

OSA-SPORET

MEDLEMSBLAD FOR OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING



- *Oktoberfest på Ryen*
- *En Bussemann i Paris*
- *Plankurs for trikk og bane*
- *Bussførersikkerhet...*
- *Skinnesliping — hva og hvorfor*



NR 5 – 2019



INNHOOLD

OSA-SPORET

Informasjonsorgan for
Oslos Sporveiers Arbeiderforening
www.osa-sporveien.no

ANSVARLIG UTGIVER

Rune Aasen

Leder OSA

REDAKTØR

Ola Floberg

ola.floberg@sporveien.com

Tlf: 414 69 255

LAYOUT

Ciel Udbjørg,

Frode Eriksen

REDAKSJONENS ADRESSE

Oslo Sporveiers Arbeiderforening,
Økernveien 9, 0653 OSLO
osa@sporveien.no

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 10. desember 2019

TRYKKERI

andvordgrafisk.no

FORSIDE

Foto: Simen Prestaasen

3 REDAKTØRENS HJØRNE

Av Ola Floberg

4 OSA LEDER'N

Av Rune Aasen

5 DIKT

Av Bente Bratlund

8 SOS BARNEBYER 70 ÅR

Av Anja Renberg

9 SLANKEKUR — EN JULEFORTELLING

Av Stein Apeland

10 SATIRISKE LINDA

Av Linda Amundsen

12 ÅRSMØTE I T-BANEKLUBBEN

Av Iftikhar Hussein

14 OKTOBERFEST PÅ RYEN

Av Sores Yuzer

16 BUSSFØRERSIKKERHET...

Av Frode Eriksen

18 NYTT FRA STUDIEUTVALGET

Av Linda Amundsen

20 PLANKURS

Av Ciel Udbjørg

21 OSA-SPORET FOR 10 ÅR SIDEN

Av Frode Eriksen

22 INTERNASJONAL SOLIDARITET, EN LANG OSA-TRADISJON

Av Bjørg Spillum

24 SKOVVEIEN — UTTALELSE FRA OSA

26 SKINNESLIPING — HVA OG HVORFOR

Av Ciel Udbjørg

29 BERGENS «SLIPING BEAUTY»

Av Bybanen AS

30 EN BUSSEMANN PÅ TRIKKETUR

Av Frode Eriksen

REDAKTØRENS HJØRNE



Av Ola Floberg

Redaktør



Året 2019 er straks historie og det har (igjen) vært et hendelsesrikt år. Idar Helle og Paul Bjerke fra De Facto ferdigstilte OSAs 125-års jubileumsbok. Boka har blitt godt mottatt av medlemmer og andre utafor Sporveien. Boka omhandler for det meste de siste 25 åra, hvor politisk kamp har vært en rød tråd i hvordan foreninga har jobba. Å unngå konkurranseutsetting og oppsplitting har vært fanesaken, og vil være det fortsatt. Det klarer vi ikke uten ett samla OSA. Dèt sagt: uten grunnlaget og kamplysten fra starten i 1894 hadde nok kollektivtrafikken hatt en annen organisering i dag.

Jubileet gikk hånd i hånd med valgkampen, hvor OSAs tillitsvalgte gjorde en kjempejobb med å vinne seier for Rødgrønn side. 10 oktober var vi invitert av ordfører Marianne Borgen til demokratiets sentrum i Oslo — Rådhuset. 130



To gamle travere, Dørum og Aasen, i Rådhuset 10. oktober.

medlemmer møtte ordføreren, politikere og konsernledelsen i Sporveien. Det blei en kjempeflott upolitisk fest i Oslos politiske sentrum!

Den politiske jobbinga fortsatte inn mot byrådsforhandlingene og byrådsavtalen med Rødt. Når dette skrives (11. desember) sitter bystyret og behandler budsjettet for 2020, som vi ser av forslaget at blir bedre og mer solidarisk jo lenger fagbevegelsen har sikra innflytelse.

Den politiske kampen stopper ikke. Mot slutten av året får vi høre at det foregår omkamp om trikk i Skovveien, og i prinsippet nedlegging av Briskebytrikken. Å legge trikken i Skovveien vil gi best mulig utnyttelse av ny trikkepark og at Solli plass blir enda bedre knutepunkt. Det må også anlegges holdeplass i Skovveien for å dekke skoler, befolkning og næringsliv. Oslo kommune har vedtatt å satse på trikk. Da er det bare å satse i vei! Vi trykker høringsuttalelsen fra OSA (2017) lenger bak i blekka.

Det meste av det forening og klubber holder på med blir publisert i en eller annen variant. Vi håper du som leser OSA-Sporet og følger med på nettmedia er fornøyd. Har du noe å pirke på er du velkommen til å gi oss beskjed.

Lider du av skrivekløe eller har andre talenter vi i redaksjonen kan bruke er du hjertelig velkommen. Se også «annonse» lenger bak.

Vi ønsker Ciel Udbjørg tilbake som layoutansvarlig i dette num-



meret. Ciel holdt i layouten på midten av 2000-tallet når Andreas Lauvstad var redaktør og bladet var gjennomsyra av politikk og fagforeningsjobbing i en tid hvor kollektivtrafikken skulle omorganiseres (det som i dag er ruter).

Vi takker redaksjonen for å ha vært med å produsere fem nummer av OSA-Sporet i år, inkludert to nummer i august. Det vil si rundt 200 sider i alt, noe som egentlig er ei hel bok.

Redaksjonen ønsker alle en riktig god jul og ett godt nytt år!





Av Rune Aasen

Leder OSA

Oppsplitting og privatisering av jernbanen har medført en flora av selskaper i den nye organiseringen av jernbanen i Norge. Samferdselsminister Dale fra Frp mener at anbudsutsettingen av jernbanen har vært vellykket. Han har tydeligvis ikke fått med seg at hverken Go Ahead eller SJ ennå ikke har kjørt en meter på de strekningene de fikk tildelt.

Regjeringas mener det å bryte opp statseide monopoler vil gi positive effekter. «Det legger til rette for nytenkning og innovasjon». Denne nytenkningen har medført at jernbanen er organisert med følgende selskaper: **VY, EnTur, Togmateriell AS, Reiseplan og billett AS, Togvedlikehold AS, Bane Nor** og sist **Spordrift AS**, som er skilt ut fra Bane Nor og skal konkurrere om vedlikeholdet på infrastrukturen. 1300 ansatte i Spordrift med kompetanse innen jernbanen skal ut på anbud.

Nå har ni lærere fra jernbaneskolen sagt opp jobben og begynner i det private selskapet «*Konvei kompetansesenter*». Det er kamp om signalmontørene! Bane Nor stritter i mot og har engasjert jurister og mener at saken for de ansatte kan bli oppfattet som «uakseptabel adferd» og bli møtt med «tiltak/konsekvenser». Det er en privatisering av opplæringa.

Her er det regjeringa som har vist uakseptabel adferd! Nå er det 50 direktører, 19 kommunikasjonsjefer, og et batteri med jurister. Alle skal ha hvert sitt IT-system, HR-avdelinger, Lønnsavdelinger, HMS-avdeling og staber.

Tror diskusjonen om det nye millionhonoraret til den avgåtte, nå innleide rådgiver, eks. konsernsjef Geir Isaksen blir avsporing når det gjelder framtidige kostnader innen jernbanen. Her vil penga få bein å gå på.

Dette kaller regjeringa «nytenking»! Jeg kaller det galskap satt i system. Det er ideologi som styrer denne regjeringa!

Gratulerer til VY som vant anbudet på Bergensbanen. Det var helt sikkert tilfeldig, planlagt for lenge siden!

(Anbudsutsetting av luftambulansetjenesten i nord viser hva denne uansvarlige nytenkningen fører til).

Jernbanereformen — en nytenkning?

Sporveien har gått motsatt vei av jernbanen.

Frp hadde byråder fra 2003 til 2011. Oppsplitting og privatisering sto på dagsorden. Nå skulle Sporveien tas! H/Frp lykkes ikke. Frp-byrådene mente sikkert at styret og bedriftsforsamling i Sporveien ikke hadde evne til nytenkning og innovasjon? OSA hadde vel heller ikke evne til nytenkning når vi gikk hardt ut mot oppsplittingen og privatisering?

Historien kan de fleste (kanskje ikke Peter N. og Jøran Kallmyr fra Frp...) — at Sporveien drives godt i egen regi. At sikkerheten ivaretas best i et helhetlig selskap og at Sporveien har effektivisert med 800 millioner kroner siden 2010.

Kampen OSA har ført med 18 år med borgerlig byråd kan leses i historieboka «Kollektivkameratene» til OSA som kom ut i august 2019. Skal en bruke ordet «nytenkning» forutsetter det visse egenskaper til de som bruker så flotte ord.

En ting er helt sikkert. H/Frp hadde ødelagt Sporveien hvis ikke OSA hadde en organisasjonsgrad på 83% som sto imot og en ledelse og samlet styre i Sporveien som ikke uten videre la seg på ryggen til nytenkende byråder uten kompetanse.

Året 2019

OSA feiret 125 års-jubileum med vellykket feiring på Kjeholmen og fagforeningen ble invitert til høytidelig jubileumsmottagelse i Oslo Rådhus.

OSA ga ut historiebok og ikke minst: Det ble fire nye år med **Rødgrønt** flertall (de nytenkende (Frp) fikk 3%) Aldri mer **BlåBlå** byråd i Oslo! Erna og co. må bli historie i 2021. Norge tåler ikke flere år med denne regjeringa.

Når nå året 2019 snart ebber ut vil jeg takke alle for innsatsen i året som snart ligger bak oss. For OSA er det helt avgjørende, tross diskusjoner og debatter, at vi holder sammen og tenker at vi alle er vi like viktige i den jobben vi gjør. Samarbeidet med ledelsen fungerer godt. Uten dyktige medarbeidere lykkes heller ikke konsernsjefen — det vet han!

Ønsker alle en riktig god jul og et godt nyttår!

En spesiell hilsen til alle som må på jobb for å holde hjulene i gang.

Sammen er vi sterke!



Torsdag 5. desember fikk OSA overrakt en gave fra LO i Oslo, i anledning OSAs 125 års jubileum. Gaven er et bilde av den spanske kunstneren Antonio Miró og viser flyktningbarn fra den spanske borgerkrigen.

Fra venstre: Bjørg Spillum (leder av kulturutvalget LO i Oslo), Rune Aasen og Ingunn Gjerstad (leder LO Oslo).



Rune Aasen og Ingunn Gjerstad (leder LO Oslo).

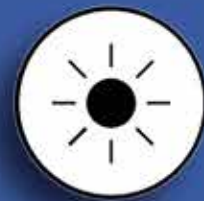
DIKT

var det ikkje tilfeldig at
akkurat eg blei fødd i dette
landet
var det ikkje rein flaks at eg
havna akkurat her
Det kunne vore eg som budde
midt i kuleregnet
Det kunne vore eg som måtte sjå
mí mor mí søster mín bror
lemlesta og torturert
Det kunne vore eg som levde
i frykt og fattigdom
ville eg ikkje då ha gjort alt
for å berga meg og míne
ville eg ikkje klumhalde på
eit hardnakka håp om noko betre
Er det ikkje reine slumpelukka
som gav meg dette landet til heím
Skulle eg ha fortent det?

Bente Bratlund



Høst - vinter



Feriehjemmene

BOOKINGKODE MEDLEMMER: 1977 - GYLDIG TIL MEDIO FEBRUAR 20

KJEHOLMEN ER STENGT, ÅPNES EST. PÅSKE 2020

SAGAKOLLEN

“HYTTEGRENDA” MELLOM HVITSTEN OG DRØBAK

Kjørevei helt frem.

Toalett - og dusjhus.

