

*Ja isku rintaan mesturia sattuu —  
Ah, miten suuri ruhons' heilahtaa,  
Ja ylä loshe'in hurraahuudet tultuu,  
vain jännitys nyt kaikki valloittaa,  
Ain' nopeammaksi toiston tahti varttuu,  
— ja outo tunne miljoonikin tarttuu.*

*Nyt yltyy luisto niinkuin rajutuuli.  
Työn nyrkki salamana singahtaa —  
Se vihollisen kiilusilmät sulki —,  
hän kaatuu kasaan, vihloin vingahtaa  
ja tajutonna reunamalle suortuu.  
— Nyt pohjajoukkoin hurraahuudet kaikuu.*

*Kun ajan päälläyneeksi kello soittaa,  
luo voittajan nyt Historix siirtyy.  
Työn käden nostaa, julistuksen antaa,  
se ajan taulun ikuisesti piirtyy —.  
Nyt orvot, lesket riemuhuudon nostaa;  
nyt ihmiskunnan onnen aika alkua!*



## Havaintoja Ja Kokemuksia Fordismista

(Kilpakiirjoitus, kirj. N. M.)

**K**UKAPA ei olisi kuullut puhuttavan kaikenlaisista "ismeistä". Mikä selostetaan olevan socialismia, mikä opportunistia, leuitismia, unionismia, darwinismia, y.m. aina loppumattomiin.

Tässä selostamme joltakin selkkoja fordismista, eli Fordin järjestelmästä. Paljon olemme siitä kyllä jo ennenkin kuulleet, miten erinomainen se muka on ja miten Ford itse on ikäänkuin ihmiskunnan pelastaja, sekä työläisten suurin ystävä. Mutta nyt tarkastamme hänen laitoksensa omin silmin ja työvoimamme hänelle myydessämme omia kokemuksia kokeilemme, josko kaikki niin mahtikkeista on, kuten ne kuvataan olevan.

Menemme ensin hänen tehtaisiinsa vierailulle kun saamme selville, että niissä päivittäin vierailta kuljetetaan. Katselemme omia silmin niitä jättäjäsuhteisia laittoja, joita nopea työ on ilmoille kohoittanut ja jotka satumaisen lyhyessä ajassa ovat maalluman mahtavammaksi alallaan muodostuneet. Glemme nim. hänen suurimmassa tehtaassaan, River Rouge'ssa, Dearbornissa, Mich.

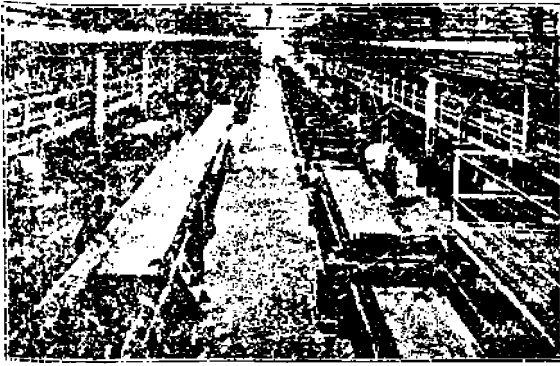
Maa-ala, jossa tehdas sijaitsee, selostetaan käsittävän kaikkiaan 11,000 eekkeriä. Tehtaan pinta-ala käsittää 1,996 eekkeriä ja mainitaan sen olevan yksi maailman suurimpia teollisuuslaitoksia. Siinä on yhtiöllä oma sulinonsa, koksiaunit, valimo, konepajat, runkotehdas, lasitehdas, semmentitehdas, paperimylly, teräsmylly, veturien korjauspaja, valimolaitos ja lukuisia muita osastoja, jossa valmistetaan monenlaisia sivutuotteita kaikenlaisista jäännöksistä.

### Lasiosastolla

Jätettyämme uljaan konttorirakennuksen, jossa haalimme mukaamme Fordin teollisuuksia selostavia vihkosia, menemme lasiosastolle. Siellä näemme suussaattomia sulatusuuneja joissa raaka-aine sulatetaan, sekä myöhemmin miten se joutuu ruuheen, jossa se jatkuvasti vissillä nopeudella eteenpäin kulkee, joutuen mennessään rullien alle jotka tekevät siitä sen vahvuksen kun kulloinkin halutaan, myöhemmin hiomokivien alle ja niin alaa eteenpäin, kunnes se toisessa päässä tulee valmiina tavarana. Tätä mentelmää, Fordin teollisuuksia selostavan kirjusen mukaan, ovat aikoinaan pitäneet mahdottomana lasiteollisuuden ekspertitkin, mutta tässä sen nyt kuitenkin näemme edessämme mahdollisuutena.

