

OSA-SPORET

MEDLEMSKAPBLAD FOR OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING



**Teknologien kommer
...men hvem skal eie den?**

side 18





OSA-SPORET

Informasjonsorgan for

Oslos Sporveiers Arbeiderforening

ANSVARLIG UTGIVER

Rune Aasen

Leder OSA

REDAKTØR

Ola Floberg

ola.floberg@sporveien.com

Tlf: 414 69 255

LAYOUT

Raphael Vaxelaire

raphael.vaxelaire@sporveien.com

Frode Eriksen

frode.eriksen@unibuss.no

REDAKSJONS ADRESSE

Oslo Sporveiers Arbeidersforening,

Økernveien 9, 0653 OSLO

ola.floberg@sporveien.com

EKSPEDISJONSTID

Mandag - fredag: 08.00-15.00

Usignerte artikler står for

redaksjonens regning.

Vil du ha OSA-Sporet tilsendt på

e-post? Send en mail til:

ola.floberg@sporveien.com

Redaksjon avsluttet 17. mars 2019

TRYKKERI

andvordgrafisk.no

FORSIDE

Foto: Slemens

3 REDAKTØRENS HJØRNE: JUBILEUM

Av Ola Floberg

4 OSA - LEDER'N: NSB ER HISTORIE!

Av Rune Aasen

6 KVINNER OG OSA

Av Linda Amundsen

8 BOKOMTALER

Av Frode Eriksen

11 BUSS NORGE: STORE BLIR STØRRE

Av Frode Eriksen

12 EN VAKKER HISTORIE FRA VÅR VIRKELIGHET

Av Morten Waglen

14 T-BANEN FÅR NY EVAKUERINGSTRAPP

Av Lars Andresen

15 SOTTOPASSAGIO

Av Stein Apeland

16 SOMMEREN ER REDDET

Av Veronica Havaas

19 DAGENS POLITIKK -MELLOM ROMANTISERING OG KYNISME

Av Gabriel-Carlos Manuel Matos

20 TEKNOLOGIEN KOMMER -MEN HVEM EIER DEN?

Av Linda Amundsen

22 MOTVIND OG MOTBAKKE

Av Frode Eriksen

24 SÅ LANGT OG VEIEN VIDERE

Av Linda Amundsen

26 ORD TIL MOR

SOS Barnebyer

28 SATIRISKE LINDA

Av Linda Amundsen

30 SIDE SPORET

Redigert av Frode Eriksen



Av Ola Floberg

Redaktør

Jubileum

Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) skal feire 125-årsjubileum seinere i år med fest, politikk og historiebok. Mer om det seinere. Det er ett annet jubileum jeg har lyst til å nevne: alderstrygda kan feire 100 år!

Det var Kristiania som var først ut. Byen hadde store klasseskiller noen tiår uti den industrielle revolusjon og norsk og utenlandsk kapital tok ut store overskudd. Arbeidsfolk hadde smått starta å tilkjempe seg makt gjennom fagforeninger, og fokuset hadde vært regulert arbeidstid og bedre arbeidsvilkår. Det var fortsatt ingen grense for hvor lenge du skulle jobbe. Du jobba så lenge du klarer, deretter var det fattigkassa. Det var Kristianias første sosialdemokratiske ordfører Carl Jeppesen som forslo kommunal alderstrygd i 1917. De arbeidsinvalid og gamle skulle fra fattigvesenet til en pensjonsordning.

1. januar 1919 blei alderstrygda iverksatt for personer over 70 år.

Pensjonsgrunnlaget ble satt til 60 prosent av et fastsatt beløp (tusen kroner i starten). De gamle i Kristiania fikk pensjon 17 år før Stortinget innførte almen alderstrygd i hele landet!

Så litt politikk

15 tillitsvalgte stilte på Manifest

årskonferanse 5. mars, hvor ett av spørsmåla var hvordan velferdsstaten skal finansieres i framtida.

I Norge er det godt dokumentert av forskjellene øker under borgerslig regjering. Høye boligpriser, økte energipriser, lav lønnsvekst og usikkert arbeidsliv går hånd i hånd med store skatteletter til de som har mest fra før.

Gunnar Magnar Witzøe har en formue på 26 milliarder (Forbes) kroner. Dette er mye penger og disse kommer fra lakseoppdrettsgiganten Salmar. Norsk oppdrett av laks har blitt storindustri og Norge er verdens største eksportør.

Vannkrafta og oljevirkosomhet er næringer som beskattes med en grunnrente. Grunnrente er en måte å fordele verdiene som kommer fra naturen og landets felleseide ressurser. Denne skatten er med på å betale for velferdssammenfunnet – helsevesen, gamlehjem, kollektivtransport, veier, tog, osv.

Dette gjelder ikke lakseindustrien! Private eiere henter ut profitten og betaler ikke grunnrente av overskuddet de tjener på våre felles ressurser. Witzøe og de andre laksemilliardærene har råd til å skatte noen av milliardene sine til fellesskapets gode.

I årets første nummer av OSA-Sporet møter du tre nye skribenter. Veronica Havaas, Lars Andresen og Gabriel-Carlos Manuel Matos.

Veronica har intervjuet Kurt

Frantzen i Framfylkingen Oslo. De skal, i samarbeid med OSA feriehjem på Herøya, sette i gang aktiviteter. Leirlederkurs og sommerleir.

Gabriel har en politisk-filosofisk artikkel. Her er ett sitat: Arvingene i Norge blir bare flere og yngre. Jeg vil argumentere for at formueskatten bør økes betraktelig, i takt med lavere inntektskatt. På denne måten vil vi få mer penger i rotasjon. Penger, essensielt, har ingen særlig betydning, det er hva vi faktisk gjør. Det skal handle om folket.

Lars leverer en oppdatering på hva som skjer med evakueringsstrapp på MX.

Redaksjonen har også fått ny layoutansvarlig: Raphael Vaxelaire fra Trikken. Å produsere bladet til ferdig lesbart krever tett jobbing. Resultatet leser du i nå og vi håper du er fornøyd.

Frode skriver to bokomtaler om borgerlønn. Dette er tema som blusser opp dann og vann og bør føre til noen debatter på brakkene i Sporveien. Er ikke borgerlønn bare en måte å kvitte seg med fagforeningene på?

Linda er fortsatt opptatt av ny teknologi og spør om hvem som skal ha eierskap til den. Er det private eiere eller folket som skal ha kontroll over bruk og inntjening?

Vi ønsker medlemmer og andre noen gode og velfortjente påskedager!



NSB ER HISTORIE!

Av Rune Aasen

Leder OSA

«Ny regjering skulle klemme så mye ut av tuben at det ville bli umulig å reversere». Nå har regjeringa lyktes. Hvis (når) jernbanepakke 4 blir innført i 2020 (med et lite forbehold at KrF ser lyset) er det EU som for all framtid bestemmer over norsk jernbane.

12. mars 2019 ble NSB historie. NSB og Nettbuss endrer navn til Vy!

Dette vekker sterke følelser hos folk som tross alt var glad i NSB. Jeg føler med alle ansatte som har gjort så godt de kan i alle år tross manglende bevilgninger fra ulike regjeringer.

Det måtte en navneendring til før det ble en skikkelig debatt om jernbanen sin framtid. Da våkna media og flere politikere hang seg på debatten. 280 millioner kr for nytt navnegalskap -mener mange! Klart det er gal-skap! Hele jernbanereformen er galskap og vil koste flekk!

NSB var for lengst ødelagt! Nå skjønte folk hva Frp holdt på med! VY? Hva er det? Jernbaneforbundet og Lokmansforbundet gjorde det de kunne for å få regjeringa og folk til å forstå at anbud på jernbanen ville svekke sikkerheten og øke kostnadene. Frp hadde bestemt seg. Jernbanen skulle privatiseres!

Det er ikke vanskelig å sette seg inn hva ansatte og tillitsvalgte i NSB har vært igjennom i de årene denne regjeringa har sittet med makta. Man kan være etter-påklok å spørre seg. Gjorde LO og forbundene nok? Burde langvarig streik blitt vurdert? Jeg tror de gjorde

det de kunne med lobbying –streik og markeringer. Jeg føler med alle som sto i spissen og prøvde å slå tilbake et lovlig fattet vedtak.

Sporveien var nær ved å havne i samme gjørma. Vi skiftet navn til Kollektivtransportproduksjon AS (KTP). FRP skulle klemme tuben ut av Sporveien.

Petter N Myhre var arkitekten bak galskapen. OSA kjempet i imot og de styrende organer i Sporveien mente dette var en organisering av Sporveien som svekket sikkerheten og økte kostnadene. Venstres Ola Elvestuen skjønte dette etterhvert og stemte mot Frp. Man kan forundre seg over at direktører har så forskjellige oppfatninger hvordan man kan drive selskaper mest effektivt! Sporveien slår selskapene sammen. Jernbanen oppsplittes!

Men det hjelper det nok ikke å mene når eier er Frp og generalforsamling! Dette er idelogi.

Lærdommen må være. Stemmer folk blåblå så får du politikk som har programfestet at Norge selges bit for bit!

De som stemte inn Høyre og Frp på tinget må ikke klage på nedleggelse av NSB. De har bidratt til at enflott merkevare som NSB er erstattet med Vy og veldig få vet hvem som har ansvaret for hva i jernbane-sektoren. Den dagen ulykken inntreffer vil alle skyldte på hverandre.

I september er det kommunevalg. Skal vi unngå å komme i samme situasjon som jernbanenså er garantien for det at ansatte, venner og bekjente stemmer RØDGRØNT!

God Påske!



Utleie av 2 leiligheter Punta Prima, Torrevieja Spania

I uke 12 åpner vi for booking av de nye leilighetene i Spania. Leilighetene vil kunne leies av våre medlemmer til en god pris. Følg med på www.ktps.no for mer informasjon.



Leilighetene er på 75 kvm., har 3 soverom og to bad hver. Takterrassen er fantastisk med sine 65 kvm. med utekjøkken, grill, spise plass, solsenger, utedusj og en fantastisk utsikt. På fellesområde er det to bassenger, det ene er et overbygget med oppvarmet vann.

Kontakt oss på post@ktps.no eller tlf. 22 93 66 90 eller besøk våre hjemmesider www.ktps.no for informasjon.





Av Linda Amundsen

Leder Studie- og agitasjonsutvalget

Det er ingen hemmelighet at Sporveien er en mannsdominert bedrift. Ved utgangen av 2017 var det ikke mer enn 14% kvinner ansatt i Sporveien. Som det kommer frem av årsrapporten til Sporveien 2017, er det i ledersjiktet ca. 43,5 % kvinner. Ikke akkurat et imponerende tall, men allikevel er det et poeng at vi på førersiden har samme lønn og arbeidsvilkår, uavhengig av kjønn eller sammensetning.

Det fokuseres også på å rekruttere inn flere kvinner, spesielt på førersiden og teknisk side. Men der har man ikke fått til de resultatene man hadde ønsket, med mindre man skal ty til å tvinge damer inn i bedriften!

Selv har jeg vært ansatt i snart 4 år i Sporveien, og i det daglige har jeg hverken følt meg degradert eller fratatt muligheter fordi jeg er dame. Skal jeg være litt modig i dette innlegget, vil jeg faktisk tørre å påstå at vi har til tross for lav kvinneandel har bortimot full likestilling i våre yrker. Selv om diskusjonene som har gått ikke har handlet om kvinner i Sporveien, men kvinner i OSA, så har det allikevel en viss sammenheng. Siden OSA tillitsvalgte også er ansatt i bedriften.

For etter å ha vært i organisasjonen en stund har jeg fort innsett at det å verve inn nye, engasjerte til-

Kvinner og OSA

litsvalgte er lettere sagt enn gjort. Dersom vi antar at prosentandelen kvinnelige OSA medlemmer er den samme som i bedriften forøvrig, så kan man anta at cirka 14% av medlemsmassen (rundet opp til 1600 medlemmer for enkelhets skyld) i OSA er kvinner. Dette utgjør da ca. 228 kvinner og 1372 menn.

