

Leo Trotskij

Lokreparationerna

Frågan om ångloksreparationerna är av utomordentligt intresse för varje människa som överhuvudtaget intresserar sig för det socialistiska Rysslands framtid. Vissa kamrater, i första hand kamrat Larin, har dock på sistone åstadkommit så mycket förvirring och oreda i denna så enormt viktiga fråga om återuppbyggnaden av vår ånglokspark, att det nu otvivelaktigt blivit dags att försöka skapa lite ordning och reda i debatten genom att framlägga reella fakta och verkliga siffror.

Arbetarna i järnvägsverkstäderna har kunnat se, att reparationerna nu går med högre fart och allt bättre. Detta märks också tydligt ute på våra järnvägslinjer, där man kan se allt fler funktionsdugliga ånglok. Att det skett en förbättring vad gäller loktillgången är också en erfarenhet man gjort inom alla ämbetsverk där man har någonting att frakta per järnväg. Men det finns alltså en del väldigt kloka och förståndiga personer som dystert predikar, att vi ”missat” sommarsäsongen, att andelen ånglok ur funktion inte har minskat utan tvärtom ökat m.m. Det är många som bringats ur fattningen av dessa påståenden. De avancerade järnvägsarbetare, som på sina axlar burit hela detta tunga arbete med ångloksreparationerna, måste fråga sig till vilken nytta de spänner sina krafter, om man i *Ekonomitjjeskaja Zjizn* kan framföra indicier på att antalet ånglok ur funktion har ökat.

Kamrater arbetare! Det finns inga sådana indicier. Kamrat Larin har blandat ihop siffrorna och vet inte vad han talar om. Våra ansträngningar har tvärtom haft stora framgångar. Och det kan bevisas mycket enkelt, därest man bara är uppmärksam och grannlaga när man behandlar den här frågan.

I. Hur ångloksreparationerna ökar månad för månad

Ångloksparken pånyttföds just nu med hjälp av medelstora reparationer, som har sina alldeles bestämda tekniska parametrar och efter vilka ångloken i regel kan vara i drift mellan sex månader och ett år*. En fullständig översyn av loken, som f.n. utförs bara i undantagsfall, tar ungefär tre gånger så lång tid som en medelstor reparation. Om vi gör ett försök att uttrycka allt reparationsarbete som sker vid de verkstäder som lyder under Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer, i ett antal ånglok som genomgått medelstor reparation under de sju första månaderna innevarande år, så får vi fram följande bild:

Januari – 256; februari – 396; mars – 529; april – 633; maj – 789; juni – 847; juli 1 045

Om vi sålunda t.v. lämnar åt sidan alla procentsiffror och bara tar det absoluta antalet ånglok som tagits i drift efter reparation, så finner vi, att 256 ånglok togs i drift under januari innevarande år efter en medelstor reparation och att detta antal var 1 045 i juli, dvs drygt fyra gånger mer. Järnvägsnätet och antalet verkstäder för reparation av ånglok ökade under samma tid med 30 procent.

Givetvis kan vi beklaga, att vi i juli bara lagade fyra gånger, och inte åtta eller sexton gånger fler ånglok än i januari. Vi kan dock med största säkerhet konstatera, att vi på inget annat område inom vår ekonomi uppnått sådan tillväxt. Och detta faktum är fullt förståeligt: Vi har ägnat transportsektorn stor uppmärksamhet och ångloksreparationerna har rönt utomordentligt stort intresse. Vi har tillskjutit extra krafter och medel†. Slutligen har vi också här prioriterat

* Beroende på respektive järnvägslinjes tillstånd – järnvägsbankens kvalitet, rälsens vikt, antal kurvor och dylikt.

† Tekniska styrelsen inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer vill på den här punkten göra följande korrigerande: ”Järnvägen har i enlighet med decemberdekretet fått tillbaka cirka 10 tusen tidigare inkallade, av vilka en obetydlig del har tillförts verkstäderna. Efter april-maj har det inte blivit något nytillskott av

arbetet med att bygga upp en organisation där det råder ansvar och disciplin och som har en tekniskt kompetent ledning. Allt detta kan inte annat än ge goda resultat. Under loppet av ett halvår kan vi notera en fyrfaldig ökning av antalet ånglok som genomgått medelstora reparationer, samtidigt som antalet verkstäder där reparationerna utförs, bara har ökat med 25-30 procent. Hur procentsatsen än ser ut vad gäller antalet ånglok ur funktion (och till det återkommer vi strax) är det utan tvivel så, att vi har att göra med en stor produktionsframgång, ty ingen kan förneka att 1 045 ånglok är fyra gånger fler än 256.

