

BANA 1:2 EFTER OMBALANSEN

“Katastrofområde!”

Förra veckans ombalans och takhöjning har ställt till problem lite varstans i fabriken. Men frågan är om det finns någon avdelning som drabbats värre än 1:2-an. *Kvasten* gick dit.

– Banan är ett katastrofområde! En av montörerna som varit med länge är inte nådig i sin dom över ombalanseringen.

– Jag har varit med om många ombalanseringar men ingen som liknar den här, säger han. De har grötat ihop balanserna så att vi står på varandra och arbetar.

– Och ergonomin sedan! Vi monterar kupékablage längs efter tröskeln i bilen och nu har de flyttat ner det jobbet till en del av banan där det ligger en ramp. Vi får böja oss ännu mer än innan för att nå ner till karossen.

– Lagledarna springer och stöttar så att det inte ska bli stopp. Det enda cheferna bryr sig om är hur det ser ut uppåt, inte hur det är i verkligheten. “Det är alltid besvärligt i början”, säger de. Men balanserna lär inte flytta på sig själva. De ligger där de ligger. Och så har de kört in en taktökning samtidigt!

Men ska inte SBS (SekvensBalanseringsSystemet) stoppa när det är för tunga varianter?

– SBS-stoppet är ett skämt! Det blir ett litet ryck i banan och så kör den igång igen. Teknikern säger att alla stopp räknas med av systemet. Men jag har ingen nytta av att banan står still om inte bilen är där jag ska jobba.

Vi går vidare till lunchrummet där fler som arbetar på banan sitter och deras irritation går inte att ta miste på. Vi får höra samma historia:

– Alla lagen på banan har fått någon balans som är kass. Det nedre laget fick till och med en ny montering samma dag som de nya balanserna kördes in.

Men det värsta är i början av banan?

– Visst, där är upplägget inte klokt. Där det är som värst överlappar balanserna varandra med 4 meter. Att det inte skulle funka kunde vem som helst förstått redan på pappret.

Att det inte fungerar har nu till och med ledningen fattat. Banan har en x-man och en som stöttar. Riktigt vilken skillnad det är på detta förstår vi inte och ingen verkar veta hur länge stöttnings och x-man ska få vara kvar.

– Vi har ju fyra extra gubbar, säger någon plötsligt när vi försöker reda ut läget och alla tittar frågande.

– De två extra montörerna och så de två chefer som står där hela tiden, förklarar han och alla skrattar.

– Just det, fyller en annan i, vår PL står och “hjärper till”,

Strejker i Kina

Inom några månader är det meningen att vi ska ägas av ett kinesiskt företag. Säkert kommer vi då att utsättas för en massa jämförelser med kostnaderna i Kina. Därför är det mycket glädjande att de kinesiska bilarbetarna nu har börjat höja rösten.

De låga lönerna och avsaknaden av fackliga rättigheter har gjort Kina till ett paradiset för företag från hela världen. Att ge oss in i konkurrens med de kinesiska arbetarna om vem som är billigast är omöjligt och vore också vansinnigt.

EN STATLIG “FACKFÖRENING”

I Kina finns en enda laglig “fackförening” All-China Federation of Trade Unions (ACFTU), Allkinesiska Fackförenings Federationen. Det är ingen oberoende fackförening utan den är hårt kontrollerad av det styrande kommunistpartiet och bara de som är godkända av partiet kan väljas till poster där. ACFTU ser som sin uppgift att “skapa harmoni på företagen”. Strejker är förbjudna och “fackföreningens” uppgift vid de strejker som ändå bryter ut är att få arbetarna att börja jobba igen.

STREJKVÅG

De senaste månaderna har en våg av strejker dragit fram i den kinesiska bilindustrin. Vid Hondas växellådsfabrik i Foshan i sydöstra Kina strejkade de 1 800 arbetarna i flera veckor och stängde på så vis ner fyra av Hondas fabriker i landet. Strejken tvingade företaget att höja lönerna med 24 procent. Det var långt ifrån vad arbetarna krävt men det inspirerade ändå arbetare vid andra Hondafabriker att strejka för högre löner under maj och juni. Bland annat i Zhongzan där 1 500 arbetare, mestadels unga kvinnor, gick ut i strejk. Företaget svarade med polis och strejkbrytare men fick till slut gå med på 20-procentiga lönelöft.

I mitten av juni spred sig strejkerna till flera av Toyotas fabriker i Kina vilket tvingade även det företaget att stoppa produktionen vid sin största kinesiska monteringsfabrik. Även inom andra branscher har strejker spritt sig de senaste månaderna.

STREJKKOMMITTÉ

Att öppet trotsa företaget leder lätt till att man får sparken i Kina och de flesta strejker som ägt rum tidigare har därför varit spontana utbrott som snabbt gått över. Vid flera av den senaste tidens strejker bröts detta mönster. Vid Hondas fabrik i Foshan valdes till exempel en strejkkommitté för att förhandla med företaget. Ett första steg mot en verklig fackförening vald av arbetarna själva.

OBEROENDE FACK

En som tog risken och stack ut huvudet var en ung kvinna, Li Xiaojuan, som tillhörde de 16 personer som valdes att företräda sin arbetskamrater vid strejken vid Honda i Foshan. I ett modigt ett öppet brev skrev hon att deras strejk inte bara gällde deras egna löner: “Alla borde försvara sina egna

Forts. "Katastrofområde"

försöker langa över dragaren när vi är nerjobbade så att det inte ska bli banstopp. Men han är mest i vägen. Välder ut hylsor och så.

Och den andre chefen?

– Han står mest och stirrar och antecknar, fyller några andra i. Det är stressande och inte särskilt kul att ha honom hängande över axeln hela tiden.

