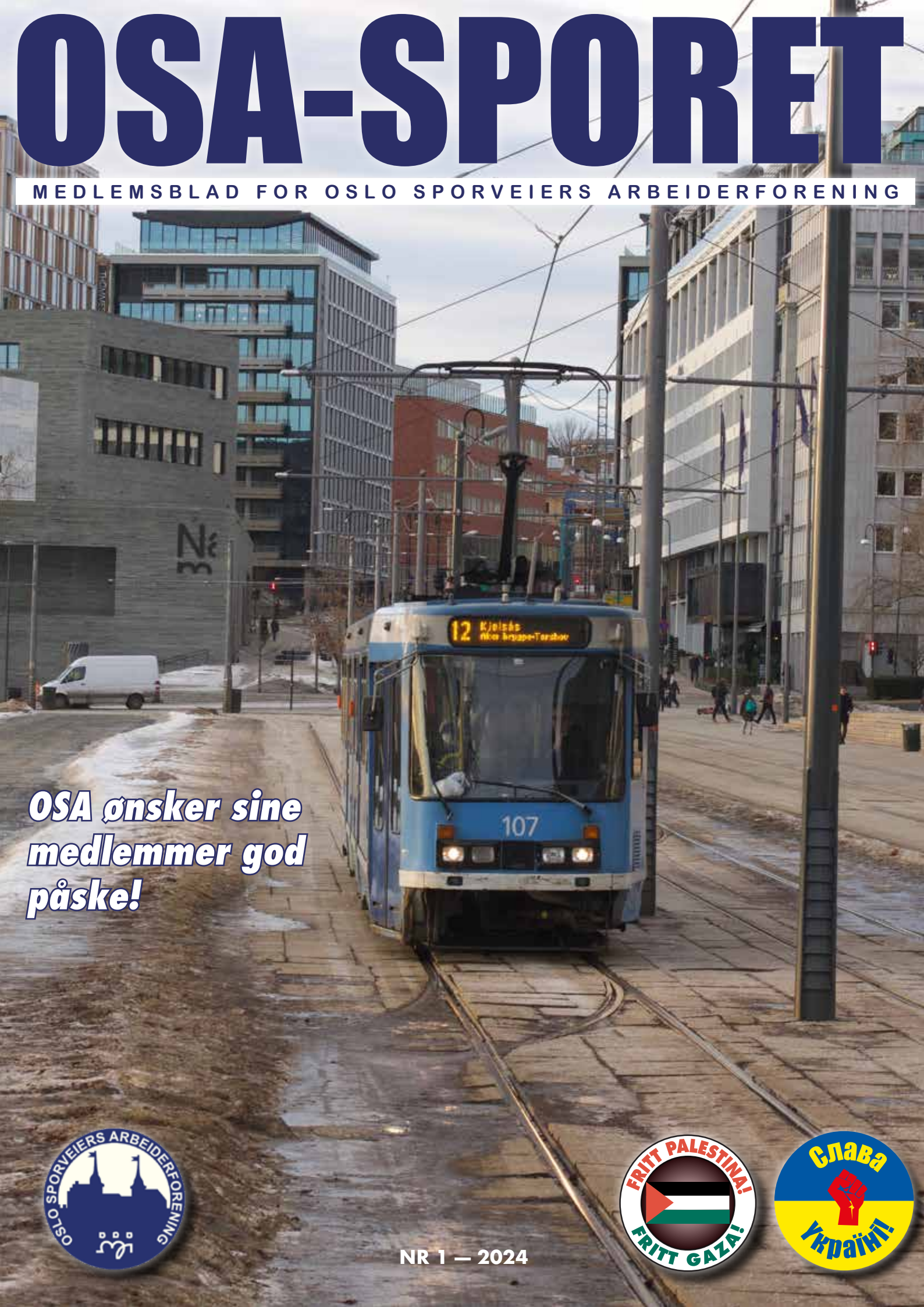
OSA-SPORET

MEDLEMSBLAD FOR OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING



OSA ønsker sine medlemmer god påske!

OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING

FRITT PALESTINA! FRITT GAZA!

Слава Україні!

NR 1 — 2024

INNHOLD

OSA-SPORET

Informasjonsorgan for

Oslos Sporveiers Arbeiderforening

www.osa-sporveien.no

ANSVARLIG UTGIVER

Ola Floberg

Leder OSA

REDAKTØR

Frode Eriksen

frode.eriksen@unibuss.no

Tlf: 907 77 222

LAYOUT

Ciel Angel Waagenes Udbjørg

REDAKSJONENS ADRESSE

Oslo Sporveiers Arbeiderforening,

Økernveien 9, 0653 OSLO

sores.yuzer@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:

sores.yuzer@sporveien.com

Redaksjonen avsluttet 05.12.2023

TRYKKERI

andvordgrafisk.no

FORSIDE

SL79/II 140 ønsker «God Jul» på Holtet 12. desember 2021.

Foto: Harald Jeppesen.

3 REDAKTØRENS HJØRNE
Av Frode Eriksen

4 OVERSIKT OVER KLUBBER OG KLUBBLEDERE I OSA

5 OSA-LEDER'N
Av Ola Floberg

6 LO STATS KARTELLKONFERANSE
Av Sores Yuzer

8 DET SKJER TING PÅ HERØYA!
Av Sores Yuzer

10 GAZA, 7. OKTOBER 2023
Av Solemann Razzaq

11 JULEHILSEN FRA OSA UNG
Av styret i OSA Ung

12 OSA-SPORET SNAKKER MED TRIKKEDIR. ELLEN ROGDE
Av Harald Jeppesen

14 ÆRE VÆRE BARNABYHE!
Av Ingunn Eriksen, Fagforbundet

16 BUSSFØRERENS BETROELSE
Av Frode Eriksen

18 ET ANSTENDIG ARBEIDSLIV PÅ TVERS AV LANDEGRENSER
Av Linda Amundsen

22 BIRTES HODEPINE
Av Frode Eriksen

24 KOLLEKTIVT KOLLEKTIVKAOS
Av Frode Eriksen

26 SPORVEIEN — PÅ TIDE Å SATSE PÅ EGNE ANSATTE!
Av Linda Amundsen

28 TIDEN RENNER UT FOR NORSK JERNBANE
Av Linda Amundsen

30 BERLINMUREN GJENNOM SPORVEIEN
Av Frode Eriksen

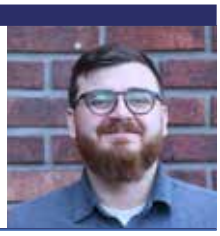
31 NÅR TRIKKEN MÅ ÅLE SEG FORBI, ER DEN FAKTISK HINDRET
Av Ciel Udbjørg

32 OSA-SPORET FOR 10 ÅR SIDEN

34 SATIRISKE LINDA
Av Linda Amundsen

REDAKTØRENS HJØRNE

SORES YUZER
Nestleder OSA



Redaksjonen til OSA-Sporet ser tilbake på 2023 som en milepæl hvor vi klarer å levere fire utgaver i kalenderåret. 2024 byr på nye mål og vi er på god vei til fire, muligens fem utgaver for året. Påskeutgaven av OSA-Sporet vil bære preg av de faste skribentene som Frode og Linda, påskekrim, tilbakeblikk fra 10 år siden, men også noen nye skribenter som får spalteplass.

Første del av året har bært stort preg av avvik og krevende drift for bussen i Oslo. Problemer med ladeinfrastruktur, busser som ikke klarer å kjøre det som er lovet og mangel på brøyting. Rutersjefen Bernt proklamerer med at vi er forbi det verste nå og bussene er klare til å kjøre vanlig drift, enn så lenge...

Winter is coming

Uten endringer i systemet så er vi på randen av samme katastrofevinter som vi akkurat har vært igjennom. Det må skje store endringer i infrastruktur for lading, utbedringer på eksisterende kjøretøy og selvfølgelig så er det en forutsetning at det blir brøytet skikkelig.

Tomkjøringen gjennom hele byen må ta slutt, det må være mulighet å få lada noen av bussene på endeholdeplassene. Er du nære å gå tom for strøm på Galgeberg, da må det da være mulig å sette opp en hurtiglader der?

Noe av utfordringen til førere og passasjerer gjennom vinteren har vært kalde busser, de elektriske varmepumpene klarer ikke å varme busskupeen, noe som også kan være med på å bedre vilkårene for lading.

I et utvidet møte i Samferdsels- og miljøutvalget påsto rutersjefen at de ikke har vært en pådriver for å fase ut fossilbusser og de nylig inngåtte anbudene så var det rom for andre typer busser enn elektrisk frem til 2028. Da undrer det meg; Skal operatørene som er i anbudskontrakt til 2030 fase ut "alternative" busser i 2028? Det virker for meg at det i realiteten ikke er et mulighetsrom slik rutersjefen forklarer. Kontraktene er "tvunget" til å kjøre med elektriske busser.

Det er skuffende når samferdselsbyråden roser gebyrinsentivene fra ruter, og spør hvordan man ellers kan drive effektiv kollektivtrafikk. Hallo?

Se til Sporveien hvordan kollektivtrafikk kan driftes uten urimelige bøter som effektiviseringsinsentiv.

Tariffmedlemsmøte 2024

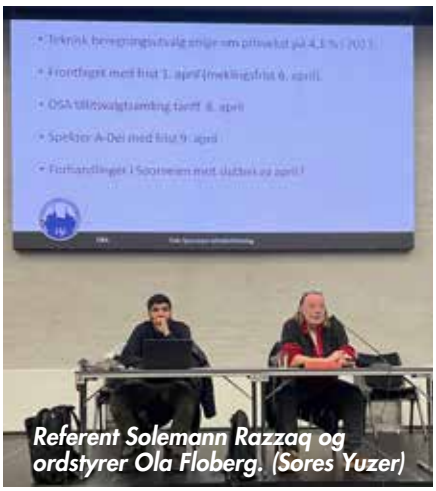
13 mars avhold OSA tariffmedlemsmøte i Røde Kors konferansesenter. Til de flestes overaskelse så var det mobilisert skikkelig til medlemsmøtet! Det var spesiellt Infrastrukturklubben som hadde fått med medlemmene sine ned til Hausmanns gate og den gule armé var tydelig i kravene sine i medlemsmøtet. Det er mangel på fagarbeidere i Sporveien og vi blir utkonkurert på lønn i bransjen. *"Til og med fagarbeiderne Oslo kommune har bedre lønn enn Fagarbeidere i Sporveien"* utbrøt det fra salen.

Forhandlingsutvalget har en stor jobb foran seg frem mot hovedoppgjøret, det gjelder ikke bare for hva som blir forhandlet frem i frontfagsoppgjøret, men hele Blåboka er til forhandling.

Vi takker alle medlemmer som møtte opp til medlemsmøte, 75 stykker møtte til medlemsmøte!

Vi er sterkest sammen!

