en markedsstyrt offentlig sektor vil ha en samfunnsøkonomisk ge-

vinst og gagne alle. Men det har hittil vist seg å være motsatt. Svekkning blir av demokratiet ved at politiske beslutninger blir tatt i styrerommene og på kontorene i næringslivet.

Det har også forekommet unødvendige utgifter/tjenester som vi aldri har hatt behov for tidligere. Som for eksempel konsulentbyråer som gjør utredninger, og deretter tar millioner i betaling for å fortelle kommunene at de kan spare mange millioner ved å kutte ut så og så mye i omsorgstjenestene. Vi vet alle at hvis man legger ned et pleiehjem eller en skole så vil man spare så og så mye,

vi trenger vel ikke å betale store summer til andre for at de skal fortelle oss det. Men å kutte, vil vi egentlig det?

**Jeg mener; jeg har selv en bestemor,** og mest trolig vil jeg også bli gammel og svak, slik som henne.

Jeg avslutter med et sitat fra Klassekampen av forsker Paul Bjerke i 2005: Markedet passer like dårlig på alle typer tjenester som samfunnet har bestemt at ikke skal være markedsstyrt.

Glenn Noss

## **Sliter med argumentasjon**

Etter at saken om nærværstempling kom opp i Lodalen og Skien har det vært en del snakk om fleksitid. Vi ser imidlertid nå at vi sliter med å argumentere for fleksitid i avdelinger som har sin produksjon styrt etter ankomster og avganger i togtrafik-

ken. Men det ser ut til at det kan bli en prøveordning med fleksitid i lok og vogn i Toghallen der det i hovedsak er materiell som ikke er i trafikk, samt i vedlikeholdsavdelingen og administrative stillinger. Prøvetiden vil vare i seks måneder.

# Statsministeren går til krig

Fagbevegelsen er fly forbanna over utspillet til statsminister Jens Stoltenberg om å endre sykelønnsordninga.

Stoltenberg presenterte 18. november eksempler på tiltak som han mener kan redusere sykefraværet. Ett av dem er å øke arbeidsgivernes økonomiske bidrag til sykelønnsordningen, ved at de må betale ti eller tju prosent av de langtids-sykmeldtes lønn. Og den såkalte svenskemodellen, der sykdomstilfellene skal ha bestemte antall sykedager. Kutt i arbeidsgiveravgiften kan være en mulig motytelse fra staten.

Fagorganiserte er klare til å bruke de maktmidlene som er nødvendig for å få statsministeren til å legge bort dette useriøse forslaget.

## Vil ramme flere

Fagbevegelsen frykter at om arbeidsgivernes bidrag til sykelønnsordningen økes, vil de være skeptiske til å ansette folk med kroniske sykdommer og funksjonshemminger. Dessuten er det fare for at kutt i sykelønnsordningen nå vil



*Ebba Wergeland ber tillitsvalgte og verneombud se på årsaken til sykefraværet, og ikke henge seg opp i sykefraværsprosenten.*

Foto: Dag-Arne Johansen

ramme arbeidstakerne i neste omgang.

## Løper fra løfter

I Soria Moria-erklæringen hevder regjeringen at arbeidstakerens rettigheter ikke skal svekkes i denne stortingsperioden. Nå løper altså Jens Stoltenberg fra de løftene.

Sykefraværet må ses i sammenheng med sysselsettingen som i Norge er historisk høy, kravene i arbeidslivet, den enkeltes innflytelse og arbeidsløsheten. I Norge står seks prosent av de ansatte for 80 prosent av sykefraværet, viser en undersøkelse professor i arbeidsmedisin Ebba Wergeland viser til. Hun konkluderer med at økt sysselsetting automatisk gir økt sykefravær, fordi flere blir inkludert i tallene.

I Norge er det de siste årene gjennomført uttali-

ge omstillinger i privat og offentlige virksomheter og mye forskning viser at dette medfører økning av langtidsfravær og uføretrygding, uttaler flere LO-avdelinger rundt i Norge.

Fagbevegelsen aksepterer at finansieringen av sykelønnsordningen skal drøftes mellom partene i arbeidslivet og myndighetene, men forutsetningen er at avtalen om et inkluderende arbeidsliv, som akkurat nå er gjenstand for forhandlinger, vil bli forlenget selv om partene ikke blir enige om nye tiltak for å redusere sykefraværet. SINTEFs evaluering av IA-avtalen i juni i år viser at sykefraværet er lavere i IA-bedrifter. De finnes innenfor IA-avtalen 48 virkemidler, hvorav NAV har ansvar for de fleste. Omstillingene i NAV har hindret at disse fullt ut har fått vir-

ket og det er altfor kort tid å si at det ikke virker. - Verneombud og tillitsvalgte skal ikke konsentrere seg om sykefravær, men om arbeidsmiljø og rettigheter, samt forebygging. Fokuser heller på årsaken til sykefraværet, ikke fraværsprosenten. Når det blir fravær er det for seint, sier Ebba Wergeland.

## Lokalt arbeid

Partene i arbeidslivet må ta innover seg at man både må forebygge utstøting og tilbakeføre uføre til arbeidslivet. Dette lykkes best ved å la tillitsvalgte og verneombud i bedriftene få større innflytelse over arbeidsmiljøarbeidet i bedriftene. Virksomheter som tar dette på alvor og driver aktiv forebygging og verdsetting av ansatte opplever gode resultater.

Dag-Arne Johansen

# Si fra!

De aller fleste av våre medlemmer er med i den kollektive forsikringsordninga. Men vi har flere eksempler på at folk har falt ut ved bytte av arbeidsgiver. Folk mottar en giro som ikke blir betalt, og vips...!



Foto: Dag-Arne Johansen

På foreningskontoret kommer det ofte henvendelser om forsikringsordninga. Vi har en avtale med Jernbanepersonalets bank og forsikring om at premien skal trekkes i lønn. Men det har skjedd flere ganger at folk faller ut av dette systemet, gjerne ved bytte av arbeidsgiver, eller ved intern flytting i selskapene.

- Det er veldig viktig at hver enkelt har forsikring, og at den er i orden, sier sekretær i foreninga Ove Hansen. Han ber alle om å passe på at trekket kommer fram på lønnslippen. For tiden er trekket på 125 kroner per måned.

- Skulle du motta en giro, er det viktig at du betaler denne, ellers blir du meldt ut av ordning-

en, og du får ingen annen beskjed om at du er ute, sier han.