II. Varför minskar inte den procentuella andelen ånglok ur funktion?

Kritikerna anför med anledning därav följande uppgifter: I januari hade vi 58,1 % ånglok ur funktion, i april 60,6 % och i augusti 58,2 % – visserligen betydligt färre än i april, men istället en tiondels procent fler än i januari. Därav drar de följande slutsats: När nu sommaren kulminerar så är den procentuella andelen ånglok ur funktion något högre än i januari 1920. Hur ska det då inte se ut i januari 1921? Det här argumentet har alla övertygelsens yttre kännetecken och det framförs på allvar i de mest seriösa sammanhang av människor som gör anspråk på att själva vara seriösa. Men i verkligheten utgår argumentet från en oförmåga att förstå statistik eller från en ren statistisk förfälskning. Den procentuella andelen ånglok ur funktion är i denna referens beräknad utifrån olika uppgifter om det totala antalet ånglok. I januari hade vi sammanlagt 9468 ånglok (funktionsdugliga och ur funktion) och i augusti 16 638. Det verkar klart att det totala antalet ånglok ökat med 75,73 procent. Antalet funktionsdugliga lok vara i januari 3 833 och i augusti 6 677. Det verkar klart, att antalet funktionsdugliga lok ökat med 74,19 procent. I överensstämmelse härmed var antalet ånglok ur funktion 5 449 i januari och 9 685 i augusti och följaktligen noterar vi även där en ökning med 77,74 procent.

Ångloksparken har vuxit till sig, dels genom att rådsrepublikens gränser utvidgats och att vi från fienden tagit över järnvägar och ånglok, dels genom att vi mer fullständigt kunnat bokföra de ånglok som erövrades före januari.

Det är fullkomligt klart att den procentuella andelen ånglok ur funktion relaterad till den nya siffran över totala antalet ånglok, inte på något sätt återspeglar lokreparationernas gång. Den första slutsats man kan dra av ovan anförda uppgifter är följande: Eftersom reparationsarbetena fyrdubblats under perioden januari-augusti, medan den procentuella andelen ånglok ur funktion trots detta stigit med 0,1 % – torde det stå klart, att den procentuella andelen ånglok ur funktion måste ha varit högre än 58,1 % bland de 7 710 ånglok som tillkommit sedan januari (16638-9468=7710). En omständighet som är helt förklarlig med tanke på, att järnvägsnätet utvidgats och loken anskaffats under krigstillstånd. Vi har lagt beslag på allt för många ånglok ur funktion. Det är hela saken.

Den procentuella andelen ånglok ur funktion är i en stabil ånglospark mycket kännetecknande för reparationerna, liksom för hela järnvägens arbete. Den procentuella andelen ånglok ur funktion i en snabbt föränderlig ånglospark, säger däremot nästan ingenting och allra minst om hur reparationerna går. För att göra det ännu tydligare kan vi närma oss frågan från ett annat håll. Idag har vi alltså 16 638 ånglok. Vi kan utan vidare anta, att det bland dessa finns 2 500-3 000 ånglok som det överhuvudtaget är meningslöst att reparera och som vi skulle kunna avskryva (vilket faktiskt också sker genom att man tar reservdelar från dem till mera funktionsdugliga ånglok).

Om vi då gör en enkel aritmetisk operation kommer vi snabbt fram till, att vi inte har 16 638 lok, utan kanske bara 14 000 – mot 9 468 i januari. Eftersom det bland dessa 14 000 ånglok

hemförlovade; med andra ord har inte verkstäderna tillskjutits extra krafter och medel i någon mer betydande omfattning”.

alltså finns 6 677 funktionsdugliga finner vi, att antalet ånglok ur funktion är bara ca 50 procent.