Tuotanto tällä alalla tässä tehtaassa selostetaan olevan yli 10,000,000 neliöjalkaa vuosittain. Toisessa Fordin lasitehtaassa, joka sijaitsee Glassmere'ssa, Pa., tuotetaan 7,000,000 neliöjalkaa vuosittain ja kolmannessa St. Paulissa, Minn., 3,000,000 neliöjalkaa.

Työ tällä osastolla näyttää olevan liikaista ja osittain myöskin kuumaa, sillä uunin lämpömittari jossa raaka-aine lasiksi sulatetaan, selostetaan olevan noin 24,000 astetta farenheitia. Laiskottelemiseen ei myöskään näytä olevan työläisillä mahdollisuutta, sillä tavara, jonka valmistamisessa he työskentelevät, kulkee alituisen määrättyllä nopeudella eteenpäin ja sillä aikaa kun se heidän kohdallaan vilpoo, on heidän ehdittävä heille kuuluva vissi tehtävä suorittaa.



Asken tehty lasi hlotaan

### Kokoomusosastolla

Lasiosaston osittain katseltuamme, siirryimme kokoomusosastolle, missä Ford-autoja kootaan. Välillä kuljemme joidenkin toisten osastojen rakennusten siivon, joista näemme tulevan alituisesti kulkevaa ketjua myöten m.m. rapasuojustimia ja akselieita, ketju viiden ne suoraan rautatievaunujen oven eteen, jossa vaunujen lastauksessa työskentelevät työlläiset ottavat ne pois ketjusta ja asettavat vaunuihin muiden kaupunkien kokoomusosastolle lähetettäväksi.

Nyt olemme tehtaan kokoomusosastolla. Tässä näemme taas alituisesti kulkevia ketjuja, jotka tuovat varsinaisen kokoomusketjun viereen kaikkia erinäisiä auton osia. Yhtä myöten tulee runko, toista myöten vieterit, kolmatta kone, neljettä rapasuojustimia, viidettä pyörää, kuudetta korjauslaitetta ohjaustanko, kahdeksatta radiaattori, j.n.e. Ketjujen viressä työskennellään kahtapuolista kiirokaupalla, sillä työlläisten täytyy ehtiä asettaa paikoilleen heille kuuluva osa siinä lyhyessä ajassa, jonka kokoomusprosessissaan oleva "Iisuu" heidän kohdallaan kulkessaan viipyy. Ja se aika ei sulukaan ole pitkä.

Savunne ketjun päähän. Tässä näemme, miten viimeksi paunaan vettä radiaattoriin, gasoliinia lämpöön, sähkölangat paikoilleen ja niin istuu mies autoon ja ajaa menemään. Mennessä vielä kiristele yksi työlläinen kummallakin puolella pyörän kiinnitysmuttereita, mutta meistä näyttää, miten se tehtävä jälsi toisinaan puolivalmiiksi, sillä aikaa ei ole, koska perässä tulee alituisesti toisia autoja, ollen tuskin kahta jalkaa välillä, jotka saraten vaativat vajaan minuutin sisällä saman palveluksen.

Autoja tällä kokoomusosastolla sanotaan kootavan päivittäin noin 800. Toisia kokoomusosastoja sijaitsee toisissa suuremmissa litkekeskuksissa

ympäri Yhdysvaltoja, sekä myöskin muissa maissa, joten kaiken kaikkiaan niitä on 38.

### Muilla osastoilla

Taasen lähdemme eteenpäin ja niin ollaan piakoihin koneosastolla. Täällä näemme saman menetelmän, kuten aikaisemmin käynnillämme osastoillakin. Ei näytä työlläisillä olevan minuutinkaan aikaa laiskottelemiseen, sillä osat kulkevat ketjuissa alituisesti vassilla nopeudella eteenpäin ja jokaisen täytyy niinollen määrätyn pienen ajan sisällä heille kuuluva tehtävä suorittaa sen tai lämän osan valmistamisessa. Kaikkiaan sanotaan koneita tuotettavan tällä osastolla nykyään läheille 10,000 päivittäin.

Vielä katsomme joitakin muita osastoja, jonka jälkeen siirryimme voimahuoneeseen. Se näyttää olevan kaikin puolin jätiläismäinen kuten toisetkin tehtaan osastot. Ja puhtaudessaan se näyttää olevan edellä kaikista toisista, mitä olemme milloinkaan nähneet. Erikoinen varoitus myöskin annetaan kaikille ennen voimahuoneeseen menoaamme, että muistaa pysytellä maton päällä.