11 hytter og egen strandlinje.



HERØYA:

“HUSMANNSPLASSEN” – STEINSFJORDENS PERLE

Ro- eller motorbåt v/åpen fjord.

Sti over isen på vinterstid (v/trygg is).

14 hytter høst-vinter 2019/2020

(10 m/peis eller vedovn).

8 dobbeltrom i hovedhuset m/tilgang til bad/wc og stort kjøkken samt spisesal.



25% ekstra rabatt ved leie av hele uker, gjelder kun Herøya.

<http://osa-sporveien.no/feriehjem/heroya/langtidsleie>

Ønsker du befaring?
Ring: 958 13 785

Spørsmål: send mail

Langtidsleie på Herøya

Kontrakter fra 1. mai 2020.

Se annonse på Facebook.

Søknad innen 31. desember.

Mer info på nettsiden.

osaferie.no

facebook.com/osaferie/
feriehjem@sporveien.com

SOS Barnebyer i Norge 70 år!

Av Anja Renberg



I år fylte SOS-barnebyer Norge 70 år og OSA var så heldige å få være med på feiring i Mariboos gt. 13 sammen med faddere og frivillige. Det var flotte innlegg, pausemusikk og mange gode kaker ikke minst.

Timingen til denne feiringen var også perfekt for den var i november etter at alle i Sporveien hadde valgt julegaven sin. Vi i OSA m/Rune Aasen kunne dermed overrekke en sjekk på hele 53.600 kr i bursdagsgave til 70-åringen. Disse pengene er øremerket Fagforbundets Barneby i Huambo, Angola og vil komme godt med! Tusen takk til alle som valgte å støtte barnebyen vår!

Vi ønsker også å takke alle faste bidragsytere for god støtte. Vi er nå oppe i 127 bidragsytere, men det er plass til mange flere. Etterstad vant vervekonkurransen i sommer under Fagforbundsuka, og de koste seg med 10l vaffelrøre, omgjort til vaffer selvfølgelig, en fredag etter sommerferien. De er avdelingen å slå neste år, men vi ønsker selvfølgelig at flere av dere vil verve kolleger før det også.

I år har vi også hatt salg av SOS-barnebyjulekort. Takk til alle dere som har kjøpt. Vi har til dags dato fått inn kr. 1800 på salg av disse julekortene. Bra jobba gode kolleger!



Oppslagstavla i Huambo med bilder fra Verksted Etterstad!

Bli bidragsyter til Fagforbundets Barneby og hjelp barn i Huambo få en trygg og god oppvekst, og en god utdannelse på OSA sin skole, Cambioteskolen!

Tusen takk kjære kolleger. Ønsker dere alle en riktig GOD JUL og et GODT NYTT ÅR!



Slankekur — en julefortelling

Av Stein Apeland



I disse juletider, blant ribbe og pinnekjøtt og tilbehør med bjelleklang og julenek og juleøl og akevitt og ekstremt overforbruk, får jeg lyst til å si noe om slankekurer, altså om sporveiens historie i min tid.

Det er ikke mange som har jobbet her like lenge som meg, nå, selv om mange har jobba mer, jeg begynte som nitten, og ikke mange som har levd så lenge i Sporveiens verden, faderen jobba her i hele min barndom. Det var aldri pappa som var julenissen da jeg var liten, han kom bare innom i den utvida pausen på Ensjø stasjon på julaften. I uniform.

Jeg jobba også på Ensjø stasjon, og på alle de andrelangs de østlige baner, men først og fremst jobba jeg som konduktør på trikken. Der kunne jeg sitte med mynter og sedler flaksende i rushtida, med passasjerer stappa som en julepølse, og i stille høytider i fred og ro og se på julegatene om kveldene, den gang stengte butikkene veldig tidlig, den gang stengte de i julestria! Jeg kunne også se våren komme, og folkelivet langs Carl Johan en sommerdag. Det var den første jobben jeg mista.

Det var ikke rasjonelt å ha en egen stilling som kunne selge billetter og kort og gi spesifikk informasjon, vi hadde egne oppslagsverk om alt relevant, og etter hvert en viss kompetanse, eller å løfte barnevogner eller hjelpe de gamle opp og ned, og ellers holde helgefred.

Men vi mista ikke jo ikke jobben, vi havna i sperra. Der kunne vi sitte i kaoset på Jernbanetorget, helt alene med alle som kom hjem med togene hjemmefra, når hverdagen truet, der kunne vi sitte ute i drabantbyene, når ungdommene hadde langfri og veldig lite å gjøre, annet enn å drikke øl og skyte nyttårsraketter på alle som kom ut av heisen. Der kunne vi sitte helt alene på en stille stasjon, kanskje på Vollebekk, der musa kunne

synge sin egen lille vise, noen hadde satt opp stearinlys og lagt ut noen pepperkaker, som musa kunne få.

Da måtte vi åpne og stenge de stasjonene, med hele veskebeholdningen i hendene, i sentrum og langt ute i provinsen, en jobb vekterne nå gjør, riktig nok aldri alene.

Til slutt måtte vi stenge alle de stasjonene. Det var ikke rasjonelt å ha folk der ute, som kunne ha en slags orden på kaoset, og varsle om noe gikk helt galt, som kunne passe på at ikke små barn og forvirra gamle forvillet seg inn på området og ut i skinnegangen. Som kunne snakke med de ensomme sjelene i vinternettene, i en stadig mer rasjonell tid, der alle andre også rasjonaliserte, og intet menneske hadde tid og julefred i sinnet.

Selv ble jeg fører på banen, det var jo hyggelig. Man satt jo helt alene og så snøen falle, men kunne dele det i litt lange pauser, og på juleaften i en lang felles pause. En gang hadde jeg jobb med å forberede sånt på Bjølsen, kona likte ikke tanken på at det liksom var noe hun skulle gjøre fordi hun var jente, så vi bytta, helt uten egen vaktbyttelapp.

En gang var Sporveien en stor familie, vi hilste på kolleger på tvers, og kjente dem. De første som ble støtt ut av familien var bussen, de skulle konkurranseutsettes, de fikk en helt elendig bransjetariff, noe annet var ikke rasjonelt, i en moderne verden. Bussførerne begynte å kjøre trikk og bane, eller slutta, i hopetall. Siden har bransjen hatt store rekrutteringsproblemer.

Alle vi andre fikk så et massivt press for å bli billigere, siden vi var de neste. Vi fikk kortere pauser og lengre arbeidsdager, vi fikk færre og færre anledninger til å møtes, og ble mer og mer ensomme og effektive: Vi var for dyre, dessuten hadde de fleste en slags helt umoderne pensjonsavtale, ikke at det gjaldt meg som helgedagsbetjening.

Heldigvis klarer vi å stå sammen, som et lite lys i rasjonalismens store vintermørke, vi har så langt redda det meste.

Selv tenker jeg at slankekur, det glemmer vi. **God jul!**



SATIRISKE LINDA



Noen ganger kan man som trikkefører sitte og betrakte sine passasjerer og egentlig lure på hvordan de klarer seg aleine her i verden uten hverken assistenter eller verger. Å jada, jeg vet at jeg høres ganske så brysk ut i uttalelsen her, men når man ikke klarer å ta vare på seg selv i en kort reise fra perrong inn på trikken, så kan man jo virkelig begynne å lure om overlevelsesevnene til vedkommende.

Dette kommer ikke på bakgrunn av en opplevelse, men en rekke opplevelser som alle danner et bilde at det er mer enn en Oslo borger som kunne hatt utbytte av en ansvarlig voksenperson med seg i byens alle krinker og kroker.

Ta syklistene for eksempel. Når du står med den splitter nye el-sykkelen din på holdeplassen i beste sendetid. Trikkene er fylt til randen av svette pendlere som har stått på denne trikken hver ettermiddag de siste 14 åra med forbanna dårlig plass, medpassasjerer som lukter svette, oppkast, piss og billig parfyme. Lojalt trenger de seg sammen mer og mer for hver holdeplass, så Olsen som jobber på revisor firmaet på Tinghuset også skal få plass. Når man da ser trikken komme sigende med armer og bein stikkende ut av luftelukene i vinduene, ja for tidvis er det så trangt. Ja da er det for noen den største selvfølge i verden at de skal bære den 30 kilos nye el-sykkelen med seg inn på trikken og gjøre at revisor Olsen regelrett må sitte på fanget til den sovende rusmisbrukeren. Det er vel den største logiske slutning i verden at har du en helvetes tung sykkel, som forøvrig er elektrisk, så det tar deg kortere tid å sykle enn det tar å løfte den på trikken. Spesielt hvis trikken er proppfull, og den eneste ledige plassen er ca 3x6 centimeter stor. Ja, da tar du og setter deg på den sykkelen og sykler hjem og lar revisor Olsen få slippe å gjennomføre resten av sin trikketur med et sykkelstyre opp i avføringssystemet eller på andre ugunstige anatomiske steder hvor sykkelstyrer ikke bør være.

Et annet eksempel er overmenneskene. Ja, jeg er klar over at dette er et noe upolitisk korrekt ord å bruke om andre mennesker, men i manko på andre gode definisjoner så er det det det blir.

Ja, for det er noen av Oslos borgere, ikke mange heldigvis, men det er noen. De er unnlatt enhver normal håndtering av hverdagen og alle vi andre i byen skal aller helst gi dem en personlig veiledning i alt de måtte bedrive seg. Det er ofte disse indi-

videne blir stående på holdeplassen og kreve at dører både åpner seg og lukker seg til ære for dem. Og for Guds skyld. Jeg åpner gjerne ei dør for hvem som helst jeg. Det er faktisk en del av jobben min. Men som de fleste sikkert har forstått etter et par reise med både buss og trikk så er det installert små knapper ved dørene som gjerne skal trykkes på for at dørene skal åpne seg.

Tydeligvis er det ikke alle av oss som kan nedverdige seg til en slik aktivitet og blir heller stående demonstrativt på utsiden og fekte og rope ukvemsord isteden.

For de fleste vet jo at Sporveien undergår et visst effektiviserings regime. I motsetning til ruter har ikke vi anledning å installere førerløse roboter på holdeplassene for å veilede folk dit de skal. Vi har ikke de økonomiske midlene til å diske opp med kake og kaffe til alle som reiser med trikk og bane. Ei heller å installere duppedingser på trikken som ikke har en reell funksjon som bare skal være til pynt. Derfor spør jeg meg ofte mens de står på utsiden og hyler og bærer seg, om de tror døråpningsknappene kun er til for å freshe opp dørpartiet på trikken?

Derfor er det ofte komisk at mens disse figurene står og hyler ved dør 3 om dårlig service eller manglende respekt, er det ofte eldre mennesker eller ungdommer som passerer, går bort til trikken og trykker på knappen for dem. Selv om de da står 20 meter lenger bak på holdeplassen er det ikke å legge skjul på at den mørkelilla hudtonen kan sees tydelig fra enda lenger avstander enn det. De kommer jo alltid med, det er bare et helsikes show i forkant.

Så har du alle de som bare skal og bare lurer. Og ja, vi skal svare alle våre kunder høflig og respektfullt. Men det er ofte både tålmodighet og evner blir satt på prøve. Men en gang i skuddåret så kommer disse «Jeg bare lurte» folk på, som du egentlig ønsker satt på en flytur uten returbillet til fjerne nordlige strøk.

«Jeg bare lurte på hvorfor i helvete dere ikke kan slutte å kjøre her på kvelden? Jeg har unger som skal sove etter klokka åtte!»

«Hvorfor korresponderer dere ikke med flytoget? Du ser vel at jeg skal på ferie?»

«Du, jeg glemte ei lue her i forrige uke. Har du stjålet den?»

«Så godt at du er norsk, jobber du ofte? Jeg vil ikke kjøre trikk med utlendinger!»

