



MEDLEMSBLAD FOR DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

Nr. 5

MAJ 1952

28. Aargang

Dansk Lokomotivmands-Forbunds 19. ordinære kongres

Torsdag den 12. juni 1952 i Forsamlingsbygningen
Rømersgade 22, København.

Kongressens dagsorden:

- Kl. 9 præcis aabnes kongressen.
1. Mandaternes prøvelse.
 2. Vedtagelse af forretningsordenen.
 3. Valg af ordstyrer og sekretærer.
 4. Beretning om virksomheden.
 5. Regnskabet.
 6. Behandling af indkomne Forslag.
 7. Valg af formand.
 8. — hovedkasserer.
 9. — næstformand.
 10. — 2 hovedbestyrelsesmedlemmer.
 11. — 2 suppleanter.
 12. — 2 revisorer.
 13. — 2 suppleanter.
 14. Fastsættelse af mødested for næste ordinære kongres.
 15. Eventuelt.

P. H. V.

C. P. Einshøj.

Delegerede til kongressen anmodes om selv at bestille logi i god tid.

Forslag, der ønskes behandlet paa kongressen, maa være undertegnede i hænde senest 28. maj.

C. P. Einshøj.

Dansk Lokomotivmands Forbund

Udkast

til

forretningsordenen.

1. Kongressen vælger 2 ordstyrere og 3 sekretærer. Hvert møde ledes af en ordstyrer med bistand af 2 sekretærer.

Ordstyrerne ordner indbyrdes ledelsen af møderne. Ønsker den ledende ordstyrer at udtale sig under et punkt eller en sags behandling, overgiver han midlertidig ledelsen til den anden ordstyrer.

2. Ved afstemninger (lovændringer undtagne) gælder almindelig stemmeflerhed. Skriftlig afstemning kan fordres ved mindst 5 delegerede. Naar afstemning ved haandsoprækning er foretaget, kan skriftlig afstemning ikke forlanges, med mindre halvparten af de delegerede har undladt at stemme.

Alle afstemninger foretages fra de delegeredes plads.

3. Den ledende ordstyrer søger saa vidt muligt at tilendebringe behandlingen af den foreliggende sag inden mødets slutning. Han kan derfor stille forslag om debattens afslutning og om begrænsning af tiden for talerne.

Saadant forslag kan ogsaa stilles af kongressens øvrige deltagere.

4. Til formforslag, d. v. s. forslag 1) om sagers afvisning, 2) om sagers udsættelse, 3) om udvalgs nedsættelse, 4) om debattens afslutning, 5) om forslags tilbagetagelse, 6) om en sags genoptagelse o. s. v., kan ikke stilles ændringsforslag.

5. Hovedforslag og ændringsforslag kan ikke indleveres, efter at afslutningen af debatten om det først foreliggende hovedforslag er vedtaget, med mindre kongressen vedtager at aabne debatten paany.

6. Forslagsstillerens hovedforslag og ændringsforslag, som stilles, skal indleveres skriftlig til ordstyreren med navn og nr. paa den afdeling, vedkommende repræsenterer.

7. Sekretærene fører kongressens forhandlingsprotokol, der kun skal indeholde diskussionsemnerne og de vedtagne beslutninger med angivelse af stemmetal for og imod. Ved eftermiddagsmødets begyndelse oplæses protokollen for formiddagsmødet.

8. Møderne begynder til den i forretningsordenen fastsatte tid uanset de mødtes antal.

9. For nærværende kongres fastsættes møderne saaledes:

Fra kl. 9 til 12,30,
fra kl. 14,30 til slut.

Kongressen 1952.

Den 12. juni d. a. samles vi atter til vor ordinære kongres, der som tidligere meddelt, afholdes i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København, for at drøfte hvad der er sket i den forløbne periode og for at lægge planer for den kommende tid.

Hvad den kommende tid vil bringe, kan vi paa forhaand ikke vide noget bestemt om, men en ting ved vi, nemlig, at dyrtiden hærger vor tid i en uhyggelig grad og at den ventede regulering er en paakrævet nødvendighed.

Man maa haabe, at den kommende regulering vil faa den tilsigtede virkning, nemlig at skabe stabilisering i tjenstemændenes levestandard, en stabilisering, der ikke straks opluges af en fornyet prisstigning.

Tiderne er vanskelige ogsaa for privatbanerne, men troen paa banernes nytte og nødvendighed er ikke uddød endnu, den stærkt igangværende modernisering vil forhaabentlig kunne tilfredsstille fremtidens trafikkrav paa en saadan maade, at ikke alene banerne og banernes personale, men ogsaa publikums krav bliver tilfredsstillet, thi dette er en tvungen nødvendighed for at privatbanedriften kan bevare sin eksistensberettigelse.

Tiden maner til sammenhold for alle, som har fælles interesser, og vi har ikke raad til at spille vore kræfter i indbyrdes uenighed. Enighed og sammenhold maa der til, og paa den kommende kongres vil vi kunne drøfte de problemer, der har ligget for i den svundne periode, saavel som dem der forestaar, og som der skal tages stilling til.