Det vore dock mycket lättsinnigt av oss, att fastna vid den procentsiffran och anföra den som bevis för att vi uppnått mirakulösa framgångar i reparationsarbetet. Men det är inte ett dugg mindre lättsinnigt, att anföra den procentuella andelen ånglok ur funktion som bevis för att reparationsarbetet varit utan framgång. Om vi ur denna ånglokspark kastar ut allt skrot och korn som kallas ånglok och samtidigt bokför fler och fler skrotfärdiga ånglok – så är det ingalunda någon operation av det produktiva slaget, utan endast en bokföringsteknisk operation, som inte alls kännetecknar reparationsarbetets gång. Om vi verkligen vill veta i vilken mån järnvägsnätet har tillgång till funktionsdugliga ånglok så finns siffror som visar, att det i januari kom ett funktionsdugligt lok per 12,6 verst järnväg och i augusti ett funktionsdugligt lok per 9,6 verst järnväg.

III. Inte desto mindre minskar den procentuella andelen ånglok ur funktion

Som vi sett är den procentuella andelen ånglok ur funktion ungefär lika stor som i januari. Men januari-siffran var ingalunda den högsta. I april hade den procentuella andelen ånglok ur funktion ökat till 60,6; i maj sjönk den till 59,5, i juni till 58,5 och i juli till 58. Räknet på den senaste fyramånadersperioden har alltså antalet ånglok ur funktion sjunkit med 2,5 procentenheter.

Det är visserligen sant att den nedåtgående kurvan verkar brytas vid månadsskiftet juli-augusti: I juli fanns 58 % ånglok ur funktion och i augusti är den siffran 58,2. Under den perioden har det totala antalet ånglok ökat högst obetydligt (med bara 74 ånglok), samtidigt som antalet reparerade ånglok ökat med 198 enheter. Bara ur denna jämförelse kan man se, att den lilla procentuella ökningen av antalet ånglok ur funktion inte på något sätt beror på arbetet i reparationsverkstäderna. Små svängningar under en månad har inte att göra med produktionsorsaker, utan har rent bokföringstekniska orsaker.

Järnvägen har helt enkelt skrivit upp fler ånglok än vanligt på listan över ånglok som behöver repareras. Men vad är då förklaringen till detta? Ja, den frågan behöver detaljgranskas. Men några anledningar är ganska givna. På vintern och våren, då bristen på ånglok var som värst, skickades ånglok på reparation först då de slutgiltigt vägrade fungera. Nu sker det ur teknisk synvinkel vid mycket lämpligare tidpunkt. Det kan ju också finnas fall då de skickas på reparation alldeles för tidigt.

Varje järnväg och varje järnvägsverkstad har sitt eget kalendarium för reparationsarbetet att följa, varför de måste anstränga sig av alla krafter för att kunna fullgöra programmet. Det är fullt förståeligt, att den tekniska personalen vill få ångloken på reparation innan de är färdiga att utandas sin sista suck – som fallet var under vintern och våren – utan tidigare, då det är lättare att reparera dem.

Till det kommer ytterligare en omständighet av mera tillfällig karaktär. Vi har blivit tvungna att flytta några hundra ånglok till Västfronten. Järnvägsförvaltningarna lämnar ogärna ifrån sig några ånglok och det är därför mycket möjligt att vi bland dem som lämnats in för reparation hittar en del ”desertörer/simulanter”.

Då det följaktligen är möjligt, att det kan ske missbruk när man listar ånglok som behöver repareras, vilket i så fall skulle förändra resultatet med någon bråkdel åt ena eller andra hållet, kan vi bara bekämpa missbruket med ytterligare kontroll. Men till dags dato har vi inte kunnat upptäcka något sådant missbruk, vad jag vet.

Jag har bett kamrat Avanesov¹ från Arbetar- och bondeinspektionen om allsidig hjälp för att kunna avslöja sådana järnvägar, järnvägsförvaltningar och verkstäder, som gör sig skyldiga

till statistiska och bokföringstekniska förfalskningar och som bokför funktionsodugliga ånglok som dugliga och funktionsdugliga som ur funktion. Det förslaget ställer jag gärna även här.