Ja, denne lista er lang dere! Og det er enda dummere spørsmål enn dette. Og det er i utgangspunktet greit nok. Men det er dessverre slik at disse folka helst skal ha denne diskusjonen stående i døra, uten noen som helst intensjoner om å bli med. De har bare lyst å stå der i døra og diskutere. Om det er rushtid eller tidlig på morgenen spiller ingen trille. Man kan bare anta at de har blitt utstengt fra sosiale medier en periode og har et sterkt behov for å krangle med en fremmed, uansett om du forsinker trikken og alle på den. Og skulle man mot all formodning be dem om å henvende seg til andre instanser som kan hjelpe dem. Dvs. Kundesentre eller nettsider slik at trikken kan fortsette ruta si, ja da bryter hele helvete løs. Det er deres rett til å få svar på disse spørsmåla, selv om jeg ikke har nubbsjangs i helvete å svare på dem.

Sist med ikke minst har vi alle disse «Jeg skulle av på forrige holdeplass jeg! Stopp!» Det sier seg selv at disse opplever vi mer enn sjelden. Og jeg skal være den første til å innrømme at jeg selv har forgapt meg i en epost eller candy crush i det trikken siger forbi den holdeplassen jeg skulle ha gått av på.

Problemet blir når man har stått på holdeplassen og losset 50 mennesker av, og sluppet på 47 nye reisende. Samtidig mens vedkommende har sittet godt plassert med nesa i telefonen og lest kjærlighetsmeldinger fra kjæresten eller sett på snuskete bilder av kjendiser. Ikke en bevegelse har gitt inntrykk at personen har noen andre intensjoner enn å fortsette å sitte helt stille i mange timer til. Når da dørene lukkes og plinget kommer, er det fremdeles ingen bevegelser. Ikke så mye som en rykning. Det er først når neste holdeplass ropes opp over høytaler anlegget at verden raser sammen, og realiseringen over at personen ikke kom seg av på riktig holdeplass kommer.

De fleste hopper gjerne opp og sender et fortvilt blick fremover til meg. Og jeg forstår godt deres frustrasjon men det blir

aldri noe mer av det enn det. Det er da disse utvalgte halvsovende passasjerene viser sitt sanne jeg og reagerer med mye roping, hyling og vising av lange finger fremover i vogna adressert meg som fører. Et godt insentiv for å trekke pusten dypt og forberede seg på det som kommer.

«banneord-banneord-banneord» så du ikke at jeg skulle av? Det dumme man sier da, er nei. «Stopp trikken med en gang! Jeg skal rekke en viktig tannlegetime, møte med advokat, rekke en buss!», osv. (Stryk det som ikke passer). Man nikker forståelsesfullt og responderer helst ikke mer enn det. Jeg har prøvd, og har da fått vite at jeg ikke eger meg i arbeidslivet, at jeg som kvinne burde holde meg på kjøkkenet, at jeg hater passasjerer og ønsker at de skal havne feil og sist men absolutt best, at jeg er en sadist som fanger folk på trikken og nekter dem å gå av. Selv om vi står midt i grøntanlegget mellom Adamstua og Ullevål sykehus og eneste exiten er rett ut i veien foran trailere og personbiler.

Men igjen, dette er en liten promille av de folka vi triller rundt på hver dag. 99% av alle passasjerer er bra folk som jeg har ytterst respekt for, der de time etter time står som sild i tønne med hodet godt plassert i armhulen på en fremmed som akkurat er ferdig på trening. For alle passasjerer som i stiv kuling står og venter mens minuttene renner avgårde fordi frøken «jeg skal ha med el-sykkelen på trikken i rushen» bruker 6 minutter på dette mens de står og fryser av seg nesten alle vitale deler. Og når man da småstressa og lei kommer frem til dem, gir de fremdeles et smil og nikker, selv om leppene for lengst er blitt blå og de er dekket av snøsludd.

Og er det slik at du kjenner deg igjen i noen av de overnevnte kategoriene, hold deg hjemme. Hold deg hjemme til humøret er bedre, til du er tilbake i kommentarfeltene i sosiale medier eller du har fått en ansvarlig voksenperson med deg til å veilede deg i denne store frustrerende tilværelsen vi andre kaller hverdagen. For de fleste av oss vil bare ha en hyggelig dag på jobb eller en behageligst mulig hjemreise etter en lang arbeidsdag. □



Foto: Ciel Udbjerg

Årsmøte i T-baneklubben 2019

Av Iftikhar Hussein



Årsmøte i T-baneklubben ble gjennomført den 18.11.2019 med referatmøte den 19.11.2019.

Det var et veldig konstruktivt årsmøte som ble gjennomført i år. Det var veldig god stemning på møtet.

Både innkalling og agenda ble godkjent. Vi hadde sendt årsberetning digitalt i år. Det ble veldig positivt mottatt av medlemmene. Vi hadde saklige diskusjoner om alle temaer som var i årsberetningen. Tjenesteplaner for førere ble grundig diskutert og det var noen gode forslag til forbedringer, som ble notert av plankomiteen. Vi hadde også god diskusjon om både billettkontrollen og servicepunktene.

Sykefraværet generelt og særlig i bemanningsavdelingen ble også tatt opp av ledelsen i klubben. Vi fikk god og saklig diskusjon om sykefraværet. Det viste seg at mange var opptatt av arbeidsplassen sin, og hadde mange gode forslag for å få ned sykefraværet.

Medlemmene var veldig positivt til at vi gjennomførte referatmøte også. Det var 40 som møtte opp på selve årsmøtet og 32 som møtte opp på referatmøtet.

Det viser bare at vi må fortsette med referatmøter også i årene framover. Når folk jobber skift så er det eneste mulighet til å si sin mening. Vi i T-baneklubben vil anbefale andre klubber i OSA til å holde referatmøte på sine årsmøter.

Tilslutt vil jeg si det var et harmonisk og saklig årsmøte. Ønsker alle i OSA og Sporveien god jul og godt nyttår.



VO	Fører	2786	Erik Norman-Larsen	2019-2020
Vaka HVO	Fører	2609	Jan Torar Gustafsen	2019-2021
VO	Fører	2463	Nouman Qayyum	2019-2020
VO	Fører	2209	Jeanette Gård	2019-2020
VO	Fører	5257	Tune Christoffersen	2020-2021
VO	Fører	2524	Kaja Helene Lien Eriksen	2019-2020
VO	Fører	0788	Solveig Kjetje Andersen	2020-2021
VO	Fører	7700	Frank Andre Martinson	2019-2020
VO	Fører	1626	Sabah Ahmed	2020-2021
VO	Fører	7487	Michael Ottesen	2020-2021
VO	TLT	7428	Bente Halv Løvstad	2018-2019
VO	Billett	8032	Zoltkar Latif	2020-2021
VO	Servicepunkt	7453	Borghild Lyng	2020-2021

OSA-SPORET

OSA-Sporet er medlemsblad for Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA). Vår målsetning er en fast utgivelse på minst 24 sider hver tredje måned.

Vi ønsker å nå ut til OSAs medlemmer og andre interesserte med saker som har faglig-politisk fokus med utgangspunkt i kollektivtrafikken i Oslo.

OSA-Sporet tar for seg aktuelle tema som angår arbeidsplass og konsern og vi ønsker å ha en samfunnsaktuell profil.

Bladet distribueres i 800 papirekseplarer gjennom OSAs sju klubber, og til andre interesserte, samt som nedlastbar PDF på OSAs nettsted. Deler av bladets innhold publiseres også på nettstedet og OSAs Facebookside samtidig med distribusjon av papirutgaven.

Bak OSA-Sporet står en redaksjon med medarbeidere fra flere deler av Sporveien. Vi har interesse for det papirbaserte mediet, og den kreative prosessen en bladutgivelse er.

Søker stadig nye medarbeidere

OSA-Sporet er stadig i endring. Bladet blir til i et lite men aktivt redaksjonelt miljø som består av villige og interesserte OSA-medlemmer.

Hver utgave er et resultat av mange timers dugnad. Vi har lav terskel og høy dør og forut for hver utgave inviteres medarbeiderne til redaksjonsmøter for evaluering og diskusjon.

Vi leter stadig etter nye redaksjonelle medarbeidere som ønsker å bidra fast eller en gang iblant for å gjøre OSA-Sporet annerledes. Erfaring fra lignende arbeid verdsettes, men lyst og evne er avgjørende, foruten lysten til å sette et tydelig spor etter seg i bladets kommende utgaver.

Vi stiller bare ett MÅ-krav; medlemskap i OSA. Du bestemmer selv hvor mye av dine evner og vilje du vil dele og bruke for å sette ditt bumerke på bladet. Det er ikke noe krav å delta på redaksjonsmøter, det er snarere snakk om en stående invitasjon.

Du får din lønn i form av byline og samvær med det mest kreative utvalget i OSA!

Har du flere spørsmål? Kontakt enhver i redaksjonen. Vil du melde deg til tjeneste? Kontakt noen av medarbeiderne eller OSA-Sporets redaktør Ola Floberg. Bruk gjerne e-post: ola.floberg@sporveien.com

Velkommen til oss!

OSA-Sporets formålsparagraf :

- OSA-Sporet er til for å dekke medlemmenes interesser.
- OSA-Sporet er ikke-kommersielt og skal drives seriøst, med allsidige politiske og faglige artikler som angår arbeidsfolk i og utenfor Sporveien.
- OSA-Sporet bør ha ambisjon om også å dekke internasjonale saker som gjelder fagbevegelse, politikk og miljøproblematikk.
- OSA-Sporet skal inspirere og bidra til debatt, skoloring og konstruktiv kritikk basert på medlemmenes interesser.
- Distribusjon av OSA-Sporet skal foregå på en effektiv og miljøbevisst måte.
- Redaktør har til enhver tid ansvar for innhold og utgivelse.
- OSA-Sporet skal følge Vær Varsom-plakaten.



Oktoberfest på Ryen



Av Sores Yuzer



Grillen er varm og humøret på topp!

Nok en gang var det duket for oktoberfest på Ryen i regi av velferden. Det er lang tradisjon der velferden har arrangert fest i travershallen, med godt samarbeid med driften får velferden tid til å klargjøre lokalene for fest. Grillen blir henta fra kjelleren, gode pølser bestilt fra slakteren, mineralvann og øl satt på kjøll. Festkomiteen og frivillige skal ha honnør for innsatsen som blir lagt ned før en slik fest, der en stor del av verkstedet blir gjort klar for en hyggelig sammenkomst.

Det er alltid gøy å se når pensjonistene er tilbake for å møte sine gamle kollegaer og mimre om hvordan det var på Ryen verksted før. Utveksling av minner og erfaring mellom pensjonister og nåværende ansatte er en hyggelig del av kvelden.

I anledning av den pågående ombyggingen ville velferden gjøre litt ekstra stas på sine medlemmer. Derfor ble det booket et «delvis» Sporveis band med Bjørn Stokkeland på trommer, de fikk promotere sin musikk samt gjøre en skikkelig industriell konsert.



Rusty Alibi spiller opp!



Med andre ord skikkelig rock'n roll.

Rusty Alibi var skikkelig forberedt og kom med lydmann og lysshow for å sette kronen på verket. Musikken var perfekt for omstendighetene og verkstedet hadde bra akustikk, midt i blinken for publikum. Lydnivået ble holdt til et nivå slik at det kunne prates, men nok trøkk til å kose seg.

Det er viktig å få frem de som er med å drifte velferden og de frivillige. Det er en liten sum du betaler for å bli med på moroa, men det er frivillighet og engasjement som det er vanskelig å sette en prislapp på. At enkelte ofrer så mye tid for at andre skal ha en hyggelig sosial sammenkomst er beundringsverdig, jeg og fest deltakerne vil rette en stor takk til velferden, festkomiteen og frivillige.

