

Terminalen

Personallidning för Volvo Data AB • Nr 9/88 • Chefredaktör & ansv utg Annika Lundberg

VOLVO



Kyligt värre i växeln

I fingervantar sitter de och jobbar, Volvo Datas växeltefonister. Det tycks nämligen omöjligt att få upp temperaturen i

det landskap där de sitter. Det har t o m gått så långt att de nu har fått termosockor av företaget.

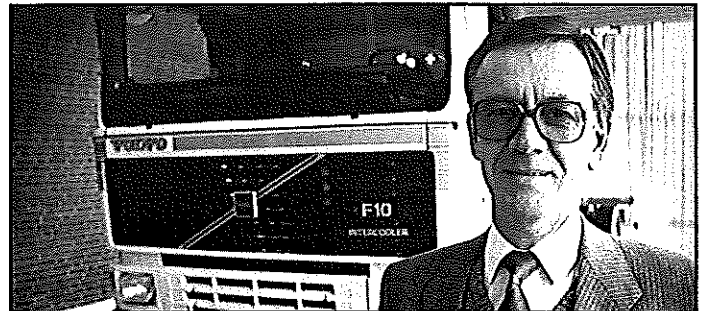
— SISTA SIDAN —



Ny strategi i kundens smak

Nu är Volvo Datas nya strategi klar. Enligt Göran Kling har utgångspunkten varit vad Volvo Datas kunder vill att vi ska göra.

— MITTEN —



Lastvagnar om Volvo Data

Åke Svensson, AU-chef på Volvo Lastvagnar, tycker till om Volvo Data. Ett är säkert. Tillgängligheten måste bli bättre.

— SIDAN 3 —

KLOTTER- PLANKET

Insändare kan man aldrig få för mycket av. Ta chansen att tycka fritt ur hjärtat.

Vill du vara anonym så går det bra. Din identitet kommer endast redaktionen att känna till.

Fatta pennan och bidra till en levande debatt! Memold: VD. TERMINAL Adress: avd 2030, HD 1S.

Låga löner orsaken till att många slutar

Läste i förra numret av Terminalen att det har tillsatts en krisgrupp som ska ta reda på varför så många duktiga medarbetare slutar. Kul att man gör något, men varför tillsätta en projektgrupp för att ta reda på något som för de flesta redan är välkänt? Nämligen att Volvo Data betalar duktiga medarbetare för dåligt.

Detta har varit känt under mycket lång tid, men företaget har alltid stuckit huvudet i sanden och sagt att "det beror inte på lönen". Ofta har man sagt att "i de intervjuer vi gör med alla som slutar, så är det väldigt få som anger lönen som skäl". Trams!

Varför ta några risker?

Självklart talar man inte om det. Det skulle kanske försvåra möjligheterna att någon gång i framtiden börja på Volvo Data igen. Varför ta några risker? Då är det lättare att ge någon "ofarligare" anledning.

Var på lunch härom veckan. Inbjuden av Göran Kling. Vid den lilla frågestunden före maten, kom problemet med löner upp. Tyvärr fick vi då höra den gamla visan att "vi kan inte konkurrera löne- och förmåmsmässigt med konsultföretagen". Och att "vi inte får skilja oss för mycket från övriga Volvo när det gäller löneutvecklingen". Samt att "vi måste ta fram och poängtera andra värden med att jobba på Volvo Data". Nu kan jag tyvärr inte köpa mat och blöjor för "andra värden". I alla fall inte på ICA där hemma.

Avliva myten

Jag tycker också att det är dags att avliva myten om att det alltid är konsultföretag som betalar bra. Idag finns det en mängd "vanliga" bolag som gott och väl erbjuder

lika bra löner som konsultfirmorna. Och dessa firmor måste göra det för håller man på att bygga upp sin dataverksamhet, krävs det erfaret folk och då kostar det.

Förståelse "högre upp"

Det är kanske så att vi inom dataområdet på Volvo måste få lov att sticka iväg i löneutvecklingen mer än övriga grupper. Är det så att vi inte kan få förståelse för detta "högre upp" kommer vi med all säkerhet att ha kvar en hög personalomsättning.

Ett litet exempel på skoj. En anställd som har jobbat i tre år lär vara värd cirka en miljon kronor. Det har hittills i år slutat 54 stycken personer. En del av dessa har jobbat mer än tre år, andra mindre. Men för att det ska bli enkelt så säger vi att alla har jobbat i tre år. Det innebär i så fall att Volvo Data har tappat 54 miljoner kronor i år. Och 49 miljoner förra året. 103 miljoner på två år. En anseelig summa som försvinner utan att något görs, kan man tycka.

Strutsmentalitet

Men nu ska det tydligen hända något. Och det känns skönt att det verkligen erkänns att lönen är ett problem. Att strutsmentaliteten är borta. För gott får vi hoppas. Det gläder mig också att konstatera att systemutvecklingarna kommer i fokus. En grupp som under alltför många år har kommit i skymundan. Att satsa på systemsidan är något som det talats om i tio år, men längre än till halvhjärtade insatser har det aldrig blivit.

Det är synd att det dröjt så länge innan uppvaknandet kom. Krisgruppen skulle ha tillsatts redan för fyra - fem år sedan. Då kanske vi hade lyckats behålla en del av den mycket duktiga personal som nu slutat. Och det hade säkert varit värt pengarna.

Tack för hjälpen!

Det är inte var dag vi undersöker tidningens läsvärde. Det var därför inte utan att det pirrade lite i magen när vi nyligen skickade ut enkäten om Terminalen.

Till vår glädje har vi på Terminalens redaktion kunnat konstatera att över hälften av alla anställda på Volvo Data har svarat på enkäten.

Därför ett stort tack till alla er, som på så sätt bidragit till att göra tidningen bättre. I början av nästa år ska analysen vara klar och då återkommer vi med resultatet.

Skandal

Skulle du acceptera att sitta och jobba i fingervantar och att din arbetsgivare ger dig termosockar i stället för att höja temperaturen?

Det är vad Volvo Datas telefonister tvingas acceptera, jämte usla löner, stressigt jobb och låg status.

En ren skandal. Det är vad det är. "Det går inte..." är inget godtagbart svar. Det går alltid, om bara viljan finns. Ansvariga borde skämmas!

ANNIKA LUNDBERG

Nu ska det i ärlighetens namn erkännas att det inte bara och alltid är lön det handlar om. Man ska trivas med sitt jobb, sina medarbetare, organisationen, chefer. Viktigt är också utvecklingsmöjligheterna för individen och för företaget.

Men underskatta inte lönen. Det är trots allt den vi lever av. Och jag hoppas nu att krisgruppen kan komma fram med en ny melodi istället för "the same old story..."

KLUMPKÄFT

Svar:

Jag får hoppas att analys och åtgärdsförslag från "Behåll vår personal"-gruppen angriper problematiken något mindre ensidigt än denna insändare gör. Lönen är en del av ett antal faktorer som spelar in i samband med val av arbetsplats och jobb. Jag vet att Volvo Data under ett antal år arbetat med ett brett fält av åtgärder, bl a lönepolitik. Vi kommer att fortsätta oförtrutet med detta och med förhoppningsvis flera nya idéer från projektet.