Med disse tallene som utgangspunkt (siden våre tillitsvalgte må være medlemmer i foreninga for å bli valgt) vil jeg gjerne for dele litt om hvor «lett» det er å rekruttere inn engasjerte og gode tillitsvalgte til foreninga. Tidligere har det vært holdt ca. 2 introduksjonskurs i året, en arena som har vært bra i forhold til å finne engasjerte medlemmer som også kunne tenke seg å stille som tillitsvalgt i foreninga vår. Det siste halv annet året har vi utvidet til 3 kurs i året og i år til 4 kurs. Først og fremst for at flest mulig medlemmer skal kjenne foreninga si best mulig men som nevnt også for å kunne verve inn gode tillitsvalgte i OSA som kan være med å dra foreninga riktig vei inn i fremtiden.

Selv om vi verver nye tillitsvalgte er det svært ofte at de etter en tid gir seg, eller ender opp som «listefyll» eller sitter i verv av pliktfølelse fordi ingen andre er interessert. Vi er kanskje ikke flinke nok i klubbene til å løfte opp og motivere våre nye og «gamle» tillitsvalgte til å vokse og utvikle seg. Det hjelper ikke å ha en kvinne i klubbstyret, om ikke vedkommende selv har et ønske om å bruke engasjementet og fritiden sin på

foreninga og sakene vi jobber med. For det å være tillitsvalgt - engasjert tillitsvalgt. Det krever mye! Det er lange kvelder, søvnløse netter, det er å sitte i pausene og lese seg opp på aktuelle saker og regler samtidig mens man hiver i seg en svett matpakke samtidig som man prøver å få i seg en lunka kopp kaffe. Det er ofte en utakknemlig jobb, med lite skryt og anerkjennelse. Men de gangene man virkelig gjør en forskjell for noen, eller når man får landet en sak er alle frustrerte ettermiddager og kvelder glemt, og man ville gjort det samme igjen, uten å så mye som blunke!

Men for mange frister det svært lite med en slik hverdag. Uavhengig av kjønn, etnisitet og yrke, ser vi ofte at mange tillitsvalgte ikke er villige til å bruke den tiden som er nødvendig for å kunne tilegne seg nok kunnskap til det organiserte arbeidslivet og til egen forening og de sakene som kjøres til enhver tid. Ikke fordi de er late eller uinteresserte, men fordi et liv og en hverdag som tillitsvalgt ofte er tøft og slitsomt. Og det er ikke å legge skjul på at som tillitsvalgt vil ikke fritiden lenger være det samme som den en gang var. Om dette virker mer avskrekkende på kvinner enn på menn tror jeg ikke. Men andelen av kvinner er så lav i bedriften i utgangspunktet at det er innlysende at det vil være en skeiv fordeling mellom menn og kvinner i tillitsvalgt apparatet. Vi kan ikke tvinge folk til å engasjere seg.

For selv om noen krefter roper høyt at det er noen få som velger ut de tillitsvalgte i vår forening, så har vi et medlemsdemokrati som gjelder. Og selv om det har vist seg at vi har noen som ikke setter pris på det, så er nettopp størst mulig deltakelse på et årsmøte det ultimate for at det faktisk er flest mulig medlemmer som lar sin stemme bli hørt. Som vi lærer bort på kursene i regi av Fagforbundet «Som tillitsvalgt er du blitt valgt av medlemmene til å ivareta deres interesser.» Derfor er det medlemmene som bestemmer hvem de vil ha som talsperson for sine saker og sin arbeidsplass.

Selvfølgerlig kan man påvirke medlemmenes stemme ved foreslå en kvinne til valgkomiteen, men når alt kommer til alt så handler det å være tillitsvalgt nettopp om tillit. Det er udemokratisk å kvotere inn kvinner, menn eller minoriteter i verv for å ivareta medlemmer dersom de ikke har medlemmenes tillit. Selv om jeg selv ikke alltid er enig i det den store medlemsmassen mener, så er det allikevel flertallet og jeg som alle andre må forholde oss til nettopp det. Men vi skal fremme kvinner til å ta på seg verv. Vi skal fremme personer med ulike etnisiteter til å på seg verv, ja selv i disse frigjøringsstider så skal vi faktisk også fremme menn til å ta på seg verv.



HOVEDSTYRET i OSA: Styremøte på Grefsen den 27. februar.

Bak f.v. Øystein Wiik, Owe Tønnessen, Marit Sauge, Harald Jeppesen, Linda Amundsen, Erling Dokken, Rune Aasen, Per Arne Nicolaysen, Andreas Fossum Haug, Iftikhar Hussain, Thomas Stave, Tore Andreas Elton, Geirr Craner og Markus Petterson. Foran Ola Floberg og Truls Christian Nilsen. 16 deltok, hvorav to kvinner (12,5 prosent) Foto: OSA

Av Frode Eriksen

Borgerlønn eller timelønn?

Lønn per time eller per hode? Arbeidsmarkedet er i endring, prosesser forenkles og jobber automatiseres. Skal arbeidstida fordeles på alle, eller skal alle sikres en minimumsinntekt uansett om de arbeider eller ikke? Og alt var ikke bedre før.

Den nederlandske influenseren Rutger Bregman starter sin bok, «Utopia for realister», like godt med en historietime. «Gjennom omtrent 99 prosent av verdens historie har 99 prosent av menneskeheten vært fattige, sultne, skitne, redde, dumme, syke og stygge». Først de siste 200 årene har den situasjonen endret seg og mens 84 prosent av verdens befolkning levde i ekstrem fattigdom i 1820, er dette tallet i år under 10 prosent. På bare 200 år har menneskeheten blitt rike, velernærte, rene, trygge, smarte, sunne og veldig ofte også pene.

Han peker på at om en hadde plassert en italiensk Toscana-bonde fra 1300-tallet i en tidsmaskin, og sluppet han ut på samme sted i 1870-åra, så ville verden sett omtrent lik ut. Fra rundt 1880-åra har imidlertid utviklingen gått i rasende fart, med oppfinnelser som telefon, lyspære, bil og som Bregman skriver, den muligens mest geniale av de alle, Josephine Cochranes oppvaskmaskin.

Født i rett tid

Bregman er overbevist om at en bør gi gratis penger til alle og argumenterer for det. Penger det ikke stilles andre krav til å motta enn ens egen eksistens. Hans ide er at staten skal sikre alle et økonomisk fundament. Men Bregman går ganske mye lengere i sine ideer, han foreslår i tillegg til borgerlønn, 15 timers uke og åpne landegrenser. Det sistnevnte medgir han selv er en ide for framtiden i et intervju med Dagens Næringsliv, og legger til. –Vi

Borgerlønn. Ideen som endrer spillet



Av Ingeborg Eliassen og Sven Egil Omdal
Res publica, 2018
260 sider

Utopia for realister



Av Rutger Bergman
Spartacus, 2017
251 sider

er heldige, for vi er født på riktig sted til riktig tid.

Det norske forfatterparet Ingeborg Eliassen og Even Egil Omdalkom i fjor høst ut med sin debattbok «Borgerlønn. Ideen som endrer spillet.», og avslører sin grunnholdning alt i tittelen. Men de gikk inn i bokprosjektet mindre overbevist enn de ble under skriveprosessen. Bakteppet er at velferdsstatene trues, arbeidslivet privatiseres, ulikheten øker og kommer i tillegg tilen gjennomgripende automatisering av hele samfunnet. Boka argumenterer for forfatterne hovedtese, at borgerlønn er en fornuftig løsning for et samfunn i rask endring.

Flere lavlønnte

Endringer har skjedd tidligere også, men da gikk det ikke fullt så raskt i svingene. Forfatterne har bodd i USA, Belgia og Tyskland og sett og skrevet om brutaliseringen av arbeidslivet der, og dette var også utgangspunktet for debattboka. I Europa blir det stadig flere arbeidere som er i full jobb, gjerne flere jobber, med en lønn det ikke er mulig å leve på. Og særlig situasjonen i Europa uroer. Borgerlønn er ikke løsningen på alle problemer, men et greit sted å begynne. Menborgerlønn er et svar på velferdsstatens stadig strengere kriterier for å kunne motta støtte.

I boka skisserer Eliassen og Omdal 2G som et nivå for en borgerlønn i Norge, det vil et par hundre tusen kroner, men det er en annen debatt. Det er også finansieringen, men forfatterne ser for seg at det kan skje ved å sette en grunnrente for bruk av samfunnets infrastruktur og naturressurser.

LO sier nei

LO-leder Hans-Christian Gabrielsen avviser borgerlønn i boka og viser til at den norske velferdsstaten er bygd på arbeidslinja og avtaler mellom partene i ar-

beidslivet. Eliassen og Omdal har som mål med boka å skape debatt. I Norge er det bare Rødt og MDG av Stortingetspartiene som ikke går inn for arbeidslinja. Men den forutsetter at det er meningsfylt arbeid nok til alle. Det norske systemet er laget for en arbeidsledighet på i underkant av fem prosent. Hva skjer hvis den øker ut over det?

Borgerlønn blir ikke innført i år og forfatterne poengterer at den norske velferdsstaten fungerer bedre enn flere av de europeiske. De to skriver at vi allerede til en viss grad har borgerlønn i dag, men kaller det for noe annet, som for eksempel trygdeytelser. Studenter får penger for å studere, pensjonister får penger uten å arbeide, barnefamilier får barnetrygd og arbeidsledige får dagpenger. Noen av ytelsene er basert på opparbeidede rettigheter andre betales ut som universelle ytelser, enten det er behov for de eller ikke, for eksempel barnetrygd.

Borgerlønn er utprøvd i mindre skala flere steder, og erfaringer viser at hvis folk får en grunnleggende økonomisk trygghet, øker lystene til å ta større risiko, for eksempel ved studier og kompetanseheving. Flere advarer mot at systemets negative følger er sløvheter og latskap, men forsøkene så langt viser ikke slike resultater. I større skala er det Alaska som kommer nærmest, ved at delstaten utbetaler et pengebeløp til alle innbyggere med minst ett års botid, finansiert av inntekter fra

oljeutvinning.

Eliassen og Omdal intervjuer i boka folk som er både for og mot, og gjennomgår både høyre- og venstresidens argumenter. På høyresiden ser en på borgerlønn som en mulighet til å rasjonalisere statsbyråkratiet og på venstresiden at arbeidernes rettigheter styrkes overfor arbeidsgiverne.

Ønsker debatt

Evangelisten Bregman avslutter sin bok med å fortelle om en sveitsisk folkeavstemning 5. juni 2016, der et flertall stemte ned et forslag om innføring av en basisinntekt. Men så sent som i 1959 stemte også sveitsiske (mannlige) velgere nei til at kvinner skulle få stemmerett. I 1971 var det flertall for det og. Dette ikke er slutten på diskusjonen, snarere begynnelsen skriver han og avslutter med «hvis vi ønsker å endre verden, er vi nødt til å være urealistiske, ufornuftige og umulige. De som krevde avskaffelse av slaveriet, stemmerett til kvinner og ekteskap mellom personer av samme kjønn, ble også stemplet som tullinger en gang. Helt til historien viste at de hadde rett.»

FAKTA:

Borgerlønn, også kalt *garantert grunninntekt* og *negativ inntektsskatt*, er en økonomisk ytelse til alle innbyggere i et samfunn, tenkt som en betingelsesløs og universell grunninntekt som utbetales uavhengig av sosial status og som er høy nok til at de som mottar den kan leve et liv i verdighet og med mulighet for å delta i samfunnet. Det finnes ulike idéer om hvordan borgerlønn skal utformes og finansieres, med ulike tilnærminger til hvordan dette skal gjennomføres i praksis. Motivasjonen for borgerlønn kan være et ønske om at ingen skal sulte eller fryse, men at alle samfunnsborgere uten hensyn til hvordan de velger å leve sine liv skal være garantert et økonomisk eksistensminimum. Dette som en slags medfødt rett, en menneskerettighet.