Kivihiiltä siinä sanotaan poltettavan noin 2,200 tonnia päivittäin. Mutta erikoisilla menetelmillä saadaan se palamaan siten, että tuhkaa ei kartu paljo ollenkaan, enempiä kuin savuakaan. Se onkin mainio selkka, sillä sulimo, valimo ja lukemattomat muut uunit ja osastot, tupruavat kylillä sauhua ja kaikenlaista kääryä jo muutenkin liikaa.

Voimaa tämän tarkastelemamme voimalaitoksen sanotaan kehittävän 2,500,000 kilowattia vuorokaudessa ja täydelliseen kuntoon tullessaan muodostuu siitä maailman suurin kivihiillellä voimaa kehittävä voimalaitos.

Tämä on viimeinen paikka, joka meille näytetään. Näin luultavasti siksi, että siten jää vierailijoille Fordista parempi muisto. Jos vielä näytetään toisia ikäisiä ja kuumia paikkoja kuten esim. sulimo, valimo ja paja, jälsi vierailijoille toisenlainen muisto. Mutta Ford ja hänen virkalli-



Kokoomusosaston ulkopää.

jenä eivät ole sitä maata, että käyttäytyisivät epä-  
edukseen.

**Joitain tilastoja**

Niin siis saamme tyytyä monissa osastoissa nii-  
hin tutustua ksemme siihen, mitä oppaamme vastaa  
kyselyihimme ja mitä tietoja saamme Fordin teol-  
lisuuksia ja järjestelmää selostavista vihkosista.  
Ja niissähän niitä onkin siksi paljon mielenkiin-  
toisia seikkoja, että kirjoittamisen aiheetta olisi si-  
vymäärin. Silti mainitsemme vain joitain, antaak-  
semme lukijalle vähän yleispiirteitä huomatuim-  
mista.

Työläisiä Fordilla selostetaan olevan työssä  
Yhdysvalloissa noin 200,000 ja muissa maissa 25,-  
000. Tästä määrästä työskentelee vierallemassam-  
me tehtaassa 105,000.

Pala ja sulimo ovat maailman suurimmat. Ja  
niissäkin on niinkään käytännössä ketju eli "lai-



Osa Fordin tehtaasta.

njärjestelmä", jotea kappale kulkee valmistus-  
prosessissaan alkuisesti eteenpäin.

Rautatilaavaunuja käytetään vuosittain yli puoli-  
miljoonaa ja vaikka yhtiöllä on itselläänkin huo-  
matavasti vaunuja, nousee vuotuiset rahtimaksut  
noin 8150,000,000. Yksistään lautatavaraakin  
käytetään lähes 1,000,000 jalkaa päivittäin ja yh-  
tiöllä on noin puolimiljoonaa eekkeriä metsämaa-  
ta Yh-Michiganissa ja 125,000 eekkeriä Ken-  
tuckeysssä. Yleisesti tiettyä myöskin on, että sillä  
on oisat kivihiilikaivannot, rautakaivannot, rahti-  
laivat, kumiväljelysaluudet, y.m. raaka-ainelähteitä,  
jotta autojen valmistuksessa tarvitaan.

Myynti- ja palvelusasemia on kaikkiaan yli 52,-  
000, joista noin 38,000 Yhdysvalloissa. Ja kier-  
tävää avaruutta on Yhdysvalloissa yli 30,000, sekä  
useita tuhansia muissa maissa.

Siis yhtiö on jättiläismäinen kalkinpuolin. Silti  
kuitenkin se on vasta 26 vuoden vanha, sillä se on

korporeerattu Michiganin valtion lakien alaisena  
kesäkuun 16 p. 1903, \$28,000 pääomalla.

Tällainen satumaisen nopea nousu on tietysti  
ollut mahdollinen vain siksi, että on osattu panna  
ulos markkinoille oikea tavara oikealla aikaa ja  
otettu käytäntöön mahdollisimman tehokkaasti työn  
yliarvon riisto. Kone määrää, että työläisen on  
tehtävänsä niin ja niin monessa sekunnissa tai mi-  
nuutissa suoritettava ja tehostusjärjestelmää ke-  
hittävätkä ekspertit laskevat kello kädessä, josko se  
tai tämä tehtävä voitaisiin vieläkin pikemmin suo-  
rittaa. Siinä myöskin on jatkuvasti menty eteen-  
päin, parantamalla koneistoa ja lisäämällä työkiih-  
koa, jota osoittaa hyvin seuraava saikka:

Laskien siitä ajasta kun raaka-aine tuotiin teh-  
taaseen, vaati se alkuvuosina useita kuukausia en-  
nen kun se voitiin muuttaa autoksi ja siten ra-  
haksi. Vuonna 1920 se otti vielä 21 päivää, vuotta

myöhemmin 14 päivää ja ny-  
kyään keskimäärin vain 50  
tuntia eli suunnilleen kaksi  
päivää. Ja siinä ajassa se eh-  
ditään jo lähettää 300 mailin

etäisyyteen, kuluu lastaami-  
sessa, matkalla ja purkami-  
sessa, noin 23 tuntia, joteu  
varsinaisessa tuotantoproses-  
sissa kuluu vain 27 tuntia.