ROLF BÄCKSTRÖM

Terminalen

Personaltidning för Volvo Data AB.

Chefredaktör och ansvarig utgivare: Annika Lundberg, tel 66 73 64.

I redaktionen: Helga Baagøe, tel 66 77 35.

Memold: VD. TERMINAL Internadress: avd 2030, HD 1S Postadress: Terminalen, Volvo Data AB, 405 08 Göteborg. Årgång: 17 Redaktions-kommitté: Företaget: Rolf Bäckström, Ingvar Gall, SIF: Leif Hägerström, CF: Ragnhild Westin. Adjungerad: Annika Lundberg. Kontaktkommitté: Ingvar Gall avd 2030, Pia Magnusson avd 2170, Arne Hasselgren avd 2210, Marie Wolmesjö avd 2301, Margareta Pettersson avd 2450, Ulf Linnarsson avd 2550, Håkan Hermanson avd 2601, Aleksander Ratz avd 2850, Anita Rasmusson avd 2980, Magdalena Dahlsjö avd 8210, Douglas Lundqvist avd 8301, Lilian Örgmäe avd 8900. Sättning: Redaktionen MacIntosh. Repro och tryck: Tryckeri AB Framåt, Göteborg.

Terminalen trycks på miljövänligt papper.

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera och ev korta ner insänt manus. Detta nummer är slutredigerat den 15 november.



Volvo Lastvagnar om Volvo Data: Tillgängligheten måste bli bättre

Volvo Lastvagnar är Volvo Datas näst största kund och står för 15 procent av Volvo Datas omsättning.

— Generellt är vi ganska nöjda med Volvo Data och upplever att vi får ett bra stöd. Tillgängligheten är dock vårt stora problem. Där måste Volvo Data bli bättre, säger Åke Svensson, AU-chef på Volvo Lastvagnar.

Volvo Lastvagnar, en av världens största lastbilstillverkare, arbetar för högt tryck just nu.

— Vår produktion är i topp. Vi har inte möjlighet att öka kapaciteten med enda lastbil till, berättar Åke Svensson, chef för Administrativ Utveckling, avd 24100, på Volvo Lastvagnar.

Terminalen träffar honom i BC-byggnaden på Lundbyområdet. En historisk Volvo-byggnad. Det var nämligen här

liknar dock inte på något sätt det vi avtalat, säger Åke Svensson.

— Vi har drabbats av strömavbrott, hårdvarufel, programvarufel, mänskliga faktorn-fel. Vad mer finns det?!

I stort sett nöjda

Även om detta är ett allvarligt problem, är man på Lastvagnar i stort sett nöjda med Volvo Datas produkter och tjänster.

— I vår politik ligger att ha

Fakta om Volvo Lastvagnar

Volvo Lastvagnar är en av världens största lastbilstillverkare med produktion i Sverige, Belgien, USA, Brasilien och Skottland. I t ex Belgien monteras idag fler lastvagnar än i Sverige.

Volvo Lastvagnar AB är ett helägt dotterbolag till AB Volvo, med verksamhet i Göteborg och Umeå. Volvo Lastvagnar har i sin tur följande dotterbolag: Volvo Truck NV (Belgien), Volvo Velcolli Industriali SpA (Italien), Volvo Bedrijfswagen BV (Holland), Volvo Trucks Ltd (Storbritannien), Volvo International Development.

Volvos lastbilsverksamhet i USA drivs av Volvo GM Heavy Truck Corporation, där Volvo North America Corporation äger majoriteten av aktierna. 1987 arbetade totalt 17 600 personer inom Volvos lastvagnsrollse.

Volvo tillverkade sina första bilar i början av 20-talet.

De senaste veckorna har varit ovanligt jobbiga. Åtminstone ute på Lastvagnars fabrik i Tuve, där materialhanterings-systemet drabbats av problem. Det här systemet styr Lastvagnars materialförråd i Tuve. Det är ett komplicerat system och bygger på VAX-datorer som i sin tur kommunicerar med en stordator på Volvo Data. Problemet ligger i Volvo Datas tillgänglighet.

Allt står still

— När systemet inte fungerar, står materialförrådet still. Volvo Data gjorde stora åtaganden vad gäller tillgängligheten i det här fallet. Verkligheten från sommaren -87 fram till idag

hela vår administrativa databehandling hos Volvo Data. Vi har hittills inte sett några fördelar i att ta över den biten själva. Vi ser klara volymfördelar i stordrift, säger Åke Svensson.

För närvarande arbetar 125 personer inom Volvo Lastvagnars AU-verksamhet i Göteborg. Under året har AU-verksamheten delvis decentraliserats. Idag har man en central AU-avdelning, en AU-avdelning inom Produktion och en inom Marknad. Samtidigt har en AU-organisation som löper tvärs genom lastvagnsaffären etablerats.

— I och med det har vi befäst AU-rollen inom företaget. Vi

Möte med Volvo Datas kunder



Volvo Lastvagnar Volvo Datas näst största kund. — I stort sett är vi nöjda med Volvo Data, säger Åke Svensson, AU-chef på Lastvagnar (foto: Conny Nylén).

är angelägna om att behålla en entydighet i AU-frågor även i fortsättningen.

— För Lastvagnar är det nämligen en styrka att ha ett ansikte mot t ex Volvo Data, universitet, högskolor, m fl.

Driftservice (RJE) är den tjänst Lastvagnar köper mest av från Volvo Data.

Man har också en egen RJE-central. Inom CAE har Lastvagnar valt att satsa på Computer Vision-systemet. När man bestämde sig för detta var det ett lite udda val. Nu använder även Volvo Flygmotor, Volvo Komponenter och Olofströmsverken Computer Vision.

— För oss har Computer

Vision definitiva fördelar framför CATIA som är det andra stora CAE-systemet inom Volvo, säger Åke Svensson.

Största CAE-kunden

Faktum är att Lastvagnar idag dessutom är Volvo Datas största kund inom CAE.

God tillgänglighet är som sagt mycket viktigt för Lastvagnar. Där välkomnar man beslutet om att installera reservkraft på Volvo Data.

— Reservkraften hoppas vi mycket på. Inte bara för att slippa strömavbrott, utan även indirekta fel som visar sig genom skadade hårdvarukomponenter, säger Åke Svensson.

ANNIKA LUNDBERG

Vad tycker du om "Människa-Maskin-Mening"?



Lars-Göran Axmalm, avd 2020:

— Jag tycker det var jättebra. Jag tror att dessa två dagar kommer att ha betydelse för mig i framtiden. Framförallt tycker jag det är bra att jag inte är ensam, som när man går någon kurs individuellt, utan att hela Volvo Data går igenom samma process. Dessutom är det bra att en nära anhörig får vara med och lyssna på vad vi talat om. Jag tror det här leder till ökad förståelse mellan människor och enheter på Volvo Data.



Håkan Enarson, avd 2302:

— Visst var det småroligt. Det sades en del saker som kunde få en att tänka till. Men egentligen är det ju självklara saker. Vart det kommer att leda är svårt att säga. Nu har folk i allafall något gemensamt att diskutera i fikarummet. Men hur kommer man att märka att något förändras på grund av Människa - Maskin - Mening? Blir alla trevligare?