❑



Referent Solemann Razzaq og ordstyrer Ola Floberg. (Sores Yuzer)

De fleste som møtte opp til medlemsmøtet

Oslo Sporveiers Arbeiderforening

Avdeling 029 av Fagforbundet, www.osa-sporveien.no

Leder: Ola Floberg, tlf. 414 69 255	*ola.floberg@sporveien.com*
Nestleder: Sores Yuzer, tlf. 934 98 917	*sores.yuzer@sporveien.com*
Politisk sekretær: Solemann Razzaq, tlf. 936 09 988	*solemann.razzaq@sporveien.com*
Kasserer: Tom Østli, tlf. 901 36 937	*tom.ostli@sporveien.com*
Org.-sekretær: Øystein Wiik, tlf. 917 46 054	*oystein.wiik@sporveien.com*

Klubbene, utvalg og vernetjenesten:	
Sporvognsklubben	
Leder: Thomas Westrheim Stave, tlf. 994 06 016	*thomaswestrheim.stave@sporveien.com*
Verkstedklubben	
Leder: Harald Jeppesen, tlf. 906 06 534	*harald.jeppesen@sporveien.com*
T-baneklubben	
Leder: Sara Helen Skogøy, tlf. 464 66 840	*saraskogoy@gmail.com*
Bussklubben	
Leder: Marit Sauge, tlf. 458 10 034	*osaalnabru@unibuss.no*
Helgedagsklubben	
Leder: Stian Haldsrud, tlf. 995 74 987	*stian.haldsrud@sporveien.com*
Personalklubben	
Leder: Erling Dokken, tlf. 950 84 063	*erling.dokken@sporveien.com*
Infrastrukturklubben	
Leder: Kashif Qureshi, tlf. 913 70 523	*kashif.qureshi@sporveien.com*
OSA Ung	
Leder: Linarte Andersen, tlf. 912 46 167	*linarte.andersen@sporveien.com*
Studie og agitasjonsutvalget	
Leder: Linda Amundsen, tlf. 400 51 967	*linda.nokleby.amundsen@sporveien.com*
Pensjonistutvalget	
Leder: Ove Gustav Tønnessen, tlf. 901 29 232	*ovtoenne@vikenfiber.no*
Vernetjenesten	
HVO Sporveien: Geirr Cranner, tlf. 977 28 126	*geirr.cranner@sporveien.com*

Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) er Sporveiens største fagforening. OSA organiserer alle grupper ansatte i konsernet og har 2400 medlemmer, hvorav 1600 er yrkesaktive. OSA er et resultat av en fusjon 1. oktober 1997 mellom *Oslo Sporveiarbeideres Forening (OSAF)* som ble etablert 16. juni 1900, og *Oslo Sporveisbetjenings Forening (OSBF)* som kan spore sine røtter tilbake til 1894, da forgjengeren *Kristiania Elektriske Sporveis Forening* ble stiftet. Foreninga var opprinnelig tilknyttet Norsk Kommuneforbund, men er siden 2003 en del av Fagforbundet. I 2013 slo Oslo Sporveiers Tekniske Arbeidslederforening seg sammen med OSA og året etter fulgte til Helgedagsbetjeningens Forening og Sporveiens Personalforening etter. OSA er organisert i klubbene: *bane, sporvogn, buss, verksted, infrastruktur, helgedagsbetjening* og *personal/ledelse.* OSA gir ut medlemsbladet *OSA-Sporet.*

Innmeldingsskjema OSA:
https://osa-sporveien.no/bli-medlem
Facebook:
https://www.facebook.com/osasporveien/

OSA-LEDER'N

OLA FLOBERG
Leder, OSA

Buss og bøter

Etter en tidvis tøff vinter fikk vi store avvik i kollektivtrafikken og særlig på bussen. En altfor ambisiøs satsing på batteriteknologi gjorde at busstrafikken måtte innstille flere tusen avganger når det blei for kaldt. Situasjonen blei helt uholdbar for hundretusenvis av passasjerer som kom for seint eller måtte finne andre måter å komme seg fram på.
Fra januar har vi sett det vi i OSA/Fagforbundet har advart mot i mange år: **Ansvarspulverisering!** I det anbudsregimet som Ruter forvalter på vegne av Oslo og Akershus er det jurister som har overtatt showet. Det brukes enorme ressurser på å peke på hvem som har ansvar "i henhold til kontrakt".

Politisk og administrativt var alle enige i at det var fornuftig å teste batteriteknologi fra 2018. Hvor blei det av læringa?

I Ruters egen rapport lagd av Roland Berger i 2015 står det blant annet om ladeinfrastruktur: *"Electric charging infrastructure relates to depots (overnight and opportunity charged buses) and in route, often end of route charging points (for opportunity charg ed buses). Standardization of infrastructure solutions is generally low (multiple solutions exist) and remains to be solved, with particular need for standardization of communication protocols between the bus and the charging unit."*

En av de ytterst få elbussene som gikk 17. januar. Faktisk en av de ytterst få bussene som overhodet gikk den dagen. (Ciel Udbjørg)

I en mulighetsstudie Sporveien lagde i 2017 står det blant annet dette:

"Dersom det benyttes batterielektriske busser med hurtiglading (lading på endeholdeplasser) så vil tilgjengelig tid til lading, i det minste uten å måtte engasjere flere busser og førere, være en utfordring. Slik reguleringstidene er dimensjonert i dag vil disse, særlig under rushtidsperiodene i mange tilfeller ikke være tilstrekklig lange til å rekke batterilading."

Det lite fleksible systemet anbud har gitt Oslo og Akershus er en rekke forskjellige ladesystemer som gjør at det ikke er mulig for busser i ei anbudspakke å lade i en annen (Vest vs Øst). Denne måten å organisere infrastruktur i kollektivtrafikken på er fordyrende og ressurskrevende. Jeg har sjøl aldri sett så mye tomkjøring av busser som etter at Indre by-anbudet blei satt i drift.

Å bruke bøteregime for å "straffe" operatører/leverandører vil ikke gi oss Oslofolk den kollektivtrafikken vi fortjener. Bøter gir ikke insentiver til å gjøre en bedre jobb, samtidig som det vil slå hardt ut på bånnlinja! Lytt og lær på fagfolka.

Lønnsoppgjøret

Å slå tilbake dyrtida må gjøres på mange nivåer. Det er viktig hva regjeringa gjør for de som har unger i barnehage, rammene i husbanken, redusert inntektsskatt og økt studiestøtte for å nevne noe.
Som de fleste har fått med seg starter frontfaget (privat sektor) forhandlinger før påske med frist til 1. april. Anslått prisvekst på 4,1 prosent vil si at vi må forhandle fram en mye bedre ramme enn det for å dekke inn tapte år i lønningspåsan (reallønn). Det er hovedoppgjør og hele tariffen ligger på bordet for forhandling. Det er mange av OSAs medlemmer som har forventning om å gjøre noe med såkalte "tekniske punkter" i tariffen. OSA arrangerer tariffsamling for tillitsvalgte 8. april hvor vi går gjennom innsendte krav. Forhandlingene i bussbransjen starter 17. april (hvis frontfaget er i mål). Vi håper å starte forhandlinene i Sporveien siste uka i april. Det kan bli ett tøft oppgjør, men det handler uansett om innholdet i våre krav, om dynamikken i forhandlingene og om Sporveiens prioriterte "motkrav".

Ønsker alle medlemmer og støttespillere en fortreffelig påske!

SOLEMANN RAZZAQ
Sekretær
T-baneklubben
(tekst)

Ramadan i Gaza

I skyggene av nedbrutte ruiner og ødelagte minareter, vil ramadan i Gaza være en test som de aldri vil glemme. For 1,8 milliarder muslimer verden over er ramadan en tid for åndelig refleksjon, fellesskap og faste fra soloppgang til solnedgang. Men for de 2,3 millionene i Gaza representerer denne hellige måneden en kamp om overlevelse. I 6 måneder har Israel bombet Gaza sønder sammen, og nå står hungersnøden for tur.

I motsetning til deres trosfeller rundt om i verden, som velger å faste, på grunn av sin religiøse praksis, har innbyggerne i Gaza ingen valg. Faste for dem er ikke et spørsmål om tro, men en brutal realitet drevet av mangel på mat, sikkerhet og rent vann – et resultat som har forvandlet deres hjem til et fengsel av sult og fortvilelse.

Gaza står i dag ved et dystert veiskille, hvor mesteparten av palestinerne lider av sult, og 80% befinner seg i en tilstand av fullstendig hungersnød ifølge FN. Situasjonen er verst i Gazas nordlige deler, hvor 300 000 mennesker kjemper for å overleve blant ruinene av det som en gang var deres hjem. Verdenssamfunnet står på sidelinjen, og ser bilder av utsultede barn.

Israel har gjennomført en rekke groteske tiltak som har forsterket denne nøden. Ved å ødelegge bakerier og matproduksjonssentre, stengt tilgang til rent vann og alle inn- og utførsler av varer og hjelpemidler, har Israel effektivt kvalt Gazas evne til å forsørge seg selv. Dette er tiltak som, i tillegg til å forårsake umiddelbar nød, også legger grunnlaget for langvarige helseproblemer og systematisk form for etnisk rensning.

Mest skremmende er hvordan den israelske staten har stoppet nødhjelp fra internasjonale hjelpeorganisasjoner. I slutten av februar samlet hundrevis av mennesker seg for å tilgang til mel. Den israelske hæren skjøt over 155 mennesker, og kjørte med tanks over de døde og skadede forteller øyevitner.

Midt i denne desperasjonen, har imidlertid Gazas befolkning vist en bemerkelsesverdig motstandsdyktighet og tro. Til tross for ødeleggelsen av nesten alle moskeene i området, samles de troende i ruiner for å be, og søker åndelig trøst i en tid hvor fysisk næring er sårt mangelfull. Disse samlingene er ikke bare et uttrykk for religiøs hengivenhet, men også et kraftfullt symbol på motstand og overlevelse som har kostet 35 000 palestinske liv.

Vi befinner oss er i et moralsk forfall. Palestinerne utsettes for politisk og humanitær forskjellsbehandling. Hvis dette var en befolkning som befant seg i Europa og lignet på oss, hadde vi reagert annerledes.

❑

Ruter gir reiseråd;

Ruter gir reiseråd; Belag dere på litt mer tid på vei til kontoret i morgen.

Det har nylig vært Semikolonets dag.

Kolon er sånn: Har du hørt på makan til virkelighetsfjernt vrøvl, kontorister snakker om kontorister til kontorister, som burde valgt hjemmekontor.

Ekte folk må på jobb; for noen må måke den snøen, noen må kjøre den kollektivtrafikken, noen må være tilstede i helsevesenet, ikke minst på legevakta, der folkgjerne havner, når de har prøvd å gå på løssnø over hålke.

