

ANDON I VERKLIGHETEN

För tre år sedan installerade företaget det andonsystem som nu finns på de flesta banavsnitt i TC. Då hette det att montörerna skulle få möjlighet att stoppa banan om det blev något fel för att hindra att felet gick vidare. Det är inte riktigt så det har blivit. Istället har det blivit ett hårt tryck på att inte stoppa banan. **Kvasten** har skrivit om detta förut men från flera håll får vi nu berättelser om att trycket ökar på montörer som använder sig av andon på det sätt instruktionerna säger.

Det förekommer till och med att den som larmar så att banan stannar blir uppskriven. Troligen för att chefen ska kunna köra det vanliga: "Det är bara du som stoppar banan." Det vill säga att det är den person som visar att det finns problem som istället ska utpekas som problemet. Det är inte svårt att förstå om de som är nyanställda eller jobbar för bemanningsföretag inte vågar annat än att göra som lagledaren säger.

Det är inte konstigt att detta händer, att hålla igång banan till varje pris är något som sitter i fabriksväggarna. Det konstiga är att de högre chefer som beslutade om att lägga tiotals miljoner kronor på andonsystemet inte bryr sig om att lägre chefer sätter det ur spel.

Syftet med andon är att rationalisera, Toyota använde det som ett enkelt redskap för att driva upp arbetstakten: om ingen larmade kunde takten höjas, om för många larmade så att det blev stopp måste den sänkas en aning. En chef vid Kawasaki i USA förklarade syftet med "andon"-systemet såhär: "Om inga gula ljus lyser vet ledningen att banan rör sig alltför långsamt eller att det finns för många montörer. Resultatet blir att man tar bort arbetare från bandet och sätter in

dem på annat håll så att det blir svårt för de återstående att hänga med. Då börjar de gula ljusen blinka igen. Om återigen allt lyser är det tid för ledningen att backa och öka med ett par montörer här och var." Alltså ett system för att vi hela tiden skall ligga på gränsen för vad vi hinner med. Detta sätt att använda andon bygger på att det inte finns några fackliga avtal eller regler för arbetstakten. Eftersom vi har sådana avtal och regler som, trots allt, sätter vissa gränser för hur mycket jobb företaget får lov att lägga

"Därför är det mycket bra att folk på några banor nu har samlats och beslutat sig för att alla ska använda andon så som det är meningen och inte larma av innan problemet är löst"

in på varje balans kan Volvo inte använda andonsystemet på riktigt samma sätt. Syftet är dock detsamma: att kunna göra balanserna så hårda som möjligt utan att försämra kvaliteten. När balanserna är så tajta att minsta strul leder till att vi jobbar ner oss ska andonsystemet fånga upp detta. På så sätt behöver företaget inte ge oss några marginaler.

Men det går också att använda andon till att visa att balansen är för stressig eller materialet svårt att montera. Om vi kommer överens om att larma när vi jobbar ner oss istället för att stressa och springa kan det vara ett argument för att ta bort jobb eller sätta till mer folk. Men det förutsätter att vi använder systemet som det är sagt. Om vi istället börjar larma av utan att problemet är fixat bara för att det inte ska bli stopp så döljer vi problemen. De enda som förlorar på detta är vi själva.

Därför är det mycket bra att folk på några banor nu har samlats och beslutat sig för att alla ska använda andon så som det är meningen och inte larma av innan problemet är löst eller

VÄLKOMNA TILL VOLVO! DETTA ÄR KVASTEN

Under våren har vi fått en del nya arbetskamrater och vi som gör **Kvasten** vill hälsa er alla välkomna och göra en kort presentation av tidningen. Era arbetskamrater kan säkert berätta mer.

Kvasten är en oberoende tidning, av och för oss som arbetar på Volvo Torslanda. En gång i månaden sedan hösten 2006, i över tio år alltså, har den kommit ut som en kritisk och uppkäftig röst i fabriken. Vi skriver om sådant som angår oss, saker som annars ofta stannar vid fikabordet eller bara blir kända i en liten grupp.

Kvasten är till för alla som arbetar här oavsett vilken arbetsgivare de har och är öppen för alla som har något att berätta. Genom **Kvasten** kan vi dela med oss av vilka problem vi har och hur vi försöker lösa dem och på så vis hjälpa varandra. Dessutom är det bra att cheferna vet att om de hittar på några dumheter finns alltid risken att det hamnar i **Kvasten** vilket förhoppningsvis gör att de tänker sig för en extra gång.

För er som vill se vad vi skrivit om de senaste 10 åren finns alla nummer samlade på nätet på: www.kvasten.tgk.net

Arbetet med att göra **Kvasten** sker på vår fritid och pengar till tryckningen har hela tiden kommit in från våra arbetskamrater som läser den.

Kvasten varken kan eller vill ersätta facket men vi är gärna en blåslampa på fackliga företrädare som blivit för bekväma och inte står på sig mot företaget. Har du några tankar eller synpunkter du vill dela med dig av, tveka inte utan hör av dig till **Kvasten**: kvastentips@hotmail.com

övertaget av någon lagledare. Det är viktigt att lagledaren ser sig själv som en del av laget och inte stänger av larmen utan att ha tagit hand om problemet, även om det innebär att banan stannar.