Hans Afzellius, avd 8900:

— Mycket var bra. Budskapet som jag uppfattade var: "Var människa även när du är på din arbetsplats." Det reflekterade man säkert över. Även om jag inte är helt nöjd, så var det värt tiden. Budskapet är alldeles utomordentligt viktigt.



Här är delar av de båda arbetsgrupperna. De består av: Richard Svensson avd 2060, Inger Willemoth avd 8900, Gunilla Waller avd 8900, Hans Frylén avd 8330, Anders Litsegård avd 8230, Per Kangevall avd 2810, Kenneth Petersson avd 2830, Kerstin Forsberg avd 2611, Göran Andersson avd 2302, Lars Nilsson avd 2360, Titti Falkman avd 2980, Hans Dahlqvist avd 2960, Ulf Linnarsson avd 2550, Åke Lindmark avd 2230 och Bengt-Olof Bengtsson avd 2170 (foto: Conny Nylén).

Strax före semestern i år köpte Volvo Data nyttjanderätten till Data Logics AU-modell. Den har i ett par år använts inom några av Volvo Datas systemutvecklingsavdelningar och ska nu lanseras över hela Volvo Data.

Därför har man bildat två arbetsgrupper. Den ena gruppen har tonvikten på systemutveckling, medan den andra riktar sig

mot övriga Volvo Data.

AU-modellen är nämligen inte bara ett sätt att utveckla och förvalta ADB-system på, utan kan även användas för att driva andra projekt.

I grupperna finns representanter från Volvo Datas resultatenheter. Har du frågor om AU-modellen kan du vända dig till representanten för din enhet. Dessa ska även bidra vid

AU-modellen: Nu ska den föras ut i Volvo Data

kompetensuppbyggnaden på respektive enhet.

— Det är viktigt att vi på Volvo Data får ett gemensamt arbetssätt vid såväl utveckling och förvaltning av system, som vid projektledning och att vi får en och samma begreppsvärld, säger Per Kangevall.

— AU-modellen är ett hjälpmedel bl a för att vi ska bli effektivare i vårt arbete.

PBS igen

Lagom till novemberlönen kommer utbetalningen av produktivetsbonus (PBS) att ske förtredje kvartalet i år. I den här omgången har man mätt:

- internförbrukningen
- Volvo Datas omkostnader.

När det gäller internförbrukningen blir det ingen utdelning. Vi förbrukar mer än planerat på Volvo Data, vilket har lett till ett negativt resultat på - 3,6 miljoner jämfört med budget.

Däremot har det gått bättre när det gäller Volvo Datas omkostnader. Där är resultatet efter tredje kvartalet totalt 11,7 miljoner bättre än budget.

Alla fast anställda på Volvo Data får 0,88 procent av årslönen i PBS när novemberlönen betalas ut.

Kläder dras på lönen

Du som köpte fritidskläder via Personal i somras kommer nu att betala för dessa kläder genom att beloppet dras från din novemberlön. Kontakta Lars Poulsen på Personal om du har några frågor.

Målis, se hit!

Efter många års slit ligger nu Volvo Datas hockey-bockeylag i högsta divisionen. När vi nu äntligen nått dit, står vi plötsligt utan målvakt.

Finns det verklingen ingen på Volvo Data som har målvaktserfarenhet från t ex hockey, bandy, fotboll eller handboll och som kan stå på ett par skridskor? Om just du skulle känna dig manad, ta kontakt med Ulf Linnarsson, tel 675 94, memoid: VD.Uffen.

Visningsregler

Fr o m vecka 43 har totalförbud införts för visning av datorhallarna 1, 2 och 3 i DA1.

Förbudet har tillkommit av kvalitets- och säkerhetsskäl och innebär att endast behörig personal får beträda lokaler där stordatorer är placerade.

Rädda liv

Nu är höstens kurser i hjärtlung-räddning igång. En av sex planerade har hållits. Är du intresserad? Hör av dig till Margareta Pettersson på Personal, så sätts du upp på väntelistan!

Tar över driften av LEVA 2

Den 25 november tar Volvo Data över driften av Volvo Parts system för fakturakontroll, LEVA 2. Då går nämligen flyttlasset från Parts till avd 8320 på DLI. Med i bagaget finns bl a en PDP 1170-maskin.

— Måndagen den 28/11 ska allt vara installerat och klart om planen håller, säger projektledaren Bengt Bengtsson.

På måndagen flyttar även Lennart Bengtsson från Parts till Volvo Data. Han är systemansvarig för LEVA 2. I och med det sitter alla som arbetar med drift, underhåll, kundkontakt och ÅT-beredning av systemet, samlade.

— Systemet används för att knappa in fakturor från leverantörerna. Dessa fakturor blir sedan ankomstregistrerade, bokförda och betalda, berättar Lennart Bengtsson.

LEVA 2 hanterar 500 000 stycken fakturor per år och styr utbetalningar på 300 miljoner kronor i veckan.

ANNIKA LUNDBERG

En håller ordning på 700

Han har 80 timmar i tidbanken. Han har 90 timmar övertid utöver dem. Han har tre semesterveckor sparade. Han har jobbat kvällar och helger i snart sex veckor i sträck. Han har ordning på 700 personer.

Han heter Anders As-serlind.

Skärmar släpas över mattan. Skrivbordsskivor välts av kärror och monteras ihop. På golvet ligger en man och knackar med en skruvmejsel efter eluttag. En annan kommer i hög fart runt ett hörn, helt dold bakom de tre packlådor han har framför sig på kärran. "Plats 103, var är den?" "Du, det fattas skärmstöd här borta!"

Mitt i detta kaos står en man med en layoutskiss i handen och en snus under läppen. Helt lugn.

—Skriv nu inte att det är jag som gör hela flytten ensam. Det

är inte sant, säger Anders As-serlind, Inköp och Fastighet. Utan Budbyråns grabbar, elektrikern Christer Mattsson, televerkarna och Eva Helms gång hade det inte gått.

Sådan är han, Volvo Datas mest kända ansikte. Vår nyblivne VD får ursäkta, men nog är det Anders var nyanställd lär sig känna igen först. Han som fixar "allt"; från kaffe till att bryta upp låset när man har tappat nyckeln till skrivbordslådan.

Han säger inte så mycket, Anders. Tänker desto mer. Ibland undrar man hur han

lyckas hålla sig ständigt lugn.

—Lång stubin. Sex år som flyttbas och nästan lika många flyttar har lärt mig att det inte hjälper att bli arg på folk som är dumma.

Men visst finns det ett antal personer som Anders lovat sig själv att aldrig, aldrig flytta åt

igen. Och visst känns det tungt många gånger när det visar sig att skärmbyggarnas och mattläggarnas layoutskisser inte överensstämmer. Vare sig med varandras, den Anders fått, eller verkligheten.

—Arkitektfirman Lund & Valentin har inte tagit hänsyn varken till vårt faktiska material eller våra önskemål. De har ritat in det de tyckte var snyggt. Sedan de lämnat ifrån sig ett antal olika skisser till olika personer har de inte satt sin fot här igen. Nu är det jag som får pussla ihop det hela...