- Vi har hatt flere eksempler på at medlemmer tror de er medlem, og så skjer det noe som kan komme til utbetaling, men så viser det seg at de ikke er med allikevel. Ta kontakt med oss hvis du plutselig begynner å motta giro.

### Foreldelsesfrist

Vår kollektive forsikring gjelder alltid. Hele døgnnet, på jobb, fritid, ferie, hjemme eller til og fra arbeid. Skulle du skade deg, er det også viktig at du melder fra til forsikringsselskapet raskt. Er du usikker på hvordan du forholder deg, kan din lokale tillitsvalgt hjelpe deg.

- Vår forsikring er bedre på noen områder enn bedriftenes, sier Ove Hansen. Får du en skade som gir deg varig mén, må du ikke opp til en spesiell prosent uførgrad for å få erstatning, sier han.

### Pensjonister

For pensjonister gjelder spesielle regler. De kan ikke trekkes i lønn, og får tilsendt giro. Meld fra til oss hvis du flytter, så post blir sendt til riktig adresse. Giroen gjelder for tre og tre måneder av gangen forklarer sekretæren, og du får tilsendt giro til du har fylt 65 år. Fram til da er månedspremien 125 kroner. Etter fylte 65 år, betaler du kun 400 kroner i året til Jernbaneforbundets stønadskasse. For-

sikringen gjelder fram til fylte 75 år, etter det får du ikke livsforsikring lenger. Men da kommer bidrag fra Jernbaneforbundets stønadskasse inn.

### LO-favør

- Vi får også av og til spørsmål om innboforsikring - fordi vi er medlemmer i LO-favør. Men vi er altså ikke med i forsikringsordningen til LO-favør, vi har jo vår egen gjennom Jernbanepersonalets bank og forsikring, sier foreningssekretæren. - Det betyr at innboforsikring må folk ordne selv. Andre medlemsfordeler har vi i LO-favør, sier sekretær Ove Hansen.

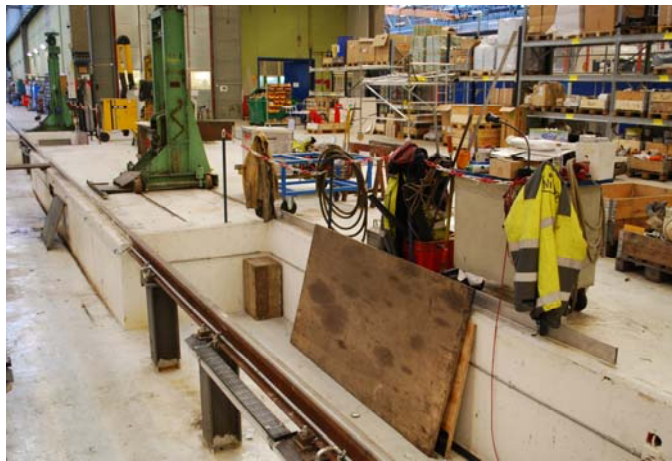
Dag-Arne Johansen

# Stevninga mot MiTrans er klar

59 medlemmer i Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo har med bistand fra advokat Geir Hovland stevnet MiTrans inn for Oslo Tingrett. Foreninga, i samarbeid med landsrådet, tar kostnadene.

Saken gjelder krav på erstatning som følge av brudd på lønns- og arbeidsvilkår. Erstatningskravet er på inntil 2,3 millioner kroner for hver av de 59 som saksøker bedriften.

**Da MiTrans skjønte** at de sannsynligvis måtte gå til det tunge skrittet og si opp folk, søkte de fritak fra vartpengeordningen, og fikk søknaden innvilget hos Fornyings- og administrasjonsdepartementet, via Statens Pensjonskasse. Ved et pennestrøk fikk derved MiTrans søkt om - og godkjent, en vesentlig



svekkelse av de ansattes lønns- og arbeidsvilkår, attpå til med øyeblikkelig virkning. Formålet var å gjøre det billigere for bedriften å si opp folk.

## Foreninga uenig

Det fikk nestleder i foreninga, og klubbleder i MiTrans, Nils Bull til å se rødt. Foreninga var dypt uenig i avgjørelsen, og tok kontakt med professor i arbeidsrett, Henning Jakhell for en juridisk vurdering. Advokat Geir Hovland hos advokatkontoret Reiss-Andersen & Co, kjører saken.

Alle de 59 er medlemmer hos oss. Men kravet for å få vartpenger er at du har

vært ansatt i selskapet i minst fire år. Derfor er ikke alle medlemmer i MiTrans med som saksøkere.

”På grunn av økonomiske problemer hos MiTrans AS har bedriften varslet oppsigelser blant de ansatte. Det er til nå ikke gjennomført slike oppsigelser, men det er forventet at en rekke ansatte, antydningvis 25 prosent av de ansatte, vil motta oppsigelser i nær framtid”, heter det i stevninga. ”Det er da viktig for den enkelte ansatte hvilke rettigheter vedkommende har i forbindelse med den forestående bemanningsreduksjonen. Nærværende sak gjelder

spørsmålet om retten til vartpenger”, heter det videre.

- Dette er et svært viktig prinsipielt spørsmål for oss i MiTrans, og for fagbevegelsen generelt, sier Nils Bull.

## Millionkrav

”Inntil videre vil det nedlegges en midlertidig påstand om at hver av saksøkerne skal motta erstatning fastsatt etter rettens skjønn, men oppad begrenset til det som maksimalt vil kunne godkjennes for en ansatt som har rett til vartpenger i 12 år. Dette skulle innebære to år med tap på kroner 12 600, ti år med tap på kroner 231 000. Dette utgjør et beløp stort kroner 2 235 200,” skriver Hovland i sin stevning.

I skrivende stund er det ikke bestemt når saken kommer opp for Oslo Tingrett. Bedriften er bedt om å komme med et tilsvarende svar.

Dag-Arne Johansen

# Arbeidstøy

Alle enhetene i Mantena har utarbeidet risikoanalyser vedrørende bruk av arbeidstøy/verneklær.

Konklusjonen er at personale som i sitt arbeide

ikke utfører skifting eller på annen måte beveger seg i Jernbaneverkets område, kan benytte en mer komfortabel type arbeidstøy.

Personale som utfører skifting eller beveger seg i Jernbaneverkets område

må benytte dagens arbeidstøy.