En rekke studier har pekt på at utgiftene for staten vil være omtrent de samme eller lavere, samtidig som at byråkratiet effektiviseres. (Kilde: Wikipedia)

Les også:

Stockholm Sub

Fotobok om Stockholmstunnelbane med fokus på stasjonenes arkitektur.

Fotograf er canadiske Chris M. Forsyth, mens arkitekturkritiker Mark Isitt er bokens redaktør og tekstforfatter.

Utgitt av Frank Review, Printon, 2018

Isbn: 9789163980398

142 sider på engelsk språk



Av Frode Eriksen

Trikkepåskekrim: 19-trikken kapret

Det lover godt for Sporveisfolk med et bilde av en trikk på coveret. Tog 1904, vogn 137, linje 19 til Ljabru blir i Tom Egelands siste krim «Falken» kapret av seks bevæpnede terrorister. Gjennom en glovarm juli-ettermiddag og kveld følger vi dramaet gjennom Oslos gater.

Men det første som slår en er at dette muligens er en slags «nittentrikken minutt for minutt». I en annen bok jeg har lest, «Iskaldt bedrag» av Dan Brown, går det etter hvert opp for leseren at historien utspiller seg i løpet av ett døgn. I Falken er det ikke noe tvil om hva klokka er, og det som kan oppfattes som evindeligg tidsmas tar mer fra historien enn det tilfører.

Faglig blikk

For oss i Sporveien er vel ikke krimplottet det mest spennende uansett. Det er å følge trikkens ferd gjennom byen, til høyre her og venstre der, som en slags representant for det vi holder på med alle sammen; å være byens blodårer.

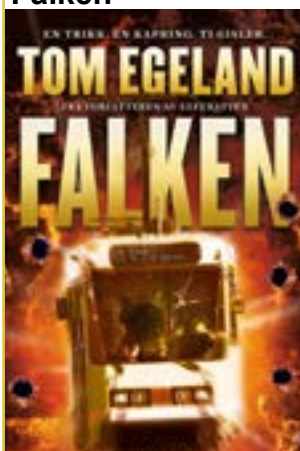
Så derfor stusser vi gjerne litt over detaljer som om hvorfor bare Sporveiens busser skal innstille trafikken, hvorfor ikke de andre bussoperatørene? Ettersom historien utspiller seg i fremtiden, nærmere bestemt 1. juli 2019, kan en jo gjerne håpe at all kollektivtrafikk er rekommunalisert til da. Eller hvorfor eller hvordan all kollektivtrafikk kan innstilles, er det i hele tatt praktisk mulig?

Men Egeland har fått hjelp underveis slik at enkelte detaljer er på plass. Som at SL-79-vognene ikke har friskluftanlegg, bare mulighet for å åpne noen glugger øverst på sidevindue. Eller at SL-79 ikke kan kjøre til Bekkestua, bare til Lilleaker, fordi de ikke har Automatic Train Protection (ATP).

Sporveien beslutter...

Sporveien tildeles en relativt sentral plass i boka, men ikke verre at en tenker på Wallenberg-familiens motto «Esse, non videre» («att verka, men inte synas»). Og en skal gi forfatteren honnør for at han parkerer selskapet som heter #ru... der det hører hjemme i kontorene i Dronningens gate, mens han presiserer

Falken



Tom Egeland
Capitana, 2019
480 sider

18 ganger at det er Sporveien som frakter folka i Oslo.

I en referanse til en avviksmelding heter det «I samråd med politiet har Sporveien og NSB besluttet å stanse all offentlig kommunikasjon i Oslo inntil videre.» Det er deilig å lese slikt med sporveisbriller på. Og trikkefolka kan kose seg med at to av rollefigurene siteres på at de heller velger trikken, selv om t-banen er raskere, eller som rollefiguren Vibeke Krog, sier; «det var noe eget ved å kjøre trikk».

Med tildekkede vindu følger vi sporvogna gjennom sentrumsgatene mens vi venter på svaret på hva kaprerne krever.

Skal politiet la vogna rulle, eller skal den stanses?

Medieblikk

For en tidligere mediemann og nåværende sporveismann løper verdenene i hop her og det er gjenkjennelige referanser over alt, blant annet hvordan en redaksjon reagerer i den moderne medie verdenen, som nok også er årsaken til Egelands stadige tidsreferanser. For en viktig del av framdriften er de stadige henvisningene til mediedekningen av situasjonen, der Egeland bruker journalist Kristin Bye («Ulvenatten») og hennes nye kollega Linda Mikalsen i viktige roller.

Leseren inviteres dessuten til å dele gislens liv, drømmer og håp, men dette blir bare pausefisk til historien. Og det er vel likevel ikke å rope for mye at dette bare er kulisser i det som er Falkens egentlige historie.

Les også en busskrim:

Kims lek

Sun Heidi Sæbø

Påska for 40 år siden ble bagen til den sørkoreanske studenten Koh Sang-Moon funnet på buss 169 Sørkedalen. Noen måneder senere dukker studenten opp i Nord-Korea. Boka følger sporene fra Osloområdet til Pyongyang.

Cappelen Damm, 2015

Isbn: 9788202479701

204 sider





BUSS-NORGE: Store blir større

28. februar viste Unibuss fram sine nye el-busser på Rådhusplassen i Oslo. For tiden bygges garasjen på Alnabru om for å kunne lade 30 nye el-leddbusser, som etter planen skal inn i ordinær rutetrafikk før sommeren. Foto: Frode Eriksen

Av Frode Eriksen

Seks bussoperatører står for 93,6 prosent av det norske bussmarkedet, målt etter antall kjørte rutekilometer.

Størst er VY, eller selskapet som inntil nylig het Nettbuss, med 28,6 prosent, deretter Torghatten (Norgesbuss) med 22,5 prosent og Tide Buss AS med 19,8 prosent markedsandel. De tre minste av de seks største er Boreal Buss AS med 10 prosent, Nobina 7,5 prosent og Unibuss 6 prosent, viser tall fra Kollektivtrafikkforeningen.

tivtrafikkforeningen.

Det siste året har Tide økt mest, med 5,1 prosentpoeng, mens Unibuss har tapt mest med 5,1 prosentpoeng. Tide dominerer på Vestlandet, Boreal og Tide i Nord-Norge, Boreal på Sørlandet, Nettbuss i Midt-Norge, og Unibuss, Norgesbuss og Nobina på Østlandet. Torghatten er eneste selskap med virksomhet over hele landet.

I tillegg til de seks store, finnes det fremdeles 22 småselskap som driver rutebusskjøring, med et tynghdepunkt på Sørlandet.

Førerløst transportutvalg

Verken bussførere, trikkeførere eller tbaneførere sitter i strategigruppa som Samferdselsdepartementet har opprettet for å komme med forslag til å løse framtidens transportutfordringer.

Utvalget er derimot fullt av ledere, direktører, rådgivere og sjefer. Gruppa heter Transport21, og skal levere en rapport til Samferdselsdepartementet til høsten. Der håper Samferdselsminister Jon Georg Dale å få innspill til hvordan digitalisering og autonomi skal skape en bedre reisehverdag.

I en pressemelding datert 18. februar 2019 fra de-

partementet heter det «Transportsektoren står ovanfor store utfordringer knytt til framkome, klima/miljø og transportsikkerheit. Forsking, utvikling og innovasjon må til for å løyse desse utfordringane, heiter det i mandatet til strategigruppa.»

- Transportsektoren må henge med på teknologiutviklinga, og vere tidleg ute når det er rett. Eg er derfor særleg nøgd med at Transport21 også vil gje regjeringa råd om pilotering og testing av konkrete løysingar, sier Dale.



LEDER: Administrerende direktør i Ruter, Bernt Reitan Jenssen, leder strategigruppa Transport21, et førerløst råd som skal gi regjeringa råd om fremtidens transportutfordringer.

Foto: Jeton Kacaniku/Ruter

En vakker historie fra vår virkelighet

Av Morten Waglen

HVO for IE og PE

Jeg vil gjerne fortelle en vakker historie som understreker noe av det beste med vår fagforening OSA og til og med gode sider ved Sporveien.

Det er enkelte ganger det kan butte litt i alles liv og vi kan møte mye som kan knekke oss mer eller mindre. Vi kan oppleve dødsfall, sorg, pengetrøbbel, sykdommer og alle tenkelige problemer på arbeidsplassen. Da er det godt at noen er der og gir deg en hjelpende hand. Vi er så heldig å ha en kar som heter Per Arne Nicolaisen som gjør mye mer enn å være leder i Personal- og ledelsesklubben. Jeg sitter ofte ved siden av denne mannen på kontoret og jeg blir meget imponert av den mannens hjertelag og dyktighet til å ordne opp for andre. Det er ikke få kollegaer han har hjulpet opp gjennom årene og han ofrer gjerne noen timer av fritiden sin. Det er en kar som heter Bjørn som i mange år jobbet på lageret på Etterstad. Han ble sjuk og trengte hjelp av Per Arne da han fikk trøbbel i sine siste år i Sporveien. Dårlig mobilitet og sykdom førte til misforståelser mel-



Den nye leiligheten til Bjørn

lom arbeidsgiver og Bjørn og var noe som ikke var så veldig mye å skryte av for bedriften. Men dette ble det ordnet opp i av Per Arne og siden har disse to holdt kontakten ved like. Det har vært ordnet noen år med AAP for Bjørn, men etter hvert har helsesituasjonen hans dessverre blitt kraftig forverret. Det har vært manglende oppfølging fra fastlege og bydelen og etter hvert ble helsen forverret ytterligere og situasjonen ble helt prekært. Vi på verne-siden og OSA er overbevist om at, hvis ikke Per Arne fulgt opp Bjørn, så kunne det gått så ille som det kan gå. Med den mannen kan være svært overbevisende i telefoner til de riktige instanser, så nå skjedde det endelig noe. Bjørn ble hentet i ambulanse og innlagt på sykehus og ble fulgt opp med riktig medisiner og omsorg. Helsen til Bjørn har bedret seg betraktelig og bydelen fikk etter hvert også ordnet en utleie-leilighet til ham der det var tilsyn fra bydelen. Vi var noen som hjalp til med flyttingen fra den gamle leiligheten til den nye, for Per Arne kan være veldig overbevisende og er flink til å

få med seg andre. Når man ser hva den karen gjør for å hjelpe, så måtte man jo være lagd av stein for ikke å bli med på litt dugnad selv også. Men det er Per Arne som har gjort alt med å redde Bjørn og ordne det praktiske når det gjaldt flyttingen, det økonomiske med diverse kontakt både her og der og også slikt som å følge Bjørn til lege. Bjørn er veldig takknemlig for denne hjelpen han har fått av Per Arne og også OSA. Bjørn henvendte seg til oss og ville sørge for at det ble overrasket en blomst til Per Arne på hans vegne på Årsmøtet til OSA. Dere som var der så en flau Per Arne som tok imot blomsten, men som egentlig ikke ville ha noen oppmerksomhet for det han ser på som selvfølgheter. Bjørn greier seg bra nå, takket være hjelpen han fikk fra Per Arne og OSA og han kan se lysere på fremtiden. Det var koselig å høre fra ansatte i bydelen. De var dypt imponerte over at vi var en slik bedrift og en slik fagforening som tok seg av de ansatte på en så fantastisk måte.



Per Arne Nicolaisen

Sesong 2019



Feriehjemmene

Endelig går det mot vår og sommer på feriehjemmene!

PS! I perioden 1. juli - 18. august er det kun bestilling av uker søndag - søndag.

BOOKINGKODE FOR MEDLEMMER: 1977

SAGAKOLLEN:

FLERE HYTTER HAR FÅTT NYE MADRASSER OG PANELOVNER, UTVENDIG OPPGRADERING PÅGÅR.
LEI KAJAKK ELLER BÅT FOR EN HERLIG TUR PÅ FJORDEN!

KJEHOLMEN:

ÅPNES ESTIMERT PÅSKE 2019. LEDIGE ENHETER IGJEN TIDLIG I JULI OG AUGUST.