Anders är också den som får ta frågorna, frustrationen, irritationen i detta tolvmiljnersprojekt som heter VAK-88. Plötsligt en dag stod det tex ett rum i HD 3N åt Göran Kling. "Svarbygget" kallat av en del; det fanns aldrig med på layoutskissen, blev aldrig förhandlat om med facket.

—Till det som "måste" fram finns det alltid pengar. Men visst förstår jag killen som undrar varför han inte kan få en enkel bokhylla.

En vårsäsong och en höstsäsong av flyttar. Så har det varit varje år sedan Anders tog jobbet 1983 efter Lennart Olsson. Mellanperioderna går åt till att fixa fram och hålla ordning på möbler och allt annat för 700 personer.

Bildminne

—Jag har ett utpräglat bildminne, berättar Anders. Frågar någon efter en kartong får jag upp förrådet på "skärmen" i huvudet. Undras det över en plats ser jag layoutskissen. I tanken följer jag gången tills jag hittar platsen.

Roligast i jobbet är att arbeta nära människor. Att de vänder sig till just Anders när de behöver hjälp.

—Tråkigt blir det när jag inte kan lösa problemen, eller — ännu värre — om jag glömmar bort dem. Måndagmornar efter en helgs flyttning är värst. Då springer 50 personer efter mig med frågor, och trots att jag har fickorna fulla av minneslappar är det lätt att glömma någon. Hemskt pinsamt! ryser Anders.

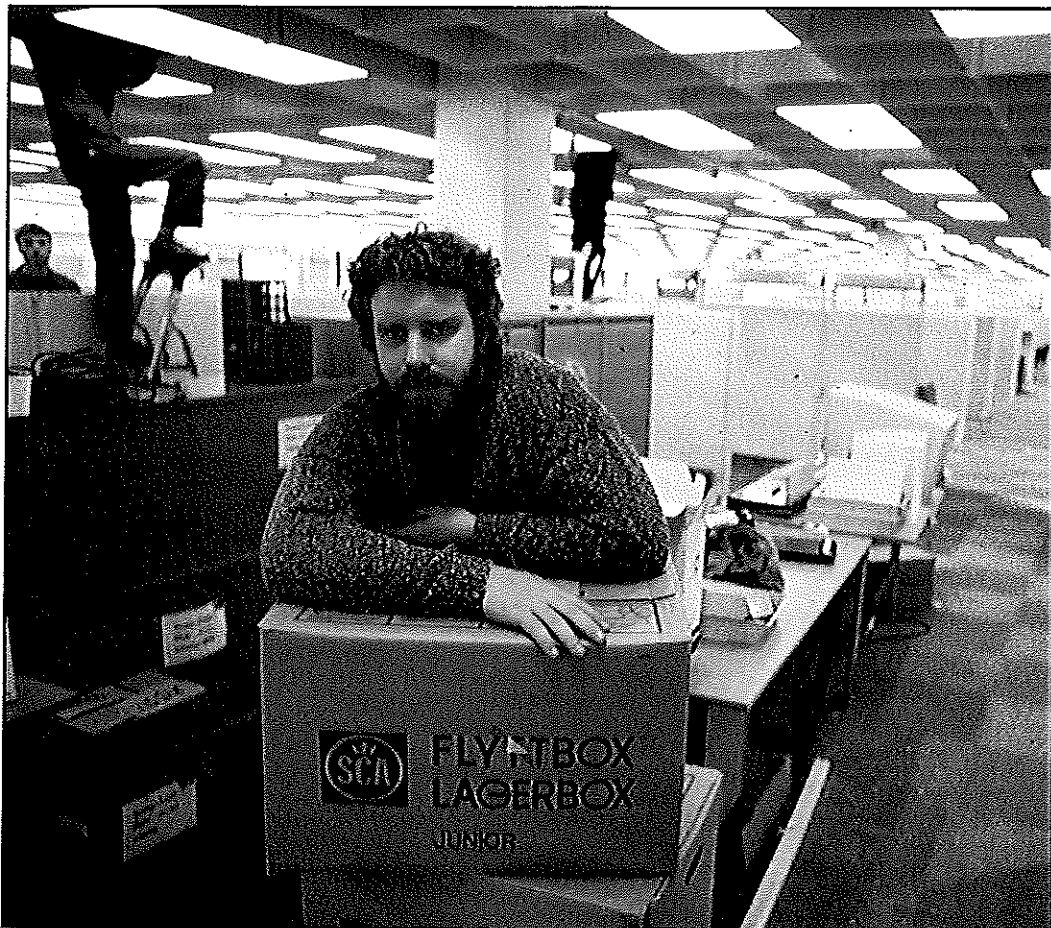
Inre tillfredsställelse

Tacksamhet har han aldrig eftertraktat.

—Egentligen spelar det ingen roll om folk gnäller på mig heller. När jag vet att jag gjort ett bra jobb räcker den inre tillfredsställelsen för mig.

Efter VAK-88 vidtar nästa projekt. Och nästa. Och nästa... Övertiden och tidbankstimmarna har redan sprängt alla ramar. Full semester har han inte haft på flera år. Ändå fortsätter Anders. Vad är det som gör att han orkar?

—Tjejen går upp sex varje morgon, vardag som helgdag, och gör en ordentlig frukost åt mig. Utan henne hade jag haft magsår för länge sen.



Nog har Anders rätt att vila armarna efter att ha flyttat runt dataiter i sex år (foto: Conny Nylén).

HELGA BAAGØE

Volvo Datas nya strategi



Ät vilket håll går Volvo Data i framtiden? Den nya strategin ska ge svar på det. Och får man tro Volvo Datas vd Göran Kling, så ska vi gå mer åt kundens håll än tidigare (foto: Conny Nylén).

Nu är den klar, Volvo Datas nya strategi. Ett till Innehållet "tung i vilken riktning Volvo Data ska utvecklas under de närmaste år — Det vi gör idag på Volvo Data är i stort sett riktigt. Men i och ändrar vi tyngdpunkt och fokuserar vissa områden mer än hittills Volvo Data.

— Tidigare strategier har så att säga kommit inifrån Volvo Data. Vi talade om vad vi ville göra, säger Göran Kling.

— Nu har utgångspunkten varit vad våra kunder vill att vi ska göra. I den nya strategin bryts på så sätt kundens behov mot vad vi på Volvo Data vill göra.

Mål

Volvo Datas strategiska mål kan kort sammanfattas så här:

- Volvo Datas produkter och tjänster ska vara anpassade till kundernas krav.
- Volymtjänsterna ska vara bättre i kvalitet och lägre i pris än konkurrenternas.
- Volvo Datas kompetens ska vara hög och respekterad.
- Volvo Data ska ha en ledarstil och ett företagsklimat som bygger på en positiv människosyn. Personlig utveckling och arbetstillfredsställelse leder till ett stort engagemang, förbättrade arbetsresultat och ökad trivsel.

Stödja kunderna

— Det viktigaste är att stödja våra kunder i deras ambitioner. Detta innebär bl a att vi inom vissa områden måste bygga en kompetens som är bättre än den Volvos konkurrenter har.

— Volvo går ju in i lite kärvarer tider nu. Detta medför att ADB-

kostnaderna kommer att nagelfaras hårdare, säger Göran Kling.