## Vedtak:

HAMU slutter seg til forslagene fra enhetene beskrevet i risikovurderingene. Det åpnes for å gå til anskaffelse av en mer komfortabel type

arbeidstøy. De begrensningene som er beskrevet i risikovurderingene fra enhetene må følges i hvert enkelt tilfelle. Mantena sentralt håndterer denne saken videre, og innstilling må foretas før frist for bestilling av nytt arbeidstøy utløper.

# Mantenas vide verden

Mantena gjør det stort. Mantena nyter stor tillitt og respekt, og kundene har store forventninger. — I Sverige. I Norge sitter morselskapet Mantena AS og krangler om både pris og kvalitet hos eier og kunde.

MTR, et av verdens beste selskaper på punktlig togtrafikk, er samarbeidspartner med Mantena i Stockholm. Sammen har de dannet datterselskapet Tunnelbanan Teknik Stockholm (TBT) for å drifte vedlikeholdet av rundt 450 tunnelbanevogner i den svenske hovedstaden. I Helsingborg har Mantena stor tillitt hos Skånetrafiken, som har ansvaret for togtrafikken i og rundt Malmø. Veolia, som drifter de sju strekningene, Alstom, som har levert settene, og ikke minst ansatte og lokale myndigheter er stolte over å ha fått Mantena som bedrift i Skåne. Mantena nyter med andre ord stor re-



Foto: Dag-Arne Johansen

*Ingen kjenner NSBs materiell bedre enn Mantena.*

spekt for sitt vedlikeholdskonsept, sin kompetanse, sin kvalitet og ryddighet. Det paradoksale i dette er at Mantena i Norge lever i den motsatte enden. Mantena i Norge har kompetanse på øverste klasse, og

kjenner NSBs materiell til fingerspissene. Personalet i Mantena har vedlikeholdt NSBs materiell i en mannsalder. Det er ingen i verden som kjenner NSBs materiell bedre enn Mantena. NSB møkkjører materi-

ellet sitt, og gir oss nesten ikke tid til vedlikehold. Likevel leverer vi en punktlig trett opp mot 100 prosent. Vi har en følelse av at Mantena ikke er noen stor stjerne på NSB-himmelen. Vi har en følelse av at det blandes snørr og barter. Er NSB teknikk bare en kunde, eller er de også en eier?

Hvorfor har Mantena i Sverige så stor stjerne blant sine kunder og operatører, mens de i Norge ikke har det? Hva er det MTR, Skånetrafiken, Alstom, Veolia og Flytoget har skjønt, men som NSB ikke har?

Dag-Arne Johansen

## Litt PR

### Eller, litt om pensjonsreformen.

Arbeidet startet i 2001, under Stoltenberg 1 regjeringen.

Hensikten er å stramme inn, slik at kostnadene ved å forsørge eldre og utslitte folk blir mindre i framtida. Reformen trer i kraft 2010-2011, og de som er født før 1954 vil ikke bli berørt.

Utbetalingen av pensjonen vil følge de nye reglene for disse årskullene uansett, og er noe man bør sette seg inn i. De som er født i 1954—1962 vil få litt av sin pensjon opptjent etter dagens (gamle) regler, og litt etter de nye reglene. Mens kullene født etter 1963 bare vil følge de nye

reglene.

**Etter den nye reformen vil full pensjonsopptjening være oppnådd etter 43 år, en endring i forhold til dagens 40 år. En annen endring er at pensjonen vil bli regnet ut etter alle årene du har jobbet. (alleårsregelen), og ikke etter de 20 beste. (besteårsregelen). AFP tilpasses og videreføres i privat sektor. Et gode for alle, som øker jo lenger man står utover 62 år. Den er ikke lenger en hjelp til sliterne, men en bonus til de som orker å jobbe lenger. I offentlig sektor ble AFP videreført, det samme ble tjenstepensjonsordningen.**

En av de nye innstram-

mingene er levealderjusteringen. Når den forventede levealderen øker, blir ikke pensjonen justert i forhold til dette, og vi må jobbe lenger for å oppnå samme pensjon.

**De som blir uføre kan ikke velge å jobbe lenger for å opprettholde samme pensjon. Det er fortsatt ikke helt avklart hvordan pensjonsreformen skal berøre de som blir uføre. (vårten10?) I uføremeldinga sies det at også de uføre skal bli berørt av levealderjusteringen. Dette til tross for at de ikke kan kompensere ved å arbeide mer, da de er uføre.**

En annen ting som også vil tære på økonomien deres,

er at de istedenfor å skatte som pensjonister, slik de gjør i dag, skal de skattes som om de var vanlige lønnsinntakere. Barnetillegget som de uføre får skal også reduseres betraktelig, og dette vil igjen føre til at flere barn her til lands havner under fattigdomsgrensen.

Vi må forlange av de folkevalgte at disse tiltakene ikke blir gjort gjeldene, og at de uføres nåværende støtte opprettholdes. 43 prosent av oss blir uføre før vi når 67 år, så dette er noe som faktisk angår oss alle.

Glenn Noss

# Sammen bak



Ida Varga er i dag pensjonist. Men hun var en av de få som sydde faner. På samme fabrikk som vår egen er laget. Og hun lot det gå prestisje i faget.

- Kunstbroderer. Det er det jeg har fagbrev som, sier den lille dama stolt. – Det er ikke så mange som er det i dag. Jeg tror ikke det er noen her i landet her som er det lenger. Det er synd. Faget dør ut.

**Helt siden hun kom hit** som flyktning i 1957 har brodering vært en stor del av livet hennes. – Jeg lærte alt fra bunnen av. Da jeg begynte i læra i Ungarn ble jeg først satt til å plukke bomull. Så jeg skulle vite hvor det hele startet.

Vet du, i Ungarn ble man oppvokst med å lære flere fag, så du hadde noe å falle tilbake på hvis det skulle gå dårlig med det du gjorde. Var ikke det en smart ting? Jeg begynte på skolen igjen, og fikk en lærer som var 82 år gammel! Jeg lærte teoriene ved spinneri, veving, trikotsje, her-



Ida viser stolt fram en av maskinene sine. På denne symaskinen har hun brodert et utall faner. Her demonstrerer hun hva hun kan klare å trylle fram av broderier.

Alle foto: Dag-Arne Johansen



Ida Varga besitter en utrolig kompetanse på søm.

reskredderi og dameskredderi.

