

Nella Stabilus che non c'è più non si poteva far sciopero

La prima volta che abbiamo fatto sciopero sul serio è arrivato il Service Team dalla Germania. Cinque minuti prima così avevi alle spalle il Service Team che quando ti fermavi prendeva il tuo posto e faceva girare la macchina. Allora abbiamo provato a 'starare' la macchina, per produrre doveva essere regolata. Ci hanno detto di non provarci più...

Chi batteva i pugni sul tavolo in assemblea per fare sciopero, al mattino si è presentato alle 6 e ha fatto 22 ore di lavoro..

la produzione

La produzione all'inizio era legata ad uno staff minimo, anche le macchine erano ridotte al minimo.

Si produceva il tubo, lo stelo arrivava dalla Germania. La molla a gas è composta da tre elementi: la testina di aggancio al portellone, il tubo e lo stelo che fa da pistone. Gli steli arrivavano da fuori.

C'era la linea che produceva il tubo e la seconda linea che montava lo stelo e metteva il gas nella molla. Poi la molla finiva in Sachs per la verniciatura e tampografatura. Tornava alla Stabilus e veniva avvitata la testina.

La produzione all'inizio era sui 4500 per turno sulla avvitatrice doppia e 2500 su quella manuale.

Orari

All'inizio si faceva un turno unico di dieci ore di lavoro dalle sei di mattina. Verso Natale è cominciato anche il secondo turno e in seguito la notte. Poi è subentrato lo scorrimento. C'è stata una lotta portata avanti dai 'vecchi' che erano stati assunti con turno di 8 ore senza scorrimento.

Lo scorrimento girava su 48 ore, si facevano tre settimane da 48 ore e alla quarta c'erano tre giorni cumulativi di riposo. Poi è stato cambiato, ogni linea faceva il suo tipo di scorrimento.

Il prodotto

C'era il diametro da 18 e quello da 19, in altre Stabilus facevano altri diametri.

Le macchine

Erano tutte scritte in tedesco. Venivi assunto senza un corso e ti mettevano a una macchina di cui non capivi i comandi, come operatore. C'era un capoturno, ma non un manutentore né un carrellista. Si facevano i cambi tipo, le manutenzioni, gli autocontrolli, l'imballo del prodotto e il trasporto in magazzino.

La macchina era controllata con un cartellino che segnava le ore di fermata. A fine turno si doveva consegnare il cartellino e dovevi giustificare le fermate e i tempi di fermata.

Ti veniva assegnata una sigla. Ogni giorno c'erano inconvenienti, chi veniva nel turno sbagliato...

Il direttore veniva e non parlava, se ti vedeva fermo diceva di pulire.

Pochi infortuni. Specie all'inizio sono stati molto fortunati. Nonostante che ognuno si improvvisasse carrellista, manutentore.

Si lavorava all'inizio per Fiat, poi per Peugeot, Renault, Volkswagen (semilavorati), Lear, Bertone.

Nel 2006 è arrivata la linea degli steli dalla Germania. I forni di nitrocarburazione sono stati causa di una grana legale per un brevetto. Veniva usata per intimorirci. Quando venivano delle ispezioni legali, subentrava all'addetto forni un altro della Stabilus che negava che fossero forni - alle domande dell'ispettore.

Nel forno bruciava l'ammoniaca e veniva scaricata in alto con una fiamma all'interno del capannone. A 600° l'ammoniaca diventa infiammabile, brucia e produce un deposito che si attacca al ferro dello stelo e protegge dall'ossidazione. La direzione non diceva niente, paragonandoci ad altre Stabilus tedesche, finché il responsabile ha detto: basta - prolungate i camini fuori del capannone.

C'era poi una macchina che aveva un fortissimo magnetismo.

Per la manutenzione pesante si chiamava il Service Team che veniva dalla Germania e lasciavamo fare a loro.

Anche le divise, le scarpe venivano dalla Germania. All'inizio le scarpe ce le volevano dare un tot ad uso promiscuo.