— Våra kunder försöker trycka på gaspedalen för att få mer gjort med samma insatser. I det arbetet är t ex IE, Information Engineering, ett viktigt hjälpmedel i systemutvecklingen.

Ett annat exempel där Volvo Data redan lyckats till stor del är den prissänkning på 16 procent som datacentralen har genomfört på volymtjänster.

Diskussioner

I diskussioner med kunderna har det kommit fram att t ex datakommunikation blir allt viktigare, medan däremot kontorsautomation inte efterfrågas lika mycket som förut. Kunderna vill även att Volvo Data satsar mer på PC-området, där vi inte riktigt har hängt med enligt Göran Kling.

— Inom IC, Information Center, kommer vi att strukturera vårt utbud mer och paketera produkterna så att de lättare når ut på marknaden.

— Skolan är viktig för att sprida produktnyheter genom t ex seminarier. Konsultgruppen kommer delvis att ingå i utvecklingsuppdrag i Volvo Datas verksamhet för att sedan i olika kundprojekt kunna sprida nyheter, säger Göran Kling.

— Vi måste helt enkelt satsa på att utveckla rätt produkter och att snabbt få ut dessa till våra kunder.

Volvo Datas nya strategi i korthet — några viktigare punkter

Volvo Data går mot ökad marknadsorientering, större Volvo-engagemang och ökad intern decentralisering av ansvar och befogenheter.

Volvo Datas styrka finns inom följande områden:

- bred kompetens inom informationsteknologin
- djup specialistkompetens

- högkvalitativ och rationell stor-datordrift
- vana att hantera en föränderlig teknik
- engagemang i ny teknik

Volvo Data har svagheter inom följande områden:

- enhetligt uppträdande
- servicen mot kunderna
- kunskapen om förändringar i

Volvos verksamheter

- förmågan att finna de bästa lösningarna för Volvo
- förmågan att hantera överefterfrågan på manresurser
- informationen till kunderna
- ledarskapet

Volvo Datas strategiska mål är följande:

1. Volvo Data ska stödja Volvo-

koncernen i tillämpningen av informationsteknologi. Produkt- och tjänstesortimentet ska vara anpassat till koncernföretagens krav.

2. Volymtjänsterna ska vara bättre i kvalitet och lägre i pris än konkurrenternas.

3. Volvo Datas kompetens ska vara hög och respekterad inom de

är klar

ett dokument som berättar om en. med den nya strategin lls, säger Göran Kling, vd för

Det fjärde strategimålet om ett företagsklimat med en positiv människosyn, är nytt.

— Vi skulle kunna bli ett mycket bättre företag om vi levde upp till det här, menar Göran Kling.

Viktig ledarfilosofi

— Det absolut viktigaste är att alla chefer besitter en ledarfilosofi som innebär att vi behandlar människor rättvist, att varje människa får möjlighet att utvecklas och att vi gör arbetet så intressant som möjligt för alla.

— Projektet Människa - Maskin - Mening som pågår nu är ett steg mot det här målet. Om vi lyckas med projektet kommer vi att få upp alla problem till ytan för att sedan kunna göra någonting åt det.

Enligt kunderna har Volvo Data en del svagheter.

— Man uppfattar oss t ex som svåråtkomliga och ofta informationen som svårsmält. Där måste vi satsa på fler personliga kontakter.

— Men Volvo Data har många starka sidor också. Jag har t ex hittills inte träffat på något annat dataföretag med lika djup kompetens som Volvo Data. Dessutom finns det en stor lojalitet bland de anställda på Volvo Data. Man ställer upp när det uppstår problem, säger Göran Kling.

ANNIKA LUNDBERG

delar av informationsteknologin som är väsentliga för Volvo.

4. Volvo Data ska ha en ledarstil och ett företagsklimat som bygger på en positiv människosyn. Personlig utveckling och arbetstillfredsställelse leder till ett stort engagemang, förbättrade arbetsresultat och ökad trivsel.

Nytt system ger bättre problemhantering

En problemfri datavärld på Volvo Data, vore väl en nåd att stilla bedja om. Nu är det inte så. Sanningen är att Volvo Data råkar ut för olika problem och att kunderna upplever problem då de använder Volvo Datas tjänster och produkter.

Om vår omgivning ska uppfatta oss som professionella databehandlare och som en seriös serviceleverantör, är en väl fungerande problemhantering en av hörnstenarna.

Alla problem som Volvo Data själv upptäcker eller som våra kunder rapporterar ska registreras i Volvo Datas nya problemhanteringssystem som började användas i oktober.

Dygnet runt

I denna första etapp sker all problemrapporering manuellt. Men vi planerar att i en andra etapp installera program som kontrollerar maskiner och nät dygnet runt och som automatiskt registrerar alla problem.

Då ett problem registreras på

problem basen, sänds ett memo till dem som är åtgärdsansvariga. Detta sker genom att varje problem klassas som tillhörande ett visst "system". Varje "system" har fördefinierade åtgärdsansvariga. Vi har nu cirka 160 "system" på Volvo Data, t ex MVS, IMS, Fastighet, Säkerhet, Help, ICU.

Sätter problempoäng

Hela problemhanteringen övervakas av våra "problem managers" Jeanette Kallanvaara och Nils Rudhag. De sätter problempoäng och väljer prioritetsgrad för varje problem. På veckomötet Q-Weekly tas allvarliga problem upp.

Inget system kan på egen hand göra oss professionella. En framgångsrik hantering av problem fodrar att var och en gör vad som förväntas och att var och en följer regelverket. Regelverket heter PROBLEM-rutin och finns på berörda resultatenheter. För den som ska använda problemsystemet och är osäker finns PROBLEM Quick Reference Guide.

GUNNAR SVENSSON.

Lars Åström, chef för Datacentralen:

— Sedan slutet av 1970-talet har Volvo Data aktivt jobbat med problemregistrering och uppföljning för att få bukt med fel och problem som uppstått i och omkring datordriften. Vi började med ett manuellt system och fortsatte i början av 80-talet med ett maskinbaserat system som nu inte längre fyller de krav som ställs på ett problemhanteringssystem. Vårt nya system, som bygger på en standardprodukt från IBM, ger oss en stabil bas att utveckla problemhanteringen ifrån. Vi har satsat mycket på det här systemet och hoppas inom en snar framtid kunna säga att det var väl investerade insatser.

Nino Moscardini, Principal Consultant IRC:

— IRC har sett och byggt många bra problemhanteringssystem Europa över. Men Volvo Datas förutseende "problem managers" har fått oss att bygga det antagligen tekniskt mest avancerade problemhanteringssystemet i Europa.

ADA-projektet i hamn

Den 31 oktober 1988 avslutades ett av de största projekt som Systemutveckling DEC någonsin har drivit. ADA-projektet seglade då så att säga i hamn.

ADA-projektet har från sin början i december 1984 omfattat 29 manår, vilket även gör det till ett av de största projekten inom Volvo Data.

ADA-projektet har fått sitt namn efter kunden ADA, distributören för Apoteksbolaget. Volvo Datas del i detta projekt har varit att utveckla den lageradministrativa delen för två av ADA:s distributörer: Kungens Kurva (i Stockholm) och Berkön (i Göteborg).

Den lageradministrativa de-

len består av order, godsmotagning, lagerbok, inventering, orderåtersökning och produktionsövervakning.