- Jeg lærte å sitte riktig ved maskinen, riktig lys, riktig stol. Være rett i ryggen. Veldig viktig.

## Utrolig kompetanse

Ida snakker som en foss. Hun formelig sprudler av glede over å fortelle om faget sitt. Da hun kom til Norge fikk hun jobb først jobb

som vaskehjelp, men så ble det arbeid i Jula veveri. Det ble imidlertid lagt ned noen måneder senere.

Men det var ved Oslo Plisséfabrikk (senere Oslo Flagg- og fanefabrikk) hun fikk utfolde seg. Den usedvanlig talentfulle dama fremkalte de utroligste broderier. På bunader, duker, skjorter... Og faner. Hun har ikke tall på alle de fanene hun har brodert, men det er mange. På pc-en sin viser hun meg havet av arbeidene sine. Alt av

faner til musikkorps, sangforeninger, bygde ungdomslag og fagforeninger. Og detaljene er så små at det er så godt som umulig å tro at det er broderi.

Jeg viser henne bildet av fana vår. – Jo, den husker jeg, sier hun. – Men da dere la inn bestilling på den i 1993 var jeg på ferie. Så det var Annette Olaussen som sydde og monterte deres. Jeg har forsøkt å få tak i henne, så dere kunne snakke med henne også, men jeg finner henne



*Du må tett innpå for å se at denne brikken er søm og ikke trykk.*

ikke igjen. – Men hun var dyktig altså. Hun tok det så lett. Hun har utdannelse fra Kunst- og håndverksskolen. Fanen deres er flott. Det er så moro med alle disse detaljene.

### Mye arbeid

Hun forteller om hele prosessen fra skisse til tegning, til broderiet på silkeduk. Et perforert spesialpapir blir lagt på silkeduken, det gnis farge gjennom det påtegnede papiret og farge setter seg der sømmen skal gå. Et nøysommelig arbeid. Og alt skal stemme på millimeteren. Sømmer sys uten at de kommer til syne, bånd snurres og strekkes for å få det pent, og fagkunnskapen sitter godt forankret i hode og fingre.

- Det tar mellom 70 og 80 timer å lage en fane, forteller Ida. Man må ha riktig kvalitet på tråd, på søm, og ikke minst stoffet. Jeg brukte å kokevaske silken før jeg strøp den, da krøp den ikke. Hvis man gjør det rett, blir aldri fanen krøllete nederst. Se her, hva jeg mener, sier hun og peker

på vår egen fane. Den er nok litt skrukkete her... Det morsomste hun visste var å få de vanskeligste jobbene.

– Jeg lot det gå prestisje i det, smiler hun. Så viser hun fram et usedvanlig detaljert broderi hun har liggende framme.

### Jobb for slottet

Ida Varga har hatt mange prestisjefulle oppdrag. For Forsvaret, blant annet. Da de skulle endre monogrammet på de forskjellige fanene da Harald tok over var det Ida som fikk jobben. Og hun har brodert stolryggen til Kongen og reparert Sonjas bunadsskjorte.

- Hvis du syr feil, må du fjerne de to første stingene, ellers blir alt feil, forklarer hun fagkyndig, og viser meg - med en av de tre maskinene hun har oppe i arbeidsstua si på loftet.

### Kunstnerisk slekt

Både moren og faren hadde kunstneriske evner. Faren var en dyktig pelsmaker, og moren var like kunnskapsrik i broderifaget som datteren.

- Jeg fikk jo dette praktisk talt inn med morsmelken. Da mor sydde, lå vogga ved siden av maskinen, det var vel

allerede der jeg lærte det, smiler hun.

### Detaljer

Så viser hun fram bildet av datterens brudekjole. Den har selvsagt Ida sydd og brodert selv. Nede langs kanten går en flere meter lang rad med fargerike silkeblomster. De stikker opp som små knopper langs kanten, så å si som om

tilbake, sier hun, og viser fram et lite håndtak under maskinen.

Hun hadde den siste tida i arbeidslivet i systua på loftet. Da hun skulle sy den siste fana kontaktet hun fjernsynet. Men de viste ingen interesse. Så da vi ringte og ville snakke med henne strålte hun som en sol.

- Jeg vil gjerne fortelle



man skulle ha lagt ekte blomster på stoffet. På en fane til et musikkorps er det et rundt horn, det er like rundt i formen som om du skulle ha lagt hornet over silken.

- *Var det hardt arbeid?*  
- Hvis man gjorde ting riktig så gikk det greit. Men tenk hvor mange ganger jeg har sveivet den sveiva rundt frem og

om faget mitt, men du må ikke skryte for mye av meg, da, ler hun. Men det blir vanskelig. Dama besitter kunnskap du må lete lenge etter for å finne maken til. Bare ta en detaljert titt på vår egen foreningsfane neste gang du ser den, så skjønner du hva dama snakker om.

Dag-Arne Johansen

# I CargoNet-trøndernes rike

I maskinverkstedet på Marienborg står et par karer og reviderer hjul, boggier og Di8-motorer. Samtidig i lokstallen, i nabobygningen litt lenger unna, har noen andre samlet seg og diskuterer lønnsforskjeller mellom Mantena og CargoNet.

Det rører seg i CargoNetverkstedet på Marienborg. Engasjerte folk finner du over alt. De snakker om jobben, framtida og lønna. Særlig lønna. For er det noe folk er opptatt av, så er det lønn. Og hvor bra det egentlig er å jobbe i et jernbaneverksted. For fornøyde er de, gutta



Alle foto: Dag-Arne Johansen

*Det er ofte diskusjoner om lønnsforskjellen mellom Mantena og CargoNet.*

i CargoNet. Selv om altså denne lønnsforskjellen til stadighet dukker opp som samtaleevne. Og det vet Mantenagutta i den samme lokstallen å benytte seg av. Side om side går de, arbeidskolleger gode som noen. Men det er altså sånn, at det er artig å erte CargoNetgutta for å være polakker. For det var altså denne lønnsforskjellen...

- Nå er ikke dette med polakker så veldig alvorlig tema da, beroliger tillitsvalgt i CargoNetklubben Tore Haug. – Vi slenger med leppa til hverandre, men miljøet oss imellom er som det skal være på en arbeidsplass. Vi trives side om side, forsikrer Haug.