Det ryktes om at det var rekordhøyt oppmøte og velferden håper på at minst like mange møter til neste gang. Er du medlem av velferden på Ryen, bli med!

Sjekk ut facebooksidene til Rusty Alibi:
www.facebook.com/RUSTYALIBI



Busssjåførsikkerhet...



Av Frode Eriksen

Anbudsregimets ofre

De fylkeskommunale bestillerselskapene for kollektivtrafikk overlater bussførernes sikkerhet til bussførernes arbeidsgivere. Bussførernes arbeidsgivere vil ikke være bussførernes arbeidsgivere lenger om de gjør noe for bussførernes sikkerhet. Kafka-prosessen i gang.

Franz Kafka skrev romanen «Prosesen» i 1925 for å beskrive enkeltindividets umulige kamp mot et ugjennomsiktig byråkratisk system. Livsfølelsen, eller Kafka-prosessen som han beskriver, handler om menneskelig fremmedgjøring, på engelsk «*kafkaesque*», eller «følelsesløs, forvirrende, ofte truende kompleks». I dag brukes tilstanden også for å beskrive en «ørkesløs prosess hvor ingenting skjer».

I denne ørkesløse prosessen befinner bussførerne seg i dag. På alle mulige måter.

I 2007 kolliderer to busser i Akershus, hver holder 33km/t, en av bussene glir over i motgående kjørefelt. Bussene treffer førerplass mot førerplass, og resultatet ble en død og en hardt skadd bussfø-

rer. Statens havarikommisjon for transport (STH) kom med sin rapport i sommer og skriver at «ulykkens skadeomfang er sterkt påvirket av bussenes svake kollisjonsbeskyttelse på førerplass». I denne ulykken påpekte havarikommisjonen også at «kravene til kollisjonssikkerhet i slike typer busser er lave i forhold til andre kjøretøygrupper». Selv om bussene oppfyller forskriftenes krav til både nasjonale og internasjonale sikkerhetsstandarder.

I høst kolliderte en rutebuss på Nesodden med en av markedets minste elbiler, VW UP. Hjørnet bilen traff ble ødelagt, heldigvis satt føreren på den andre siden.

Slike eksempler og særlig der STH er involvert skaper ofte noen debattinnlegg, men lite av debatten har angrepet det som er hovedproblemet med bussførernes sikkerhet. For alle synes å være enige om at bussførernes sikkerhet er viktig. Men anbudsregimet som er skapt for å auksjonere ut de fylkeskommunale busskontraktene er det så langt ikke gjort mye for å reformere.

Bussjåfør i Tide buss AS og lokal klubbleder i Fellesforbundet, Ørjan Takle, påpeker i et innlegg i Frifagbevegelse 11. november at mens de fylkeskommunale bestillerselskapene mener sikkerheten er arbeidsgivernes ansvar, vil arbeidsgivere som tar ansvaret ikke være arbeidsgivere svært mye lenger.

Systemet legger opp til at arbeidsgivere som ikke gjør noe ekstra for sine egne ansattes sikkerhet vinner konkurransen om kontrakter. Dermed leverer ingen mer enn hva de fylkeskommunale bestillerselskapene krever, og vi har Kafka-prosessen på gang. Alle skylder på alle.

Det verste med dette er at dette er en villet politikk, innført landet rundt etter at New public management-modellen skylte over norske fylkeskommuner som en tsunami og vasket bort alt av kommunale og fylkeskommunale operative selskap. I dag er det bare Oslo kommune som driver egen kollektivtrafikk.

En lovendring i 1991 som gjorde det mulig for fylkeskommunene å sette den fylkeskommunale kollektivtransporten ut på anbud. 1. januar 2020 dekommunaliseres de siste offentlig drevne bussrutene her til lands, når Nord-Trøndelag blir en del av Trøndelag. Og anbudsivrige politikere over hele den politiske skalaen har skylda, selv i det rødgrønne Trøndelag. Og 10 av de 11 nye fylkene vi får på nyttårskvelden har rødgrønt politisk flertall.

Kjernen i problemstillingen er, som SHT påpeker, at kjøretøyene er utformet slik at bussførerne ikke lenger kan regne med å overleve en kollisjon, selv ikke en kollisjon med en liten bil i lav fart, enn min-



dre mot en annen buss.

Da vår lokale bestillerenhet for kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, Ruter, innhentet bud på Romerikskontraktene som ble tildelt i sommer, var det nok av krav. Bilbelter, dørbremser, blindsonvarsling, alkolås, ryggekamera, overvåkingskamera, utvendig belysning av dørrområder, førstehjelpsutstyr og automatisk brannslukking. Men ingenting om bussførernes sikkerhet. LO-bladet *Magasinet* lette med lys og lykte etter minst ett krav som ville komme bussførernes sikkerhet til gode og fant til slutt noe hos Opplands-Tra-

fikk, der det i anbudet spesifiseres alarmknapp opp mot sentral, skillevegg bak føreren, trepunkts sikkerhetsbelte og tilgang på låsbart skap. Men heller ikke der tenker en på at bussen kan kollidere.

For landet fylkeskommuner begynner det å haste på så mange mulige måter. Gjennomsnittsalderen i bussføreryrket er 20 år høyere gjennomsnittsalderen her til lands på rundt 40 år. I løpet av neste kommunestyreperiode kan halvparten av landets bussførere gå av som AFP-pensjonister og i løpet av de neste to kommunestyrepe-

riodene kan gjennomsnittsføreren bli vanlig alderspensjonist ved 67 års alder. For mange blir sikkerhet på arbeidsplassen avgjørende om en skal nave eller kjøre.

Jeg savner de grå og kjedelige fylkespolitikere, de med fjes og navn, og som en kunne prate med. I dag er førersikkerheten overlatt aksjeselskap og fylkeskommunale bestillerenheter, som bak anonyme fasader og utenfor demokratisk kontroll velger å ikke ta ansvar for bussførernes sikkerhet.

□

Nytt fra Studieutvalget



Av Linda Amundsen

Nå nærmer det seg jul, selv i Studie- og agitasjonsutvalget. Og nå gleder vi oss stort til å ha juleavslutning, tradisjon tro den 13. desember. Det er mange timer av fritiden som har blitt brukt dette siste året, så det er hyggelig å gi alle medlemmene av utvalget en klapp på skuldra for en kjempeinnsats dette siste halve året.

Det har vært et langt år, med mye aktivitet og mange lange dager. Vi har jobbet med å få på plass riktig frekvens med introkurs og fase 1 kurs, og føler at vi begynner å få en cirka oversikt over behovet rundt om i organisasjonen. Derfor har vi heller valgt å avlyse planlagte kurs når det ikke er nok deltakere til å forsvare ressursbruken. Vi har en utrolig god ordning med bedriften som vi skal verne om.

Derfor skal vi den 13 desember, sette oss ned å lage en kurs plan for 2020, som vi mest sannsynlig



Anja, Per Øivind og Ola i HKB 110 på Sporveismuseet.

vil publisere på nettsider og ut til klubbene før jul. Fokuset vil fremdeles være opplæring og skolering av egne tillitsvalgte, og gi dem flest mulig gode verktøy og kontakter til å bli de beste tillitsvalgte de kan bli. Men vi ønsker samtidig å legge til rette for hyggelige og lærerike arrangementer som også medlemmene får anledning til å delta på. Dette vil vi da gjøre med å fortsette å arrangere temakvelder om pensjon, LO favør, internasjonal solidaritet med mer.

Siden forrige utgave av OSA sporet har vi også avholdt et introduksjonskurs for nye medlemmer. Selv om vi ikke hadde like mange deltakere på kurset som vi ønsket, ble det et bra kurs med mange gode diskusjoner. Vi har også startet med å justere introduksjonskurset noe, da vi har kjørt kursene etter oppskrift fra flere år tilbake. Vi ser at det er flere grep som kan tas, som kan gjøre kurset ikke bare mer interessant for medlemmer, men også mer lærerikt og nyttig. Slik at våre medlemmer er enda mer klar over deres rettigheter og plikter som medlemmer av foreninga vår. Det er gledelig at andre foreninger og Fagforbundet også viser interesse for våre introkurs og ønsker å lære mer.



Raymond, Linda og Ola i Fagforbundsuka på Grønland.

Mandag 9 desember og tirsdag 10 desember avholdt vi plankurs for plankomiteene i Sporvognklubben og T-baneklubben. Der hadde vi en grun-

dig opplæring i det lov- og avtaleverk som ligger til grunn for planarbeidet. Vi gikk gjennom prosessen i arbeidet med planer og ikke minst ga vi de tillitsvalgte en innføring i Hastus, slik at man får en enda større kunnskap om hvilke muligheter man har og hvilke restriksjoner som finnes.

Men vi strever hele tiden etter å bli bedre. Derfor har vi også begynt med arbeidsmøter, utenom de ordinære møtene i Studie- og agitasjonsutvalget. Dette er da møter uten permisjon, men vi møtes og jobber med å utarbeide et eget kursmaterieell tilpassa OSA. Her får vi både skolerter hverandre og diskutert nye og spennende ideer for våre tillitsvalgte og medlemmer i det kommende året.

I disse dager gjennomfører vi også en kartlegging av skoleringsbehovet i de ulike klubbene. Vi har fått inn mange gode forslag og innspill som vi skal ta med i det videre planleggingsarbeidet.

Siden sist har vi også vært på tillitsvalgtseminar med OSA hvor vi hadde en liten rolle i det faglige arbeidet vi hadde der.

Vi har også hatt et samarbeid med Fagforbundet Pleie og Oppvekst i forbindelse med Fagforbundsuka 2019, der vi hadde en felles stand på Grønland t-banestasjon. En utrolig hyggelig dag som gav oss mange gode samtaler med medlemmer av fagforbundet og nye potensielle medlemmer.

Avslutningsvis vil jeg dra frem et nytt og spennende prosjekt vi nå jobber med å få på plass. I mai 2020 ønsker vi å arrangere en kvinnekongress for kvinnelige medlemmer i OSA. Dette er da åpent for alle, og skal være med på å styrke kvinner i et mannsdominert yrke. Og belyse ulike aspekter av nettopp denne problematikken. Det er ikke fastsatt et program ennå, men vi ønsker å skape et program som kan både en-



gasjere og glede våre kvinnelige medlemmer og tillitsvalgte. Derfor jobber vi med å finne kanaler og medier hvor vi kan nå ut til alle som ønsker å melde seg på til denne konferansen, og kan love dere dyktige foredragsholdere og hyggelig sosialt samvær.

Så en stor takk til alle i studie- og agitasjonsutvalget! Selv om jeg personlig har hatt en noe tøff sommer og høst, har vi klart å holde aktiviteten oppe og spille hverandre gode. Ikke minst har jeg fått erfare at vi har en innboforsikring med i medlemskapet vårt er en gode vi skal være veldig glade for at vi har.

Vi ønsker alle en fredfull og hyggelig førjulstid, og gleder oss til å ta tak i nye spennende prosjekter i 2020 sammen med dere medlemmer og tillitsvalgte!



Plankurs



Av Ciel Udbjerg

OSA inviterte til «plankurs» i Sangerhallen 9.–10. desember for Plankomiteene på Bane og Sporvogn.

Jeg trodde vel egentlig at vi skulle lære grunnprinsippene bak en tjenesteplan, det vil si hvordan man med utgangspunkt i en kjøreliste og en tariff bygde tjenester, og dermed en plan.

Istedet ble det en grundig gjennomgang av tariffen, basert på Arbeidsmiljøloven, Hovedavtalen med Spekter og Tariffen («Blåboka»). Vi hadde en gammel ringrev til å forelese om emnet, navnlig Odd-Sverre Norrøne, en herre med lang fartstid i Systemet i Sporveien. Vi fikk grundig forklart hvordan tariffen var bygd opp og hvordan den er styrende for planene og turnusen vår.