Komma er den smule orden man prøver å lage når det liksom bare kommer skliende inn trafikanter; den ene på vei ned bakken, den andre stavrende på vei opp, så dultende sammen på vei ned igjen.

Alle gjør så godt de kan, alle vil komme seg på sin jobb og yte sitt for å få hjulene i gang, bortsett fra Ruter, som sitter på kontor; noe forsinket til virkeligheten.

Stein Apeland

MAKE AMERICA GREAT AGAIN?

Det er jo en helt genial løsning, det å innkreve skatt i etterkant, fra penger man har på konto. Helsestell kan dekkes av en god forsikring, betalt av arbeidsgiver om man tjener godt. Private sykehus og de enkelte leger kan så stikke sitt sugerør i honningkrukka, noe som skaper verdens dyreste helsevesen.

Utdannelse er svindyrt, og framtida direkte bestemt av foreldrenes formue.

Om man ellers vil at folk skal hate skatt og stat og fellesskap, og stemme republikansk, eller i og for seg demokratisk, vanligvis.

Oljeselskapene kjøpte opp alt skinnegående, og alt kollektivt, og la det ned, av naturlige årsaker kjøp te alle bil, og tok bilen til drive in kino, og burgerrestaurant. Only in America.

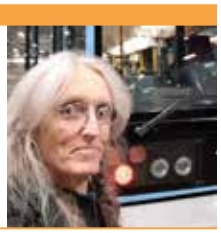
The Land of The Free.
Der vanlige folk må ha tre jobber for å kunne leve og bo, heldigvis har de ikke Arbeidsmiljølov som struper denne virketrangen.

Stein Apeland

$$$

CIEL UDBJØRG

Trikkefører
og quizmaster



Påskenøtter!

Vi har sanket sammen en *sjeldent* fin miks av påskenøtter til våre lesere! Vanskelighetsnivå fra «lett» til «nerd»!

Byhistorie & geografi

1. Vi har et antall statuer av utlendinger i Oslo. Hvor mange er det? Hvem er de og hvor står (eller sitter) de?
2. Hvor står Bokken Lasson, hvem var hun og hva er i det lille huset bak henne?
3. Hvor i Oslo finner vi «gammeldags gågubbe» (bildet)? I hvilke andre norske byer (<= 3) har vi også denne gubben?
4. Hvor bodde Olsen-banden?
5. Hvorfor heter «Bayer'n» Bayern?
6. Hvor lå Axel Jensens pølsefabrikk?
7. Hvor ligger «Den kommunale trapp»?
8. Hvor ligger «Bergfjerdingen»?
9. Kan du sykle ned hele Wilses gate?
10. Hvor ligger Sørli plass?
11. Hvor ligger Nordpolen?
12. Hvor ligger «Egebergslottet»?
13. Hva het Stortinget stasjon før?
14. Hvorfor ble stasjonen stengt en periode?
15. Hva er en pjolterstang?
16. Hvor lå Bestum, Tjernsrud og Egne Hjem?
17. Hvilken linje stoppet ved Meltzers gate?
18. Hvor ligger «Glitnebakken»?

Teknologi:

1. Hvem regnes som oppfinner av luftgummiringer?
2. –»– mekanisk TV?
3. –»– den «atmosfæriske» dampmaskinen og den med overtrykk?
4. Hva er Nikola Tesla kjent for?

Matematikk:

1. Hva er denne ligningen ($x^3+y^3=z^3$) kjent for, og hva er teoremet rundt den?
2. Hvem lanserte det?
3. Hvem løste det (eller, viste at det ikke hadde noen løsning)?
4. Hvem var Sophie Germain?
5. Hvem var Évariste Galios? Hva døde han av?
6. Hvem var Nils Henrik Abel? Hva døde han av?

Andre berømte døde:

1. Hva døde Henrik Wergeland av?
2. Hva døde kong Charles 1. av England av?
3. Hva døde Karl den 12. av?

Mat:

1. Hva er «Garum»?
2. Hva er en «Tandoor»?
3. Hva er durian? Hva er den kjent for?

Navn:

1. Hva er en «Kiwi»?
2. Hva vil det si å komme fra «Oz»?

Litteratur:

1. Hvem skrev «The Handmaid's tale»?
2. Fra hvilket stykke kommer *«What a piece of work is a man. How noble in reason, how infinite in faculty, In form and moving how express and admirable, In action how like an Angel, In apprehension how like a god, The beauty of the world, The paragon of animals.*
   And yet to me, what is this quintessence of dust? Man delights not me; no, nor Woman neither; though by your smiling you seem to say so.»
3. Fra hvilket stykke kommer *«I'll be at charges for a looking glass, and entertain a score or two of tailors, to study fashions to adorn my body. Since I am crept in favour of myself, I will maintain it with some little cost. (...)*
   Shine out, fair sun, 'till I have bought a glass, that I may see my shadow, as I pass!»

4. Hvem skrev «Av måneskinn gror det ingenting»?
5. I hvilken antologi av Bing & Bringsværd finner vi novellene «Maskinen stopper» og «Tunnelen»?
6. Hvem skrev novellen «Kodémus»?
7. Er den filmatisert?
8. Hvem var «Bløtkakemannen»?
9. Hvem står bak novellesamlingen «Død og ved godt mot i New York»?

Sport:

1. Hva heter fotball, basket og tennis på fransk?
2. Hva er «kurvball»?
3. Hva er en «Curve ball»?
4. Hva er en «Wicket Gate?
5. Hva er en «Bowler»?
6. Hva er en «Batsman»?
7. Hva er en «base»?
8. Hva er en «pitcher»?
9. Hvor mange kilometer var Styrkeprøven på?
10. Hva er «Tour de France»?
11. Hva er Lance Armstrong kjent for?
12. I hvilken sport brukes damoklessverd?

Musikk:

1. Hvilken farge var det på omslaget til The Beatles album «The White Album»?
2. Hva het The Beatles' plateselskap?
3. Beethovens 3. symfoni heter hva? Hvem var den dedikert til?
4. Beethovens 5. symfoni heter hva?
5. Beethovens 6. symfoni heter hva?
6. Beethovens 9. symfoni heter hva og er mest kjent for?
7. Hvor mange symfonier skrev Beethoven?
8. –»– skrev Anton Bruckner? Hva heter hans siste?
9. Hvor kommer Vazelina Bilopphøggeri fra?
10. Hvilket illegalt rusmiddel har en låt dedikert til dets effekter på hvilket britisk bands album?
11. Hva spiller Arve Tellefsen på?
12. Hva spiller Truls Mørk på?
13. Hva spilte Bjarne Nerem på?
14. Hva er en arpeggione?
15. Hva er et «fransk horn»? I hvilken symfoni av hvilken komponist har den mange solopartier?
16. Hvilken symfoni av hvilken komponist er skrevet for bratsj solo?
17. Hvem skrev «Finlandia»?

MARIT SAUGE
Bussarbeider-klubben OSA

Noen erfaringer fra endringer i bussteknologi

Jeg tenker tilbake på mine 37 år med ulike busstyper, og alle endringene vi har måttet tilpasse oss.

Den første bussen jeg kjørte på kjøreskole i 1978, hadde manuelt gir og lufttrykk-mekanisk brems. Den virket slik at man først måtte bremse mye og så slippe gradvis opp. Man trengte jo mindre brems jo lavere farten var. Det slår meg at det er akkurat samme virkning som retarderen har i dag. Når hastigheten er høy, bakken bratt og det er mange passasjerer, trenger man mye kraft for å bremse. Etter hvert trenger man mindre. Så det er effektivt å sette begynne retarder på 4 eller 5 og gå nedover i styrke. På denne måten regenereres mye strøm og man kan ha bremsefoten i beredskap for kontrollert nedbremsing i siste fase.

Nåvel, det var sant å si enkelte førere som ikke mestret denne typen fotbrems, tråkket ned og slapp ikke før bussen sto. Det ble hard brems. Teknologien ble derfor endret, slik at bremsen ble som på personbil. De av oss som likte sjarmen med den gamle, litt spesielle bussbremsen, måtte legge om kjørestilen. Nå ble det forsiktig pumping for å finne ut av hva som fungerte.

En endring som skjedde før min tid som sjåfør, var overgang til servostyring. Uten servo svingte man nødig før hjulene var i gang. Det var tungt. Og det var også mer skånsomt for styrestagene å svinge når hjulene rullet. Men med servo måtte nye førere lære å ikke svinge før bussen var i bevegelse. For den hydrauliske servoen var så effektiv at man kunne begynne å svinge ut fra holdeplass mens de siste passasjerene gikk om bord. Med dyre kjøretimer på kjøreskolene, ble det ofte opp til busselskapene å gi denne opplæringen. Dette er jo snakk om slitasje og ikke sikkerhet. Men med anbud kom det en ny endring. Hydraulisk servo var litt dyrere enn elektrisk. Derfor ble den elektriske foretrukket når det gjaldt å vinne anbud. Den elektriske er ikke like effektiv, og har sikkert som konsekvens at det blir mindre svingning på stillestående hjul. Men den er akkurat så lite effektiv at en del førere får problemer med armer og skuldre. Det er særlig merkbart rundkjøringene.

Før hadde vi noe som het *holdeplassbrems*. Den har mange savnet. Men det var en risiko ved den. Den samme som ved dørbremsen i dag. Den erstatter ikke håndbrekket. For noen år siden skulle en buss som sto på dørbremsen, dødlegges. Ved dødlegging gikk bremsen av og bussen begynte å trille — med passasjerer i bussen og føreren utenfor. Bare flaks at ingen mistet livet. Vi har i dag fått noe som ligner, bare at funksjonen ligger i bremsepedalen. Ved å tråkke på bremsen unngår vi at bussen triller bakover, et fenomen jeg aldri har opplevd før på noen buss. Men som kjent går lufttrykket ned etter bare noen sekunder. Kunsten er å mestre overgangen fra gasspedalen slippes til bremsen tar. I en bratt bakke kan det lett bli et lite rykk bakover før bussen kommer i gang. Lite elegant, spør du meg. Dette var utenkelig før. Det er vanskelig å forstå hvordan denne teknologien er blitt godkjent og akseptert.

Alle endringene har gjort oss med årganger ganske tilpasningsdyktige. Vi føler på bussens kapasitet, utnytter energien i hastighet og vekt. Kjenner etter hva bussen «vil» og hva den «klarer». Ingen vits å presse utover det. Noen busser er bygger for høy

knologi

fart. Vi hadde noen MAN-busser som skjøt fart så snart man slapp bremsen, og vi måtte holde igjen hele tiden. Noen fikk betennelse i låret. Flere nektet å kjøre den. De elektriske Solaris-leddbussene vil også gjerne opp i fart. Noen har derfor retarderen på konstant for å slippe å bremse. Bedre ta foten bort fra gasspedalen og bruke retarderen for kontroll på farten! Det genererer mye strøm. Bussen går nesten av seg selv.