**Trivselen er høy på Marienborg.** Og plassen romslig.

- Jo da, vi har god plass her, sier Jomar Aspås. Han jobber i maskinverkstedet sammen med Kjell Håvard Løkken, og har ansvaret for hjul-ganger og boggi. – Vi leier fire spor her, sier han og peker med verktøyet han holder i hånda utover i den store hallen. Rundt ham holder Mantena på med sitt. – Vi ligger midt i smør-

øyet sånn sett. Omringet av Mantena på alle kanter. Men det er ganske praktisk det. Og de presser på hjulskiver for oss, der borte, sier han, og peker igjen. - Det er jo gamle kolleger som jobber rundt oss. Vi snakker samme språk. Lettvint det. Selv om vi har forskjellige kjeledresser. – Men det er litt irriterende at vi ikke tjener like mye som dem...

*- Hvor mange boggier har dere i året?*

- He he, da må jeg sjekke i papira mine. Så forsvinner han bak noen skapdører, roter litt i en skuff og kommer straks tilbake. – Vi har utført åtte bytter på Di8 hittil i år, stadfester Aspås.

- Hallen er stor, men vi har en flaskehals, og det er der borte, sier Tore Haug, og skuler bort på



*Jomar Aspås trives i CargoNet på Marienborg. Her reviderer han hjulgangen på en Di8.*

det ene sporet med løftebukker. – Vi skulle hatt et spor til å løfte på. Se her, det er god plass på spor 3... Skal vi være framtidsretta, bør vi ha et løftespor til.

### Lokstallen

I lokstallen, eller 1. linjeverkstedet, står lokene pent på rad. Leasingloket CD66 og Di8 til CargoNet, og materiellet Mantena skrur på - Di4 og Bm93. Bm 92 holder visst også til her, men det var ikke å se.

23 personer i CargoNet jobber her. Rundskift. To og tre på hvert lag. Alle dager, unntatt noen

Haug. - Vekselretterne kjøper vi gjennom Mantena, men ellers kjøper vi stort sett alt annet ute i den store verden.

På det ene sporet står en CD66 inne for seksårskontroll. Her skal det byttes noen deler, injektorer, pakninger, pumper og sånt. Dette tar

en måneds tid eller to, forteller tillitsmannen.

- Disse motorene er 12-sylindra to-taktere. 3 200



Tillitsvalgt Tore Haug reviderer blant annet kompressorer. - Vi er selvhjulpne på det meste, sier han.

driftstabilitet på 99 prosent!

### På nabosporet står en

**Di8** uten front. Og inni virvarret av ventiler der står Lars Engelsøy.

– Han er ekspert på bremses og ventiler, sier Tore Haug. – Det ikke han kan, det behøver ingen andre å vite heller... Jeg spør om jeg kan ta noen bilder av ham.

- Det går vel bra det, sier Engelsøy.

Men etter at jeg har tatt et titalls, kikker han på meg.

– Det var da fælt da, sier

han.

- Jeg må jo ha noen fine bilder av deg, du som er ekspert, svarer jeg.

- Hø hø, sier han og krabber inn i ventiltavla igjen.

### I CargoNet har de ikke

**innført 5S.** Men det er ikke mye å sette fingeren på. Ting står systematisk og ryddig, det er rent og pent i verkstedhallene, og gutta virker tilfreds.

- Vi har det ikke så verst, sier Tore Haug. - Lønnsmessig henger vi litt etter, og noen velferdsgoder er mindre, men vi har det bra her på Marienborg. Frukt får vi også. Hver onsdag.

Dag-Arne Johansen

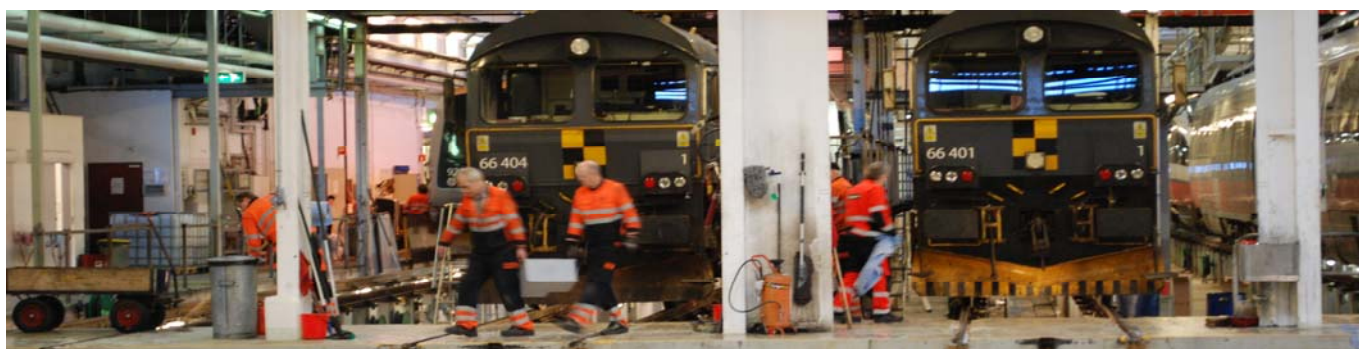


- Jeg må jo ha et bilde av deg, du som er ekspert, sier jeg. - Hø hø, svarer Lars Engelsøy.

skift i helgene.

- Her reviderer vi kompressorer, el-motorer, bremsemotstandere og alt sånt småtteri, forteller

hester. Det er en gammel god motortype, det beste som er laget, skryter Haug. – Det er aldri noe feil. Disse lokene har en



# Jerusalem Light Rail

I Jerusalem bygges det i dag en bybane som også strekker seg gjennom det okkuperte Øst-Jerusalem.



*Connex/Veolia vil trekke seg fra prosjektet, men har fått problemer med å selge ut sin andel.*

Foto: Glenn Noss

Under junikrigen i 1967 okkuperte Israel Sinaihalvøya (Egypt), Gaza, Vestbredden og Øst-Jerusalem. Byen er av stor betydning for verdensreligionene Islam, Jødedommen og Kristendommen. Den arabisktalende befolkningen i Jerusalem, i all hovedsak palestinere, sliter til daglig, og blir til stadighet behandlet umenneskelig. Dette skyldes Israels pågående apartheidpolitikk, og systematiske splittelse og undertrykkelse av den palestinske befolkningen og deres infrastruktur. Vestbredden er delt opp i soner som man kan sammenligne med bantustaner i fra Sør-Afrika. Dette var små geografiske områder forbeholdt den sorte befolkningen. De fysiske skillene i Jerusalem er blant annet muren, kontrollpostene og bilveiene som kun er for "den hvite delen av befolkningen".