På dag 2 fikk Freddy Bråthe demonstrere Hastus, dataverktøyet som Plankontoret bruker til å lage planer med.

Bunnlinja i Hastus er «vognkjørelistene». For å dekke et ruteopplegg med et intervall på x min utter fra kl. y til kl. z, må et bestemt antall vogner ut og kjøre. Dette settes opp i et skjema som kalles (nettopp) en «kjøreliste». Når den er utarbeidet, kan man bygge skift (etter de reglene som tariffen setter mht. arbeidstid og -lengde). Så kan det lages grupper, der poenget er at du i snitt på 6 uker skal jobbe så nært som mulig til 201 timer og 36 minutter.

Freddy Bråthe demonstrerer Hastus...



Før gjorde man alt dette for hånd, en ganske så tidkrevende oppgave, nå kan man med Hastus prøve ut mange varianter på kort tid.

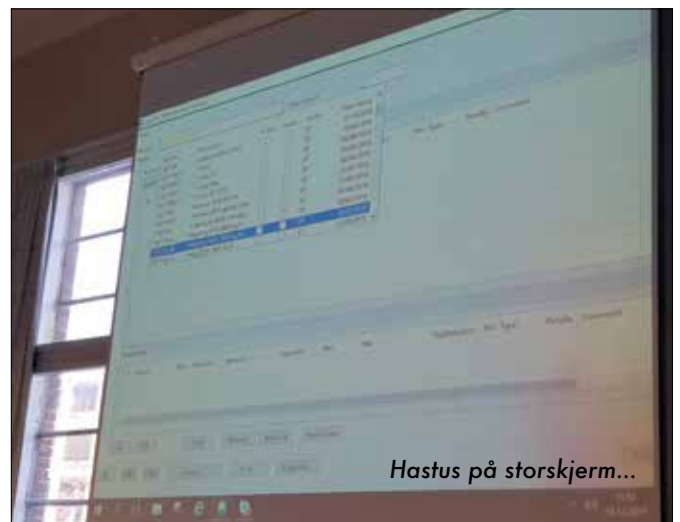
Hastus er altså et dataverktøy der disse kjørelistene er lagt inn, og så alle kriteriene som tariffen setter. Så kan Plankontoret «vri» litt på kriteriene, og Hastus kan lage skift og planer som kanskje er mer økonomiske for bedriften, eller kanskje mere softe å kjøre for oss.

Såklart, som med all «data» er det garbage in, garbage out som gjelder, mater du Hastus med dårlige kriterier, kommer det en elendig plan ut.

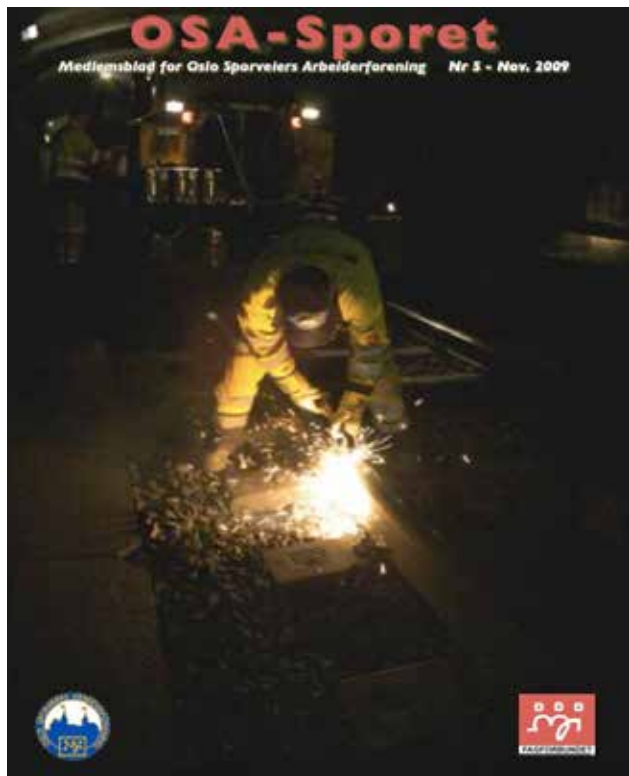
Å bygge en god plan, selv med avanserte verktøy som Hastus, er en tidkrevende oppgave, det er mange kriterier som må legges inn.

Nå kan jo plankomiteene komme med uttalelser til en gitt plan, og selvom bedriften har styringsrett, kan vi altså komme med innsigelser til en plan, og det er regler for drøfting om det er uenigheter.

I det store og hele var vi fornøyd med kurset, og i særdeleshet T-banens deltagere!



OSA-Sporet for 10 år siden



Sporet-redaktør **Andreas Laustad**, tok seg en tur nedeunder en oktonernatt i 2009.

Sporveisarbeider'n

For 20 år siden: Sporveisarbeider'n skal komme hver måned fra nå av. Siden vi slo sammen OSAF og OSBF har det vært et mål å få etablert en foreningsblekke. Nå er den her, og skal komme ut med 4–8 sider 10 gange ri året. I mangel av en selvstendig redaksjonskomite, har foreningens AU påtatt seg denne nødvendige oppgaven. Bidrag mottas...

(«Leder'n har ordet», 1/00)

FORENINGSNYTT Men er det ikke sånn at alle med-

lemsmøter påstås å være viktige, så hvorfor er det så spesielt viktig å møte opp på dette? Det er nok viktig at vi tillitsvalgte «påstår» at alle medlemsmøter er viktige – det ville jo være rart å innkalle til et møte om vi ikke mente det. Medlemsmøte 1. februar i Folkets hus, sal C, 10:00 og 19:00. Innledere Sveinar Bones og Helge Leite.

(«Et viktig møtel! Her må du møte opp», 11/89-90)

InfraPartner kan på mange måter betegnes som både den mest synlige og minst synlige delen av Sporveien. Alle kan nemlig se resultatet av arbeidet deres — om det skiftes sviller, byttes skinner eller henges opp ny kjøreledning er det nemlig InfraPartner som har gjort jobben.

Men de ansatte jobber ofte ute av syne for de aller fleste av oss. Dette skyldes at arbeidet ofte foregår om natten, inne i mørke tunneler og på sporstrekninger som er stengt for trafikk. OSA-Sporet ble med ut i felten en regntung natt i oktober.

Arbeidet som gjøres av InfraPartner blir ofte tatt for gitt om alt går som det skal, er det ingen som tenker over jobben som må gjøres for at skinnegang, strømforsyning, etc skal være i god nok stand.

Men om InfraPartner ikke får gjort jobben, vil resultatet fort kunne merkes av svært mange. Om strømmen f.eks. skulle bli borte, kan man jo ikke kjøre hverken T-bane eller trikk!

(«Nattevakt hos InfraPartner», 5/09)

BBT For 40 år siden: Den til stadig tilbakevennende mannskapsmangel har i de siste åra vært en av de viktigste spørsmålene som har opptatt vår fagforening. Vanskene som dette har skapt har vært en hard belastning for vår betjening. Utallige møter har det vært mellom bedriften og foreningen i denne sammenheng. Det har blitt understreket overfor bedriften og lønnsmyndighetene at problemet.

(«Formannen har ordet», 3/79)

BBT For 50 år siden: Det har alltid vært og vil alltid være – en tillitsmanns oppgave å arbeide for å bedre lønns- og arbeidsvilkår for den gruppen en er valgt som tillitsmann for. Det kan nok sies at ikke alle fyller denne oppgaven like godt, men det finnes også de som tror at når en først har påtatt seg denne oppgaven, så skal en nærmest være en robot...

(«Samhold eller splittelse?», Ekstranummer/70)

Internasjonal Solidaritet — en lang tradisjon i OSA

Av Bjørg Spillum

leder av kulturutvalget LO i Oslo

Torsdag 5. desember fikk OSAs leder Rune Aasen overrakt en gave fra LO i Oslo, ved leder Ingunn Gjerstad, i anledning OSAs 125 års jubileum. Gaven er et bilde av den spanske kunstneren Antonio Miró og viser flyktningbarn fra den spanske borgerkrigen.

Den spanske borgerkrigen 1936-1939

I 1931 ble den andre spanske republikken demokratisk valgt, etter at kong Alfonso den 13. forlot landet og monarkiet falt. Republikken innførte gratis helsevesen og en rekke sosiale reformer, særlig for jordbruksarbeidere. Den løsrev skolevesenet fra den katolske kirken, avskaffet adelens privilegier og ga fagforeningene stor plass og makt på arbeidsplassene. Så stor, at det konservative spanske storborgerskapet og den katolske kirken allierte seg med sterke kapitalkrefter og høyrefløyen, som alle støttet opp om General Francisco Franco.

Franco og hans falangister forsøkte i juli 1936 et kupp mot den spanske republikkens regjering og utløste med det en blodig krig, hvor frontene sto mellom de som forsvarte republikken og de som sluttet opp om Franco og hans styrker. Franco fikk våpen-

Det republikanske spanske flagget.



støtte fra Benito Mussolini i Italia og Adolf Hitler i Tyskland. Republikken av en internasjonal brigade, som samlet over 40 000 frivillige fra hele verden, herunder over 200 fra Norge.

Den norske hjelpekomiteen for Spania

Krigen i Spania utløste voldsomme reaksjoner i norsk arbeiderbevegelse. I november 1936 ble det på initiativ fra Arbeidernes faglige landsorganisasjon nedsatt en komite med folk fra flere organisasjoner, og de dannet «Den norske hjelpekomiteen for Spania», på folkemunne kalt Spaniahjelpen. Den satte i gang en storstilt pengeinnsamling på landsbasis til støtte for dem som kjempet på republikkens side og til ofrene for Francos krigshandlinger.

I Oslo mobiliserte Oslo og Akershus faglige Samorganisasjon medlemmene og organiserte solidaritetsmøter om Spania i Oslo og rundt om i distriktet. Årsmøtet i 1937 vedtok en resolusjon mot fascismen i Spania som avsluttet med «Boikott Franco». På årsmøtet i 1938 ble alle arbeiderorganisasjoner oppfordret til å forsterke solidaritetsarbeidet med Spanias folk og til fortsatt kamp mot fascismen for å styrke demokratiet og freden.

«Deres kamp er vår kamp»!

Det var under dette mottoet innsamlingene av midler ble gjennomført. I fagbevegelsen var det en



Stolt soldat fra den spanske republikken.

utbredt oppfattelse av om republikken tapte mot Franco, så sto andre europeiske land for tur til å bli underlagt fascistiske regimer. I slutningen av 1938 var det på landsbasis kommet inn over 1,3 millioner norske til Spaniahjelpen, hvorav nesten 900 000 kroner var samlet inn av fagforeninger og forbund i LO. Det var den største offentlige innsamling som noensinne var foretatt i Norge på daværende tidspunkt. Og det i en tid, hvor det ikke fantes TV og hvor 20 % av den norske befolkningen var arbeidsledige og over 12 % i 1935 mottok fattighjelp. Innsamlede midler gikk til byggingen av et sykehus i Alcoi og drift av barnekolonier i Oliva, som ligger på solkysten i den spanske republikken, og til mat, tørrmelk, klær og sanitetsutstyr til barn og kvinner og til soldater som kjempet ved fronten.

Den norske Spaniakomiteen

I april 1939 beseiret Francos styrker republikken og innførte et fascistisk styre, hvor fagforeningsmedlemmer og de som var i mot Franco ble skutt eller fengslet i tusenvis. I Frankrike oppholdt det seg over 200 000 spanske flyktninger, som levde under kummerlige forhold. Midler fra Spaniahjelpen ble etter krigens slutt kanalisert til å hjelpe dem. I august 1946 ble Den norske Spaniakomiteen opprettet på initiativ fra bl.a. LO og Norsk Folkehjelp. Spaniakomiteen skulle fortsette solidaritets- og hjelpekampanjer for et demokratisk Spania og 62 lokallag ble opprett rundt om i landet.