För att få ett grepp om hur stora dessa distributörer är så kan man räkna upp huvudflödet i Kungens Kurva per dag:

- 66 000 orderrader
- 600 helpallar
- 8 000 helkollin
- 8 000 backar.

Detta flöde ska levereras inom 2-24 timmar beroende på ordertyp, samt med en plockfleksfrekvens på mindre än 4 promille. Berköns flöde är cirka en tredjedel av Kungens Kurva.

Vi klarade det!

Dessa tuffa krav har både varit problem och inspiration för oss

och vi har klarat det!

De människor som har gjort detta möjligt är: Miklos Bajzath, Lars-Göran Olsson, Lennart Nyberg, Roland Thörmblom, Eva Gunnarsson, Anders Granfeldt, Ulf Törnqvist, Kenneth Sundell, Birgitta Åhlund, Christer Holm, Per-Anders Hansen, Ignacy Susid, K-G Olsson och Lars-Göran Andreasson.

Fina insatser

Jag vill tacka alla dessa personer för deras fina insatser och hoppas att vi snart kan få göra ett nytt projekt tillsammans, med samma fina sammanhållning som vi har haft i ADA-projektet.

HANS SANDHOLT
projektledare

I två avsnitt har vi följt Hans Severin från avd 2620 på hans halvårs-långa resa genom Asien.

Efter att ha åkt transiblriska järnvägen till Kina, vidare till Hong Kong, Thailand och Bali, har nu Hans och Linda nått Nya Zeeland och spräckt sin ursprungliga tidplan på fyra månader.

Den 20 januari landade vi på Auklands flygplats i Nya Zeeland. Det första vi skulle göra var att besöka min f d arbetskamrat Gerhard, som bodde på ön Waiheke.

Waiheke Island ligger en halvtimmes båtferd från Aukland. Ändå har ön cirka fem grader högre medeltemperatur än fastlandet. Tack var det är klimatet och växtligheten nästan tropisk. Fina badstränder fanns det också, men vattnet var kkkallt!

I två veckor stannade vi hos Gerhard och Tracey. Vi blev mycket väl omhändertagna. Att sedan få laga sin egen mat var inte heller fel och vilka råvaror! Priserna var att jämföra med Sveriges med undantag av frukt, grönsaker och kött som var billigare.

Vi hade nu inte kommit hit för att lata oss, utan för att åka runt hela Nya Zeeland och det skulle man göra med tummen hade vi blivit lärda.

Det kändes lite spännande att lifta för vare sig jag eller Linda hade gjort det förut. Efter en timmes promenad utan någon lycka, satte vi oss ner och tänkte att detta var nog inte det rätta färdssättet. Knappt hade vi tänkt tanken, så stannade det en tjej och undrade om vi skulle ha lift!

Nästa tur blev med en fiskbil. In med packningen bland alla fiskar och så bar det av. Chauffören skulle till Rothorua. Vi stannade några gånger på vägen och jag hjälpte honom att lasta av fisklådor.

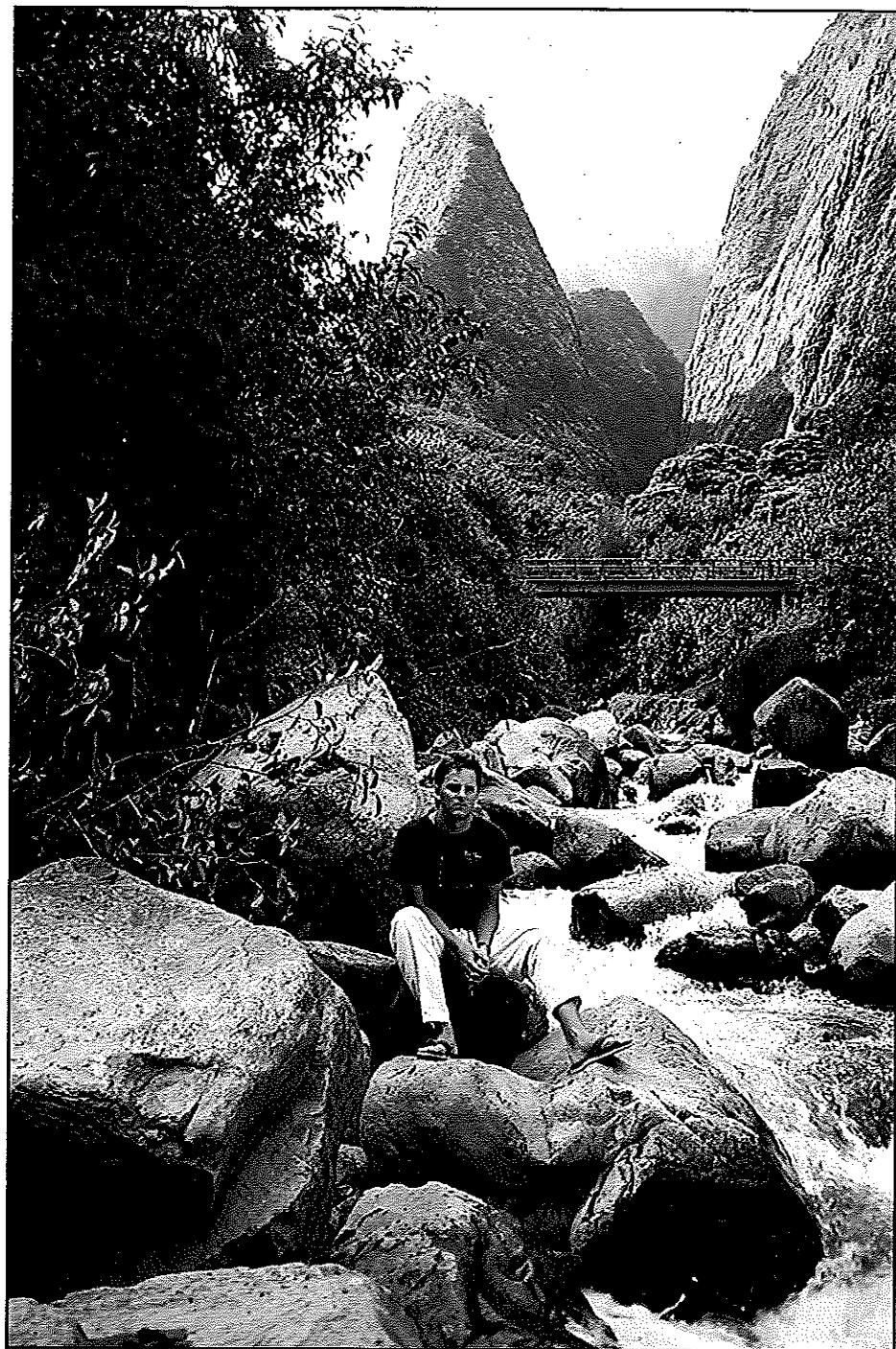
Varma källor och vulkaner

Väl framme i Rothorua ändrade vi oss. Området är känt för sina varma källor och vulkanaktivitet, så stanken av svavel var olidlig. Vi bestämde oss i stället för att följa med mannen i fiskbilen vidare till Taupo.

När klockan var 17.00 stängde samtliga affärer i Taupo. Det enda som var öppet var några restauranger och en pub som vi hittade till slut.