Vel mødt til kongressen den 12. juni.

Personalialia.

Afdelingsformændenes opmærksomhed henledes på når nye medlemmer optages, da at sende deres fagforeningsbog, som skal være frameldt smedeforbundet, samt deres tydelige postadresse til hovedkassereren.

Når medlemmer flytter fra et sted til et andet, skal de til det stedlige postkontor anmelde deres nye postadresse.

Afd. 39. Køge—Ringsted Jernbane.

Maskinarbejder Bent V. Gede er fra 1. april 1952 udnævnt til motorfører og fra samme dato overført til Dansk Lokomotivmands Forbund.

Afd. 19.

Motorfører E. Assenholt, Kongensgade 23, 4, telf. 1548, er fra 1/4 1952 valgt til afdelingsformand for afd. 19.

Afd. 35. Præstø—Næstved Jernbane.

Dødsfald: Lokomotivfyrbøder Hans Petersen afgaaet ved døden den 12. februar 1952.

Afd. 28. Sydfynske Baner.

Dødsfald: Pens. Lokomotivfører Chr. Rasmussen, Aarslevgade, Nyborg, er afgaaet ved døden den 12. april 1952.

Min inderligste tak

til min afdøde mands medansatte ved bane-, maskin- og trafikafdeling ved T. K. V. J. for pengegaven til et varigt minde.

Helga Buchl Gaarde,
Vorbasse st.

Til hjælpe-kassens repræsentanter og medlemmer.

I de nærmeste dage udsendes til samtlige kredse indbydelser og program for hjælpe-kassens general-forsamling og tilsluttende udflugter paa Bornholm den 17. juni og efterfølgende dag.

Afdelingen ved D. B. J. har tilrettelagt et indholdsrigt program for dagene, og alt tegner til, at det bliver saa udmærket ordnet, at man faar besøgt alle de mest omtalte og skønneste steder paa „Østersøens perle“.

Damperen, som vi om natten sejler med til Rønne, ankommer kl. 7,00, og 15. min efter kører vi med særtog til Sandvig, hvor indkvarteringen finder sted paa Alexandersens hotel. Her holdes general-forsamlingen kl. 9,20, medens de deltagende damer faar en udflugt i bus bl. a. til Johns kapel. Efter mødet

og udflugten frokost. Eftermiddagen anvendes til spadserer- eller bustur til Hammershus ruiner m. m., og om aftenen er der middag paa hotellet med efterfølgende selskabeligt samvær.

Onsdag foretages rundtur paa øen i D. B. J.'s flotte turistbusser, der velvilligst af banens ledelse er stillet til raadighed hertil. Der køres til Helligdomsklipperne, Gudhjem, Østerlars rundkirke, Svaneke og Neksø, hvor frokosten indtages paa „Hotel Halleklippen“; derfra over Balke strand, Snøgebæk, Dueodde til Rønne, og her venter middagen paa hotel „Fredensborg“ syd for byen. Efter middagen bliver der tid til et kort besøg i byen, forinden damperen sejler kl. 22,45.

Hjemrejsen fra Rønne kan foretages, naar man selv ønsker det, saaledes at turen til Bornholm kan forlænges efter behag, og der bliver herved ogsaa mulighed for yderligere besøg paa øens mange skønne steder, og vil deltagerne benytte sommerferien til turen, saa kan 8—14 dage udmærket anvendes til den oplevelse, det er at se Bornholm.

Det er ikke blot kredsformænd og repræsentanter, som kan deltage i denne særdeles billige og fornøjelige tur, men alle medlemmerne er meget velkomne. Derfor ventes der i aar stor tilslutning til denne „eventyrrejse“.

Bornholms Turistforening skriver i en brochure. „Optakten til eventyret er afrejsen fra Havnegade med de hvide bornholmerbaade, og naar trosserne gaar, brister de baand, der binder Dem til dagliglivets bekymringer. — De har ferie“.

Hold ferie i aar sammen med venner og kollegaer paa Bornholm.

Kalvehave, den 15. april 1952.

Ove Marcher.

„Otte dage paa højskole“.

Hold sommerferie paa Roskilde højskole.

Tredie aar i træk henvender Roskilde højskole og elevforeningerne fra Roskilde og Esbjerg sig til alle interesserede med tilbud om en sommerferie ud over det almindelige. I den tredie uge af juli — fra den 13. til den 19. — staar højskolen aaben for gamle venner og for alle andre, der kunne ønske at opleve otte dage paa højskole sammen med familien. Kursuset er lagt saaledes til rette, at der bliver rigelig tid til at slappe af. Der er foredrag formiddag og aften, og for at baade mand og kone kan overvære foredragene er der hver formiddag en legeplads-lærerinde, der tager sig af børnene.