Lederen for Oslo faglige Samorganisasjon var representert på flere årsmøter i Spaniakomiteen og fulgte fortsatt situasjonen i Spania. På hver 1. mai de følgende årene ble det solgt Spania-merker med bilde at republikkens flagg til 1 krone per stk. I årsmøteregnskapene fra 1948 står det sirlige kolonner over hvilke fagforeninger som har solgt hvor mange. Her kan man lese at Oslo Sporveisarbeiderforening på Majorstua solgte 11 merker, avdelingen på Vålerenga 15 og Oslo Sporveisbetjening 100. Og alle kroner om godt med. For innsamlede midler opprettet Spaniakomite-



Spanjoler på flukt fra fascistene.

en 9 helsestasjoner til å hjelpe spanske flyktninger i Frankrike. Den startet barnehjemmet «Narvik» for 40 foreldreløse spanske barn, og sendte mat, vitaminer, sko og tøy for flere hundretusen kroner til de spanske flyktningene i årene som fulgte.

Så når dere ser bildet av de spanske flyktningbarna på veggen hos OSA, kan dere tenke på fagforeningskamerater i Sporveien, som aktivt støttet flyktninger fra Spania i de harde før- og etterkrigsårene og som støttet alle de som kjempet aktivt mot Franco og hans fascistiske styre.

Dette er et utdrag fra en artikkel om Internasjonal Solidaritet, som kommer i en jubileumsbok til LO i Oslos 100-årsjubileum neste år.





Skovveien: OSAs uttalelse og utdrag fra #s planer

28 november 2017, ble det avholdt folkemøte på Maskinistens Hus på Solli, der PBE og #ruter la frem planene for ny trikke trasé gjennom Skovveien. En god plan som vil gi Bydel Frogner et stort løft både funksjonelt og estetisk. OSA mener allikevel at kritikken fra Norconsult bør følges sammen med vedtak fra Bystyret med en holdeplass struktur som ivaretar Skovveiens beboere og næringsliv. Under kan du lese OSAs fullstendige høringsuttalelse.

Høringsuttalelse om flytting av trikke trasé til Skovveien

Oslo Sporveiers Arbeiderforening støtter planforslaget om ny trikke trasé gjennom Skovveien som alternativ for dagens trasé gjennom Inkognitogaten.

OSA mener det er nødvendig med en ny trasé gjennom Skovveien for å kunne møte fremtidens befolkningsvekst og satsing på en mer miljøvennlig og kapasitetssterk kollektivtrafikk i tråd med de planene som Oslo by har vedtatt. Oslo skal fra 2020 motta 87 helt nye og støvsvake trikker med høy kapasitet. Skovveien er et godt og fremtidsrettet alternativ, med kobling mellom knutepunktene Solli og Majorstuen. I motsetning til dagens trasé-løsning som har store begrensninger.

Slik planene i dag foreligger er det lagt opp til en holdeplassavstand på over 630 meter i den tenkte traseen. Dette vil være særs uheldig for eldre og bevegelsehemmede. For reisende er tilgjengelighet mye viktigere enn de få sekundene man sparer inn ved å øke holdeplassavstanden. Som Oslo byråd understreket tydelig i byråds sak 45/17, skal det legges spesiell vekt på å tilrettelegge for eldre og personer med handicap. Det vil også bli enklere for skoleelever i området å bruke kollektivtilbudet til og fra skolen. Dersom en løsning skal ha optimal funksjonalitet, må nedleggelse av Briskeby holdeplass revurderes samt at det bør være en holdeplass i selve Skovveien. Holdeplassen legges mellom President Harbitz' gate og Colbjørnsens gate som #ruter foreslår i sitt planforslag fra 2009. Eventuelt en plassering mellom Behrens' gate og Colbjørnsens gate.

En økning av holdeplasser i forhold til de planene som i dag foreligger vil også være med på å positivt stimulere foretninglivet i Skovveien. Gode eksempler på dette kan blant annet sees på Grunerløkka, Bislett og andre områder der trikkeforbindelsen gjør det lettere for tilreisende, samtidig som man sparer lokalmiljøet for unødvendig bruk av bil. Ut i fra nevnte eksempler kan vi heller ikke se annet enn at en trikkeforbindelse også er gunstig for eiendomsverdien i områdene.

En trikke trasé gjennom Skovveien vil minske mye av trafikken som i dag går igjennom området. Dette vil ikke bare hjelpe på den lokale luft- og støyforurensingen, men vil også skape en trikke trasé med god fremkommelighet og gode forbindelser med annen kollektivtrafikk. En trikk holder lavere hastigheter enn både personbiler og buss, som vil skape et mer forutsigbart trafikkbilde. OSA mener dette vil være med på å senke risikoen for trafikkuhell og uønskede hendelser.

OSA vil påpeke at det er viktig at det nå tenkes langsiktig når det nå planlegges en ny trasé. Der knutepunktplanlegging må være viktig når traseene legges og slik at de er til fordel for beboerne i Skovveien og området rundt. Et viktig poeng er at flytting av traseen vil gjøre Solli til ett enda viktigere knutepunkt enn hva det i dag er. Dette vil gjøre det enda enklere for de reisende å velge kollektivt fremfor personbil, og gjøre Solli til ett gunstig handelssenter og torg for tilreisende og nærmiljøet.





12

OSLO
 Avisa for deg med RSS Gule

DIN BYDEL DEBATT FOTO/TV FORBRUKER OM OSS

Både Ruter og plan- og bygningsetaten går inn for å flytte Briskebytrikken til Skovveien. Foto: Arnekon Lindseth

Plan og bygg sier JA til at Briskebytrikken flyttes til Skovveien. Nå går saken til bystyret

Plan- og bygningsetaten sender planforslaget for Briskebytrikken til politisk behandling. – Trass lokalt motstand, anbefaler vi Ruters planforslag, sier trikken flyttes til Skovveien, sier direktør.

Av Vegard Valle 23. august 2019 02:27

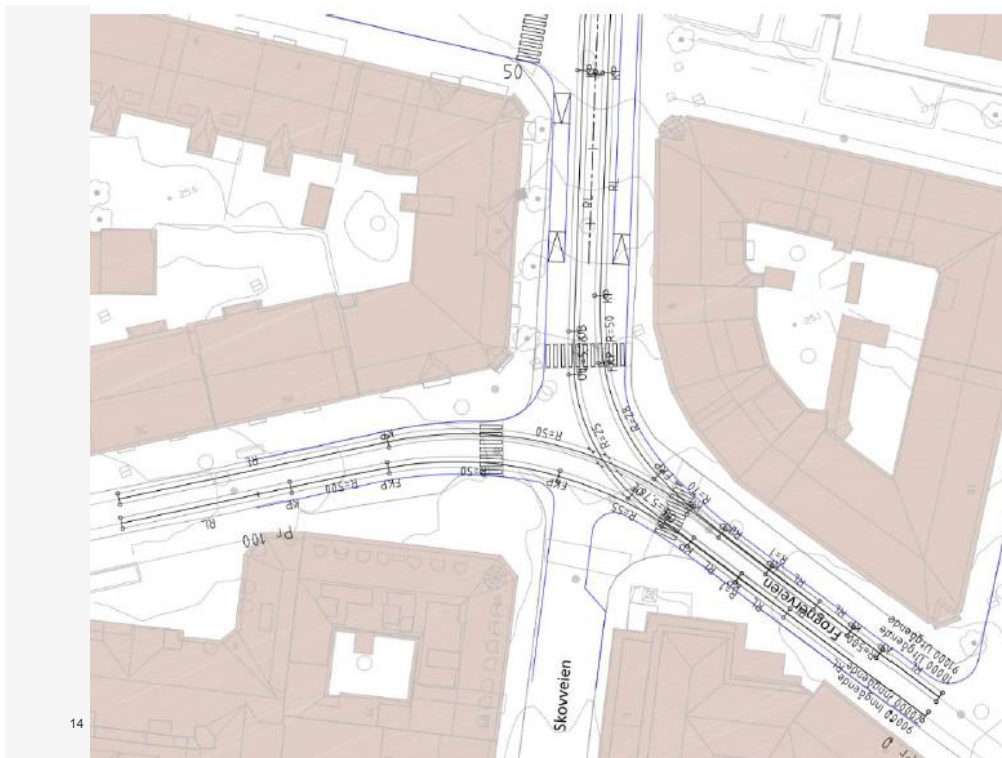
Bli forslaget vedtatt i bystyret, blir saken borte for trikken nedlagt og skinnene fjernes. I tillegg er det et 2,2 meter bredt sykkelstøp i Skovveien. Ved ferdigstilt plass blir holdeplassen for buss og trikk flyttet til fjernt vakkert er plassert, og det blir plantet trær og satt opp benker.

– Gjennom denne planforslaget får vi muligheten til å styrke ferdigstilt plass og Skovveien som attraktive uterom for bylivet på Frognen. Vi kan bevare og forsterke det grønne pregene i byrommene og samtidig gi busser og sykkelgjenger for sykkel og kollektivtrafikk, slik at Oslo blir en mer bærekraftig by, sier arealplanlegger i plan- og bygningsetaten, **Karen Marie Glad Viases**.

Svingen er for krapp

Det er klart det er dekkende trasse som klarer å slippe seg inn på Briskebytrikken mellom Frognerveien og Skovveien. Ruter plan og bygg. Med hjelp av nye, medlems trakk som leverer skinnene, betyr det at

Ny «Briskeby» holdeplass, i Briskebyveien omtrent på hjørnet av Skovveien. Illustrasjon: ruter#.



14

Ruter#

Ny holdeplass, i Skovveien omtrent på hjørnet av Frognerveien. Illustrasjon: ruter#.



Skinnesliping — hva og hvorfor

Av Ciel Udbjørg

Som vel de fleste vet, har vi i Oslo ingen egen slipevogn, men sånn omtrent én gang i året kommer det en bil fra Kontinentet med et gult dyr på, merket «Schweerbau», og nattevandrere kunne observere den rundt i byen rullende sakte framover i en sky av gnister.

Så, hvorfor sliper vi skinnene, og hva er det Schweerbau gjør, og hva er det bergenserne gjør med sin «Sliping Beauty» og trønderne gjør på sin Gråkallbane, med en dings bygd på et gammelt hestesporveisunderstell arvet fra Oslo?

Jo, det har seg slik at på noen steder, gjerne der vi bremsar eller øker farten, så blir det rifler. Riflene er bitte små ujevnheter i stålet, som hver gang det går et hjul over, blir større og større. Til slutt romler og bråker det «udaf helvede» (som på Sandaker senter), og hastigheten må settes ned for ikke å ta knekken på aksellagerne. Da finner Infracpartner fram sparegrisen og hammeren og ringer Schweerbau, som da kommer med en kjekk liten maskin som smergler bort riflene (i flere tak) og som også får skinnhodet tilbake i riktig profil. Akkurat som hjulene må dreies fra tid til annen for å få riktig profil, må skinnene slipes (smergles) fra



Det Bergenske Underverket
«Sliping Beauty».
(Foto: Jimmy Schmincke)

tid til annen for også å få riktig profil. Sammenhengen mellom hjul- og skinnprofil er faktisk ganske kompleks, og kan sette grå hår i hodet på selv de beste og mest tålmodige ingeniører. Poenget er at om denne sammenhengen har mangler, øker slitasjen på både hjul og spor, og vognene går dårligere i sporet. Ofte vil de vingle sideveis, og da rasler det fælt i boggiene. Og det betyr mere støy for omgivelse og mere slitasje på vogna.