Vi blev något förvånade när vi kom in. Hela puben var full av mauris. Mauris är Nya Zeelands urbefolkning och för dem som aldrig har sett någon, kan jag tala om att de är cirka två meter i medellängd och kolossalt välbyggda.

Av någon underlig anledning kändes det som om alla tittade på oss när vi kom in. Här gällde det att vara cool, tänkte jag, stegade bestämt fram till baren och beställde en öl och ett glas vin till Linda. Vad jag fick var



Under sin vistelse på Hawaii besökte Hans Severin bl a den vackra ön Maui.. Här ses han framför berget Needle Point. Har du några frågor om hur det är att resa på det här sättet får du gärna kontakta Hans Severin på avd 2620 (foto:Linda Orgmäe).

Sista avsnittet av årets reseäventyr:

Nya Zeeland run

en tillbringare med cirka 1,5 liter öl och en liten vinflaska, men inga glas.

Jag tittade mig omkring och upptäckte att det inte var någon som drack öl ur glas, men jag såg ett par tjejer som drack vin ur glas i allafall, så jag böjde mig över bardisken och fick själv plocka fram ett glas till Linda. Efter en stund kom det fram några till oss som presenterade sig samt undrade var

vi kom ifrån. Det hela slutade med en mycket rolig kväll.

Nästa dag fick vi lift 25 mil i ett sträck efter bara fem minuter och vi hann knappt ta på oss ryggsäckarna innan vi fick lift igen av en kille, Rick, som precis som vi skulle till Nya Zeelands huvudstad Wellington. Otroligt! Över fyrtio mil på knappa fem timmar. När vi kom fram bjöd Rick oss på

lunch och på kvällen blev det pubbrunda.

En sak hade vi upptäckt hittills och det var att nyzeeländare, även kallade "kiwis", var mycket gästvänliga och trevliga.

När vi kom till Picton stod Gerhards kompis Bryn och väntade på oss. Han sålde pua-snäckskal i form av örhängen, broscher, askfat, mm (bearbetad pua har en ovanlig struktur i alla regnbågens färger). Vi skulle få åka med honom till Riverton.

Öde landskap

Första dagsetappen blev 50 mil till Franz Josef Glacier, som var mycket imponerande. Det var tur att vi hade skjuts efter hela västsidan på sydön, för här var det väldigt öde och svårt att få lift.

Nästa dagsetapp gick till Queenstown, en stad som blommar upp på vintern när det är skidsäsong. Staden är mycket fint belägen vid en stor sjö med höga omgivande berg. Under resan från Picton till Riverton där Bryn bodde, var det mycket omväxlande natur och ibland kändes det som om vi reste genom Sverige.

Från Riverton tog vi tåget till Timaru på den östra sidan. Linda hade träffat ett äldre par på Sheraton Hotel i Göteborg, som bodde i Timaru. De hade sagt att vi skulle höra av oss om vi hade vägarna förbi.

Vi ringde och Stephani kom ner till stationen och hämtade oss. Hon var något stressad för de skulle iväg på 50-års kalas. Vi blev installerade i deras stora hus och sedan åkte de iväg. Dagen därpå bjöd de oss på en 30 mil lång rundtur. På kvällen bjöd de ut oss på restaurang. Man tror inte det är sant när man blir bemött på det sättet.

Det var inte lika lätt som vanligt att få lift nästa dag, men efter fyra omgångar kom vi till Christchurch. Härifrån tog vi nattbussen till Picton för att ta den tidiga färjan till Wellington och därifrån lifta vidare norrut.

Nästa lift gick från Palmerston-North och vi blev avsläppta efter några mil mitt ute på landet. Det var dåligt med bilar på vägen så vi började gå mot närmsta by. När vi gått i en timme stannade det en kille med en gammal bil som knappt höll ihop. Själv var han så full med jord och smuts att man knappt kunde urskilja hur han såg ut. Han

gjort närmanden mot henne.

Vi såg genom fönstret hur han kom in i grannens kök. Strax därpå utbröt ett regelrätt slagsmål. När han kom tillbaka, höll han sig för bröstet och sa: "Han fick in ett par rejäla träffar. En vacker dag kommer han nog att ta död på mig. Godnatt med er, det blir en lång dag i morgon". Klockan var då halv nio. Dessa kiwis!

Vi hade nu siktet inställt på att ta oss till Paihia vid Bay of Island i norra änden av nordön. Norr om Aukland ändrades landskapet till något vi inte sett någon annanstans på Nya Zeeland. Kuperad terräng omväxlande med öppna fält och tät skog.

Tropisk vegetation

Vid Bay of Island var det nära på tropisk vegetation likt Waiheke Island. Vi var helt överens om att skulle man bosätta sig på Nya Zeeland så fick det bli här.

Tillbaka på Waiheke Island fick vi veta att Gerhard hade mist sitt arbete i en järnaffär därför att det fanns för lite att göra. Men han var inte ledsen för det. Nu kunde han antligen få gjort lite på huset. Det verkar vara något som genomsyrar de flesta som bor på Nya Zeeland. Man tar dagen som den kommer och stressar inte för något. Det kändes hårt att så småningom behöva lämna Waiheke, men pengarna och tiden började ta slut.

Väl tillbaka i Aukland träffade vi Rick som vi hade fått lift med till Wellington. Tre timmar innan planet till Sydney skulle gå var vi ute med Ricks racerbåt och kände på vågorna. Som sagt, det gäller att inte stressa upp sig!

Liv och rörelse i Sydney

Den tredje mars lämnade vi så Nya Zeeland och flög till Sydney i Australien. Sydney var en stad helt i vår smak. Affärens öppna till sent på kvällen och det var liv och rörelse dygnet runt. Är man född till stadsrätta så är man. Dagarna ägnades åt affärer, titta på sevärdheter, sola och lyssna på en konsert i det berömda konserthuset.

Klockan 19.00 på kvällen den 10 mars flög vi från Sydney och landade på Honolulu flygplats kl 7.00 samma dag, den 10

på samma frågor igen, medan de rev upp vår packning. Det var däremot ingen risk att de lade tillbaka sakerna igen.

Väl ute ur tullen, möttes vi av en stor plansch med Ronald Reagan och texten: "Welcome to the land of hospitality". Jag trodde att jag skulle explodera!

Vi lyckades ta oss till nordsidan av ön Ohau. Det var mycket fint där. En dag tillbringade vi på Sunset beach och tittade på surfare. Det gick enorma vågor och det var första gången som vi såg tunnlar i vågorna.

Värre än en sardinburk

Ett par dagar senare tog vi oss till Honolulu. Vi tog oss en titt på Waikiki beach, men jag lovar er, det finns mer utrymme i en sardinburk.

Vi lade också märke till något mycket underligt. Det fanns nästan inte ett enda vykort att köpa där det inte stod en Hawaii-flicka och visade bröstet. Däremot fanns det inte en enda tjej som solade utan överdel. Detta är nämligen förbjudet. Kan inte detta kallas dubbelmoral?

En dag åkte vi ut med en båt och tittade på valar. Efter en timme dök det upp en hona med en unge alldeles intill båten. Svårt att beskriva den känsla som då infann sig.