HERØYA:

HALV PRIS + 25% RABATT PÅ UKELEIE 2019!

DUGNAD M/GRAIS OVERNATTING 3. - 5. MAI, PÅMELDING VIA MAIL.

LEIRLEDERKURS 25. - 26. MAI, SE FRAMFYLKINGEN.NO FOR PÅMELDING OG INFORMASJON.

FAMILIELEIR 1. - 6. JULI FOR OSA MEDLEMMER M/FAMILIE, SE FRAMFYLKINGEN.NO.

osaferie.no ● feriehjem@sporveien.com

Vi ønsker alle OSA medlemmer
en herlig forsommer!

T-banen får ny evakueringstrapp

Av Lars Andresen

Sikkerhet ombord i t-banetogene er noe vi i Baneklubben setter svært høyt både for våre medlemmer, men selvsagt også for kundene til Sporveien som vi frakter rundt i hovedstaden. Derfor er det veldig positivt at ledelsen sammen med vernetjenesten nå har kommet til enighet om å forbedre sikkerheten for evakuering igjennom togens gavldører.

I lang tid har det vært noe mer krevende enn nødvendig å evakuere kunder ut igjennom gavldørene til t-banetogene i Oslo. Dette fordi man ikke har kunnet benytte MX 3000 sin hjelpeløsning til dette, en evakueringstrapp, fordi denne ikke har vært sikker nok samtidig som den har vært svært krevende å komme til for føreren som må sette den opp.

En ny og god løsning

Det er liten tvil om at den nye evakueringstrappen til MX 3000 som nå er til godkjenning hos Jernbanetilsynet vil bedre sikkerheten. Ikke bare for våre kunder men også for våre medlemmer som skal administrere evakuering praktisk under alle slags utfordrende situasjoner.



Foto: Solveig Kleppe Andersen / Banebryteren

- Og derfor er det fint å se at vi nå har kommet med en løsning som er så god som den er, det sier ansvarlig verneombud, Solveig Kleppe Andersen til Banebryteren. Den nye trappen skal monteres på koplingshodet i begge endene av toget og være svært enkel å ta i bruk noe som den forrige løsningen overhodet ikke var. Den er i skjul når den ikke er i bruk og skal kun trekkes ut for å komme i funksjon. - Det er liten tvil om at denne løsningen er praktisk og sikker og en solid forbedring for alle som skal benytte den sier Kleppe Andersen som også er fornøyd med måten den er montert på.

- Trappen vil få et antisklibelegg og den vil også utnytte overskuddsvarme fra koplingshodet slik at den hverken skal fyse fast eller bli glatt for dem som skal benytte den, sier Kleppe Andersen.

Det er ikke klart når monteringen av den nye evakueringstrappen kan starte men i disse dager er den til godkjenning hos det Jernbanetilsynet men så snart dette er i orden vil monteringen starte og opplæring i bruken bli gitt.

SOTTOPASSAGIO



Sottopassagio.

Kilde: <http://www.inkorsivo.com/arte/sottopassagio-le-cure-arte-sottorranea-urbana/ping>.

Av Stein Apeland

Jeg lurer på om ikke noen fant ut at det var et genialt forretningskonsept å skaffe noen vrak av noen gamle vogner, og et antikt lokomotiv, og pusse det opp og starte opp noe de kalte Orientexpressen. De fikk kjente skuespillere til å illudere rollefigurer, og fikk solid mediedekning, og kunne selge overprisa luksusturer til de gode gamle dager.

Jeg har en følelse av at den nye toglinja kineserne nå jobber med å bygge, tvers over de eurasiatiske stepper, kommer til å lene seg tungt mot myten om Silkeveien.

Gamle navn og gamle myter selger godt, ingen ønsker seg inn i en Orwellsk framtid, med nye navn på alle ting, alle skjønner at det er en veldig mye dårligere shit under a new wrap-

Det var helt kult å kjøre med toget i Italia, i gamle dager, det var greit at det treigeste toget het Rapido, og stoppa på alle stasjoner, som alle het Sottopassagio.

Jeg skulle gjerne igjen kjørt gjennom Italia med Rapido, sakte, og umiddelbart forstått de skjønnmalende ord for fart og framgang, og smilt overbærende.

Jeg skulle gjerne sitted i et sånt skinnkledd togsete, undrende, og lukte middelhav og pinjetrær, og se på eldgamle oliventrær, og tenke at det er helt fint å være her. Hva det nå heter, og hvor vi nå er.

Helt uten å vite at det der betydde undergang.

SOMMEREN ER REDDET

Herøya Feriehem i Steinsfjorden.

Foto: Fjellanger Widerøe

Buskerud fylkesfotoarkiv

Av Veronica Havaas

Du har ikke bare en fagforening som jobber hardt og trutt for å bedre arbeidsvilkårene dine. Men også en forening som har utarbeidet tidenes desidert smukkeste sommerferie for deg.

Om ikke alle sommerferiens dager allerede er fullbooket, la oss få presentere sommeren som gir deg sol, bading, fart, bedagelige timer i skyggen, grilling, lek, personlig utvikling, nye vennskap og uforglemmelige gode minner. Det er ikke for godt til å være sant.

Nytt samarbeid mellom OSA og Framfylkingen

Kurt Frantzen, fylkessekretær i Framfylkingen i Oslo, har gjennom sitt bekjentskap med OSA's organisasjonssekretær Øystein Wiik, som også er medlem i Framfylkingen, klart å få i stand et samarbeid mellom Framfylkingen og ferieøyene til OSA. Samarbeidet mellom organisasjonene er i sin spede start, men etter at en vellykket familieleir ble avholdt på Sagakollen i fjor sommer, ønsket begge parter å ta skrittet videre.

Det har lenge ligget i kortene at

fantastiske ting kommer til å skje på ferieøya vår Herøya. Oppussing og renovering, drømmer og visjoner, alt nærmer seg virkelighet nå. Nå har vi gleden av å kunngjøre at to store happenings er åpen for påmelding. Den første går av stabelen allerede 25.-26.mai og er åpen for alle medlemmene våre. Her er det førstemann til mølla.

Barne- og familieorganisasjonen Framfylkingen, som også ligger under LO, skal avholde et leirlederkurs på den idylliske øya og alle våre medlemmer er velkommen til å delta. Kursavgiften er på 100 kr og dekker overnatting, mat

og kursing i hvordan leir for barn og unge kan avholdes. Her vil hver og en av dere får være med på å utforme hvordan sommerens store familieleir på Herøya skal bli.

Frantsen og andre leirledere i Framfylkingen vil være kursholdere denne helgen og alle påmeldte kan se frem til å lære om hvordan menneskeverd og demokrati kan settes fremsetet når aktiviteter og lek utformes og planlegges. Konkurransaktiviteter legges til side når barn og voksne er sammen på familieleir og fokuset vil være på «moro med mening» og «gøy i naturen», forteller han.

Er leirlederkurs noe for deg?

Å være leirleder er en allsidig hobby og et verv hvor hver og en selv kan bestemme hvor mye tid de ønsker å bruke på det. Det beste med din muligens fremtidige hobby er at du beriker deg selv på flere måter enn du aner, sier Frantzen. Selv mener han at det mest verdifulle med å være leirleder er at du får utallige minnerike opplevelser på hver leir du deltar på. Ved å tilbringe en liten uke sammen med en fast gruppe mennesker, små som store, blir dere veldig godt kjent. Leir skaper vennskap for livet.

Å være leirleder passer for enlige, så vel som for foreldre som står midt i den hektiske småbarnsperioden. Er du glad i barn og fellesskap skli du like godt inn om du er ung eller om du har trådt inn i de eldres rekker. Her er det ikke et krav at du er utadventt og veldig sosial av natur. Her er det også god plass til de mer innadvendte. Det er nemlig slik at det er mange roller som skal fylles når det avholdes leir. Vi trenger stødige kokker på kjøkkenet, vi trenger voksne som

vil lære bort fisketeknikken sin, vi trenger de som liker å holde oversikt, tenke logistikk og sikkerhet. Vi trenger definitivt de som kan leke, vise omsorg og ser barna sine behov. Listen er lang og alle har noe å by på.

Selv om det er et bredt spekter av mennesker som kan passe som leirleder er det tre kriterier som må oppfylles for å få delta. Frantzen klargjør; «første kriterium for å kunne bli leirleder for Framfylkingen er at du er over atten år og kan fremlegge vandelsattest. Neste kriterium er at du liker barn. Tredje

barn og unges innflytelse og natur og miljø.»

På leirlederkurset ute på Herøya vil alle få tid til å bli kjent med hverandre, øya og spise godt. Alle deltakerne vil få noe undervisning om fagbevegelsen, organisasjonslære og om Framfylkingens historie og virke. Deretter blir det workshops hvor fokuset er å skape ideer om hva som lager en god leir. Sammen vedtar vi hvordan vi lager en god dagsrytme, hvilke aktiviteter som skal gjennomføres og hvem som har lyst til å gjøre hva.



Medlemmer av Framfylkingen på besøk hos danske DUI-Leg og Virke

Foto: Framfylkingen

kriterium er at du deler tanken og verdien om frihet, likhet og solidaritet for alle. Det er nemlig slik at denne barne- og familieorganisasjonen en gang i tiden (i 1934) ble opprettet av Arbeiderpartiet, og i dag er vi en paraplyorganisasjon under LO. Dette betyr at vi ikke lenger er en partipolitisk organisasjon, men vi er derimot stolte av å si at vi er en barnepolitisk organisasjon. Dette betyr at det er barna selv som er med å fronte hva vi skal ha i søkelyset, det være seg kampen mot barnearbeid, barnefattigdom,

Etter endt kurs er du kvalifisert til å delta som leder på sommerens familieleir på Herøya. Den avholdes første uken i juli og det er ønskelig at alle som deltar på lederkurset bidrar på leiren i sommer. Skulle det være at noen av de påmeldte ikke har anledning til dette, sier Frantzen at det vil komme flere leirtilstelninger i regi av Framfylkingen og det vil bli nok av muligheter til å bli med på moroa, så mange ganger man vil.

Sommerleir på Herøya

1.-6.juli 2019 avholdes årets store sommerleir for hele familien. I fjor ble hele Sagakollen fylt opp med over 40 deltakere. I år kan sommerleiren romme rundt 70 deltakere på Herøya. Her vil dere finne erfarne leirledere og flere av de nyutdanna fra leirleder kurset i mai. Frantzen forteller at leirene alltid utarbeider flere aktiviteter som er moro for både besteforeldre, foreldre og barn. Her skal alle ha det moro. Mottoet er «moro med mening og glede av naturen».

Fordelene med sommerleir sammen med familien er mange. For oss i arbeiderklassen betyr dette en overkommelig pris på ferien, reisen er ikke lang til Herøya, alle i familien kan delta og i løpet av en uke på ferie med den samme store gjengen samlet blir man godt kjent gjennom mange aktiviteter. Frantzen sier at uken vil planlegges under leirlederkurset i mai, men vanlige

aktiviteter vil være båtturer med fiske, vannski, lage bål og bygge gapahuk, ballspill, ligge under åpen himmel, steinhogging, spøkelsestur, teater og disco.

Prisen er foreløpig ikke helt fastsatt, men pleier å ligge på ca 1000 kr per person og inkluderer da båttur over vannet til øya, hytteleie, mat og alle aktivitetene. For mer informasjon og påmelding, se framfylkingen.no.

Når det nå endelig åpner seg slike spennende muligheter til å videreføre vår forrige generasjons gjen-
nomtenkte og gode tradisjoner, håper foreningen at dere, våre medlemmer, hopper på muligheten og møter oss på leirlederkurs og/eller familieleir i sommer.



Bli med på leirlederkurs lør 25.- søn 26.mai 2019
Bli aktivitetsleder i sommer på Herøya i Steinsfjorden



Framfylkingen i Oslo (FFiO) samarbeider med Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) om å arrangere familieleir sommeren 2019, uke 1.-6. juli på Herøya.

De trenger vi dyktige, hyggelige, frivillige, gode leirledere over 18 år!