Hva er det bergenserne (og trønderne) gjør som ikke Oslo gjør?

Jo, de *pusser* sporet sitt jevnlig, med en vogn utstyrt med faste klosser, og vann. Altså slik man våtstliper for eksempel en bilskjerm før lakkering. Nå er det jo en litt annen skala og noe grøvere, men poenget er at ved å daglig eller ukentlig gå over sporet med faste klosser, kveles de små ujevnheterne i fødselen, før de rekker å vokse seg så store at de må smergles vekk. Dermed slipper disse byene å ha babyrumpeglatt spor i noen uker, og mere og mere rufsete og

ujamnt og bråkete fram til det blir uutholdelig i løpet av en vinter og en vår til neste sommerhøving. Litt sånn som å barbere seg på morran, også på eftan begynner det å bli sandpapir, og neste morgen er det pinnsvin...

Bergen har altså en dedikert, spesialbygd «pussevogn». Den har klosser som erstatter skinnbremse i en eller to boggier (det er en seksakslet leddvogn, akkurat som SL79), og noen solide vanntanker. Så, annenvær uke kjører den rundt på hele Bybanen og pusser vekk alle tilløpene til rifler. På den måten gjør de det mulig å ha moderne lavgulvsvogner i drift uten at det kjennes ut som å kjøre over et vaskebrett. Selvfølgelig vil de også profilslipe en gang i året eller så, men fordi de ikke har masse rifler, trenger de ikke å kjøre fem–seks (eller flere...) pass over kålåkere som Sandaker senter eller Trondheimsveien fra Sinsenterrassen til Sinsenkrysset. Dermed får de også brukt tiden bedre, sånne slipefirmaer tar seg (godt) betalt for tiden de jobber (akkurat som andre håndverkere), så om de må bruke



Trondheims første skinneslipemaskin...

ti timer på ett sted, er det ti timer mindre å bruke på resten av nettet (om man da ikke skal sprengre budsjettet, og det er ikke populært...).

I Trondheim har de dette forhenværende hestesporveisunderstellet med klosser, som de tauer etter en trikk. De har en til å sitte bak der og skru klossene ned og opp alt ettersom, og den er dertil tynget ned for å få litt vekt på klossene. Veldig enkelt, men det virker faktisk. De har ikke store nettet, og årlig høvling er en luksus de ikke kan ta seg, så de tager hva de haver, med god effekt.

Moderne lavgulvstrikker har det til felles med moderne lavgulvsbusser at de nesten ikke har fjærer. Det er på en måte både en ulempe og en fordel. En ulempe fordi du blir som prinsessen på ernten: De minste ujevnheter og humper får det til å kjennes som bussen eller trikken ikke har fjærer. De som jevnlig tar buss i byen, kjenner jo dette på kroppen. Etter en tur sjangler du ut av bussen, fillerista som om du skulle vært gjennom en kokvask med ekstra sentrufigering (av hvilken grunn jeg nå kaller busser for «tarmristere»...). Men reiser du eksakt samme trasé med en veteranbuss (med luftfjæring), som Sporveismuseets Büssing, flyter du avgårde som om bussen var utstyrt med edderdunspotter istedet for fjærer. Hvorfor? Jo, fordi gamle busser hadde høyt gulv og rikelig plass til fjæring. Det samme er det med SL79 og moderne lavgulvs-

materiell (og forsåvidt eldre materiell med gammeldags fjæring...): Der en SL79 duver avgårde på sine omfangsrige luftputer, vil en moderne lavgulsvogn skrangle og risste så du lurer på om du er på sporet eller kjører på brusteinene...

Dermed settes det mye større krav til infrastrukturen. En SL79 (eller en Büssing) kan, som en 2CV, kjøre i en nyployd åker uten at man får slått asken av cigaren, en moderne trikk (eller buss...) krever stuegulv.

For trikk innebærer stuegulv nettopp det at sporet er glatt som en barnerompe. Da holder det ikke å høvle én gang i året, som nå. Det halvåret fra det begynner



Oslos antikke A87, som bare måker og smører spor og aviser tråd.

å bli rifler igjen til de kommer og høvler igjen, er ille nå, og det vil bli grusomt med nye trikker. Trikken skal ikke høres, bare sees, og riflete skinnegang gir støy, og støy er dårlig reklame for trikken. Riflete spor er å bære bensin til trikke-



En fin-fin collage av vaskebrett mellom Sinsen og Grefsen, som det ikke var penger til å høvle i år... Dette får vi fordi riflene ikke pusses vekk før de får utvikle seg.



haternes bål.

Og det er dette som ikke synker inn i hodene til enkelte i ledelsen. De har et mantra som de gjentar, at årlig høvling er mer enn nok og at sliping er nymotens tøv og at en slipevogn er fryktelig dyrt og penger ut av vinduet og uff og nei.

At dagens arbeidsvogner går på boggier fra 50-tallet, som alt av deler må spesiallages, det er de helt blinde for. Også det faktum at alderen alene burde sendt dem til Sporveismuseet, de er jo bygget i 1987 (året etter at jeg begynte i Sporveien, og dét er lenge siden!).

Moderne slipevogner gjør selv sagt mer enn å pusse. De kan inspisere kontaktledningen (de kan ha et lite «tårn» som en kan sitte inni og følge med på graffens dans under tråden), de kan slå gress (med en gressklipper som skyves foran vogna, som i Göteborg), de kan feie løv (med en kost foran vogna...), de kan måke snø (som dagens arbeidsvogner, og som den jo også gjør i Bergen). Og de kan, i likhet med dagens veteraner, ha en ekstra bøyle (graff) til å legge glykol på tråden om det er rimvær. Moderne vogner liker ikke rim på tråden, da krangler de og blir som trøtte smårollinger, «litt» vanskelige å ha med å gjøre. Vi vet jo hvordan det er med SL95 når det rimer som verst på Jar-myra og ut mot Ljabru. Automatene detter og omformerne kutter og det blir masse strul, som en SL79 med roterende omformer (serie I) ikke bryr seg om men bare skraper seg gjennom og lager masse fyrverkeri (av hvilken grunn de har kjørt SL79 ut til Bekkestua og opp til Riksen på natta for å skrape rim av ledningen).

Så for å oppsummere: Skinnene blir høvlet årlig for å ha riktig profil, skinnene slites akkurat som hjulene, og hjulene dreies for å ha riktig profil, ikke bare for å ta vekk hjulslag. Samspillet mellom hjul

og skinne er mer innfløkt enn en skulle tro, det er skikkelig ingeniørmat.

Sliping (eller, kanskje rettere sagt, *pusning*), som man gjør i mere opplyste byer enn Oslo, er for å ta rifler før de utvikler seg til *skikkelelige* rifler. Hver gang en trikk sklir bittelitte grann på samme sted, eller bare ruller over samme sted hver gang og boggien (akslingen) gjør en bittelite bevegelse sideveis, vil neste boggi og neste vogn gjøre det på samme sted. Først synes det som lyse flekker med jevne mellomrom på skinnene, etterhvert blir dette til bølger. Når vi så kjører over disse bølgene, blir det som å kjøre over et vaskebrett, og det blir bare verre og verre (tenk Sandaker senter...). Progressive byer (som Bergen og Trondheim) pusser disse flekkene vekk før de får gjort noe av seg, og sporet holder seg glatt og fint og støyfritt. Så leier de vel inn Schweerbau for å fikse profilen fra tid til annen, men de behøver ikke å bruke masse ekstra tid (og penger!) på å file vekk vaskebrett.

Og de slipper at sporet er fint etter at Schweerbau har reist hjem, så blir det gradvis verre, til jul er det hørbart, til søttende mai drysser fyllingene ut av tenna på oss, og trikkhaterne gnir seg i hendene over den hørbare ammunisjonen mot den fæle, bråkete og skramlende trikken.

At busser eter gate, og at holdeplasser med mye trafikk bør ha betongplate (for der det er asfalt lager de dype hjulspor på bare noen måneder, og Veggvesenet må komme og høvle det ned og legge ny asfalt), det tier de om. Likeledes at en buss tar færre reisende enn en trikk, og at en batteribuss (MDGs nye vin i gamle flasker) tar enda færre folk, på grunn av de tunge batteriene.

Derfor er det viktig at vi i likhet med progressive trikkebyer



901 på jobb i Bergen.



901s søster i Hannover.



TW6000 som rutevogn i Hannover Stadtbahn



Før de fikk 901 lånte de en slipevogn fra Ústra i Hannover, årsmodell ca 1934–37.



901 på revisjon i Leipzig.

(som Bergen og Trondheim) sliper sporet jevnlig, ikke bare høvler en gang i året. Derfor må vi ha en slipevogn, fordi (det kan ikke sies for ofte): Trikken skal *synes*, ikke høres. En bråkete trikk er dårlig reklame og dårlig naboskap.



«Sliping Beauty»

901, Bybanens fleksible Dame

Av Bybanen AS

901 ble bygget for bruk i Leipzig men var for bred for systemet med sine 2,4 meter og dultet bort i ting. Bybanen AS kjøpte henne derfor billig i 2011. 901 har to sett slipeklosser på hver side som er vannavkjølt fra fire tanker på i alt 12 kubikk-meter. Sliping skjer derfor ikke ca. november-april, utover det slipes ca. to runder i uken

901 ble født i Tyskland i 1993 som blant en av de yngste jentene i denne serien vogner. 901 er bygget med utgangspunkttypen TW 6000 (I produksjon 1974–1993), men har modellnavn TW 841. Vogna har ca 590 HK fordelt på 2 motorer, tjenestegjorde i Leipzig i mange år og hadde da nummer 5090, før den ble kjøpt av Bybanen AS i 2010 og begynte sitt liv som Bergensfruen 901. Iftec leverte den etter ombygging/modifisering, kontrakt (handover certificate) ble

underskrevet februar 2010 og vogna levert ved slutten av 2010/begynnelsen av 2011.

Til å begynne med da den kom til Bybanen var det følgende den var rigget for:

- Slipe skinner så vi slipper vaskebrett-ujevnheter, 4 sett med 3 stk slipesteiner (i a- og b-ende av vogn), hver montert med 2 stk luft-sylindere slik at vi får et slipetrykk på ca 3700 kg. Når sliperunde kjøres (noe vi prøver å få til hver andre uke) har vi en maks arbeidshastighet på 30 km/t. (fartsbegrensning, tempomat). Slipingen blir kjølt med vann som renner ned foran og bak slipesteiner, og vi har en tankkapasitet på 12000 liter vann.

- Brøyting av linjen med ett underliggende brøyteskjær i hver ende. I begynnelsen var det spissplog i hver ende men den ble etter hvert bygget om til skrånkjær, slik at snøen blir skjøvet ut til siden og

ikke inn i sporet.

Etter hvert ble den også rigget for flere ting som:

- Avise kjøreledning med 8 stk dyser montert på strømvagter, varmesystem er en ombygget ølbrygger med kjøle/varmespiral da det originale sluttet å virke en gang for noen år siden. Ved avising har vi en maks arbeidshastighet på 15 km/t, dette grunnet at vi skal klare å få avisingsvæsken til å ligge på kjøreledningen.

Med de varme og fine somrene vi har her i Bergen har vi også mulighet til å smøre grafittigrease på skinnegang når skrikingen blir for ille i kurvene, dyser er montert på midtboggi, en på hver side.