Siis kun esim. maanantaiaam-  
muna aletaan purkaa malmi-

laivaa tehtaan laiturilla, on malmi valmiina auton  
muodossa jo keskiviikkona aamupäivällä ja välit-  
täjällä 300 mailin etäisyydessä ja on hän siitä lä-  
hettänyt yhtiölle maksun.

**Teollinen sopusointu**

Selvää siis on, että missään tehtävässä ei saa  
kauan "nenä tuhista", kuten tavataan sanoa. Ker-  
toopa eräs kaskukin, että kun eräänä päivänä ha-  
vaittiin tulevan ulos yksi auto vähemmän kuin mi-  
tä olisi pitänyt tulla, löydettiin siihen viimein  
syyksi se, kun eräs työiläinen oli niistänyt nenään-  
sä, menettäen siinä yhden kappaleen valmistuk-  
seen tarvittavan ajan.

Silti kuitenkin Fordin ja hänen työiläistensä ke-  
kinäinen sopusointu sanotaan olevan mitä ihanin.  
Ford muka maksaa korkeampaa palkkaa ja pitää  
lyhyttä työpäivää mitä mallikehoisimpain työsuh-  
teiden vallitessa. Kas näin sanotaan erääsäkin  
hänen vihkosessaan:

"Ford uskoo että jokainen työläinen on oikeutettu saamaan korkean palkan, kohtuullisen työpäivän, turvalliset ja terveelliset työsuhteet ja mahdollisuuden kohota, jos hän omaa keskinertalasta paremmat kyvyt. . . . Tehdaskomiteoita ei tarvita, koska ei kerran ole mitään seikkoja, jotka tarvitsisivat sovittelamista. . . ."

"Pääseikka kaikissa työläisten ja työnantajien välisissä rettelöissä on korkeammat palkat ja paremmat työsuhteet. Tämän tapaisten rettelöiden syntyismahdollisuudet Ford esti jo ennen kun ne pääsivät alkuunkaan, nostamalla työläistensä ylimmän palkan v. 1914 \$5.00 päivältä, huollimatta siitä, mitä he tekivät. Sen johdosta ennustettiin yleistä perikatoa ei ainoastaan Ford yhtiölle, vaan koko kansakunnalle. Silti kuitenkin se suunnitelma on menestynyt niin hyvin, että alin palkka on nostettu \$6.00 päivältä ja työviikko lyhenneity v. 1926 viisi-päiväiseksi. . . ."

"Ford yhtiötä vastaan ei ole ollut milloinkaan lakkoa eikä edes lakonuhkaakaan" . . . .

Näin selostetaan kaikki olevan mallikelpoista. Mitään ei ole virossa. Työläiset ovat tyytyväisiä ja samaten tietysti yhtiö, koska se on ollut tilaisuudessa kokoamaan

itselleen muutamien vuosikymmenien aikana biljoonia dollarien omaisuuden. Siis täydellinen sopusointu työnantajan ja työläisten välillä.

#### Menemme työhön

Emme koskaan ota tätä kalkkeä täydestä. Olommehan jo vieraillessammekin nähneet, miten suunnuston kiire työläisillä on ja vaikkapa päivä onkin vain 8-tuntinen, eivät he varmaankaan voi sen jälkeen itseään iloiseksi ja reippaiksi tuntea. Sitäpaitsi olemme nähneet heitä katuvaunuissa, miten he suurelta osalta heti vaunuuun päästessään ovat pienen ajan kuluttua täydessä unessa.

Mutta varmemmin saamme kuitenkin useista seikoista selvan, menemällä Fordille työhön, koettamalla itse mieltä se tuntuu hänen "ihanteellisten" olosuhteiden alaisena työskennellä. Samalla pääsemme myöskin lähempään kosketukseen lukuisten toisten hänen työläistensä kanssa ja niin saamme kuulla, mitä he niistä mallikelpoista olosuhteista pitävät.

Josko Ford ottaa työläisiä työhön tai ei, sitä ei tarvitse kysellä. Sen tiedottavat Detroitin päivä-

lehdet 3—4 tuumaa korkeilla koko sivun otsikoilla. Menemme siis sekaan joukkoon siihen Fordin "lainiin", joka niin hyvin tuunetaan ja josta niin paljon on puhuttu.