Vi skal bo på "pensjonatet" (bildet) og det er plass til 25 deltakere på kurset.

Det er en forventning om at kursdeltakerne vil være frivillige leir- /aktivitetsledere på sommerleiren i juli eller i andre leire i Framfylkingen.

Vi kommer til å invitere familier fra de to organisasjonene og regner med at det blir en fantastisk leir for maks 100 personer på en herlig leirøy. Herøya eies av OSA.

Det er god plass til bading, fiske, strandhugg, kafe, grilling, idrett/ ballspill, gapahuk, båttiv, bading, sang/musikk, teater, skogseventyr og dyre-/ friluftsliv.

I sommerleiren kan inntil 70 personer overnatte i hus og hytter, resten i telt.

Se aktivitetsforslagene på vedlagte program for leirlederkurset. Finn ut hva du liker best å gjøre, og meld deg på hvis du tenker at du vil bidra til at barn, unge og familier får en minnerik uke på Herøya. Kursavgiften er 100 kr pr person.

Programmet ligger vedlagt.

Påmeldingsfrist er 1. april - først til mølla! Til kurt@framfylkingen.no

Hilsen Framfylkingen i Oslo og Oslo Sporveiers Arbeiderforening

Fakta:

Opprettet i 1934 av Arbeiderpartiet (AP) som en barneorganisasjon for å skape en sosialistisk friluftsansjon.

Er siden 1977 LOs barne- og familieorganisasjon.

Har med 30 lokallag med ca 2000 medlemmer.

Har de beholdt sitt grunnleggende formål; samhold fremfor konkurranse, og nødvendigheten av å fremme fellesskap, toleranse og medbestemmelse.

Er en «barnepolitisk organisasjon», engasjert i barnepolitiske saker og følger FNs konvensjon om barns rettigheter.

Lokallagene møtes flere ganger i året for felles familieleir og andre arrangementer.

(Kilder: SNL, Wikipedia, Framfylkingen)

Dagens politikk

– mellom Romantisering og Kynisme

Av Gabriel-Carlos Manuel Matos

De rike skal få mer

Det er ikke til å legge skjul på at dagens regjering prioriterer høyt de aller rikeste og mektigste her til lands. De senker skatten for de rikeste med håp om/insentiv for mer investeringer for og så kreve mer skatt inn. Penger og økonomi får en helt annet filosofisk retning i dagens norske samfunn. Dette har aldri vært en del av den norske modellen, så hvor får de disse ideene fra?

... Lafferkurven er en teori innen økonomi som illustrerer tendensen til at økning av skatteinntekten over et visst nivå reduserer skatteinntekten i samfunnet. Eksempelvis vil 0% skattesats gi null skatteinnang, men også 100% skattesats vil gi null skatteinnang fordi ingen vil ha insentiv til å arbeide (wiki). I teorien kan dette høres fengende ut. Jeg vil argumentere for at lavere skatter på lavlønte og høyere samlet inntekt bl.a. vil kunne bidra til økt offentlig forbruk, og dermed også generere mer inn til staten.

Konkurransetsetting – en romantisk tilnærming

Dagen regjering drømmer om et «fritt» Norge, hvor ALLE skal ha like muligheter. Vi er vel alle enige i dette resonnementet. Men, hva betyr dette egentlig i praksis for deres politikk?

Høsten 2015 vant Veireno kontrakten om avfallshåndtering i Oslo kommune etter en anbudsrunde, og for å gjøre en historie litt kortere så sank dette «skipet» veldig raskt og veldig dypt etter en brutal klagestorm. Nå har regjeringen gått inn for å privatisere norsk jernbanedrift ved å forsøke å innføre EUs fjerde jernbanepakke, hvis Norge godkjenner dette direktivet, så blir det obligatorisk å konkurransetsette alle kontrakter om offentlig persontransport på jernbane, altså gjøre det til en lov, norm, om at alt av jernbanevirksomhet skal settes ut på anbud. Uten å konspirere så kan man vel si at de skinnegående (trikkene og t-banene) i byene går for tur om dette blir til. Men, hvor kommer denne ideologien fra? Selskapet Veireno vant anbudsrunderen men ikke pga. deres punktlighet, organisasjonspolitikk, kvalitet, gode anmeldelser, osv., men fordi de var billigst. Kommunen ville altså spare penger, noe som ironisk nok ikke ble utfallet av denne avgjørelsen.

Problemet jeg ser i slike saker er hvor lite «mennesket» er verdt. Å gi EU makt over den norske jernbanen ved å frata det norske folk sin demokratiske rett til å påvirke politikken i deres eget land, er virkelig å rokke ved suverenitetsprinsippet. Å realisere, å romantisere, ideen om det frie marked, sitter dypt ned i hjerteroten på dagens regjering. Det å f. Eks. stykke opp Sporveien slik at oppgavene (makten) spres utover, slik at flere bedrifter får tilgang til dets oppstykkede deler, er for dem en rettferdig og god løsning. Slik som i Veireno eksemplet og i senere tid NSB, snakker Frp gjerne om at det i disse situasjonene vil dreie seg om virksomhetsovertagelse og at det ikke vil ha noen særlige negative konsekvenser for de allerede ansatte, men i praksis vet vi at dette ikke er tilfelle.

Midlertidig satt pris på

Å være midlertidig ansatt er ingen verdig vei inn i arbeidslivet. Man kan se for seg at man ønsker noe ut av utdanningen, man ønsker seg en arbeidsplass etter endte studier hvor man kan få realisere seg selv og utvikle seg selv, samle opp erfaring som arbeidsplassen måtte verdsette, tjene gode penger med pensjonssopptjening fra første krone. Tall fra SSB viser at det fra 2015 til 2016 ble rundt 18.000 flere midlertidig ansatte, uten at det var en økning i samlet sysselsetting. Normen burde være fast ansettelse, ikke en midlertidig en. Fagforeningene rundt om i landet jobber knallhardt for å reversere mye av det som har skjedd politisk de siste årene, men også på grasrot-nivå ved å løfte opp stemmene.

Hva er rettferdig fordeling?

Hvem fortjener og hvem har rett? Arvingene i Norge blir bare flere og yngre. Jeg vil argumentere for at formueskatten bør økes betraktelig, i takt med lavere inntektskatt. På denne måten vil vi få mer penger i rotasjon. Penger, essensielt, har ingen særlig betydning, det er hva vi faktisk gjør. Det skal handle om folket.

Regjeringens politikk utfordrer i dag det allerede godt etablerte. De vil rokke ved Norges suverenitet gjennom å innføre EU direktiver, de driver en urettferdig skattepolitikk, de lager splittelser og bråk i befolkningen gjennom deres innvandringsretorikk, for å nevne noen. Det er opp til alle med stemmerett, på et demokratisk vis, å sørge for at de ikke sitter lenger i førersetet enn nødvendig.



Teknologien kommer

– men hvem skal eie den?

Pantograflading av buss. Foto: Siemens

Av Linda Amundsen

Vi hører til stadighet om den spennende fremtiden vi har i møte, med førerløse busser som kommer hjem i oppkjørselen din og henter deg i morgenrushet og de nye batteribussene som skal løse klimakrisa. Fremtiden har aldri vært lysere, men allikevel har vi aldri vært mer bekymret.

At det kommer ny teknologi er ikke noe nytt. Siden mennesket oppfant pløgen, har den teknologiske utviklingen vært ekspansiv. Mennesket har i årtusener lett etter verktøy og midler til å lette arbeidspresset for å kunne jobbe mindre og smartere, for å ha fritid som man kunne tilbringe med familien eller fikle med nye oppfinnelser. Den innovative delen av mennesket kan man syntes å se er en integrert del av menneskets natur helt fra tidenes morgen. Det paradoksale i denne teorien er jo at vi mennesker ofte er redd for endringer og det som er nytt. Være seg teknologi, endringer i styresett eller ideer.

Norge i dag opplever en teknologi utvikling vi historisk sett aldri har sett maken til. Det som er spennende, er at utviklingen ikke er begrenset seg til et teknologisk område. Men sprer om seg i hele samfunnet uavhengig av yrke, bransje eller sektor. Kunstig intelligens er ikke lenger bare en humoristisk definisjon av de borgerlige partiene, men en teknologi som brer om seg innenfor alt fra bilindustrien, helsesektoren og de fleste andre bransjer og yrker.

Vi som jobber innenfor samferdselssektoren har for lenge siden forstått at det er viktig å følge med på utviklingen av førerløs teknologi og kunstig intelligens. Vi vet at teknologien er kommet for å bli, men hva vil konsekvensene av den bli om den ikke ledes i noen retning? Er det slik at vi i årene fremover kan forvente oss helautomatiserte verksteder, førerløse trikker og busser og ikke minst en arbeidsledighetskø som overgår enhver dommedagsprofeti? Det er det ingen som kan svare oss på ennå. Det vi vet, er at det er på tide at vi som arbeidsfolk og tillitsvalgte legger premissene for hva konsekvensen skal bli for det norske arbeidslivet og for arbeidsplassene våre.

For skal vi legge ansvaret over på borgerlige partier eller private næringslivsaktører, er kampen allerede tapt for vi har begynt. Og svaret på det er enkelt. De borgerlige og private aktørene ser kun profitten i den nye teknologien. At de slipper å lønne tusenvis av buss- og trikkeførere er for dem et slags kapitalistisk nirvana. Ikke minst slipper de slitsomme tillitsvalgte og hemmende lovverk som Arbeidsmiljøloven hengende over seg. De står fritt til å utvide, avvikle eller endre drifta, for å kunne få mest mulig profit og overskudd ut av selskapet de skal drifte. Bussene kan kjøre hele døgnet uten å måtte ta hensyn til hviletidsbestemmelser for kravstore førere.

Det vi bør fokusere på i tiden og årene fremover, er enkelt. Hvem skal eie teknologien? Da mener jeg ikke i bokstavelig forstand, men hvem skal styre teknologien og hva den skal brukes til? For det kan ikke være slik at vi skal legge det ansvaret over på profittjagende

kapitalister, når tilbudet teknologien gir oss i bunn og grunn i mange tilfeller er velferdsytelser?

Ta buss, trikk og bane, for eksempel. Slik det i dag ser ut, vil det komme et punkt i utviklingen der våre tjenester som førere blir overflødige. Kanskje ikke før om 30 år, men den ekspansive utviklingen som brer om seg innen privatbilismen og andre transportsektorer. Og vil på ett eller annet tidspunkt også ta over våre arbeidsoppgaver. Hva gjør vi da? Eller rettere sagt, hva har vi gjort i forkant for at alle arbeidstakere på førersiden ikke blir trygdemottakere i et arbeidsmarked der 30 prosent av jobbene er blitt borte?

Et av de første grepene som bør vurderes er å rekommunisere bussbransjen. Ikke kun for at dette vil bedre lønns- og avtalevilkårene for bussførerne, men da vil det offentlig ha eierskap til materiellet også som triller rundt om i gatene og nærmiljøene våre, selv når og om bussene blir førerløse. Det er en kjensgjerning for de av oss som har litt kjennskap til anbudsutsatte bransjer, og de konsekvensene det har. Ikke kun for de ansatte, men for kostnadene, utnyttelsen av materiellet og teknologiutviklingen.

Slik anbud i dag fungerer, så knytter en leverandør seg opp til anbudet med en viss type teknologi, være seg hydrogen eller batteridrift. De har svært detaljerte føringer på hvordan materiellet skal være utforme. I anbudsperioden har selskapet heller ikke anledning til å gjøre endringer eller tilpasninger på gjeldende materiell, da dette bryter med anbudsgrunnlaget.