Foredragsholderne bliver næstformand i D. s. F. Einar Nielsen, fabrikinspektør fru Vibeke Krüger, forstander Otto Krabbe, sekretær i Snedkerfor-

bundet Viggo Svane, sekretær (tidl. højskolelærer) Ebbe Munk, kunstmaleren G. Sand Christiansen, højskolelærerne Viggo Molin og Ditlev Jensen. Arbejdernes Kunstforening har hele ugen en udstilling af malerier. Desuden er der udflugt til Køge, hvor Junckers Savværk beses, Vallø m. m.

Prisen for opholdet — alt iberegnet — er 75 kr. pr. voksen person, børn efter aftale med skolen. Skriv snarest muligt til Roskilde højskole, Roskilde, efter nærmere oplysninger. Ved indmeldelse til kursus bedes ti kr. indsat paa skolens girokonto 354 50.

K. B. Andersen.

Rapport

for studierejse til Amerika (4/6—26/10 1951)

(fortsat)

De amerikanske fagforeninger arbejder frem for alt for en højere pengeløn til deres medlemmer. Man hører undertiden her i landet den opfattelse gjort gældende, at amerikanske arbejdere er mere interesserede i en højere produktion end danske arbejdere. Dette er selvfølgelig ikke rigtigt. Arbejderne i U. S. A. er nemlig kun interesserede i en højere realløn. Hvis der gøres forsøg paa at skabe en øget produktion i U. S. A., uden at man samtidig sikrer arbejderne deres rimelige part af udbyttet, saa er forsøget dømt til at mislykkes.

Selve overenskomstforhandlingerne er en del mere højrostede, end vi er vant til herhjemme. Det kan naturligvis være ubehageligt for en arbejdsgiver at faa forelagt et detaillert og afslørende regnskab for, hvad der er sket i hans virksomhed det foregaaende aar, og i et par forhandlinger, hvor jeg deltog som repræsentant for automobilarbejdernes fagforening, blev der da ogsaa smækket en del med dørene. Imidlertid gik det her — som i de fleste andre tilfælde — saadan, at arbejdsgiveren maatte bøje sig for de kendsgerninger, man lagde frem for ham, og arbejderne opnaaede det, de ønskede.

At ikke alle arbejdsgivere i U. S. A. vil have „krig“ med arbejderne, er en behagelig kendsgerning. Som et eksempel bør General Motors her nævnes. I den sidst oprettede overenskomst mellem denne koncern og fagforeningen er indføjet en paragraf, som jeg her gengiver:

§ 101 a: — Den aarlige opmuntringsfaktor, der er indbefattet i denne paragraf, tjener som anerkendelse af, at en fortsat forbedring af de ansattes levestandard afhænger af teknisk fremgang, bedre værktøj, metoder, arbejdsprocesser og udstyr og en

samarbejdsvenlig indstilling fra alle parter side i saa henseende. Yderligere anerkendes det, at det er et sundt, økonomisk og socialt maal at producere mere med den samme mængde menneskelig anstrengelse.

I henhold hertil skal alle ansatte, der omfattes af denne overenskomst, modtage en lønforhøjelse paa 4 cent (ca. 28 øre) pr. time fra og med d. 29. maj 1950 og yderligere en aarlig lønforhøjelse paa samme beløb 4 aar frem i tiden — sidst 29. maj 1954. Denne lønforhøjelse vil blive tillagt grundbetalingen i hver lønsats.

Jeg drøftede denne overenskomstbestemmelse med adskillige tillidsmænd paa General Motors fabriker, og alle gav udtryk for tilfredshed med den.

Under mit ophold i Detroit havde jeg lejlighed til at møde præsidenten for automobilarbejderne, Walter Reuther, der, som de fleste vil vide, er en overordentlig „stærk“ mand i Amerikas erhvervsliv.

Det vil erindres, at der har været rettet attentater mod hans liv, og een af følgerne af attentaterne har bevirket, at han har mistet førligheden i sin højre haand og arm. Han er til stadighed omgivet af livvagter, hans villa er under uophørlig bevogtning, og hans børn er altid omgivet af bevæbnede mænd, der skal forhindre kidnapning af dem.

Her er et par af hans bemærkninger:

Jeg kender kun lidt til dit land, kammerat, men jeg er glad for, at I derovre kan faa lejlighed til at besøge os herovre og samle fiduser op, der nu specielt egner sig for jer.

Vi har her i vores fagforening oprettet vor egen rationaliseringsafdeling, fordi vi ikke tror paa, at hverken arbejdsgiverens eksperter eller privat drevne af arbejdsgiverne betalte firmaer kigger paa, hvad vi er interesserede i.

Jeg er bange for, at visse europæiske fagforeninger er ved at gaa i staa med det, der er det egentlige formaal med en fagforening, nemlig: at skabe bedre lønninger for medlemmerne. Mange europæiske fagforeninger har saa travlt med at lære medlemmerne, hvad de skal tro og mene om dette og hint, fordi europæisk fagbevægelse gaar saa intimt i spand med et politisk parti. Vi herovre er mere frit stillet og bryder os ikke om at blive bundet af hensyn til hverken den ene eller den anden. Det eneste, vi tager hensyn til, er, hvad der tjener vore medlemmer bedst, og i sammenligning med den europæiske arbejders levestandard er den amerikanske arbejders levestandard slet ikke ringe — vel? Saa vi haaber og tror, at vor vej er den rigtige.