Sen jo tiedämme, kun olemme sanomalehdistäkin nähneet, että toisia siellä seistä jonottaa vuorokauden ympäri ja suuri osa menee iltayöstä, joten ei sovi liikoja nukkua, jos aikoo ympärille eltiä. Panemme uskollisen herätyskellomme soittamaan 2:30 a.p., sillä emme aijo suden tavon alvan ensimmäisinäkään olla. Ja kun pääsemme perille, niin huomaamme, että lähes tuhatkunta on jo ehtinyt ennen meitä.

Siinä sitä sitten seistä jonotetaan, kunnes kello on kahdeksan, jolloin alkaa miesten ottaminen ja johon menessä "laini" on kasvanut kymmenkertaisesti. Menemme kuin eläimet silvu portin, jossa pari yhtiön virkailijaa tarkastaa terävin katsein, missä orjessa on vielä mitenkään paljon työvoiman riistomahdollisuutta, nypäten aina halumansa portista sisälle ja samalla viitaten vanhem-



Yleiskuva Fordin canadalaisesta tehtaasta

mille ja uloskulkuneille, että menkää matkoihinne. Toiset yhtiön virkailijat poliisilon kanssa vartioivat sillä aikaa miesriviä, että kaikki pysyvät järjestyksessä, ja jos joku ei tottele, niin kapulasta päähän.

Miedät havaitaan käyttökelpoisiksi. Aikaa siis jonotus sisällä eräässä tyhjässä rakennuksessa, kun konttorin sopii vain pienempi osa kerralla. Siinä saamme ensimmäisen opetuksen Fordin säännöistä, kun joitakin aikoo vähän istahtaa mikä mtunekkin, joka heti fyrgästi kielletään, huolimatta siitä vaikka monet ovat seisonet rivissä koko yön ja vaikka emme olekaan vielä hänen palveluksessaan.

Konttorissa tämän säännön olemassaolo tulee vielä selvemmäksi. Siellä ei näe edes istuvan kenenkään niidönkään jotka ottavat ylös työläisen nimen, iän, kansallisuuden, y.m. seikkoja. Seisaallaan he vain pöydän takana kirjoituskonetta naputtelevat ja kysymyksiään tekevät.

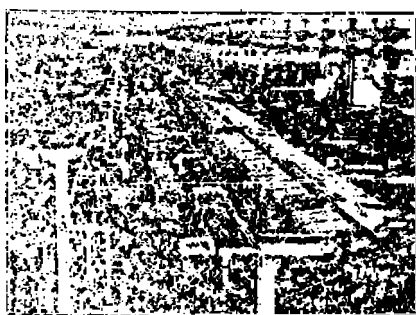
Kun viimein pääsemme tutkinnot läpi, siihen si-  
säytyen myöskin tohtorin syyni, lähentelee kello

ytää. Sen jälkeen pitää henkilö, joka lähtee työpaikalle viemään, suunnilleen seuraavan sisältöisen puheen: Ford autoyhtiön alinpalkka on 75 senttiä tunti ja työpäivä vain 8-tuntinen, mutta se aika pitää TYÖNTÄÄ, eikä . . . koiraa.

**"Lainilla"**

Pisin sen kyllä huomaamme itsekkin, sillä meidän viedään niin kutsutulle "lainille", jossa meille udyterään, mikä tehtävä meidän on ehdittävä tekemään sillä aikaa kun osastollamme valmistettava autonosa eteenpäin kulkiessaan kohdallamme viipyy. Ja kauan se ei viivy, kun jo tulee toinen, kolmas, neljäs j.n.c., aina loppumattomasti. Jos yksi tehtävä ei oikein käy, muutetaan toiseen ja jos siinäkin ei näytä mies olevan paikallaan, muutetaan yhä edelleen paikasta toiseen kunnes löydetään sellainen toimi jossa mies on tuotteluisin ja niin ollen kykenee yhtiötä paremmin palvelemaan.

Jenkinlaizea kuvauksen siitä miten pian tehtävä pitää käydä, saamme osapuille seuraavasta: Näemme erään työläisen tehtävänä olevan kiinnittää jokaisessa kappaleessa neljä tuuman mitasta ruuvia. Seisäessä olevasta taulukosta näemme 8-tuntisen työpäivän tuotannon olevan 4,500 kpl. Kerromme sen neljällä, niin saamme tulokseksi 18,000 ruuvia päivässä. Sen kun jaamme 120, joka määrää 8-tunnissa on minuutteja, niin lo-  
vullinen tulos on yli 27 ruuvia minuutissa. Ruu-