En annen endring, som har gått i flere stadier, er overgangen fra differensialsperre til differensial*brems*. Når man koblet inn differensialsperra, fungerte den slik at hvis ett hjul var på tørr asfalt ville det andre ikke spinne ettersom de var koblet sammen i en lås. Men ulempen var at hvis man ga for mye gass, fikk det hjulet som spant et huggende grep på asfalten, noe som førte til skade på kardangen. Differensialbremsen overfører bare en del trekkraft til det hjulet som har best grep og hjulet som spinner får tilført mindre kraft. Solaris-leddbussene vi har i dag er litt spesielle på dette området. Det tar lang tid å komme ut av en glatt holdeplass i bakke med disse bussene. Langt mer enn vi er vant til. Her gjenstår det noe å utvikle fra produsentenes side. Noe blir justert underveis, og det er kanskje tilstrekkelig.

Solaris-batteribuss i Storgata 10. mars 2024. (Ciel Udbjørg)

I Solaris-leddbussene er to av batteriene plassert over venstre bakhjul, noe som medfører skjevfordeling. Dette merkes i skarpe høyresvinger, spesielt der det i tillegg er motbakke. Så man må ta det litt ekstra rolig her.

I sving ble for mye av kraftoverføringen koblet ut, for å dempe presset på leddet. Dette er senere justert, men det er fortsatt en fordel å ta stor sving for å beholde driven uten å belaste leddet unødig.

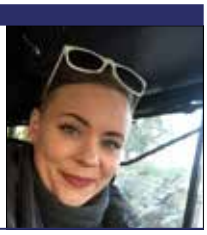
I 2017 ble det anskaffet elektriske VDL-leddbusser på Alnabru. Disse ble det oppsiktsvekkende lite skade på, spesielt på garasjen, der de fleste skadene skjer. Årsaken var at de måtte parkeres helt nøyaktig under pantografene, og at de var trege i oppstarten. Energitilførselen var strupet. De var behagelige å kjøre og umulige å presse i oppstart. Denne kjøreteknikken kan vi ta med oss. Solaris kan presses, men vi vinner ikke noe på det. Strømforbruket blir bare unødvendig høyt. Løsningen må være at Ruter justerer rutetider og reguleringstider enkelte steder, slik at vi kan kjøre bussene slik de nå en gang er konstruert.

Å kjøre på glatt føre er alltid en utfordring. Noen ganger er forholdene slik at innstilling er nødvendig. Det handler om veigrep. Hjulene må «ta» for å beholde veigrepet. Da gjelder det å være lett på foten. Med en gang hjulene slipper, må man slippe gassen og la bussen trille eller stå. Hvis hjulene spinner er det ingen vits å gi mere gass. Da blir isen bare hardere og glattere. Spor med is gir risiko for at kjøretøyet kan bevege seg sidelengs. Spor blir det jo ofte på holdeplasser, og passasjerer som går mot bussen før den står stille, kan være i fare.

Å være bussfører over flere ti-år har gjort det nødvendig å omstille kjøreteknikken flere ganger og kjenne etter kapasiteten og egenskapene til hver busstype, litt sånn som vi kjenner til med dørknappene. De har vel aldri vært lettere å betjene enn de er i dag! Mestringsfølelse gir glede og stolthet. Noen ganger må vi se tilbake på feil vi har gjort, og blir mer ydmyke. Bare de aller færreste har kjørt et helt liv uten skade, og erfarne førere har vært til stor hjelp for å bli bedre. Mitt håp er at erfaringer fortsatt med fordel kan deles.

❑

LINDA AMUNDSEN
Trikkefører
(Tekst og foto)



Det er ganske kult å fo trikken!

Det har lenge vært et uttalt mål i Sporveien og andre manns-dominerte yrker og arbeidsplasser at en økning i kvinneandelen er viktig. Uavhengig av hvor man er i bedriften, er det en gjengs forståelse at en større kjønnsbalanse på arbeidsplassene også har stor innvirkning på arbeidsmiljøene.

I anledning 8. mars-markeringa til OSA på Grefsen verksted, fikk jeg tatt en god prat med Henriette Tørrestad om kvinneandelen på verkstedsiden og hvordan man kan skape gode arbeidsmiljøer som gjør at folk har det godt på jobb. Henriette er 1 av 4 kvinner som jobber fast på Grefsen verksted.

Henriette søkte i sin tid jobb både hos Mantena på Nyland verksted og på Grefsen verksted. Da hun fikk jobbtilbud fra begge steder måtte hun ta en vurdering hva hun ønsket i arbeidslivet og hva som var viktig for henne. Hun ler på sjarmerende bergensdialekt mens hun forklarer: *«Jeg bor jo i byen, ikke sant? Og da tenkte jeg at det er jo ganske kult når du møter folk og kunne fortelle dem at det er jeg som fikser trikken i byen. For det er jo ganske kult å være trikkemekaniker.»*.

Hun forteller videre at hun selv aldri har vært lærling i Sporveien. Men hun har en tydelig oppfatning at de kvinnelige lærlingene trives på Grefsen. De som er lærlinger har tydelg uttalt at de ønsker å fortsette i Sporveien. *«Så noe riktig må vi jo gjøre siden de ønsker å bli»*, smiler Henriette lurt.

De fleste av oss har lest grufulle historier om kvinner i mannsdominerte arbeidsmiljøer og hvordan de har blitt trakassert og diskriminert på det groveste. Derfor er det litt viktig å høre med Henriette hvordan hun som kvinne opplever arbeidshverdagene på verkstedet. Er det som fordommene tilsier, eller har hun en litt annen historie å fortelle oss?

Henriette smiler bredt og lener seg subtilt fremover mens hun forklarer: *«Jeg har det jo som plommen i egget her på verkstedet. Det er ingen her som har stilt spørsmålstegn rundt mitt kjønn eller sett ned på meg av den grunn»*.

Hun forteller om sine gode mannlige kollegaer på verkstedet på Grefsen. *«Vi skal ikke nedvurdere gutta på verkstedet»* sier hun med en bestemt mine. *«Fra mitt perspektiv er dette en haug med gode folk. Vi kommer jo alle fra ulike kulturer, er av ulike kjønn eller har hatt ulik oppvekst. Men når alt kommer til alt er vi alle bare folk. Vi er kollegaer.»*

Henriette forteller om møter og spørsmål hun har fått av folk «på utsida». De lurer ofte hvorfor hun har valgt å jobbe på verkstedet. Men aldri fra folk i Sporveien forteller hun. *«Du vet Linda, vi har jo tross alt kommet ganske lang i dagens samfunn. Selv om vi skal utrette mye mer. Men for meg er verkstedet en god og trygg arbeidsplass.»*

Det finnes ingen tvil at Henriette trives på Grefsen verksted og i Sporveien. Hun nevner ofte det gode arbeidsmiljøet mellom kollegaene som både meningsfylt og godt. Så da lurer jeg selvfølgelig på «Hva er det dere gjør riktig her på Grefsen verksted?»

En trillende latter sprer seg i rommet. *«Det hjelper jo å være bergenser vet du»*, sier hun med et lurt smil. *«Neida, men jeg tror det handler om at vi har mange unge her på verkstedet. Det gjør jo noe med holdningene og med miljøet.»* Hun forklarer at hun har en teori at de yngre generasjonene har en god innvirkning på de litt eldre som har jobbet i Sporveien i et helt arbeidsliv. *«Du vet, det er jo kjipt å være den sure fordomsfulle grinebiteren på jobb sammen med andre. Også tror jeg ærlig talt at Sporveien også er flinke til å ansette gode folk som passer inn på arbeidsplassene.»*

Selv om de har et veldig godt arbeidsmiljø her på Grefsen verksted, så er Henriette enig i at det er viktig med flere damer inn på arbeidsplassene. *«Jeg tror ikke vi skal ansette damer bare fordi de er damer»* sier Henriette og forklarer: *«Vi ser jo det i andre yrker. De ansetter kvinner bare fordi de er*

rtelle folk at du fikser

kvinner. Rett og slett fordi bedriften syntes det ser bra ut på statistikkene.

Jeg syntes det er så viktig at vi får gode kollegaer, uavhengig av kjønn som bidrar til å opprettholde det gode arbeidsmiljøet og tar stolthet i den jobben vi skal gjøre. Skal vi bare kaste inn en haug med damer for at ledelsen vil at det skal se bra ut, så undergraver jo det hele formålet med å få inn fler damer.»

Så jeg spør Henriette om det egentlig er viktig med fler kvinner på arbeidsplassene våre.

«Ja, absolutt! Men vi skal ha kvinner som blir invitert inn fordi de ønsker å bidra og fordi de er faglige dyktige. Så skal vi heller ikke glemme at det er viktig med en bedre kvinneandel på arbeidsplassene, gir en trygghet til andre kvinner. Slik at kvinner skal kunne ha et fellesskap med andre kvinner.»

Vi snakker løst og fast om 8. mars og hva vi kanskje ønsker av bedriften i tiden og årene fremover. Henriette er tydelig på at hun kanskje ikke er helt politisk korrekt i denne diskusjonen. Hun bøyer seg frem og forklarer rolig: *«At noen sitter en gang i året og heier på fler kvinner i Sporveien, hjelper jo lite. For det er jo ikke mer enn en gang i skuddåret at det dukker opp folk som meg og deg»* sier hun til meg og nikker anerkjennende. *«Du vet folk som oss som er glødende opptatt og stolte av det vi driver med. Og det er viktig!»*

Hun forklarer videre; *«I det store bildet handler det jo om interesser, ikke sant?»* Henriette har et fascinerende engasjement når hun snakker og det er ikke vanskelig å la seg rive med i samtalen. *«Noen klarer ikke skru en skrue i et IKEA-skap en gang, mens jeg mekker trikk.»* Jeg tenker i mitt stille sinn at selv klarer jeg ikke kjøre moped en gang, men elsker trikk over alt i verden. Det er noe i det hun sier.

*«Det vi må ha; er en arbeidsplass som er til for alle! Alle kjønn. Alle kulturer og alle folk. Du skjønner. For meg handler det mer om folka. Å se **folka**.»*.

Hun forteller at Sporveien er hennes 3. arbeidssted til nå, og uten tvil den beste arbeidsplassen hun har hatt til nå. Og jeg lurer på hva det er som gjør at hun opplever det sånn.

«For meg er det viktig å snakke med kollegaene mine. For om det er perioder hvor det er fryktelig rotete på verkstedet, så kan jeg spørre en kollega: Er det rotete på arbeidsplassen din fordi det er rotete i hue ditt?» Hun forklarer så selv trikkeføreren Linda forstår.

«Du vet, når du ikke har det bra inni deg så gir jo det utslag på jobben din også. Vi jobber jo veldig tett sammen her på verkstedet og da merker vi lett om noen har en dårlig dag. Da må vi jo prate sammen, ikke sant?»