3. Besøg paa fabriker og virksomheder.

Detroit er centret for Amerikas automobilproduktion, og naar man passerer porten ind til en af

verdens største bilfabriker, føler man sig — det gjorde i hvert fald jeg som mekaniker — en smule højtidelig stemt. Denne stemning afløses imidlertid ret hurtigt af betagethed, overraskelse og faglig glæde.

Fabriken, jeg besøgte, havde to hovedsamlebaand — et for karosseriet og et for undervognen. De to baand startede flere hundrede meter fra hinanden, og paa baandene blev der ind imellem hinanden produceret last- og personvogne. Mellem de sidste var der 2-døres, 4-døres med lille motor eller med stor motor. Det hele lignede et syndigt roderi med alle disse modeller imellem hverandre, og i første omgang troede jeg her at have fundet en virksomhed, der manglede en smule system i tingene.

Jeg bad ingeniøren, der viste mig rundt, om at føre mig til det sted, hvor karosse og undervogn, der kom fra hver sin ende af fabriken, mødtes.

Her fik jeg een af min rejses mest betagende faglige oplevelser. Det viste sig nemlig, at karosse og undervogn ankom til det sted, hvor de skulle samles i nøjagtig samme sekund. Snart en lastvogn, snart en personvogn, saa en 4-dørs model, saa en 2-dørs, men meget sjældent i regelmæssig rækkefølge. Dette var en fantastisk præcision! Jeg kiggede spørgende paa ingeniøren, der blot sagde: „Planlægning“!

Og medens vi senere gik rundt i den mægtige fabriksaal, fortalte han mig, hvorledes hele fabrikationen af hver eneste ny bilmodel indtil de mindste detaljer var forberedt og udtænkt paa papiret, før produktionen startedes.

Lad os gaa ned til karosserisamlebaandets første arbejdssted, sagde han, og lad os se, hvad der sker.

Her var beskæftiget fem arbejdere. Paa to hængende transportbaand kom højre og venstre vognside glidende, og da de var ud for arbejdsstedet, hægtede arbejderne vognsiderne af de kroge, de hang paa, og anbragte dem i et stativ, hvor de med nogle enkelte haandbevægelser blev gjort fast netop i den facon, bilen skulle have. Vognbunden var allerede kommet, og i det samme kom taget glidende ned oppefra, og ogsaa det blev gjort fast. Et øjeblik senere havde hver af arbejderne en stor punkt-svejsmaskine i haanden og paa kun — siger og skriver — 30 sekunder svejsede de taget sammen med vognsiderne og de sidste sammen med bunden. Saa kom en kran løbende ovenover, løftede det færdige karosseri op af stativet, satte det paa det store samlebaand, hvor andre arbejdere straks gik igang med at sætte døre og vinduer i. Og efterhaanden antog vognen derefter det udseende, vi kender fra gader og veje. Jeg undersøgte imidlertid, om nu ogsaa en saa hurtigt sammensvejsning af

vognen kunne være af god kvalitet, thi det hele gik saa stærkt, at jeg knapt kunne tro mine egne øjne. Men svejsningerne var gode nok, og de var foretaget lige nøjagtigt paa de punkter, hvor der var mest brug for dem.

Paa det andet baand samlede man chassisrammen.

Jeg lagde her mærke til, at man ikke nittede rammen sammen med rødglødende nagler, men ganske simpelt satte naglerne i hullerne kolde, og derefter med olietrykdvæne kollosale nitemaskiner klemte naglerne sammen. — Dette er hurtigt og mest solidt, sagde ingeniøren, og saa laver det praktisk taget ingen støj.

Hele produktionen er som sagt nøje planlagt paa papiret, før vi gaar igang, og efter vore udregninger kan vi nøjagtigt sige, hvor stor vor produktion vil blive, og vi kan saaledes altid holde de løfter om leverancer, vi giver til vore kunder.

Jeg lagde mærke til, at de allerfleste af de dele, der skulle anvendes ved arbejdet langs samlebaandet, kom ned i hallen oppefra.

Som De saa udefra, fortalte ingeniøren, er denne fabrik paa otte etager, og vi fremstiller her selv 85 % af det, vore automobiler indeholder. Vi har tilrettelagt produktionen paa den maade, at vi starter øverst i fabriken; altsaa paa ottende etage og derefter benytter verdens billigste drivkraft, nemlig tyngdekraften, til delenes transport nedefter. Vi har erfaring for, at denne arbejdsangang er den hurtigste og mest naturlige. Tempoet ved samlebaandene er ikke hæslende, men man arbejder støt og roligt.