Bybanen JLR er et nytt ledd, et nytt faktum på bakken i Israels segregasjonspolitik. Et nytt fysisk skille i form av rullende materiell. Planleggingen av banen begynte i 1997. I 2000 utlyste byen et internasjonalt tilbud på bygging av selve banen og driften av anlegget. Det var to franske selskaper som vant tilbudet, Alstom for bygging, og Connex for drift. Det er 23 tog som skal være i drift, og selskapene har konsesjon på drift og vedlikehold av banen i de neste 30 år. Første byggetrinn er planlagt driftsatt i 2009/2010, men hittil har det vært store forsinkelser. Bybanens linjer vil til slutt forbinde jødiske bosettinger i Jerusalem og dens utkantsteder sammen med sentrale institusjoner i sentrum. Stoppestedene er og vil bli strategisk plassert slik at de i hovedsak bare blir benyttet av den jødiske befolkningen. De fleste

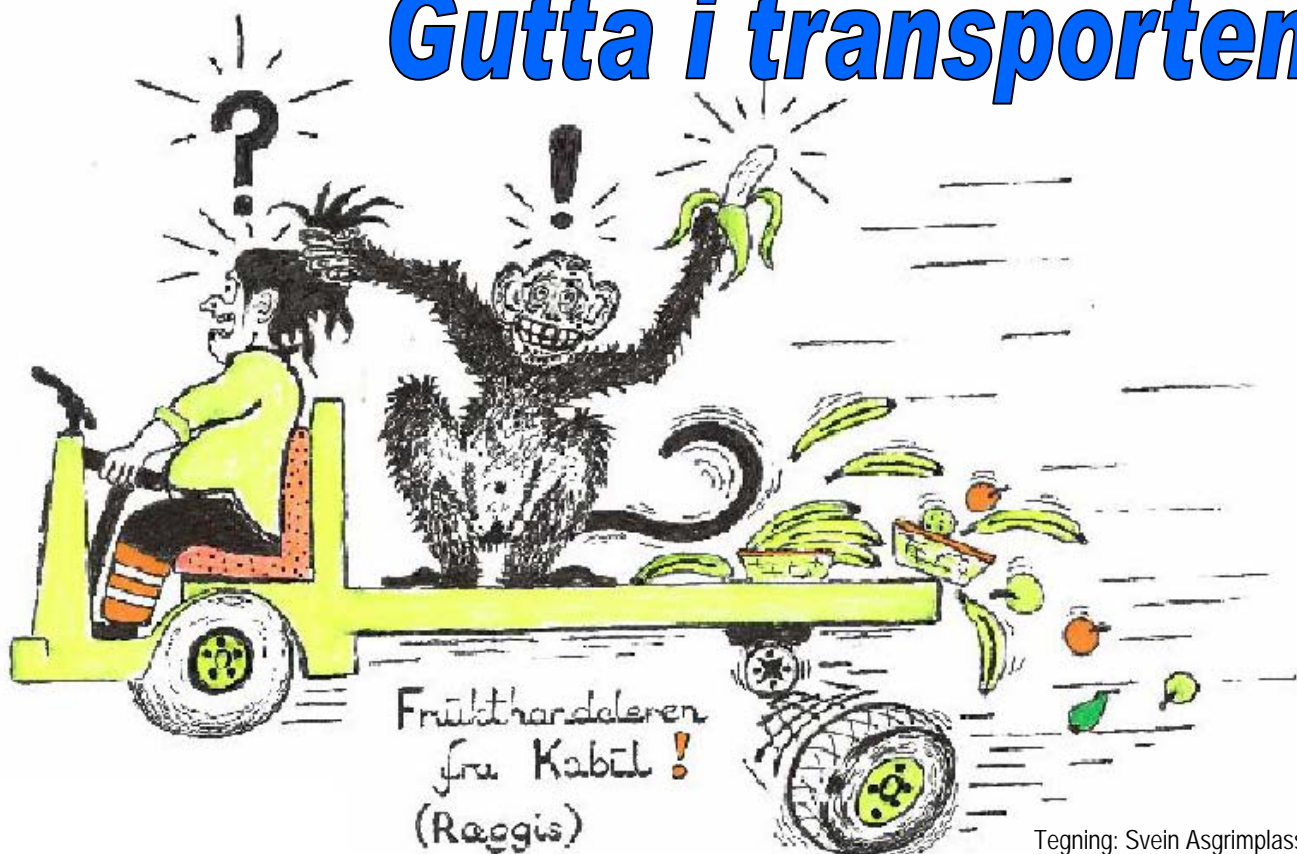
palestinere vil ikke kunne benytte seg av dette transportmiddelet. Mange bor på den andre siden av muren, mange i flyktningleire inne i byen. Og de jødiske bosetterne aksepterer ikke at den innfødte delen av befolkningen oppholder seg i deres nærvær, og skyr ingen midler for å rydde disse av veien. Dette bane-prosjektet har ødelagt mye, og ødelegger fortsatt for palestinerne som bor i områder hvor banen påvirker. Landsbyer blir revet i to, folk blir husløse, den avskjærer eksisterende handelsvirksomhet og fremtidige muligheter for videre handel.

Når det gjelder Israels okkupasjon av Øst-Jerusalem, sier FN-resolusjonen 478: "Alle lovmessige og administrative midler og handlinger utført av okkupantstaten Israel, som har forandret, eller har til hensikt å forandre karakteren og statu-

sen til den hellige byen Jerusalem, er ugyldige og må umiddelbart avskaffes". Nå er det slik at for-dømmelser og resolusjoner fra FN's sikkerhetsråd ikke blir tatt alvorlig eller fulgt opp av Israel. Men med et internasjonalt press fra grasrotsbevegelser, menneskerettighetsorganisasjoner og andre aktivister, samt boikottaksjoner, viser det seg at man klarer å påvirke staten Israel, og/eller dens oppdragsgivere. Det franskbaserte multinasjonale selskapet Connex/Veolia som skulle stå for driften av banen, annonserer i våres at de skulle trekke seg og selge sin eierandel i prosjektet. Men det viser seg nå i ettertid at dette ikke stemmer helt. De har, i skrivende stund, ikke fått solgt sin andel, og de opererer fortsatt i Jerusalem. Dette betyr at fokus på boikottarbeid, og press på Israel og selskaper som investerer i, eller bidrar indirekte i okkupasjonen må opprettholdes. En god nyhet er at den norske stats Pensjonsfond - Utland, nettopp har trukket sine investeringer ut av det israelske firmaet Elbit Systems. Dette firmaet produserer blant annet overvåkningsutstyr som blir benyttet på apartheid-muren som strekker seg over det okkuperte Vestbredden. Det er fint å se at aksjoner og protester gir resultater. Men kampen fortsetter...