Vad ska man göra åt saken då?

– Ja, till att börja med får de väl sätta till folk så att det fungerar. Det går att göra direkt. Men så snabbt som möjligt måste balanserna flyttas så att vi kan jobba utan att behöva stå på varandra!

– Det är inte vi som ställt till det så det borde inte vara vi som drabbas, avslutar någon och det verkar alla hålla med om.

Förhoppningsvis har detta löst sig innan vi har hunnit trycka **Kvasten**. Men det har redan kostat mycket kraft och skapat dålig stämning.

Det är också rätt typiskt för hur företaget agerat på senare tid: "Släng in något och se hur det funkar. Även om det är åt skogen kanske de som jobbar vänjer sig efter ett tag. Och det drabbar ju bara montörerna..."

Vi minns hur det gick till när Bulycke flyttades in i TC. Då var det inte bara två chefer som stod och hoppade bredvid banan.

*Intervjuade gjorde
Magnus Söderberg
och Lars Henriksson*



Hur har ombalanseringen gått på er avdelning? Känner ni igen problemen från bana 1:2 eller har ni lyckats lösa dem? Alla erfarenheter är intressanta för andra. Kontakta oss så intervjuar vi! Ni kan framträda med namn eller vara anonyma om ni vill.

Prata med oss som gör **Kvasten eller maila till kvastentips@hotmail.com**

Forts. "Kinesiska strejker"

rättigheter och förr eller senare kommer vi att börja bygga vår egen oberoende fackförening."

GODA NYHETER

Att en ung kvinna vid Hondas löpande band i Kina idag vågar gå ut på detta sätt är mycket goda nyheter. Inte bara för de kinesiska arbetarna utan även för oss. Ska vi kunna försvara våra jobb är fackliga rättigheter för de kinesiska arbetarna mycket viktigt och bör få stöd från våra fackföreningar.

Strid om bemanningsföretag

På Volvo i Olofström har Metall sagt nej till bemanningsföretag. På det mest välbesökta medlemsmötet sedan 70-talet beslutade medlemmarna i slutet av maj att ge sin klubbstyrelse i uppdrag att försöka stoppa Volvo från att ta in bemanningsföretag och istället anställa uppsagda Volvoanställda.

Facket och företaget förhandlade om frågan men företaget avslutade ensidigt förhandlingarna tog in bemanningsföretag mot fackets vilja.

Enligt den lokala tidningen Sydöstran har detta lett till starka protester bland metallarna på företaget.

För någon vecka sedan framkom det även att Volvo i Olofström tagit in praktikanter som de sedan satt att köra fulla jobb. Även detta har det lokala facket reagerat kraftigt mot.

Även här på Torslanda finns exempel på att folk som Volvo sade upp har kommit tillbaka som anställda på bemanningsföretag.

Fler och fler av dem som kommer in på arbetsplatserna i Sverige idag är inhyrda från bemanningsföretag. Enligt LO-tidningen säger 9 av 10 bemanningsföretag att de kommer att öka antalet anställda.

Denna utveckling beror givetvis inte på dem som arbetar på bemanningsföretagen. De allra flesta av dem vill också ha trygga jobb. Orsaken är att arbetsgivarna vill ta så lite ansvar för sin personal som möjligt och ha så otrygga anställningsvillkor som möjligt.

Därför får vi hoppas att våra fackliga representanter från Volvo inte bara pratade med ledningarna för Geely och den statskontrollerade "fackföreningen" när de var i Kina i vintras utan även passade på att få kontakter med dem som försöker bygga upp oberoende fack i bilindustrin. Än har vi tyvärr inte hört några rapporter om detta.

Kvasten kommer i alla fall att försöka göra vad vi kan för att hålla koll på vad som händer våra kinesiska kollegor i framtiden.

Lars Henriksson

EGOISTER BLIR LÄTTARE CHEFER

Undersökningar i USA menar att ungefär en procent av befolkningen kan vara så kallade narcissister. Deras kännetecken är arrogans, extrem självupptagenhet, avsaknad av empati och höga tankar om sig själva. Christian Enger Gimsø, som forskar om ledarskap vid Handelshøyskolen i Oslo, menar att personer med en sådan störning har en tendens att hamna i ledande positioner. Just genom att de har lätt att framställa sig själva som duktiga och självsäkra. klarar de sig ovanligt bra i anställningsintervjuer. Detta skriver tidningen **Du & Jobbet** om i sitt juninummer. Gimsø menar att sådana chefer kan bli dyra för företagen genom att de skapar vantrivsel och ökad sjukfrånvaro bland personalen.



LOKALA FÖRHANDLINGARNA

I förra **Kvasten** kritiserade vi den obefintliga informationen om vad som händer i de lokala löneförhandlingarna. Gruppstyrelse 20 tog tydligen åt sig och kom med ett blad där det, inklämt mellan semesterhälsningar och familjedagar, finns en ruta med information om förhandlingarna.

Där får vi reda på följande fakta om förhandlingarna:

Klubbstyrelsen ska lämna över en lista med krav till företaget och företaget kommer att lämna över en lista med krav till klubbstyrelsen.

Efter denna uttömmande information får vi en insatt bedömning av läget:

"Som alltid i en förhandling är det ge och tag och vi får se vad som händer..."

Så bra. Nu känner alla vi medlemmar oss djupt delaktiga i den fackliga verksamheten. Eller?

Behövs **Kvasten**?

Tycker du det så ge den ett handtag! Lämna ett bidrag till tryckkostnaderna eller hjälp till att sprida den på din avdelning eller den bredvid. All hjälp mottages tacksamt.

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