For useriøse aktører er det helt greit at de ikke etter en måned bytter ut batterimotorene i bussene og setter inn forurensende dieselmotorer isteden. Men igjen, så hemmer også dette den naturlige teknologiske utviklingen innen bransjen. Konsekvensen av dette kan vi se på hvordan elektriske busser nå skal fases inn i Oslo. Der har de høye direktører i #ruter gjort en formidabel lobbyvirksomhet i forkant og til tross for den umodne teknologiens hindringer og utfordringer, er vi nå alle helt enige om at batteribuss; ja det må vi ha! At bussene har rundt regna 33 prosent av driftseffektiviteten som en ordinær buss, snakkes det særdeles lite om. Det samme gjelder at teknologien ikke er godt nok utviklet ennå til å kunne gi Osloborgerne det tilbudet de har behov for.

I stedet burde man sett på alternative løsninger som eksempelvis den nye teknologien som har skjedd med trolleybusser, som gir fordelene til batteribusser og driftseffektiviteten som en trikk. Ikke minst er dette en teknologi som også vokser frem innenfor godstransport på vei, så det hadde også vært mulig å

kombinere med en utvidelse utenfor Ring 3. Og igjen redusere transportforurensningen i godstransporten som også påvirker Oslo og omegns luftkvalitet. Men hvorfor har man ikke hørt noe om disse alternativene i media? Nettopp fordi det er kun en teknologi som det offentlig eide selskapet Sporveien kan tilby. Ergo, ingen direktører eller høyt lønna salgssingeniører i transportselskaper som får muligheten til å tilegne seg feite bonuser eller klistre trynet sitt i avisa.

Uansett hva fremtiden vil bringe, er det viktig at vi former og skaper en fremtid der vi legger til rette for det beste for den allmenne befolkninga. Der vi har en offentlig styring av infrastrukturen som skal drifte og være bærende i den nye teknologien. Slik vi i dag holder på innenfor kollektivtrafikk og samferdsel er ineffektivt, kostbart og lukrativt for de utvalgte få. Der vi har ferger som legger til ved Aker Brygge som for lengst burde vært anlagt med landstrøm, men som anbudselskende selskaper som #ruter trenerer i det lengste i sin søken etter tilbydere. Mens Sporveien, 50 meter fra bryggekanalen, har likestrøm infrastruktur med 750 V som bare hadde tatt et par dager å legge opp. Men igjen, da er det ingen som tjener penger på prosjektet annet enn at Oslo kommune hadde spart en god håndfull med millioner som kunne vært brukt til andre tiltak for befolkninga.

Vi kan ikke ha en fremtid der ethvert privat firma skal finne opp «hjulet på nytt», hver gang en ny teknologi kommer. En trenger ikke være rakettforsker eller ingeniør for å forstå at dersom man driver en bedrift i privatregi, er målet å tjene mest mulig, og bruke minst mulig penger. Når førerne forsvinner sammen med ulike typer driftsteknikere, operatører og lignende, blir det neste man kan spare inn på sikkerhetstiltak. Med regjeringas velsignelse eller ikke. Derfor må det offentlige inn og ta en helhetlig styring av spesielt kollektivtrafikken. Utbygging, utvikling og effektivitet vil aldri kunne skje om man har private selskaper som kjemper om hvem som kan tjene mest mulig med minst mulig innsats.



Vogntog med pantograf, som Siemens bygger som sin «eHighway» i Frankfurt. Foto: Michael Setzpfandt

Motvind og motbakke

Av Frode Eriksen

Ikke bare ble bussførerne lønnstapere i 2018. På tampen av året kom nyheten om tidenes skatteskjerpelse på de tariffestede fribillettene. Og på nyåret meldinga om at EU-kommisjonen er klar med «Mobilitetspakke 2» som åpner for at utenlandske selskap skal kunne kjøre bussrutetrafikk.

Presset mot bussføernes lønns- og arbeidsvilkår vil ingen ende ta. Riktignok snudde regjeringa etter sterkt press fra omverdenen i spørsmålet om fribillettene, men ikke mer enn at skattelegging av fribilletter er utsatt til 1. juli. Ansatte i transportselskap vil kunne motta frikort til en verdi på opptil 8000 kroner i året, og skatteleggingen av alt ut over dette beløpet er utsatt til sommerferien.

Julepakke

Finansminister Siv Jensens kjipe julegave er det nesten umulig å vri seg unna. Og den gjelder mange arbeidstakere her i landet fordi den rammer alle med «frynsegode», uansett om de står i tariffen eller ikke.

Her i #ruterland er det ikke klart hvilken fribillett de ansatte i transportselskapene skal få eller hvilken billett som eventuelt skal spesiallages. Bussførerne solgte forøvrig fribillettordningen for to kroner per time i 2016, og bussfolka som ønsker seg en nesten fri billett betaler i dag en egenandel på 500 kroner. Denne kommer selvsagt til fradrag i Finansdepartementets skatteopplegg.

Mobilitetspakker

Og så har vi EU-kommisjonens «Mobilitetspakker». Først har det handlet om kabotasje og lastebilenes muligheter til å krysse landegrenser. I Norge ser vi

at transportbransjen og turbussoperaørene er under sterkt press. Norske operatører kan ikke konkurrere med norske lønns- og arbeidsvilkår mot utenlandske aktørers lønnsnivå. Og myndighetene ser mellom fingrene på kabotasjekjøringen, som skulle begrense antall oppdrag de utenlandske selskapene kan gjøre her i landet, mens de venter på returoppdrag til hjemlandet.

En av Bussbransjeavtalens (BBA) suksesser er at den fram til nå har skjermet rutebusskjøringen fra den sosiale dumpinga en har sett i turbuss og transport, samt i ymse andre næringer, der bygg- og anlegg er et nærliggende eksempel. Forslagene nå vil gripe direkte inn i de lønns- og arbeidsvilkår bussførerne har i dag, magre som de er, og de blir enda magrere dersom kommisjonens ønsker om at både ekspress og lokalruter skal åpnes for konkurranse fra utlandet blir realisert.

Ikke bare vil en se at BBA med letthet kan undergraves som bussføernes minstelønnsavtale. Det kan også den norske lovgivninga som sikrer bussføreren rett til stilling ved virksomhetsoverdragelse, det vil at bussførere har rett til stilling i det busselskapet som vinner den anbudskontrakten føreren kjører på i dag. I tillegg kommer et nytt og foreløpig navnløst EU-organ som skal administrere ordninga. Og fungere som dets klageorgan.

Reallønnsnedgang

De mørke skyende som varsler skatteskjerpelse og lønnspress kommer på toppen av uåret 2018. Som kornbøndene så langt etter hveteavlinga, måtte bussførerne se lagt etter reallønnsvekst. Statistisk sentralbyrå (SSB) og Teknisk beregningsutvalg (TBU) sin varetelling ved årsskiftet viser det alle i bransjen allerede viste, at bussførerne gikk ned i lønn.



LIKE LAVT LAVTLØNNA: Likelønnshundrelappen ble produsert første gang i 2017 til 8. mars-arrangementet i Trondheim etter et initiativ fra Trondheim SV og Rødt Trondheim, og fikk bred støtte i fagbevegelsen. Den symboliserer at kvinner tjener 87 kroner hver gang menn tjener 100 kroner. Men lappen kan like gjerne brukes om bussførernes hundrelapp etter at førerne har sakkett akterut i lønnsoppgjørene etter innføringen av Bussbransjeavtalen i 2008. Den gode nyheten er at kvinnelige og mannlige bussførere diskrimineres likt. Restopplaget er makulert etter krav fra Norges Bank.

TBU trodde for et år siden at prisene i 2018 skulle øke med 2 prosent, mens fasit viste 2,7 prosent. Gjennomsnittslønna i Norge økte med 2,9 prosent, og gav Ola og Kari Gjennomsnitt en lønnsvekst ut over prisstigning, fikk bussførerne i snitt 1,2 prosent eller 420 kroner mer hver måned. Dette gir bussførerne en reallønnsnedgang på 1,5 prosentpoeng. Bare for å opprettholde kjøpekraften hadde bussførerne behovt 553 flere kroner hver måned, eller 36373 kroner i månedslønn, mens tallene fra SSB viser at bussførertilønnen er 35820 kroner i måneden. Statistikken viser at en gjennomsnittlig månedslønn for alle ansatte uansett bransje her i landet steg fra 44.310 kroner i september 2017 til 45.610 kroner samme måned 2018. Og i Sporveien (minus Unibuss) klemte de ut 2,99 prosent inkludert streikerett på pensjonsavtalen!

Det er ingen trøst for bussførerne at nytilsatt NHO-direktør, Ole Erik Almlid, lover i både pose og

sekk i årets mellomoppgjør. Bussførernes mellomoppgjør ble framforhandlet i fjor, og gir tre kroner i tillegg det som måtte framforhandles i år. TBU beregner prisveksten i år til 2,2 prosent, og oppgjøret må over dette om det skal være snakk om en reell lønnsøkning. Men noe skippertak er ikke i sikte. Dermed blir også LOs representantskaps uttalelse fra 19. februar også relativt unyttig lesing ettersom hovedkravet for 2019 er «økt kjøpekraft til alle». Eneste trøst for bussførerne er at bussbransjen innfrir et annet av LOs hovedkrav, nemlig en tilnærming mellom kvinners og menns lønn. For likelønn, det har vi!

Bussførerne fikk som kjent ikke lavtlønnstillegg i 2018. Til det tjente de for godt. Med en tariffavtale som definerer en bussførertilønn til det samme som en industriarbeiderlønn, vil lønnsoppgjøret i 2020 i realiteten være kulminasjonen på et lønnsopprør der lønnskravet nærmer seg 100.000 kroner per hode alt inkludert.

Så langt og veien videre



Av Linda Amundsen

Leder Studie- og agitasjonsutvalget

Siden forrige utgave av OSA-Sporet har OSA avholdt årsmøte. Det gav utvalget flere nye medlemmer som dere vil se i tiden fremover på kurs- og arrangementer som studieutvalget avholder.

Vi går spennende tider i møte med enda flere ressurser, kompetanse og kunnskap. Som leder av Studie- og agitasjonsutvalget ønsker jeg Annie Ryan (Per-

sonal- og ledelse klubben), Marie Tønnesen (Personal- og ledelse klubben), Frode Eriksen (Busarbeiderklubben) og Andreas F. Haug (Verkstedklubben) hjertelig velkommen som nye medlemmer!

Etter årsmøtet har vi avholdt ett introduksjonskurs for nye medlemmer. Vi fikk bruke flotte lokaler på Etterstad der vi gjennomgikk alt fra foreningas oppbygning og tillitsvalgt apparatet til lov og avtaleverk. Vi hadde også, tradisjon tro våre faste foredragsholdere fra LO Favør, Svein

Skarshol og Julius Birkeland fra Kollektivtrafikkens Personellservice (KTPS) til å lære bort hvilke fordeler våre medlemmer har på forsikringer og banktjenester. Ikke minst var det gøy å høre at vi som er medlemmer i KTPS får en ny medlemsfordel der vi kan leie to ferieleiligheter i Spania.

Ti utrolig flotte medlemmer og noen nyvalgte tillitsvalgte deltok på kurset som må berømmes for godt engasjement, gode spørsmål og problemstillinger som er med på å gjøre oss bedre. Kurset ble

SPORVEISMUSEET: I anledning 125 års jubileet til den elektriske trikken i Oslo, stilte noen av deltakere fra ukas introkurs opp på en av de første elektriske trikkene i Sporveien. F.v. Marius Sæther, Frode Eriksen, Jan Fleischer Christoffersen, Rune Hammer, Rosanna Vibe, Nazli Tamanna Vakili og Martin Gran. Foto : Linda Amundsen

avsluttet på Sporveismuseet der vår kjære pensjonisttillitsvalgt Ove Tønnesen foreleste for oss om foreningas historie og tok deltakerne med på en rundtur på museet og fortalte om historien til bedriften vår og alle disse små historiene fra hverdagen til førere fra 1970-tallet frem til nå.