Vi har taget tidsstudier paa alt arbejdet her, sagde ingeniøren, ellers var det simpelthen umuligt at tilrettelægge den produktion. Men vi har været varsomme med anvendelse af stopuret, fordi overdrevet brug af dette foruroligere og irriterer arbejderne, og vi har gjort den erfaring, at hvis arbejderne ikke er det, vi kalder „rolige“, gaar det ud over produktionens størrelse og kvalitet. Saa snart en arbejder af en eller anden grund bliver nødsaget til at forlade baandet, har vi en anden til at afløse ham.

I vore tidsstudier har vi naturligvis taget hensyn til træthed, spildtid og ensformighed. — Men, sagde ingeniøren, De kan jo slaa Dem ned her ved baandet, hvor som helst De har lyst, og saa følge arbejdet en tid, saa vil De faa et indtryk af, hvad det er, der sker her.

Det gjorde jeg.

En af arbejderne havde til opgave at sætte vognens fire hjul paa, spænde hjulboltene — med en luftdreven skruenøgle — paasætte navkapslerne samt spænde to møtriker under køleren. Hjulene kom glidende hen til ham paa transportbaand, hjulmø-

trikene havde han i fire smaa kasser, der var anbragt hensigtsmæssige steder, og skruenøglerne laa i fordybninger ned i gulvet. Naar han var færdig med en vogn, havde han et par minutter til at „puste“ i, indtil næste vogn var rykket frem til hans arbejdssted.

En anden mand spændte pyntelister — disse forchromede dikkedarer, som amerikanerne elsker paa deres biler — paa karosse og skærme. Skrueerne havde han i en lille pose, der hang paa maven, og som værktøj anvendte han en skruetrækker, der var saaledes indrettet, at han blot ved et kraftigt tryk paa denne kunne spænde skruen helt ind ved en enkelt haandbevægelse.

Overalt var tempoet roligt og støt. Arbejderne smilte og spøjte med hinanden, tobaksrygning var tilladt overalt — dog naturligvis undtaget paa det sted, hvor der paafyldtes vognen benzin og olie.

Mandskabet her havde saa til gengæld en rygepause formiddag og eftermiddag.

Jeg spurgte den stedlige tillidsmand, om arbejderne var glade for denne arbejdsplads. — Ikke mere end som for saa mange andre, sagde han, men saalænge firmaet efterkommer vore principielle ønsker, kan vi vanskeligt klage. Tidligere havde vi mange vanskeligheder her, men i krigsaarene skete der ligesom en mentalitetsændring hos ledelsen, og dette virkede ogsaa over paa os. Paa daværende tidspunkt var vort land i fare, og alle her — ledelsen som arbejdere — var klare over, at det, det nu drejede sig om, var at producere noget. I 1943 enedes vi derfor her paa fabriken om at oprette samarbejdsudvalg. Et af resultaterne blev, at produktionen øgedes til omtrent det dobbelte i løbet af godt et halvt aar.

Fra arbejderside stilledes der ideer med hensyn til arbejdsforbedringer til raadighed, og blev ideerne fundet anvendelige, fik vi vore procenter af udbyttet. Vi forlangte rimelige lønforhøjelser i takt med produktionsforøgelsen, og vi fik det meste af, hvad vi forlangte.

Nede ved samlebaandets ende triller der hver 39. sekund en færdig bil af baandet. Den ruller ned paa gulvet, startes og kører hen over en „grav“, hvori sidder en mand klar til at justere den automatiske gearkasse. Medens dette foregaar pudses vinduerne, forlygterne indstilles, signalapparaterne efterses og slutinspektøren sætter sine initialer paa vognens papirer. Jeg kigger en gang i papirerne — vognen skal til Californien. Jeg faar lov til at køre den de første meter. En ny bil er født, men den bliver ikke ensom i U. S. A.; den har 50 millioner brødre rundt omkring i landet.

Fra Detroit startede jeg den 13. august alene paa min rejse rundt til forskellige fabriker og virksomheder. Først besøgte jeg Swift Packing Company i Chicago. Der var ikke meget „jern“ i denne virksomhed, der er en af verdens største konservesfabriker. Alligevel var det naturligvis en stor oplevelse at følge en gris og en ko fra de blev slagtet, og til de gik ud af fabriken anden ende i daaser. Virksomheden var iøvrigt højt rationaliseret derhen, at slagtninger, udskæring af kødet og tilberedningen til konserves foregik paa samlebaandsmaner.

Fra Chicago fortsatte jeg nordpaa til Milwaukee, hvor mit maal var Harley-Davidson Motorcyklefabrikerne. Paa forhaand var jeg indstillet paa at se en højmoderne virksomhed, og jeg blev derfor lidt skuffet ved at opdage, at fabrikerne var gammeldags, produktionen ikke særligt rationelt lagt an, mange maskiner var udslidte og kassable, og lokalerne var mørke og kedelige. Hovedparten af de producerede motorcykler leveredes — saa vidt det blev mig fortalt — til politiet og militæret, og kun et faatal blev sendt paa markedet i U. S. A.

Der er ikke særlig stor efterspørgsel efter motorcykler derovre — vel sagtens fordi bilerne er hvermands eje.