Farsonalokketti otettu vaunujen ovelle

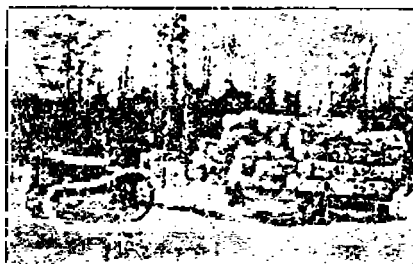
viävien kelloilla pyöri ilman voimalla, joten pie-  
den ruovin kinnittäminen ei ole kun yksi kihaus,  
mutta muuta se ei saa ottaakaan. Siis työpaikalle  
meidän huomautus työläisille siitä, että se 8 tun-  
tia pitää TYÖNTÄÄ, eikä . . . koiraa, ei suinkaan  
olek soks paikaltaan.

loshus kuitenkin kun joku kone sattuu joten-  
kin väkän särkyneen tai tulee multa vastuksia,  
on aikaa vioreisille työtovereille jotakin puhella-  
ta. Tiedustelemme yhtä ja toista, joiden kaut-

ta saamme tietoomme useita mielenkiintoisia seik-  
koja. Mutta sitten näemme tapauksen, kun eräs  
työläinen lähetetään lopuksi päivää kotio rangais-  
tukseksi siitä, kun hän työtoverilleen työaikana  
puhuvu sellaisista asioista, jotka eivät ole hänen  
työnsä vuoksi tarpeellisia ja niin saamme selville,  
että puhuminen työaikana on kielletty. Sitä jos  
sallittaisiin, voisi siinä käydä siten, että työno-  
peus hidastuisi ja joitakin kappaleita voisi menuä  
sivu niinkin, että joku tehtävä jäisi kokonaan te-  
kemättä, joka taasen tekisi seuraavien tehtävien  
suorittamisenkin mahdottomaksi.

**Päivällisaika**

Aikaa myöskään ei ole puhelemiseen päivällie-  
aikanakaan. Sitä tietääksemme myönnetään kor-



Fordin tukkeja Via-Mich.

keintaan puolituntia ja useimmiten vain 20 mi-  
nuuttia. Ja näinkään pitkästä päivällisajasta ei-  
vät pääse osalliseksi muut kuin sellaisten osasto-  
jen työläiset, jotka työskentelevät yhtä tai kahta  
vuoroa, sillä kolme vuoroa työskentelevät työläi-  
set saavat päivällisaikaa ainoastaan 15 minuuttia.

Näin lyhyt aika tietysti myönnetään siksi, että  
työläisille jää enempi aikaa työskentelyyn. Vuor-  
rokaudesta voi saada vain kolme 8-tuntista työ-  
päivää ja niin ollen työläisten on syötävä yhtiön  
ajalla — voinee lukijamme päätellä. Mutta sel-  
laisen käsityksen saaneet voivat arvata toisen ker-  
ran. Niin ei ole asianlaita Fordilla, sillä työläis-  
ten on, kolmesta vuorosta huolimatta, työskentel-  
tävä siltikin 8 tuntia. Ja se on mahdollista siten,  
että päivällisaika otetaan lomapäivistä, joten sen  
sijaan että työläisille jäisi, työskennellen 5-päivän  
viikkoa, 48 tuntia loma-aikaa, jää se vaille 47:stä  
tunnistakin.

Tässä on käsittäksemme yksi syy miksi yhtiötä  
vastaan ei milloinkaan ollut lakkoa kun työläisil-  
lä ei ole aikaa puhella keskenään päivällisaika-  
nakaan, työajasta puhumattakaan.

**Palkkajärjestelmä**

Se on myöskin Fordilla erilaisempi kuin mo-

nilla muilla yhtiöillä. Sen mukaan voidaan työläisiin kasvattaa yksilöllinen käsite, s.o. että mitä paremmin hän työnsä tekee ja herrain kanssa välillä pöyryssä pysyy, niin sitä parempi mahdollisuus hänellä on edistyä ja palkkaansa kohottaa. Siis sen sijaan, että heille kehittyisi ajatus alkaa yhdessä vaatia lisää palkkaa, koettavat he sitä kohottaa yksilöllinä.

Halvin palkka on nykyään 75 senttiä tunti, eli \$6.00 kahdeksan tunnin työpäivältä. Sen jälkeen sitä on työläisillä mahdollisuus kohottaa noin 90 senttiä tunti tavallisissa töissä ja \$1.00 tai vähän yleensä raskaimmissa sekä ammattitaitoa kysyvissä, mutta se — niin selostetaan jo työhön otettaessa — riippuu henkilön kyvyistä ja halusta tehdä työtä. Muussa tapauksessa, jos nim. on yhtiön herrain mielestä kyvytön ja laiska, saa työntekijä miten kauan tahansa \$6.00 päivää, jos ei kokonaan keivottomaksi havaittuna mennä pois.