Det er et godt tips til alle oss andre i Sporveien og i OSA også. Å snakke sammen for å ivareta hverandre og forstå hverandre mer. Hun nikker bevisst og kommenterer: *«Jeg tror at om man snakker sammen, så løsner ting etterhvert. Det er nok derfor folk sier til meg at det er lett å si til meg om det er noe galt også. Rett og slett fordi jeg spør. Det burde vi bli mye flinkere på generelt sett»*, sier hun.

Og jeg takker for at Henriette har så hjertelig delt av tiden sin og tankene sine rundt kvinneandel og arbeidsmiljø. Jeg er nok helt enig med henne i at det viktigste vi gjør er å bygge gode trygge arbeidsplasser for alle. Da vil våre yrker og vår arbeidsgiver bli et naturlig første valg for fremtidens kvinnelige fagarbeidere, akkurat som det ble for Henriette. ❑

ERLING DOKKEN
Trafikkleder,
leder PLK

PLK tar likestilling og mangfold på alvor!

(en hyllest til våre kvinnelige medlemmer).

Erling Dokken, trafikkleder på trikken og leder i PLK som sammen med leder av valgkomiteen Nina Chu er ansvarlig for den historiske sammensetningen av et klubbstyre i OSA.

Som kjent er OSA en fagforening som i lange tider har jobbet aktivt for både mangfold og inkludering. Men med tanke på at Sporveien totalt sett består av ca 70 % menn og 30 % kvinner så er det ikke til å komme utenom at det i OSA sine styrer og utvalg har vært en til dels stor dominans av menn og gjerne også de litt eldre utgavene av sådanne.

Og selv om også en del av de noe eldre menn har forsøkt å bidra aktivt til å rekruttere både kvinner og også yngre medlemmer så har det vist seg at dette ikke alltid har vært like enkelt.

Det er derfor jeg som klubbleder i Personal og Ledelsesklubben (heretter kalt PLK) stolt kan fortelle at vi som den sannsynligvis første klubben i OSA sin 130 årige historie pr i dag har et styre som er 100% likestilt ved at vi som styre består av 5 kvinner og 5 menn og at 3 av kvinnene fortsatt er i så ung alder at de absolutt kan beskrives som unge, lovende og fremadstormende. På tross av dette har de allerede vist at de, på hvert sitt område, har vært, er og helt sikkert i fremtiden vil være

Silje Marie Tunheim, seksjonsleder på T-banen som nylig har konvertert (og avansert) fra vervet som nestleder i Helgedagsbetjeningens klubb til styremedlem i PLK.

ansatte (og medlemmer i PLK / OSA) som vil bidra med kunnskap, innsikt og engasjement slik at Sporveien fortsatt skal kunne være en god arbeidsplass og utvikle seg i takt med samfunnet for øvrig og at vi også i fremtiden vil kunne levere på samfunnsoppdraget vårt, «mest mulig kollektivtrafikk for pengene».

Og når vi også vet at vi har en ledig plass i vårt styre som etter all sannsynlighet blir besatt av enda en kvinne så blir denne solskinnshistorien bare bedre og bedre.

Så må det selvfølgelig også nevnes at de to andre kvinnene i PLK sitt styre gjør en flott innsats og i vesentlig grad har bidratt til at vi som klubb er i en veldig bra forfatning og stadig opplever at både ansatte og ledere til stadighet tar kontakt med oss for å enten lufte ulike problemstillinger eller vil at vi skal engasjere oss i ulike prosjekter og utfordringer de føler at avdelingen el. står ovenfor.

Og til dere andre klubbledere (som med unntak av Sara) bare er menn, vil jeg komme med et lett omskrevet sitat fra Markus 16.15, som sier omtrent cirka noe sånt som «gå ut i verden og forkynn budskapet for alle ansatte og ...» ❑

Foto: Hans-Petter Lyshaug

DITT FERIEHJEM

VISSTE DU

...at du som medlem i OSA er medeier i 3 feriehjem? Alle disse er unike ferieidyller og ligger ved fjord/sjø og innen en times kjøreavstand fra Oslo.

HERØYA

Vårt eldste og største feriehjem. Beliggende i Steinsfjorden. På folkemunne kalt "Steinsfjordens perle".

BOENHETER

Hytter og dobbeltrom. 14 av hyttene er langtidsleie. 17 hytter og 8 rom til vanlig leie. Utleie av båt, kajakk og teltplasser.

ARRANGEMENT

Paviljongen, Tiursletta og lokaler i Hovedhuset.

SAGAKOLLEN

"Hyttegrenda" beliggende mellom Drøbak og Hvitsten. 91 m egen strandlinje.

BOENHETER

11 hytter til utleie. Toalett- og dusjhus er tilgjengelig hele året (5 toaletter og 4 dusjer).

Uteie av båt og kajakk.

ARRANGEMENT

Sjøboden og gresslette for store telt.

KJEHOLMEN

Idyllisk beliggenhet mellom Østøya og Snarøya med "Jaktslottet" fra ca. 1870 som midtpunkt.

BOENHETER

2 hytter, 4 leiligheter, 4 rom og 2 sjøboder til utleie.
Bad i de fleste enhetere, felles fasiliteter i kjeller på hovedhuset.

ARRANGEMENT

Solsiden, Paviljongen og Fjordhaven.

DINE PRISER

Halv pris på leie av en boenhet.
Medlemspris pr. døgn fra kr. 225 til kr. 450.
Halv pris på lokaler.

KONTAKT

feriehjem@sporveien.com

BOOKING

osaferie.no
Her finner du også mer infomasjon om hvert feriehjem.

FACEBOOK

Nyheter og tilbud:
https://www.facebook.com/osaferie

LANGTIDSLEIE

https://osa-sporveien.no/feriehjem/heroya/langtidsleie
Oversikt og informasjon om ledige hytter.

VELKOMMEN TIL PARADIS

Ta vare på en hundre år lang tradisjon – nyt fritiden på ett av dine feriehjem!

Bussførerens betroelse

Avinor 922, klar for avgang.

Unibuss har ansvaret for å avhende 13 av sine opprinnelig 30 VDL-kjøretøy. Med ny gul lakk og fin merkevare skal bussene kjøre Gardemoen rundt eller noe slikt. De er ikke mer enn nesten 100% elektriske, for varmeapparatet har fremdeles diesel-fyring. (Alle foto: Frode Eriksen)

VDL sin svanesang

Sakte men sikkert får 13 VDL-busser ny uniform. De elektriske bussene har vært i Unibuss tjeneste fra og med 1. juli 2019 til og med 15. april 2023, da de gikk av med pensjon etter knappe fire år. Nå får 13 av bussene en ny vår som flyplassbusser for Avinor.

Elbussene fra VDL kan ikke sies å være Unibuss sin lengstlevende bussmodell. Men det har blitt en av de mest omtalte bussmodellene. Kanskje med et par ferske unntak.

Bussene ble vist fram for offentligheten første gang på borggården ved Oslo rådhus 28. februar 2019. Og ble tatt i bruk 1. juli 2019. Jeg og mange med meg begynte mengdetreningen på de nye bussene på busslinje 28 mellom Helsfyr og Fornebu. Mer korrekt akkurat denne dagen ble rutas endepunkt i øst endret fra Helsfyr til Økern.

Prosjektet forutsatte at bussene skulle lades i løypa, eller på endeholdeplasser, men det ble det ikke noe av. Og i likhet med Solaris, hadde også VDL en noe mer begrenset rekkevidde enn hva en først planla for og enkelte av tjenestene som var litt for lange, måtte en droppe med VDL, eller planlegge med vognbytte i løypa.

Daværende konsernsjef i Unibuss, Øystein Svendsen, den 28. februar 2019, da de nye VDL-bussene ble vist fram for dignitærer og folk flest. — Ingenting lukter bedre enn ny buss, *var hans kommentar.*

Byråd for samferdsel og miljø i 2019, Lan Marie Berg fra MDG sitter bak rattet på en VDL og får instrukser fra Unibuss' Glenn-Ivar Gaalaas.

Lenge forsøkte Unibuss å få Ruter med på at bussene skulle trafikkere på busslinje 21 som var enklere med tanke på rekkevidde og nærhet til ladeinfrastruktur på Alnabru. Etter mye om og men gikk Ruter til slutt med på det, og der opererte VDL-bussene fram til 15. april 2023, da de ble pensjonert sammen med alt annet av materiell som Unibuss benyttet seg av. For fra 16. april 2023 skulle de to sentrumskontraktene bare benytte elektriske busser fra Solaris, men det er en annen historie.

VDL-bussene var en del av et større prosjekt, der de tre kollektivselskapene i Oslo, Unibuss, Nobina og daværende Norgesbuss (i dag Connect Bus) til sammen fikk disponere 850 millioner kroner for å skaffe til veie 70 elektriske busser samt ladeinfrastruktur. Unibuss falt ned på VDL, og 30 stk ledd ble skaffet til veie, foruten 10 single.

Ganske raskt oppdaget førerne på bussene at VDL hadde sine særegenheter. De trakk sakte i motbakker, de hadde dieseldrevet varmeapparat som av og til pustet ut en stor blå sky, som av og til ble blåst inn i bussen igjen når vinden trakk feil vei, og en og annen gang gikk strømmen helt. Radioen og varmeapparatet på førerplass sluttet å fungere etter en times drift. Og en fikk feilmeldinger når bussen gled bakover på en holdeplass, om føreren ikke var oppmerksom nok og holdt den stille. I starten var det dessuten en del dørfeil, der bussens dører var åpne, mens bussen fortalte via dashbordet at de var stengt, og motsatt. Rådet var fortsatt å dødlegge, så forsvinner de fleste problem. Alnabru garasje huset VDL og ble kraftig bygget om for å huse herligheten, også det er en annen historie.

Men altså, den 16. april 2023 var VDLs dager omme. Så hvor forsvant Unibuss' første elektriske busser?

VG reiste tidligere i år rundt i Ruterland for å finne restene var Oslos første store elbussatsing. Og de fant 23 av de 30 bussene som Unibuss skaffet til veie. I tillegg kommer singelbussene fra Klemetsrud, opprinnelig ti i tallet, VG fant bare tre, men hadde hørt om fire til. I Persveien ved Alnabru stod sju elleddbusser, på en Sporveiseid tomt på Skullerud var 13 lagret, mens tre stod på Stubberud. Bussene rakk fire års tjeneste, og om få år går batterigarantien ut. Men alt håp er ikke ute.

Avinor kommer på banen og kunne tidligere i år bekrefte at de kjøper 13 av VDL-bussene. Akkurat nå fikses de opp, og bussene får Avinors duse gulfarge,

med den ikke helt presise «100% ELECTRIC» i hvite bokstaver på sidene. For V ebastoen er fremdeles diesel-drevet. Greit å ha på Gardemoen i januar. Mange av de øvrige VDL-bussene er solgt tilbake til VDL.