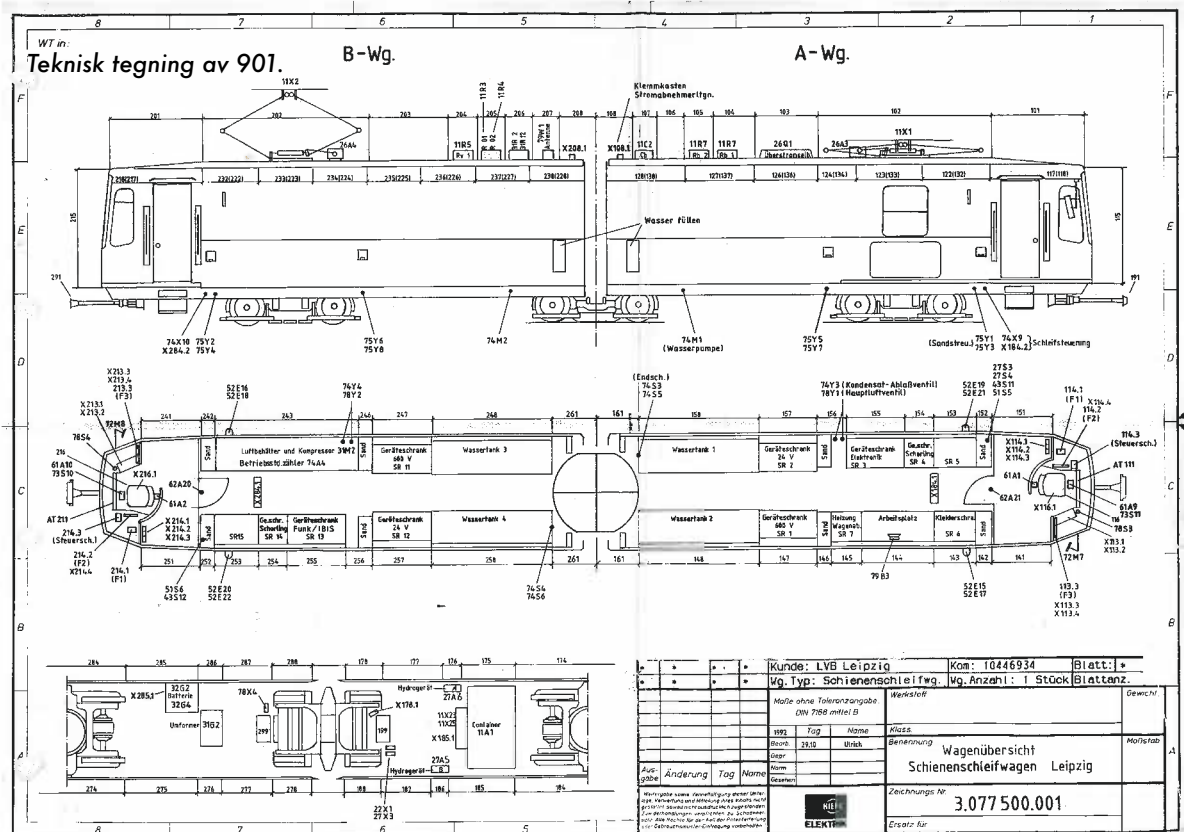
Ellers så blir 901 også brukt når det er behov for å kjøre visitasjon av linjen og ved opplæring av nye ansatte (Driftsavdeling) på sporvognsfremføring.

Så dette er en allsidig dame som alltid er klar for tjeneste for oss.

Men alderen krever sitt så noen ganger må damer friskes opp litt, så våren 2018 ble 901 sendt til Iftec i Leipzig for 8-års revisjon og ble der i et halvt år. 901 kom hjem i desember 2018.

Da var alt av bogger, bremser, elektronikk, strømvagtere, understell, vann tanker, førerplasser etc. kontrollert.

Ny kompressor ble også montert, så nå er det en drom å kjøre sliping og smøring.



En bussemann på trikketur



Av Frode Eriksen

Nantes i nordvest-Frankrike var en av verdens første trikkebyer, men la ned trikken på 50-tallet. I 1985 gjenoppdaget byen trikken og Nantes ble landets første by som re-introduiserte trikk i sin kollektivtrafikk. I dag går over halvparten av alle kollektivreiser på byens tre trikkelinjer.

Men Nantes ble også valgt som årets reisemål fordi byen har CAF (Urbos 3) i sin vognpark, som Oslo får stifte bekjentskap med neste sommer da den første ekte nytrikken fra CAF leveres for testkjøring under navnet SL-18.

Turen gikk via Gardemoen og Charles De Gualle, med hurtigtoget TGV over franske åkre mot vestkysten, men ikke helt. Nantes ligger 5 mil fra atlantehavskysten ved utløpet til elva Loire.

Første ettermiddag og kveld var avsatt til et møte og middag med to lokale fagforeningsrepresentanter fra foreninga CFTC, som er en av de tre fagforeningene som organiserer ansatte i Semitan.

Semitan er det lokale drift- og operatørselskapet, ikke helt ulikt slik det var i Oslo før anbud ble innført. Nantes driver kollektivnettet sitt selv, men har Transdev (14.99%), banken Caisse d'Éparg-

ne (10%) og Chambre de commerce et d'industrie de Nantes (10%) inne på eiersiden.

Semitan, eller bare «Tan» ble opprettet i 1979 og har siden gjennom fornyede seksårskontrakter hatt ansvaret for byens kollektivtrafikk, med vel 1900 ansatte hvorav 1200 er førere.

Nantes etablerte sine første hestesporvogner i 1826, fikk trykkluft-trikker i 1879 og elektrifiserte hele trikkenettet i 1911. Trikken ble gjenfødt i 1985 og er i dag en sentral del av utformingen av byrommet, supplert med busser og båter. Trikkenettet er bygd ut til tre linjer, med tilsammen 43,5 km spor. I 2018 transporterte byens kollektivtrafikk 143,8 millioner reisende, hvorav 73,9 millioner på de tre trikkelinjene og 9,8 millioner på Busway.

Egen bussvei

Busway skulle etter planen ha blitt byens fjerde trikkelinje, men pengemangel gjorde at en i stedet

valgte å lage en egen busstrase, «tenk trikk, kjør buss». I traseen går det ingen annen trafikk enn buss og byen kjøpte inn 22 nye elektriske 24 meters leddbusser for å betjene ruta. Semitan gav 22 kunstnere hver sin elektriske buss å utfolde seg på slik at ingen av kjøretøyene de ser like ut. Noen få ombygde en-ledds busser betjener også denne linja, slik at alle bussene på Busway har til felles at føreren sitter fysisk adskilt fra passasjerene, som på byens trikker. – Viktig for sikkerheten, fortalte våre franske verter.

Fredagen var vi invitert til Semitans hovedkontor der sjefen sjøl, Stephane Bis, orienterte om kollektivtrafikken i Nantes, bistått av Nicole Rabu.

Urbaniserer oppover

Nantes er Frankrikes sjette største by og opplever sterk befolkningsvekst med 1,5 prosent i året, noe som skaper utfordringer, fortalte Bis. 650.000 innbyggere



Paris har trikk, men ikke i sentrum, så tilreisende må ta en T-bane-tur utover for å stille trikketårnen, her på «Porte de Vincennes» øst i byen.

øker med 10.000 i året. Nantes har få ledige arealer, og nedbyggingen av landbruksjord har stanset opp, slik at en nå bygger oppover. Dermed øker befolkningstettheten og det blir stadig viktigere at dette skjer sammen med utbygging av et godt kollektivnett. Det var særlig på 1990-tallet byen ekspanderte utover, nå ekspanderer den oppover, fortalte Bis. — En god transportpolitikk tar hensyn ikke bare til kollektivtrafikken, men også til sykkel og gange.

Kollektivtrafikken sørger fortsatt bare for 15 prosent av byens transportbehov, 55 prosent står privatbiler for, 26 prosent går, mens 4 prosent sykler. Målet er å øke kollektivtrafikkens andel ved å justere på måten en har tenkt rutenettet på. Så langt har kollektivnettet blitt utbygd ved å føre trafikk inn og ut av sentrum, målet framover er en eller flere ringbaner med flere overgangspunkt.

Nicole Rabu tok oss deretter med til den felles trafikkleadersentralen, der alle satt sammen på ett sted i motsetning til Oslo, der vi sitter hver for oss. Og til slutt til verkstedet der både trikker og busser ble reparert og oppgradert. Det var nok der de mest trikkeinteresserte fant det de lette etter, nemlig noen år med erfaringer fra drift av CAF. Hva virker og hva virker ikke. Noe vi kan gjøre annerledes i Oslo basert på Nantes erfaringer?

Lørdagen var avsatt til tur med kollektivtrafikk, tur i botanisk hage («Jardin des plantes de Nantes») og tur på «Château des ducs de Bretagne». Siste dag, søndag og avreisedag, startet med en melding om at alle TGV-tog i Frankrike var innstilt, med ett unntak. Vårt tog fra Nantes til Paris gikk i rute. Vel framme i Paris merket vi akkurat det på Gare du Nord. Tid til litt



Trikkefolkene fra Oslo får bokstavelig talt førstehånds erfaring med Nantes CAF-drift.



Semitan-direktør, Stephane Bis, mottar medbrakte Sporveis-suverener fra Oslo av reiseleder Ali Øzmen.



Når byen først kjøpte 22 nye elektriske 24 meters leddbusser, lot de 22 kunstnere utsmykke hver sin vogn. Denne står og lader trådløst på endeholdeplassen «Porte de Vertou», og er utsmykket av den 37 år gamle Eva Taulois.

sightseeing ble det også, en trikketur for de spesielt interesserte, og en kollektiv tur med heisen til toppen av Eiffeltårnet.

Au revoir!



Fakta:

Studieutvalget ved OSA Trikken arrangerer en årlig studietur til en trikkerelatert destinasjon.

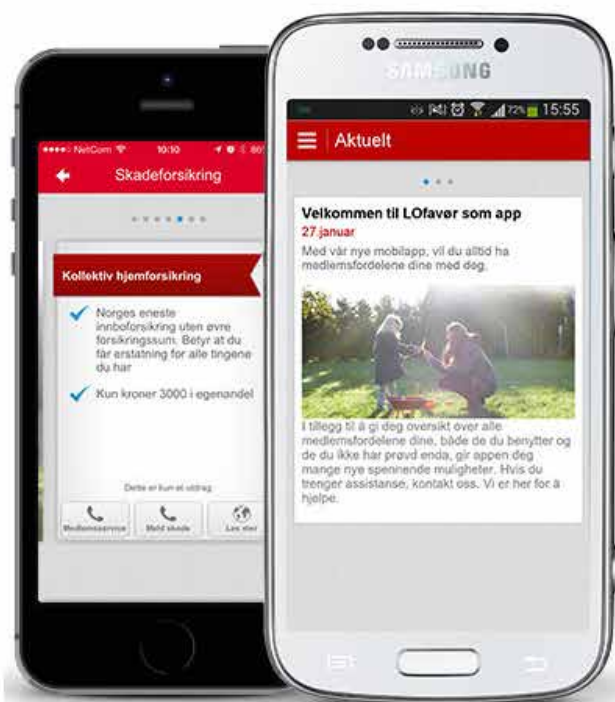
Mens turene før var forbeholdt trikkefolk, er nå alle i Sporveien invitert.

De tre siste reisemålene var Budapest, Dublin og Nantes. Gjennomføres en gang om høsten, fra torsdag til søndag.

Turen koster 5–6000 kr for deltakerne.

Deltakerne får bidrag fra Sporveiens OU-fond (men ikke ansatte i Unibuss).

Følg med på oppslag for 2020-turen som kommer over nyttår. Kanskje den går til Trondheim?



LOfavør

TRYGGHET I PRIVATLIVET



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

Ví er kollektivt medlem av Østkanten Bluesklubb.



Møt opp på konsserter og arrangementer til medlemspris. Konsserter (stort sett) på Herr Nilsen!

www.ostkantenbluesklubb.no