Glenn Noss

# Gutta i transporten



Tegning: Svein Asgrimplass

**Team Truck Racingteam 1, Groruds svar på Doserene i TV serien om Fragleberget.**

Når Reggis (Ragnar) trår aktivt inn i rollen som frukthandleren fra Kabul hver tirsdag, der han kommer feiende i sin orange Mercedesmerkede "Street Fighter" med lastep Janet nedlesset med bananer, appelsiner, epler og pærer, ja da er det bare å skygge banen. Gutta gjør en bra jobb der de kommer sladdende rundt hjørnene både med og uten last. Og Hagen selv legger igjen masse gummi og forsvinner i lav høyde bortover spor 11 mens han

Lars sitter på sin Stillfighter og river seg i håret og venter på smellet som ikke kommer.

Nei, for gutta kan kjøre truck, og jeg tror ikke noen av dem skulle noen gang ha fått trucksertifikatet sitt i førstepremie i husmorbingo på Hamar eller noe slikt.

Kjøre truck ja, se det kan de, akkurat det skal ingen ta i fra dem. Og ingen blir verken påkjørt eller overkjørt på tross av alle de gående Fraglenes uhyre dårlige trafikkultur som vi opplever her på berget. Så på det området har Industrivernet lite eller ingen ting å gjøre. Da fikk jeg sagt det også.

Men disse doserne har utrolig mye å gjøre, jeg

ser de alltid i bevegelse hele dagen, så de burde med god grunn ha sin egen "gren" i foreningen: Truckførerbevegelsen for eksempel?

Ta for eksempel Silvano; en flink og forsiktig truckfører fra italienske Rimini. Vi diskuterer alltid Dolmiodager, og jeg spør ham alltid om det er hans Dolmiodag i dag. For ikke å glemme hjulkjører Roy, han ønsker jeg fortsatt en riktig god "hjul" når jeg møter han med last på gaflene. Ja, for han har jo "hjul" hver dag hele året han. Selv om det er midt på varmeste sommeren.

Jeg tror bestemt at uten doserene våre ville det bli tomt og trist her i "Fragleberget" på Gro-

rud. Gutta er både blide og trivelige, og gjør en bra og samfunnsnyttig jobb. De slår gjerne av en prat. Og en spøk på veien til neste henteopdrag, på tross av at de har ugudelig mye å gjøre før arbeidsdagen endelig er over.

Og her er ingen lasermålinger nødvendig om det er noen som skulle ha fått inntrykk av det. Under lesingen av dette stykket, nei så langt der i fra, de kjører pent alle sammen - i motsetning til enkelte "fragler" som ikke eier trafikkultur. Ha en fortsatt god tur da "dosere", og se opp for fragler.

Svein Asgrimplass

# Et lite tilbakeblikk på året 2009



Saklig vurdert av  
Svein Asgrimplass

Tja, så nærmer det seg slutten på det glade herrens år 2009. Og når julenissen snart banker på døra di og spør om det er noen snille jernbanefolk her, ja da kan vi ønske hverandre en riktig god jul og et grått nytt hår eller?

Det har vært et bra år. Med ett heidundrende lønnsoppgjør og et stortingsvalg likeså, med de tre musketeere, Siv, Erna og Jens i spissen.

Jens slo seg frem til seier til slutt, med Siv og Erna fortsatt i opposisjon.

Ellers har vi jo hatt en utrolig fuktig sommer da, med tonnevis av regn, hvor meteorologen sluttet å måle vannmengdene i millimeter og gikk over til liter per time i stedet.

Nordland, Troms og Finnmark stakk av med det beste været i år, og reindriftseier Ante Gaup og kameratene hans fikk ha alt sitt på det tørre i år også.

Ellers har vel NSB holdt seg på sporet sånn høvelig, og punktligheten har vel vært omtrent som den var i fjor. Og jeg må jo også ta med 100-årsjubileet på Bergensbanen og at det faktisk er hundre år siden en billett kostet den svimlende sum av kroner 26,56 for en reise Oslo-Bergen tur/retur.

Men det var den gang du kunne gå ved siden av toget og plukke blomster, og de var vel vissene og hadde tørstet i hjel mange ganger innen du var i Bergen, tenker jeg. Og så er det tid for D-vitaminer til alle jernbanefolk påstår Islin Abrahamsen, som er bedriftssykepleier i NSB. Og da synes jeg vel ikke at det gjør noen ting om vi hiver innpå litt B og C i samme

svelgen, det er bare sunt tror jeg. Jeg er temmelig sikker på at til og med konsernoverlegen er såre enig med meg i det.

Men jeg må ikke glemme at nye Lysaker stasjon endelig er åpnet etter tre lange år med anleggsarbeider, og prisen på den moroa ble hele 1,2 milliarder kroner. Jeg skal ikke i det hele tatt prøve på å insinuere hvem som skal betale det, men kanskje ho Magnhild heve nokke i bakhandi som me ikkje veit om?

Så til slutt må jeg jo ta med at Barak Obama overraskende nok fikk Nobels fredspris for ikke å ha gjort noen verdens ting. Osama Bin Laden er fortsatt på frifot, mens Mullah Krekar sitter i husarest på Tøyen. Stakkars mullaen!

Og så ønsker jeg alle bladets lesere en riktig god jul og et grått nytt hår!

## Søknadsfrist for Skei i påsken er 15. januar 2010

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.

## VERKSTEDARBEIDERIN

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, Mantena Lodalen  
Svein Asgrimplass, Mantena Grorud  
Grethe Moe, JIL Grorud  
Layout og trykk: Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo

Stoff til Verkstedarbeider'n kan sendes på e-post til  
[dagarne.johansen@mantena.no](mailto:dagarne.johansen@mantena.no)  
Er det noe du lurer på kan du ringe (231)54 684

Annonse

### Rusproblem/spillavhengig?

Har du et avhengighetsproblem og ikke klarer å takle det? Har alkoholen eller pillene tatt strupetak på deg? Eller spill?