En kan saktens spørre seg om hvorfor det var så viktig å få VDL-bussene (og de andre elektriske bussene) i drift i Oslos gater i 2019. Vel, kronargumentet var at Oslo var Europeisk Miljøhovedstad dette året. Og er vel en av svært få ganger Ruter har fått direkte politiske føringer på sin virksomhet fra byrådet. Og så lenge det følger med penger var det enkelt å skaffe materiellet til veie. Men i likhet med i 2024 kunne heller ikke VDL-bussene testes all verden før de ble tatt i bruk.

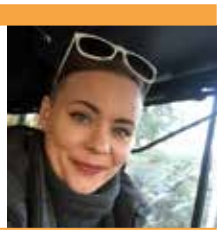
Jeg nevnte at busslinje 28 fikk ny endeholdeplass i øst i 2019? Vel de nye VDL-bussene var såpass uprøvd at de verken skiltet eller hadde fungerende høyttalere, verken inne eller ute. Så fra 1. juli av måtte føreren rope manuelt på holdeplass Einars vei at det var siste mulighet for overgang til busslinje 21 mot Helsfyr. Mange forstod ikke akkurat det helt før 28 tuslet seg ned til holdeplassen Hasle i Økernveien. Men da ble til gjengjeld mange på bussen svært raske til beins.

Heldigvis er ikke bussene Unibuss sitt problem, det er Ruter som sitter tilbake med det økonomiske eierskapet til bussene. Noen stor gevinst kan det neppe være snakk om.

❑

Påskekrim: Busse

LINDA AMUNDSEN
Trikkefører og krimforfatter



Den var en deilig marsdag i Oslo. Trikkene trillet lydløst gjennom byen og selv det blågule byrådet satt ute i sola og nøt synet av det blå vidunderet som seilte fordi dem der de satt og drakk øl på Skansen Café. Idyllen var så komplett at selv Peter N. Myhre tenkte i sitt stille sinn fra Oslo vest at det var litt stas med trikk likevel.

Samtidig satt tidligere samferdselsbyråd Sirin Stav på Nationaltheatret T-banestasjon og ventet på banen hjem. Hun elsket lyden av elektriske motorer og satt gjerne her i timevis når hun ikke orka sinte fagforeninger eller kverulante Rødtfolk som masa den tiden hun satt som byråd. Noen ganger tok hun til og med banen bare for moro skyld, men forklarte innstendig til sine koffertbærere i Rådhuset at hun hadde ett eller annet viktig møte på Bergkrystallen med en ruterdirektør eller en annen høytlønna sjef fra et annet «grønt» selskap som tjente fett med penger fra Oslobudsjettet.

«Hvorfor har vi ikke mer T-bane egentlig?» tenkte Sirin der hun satt. Hun så med et for seg T-bane til A-hus og videre til Askim. Ja, kanskje til og med over grensa til Sverige. *«Tenk så billig det hadde vært å smugle billige økologiske gulrøtter da? Ja, eller bambussokker til innkjøpspris?!»*

På utsiden skinner sola og snøen og isen smelter i varmen. En virkelig nydelig dag i den fineste byen i Norge.

På andre siden av byen sitter Bjarne Bussjåfør. Han tenker hverken på byrådene som var eller er. Han gav kanskje sola en liten varm tanke, i vissheten om at han i dag skulle slippe å sitte og kjøre buss i 9 grader.

Bjarne har vært bussfører lenge. Lenge før det ble stor-komærsj å herje med lønns- og arbeidsvilkåra hans. Den gangen bussene tålte en støyt og han sjøl kunne gi beskjed til arbeidsgiver at rutetidene var for stramme eller for dårlige.

Men det er lenge siden nå. Men han elsker fremdeles bussen og arbeidsgiveren sin. Ja, kanskje like mye som en tidligere byråd elsket sykkelveier og elektriske løsninger.

I mellomtiden på Skansen café, har det blågule byrådet tømt nedpå sitt fjerde glass hvitvin og innledet gode dype samtaler om hvordan man kan lage Oslo til en teknologisk overlegen by i verdenssammenheng. Det er en kjensgjerning i de indre sirkler at byrådsleder Solberg drømmer om rullende fortau gjennom hele byen. Slik at småbarnsforeldra kan ta rullefortau fra den private barnehagen og hente unga og stikke innom det full kommersialiserte sykehjemmet der bestemor bor, på veien hjem. Og kompisen hans Bernt, har lovt ham at dette skal de få til innen 2027. Det mangler bare «litt» finansiering. Solberg gleder seg, men lurer på hvor han skal skaffe alle disse penga hen.

Bjarne Bussjåfør vandrer på sin side av byen langs etter Ole Deviks vei og er snart fremme på Alnabru der bussene hans venter. De supre tillitsvalgte sitter klar for å bistå ham i den litt kinkige saken om

Moderrne batteribuss tar igang fra St. Hallvards gate mot Kværnerbyen 12. mars 2024. (Ciel Udbjørg)

ene som forsvant!

LOfavør-forsikringa han har som han ikke helt skjønner noe av. Han har en ganske god dag han også, selv om han ikke sitter og nerder på T-banestasjonen eller drikker vin på Skansen. Livet som politiker med frynsegoder er ikke alltid bedre enn å være stolt fagarbeider.

De andre partiene på Rådhuset har for lengst avsluttet arbeidsdagen, og sitter hjemme sammen med sine respektive familier og gomler i seg fiskepinner og helmelk. Noen få arbeiderpartifolk fra sosialkomiteen har forvillet seg ned på Carl Berners plass og deler ut en rose til forbipasserende. *«Det er valgkamp hele året!»* proklamerer Abdullah mens han deler ut en rose til en av Carl Berners mest fasjonable styreledere. Styrelederen smiler høflig tilbake. Han er jo en hyggelig kar som liker både trikk, T-bane og buss. Ja, og roser.

Men nå begynner han å bli ganske lei av å vente der på holdeplassen. Han har forøvrig også fått flaut mange roser underveis i ventinga, så han håper at denne 31-bussen til Tonsenhagen snart dukker opp. Det er fryktelig kleint å komme på møte med armene full av blomster, tenker han.

Gassbuss på linje 70 i Stortingsgata 11. februar 2022. (Ciel Udbjørg)

Bjarne nærmer seg garasjen. Han har måttet ta på solbrillene. Sola steiker i ansiktet hans og kan må myse for å se. *«Til helgen skal jeg ta med kona på grilling i parken»* tenker han. Mentalt går han gjennom innholdet i fryseren hjemme og vurderer om han skal be sin utkårede kjøpe med pølser og brød på vei hjem fra jobb i kveld. Selv er han ikke ferdig før sent på natt. Men det trives han godt med. Kveldstillegget er sånn passe bra, så de ekstra kronene i lønningsposen setter både han og den pølsespisende kona stor pris på.

I det han ankommer parkeringa på Alnabru stopper han opp stiv av skrekk:

Det finnes ikke en buss så langt øyet kan se. Selv ikke så mye som en stikkontakt er igjen! Noen har faktisk vært og stjålet alle bussene og ladeanleggene!

Imot ham kommer hans favoritt-tillitsvalgte fra Bussklubben løpende: *«Du får igjen den telefonen på forsikringa!»* peser den tillitsvalgte. Bjarne smiler av glede, men angsten over et bussfritt Alnabru kommer brått tilbake.

«Hva har skjedd? Hvor er alle bussene hen?!» Bjarnes stemme dirrer av fortvilelse. *«Er de stjålet? Og av hvem?!»*

Den tillitsvalgte titter ned, kremter og forklarer...

❑

Skjønner du hvem som har tatt alle bussene og ladeinfrastrukturen?

Svar på krimgåta om hvem som har stjålet bussene finner du bakerst i bladet. Sammen med løsningen på påskequizen!

OSA-Sporet for 10 år siden:

Ledern

RUNE AASEN
■ Leder

Den Blå Blå-regjeringen angriper arbeidsmiljøloven og Tariffavtalene. Nå starter Høyre/Frp-regjeringen angrepene på Arbeidsmiljøloven og tariffavtalene. Arbeids-og sosialminister Eriksson har lagt fram forslag om økt adgang til midlertidige ansettelser, forverring av arbeidstidsbestemmelser, økt søndagsarbeid, lengre arbeidsdager. Ikke betalt overtidsarbeid og ordninger som går på helsa løs. Nå jubler arbeidsgivere! Nå kan de ansette dårlig betalte vikarer i søndagsåpne butikker. Lage arbeidstidsordninger uten medvirkning fra tillitsvalgte. Hensikten er og svekke fagbevegelsen sin makt. LO leder Gerd Kristiansen uttalte at LO vil bruke alle midler får å stanse angrepet. Det er jeg enig med henne. ALLE midler må brukes. ! Dette slaget skal vinnes..!!!

Tariffoppgjøret 2014

Pensjon ble som ventet et sentralt spørsmål i årets tariffoppgjør. Sporveien har mottatt brev fra Rådhuset med ønske om overgang til innskuddsbasert ordning. Fagforbundet, Nito, YS og Tekna har sammen sittet i partsammensattutvalg for å utrede alternative pensjonsordninger. Pensjon er komplisert og det er lett å la seg blende av konsulenter som preker om børs og aksjer. Dagens tjenestepensjonsordning er det verdt og verne om. Dagens tjenestepensjon er sosial rettferdig og sikrer ansatte en pensjon livet ut. Det kan ikke være slik at det er børsen som skal avgjøre hvor god pensjonen skal bli! På tariffmedlemsmøte ble det vedtatt at pensjonspørsmålet fikk første prioritet ved årets oppgjør! Arbeidsgivers ønske om endring i arbeidstidsordninger ble som ventet også ett tema i oppgjøret. Fagforbundet i Sporveien ba om bistand fra LO-stat 5 mai. Partene møttes igjen 2 juni, denne gang i Spekter sine lokaler på Majorstua. LO stat ledet forhandlingene fra vår side. Spekter bisto arbeidsgiver. KL 23.30 samme dag ble partene enig om et anbefalt forslag.

Pensjon

Pensjonsvilkårene kan ikke endres uten at partene er enig i det. Partene kan ta opp pensjonsspørsmålet i mellomoppgjøret i 2015.

Lønn

Det gis et generelt tillegg på kr. 12.000,- på alle lønnsstiger. Helgetillegget økes med kr 8 (mellom kl. 06:00 -17:00). Et ønske fra arbeidsgiver om økning av arbeidstiden for enkelte gruppe ble avvist av OSA.

Protokollen er lagt ut på hjemmesiden til OSA for de som ønsker innblikk i flere detaljer fra oppgjøret.

OSA anbefaler medlemmene til å stemme JA til oppgjøret. Stemmesedler vil bli sendt pr. post. Det er **viktig** at medlemmene stemmer!