Vi har også avholdt en fagkveld for tillitsvalgte om pensjonsordningene i Sporveien, der Odd Sverre Norrøne foredro med hovedvekt på den innskuddsbaserte ordningen som alle nyansatt etter 15. april 2015 automatisk får. På vegne av alle våre medlemmer, var det utrolig bra å se så mange tillitsvalgte som deltok! Vi ønsker å avholde dette også for medlemmer etterhvert, men syntes det er viktig at de tillitsvalgte på de ulike plassene har fått delta på dette først, slik at de er i bedre stand til å svare på medlemmenes spørsmål. Vi oppfordrer til å følge med på hjemmesidene og Facebook-sidene til OSA der vi legger ut alle kurskvelder og øvrige aktiviteter.

I april vil vi også bistå t-baneklubben med faglig innhold når de skal arrangere tillitsvalgtsamling. Det er et kjempe flott initiativ fra t-baneklubbens ledelse at de ønsker å både skolere sine tillitsvalgte lokalt samtidig som tillit og samhandling skal bygges og fremmes mellom nye og gamle tillitsvalgte. Et godt initiativ som vi inviterer alle andre klubber til også, og om ønskelig bistår studieutvalget med å sy sammen et faglig program.

Tiden fremover blir hektisk. Allerede 1.-3. april avholdes årets første Fase 1 kurs. Lenge før påmeldingsfristen var kurset fullbooket, og for første gang har vi en situasjon der vi må henvise tillits-

valgte til høstens kurs. Dette er definitivt en trend vi håper fortsetter.

Det er mye arbeid i forkant av kurs- og fagkvelder. Men med ny giv i utvalget ser jeg frem til mye mer aktivitet i 2019 enn foregående år. Og selv om vi skal ha hovedfokus på tillitsvalgtskolering, ønsker vi også å arrangere flere tema- og fagkvelder for medlemmer.

Det er snart valgkamp og der ønsker vi også å bidra med aktiviteter og deltakelse, slik at vi ikke får et politisk skifte i Oslo i september. Selv om mange medlemmer har ytret at det blir veldig «rødt» så er det ikke å legge skjul på at 125 års tradisjon med aktivisme og politikk på venstresiden har vært avgjørende for at vi i dag fremdeles er driver i egen regi og bedre enn noensinne. Dette legger igjen grunnlaget for at vi har de gode lønns- og arbeidsvilkåra vi har i dag. Og det skal vi kjempe for, og være en bidragsyter til i fremtiden. Derfor er vi avhengig at den borgerlige fløyen i politikken ikke kommer tilbake til makta her i

Oslo, for å unngå at Sporveien blir privatisert eller anbudsutsatt (slik Unibuss er).

Resten av 2019 vil bli et år med mye arbeid for utvalget. Og vi har utarbeidet en veldig ambisiøs handlingsplan som vi er sikre på at vi skal få gjennomført. Selv om det vil kreve mye, vil det styrke våre tillitsvalgte i de rollene de har og ikke minst igjen komme våre medlemmer til gode. For det er i all hovedsak hovedformålet til studieutvalget. Medlemmene våre er grunnmuren i foreninga vår, og det er nettopp for dem vi jobber og det er de som skal ha nytte av enda bedre tillitsvalgte på sine arbeidsplasser.

Derfor vil det være et sterkere fokus de kommende to årene på enda nærmere samarbeid med de ulike klubbene. Både i forhold til tilrettelagt skolering men også involvering av de ulike klubbtillitsvalgte i noen av kursene. Og dette gleder vi oss til!



FERIEHJEM: Leder i feriehjemstyret Truls Christian Nilsen, forteller hvilke fine feriehem OSA kan tilby sine medlemmer. Foto : Linda Amundsen



SOS-mor Christina og Henda Foto: Turid Weisser

Ord til mor

Henda og Alana som har vokst opp i en SOS-familie i Huambo, Angola setter utrolig stor pris på SOS-mammaen sin. Her kan du lese de nydelige ordene.

- Å snakke om vår mamma er som å be oss om å beskrive en blomst, en blomst i ørkenen: Hun står fast og har med seg lærdom om hvordan hun skulle være en god mamma fra folket hun vokste opp sammen med.

Det er fantastisk at noen som ikke har sett oss bli født, likevel tar så godt vare på oss. Hun er hard arbeidende, kjemper for oss og bryr seg om oss. Alt vi har lært er takket være vår kjære mamma: Hvordan vi skal leve i denne verden, hvordan vi kan håndtere også det som er vanskelig i livet.

Mamma liker ikke å sitte stille. Det er alltid noe å gjøre. Hun tar vare på hus og grønnsakhage og hun har lært oss hvordan vi skal dyrke grønnsaker få det beste ut av jordsmonnet. Hun har også lært oss å jobbe hardt og respektere mennesker.

Vi setter stor pris på at hun er tålmodig. Noen ganger føler vi oss mislykket, men hun har lært oss ingen i dette livet er perfekte og at alle kan ta feil.

Er det noe vakkert i denne verden, så er det en mamma. Hun er en velsignelse i vårt liv.

Mamma, tusen takk. Vi elsker deg!

Henda (17)

Sterke ord til SOS- mor Anita i barnebyen Huambo i Angola

- Dette gjør du bedre enn de fleste. Det finnes ikke nok ord til å beskrive hvor viktig du er for oss, mamma. Jeg kan huske hvordan du aldri fikk sove om natta hvis noen av barna var syke.

Jeg kan også huske de fine øyeblikkene vi hadde sammen: latter, glede, og de små gester og da du viste oss hva ett godt menneske er.

Du har lært oss at ulikhet er for de svake og at likhet er for de som kjenner den sanne betydningen av ordet!

Takk for at du har vært den mammaen du er – som beskytter oss og sitt rede!
Jeg elsker deg!



Anita og datteren. Foto: Turid Weisser

SATIRISKE LINDA



Har Hun?.....

Du har sikkert hatt en av disse dagene, der absolutt alt som kunne gå galt gjorde det. Du vet, disse dagene du allerede nesten før du kom opp av senga innser at hadde du vært smart hadde du trukket dyna over hodet og krøpet tilbake og latt dagen fortsette helt uten deg.

Det er heldigvis ikke ofte jeg har slike dager. Men når de kommer, gjør de det gjerne med full korpsmusikk og fanene til topps. Og som seg hør og bør, er dette konsekvent dager man gjerne er satt opp med en uendelig rekke turer til Bekkestua. Dette i seg selv er ofte slitsomt nok, spesielt når jeg alltid er såpass sent ute at den lille reguleringen vi da har på endeholdplass forvandles til et aldri så lite løp for livet gjennom trikken for å kanskje rekke en tissepause når man ankommer Grefsen.

Men noen dager er definitivt verre enn andre. Selv av disse «ramle-ut-av-senga-og-lande-på-hodet» dagene. Hele dagen skal jeg ikke nødvendigvis gjengi for det krever et ordforråd som kanskje ikke nødvendigvis egner seg forevige i bokstaver. Men kort oppsummert ville verken helse, koordinering av kropp og arbeidsoppgaver fungere på noen som helst måte.

Allikevel var det såpass innenfor «frisk-men-sur» kategorien at å holde seg i senga hele dagen utgikk. Usminket og uopplagt ramler den lille møkksure kroppen inn i kantina. Der råder det god stemning av bløtkakespisende kollegaer som fryder seg over at en liten del av #ruters millionbudsjett på marsipankaker fant sin vei til nettopp byens alle trikkførere.

Vanligvis er det en prinsipsak for meg å ikke spise disse kakene. Men som det evige matvraket jeg er, kombinert med en voldsom selvmedlidenhet valgte jeg denne dagen å forsyne meg at et stykk digert #ruterkake. Selvfølgelig et hjørne med ekstra marsipan og uten #logo. Og jeg får vel innrømme

først som sist, at jeg elsker bløtkake! Hadde jeg ikke hatt fysiske funksjoner i kroppen som hindret meg, kunne jeg ha hatt det både morgen, middag og kveld.

Så da sitter jeg der, gaffler i meg bløtkake mens jeg kjenner at den fantastisk begredelige starten på dagen sakte men sikkert begynner å gi slipp. Til tross for at jeg har forsynt meg grovt av Norges mest usolidariske kakebudsjett. I det siste kakebit forsvinner nedover i fordøyelsessystemet kjenner jeg angeren. Ikke bare angrer jeg, men jeg kan kjenne at kroppen fysisk viser meg fingeren. Dette var alt annet enn en god ide.

Fra Grefsen til Bekkestua går turen noenlunde greit. Det rumler faretruende i mageposen og jeg kan kjenne kaldsvetten ligge på lur. Hører vel kanskje med til historien at jeg har en mage som er relativt skeptisk til blant annet melkeprodukter, spesielt på tom mage. Men syntes man synd på seg selv og mener man fortjener kake, ja da gjør man det.

I det jeg ankommer Jernbanetorget på tilbaketuren, har både kaldsvette og magekramper tatt overhånd. Følelsen kan sammenlignes med å ha spist noen russiske diskoskastere som har siste oppkjøring før OL. Selvmedlidenhet når uante høyder og fornuften begynner å lete etter steder langs trikkelinjen hvor kanskje man må kaste inn håndkleet og finne en artig liten innretning a la typen «Porsgrunds Porselæn».

«Unnskyld, men kan jeg kjøpe billetter av deg?» En nydelig gammel dame står og svaier i døren. Vanligvis syntes jeg det er hyggelig å snakke litt med slike gamle damer. Fortelle litt om hvorfor vi ikke har billetter og at vi gjerne anbefaler våre reisende å ta en liten tur innenfor servicepunktene for litt bistand i å orientere seg med både reiseruter og billetter. Men det eneste jeg får til er et litt creepy «Aaarghh. Neeei.» Damen bare stirrer tilbake og trekker seg baklengs ut av trikken. Jaja, så mye for kundeservice.

Turen går sakte videre. Egentlig mye saktere enn hva diskoslaget jeg sitter med i magen mener. Jeg kjemper meg igjennom holdeplass etter holdeplass. Litt usikker på om denne #ruterkaka klarer å holde seg innabords frem til jeg kan finne et egnet sted å kvitte meg med den.

I det jeg triller ut fra Birkelunden holdeplass er gode råd dyre. Det føles ut som øya går i kryss mens magen har en gang for alle takket for seg. I et siste desperat forsøk på å redde situasjonen knepper jeg opp øverste knapp i buksa som et desperat skrik om medgjørighet fra alle organer i mageregionen. Enden på visa er at i det jeg ankommer Biermannsgate må både håndkleet, såpa og jakka kastes inn.

«Kjære alle reisende, vi får et lite uforutsett stopp her på Biermannsgate da føreren deres må på do.» Jeg pakker hektisk med meg nøkler og radio. Dørene blir stående åpne men jeg løper som en virvelvind over Vogts gate i desperat jakt etter en innretning fra Porsgrunds.

I det jeg regel rett ramler inn pizzasjappa på Biermannsgate er det to veldig skeptiske blikk som møter meg. «Jeg må få låne et toalett hos dere, det er litt... krise»

stotrer jeg frem mens jeg står og tripper halvpåkledd midt på gulvet. «Øh, vi låner ikke bort do til gjester vi» sier den ene av de to mens de gransker meg med blikket. Ja, for Guds skyld håndhev forbud mot do-utlån i dag! Jeg regelrett ber dem på mine knær. «Jeg er trikkefører og den trikken på utsiden er min. Men jeg bare må låne doen deres for det er faktisk litt krise!» De titter på meg og kanskje så synkront begynner de å trekke på smilebåndene og jeg innser hvordan hele denne situasjonen må se ut. Jeg blir geleidet inn på en bitteliten do som bærer preg av at det er to menn som benytter seg av den.

Det er unødvendig med noen videre beskrivelse av hendelsesforløpet, men jeg kan i det minste informere at det gikk bra. Kroppen føles som om den har mistet all vekt og jeg svever tilbake over Vogts gate til den halvfulle trikken min som venter.

Krisen avverget. I det jeg tusler tilbake og inn på trikken legger jeg merke til de nesten 60 passasjerene som alle sitter og stirrer på meg. Og en kan nesten høre hva de tenker. «Har hun tissa eller har hun..?» Så kan man jo bare tenke seg til hva som var verst; magevondt eller 50 stykk passasjerer som sitter bak deg og humrer og ler av deg.