Jag tror emellertid att ett stort antal ärliga, ideellt intresserade kadrers och tekniskt kompetenta ledares medverkan, liksom den ömsesidiga kontroll som utövas av tjänsteförrättande kadrer, utesluter möjligheten av missbruk i någon större omfattning, dvs ett missbruk som skulle kunna störa den allmänna sifferbilden. Och jag upprepar här att bilden är: I januari hade vi 3 833 funktionsdugliga ånglok och i augusti 6 677. I januari kom det ett funktionsdugligt ånglok per 12,6 verst järnväg, i augusti ett per 9,6 verst, vilket är en ökning med 31 procent. I januari tog vi 256 ånglok i drift efter att de genomgått medelstor översyn, i juli var den siffran 1 045. Dvs, en ökning med hela 400 procent.

IV. Reparationsplanen i enlighet med Order Nr 1042

Arbetet med ångloksreparationerna regleras av Order Nr 1042. Denna order utgör i sig en kalenderplan för reparationsarbetena. Varje järnväg, varje verkstad har ålagts ett visst reparationsarbete som inte bara sträcker sig över det närmaste halvåret i år, utan också de närmaste fyra åren och vid vars slut det inte ska finnas fler än högst 20 % ånglok ur funktion i vår ånglokspark. För åren 1922, 1923 och 1924 är programmet givetvis relativt, eftersom det nuvarande tempot i återuppbyggnaden av vår transportsektor kommer att förändras radikalt, tack vare faktorer som kvantitativt är omöjliga att beräkna idag.

Men vad gäller året 1920 är programmet helt realistiskt, enär det har utgått från tidigare arbetserfarenheter och förefintliga krafter och medel, samt satt en initialt ganska hög koefficient för produktivitetsökningen i reparationsarbetet. Eftersom sommarmånaderna är mycket gynnsamma för reparationer har verkstäderna, i enlighet med våra erfarenheter, fått en sjättedel fler uppdrag under juli, augusti och september, än vad de kommer att få under de därpå följande tre månaderna. Programmet utarbetades i maj med hänsyn till arbetsrapporteringen från mars-april och med ett aritmetiskt medeltal som tillägg, dvs ett 25-30-procentigt tillskott för var och en av dessa två månader.

Det bestämdes att 1 juli skulle bli officiellt startdatum för det nya programmet. Men redan i maj och juni hade man vidtagit alla tänkbara förberedelser för att höja produktiviteten i reparationsarbetet. Om vi utgår från reparationsuppdraget för juli månad – i enlighet med Order Nr 1042 – och bestämmer att planen för denna månads arbete är 100 procent, så kan vi uttrycka föregående månaders arbete i följande procentsiffror:

Januari – 32 procent; februari – 50 procent; mars – 66 procent; april – 78 procent; maj – 98 procent och juni – 104 procent. Som vi ser hade juli månads program överskridits redan i juni. Programmet för juli månad överskreds med 25 procent.

Utifrån reparationsplanen och hur den faktiskt fullgörs, är det desto orimligare att läsa påståendena om att ångloksreparationerna lämnas ”halvfärdiga”, att vi skulle ha ”missat” sommarmånaderna m.m. Grunden för reparationsarbetet under dessa sommarmånader är den i förväg utarbetade plan som i maj månad publicerades för allmän kännedom. Ingen enda rättänkande människa skulle våga påstå, att denna plan går ut på att lämna ångloken ”halvfärdiga” eller skulle leda till att vi ”missar” sommarmånaderna. Och jag vill än en gång betona, att denna plan gett ett tillskott på 25-30 % var och en av dessa månader under det andra halvåret jämfört med mars och april. Dessutom har verkstädernas orderböcker ökat med en sjättedel under sommarmånaderna och därmed avlastat verkstäderna från lika många beställningar under de därpå följande vintermånaderna.

Ingen har hittills hävdats, att Folkkommissariatet för vägar och kommunikationer skulle ha sammanställt en alltför svag plan för det närmaste halvåret. Jag vill också tillägga – och det

här har inte så liten betydelse – att denna plan för ångloksreparationerna inte har utarbetats och fastställts vid järnvägsämbetsverket som sådant, utan i Huvudkommissionen för transportfrågor. I den sistnämnda ingår på lika villkor representanter från Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer och Högsta folkhushållningsrådet i form av stötgruppen från transportsektorns metallverkstäder. Programmet Order Nr 1042 har som bekant behandlats och godkänts under aktiv medverkan av Högsta folkhushållningsrådets mest auktoritativa och kompetenta kadrer. Programmet antogs därefter enhälligt.