Miten tämä palkka järjestelmä sitten toimii käytännössä? Siihen on tilaisuus tutustua Fordilla työskennellessämme ja niin kerromme siitä tässä joitain piirteitä.

Työläinen, työskenneltään kuukauden, pari tai kolme \$6.00 maksulla, alkaa vaatia palkannousua. Jos hänen työskenteleminen on ollut herrain tyydyttävä, nostetaan se 5 senttiä tuntia kohden eli \$6.40 päivää. Sen jälkeen hän työntää taas jonkun aikaa ja alkaa vaatia uutta palkannousua, jonka mukaan se sitten nousee, jos se myönnetään, taas 5 senttiä tuntia kohden, eli \$6.80 päivällä. Ja sama tapa uudistuu uudestaan, jos hän saa kohotettua palkkaansa \$7.20 tai \$7.60 päivällä.

Mutka ailla nousuilla voidaan työläisiä paljon herrastakin. Jos ei puske voitintansa mukaan, niin palkannousua tahtoessaan annetaan ymmärtää, ettei sitä ole sen arvoinen, ja niin työläinen, jos alkaa työssä edelleen olla, yrittää eulista enemmän, että nousun saisi. Toisille nostetaan heti \$6.40 ja sen jälkeen luvataan pikapuoliin nostaa uudestaan, jos muistaa hyvin yrittää. Toisinaan kuitenkin, yrittämisestä huolimatta, sen toisen nousun saannin kanssa luvatus ajan perästä on mitään ja näin. Eräs työläinen kertoi, kuitatessaan Fordilta, ettei hän viitsi olla, kun hänen palkkaansa luvattiin nostaa \$6.80 jo kolme, neljä kuukautta sitten ja vaikka hän on tehnyt työtä kuin hui-

lu, käyttäen yksin yhden koneen läpi kaikki ne auton osat, jotka ennen menivät kahden koneen läpi, pitäen samassa tehtävässä olla kaksi työläistä, niin siltikin, kun hän nykyään puhuu palkkanylennyksestä, ei siitä olla tietääkseenkään.

Toisia keinoja palkkaansa kohottamiseen ovat m.m. herrojen juottaminen ja lahjominen. Eräs työläinen, saadessaan palkkaansa kohoamaan \$7.60 päivältä kuuden kuukauden aikana sellaisella osastolla, missä toiset olivat työskenneilleet 10 v. tai yli, saaden siitä vielä vain \$7.20 ja toiset vuoden pari, saaden \$6.40 tai \$6.80, kertoi ja näytteli, että tuo ja tuo työnjohtaja on ollut hänen tykönsä juomakekkereissä ja tuon hän aikoo pian kutsua, lisäten samalla, että se kannattaa olla hyvissä väleissä suurten herrain kanssa.



Fordilla työssä olevien autoja

Ja hänen maksukotelonsa oli todisteena siitä, että hänelle se oli kannattanut. Selvää tietysti myöskin on, että hänen piti olla lähevä työnsä ja yrittää parhaansa.

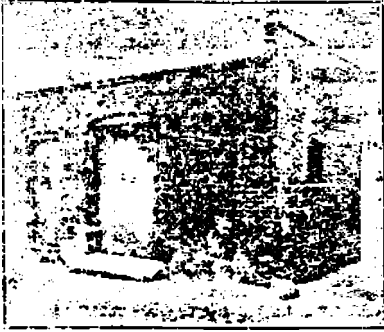
Tässä on toinen syy, miksi yhtiötä vastaan ei ole millinkään ollut lakkoa, kun työläisiin on kasvatettu käsitys, että heillä on mahdollisuus yksilöllinä asemaansa parantaa, saada lisää palkkaa ja lopulta vielä paremman toimenkin.

Lisäksi on olemassa lukuisia muita seikkoja, joita yhtiö edukseen käyttää. Tunnustetaanhan sen palveluksessa olevan yleensä maailman etevimpiä insinöörejä ja ihmispsykologian tuntihoitajia, sekä biljoonien dollarien omaisuus takana, joten mahdollisuuksia kaikenlaisten kokeilujen toimeenpanemiseen tuotantomenetelmien tehostamiseksi on olemassa ja kaikki keinot myöskin pannaan käytäntöön, jotka yhtiön edun mukaisiksi havaitaan.