Harley-Davidson har iøvrigt startet produktionen af en lille totakts motorcykle, som man haabede at faa fornøjelse af eventuelt som eksportvare til Europa (!).

Næste ophold gjorde jeg i Niagara, hvor jeg besaa Bell-Airkraft Company. Denne virksomhed fremstillede forskellige dele til forsvarsministeriet i Washington — blandt andet dele til de meget omtalte stratosfære-raketter — og jeg kunne derfor ikke umiddelbart faa lov at se lokaliteterne, men maatte vente paa tilladelse fra Washington. Dette havde jeg ikke tid til, og jeg nøjedes derfor med at drøfte forskellige produktionsspørgsmaal med chefen for personaleafdelingen samt sammen med ham at gennemgaa firmaets overenskomst med fagforeningen.

I Buffalo besøgte jeg en mindre maskinfabrik: Houde Engineering Company. Jeg havde her lejlighed til at konstatere, at en amerikansk skruestikarbejder ikke paa det nærmeste er i stand til at udføre saa forskelligartet arbejde, som en dansk arbejder er.

Tillidsmanden paa stedet fortalte mig, at firmaet var meget venligt indstillet overfor arbejderne, idet ledelsen havde konstateret, at en velvillig overfor fabriken indstillet arbejderstyrke var af meget større værdi end arbejdere, der ideligt gik rundt og følte sig slet lønnet og iøvrigt daarligt behandlet.

I Newcastle i staten Delawaere besøgte jeg en mindre flyvemaskinefabrik. Indehaveren gennemgik

fabriken planlægnings afdeling med mig, og det fremgik her, at før man startede en produktion, var alt vedrørende produktionens enkeltheder klarlagt paa papir. Ud fra disse beregninger kunne man altid holde tidsfristerne for leveringerne, vidste altid, hvad det færdige produkt kom til at koste, vidste hvor mange arbejdere, man skulle have beskæftiget fremover, og hvor store udgifterne til produktionens forskellige faser ville blive.

Det blev understreget af direktøren, at en god planlægningsafdeling simpelthen var uundværlig paa en virksomhed som denne.

I staten Ohio besøgte jeg herefter en række byer.

I Cleveland — en by paa Københavns størrelse — besaa jeg White Motor Company's lastbilfabrik, og den der tror, at det kun er i Detroit, der laves biler, maa tro om igen. Denne virksomhed var højmoderne, og det var egentlig her, jeg fik mit første indtryk fra amerikanske fabriker stadfæstet hvad angaar den amerikanske arbejders anvendelse af sine muskler. Han anvender nemlig ikke sine muskler nær saa meget, som hans danske kollega.

Paa fabriken her i Cleveland var der alle mulige og — fristes man til at sige — umulige hjælpere til arbejderne. Skulle en eller anden motordel transporteres bare et par faa skridt, saa havde man en lille elektrisk vogn at benytte. Skulle et eller andet løftes en smule, da havde man en lille eller stor elektrisk kran. Hvor der overhovedet var mulighed for det, sad arbejderne ned til arbejdet. Lokalerne var velventilerede, godt belyste, og efter samtaler med forskellige af virksomhedens tillidsmænd fik jeg det indtryk, at denne virksomhed gjorde ikke saa lidt for at lette arbejderne gennem deres job.

Senere spurgte jeg en af fabrikenes direktører, om dette var noget nyt paa stedet? — Næh, svarede han, vi har i adskillige aar haft den opfattelse, at en træt arbejder intet er værd for en fabrik. En arbejder yder mest lige før han bliver træt, og det er derfor en af vore opgaver at paase, at ingen af arbejderne bliver trætte.

I Springfield besøgte jeg en anden automobilfabrik; nemlig International Harvester. Her fik jeg omtrent det samme indtryk som paa fabriken i Cleveland. Hos Harvester havde man et meget interessant sikkerhedssystem paa fabriken. Eksempelvis kan nævnes, at alle, der færdedes paa fabriken omraade, skulle bære sikkerhedsbriller. Formanden for sikkerhedsudvalget fortalte mig, at baade arbejdere og ledelsen paa virksomheden var enige om, at der ikke var nogen grund til, at man udsatte sine øjne for fare, naar man for et relativt lille beløb kunne købe et par briller, der udgjorde en saa godt som

100 pct. beskyttelse mod næsten alle tænkelige farer. Fabriken købte saa brillerne, og arbejderne anvendte dem.

Jeg fik overladt et par, som blev demonstreret for mig. De blev kastet ned paa et cementguld uden at gaa i stykker, og selv ret stærke hammerslag gjorde ingen skade paa dem. Til sidst knuste man et brilleglas paa en ambolt, og det viste sig, at splinterne, paa grund af en særlig støbemetode alle alle var runde og uden skarpe hjørner.

I Dayton, Ohio, besøgte jeg to mindre virksomheder, nemlig Aero Products Plant og Moraine Product Plant.