I fortsättningen borde frågan handla om i vilken mån och inom vilka gränser detta program kan genomföras. I verkligheten har, som vi sett, den första kontrollmånaden – juli – gett en faktisk ökning av antalet reparerade ånglok med 25 % utöver detta program. Vad betyder i så fall ”halvfärdiga” och att vi ”missat” sommarmånaderna? Och varför försöker *Ekonomitjeskaja Zjizn*, i kamrat Larins och andra kamraters namn, dag efter dag bevisa att arbetet med ångloksreparationerna gått åt skogen? Uppenbarligen därför, att dessa kamrater försöker bevisa någonting som de från allra första början velat bevisa.

I det här sammanhanget har kamrat Larin, som vi redan sett, försökt utnyttja den procentuella andelen ånglok ur funktion, utan hänsyn till att denna procentsiffra är framtagen ur olika absoluta tal. Han har dessutom ställt till med mycket väsen med anledning av arbetsrapporteringen från reservarmén, som inte på något sätt är kännetecknande för reparationsarbetets gång*. Istället har Larin och hans gelikar – de är några stycken – struntat helt i ett par uppgifter, som de tydligen anser överflödiga: 1) reparationsplanen, som utarbetades av Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer tillsammans med Högsta folkhushållningsrådet och 2) planens faktiska realisering som i juli gav 25 % utöver plansiffrorna.

V. Högsta folkhushållningsrådets produktions- och transportplan

Järnvägsverkstäderna kan bara utföra sina reparationsarbeten i den mån Högsta folkhushållningsrådet levererar råvaror, verktyg, reservdelar osv. Själva idén med vårt reparationsarbete består som bekant i, att det ska bli så homogent och centraliserat som möjligt genom serieproduktion av nödvändiga beståndsdelar och detaljer vid Högsta folkhushållningsrådets verkstäder. Vi har dessutom sagt, att reparationsarbetet – ju längre fram i tiden, desto oftare – ska gå ut på att ersätta utslitna detaljer med nya. Slutligen ska också massproduktionen av reservdelar vid de specialiserade verkstäderna leda till massomfattande nytillverkning av ånglok genom en enkel hopmontering av redan färdiga detaljer†.

Huvudkommissionen för transportfrågor har utarbetat en produktionsplan för stötgruppen vid Högsta folkhushållningsrådets transportverkstäder. Enligt den planen ska dessa och järnvägsverkstäderna betraktas som ett enhetligt system av centraliserade producerande företag, vilka måste utveckla såväl sin reparationsverksamhet som nytillverkning av ånglok på en och samma grundval: En standardisering av reservdelar, specialiserade verkstäder och en planerad massproduktion.

Produktionsplanen för Högsta folkhushållningsrådets verkstadsföretag antogs av Huvudkommissionen för transportfrågor lika enhälligt som den för de verkstäder som lyder under Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer. Men det faktum, att Högsta folkhushållningsrådets verkstadsföretag inte lyckades fullgöra planen för juli månad kom som en mycket obehaglig överraskning.

* Att en armé som sådan inte kan framlägga tekniskt begripliga arbetsrapporter, särskilt inte den första tiden, är obestriddigt och torde vara ett välkänt faktum för de kamrater som medverkat i utarbetandet av former och metoder för arbetsrapportering från våra arbetsarméer. Reservarmén vid Volga är dock inte alls samma sak som Tekniska styrelsen inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer. Reservarméns huvuduppgift – och den fullgörs på ett alldeles utmärkt sätt – är att leverera marschfärdig ersättningspersonal ut till fronten.

† Se kamrat Sjatunovskijs broschyr i denna fråga.

Pga av att metallföretagens resultatrapportering fortfarande är ytterst ofullständig (detta har djupgående rötter redan i vårt kapitalistiska förflutna), var det svårt att i exakta procentsatser ange hur programmet fullföljts. Men det räcker kanske med konstaterandet, att enligt beräkningar från Högsta folkhushållningsrådets mest kompetenta representanter, hade planen fullföljts till bara 45 % – alltså mindre än hälften. Experter från Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer anser, att siffran är mindre än 20 % och att resten kan tillskrivas gamla reservlager. Vissa kadrer har dessutom förklarat, att det än så länge inte finns några anledningar att förvänta sig någon betydande förbättring i augusti eller september.