PLASTALFACKET TAR STRID OM TIDEN

På Plastal, det företag som gör stötfångare till Volvo nere i Arendal, har det bland arbetarna länge funnits ett stort missnöje med löner och arbetstider, framför allt den ständiga och schemalagda övertiden. Detta har nu lett till en facklig strid på Plastal.

Sedan medlemmarna i IF Metall på arbetsplatsen röstat nej till det lokala avtalet om arbetstider sade facket upp detta avtal i januari. Om det inte finns något lokalt arbetstidsavtal innan 5 maj så gäller de regler som står i det centrala avtalet. Det innebär bland annat att arbete inte får utföras på natten och att deras kvällsskift kortas med två timmar. Vad det innebär för produktionen här på Torslanda kan alla räkna ut.

Om detta händer kommer Volvos ledning säkert att gå ut och sätta press på våra kollegor som arbetar på Plastal. Då är det viktigt att vi som jobbar på Volvo visar vårt stöd för våra kollegor och deras försök att få ett bättre arbetstidsavtal än det de hittills haft.

STOLSTOLLAR - SISTA(?) KAPITLET

I de senaste numren av *Kvasten* har vi skrivit om tramset med stolarna på Cal-line. Något ljushuvud på företaget tog bort alla sittplatser eftersom en högre chef inte ville att de som jobbade där skulle kunna sitta när det var luckor eller stopp.

Nu har de nya stolarna kommit. Och mycket riktigt, de är betydligt sämre att sitta på än de enkla bänkar som fanns där innan. Det är små klaffstolar av den typ som ibland sitter i äldre hissar men försedda med grovt överdimensionerade fästen av fyrkantsstål som gör att ingen har lust att sitta där någon längre stund. Troligen är de dessutom mycket dyra eftersom de är specialbyggda för ändamålet. Ingen skulle komma på tanken att tillverka sådana utanför den här fabriken.

Det kan verka som ett lyxproblem för alla som arbetar på banor där stolarna försvunnit för länge sedan eftersom cheferna har hävdad att det inte finns plats eller bara inte tyckt att det ska finnas någonstans att sitta.

FABRIKSPOESI

I *Kvasten* har vi inte skrivit så mycket om poesi, faktiskt inte något alls. Det beror på att *Kvasten* mest handlar om sådant som händer på Volvo Torslanda och att det inte har skrivits särskilt många dikter om fabriken. Förrän nu. Vi har fått läsa en ny diktsamling som montören Anders Nordberg skrivit om sitt jobb på banan. Samlingen heter *Tusen år på Volvo*, och *Kvasten* har fått lov att återge några bitar av den i detta nummer.

Kvalitetssäkring och död

Det finns en flamma som gror under banor och balanser
Det bubblar någonstans längs stengolvet
Ekar in i plåttaket, darrar genom stålet
Till och med robotarna verkar sjuka
Inflammerade och uppgivna
Med deras blickar bortvända för att ingen ska kunna se
Och någonstans genom snåren av tabeller
Analyser, kalkyler, grafer över stoppminuter
Skymtas som en skepnad bland diagrammen
Tornar upp sin skuggestalt genom korridorerna
Sover som en väldig svart hund utanför kontorsdörrarna

Vår produktionsledare beordrar oss att kontrollera att skruvarna
Vi drar på samtliga bilar, dragits
Efter att vi dragit skruvarna
Vår tid är bleknaden av mobilsurf och klagande
Våra ryggar och medvetanden drivmedel
Vår expertis i att vara levande människor förslösad
Vi är världens sämsta robotar
Som hela tiden frågar om lov att få pissa

Kvasten bad Anders Nordberg berätta om sina dikter.

– Fast än texterna kommer från min egna erfarenhet så tror jag väldigt många kan känna igen sig i dom, säger Anders Nordberg. På det sättet vill jag ge en röst till oss som jobbar på Volvo men också andra vanliga knegare i allmänhet.

– Många gånger så känns det som den verklighet som den här typen av arbetsmiljö och vissa företag vill tvinga in sina arbetare i, helt går i kollision med den dom själva anser att dom befinner sig i, fortsätter han.

– Alltså, vi är alla medvetna människor som bär på olika drömmar och livsöden men detta är något som man i fabriken egentligen vill motverka och reducera tills vi bara är en hop lydiga och tanklösa maskiner. Det är detta som mina texter handlar, avslutar Anders Nordberg.

Boken *Tusen år på Volvo* går att köpa via förlaget Allogenes:
allogenesforlag.tictail.com

Men just därför finns det trots allt något bra med den sorgliga historien om stolarna på Cal. Eftersom de som jobbade där inte gick med på att stolarna försvann utan engagerade sig och fick med fack och skydd, så tvingades företaget erkänna att Arbetsmiljöverkets regler gäller också på vår fabrik: ”**Den som i huvudsak**

arbetar stående eller gående ska ha möjlighet att sätta sig” (§ 38 i AFS 2009:2)

Det bör innebära att även andra som inte har någonstans att sitta vid tillfälliga stopp har möjlighet att få stolar på sina avdelningar. Det som krävs då är förstås att de själva ställer krav på sittplatser.

***Kvasten* ges ut av folk som jobbar på Volvo Personvagnar i Torslanda. Ansvarig utgivare: Lars Henriksson
Vill du ha *Kvasten* i din e-post? Skicka mail till kvastentips@hotmail.com**