OSA-Sporet for 10 år siden

OSA-Sporet

Cato Hellesjø er ansatt som ny konserndirektør i KTP fra 1. april. OSA har vært involvert i prosessen for å finne den nye skipperen på sporveisskuta, og det har vært en god og ryddig prosess. Vi ønsker Hellesjø velkommen, og ser fram til et godt og konstruktivt samarbeid! (1/09)



På hjul for 20 år siden

Som dere husker sluttet AS Sporveisbussene å melde nyansatte inn i Oslo Sporveiers Pensjonskasse i fjor. De måtte raskt snu på flisa. Oslo Sporveiers Arbeiderforenings representanter i Sporveisstyret sørget for å få saken opp der. Våre folk sørget også for at saken fikk behørig oppmerksomhet i Oslo Sporveiers Pensjonskasse. Resultatet var at AS Sporveisbussene måtte gå til full retrett, og melde hver eneste ansatt inn i pensjonskassa. (1/99)

BBT

Buss Trikk Bane (OSBF) for 30 år siden

Mating til trikk har det aldri vært snakk om! Buss og trikk har all grunn til å være allierte og støttespillere. Og da tenker jeg ikke bare på kampen for bedre framkommelighet. (5/88)

Foreningsnytt (OSBF) for 40 år siden

FORENINGSNYTT

Torsdag 13. desember vil det bli avholdt et utvidet tillitsmannsmøte i festsalen på Grefsen kl. 1900. Møtet er åpent for alle som innehar tillitsverv i gruppene, hovedstyret eller de forskjellige komiteer, samt deres varamenn. Styret vil oppfordre alle tillitsmenn (og kvinner) til å møte fram. (4/79)

Buss Trikk Bane for 50 år siden

BBT

Det er tillitsmannens plikt å kjenne overenskomsten og de gjeldende avtaler så godt at når det blir framsatt krav som ikke har hjemmel i avtaleverket, så skal han straks klargjøre dette for medlemmene. (2/69)

Vort nye fagorgan

„Sporveisfunktionæren“

træder herved i al sin beskjedenhet for første gang frem i dagens lys for efter evne at delta i livets kamp.

Men det er med denne som med enhver anden nyoprunden spire, der i en altfor sildig aarstid paa et veirhaardt og ubeskyttet sted er blit saaet i en brak og aldeles ubekvem jordbund, den fordrer en varsom og forstandig behandling ellers saa vil den forkrøble og dø.

Forat sikre dens eksistens og trivsel maa den skaffes ly, lys og varme og tilstrækkelig av passende næringsstoffer, herved vil ogsaa jordsmonnet efterhvert forbedres.

«Sporveisfunktionæren»s vekst og fremgang vil utelukkende bero paa medlemmernes mere eller mindre klarsyn evne og offervillighet.

La ikke vor likegyldighet og interesseløshet sætte os i et daarligt lys.

Ta derfor straks fat i arbeidet. Opsæt ikke til imorgen; men begynd idag.

Sporveisfunktionæren for 107 år siden.

MINI MENING

REGJERINGEN VIL IKKE GI EN
MILLION ARBEIDSTAKERE
PENSJONSOPPTJENING
FRA FØRSTE KRONE.

HVA MED ET KOMPROMISS OG
OPPTJENING FRA ANDRE KRONE?



BUSSFØRERENS BETROELSE

Telle penger

Det finnes penger bussførerne ikke blir kvitt. Mange penger.

Bare i Sporveien kjører 1800 bussførere rundt med over én million kroner på vegne av butikken. For dette får de samme førerne utbetalt halvannen million kroner. Det er egentlig ikke bærepenger, men betaling for å telle penger. Tellepenger.

Jobben med å telle penger (i motsetning til å kjøre bussen) er en stadig bedre betalt jobb. Stillingsbrøken er dessverre mikroskopisk, men det blir stadig enklere å telle. Eller skal jeg si veie? Beløpet er stort sett det samme denne som forrige og også neste uke.

Billettsalget er blitt så marginalisert, at den tilsynelatende viktigste årsaken til at førerne i hele tatt kjører rundt med pengene er for å kunne vekle kronestykker til kaffeautomatene.

For førersolgte enkeltbilletter er blitt de dyreste billettene for Ruter å administrere. Mye dyrere enn pålydende. Selv om de har ombordtillegg.

Og regner en om alle tellepengene til enkeltbilletter med ombordtillegg, kunne Ruter ha gitt bort en enkeltbillett hvert tjuende minutt, og fremdeles hatt to og et halvt tusen til overs til nyttårskvelden.

Ombordsalget ble avvirket på trikken etter en prøveordning som ble permanent. Jeg ønsker meg en prøveordning på bussen også, så kan vi se hva behovet egentlig er. Den trenger ikke å være så lang heller. Men gjerne permanent.

Den gjennomsnittlige bussfører vil kanskje savne å la en håndfull mynter gli mellom fingrene og for et øyeblikk å tenke at onkel Skruer må ha hatt skalle av stål om han virkelig stupte uti noe slikt i sin egen pengebinge.

De derre 75 kronene i månedlige tellepenger blir neppe noe savn om de forsvinner. Jeg mener når. Bussførere tar alle de pengene vi kan få, enten det er tips eller tellepenger. 75 kroner i måneden for å bære rundt på 500 kroner? Any time!

fse

Filatelinytt: Norges minste trikk?

Det som trolig er en mikroskopisk versjon av SL-95 er en del av motivet på det norske frimerket NK 1998 som ble utgitt 4. januar 2019 i anledning at Oslo er blitt europeisk miljøhovedstad.

Oslo var vær ved å bli miljøhovedstad i 2016 også, men ble da forbigått av Ljubljana. Det er EU-kommisjonen som hvert år utnevner en by som skal gå «foran som en inspirator og rollemodell for et grønnere byliv». Dette skal i henhold til planen gi økt turisme, stolthet og flere jobber.

For filatelistene gir det mer å samle på og for trikkeentusiastene mer å se på. For NK 1998 byr på en liten kollektiv overraskelse. Midt blant individuelle rev, grevling og torsk, finnes kollektivtrafikken representert med noe som Side-Sporets ekspertpanel har karakterisert som en slurvete utført pantografløs SL-95. Eller er det t-banens Porsche? Eller er det kunstneren bak verket, drammenseren Kristin Granli, sitt forsøk på sporveis-symbiose?



Kollektivtransport var ett av kriteriene for å bli valgt som miljøhovedstad, der kandidatbyene måtte beskrive dagens situasjon, de siste årenes tiltak og fremtidige strategier og planer.

I beskrivelsen fra Posten Norge om NK 1998 heter det om «den spanske byen Vitoria-Gasteiz, som vant prisen i 2012, sies det at alle innbyggere fikk en intens følelse av stolthet og tilhørighet».

Så derfor proklamerer vi hermed at hele redaksjonen i Side-Sporet føler blodet bruse av stolthet. Selv hos filatelisten og trikkeentusiastene.

Vil ikke ned i sentrum

Pål Henrik Kristiansen er utviklingsdirektør i Promenaden, som eier Steen og Strøm, Eger og en rekke luksus- og motebutikkene i området rundt Karl Johan.



UTVIKLINGS DIREKTØR: Pål Henrik Kristiansen i Promenaden. Foto: Promenaden

Promenaden-direktøren.

Han sier at det er ingen tvil om at det er færre barnefamilier i området nå, spesielt på lørdagen.

- Vi har fortsatt noen barnebutikker i porteføljen vår, og de har en nedgang. Det er skremmende, sier Kristiansen til Nettavisen.

Han sier at de via sosiale kanaler merker at det er misnøye rundt problemene med å komme seg ned og rundt i Oslo sentrum.

- Jeg har barn selv og jeg kunne aldri tenkt meg å tatt med dem inn i byen på T-banen med barnevogn. Det sier egentlig seg selv, sier

Direktør tar ikke med seg barna til sentrum: Direktør i en av Oslo sentrums store gårdeiere, Promenaden, drar ikke til Oslo sentrum sammen med barna. Nei, etter at barna er parkert hos husets au-pair som triller de ned til sentrum med t-banen, kan Pål Henrik Kristiansen ta seg ned til sentrummen på egen hånd. I firmaets BMW med fast p-plass under Konserthuset. (Faksimile Nettavisen 29. september 2018.)

ANNONSER
Fritt Jobb anbefaler dag

Fest, Oslo

Søk innen: Sjønæret

Ruter AS søker Leder for IT arkitektur

Visjonær

I jobbannonsene til Ruter tyter visjonene ut av både skjerm og papir, og selskapet viser til kollektivtilbud som ikke finnes, annet enn nettopp på papiret og på skjerm. Selvsagt snakker vi om Ruters utallige lekebiler. I denne jobbannonsen teller redaksjonen seks, mens en og annen rutebuss i rød farge kan skimtes i bakgrunnen, trolig parkert for dagen. Side-Sporet velger å påpeke at Utersjef Hanssen fikk mange flere lekebiler til jul skal en tro OSA-Sporets juleutgave i 2018. Rutersjef Jenssen tar sjansen å vise fram seks. Enn så lenge. Tut, tut.

”

Lest

«Gud så mange ganger jeg har ramla ned i trikkeskinnene med sykkelen.»

Fabian Stang til Østlandsendinga 23.01.2019 i forbindelse med Oslo Høyres interne valgkamp om de nye trikkene skal skrotes før eller etter at de ankommer landet.

«Som regel får man det man betaler for, og det gjelder også i bussbransjen.»

Kjell Gytri, bussfører i Os til BT 19. januar 2019, om hvorfor det rekrutteres færre bussførere enn behovet.

«Bussjåførene er en utdøende rase som blir vanskelig å erstatte.»

Davis Olsen, bussfører og tillitsvalgt i YTF, til BT 14. januar om resultatet av anbudsjaget i bussbransjen.

«Når man også vet at bussene på ingen måte er en trygg arbeidsplass, da de mangler kollisjonssikkerhet og nærmest fremstår som drivhus på hjul, så gjør ikke dette situasjonen noe bedre»

Davis Olsen, bussfører og tillitsvalgt i YTF, til BT 14. januar om sikkerhet på arbeidsplassen.

«NSB varsler at det i sommer vil være dobbelt så mange innstilte togavganger på Østlandet som i fjor på grunn av vedlikeholdsarbeid. Det er godt NSB tar ansvar for å dempe kalde togpenderes lengsel mot varmere tider.»

Dagens Næringsliv på lederplass 18. januar 2019, om NSBs planer om alternativ transport sommeren 2019.

«Klarer ho å bære fram eitt lite tulleparti, så klarer ho to også.»

Andreas Hompland i Dag og Tid, 25. januar 2019 om Erna Solbergs draum om ei fleirtalsregjering.

«Lan Marie har gjort en kjempejobb for sine meningsfeller om man ser på hva hun har fått til med et helt marginalt stemmetall. Jeg skulle ønske Høyre hadde fått til det samme med sitt stemmetall i regjeringsposisjon.»

Jan Petter Sissener til Dagens Næringsliv 5. januar 2019 om miljø og samferdselsbyråd Lan Marie Ngunyen Bergs politiske innsats.

«1500 privatfly til en konferanse.»

Trygve Hegnar i Finansavisen 25. januar 2019, om at halvparten av deltakerne i World Economic Forum i Davos flyr til konferansen i privatfly. Fra flyplassen i Davos bærer det videre til konferansehotellet i helikopter.

«Ruter er 10 år i år.»

Ruters årsrapport 2017. Vi andre ser fram til de lykkelige tenåra når monstret kanskje modnes og får litt folkeskikk innabords.

Redigert av Frode Eriksen
Avishodet tegnet av Raphael Vaxelaire



LOfavør

TRYGGHET I PRIVATLIVET



Har du appene til LOfavør? Last ned gratis i App Store eller Google Play.

Vi er kollektivt medlem av Østkanten Bluesklubb.



Møt opp på konserter og arrangementer til medlemspris. Konserter (stort sett) på Herr Nilsen

www.ostkantenbluesklubb.no