Nye trikker

Kollektivtrafikken i Oslo står foran store utfordringer i kommende år. En av utfordringene er kjøp av nye trikker i Oslo. Etter lang tids diskusjon om det var Sporveien, Ruter eller Oslo Vognselskap som skulle ha ansvaret for innkjøpet ble det enighet- trodde man! OSA har hele tiden ment at nye trikker måtte følge samme prosess som innkjøpet av MX 3000. De som skal bruke de nye trikkene som framtidens arbeidsplass må delta i prosessen. Da får vi de beste trikkene og alle vil få et eierskap til de nye vognene. Oslo Vognselskap vil ha omkamp. Prosessen har blitt forsinket på grunn av OVS sin opptreden i Rådhuset. OVS er også en propp i systemet på andre områder og samferdselsbyråden bør stille seg spørsmål om dette selskapet har livets rett. Det er millioner og spare ved å legge selskapet under Sporveien!

Salg Unibuss

Styret i Sporveien fikk i oppdrag av bystyret og leite i markedet etter samarbeidspartnere eller kjøper til Unibuss. Problemet er at det ikke er mange aktører igjen! Anbud har skvisa mange selskaper og inntjening for selskapene er 0! Etter nøye vurderinger og diskusjoner i Sporveisstyret kan det nå se ut som at Unibuss forblir i Sporveien hvis styret får det som de vil. Vi håper samferdselsbyråden også her lytter til Styrets anbefalinger. Unibuss har størst sjanse til å utvikle seg innen konsernet. NSB har sitt busselskap Nettbuss og Sporveien har Unibuss! Best 2015 bør også innbefatte Unibuss. Ansatte i Unibuss har blitt

For ti år siden skrev daværende leder, Rune Aasen lederen i OSA-Sporet 1/14. Masse fint småplukk fra den daværende nåtid.

tråkket på av Ruter og utsatt for stadige trusler om salg. Hvordan kan et selskap bli godt drevet under sånne forhold? OSA mener at nå fortjener Unibuss arbeidsro slik at Unibuss også får anledning til å bevise at det går an å bli BEST! Det beste å sikre det på er og avskaffe anbudsregimet og drive i egen regi.

Ny Fagforening

Etter de historiske vedtakene på årsmøtene i H-betjeningen, personalforeningen og OSA er vi nå en fagforening i Sporveien: Oslo Sporveiers Arbeiderforening 029 Fagforbundet. Dette gjør oss sterkere når framtidens utfordringer melder seg. Jeg synes den nye foreningen fungerer bra. Nye medlemmer kommer til og det er viktig å huske at nå organiserer vi også ledere og ansatte i administrasjon som også har sine rettigheter. Alle jobber vi i SPORVEIEN! Selv om vi er «fredet» fram til 2015-16 så vet man aldri hva som skjer med et borgerlig flertall i bystyret. En sterk fagforening kan stå imot anbud og privatisering. Derfor er det viktig at ansatte organiserer seg. Uorganiserte oppfordres til å melde seg inn. Gratispassasjerer liker vi ikke i Sporveien! Alle bør være med å dra lasset!

HMS

I disse dager jobbes det med å effektivisere og forbedre HMS arbeidet i Sporveien. OSA har advart ledelsen mot økt fokus på vogntilgjengelighet kan svekke HMS arbeidet. Det kan ikke bli slik at de som har ansvaret for å gjennomføre vernerunder, følge opp avdekket avvik- ikke får den tiden som er nødvendig på grunn av press om nok stilte vogner. I dag blir det gjort mye bra innen HMS, men vi må ikke miste fokuset på HMS på bekostning av økt produksjon. Det er mye å spare på lavt sykefravær og godt arbeidsmiljø.

Best 2015

Ellers vil jeg gi honnør til alle som jobber i SPORVEIEN. Siste måling på DN sitt kundebarometer blant norske bedrifter viser stor framgang for Sporveien. Uten bred medvirkning fra ansatte ville Sporveien ikke vært omtalt engang. Samarbeid mellom organisasjonene og ledelsen er nøkkelen. Vi er ikke enig om alt - det skal vi heller ikke være, det viser årets tariffoppgjør, men alle har vi mål om å lykkes slik at kollektivtrafikken fungerer og byens passasjerer blir fornøyde.

Pensjonist: Sveinar Bones

Etter 43 år i Sporveien gikk 1. nestleder i OSA Sveinar Bones av med pensjon. I de fleste av årene har Bones vært tillitsvalgt og stått på for arbeidsfolk sine rettigheter. Bones hadde - og har mange legendariske uttrykk. Ingenting har kommet rekende på ei fjæl er et av dem. Ingen vet bedre enn han hva disse ordene betyr. Mange har mye å takke han for. Han har stått i ramma for ansatte, og med sin innsikt og viten har han lært opp mange nåværende tillitsvalgte. Vi takker han for innsatsen så lang. Bones er valgt inn som pensjonisttillitsvalgt i OSA sitt styre og vil bli benyttet videre som en vi kan ringe til når vanskelige spørsmål melder seg. Bones har også blitt bestefar så Sporveien har fått en konkurrent som også vil kreve oppmerksomhet!

Pensjonist: Trond Kleppe

Kasserer i OSA siden 1998 Trond Kleppe gikk av med pensjon 1 juni. I alle disse årene har Kleppe styrt OSA sin økonomi med stø hånd. Aldri noe tull. Medlemmene sine penger ble forvaltet etter de vedtak OSA sitt styre/medlemsmøte vedtok. Kassererfunksjonen i en forening er det viktigeste vervet. At ledelsen i foreningen har tillit til kasserer er helt avgjørende. Det hadde vi til Kleppe. Han stolte vi 100% på. Han styrte også medlemsregisteret Fane 2 som vi nå ser var mere arbeid enn vi trodde. Takk for innsatsen Kleppe!

Lykke til også til alle andre som i disse dager går over i pensjonistene sine rekker. Godt dere gikk av med pensjon i Sporveien Oslo AS, og ikke i Kollektivtransportproduksjon AS.

OSA ønsker alle ansatte i SPORVEIEN en riktig God Sommer.!

Trikken er en balle — kj

Du har kanskje løpt etter trikken selv? Du brukte kanskje litt vel lang tid på den siste snappen du sendte til kjæresten eller bestevennen din, før du skjønte at du begynte å få skikkelig dårlig tid for å rekke trikken en tidlig torsdagsmorgen?

Hjertet dunker som trommestikker i brystkassa og hodet jobber på spreng med å avklare om du tok på deg sko før du stormet ut utgangsdøra eller om du nå løper som en skrulling langs Vogts gate i boblejakke og tøfler.

Et sted langt bak i lillehjernen hyler en stemme krakilsk samtidig som du prøver å sjekke EnTur-reiseappen om neste avgang; «DU SKRUDDE IKKE AV KAFFETRAKTEREN»! Du forsøker desperat å rasjonalisere deg til at du er et voksent menneske som alltid skrur av kaffetrakteren før du går ut. Men stemmen fortsetter som et godstog i bakhodet ditt, og med ett innser du at unga heller ikke fikk med seg matpakke på skolen i morges.

Det rister i lomma. *«Åh, det er sikkert en snapp!»* Du bråstopper selv om alle voksen-atomer i kroppen din kjemper mot idiotien din. *«Nå rekker du ihvertfall ikke trikken til Storo!»* Du banner lavt. Det var den superekle kollegaen din som alltid sender bilder av frokosten sin og ønsker deg en god dag.

Og for arbeidsmiljøets skyld tar du en kjapp selfie og sender tilbake med et bredt falskt glis: *«Ser supersunt og digg ut. Du er flink!»* Og du skammer deg etter du har sendt det. Og innser at du nå er fanga i *«se på frokosten min snapprekka fra helvete»* inn i all evig tid.

Du glimter på klokka. *«**Faen!**»*. Dette rekker du ikke! Ikke pokker om du legger telefonen i lomma. Den skal du ha klar i tilfelle du ser billettkontrollen når du nærmer deg holdeplassen. Kjøpe billetter unødvendig — det driver ikke du med. Det er et eller annet prinsipp.

Du løper. Du løper så fort at du kjenner munnen din smaker rart og pusten høres ut som en hvalross i parringstid. Mellom inn-pes og ut-stønn kan du i det

Ettermiddagsrusj på linje 11. Linje 12 kommer rett bak linje 19, men det er det ingen som ser (men så var dette 17. januar da det ikke gikk en eneste buss…). (Ciel Udbjørg)

ører fra alle!

SATIRISKE LINDA

fjerne høre romlinga til en eller annen tordentrikk produsert i Italia på det glade 1990-tallet som i altfor høy hastighet nærmer seg holdeplassen som ligger der så uendelig langt foran deg.

Som alle andre snappende, stressa, kaffetraktereiere på Grunerløkka løper du helt inntil skinnegangen. Når kolossen av en italiatrikk passerer deg kjenner du lufttrykket dytter lett i kroppen din. Du banner og sverter og syntes trikken generelt sett burde ta forbanna mer hensyn. Bussen, for eksempel. den svinger jo ihvertfall, når du ikke følger med. Ikke som de drittsekkene av noen trikkeførere som bare kjører «rett frem».

Du tenker for deg selv mens stjerner dukker opp i synsfeltet ditt: *«Trikken er en balle — kjører fra alle!»*.

Trikken stopper! Den er faktisk ikke en balle likevel! Beina blir litt lettere å løpe med og du setter inn et ekstra gir for kanskje, bare kanskje å nå frem til siste døra før den drar av gårde.

Du løper og du rekker det. Før du kaster hele kroppen på døråpneknappen ser du at på innsiden av trikken er det så fullt at du nok ikke hadde fått plass til en dvergkanin en gang, selv om du hadde forsøkt skikkelig hardt. Så du fortsetter langs vognsidens 33 meter. Neste dør, der skal du fader meg inn!

Også der er det fullt. Du spurter som en hund med rabies oppetter vognsiden og innser at din siste mulighet nå er å ta tak i trikkeføreren og tvinge vedkommende til å slippe deg inn døra foran.

«Bare for blinde du liksom»! Bare tull, i dag kan de slippe inn *deg!* Det må jo selv trikkeføreren innse? Du har jo tross alt hatt en strevsom morgen som fortjener litt lys og kjærlighet fra en kommunalt ansatt.

Selv om du ikke hører det, så stenger dørene seg bak deg. Du kjenner det rister i telefonen du har i hånda og nok en gang og tenker sikkert at det er den ekle frokostkollegaen din. Du kjemper mot å ta opp telefonen og fortsetter målretta mot fronten av trikken.

De forbanna lysa ved Torshov holdeplass begynner å skifte farge. *«Faens trikkefører!»*. At de aldri kan vente! Rødt blir til gult. Og gult blir til grønt.