Här finns ett verkligt hot riktat mot det fortsatta reparationsarbetet. Järnvägsverkstäderna har inga egna källor för råvaror och reservdelar. De tömmer sina sista reserver och dammsuger skrotade ånglok på reservdelar. Men detta kan inte fortsätta länge till. Om Högsta folkhushållningsrådets verkstadsföretag kommer att släpa efter produktionsplanen lika fruktansvärt mycket i ytterligare en eller ett par månader, blir det tvärstopp i järnvägsverkstädernas reparationsarbete.

När därför kamrat Larin och hans anhängare dagligen utnyttjar *Ekonomitjeskaja Zjizn* till att ge oss pekpinningar om att vi inte får ”slå oss till ro” med uppnådda resultat, att vi inte får tro att reparationerna är i hamn, att vi måste intensifiera arbetet, bättra oss, m.m. och liknande – så kan man bara slå ut med armarna. Om det nu är så, att publicister typ Larin inte orkar titta in på Högsta Folkhushållningsrådets metallavdelning för att höra med kamraterna Alperovitj² och Lomov eller medlemmen av Högsta folkhushållningsrådets presidium, kamrat Bogdanov, hur saken egentligen ligger till, vill vi här läsa upp vad Huvudkommissionen för transportfrågor enhälligt kommit fram till i denna fråga:

”Huvudkommissionen för transportfrågor konstaterar, att Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer fullgjort programmet för juli månad vad gäller ångloksreparationer, med en betydande råge (ca 25 % enligt ofullständiga uppgifter) och att det inte finns någon anledning befara, att takten i arbetet med ångloksreparationerna skulle komma att minska de närmaste månaderna, i den mån detta är beroende av Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer.

Hur metallavdelningen vid Högsta folkhushållningsrådet fullgjort programmet för juli i procent räknat, bedöms olika (representanter från Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer uppskattar siffran till mindre än 20 % medan kamrat Alperovitj säger närmare 45 %) och eftersom det den närmaste månaden och med all sannolikhet även de närmaste 2-3 månaderna, inte kommer att finnas några garantier för att halvårsprogrammet kan uppfyllas med en sjättedel per månad plus en täckning av eftersläpningen för juli, så föreligger akut fara för att det reparationsarbete som utförs inom Folkkommisariatet för vägar och kommunikationer generellt kommer att hamna i en återvändsgränd pga brist på reservdelar”.

Detta konstaterande betyder inte alls, att huvudkommissionen på något sätt ”fördömer” metallavdelningen, desto mindre som detta konstaterande gjordes enhälligt, vilket betyder att även metallavdelningens och därmed också Högsta folkhushållningsrådets representanter röstade för denna slutsats. Här har vi inte alls tagit upp orsakerna till eftersläpningen vid verkstadsföretagen. Vi har bara velat ta fram en del fakta så att vi slipper famla omkring i tomma intet.

Pravda nr 198 och 199, 8 och 9 september 1920

Översättning: *Kjell Berglund* från 1:a ryska upplagan av Trotskijs *Samlade verk* (Sotjinenija), band XV, utgiven i Moskva 1927. Även noterna är från denna utgåva.

Noter

¹ *V.A. Avanesov* – föddes 1884 i en bondefamilj. Studerade vid medicinska fakulteten i Zürich. Deltog i den revolutionära rörelsen fr.o.m. 1901. Medlem av RSDAP 1903. Arbetade fram till 1906 i norra Kaukasus; emigrerade till utlandet samma år. Arbetade åren 1914-1917 i Ryssland och anslöt sig till bolsjevikerna. Invaldes på Andra Sovjetkongressen i november 1917 i Allryska centrala exekutivkommittén och var en tid dess sekreterare; 1920 vice folkkommissarie för Arbetar- och bondeinspektionen. Från 1926 vice folkkommissarie för handelsfrågor och medlem av Högsta folkhushållningsrådets presidium.

² *Alperovitj* – ekonom; 1920 arbetade han i Högsta folkhushållningsrådets Metallavdelning.