Begge steder fremstillede man dele til flyvemaskiner. Det ene sted saaledes nogle enormt store flyvemaskinepropeller. De var saa store, at man ikke kunne støbe dem af en gang, men maatte støbe to halvdele og senere svejse disse halvdele sammen.

Jeg fulgte en saadan svejseoperation, og jeg havde efter svejsningen lejlighed til at konstatere i et røntgenapparat, at svejsningen var homogen. Iøvrigt gjaldt det for alle virksomheder i Amerika, at man anvendte røntgen meget ofte for at sikre sig, at de fremstillede produkter var af fineste kvalitet.

Mange menneskeliv kan ofte være afhængige af en lille skrue, sagde man, og derfor laver vi en lille skrue lige saa omhyggeligt som en stor og dyr maskindel.

I Cincinnati, Ohio, var der, da jeg kom til byen, møde for et stort antal af byens fagforeningsledere og tillidsmænd. Jeg deltog i mødet og konstaterede, at man ogsaa her havde en mødepraksis, der afviger fra den, vi bruger her i landet. Eksempelvis har man i Amerika ved de allerfleste møders begyndelse en lille ceremoni, hvor man hilser flaget — The Stars and Stripes — og ofte indledes møder og kongresser med, at en præst holder en kortere eller længere religiøs tale.

Naar en eller anden af de tilstedeværende ønsker at deltage i debatten, taler vedkommende fra sin plads i lokalet; — dette var i hvert fald tilfældet ved en række af de møder, hvor jeg deltog.

Formanden har en overordentlig stor og respekteret position, han tiltales med: hr. formand, og det er iøvrigt tydeligt, at alle bestyrelsesmedlemmer og dirigenter nyder udstrakt respekt. Dette er givet ogsaa nødvendigt, idet det kan ske, at et møde i allerhøjeste grad kan udarte — hvilket iøvrigt ogsaa kan ske her i Danmark.

I Cincinnati besøgte jeg en fabrik for automobilm-paahængsvogne, hvor man praktiserede et interessant anciennitetssystem. Det var saaledes, at først og fremmest tillidsmanden og dernæst klubbestyrelsesmedlemmerne havde fabrikkens højeste anci-

ennitet, uanset om de var mellem de sidst antagne. Dernæst havde hver arbejder et personalekort, hvorpaa blev noteret forskellige bemærkninger om arbejderen. Mange forsømmelser, daarlige arbejdspræstationer, drikkeri og ligegyldighed gjorde, at man afskedigede saadanne arbejdere før andre, hvis kort havde bemærkninger om pligttrøskab, dygtighed, paapasselighed o. s. v.

I Pittsburg opholdt jeg mig kun en enkelt dag hos staaarbejdernes fagforening. Det kunne derfor kun blive et ret overfladisk indtryk, jeg kunne danne mig af denne store organisation, og jeg skal ikke her fortælle ret meget om den. Et af de interessanteste omraader paa staaarbejdernes program er den saakaldte Job Description. Dette system er oprettet for lettere at finde frem til de lønninger, der skal gives til ufaglærte i industrien. Med nogle sindrigt udarbejdede skalaer som grundlag — eksempelvis siger een af skalaerne, at hvis en arbejder kan operere en boremaskine, skal han have 4 point — udregner man en passende løn.

Foruden for sine mekaniske færdigheder faar arbejderen point for evnen til at arbejde efter en tegning, for trivialitet o. s. v., og hvis han for eksempel har en slutsum af 16 points, slaar man efter paa skalaen og konstaterer, at til 16 point svarer en lønning paa 1,42 dollar pr. time.

Pr. flyvemaskine rejste jeg fra Pittsburg til Knoxville i sydstaten Tennessee, hvor jeg besøgte The Tennessee Valley Authority. Kontorchef Jørgen Paldan har i sin bog: „Amerika er anderledes“ beskrevet hele dette kæmpeprojekt, og der er saaledes ingen større grund til for mig at genfortælle historien om det første store offentlige arbejde i Amerika.

Fra Knoxville vendte jeg tilbage til New York City, hvor jeg tilbragte tre dage i Idlewild lufthavn hos firmaet Lockheed's reparationsværksted for flyvemaskiner. Jeg fulgte her forskellige store reparationer, tankrensninger og lignende og fandt — som det saa ofte var tilfældet indenfor flyvemaskineindustrien — en stab af veltrænede eksperter, der mere betragtede deres arbejde som en hobby, end noget, de skulle leve af. Man havde paa dette sted skiftet fra 48 timers arbejdsugen til 40 timers ugen for ikke saa længe siden, og det blev mig fortalt, at produktionen ikke var gaaet ned med mere end mellem 2 og 3 pct. — 40 timers ugen er som bekendt almindelig i hele Amerika.

Næste etape paa min rundtur gik til Texas — Amerikas Jylland — hvor jeg i Dallas opholdt mig en tid paa Ford Fabriken. Her fik jeg afrundet mine indtryk af problemet: forslag fra arbejderne til produktionsforbedringer og arbejdsforenklinger.