#### Loppulause

Mutta lukuisat yhtiön käytäntöön ottamat menetelmät, samalla kun ne välillisesti yhtiön asemaa parantavat, tulevat myöskin muodostumaan tulevaisuudessa yhtiölle epäeduksi. Ne aukaisevat työläisten silmät näkemään totuuden ja pa-

koittavat heidän järjestymään etujensa turvaamiseksi. Sillä yhä kehittyvä työväenliikenne ja työläisten pienempienkin vapauksien riistäminen, ei voi määrättömästi jatkua. Kuten liiallinen puristus, joka lukuisat räjähdysaineet saattaa räjähtämään, siten pakottaa Ford-yhtiönkin puristus työläisensä vielä "räjähdys" eli kapinatoimenpiteisiin turvautumaan. Ja silloin on yhtiö vastatusten suu-



Mikä ensin. Ford-auto on tehty

remman voiman kanssa mitä se vielä millionkaan on ollut; silloin määrää työläisten järjestynyt voima—voima joka pane maailman mah tavinmatkin valtiat vapiseemaan.

heidän liikkeensä, ottaen siten selvälle, josko työnopeutta voitaisiin vieläkin lisätä, ovat niitä tekijöitä, jotka tekevät enemmän propagandaa työläisten herättämiseksi, kuin mitä sadat ulkopuoliset agitaattorit voisivat tehdä, joita kylläkään ei Fordin tehtaiden lähettyvillä suvaita. Ja huolimatta yhtiön yrityksissä pitää välinsä työläistensä kanssa täydellisesti yksilöllisissä puitteissa, kuten se eräässä kirjasessaan mainitsee, että: "jokaisen työläisen ja yhtiön väliset suhteet ovat täydellisesti yksilöllistä laatua ja ajotaan ne sellaisina pitääkin", tulee yhteisetu-ajatus työläisten kesken siltikin valtaamaan alaa. Heidän on pakko liittoontua keskenään, s.o. järjestyä alansa teollisuusunioon voidakseen taistella Fordin jättäjäisistä liittoa vastaan.

Silloin vasta he voivat sen alati kasvavan työkiikko- ja orjuusjärjestelmän lopettaa, joka Fordin tehtaissa on yleinen. Ja silloin he myöskin voivat sanoa, että me vaadimme kaiken sen ja sen palkan ja työskentelemme vain niin pitkää päivää, tai, jos voimia riittää, että me otamme tehtaasi haltuumme kokonaan ja tulemme niitä tästä lähtien käyttämään koko ihmiskunnan eduksi, sen sijaan, että tähän ästi olemme luoneet rikkauksia yksinomaan sinulle.

Uusia yrityksiä autotuotannossa

Samalla kertaa kun Yhdysvaltain autokapitalit ilmoittavat riistoväittöjensä tänä vuonna nousseen suuremmiksi, kuin milloinkaan ennen ja autoja tuotetun vuoden seitsemän kuukauden ajalla noin neljä miljoonaa, joka myös on enenkuulumaton ennätys, tulee lehlien palstoille suurena hämmästyttäjänä uutinen kahdesta uudesta automobiilistä, jotka tulevat valloittamaan maailman markinat aivan tuossa tuokiossa. Miten pian nämä kaksi uutta autoa tuon ihmeen tekevät, siitä ei tiedossa mainita.

Ensimmäisenä näistä tulee esiintymään englantilainen tunnettu Austin niminen seitsemänsäntoistahevosvoimaisella moottorilla varustettu auto, joka kooltaan on pienin tähänastisista autoista. Näitä tullaan valmistamaan Butler nimisessä paikassa, Pennsylvaniassa. Yhtiö on perustettu nimeltä American Austin Car Company, joka on jo myynyt 250,000 osaketta

miljoonasta, joka on yhtiön osakemäärä. Osakkeet maksavat \$12.50 kappale. Entinen Oakland Motor yhtiön varapresidentti A. J. Brandt tulee johtamaan yhtiötä.

Toinen, pienin auto maailmassa, on keksitty Martin Aeroplane tehtaalla, Camdenissa, N.J., keksijä ollen tehtailija James Martin, hän parhaillaan suunnitellen Wall-kadulla keksimänsä auton valmistustehtaan rakennuttamista oman lentokonetehdaansa yhteyteen. Tämä Martinin "vauva"-auto tulisi olemaan yllätys automaailmassa siksi, että se voimaansa ja kulkunopeuteensa nähden olisi käytännöllisin saavutus matkustaja-autojen alalla ja ylläpitokustannukset olisivat noin puolta halvemat kuin minkään muun tunnetun auton. Näitä "vauva"-autoja voitaisiin hyvällä liikevoitolla valmistaa myytäväksi kahdeksansadan dollarin hinnasta, joka takaisi niiden menekin ylittävän Fordin y.m. nykyisten halpojen autojen menekin, arvelee Martin.