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.

# Mininovelle

Jeg ligger mykt. Det er det jeg føler.

At jeg ligger mykt. Muligens i en seng.

Det er mørkt, bek mørkt.

Bak øyelokkene. Likevel ser jeg bilder, film langt inni der. Bilder som ruller, folk jeg kjenner, de flimrer forbi. De haster av sted, mot intet – eller andre steder. Øyelokkene kjennes tunge. Jeg klarer ikke å åpne dem. Jeg føler de er som bly. Gjenklistret. Gjenklistret bly. Vel...

Ved siden av meg hører jeg svak pusting. Det kan være bak, foran, jeg vet ikke. Men lyden er der. Jeg hører noen puste, der gjennom stillheten. Det bør være noen jeg kjenner. Det bør være min kone. Aller helst bør det være min kone. Det kan selvsagt være hvem som helst. Men *det* bør det altså ikke være...

Klokka... Har den ringt? Hvis den har det, - sliter jeg. Hvis den ikke har det, er det lørdag eller søndag.

Jeg vet ikke hvor jeg er. Jeg håper jeg vet det. Men jeg er ikke i stand til å få det stadfestet. For øyelokkene lystre som sagt ikke.

Jeg ligger på en arm, og jeg tror den er min. Den kjennes vissen ut. Jeg konkluderer derfor med at den må tilhøre meg.

Jeg må pisse. Jeg må noe så inn i helvete pisse.

Med andre ord; jeg må ha ligget her en stund.

Dessuten er jeg tørst.

Men nedi halsen har noen tømt en spade med sand. Jeg skjelver. Jeg fryser ikke. Jeg er faktisk god og varm. Jeg svetter nærmest. Altså har jeg muligens noe over meg.

Det er ikke tunge greiene. Det kan være et teppe. Eller en lett dyne.

Det er helt stille i huset. Ja, bortsett fra denne rolige pusting.

Jeg prøver å bevege hodet. Det gjør vondt. Og langt der nede et sted lugger det. Det må være i nærheten av leggen. Eller låret. Det nederste. For jeg føler jeg ligger på siden. Da må det være det høyre beinet det gjør vondt i.

Bak øyelokkene ser jeg vann. Hav. Blått hav, så langt øyet rekker. Og midt i dette blå havet dukker det opp en seilbåt. En hvit svane. Den hvite svane. Ja, det er det det står, Den hvite svane. Svarte bokstaver på kritthvitt skrog. Store bokstaver. Og under der står det Kuala Lumpur. Tilhørighetsbyen. Kuala Lumpur? Det gir ingen mening. Ingen seilbåt med navnet "Den hvite svane" tilhører Kuala Lumpur.

Så kommer smerten i beinet tilbake. En damestemme skjærer gjennom rommet. Jeg hører skritt. Hun tar på meg. Det må være henne. Som tar på meg. Hvem andre? Jeg kjenner hun berører skuldra mi. En varm hånd.

- Hvordan har vi det i dag? sier hun.

Vi?

Jeg vet ikke hvordan vi har det. Jeg vet ikke en gang hvordan halvparten av oss har det.

Jeg vet ikke hvordan det står til. Jeg har strengt tatt ikke fått det med meg.

- Går det bra med gipsen? spør damestemmen. Gipsen?

- Det gikk visst ikke så bra med denne koplingen?

Jeg forsøker å åpne øyne igjen.

Stemmen er ukjent.

Koplingen? Øyelokkene lystre fortsatt ikke.

Hva er det som er koplet?

- Det var ikke noe sjakktrekk å klatre i den masta, sier hun.

Masta?

- Og pengene dine beslagla de...

Pengene mine...

Kjekt å vite. En grei opplysning egentlig.

Pengene mine er beslaglagt. I hvilket omfang?

Alt?

- Du var heldig, fortsetter hun.

Jeg forsøker igjen, men

øynene er stadig vekk bly. Jeg klarer derimot å bevege den vissene armen litt. Jeg får faktisk løftet den helt opp til halsen og vel så det, jeg stryker hånda over ansiktet og kjenner to store klistrelapper, en over hvert øye.

Jeg har altså vært heldig. Fint. Hva mer har jeg vært?

- .. det gikk ikke så bra med huset heller, sier damestemmen.

... Nei vel... huset.

Det gikk ikke så bra med huset... Det gikk dårlig. Men det gikk bedre med meg. Det var jo fint. Jeg var heldig.

Men masta, hvordan gikk det med den? For det var vel en mast inni bildet her?

- Brannvesenet kom så fort de kunne, men...

Fem hus brant ned... Og gatebelysningen du forsøkte å koble, den klarte de heller ikke å redde. Eller garasjen din. Den du hadde lagret fyrverkeri i...

- Hundebittene er frie for infeksjon nå.

Politiet venter på deg uti gangen, de vil avhøre deg så fort du våkner.

Det er jeg ikke så sikker på at jeg kommer til å gjøre...

**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

Takk til Verkstedarbeiderforeningen ved verkstedet Grorud for hilsen ved min 60-årsdag. Bjørn Christoffersen, CargoNet diesel

Til kolleger i MiTrans!  
Hjertelig takk for de vakre blomstene jeg fikk til min 60-årsdag!  
Vennlig hilsen Finn Erik Strømberg



Tusen takk for den fine blomsten jeg fikk fra avdeling 3842 i forbindelse med mitt sykefravær. Med hilsen Svein Smestad

Hjertelig takk for blomster og hyggelig hilsen på min 75-årsdag. Hilsen Johannes Huse

Takk for at jeg ble husket på 90-årsdagen min.  
Vennlig hilsen  
Knut G. Muggeby

# Juletreffest

Verkstedarbeiderforeningen avholder sin tradisjonelle juletreffest i velferdssalen på verkstedet Grorud

søndag 10. januar 2010 kl. 13.00—15.00.

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

Påmelding skjer på foreningskontoret, eller ved å ringe (231)54684 eller 916 54490.

Pris: 50 kr. for voksne, barn gratis.

Betalingen skjer i døra når du kommer.



*Vi ønsker alle våre medlemmer og forbindelser en riktig god jul og et godt nyttår!*



Ønsker du å sette inn takkeannonse? Ring foreningskontoret på tlf. 231 54684. Eller send oss et kort. Annonsen koster ingen ting.