Problemerne med fremsættelse af ideer har man efter min mening ordnet paa en god maade, og det er min opfattelse, at heri ligger een af aarsagerne til, at Amerika stadig er i stand til at fremvise verdens fineste produktionsevne. Det var nemlig saaledes, at arbejderne paa de allerfleste amerikanske fabriker var meget villige til at frembringe nye ideer i det daglige arbejde, og det er nu engang ham, der staar ved arbejdet, der i de allerfleste tilfælde bedst kan se, hvorledes een eller flere fremgangsmaader og operationer kan forbedres.

Hos Ford i Dallas, hvor 1200 mand producerer omtrent 2 færdige automobiler hvert minut, faar ledelsen af fabriken hver maaned omkring 125 forslag fra arbejderside.

Hvad faar nu arbejderne ud af at stille en brugbar ide? — For det er med dette, hele systemet staar eller falder. For eksempel var følgende ordning ikke ualmindelig i Amerika:

Forslagsstillere, hvis ideer kan udnyttes, faar de første tre maaneders nettobesparelse i produktionen, og derefter i flere tilfælde et lille aarligt udbytte, og dette er naturligvis noget, der kan mærkes i tegnebogen.

Jeg talte et sted med en arbejder paa en fabrik, der fremstillede støddæmpere til automobiler. Denne arbejder havde lavet en lille teknisk forbedring i samlearbejdet, og han havde faaet udbetalt et beløb paa lidt over 2.000 kr. for de første tre maaneders indtægt.

En anden arbejder havde faaet udbetalt over 11.000 kr. for en ide paa en automobilsamlefabrik. Hans forslag bevirkede, at to mand kunne undværes eet bestemt sted i samlearbejdet, og disse blev saa — ikke afskediget men — flyttet til en anden afdeling i fabriken. Her er vi ved noget afgørende, som efter min mening er en medvirkende aarsag til, at en del danske arbejdere ikke er alt for begejstrede for rationaliseringen.

Det maa sikres os, at man ikke gør vore kammerater arbejdsløse paa grundlag af vore eventuelle forslag om arbejdsforenklinger, og vi maa ogsaa kunne føle økonomisk, at vi har givet fabriken noget. — Et rimeligt direkte udbytte bør være resultatet af en god og brugelig ide.

Paa Ford fabriken i Dallas havde man endvidere et interessant sikkerhedssystem. Man havde mellem fabriken forskellige afdelinger etableret en konkurrence om, hvilken afdeling, der hver maaned kunne fremvise den mindste ulykkesprocent. Fabriken var inddelt i seks afdelinger, og ved indgangen til virksomheden markerede en stor tavle med figurer,

hvorledes den indbyrdes stilling mellem afdelingerne var.

Det er klart, at der er større risiko for ulykker i en smedie end paa afdelingen for smaatingsmontage, men dette var der ved et specielt udregningssystem taget hensyn til. Hver maaned blev sikkerheds-„løber“ kørt, og den vindende afdeling fik en smuk plaquette i præmie.

De allerfleste amerikanere er meget interesserede i spil og konkurrencer, og disse egenskaber havde man her udnyttet paa en fiks maade til gavn og glæde for alle.

At der saa ikke paa fabriken i Dallas kunne beskæftiges sort arbejdskraft, er en ganske anden historie.

Fra Texas havde jeg amerikarejsens mest betagende flyvetur over til San Francisco i Californien. Mit maal var her blandt andet United Airlines reparationsværksted for flyvemaskiner. Disse værksteder gaar almindeligvis for at være verdens største og bedst indrettede i sin art. Det vigtigste, jeg blev gjort bekendt med paa denne virksomhed, var, at man var gaet bort fra brugen af tidsstudier. Paa mit spørgsmaal til overingeniøren om hvorfor, svarede han: „Det er vor erfaring, at tidsstudier forringer kvaliteten af arbejdet, og i vor branche er det ofte et spørgsmaal om liv eller død om vort arbejde er betryggende og gennemgribende udført. Derfor kan vi ikke bruge systemet her“.

Arbejdet var iøvrigt paa denne virksomhed tilrettelagt paa almindelig maade. I een afdeling blev motorerne eksempelvis adskilt og rensset. Rensningen foregik paa den maade, at de enkelte dele blev hængt paa et transportbaand, der løb gennem nogle mægtige beholdere, hvori rensningen foregik.

Naar delene kom ud af beholderens ende, var de nydelige og rene og gik derefter til inspektion og eventuel udskiftning.

Paa samme maade med flyvemaskinens øvrige dele; alt blev adskilt og efterset, hver paa sin afdeling.

Tempoet paa værkstederne var roligt og jævnt, og det var ogsaa her mit indtryk, at hovedparten af de beskæftigede havde dette arbejde ikke alene fordi de skulle tjene penge, men fordi arbejde af denne art var deres hobby. (fortsættes)

Værn Vore Værdier:

Anvend kun lovlige sikringspropper! Brugen af reparerede sikringer eller erstatninger medfører livs- og brandfare og er forbudt.