Du hører den elektriske trikkemotoren starte opp og du har tatt trikk så mange ganger at du vet at det nå kun er snakk om millisekunder før den digre kolossen begynner å bevege seg.

I et desperat stunt kaster du den ene armen din i frontruta og roper mye høyere enn hva du noen gang hadde tenkt du skulle gjøre. *«Hva faen er galt med deg? Kan du ikke vente?»*

Du klister den sinteste lange fingeren du har vist siden 5. klasse foran trikkeføreren.

Trikken kjører rolig videre, og du står igjen på Torshov holdeplass med et ildrødt ansikt og en spent langfinger som nå bare virker kleint blant andre naboer som heller valgte å vente på neste trikk. Du vet, den som kommer om 1 minutt og 7 sekunder.

Trikken er ikke en balle, den er din venn. Spesielt for alle de som allerede sitter på trikken og har latt være å sjekke Facebook og Snapchat så de var helt sikker på at de skulle være på holdeplassen til avgangstida. ❑

1. Tuberkulose.
2. Han ble et hode kortere... (takket være Oliver Cromwell).
3. Et skudd i hodet. Det er uvisst om det var fra de norske styrkene, eller de svenske styrkene, som var lei av hele gubben (han var dårlig på alt unnatt i å erklære krigen og sløse med kongeriktets penger).

Mat:

1. Fiske«saus» laget av gjæret, saltet hele småfisk med mye olje. Garum ble brukt til «alt» av romerne. En lignede saus brukes i det Thailandske kjøkken.
2. En spesiell ovn brukt i indisk/pakistansk kjøkken.
3. En trefrukt, intens, kvalmende duft, nydelig smak.

Navn:

1. Person fra New Zealand.
2. Person fra Australia.

Litteratur:

1. Margaret Atwood
2. «Hamlet» av William Shakespeare.
3. Richard III, av William Shakespeare.
4. Torborg Nedreaas.
5. «Østenfor Sol» og «Vestenfor Måne», antologi

i to bind, hhv. 1969 og 1972.
6. Tor Åge Bringsværd, utgitt i «Prosbok» i 1968.
7. Ja, av Fjernsynsteatret i 1971. Se https://tv.nrk.no/serie/fjernsynsteatret/1971/FTEA00001271
8. *Bløtkakemannen* er en fiktiv skikkelse fra forfatteren Tor Åge Bringsværds bøker. Bløtkakemannen er en superhelt som første gang dukket opp i novellen «Bløtkakemannens dagbok» i «Probok» (1968).
9. Per G. Olsen.

Sport

1. Football, basket , tennis
2. Basket (!)
3. Det er en skruball i baseball.
4. Det er de tre stokkene som ballkasteren skal treffe i cricket.
5. Ballkasteren i cricket.
6. «kølleMannen» i cricket.
7. En av de fire firkantene som er «fri» og gir poeng i «baseball.
8. Ballkasteren i baseball.
9. 540 km.
10. Han vant flere Tour de France, ble tatt for doping, måtte levere tilbake en dross med priser & titler, mao. en heroostratisk berømt syklist...
11. *Påskekrysseliksport*. :p Det er (faktisk) et uttrykk for «overhengende fare» eller «impending doom». Seriøst!

Musikk:

12. Hvit. (D'oh!)
13. Apple.
14. Eroica, Napoleon (før han utropte seg til keiser).
15. Skjebnesymfonien.
16. Pastoralesymfonien.
17. Koralsymfonien. Og «*Ode til gleden*».
18. 9.
19. 9. *Dem Lieben Gott*.
20. Toten.
21. LSD.
22. Fiolin.
23. Cello.
24. Saxofon.
25. En liten «cello» (viola da gamba) med bånd på halsen (sånn som på en gitar).
26. En treblåser, minner om en blanding av obo og klarinett. Har en framtredende rolle i «Symphonie Fantastique» av Hector Bériloz.
27. Jean Sibelius.
28. *Harold en Italie*, av Hector Bériloz.

Poeng:

- 0-10: Seriøst?
- 10-30: Bra, men kom igjen!
- 30-60: Veldig bra!
- 60-75: Du kan slå deg på brøstkassa med at du er (nesten) like full av sær kunnskap om sære emner som kvissmeisterinna sjølv, med en like omfattende kollekjsjon av «Lanterne» science fiction, Sett på «Inni mitt hode» av Lillebjørn Nilsen, men bytt ut alle referansene til låter med referanser til «særemner», alt fra matematisk navnedroppingtil klassisk musikk!

Svaret på påskekrimmen:

Sirin Stav og Bernt Reitan Jensen har anbudsutsatt tyveriet til et konsulentfirma som driver med elektrifisering av gangfelt. Konsulentselskapet har dermed stjålet alle bussene og ladepunktene som Bernt og Sirin Stav har videre solgt til byrådsleder Eirik Lae Solberg og overbevist han om at det er et rullende fortau.

Så alle bussene er nå plassert trygt og godt på all handicapparkeringen på Frogner. Mens ladepunktene har blitt solgt til milliardærer i Sveits som trenger å lade Teslaen sin når de skal på skitur i Alpene.

Påskekviss-svar:

Byhistorie & geografi

1. Tre: Carl Johan (svenske), Christian IV (danske), Roosevelt (amerikaner), hhv. foran Slottet, på Stortorvet, og Kontraskjæret.
2. Oscars gate/ Hegdehaugsveien, konsertog kabaretsanger, trappa fra nødutgangen fra T-banetunellen.
3. Ved Nationaltheatret (overgangen i Henrik Ibsens gate ved Munkedamsveien), Thune, Storo, Oslo Hospital og Bergen, Lillehammer, Moss.
4. Kampen.
5. Fordi det var et bryggeri før (Bayer er en type øl).
6. Fredensborgveien.
7. Ved Dops gate i Fredensborgveien.
8. Langs Fredensborgveien og Damstredet.
9. Nei, den starter med en praktfull trapp mot Fredensborgveien (og var «København» i en Wam & Vennrød-film).
10. Tøyen.
11. Sandaker.
12. Westye Egebergs gate.
13. Sentrum stasjon.
14. Den lakk som en sil, og det rant grunnvann inn i alt av tekniske rom.
15. (Vertikal) holdestang på (eldre) trikker (som SL79) og på T-banens vogner.
16. *Bestum* på Lilleakerbanen mellom Ullern og Furulund, *Tjernsrud* i svingen mellom Jar & Ringstabekk, *Egne Hjem* på Hata mellom Ringstabekk & Bekkestua, omtrent der det nå er to overkjøringsspor for T-banen.
17. 1, så 19.
18. Henrik Ibsens gate, fra rundkjøringa ved Munkedamsveien opp til Kronprinsens gate.

Teknologi:

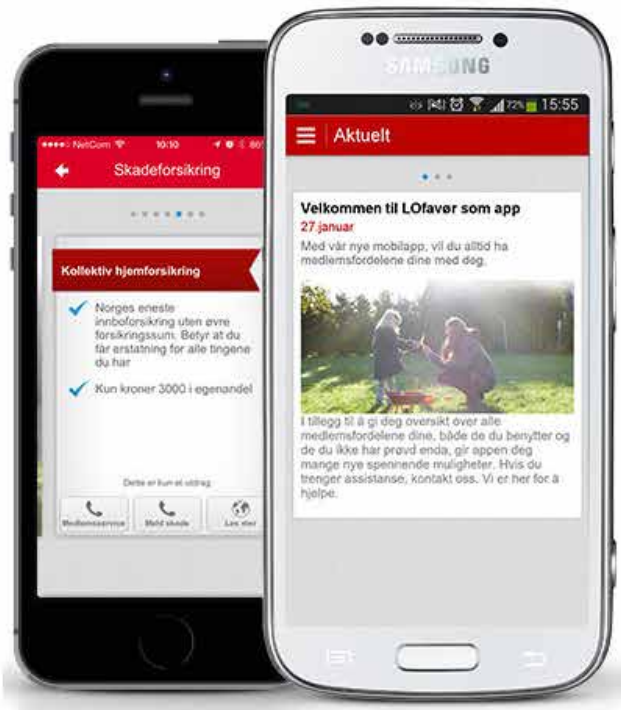
1. Skotten John Dunlop
2. John Logie Baird, London, 1925, 30 linjer
3. Thomas Newcomen og James Watt.
4. Sitt arbeide med vekselstrøm, blant annet.

Matematikk:

1. Fermats siste teorem (også benevnt som Fermats store teorem) er et av de mest berømte teoremene i matematikkens historie. Det sier at det ikke finnes noen positive heltall x, y og z slik at $xn + yn = zn$, der n er et naturlig tall større enn 2. Endelig bevis på at den ikke har noen løsning, ble lagt fram av britiske Andrew Wiles i 1995. I 1997 fikk han Wolfskehl-prisen i (ca. 500.000 kr) og i 2016 Abel-prisen (da 6 millioner kroner).
2. Pierre De Fermat, 1637
3. Marie-Sophie Germain (født 1. april 1776 i Paris, død 27. juni 1831 samme sted) var en fransk matematiker. Hun kom blant annet med viktige bidrag innenfor feltene tallteori og differensialgeometri. I tillegg til virket som matematiker var Germain også filosof og fysiker, og ga blant annet ut det filosofiske verket *Considérations sur l'état des sciences et des lettres*.
4. Evariste Galois (født 25. oktober 1811 i Bourg-la-Reine i Frankrike, død 31. mai 1832 i Paris) var en fransk matematiker. Han døde tjue år gammel i Paris etter en duell. Galois var den første som klarte å finne nødvendige og tilstrekkelige forutsetninger for at løsningene til en polynomligning kan uttrykkes ved hjelp av rotuttrykk. I arbeidene sine, som ikke ble publisert før lenge etter hans død, la han grunnlaget for det som i dag kalles Galois-teori, en stor gren innen abstrakt algebra.
5. Niels Henrik Abel (født 5. august 1802 i Nedstrand eller på Finnøy i Ryfylke, død 6. april 1829 på Frøland verk i Agder[8]) var en norsk matematiker. Han tok opp og løste problemer som andre hadde strevd med i hundrevis av år, gjorde nye oppdagelser og formulerte spørsmål som den dag i dag er sentrale i moderne matematikk. Og han døde av tuberkulose.

Andre berømte døde:

Nå henfarne vogn 111 i linje 12 lesser på Schous plass i oktober 1998. Det er rart å se hvor sjabert det var i gatebildet da, stygge skilt, trafikklys i Nordre gate og Sofienberggata, parkerte biler og spor som klipt ut av russiske trikkebyer.
(Ciel Udbjørg)



favør

TRYGGHET I PRIVATLIVET

Available on the iPhone App Store

ANDROID APP ON Google play

Har du appene til LO-Favør? Last ned gratis i App Store elle Google Play.

Vi er kollektivt medlem av Østkanten Bluesklubb!

ØSTKANTEN blues KLUBB

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

www.ostkantenbluesklubb.no