Efter totalt två veckor flög vi till San Francisco. Då var solbrännan maximal.

San Francisco var en mycket speciell och vacker stad, men dessvärre med en våldsam mängd utslagna människor. Det gick knappt att gå ifred utan att det hela tiden kom tiggare fram till oss. Så gott som varanda affär hade beväpnade vakter.

Vi gick nu på sparlåga och visste inte riktigt hur vi skulle ta oss vidare för att komma hem. Till slut fann vi ett flyg till Amsterdam för 1 200 kronor per person, som avgick den 4 mars.

På väg hem

I Amsterdam var det KALLT. Det var bara att sätta på sig samtliga kläder. Vi bodde på en kanalbåt som inte hade någon värme. Här lades grunden till en ordentlig förkylning. Efter några dagar tog vi tåget till Kiel och Stenafärjan till Göteborg.

Den 10 april steg vi av båten i Göteborg, något stela i ryggen. Vi hade just sparat 300 kronor på att ligga och sova på golvet under en trappa istället för att ta en hytt. Det gäller att vara en traveller in i det sista.

Nästan ett halvt år senare var vi alltså hemma igen. Totalt hade vi gjort slut på cirka 40 000 kronor per person och detta inkluderar då allting. Vi hade även klarat oss från sjukdomar förutom magbesvär några gånger. Favoriterna var Hong Kong, Thailand och Nya Zeeland och dit åker vi gärna igen. Får ni chansen att resa på detta sätt, så ta den!

HANS SEVERIN
LINDA ORGMÄE

t med tummen

plockade frukt och grönsaker hela dagarna, därav detta utseende.

Vi undrade om han kunde släppa av oss i Bluff, men han undrade vad vi skulle göra där. "Följ med hem och sov över hos mig istället!" Vi blev bjudna på middag och när vi ätit färdigt reste han på sig. Han skulle gå över till grannen. Hans fru hade bett honom tala grannen tillrätta, eftersom han hade

mars! Det kändes ju fint att bli 12 timmar yngre. Men glädjen varade inte länge. Vi blev stoppade i immigrationen och fick svara på frågor om och om igen.

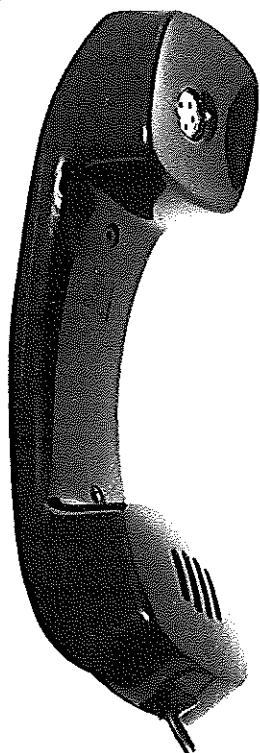
Genomgående var att alla var lika arroganta och ohövliga. De hängde upp sig på att vi inte hade någon utresebiljett och att jag arbetade med datorer. En och en halv timme senare stod vi i tullen och fick svara

Hallå, hallå

Vad händer på telesidan?

Tidigt i våras fick vi egenhänvisningssystemet. Stor satsning, med lathund, tävling och böcker, skulle få oss att höja "telefonkulturen". Hur gick det egentligen?

-Kommunikation har många spännande projekt på gång, säger Arne Hasselgren. Men allt har sitt pris.



—Vi är långt ifrån överksamma, försäkras Arne Hasselgren. Närmast i tiden ligger nästa års installation av en ny programvarurelease i växeln. Det blir då möjligt att skilja på externa och interna samtal. Nästa steg är att särbehandla samtalen. För att avlasta telefonisterna och satsa på service för externa kunder kan tänka sig att låta en talmaskin besvara interna samtal till hänvisade nummer. Antingen genom datatext förvandlat till syntetiskt tal, eller med förinspelade meddelanden.

Idag tar telefonisterna i vissa fall emot och vidarebefodrar "viktiga" meddelanden. En produkt där meddelanden med en enkel tangenttryckning förvandlas till ett memo till mottagaren testas just nu av Kommunikation. Till våren kan den bli verklig het på Volvo Data.

—Nästa fas berör hänvisningssystemet, berättar Arne. Så småningom kan det bli möjligt att hänvisa sin telefon flera dagar i sträck, med olika meddelanden och anvisningar om var man kan nås för olika dagar. Men det ligger än så länge långt fram i tiden.

På den manuella hänvisningens tid hänvisades ca 1000 telefoner i veckan över hela Volvo Göteborg. Idag, med egenhänvisningssystemet vi fick i våras, har den siffran tiodubblats. Så visst har vi blivit

bättre. Glädjande tycker Arne det är att 2100 tänker låna filmen om telefonkultur med Sven Melander, för att visa på sina avdelningsmöten. Roliga och väl använda 20 minuter, menar han, och uppmanar fler att följa exemplet.

—Mängden egenhänvisningar vi är uppe i är ungefär vad växeln klarar av med dagens kapacitet, säger Arne. Styrelsen har gett oss tillstånd att utöka med ett par, tre telefonisttjänster för att komma ner på svarstider runt tio sekunder. Idag ligger de på 13-17. Fick jag önskedrömma skulle jag vilja ha tio nya telefonister och svarstider på fem sekunder...

—Men allt handlar om hur mycket service kunden är beredd att betala för. Idag kostar ett abonnemang 3400 kronor. I det ingår telefonapparaten och telefonisttjänsten, men inga markeringar.

Hänger på oss själva

Möjligheten för telefonisterna att ge bra service hänger till sist ändå på var och en av oss. Vi måste själva ta ansvar för att växeln har de rätta uppgifterna om oss, vare sig de ska stå i katalogen eller ej.

—Läs på sidan tio i katalogen som kommer ut i dagarna, uppmanar Inger Ehrenholm på katalogredaktionen. Där kan du se hur du enkelt, via memo, skickar in dina uppgifter till telefonregistret. Viktigt är också att du alltid lämnar både gamla och nya uppgifter. Annars löper du risk att införas med dubbla uppgifter — eller inga alls.

HELGA BAAGØE



Ny SIF-styrelse

Så här ser åtmonstone delar av SIF:s nya styrelse på Volvo Data ut. Fr v Gull Westlund, arbetstider (ord), Nils Lagerqvist (suppl), huvudskyddsombudet Erik Thaagaard-Jensen (ord), vice ordföranden Anders Bergsten (ord), nye ordföranden Leif Hägerström (ord) samt informationsansvarige Hans Frylén (suppl). Saknas gör ord sekr Anders Carlsson, samt suppl Lars Åke Svensson, kontaktombud, utbildning, Lars Hammar, befattningsnomenklatur och Kerstin Rössborn, samt adjungerade jämställdhetsombudet Ann-Marie Rutgersson.

Snart dags betala för konvertibler

Lånade du pengar till konvertibler från Aktiv placering? Här kan du se hur mycket som kommer att debiteras från ditt konto den första februari nästa år. Tabellen till vänster visar den årliga utbetalningen för dig som själv betalar den sexprocentiga amorteringen. Tabellen till höger gäller dig som dessutom lånat pengar av AB Volvo till amorteringen.

Antal	Belopp	Antal	Belopp
20	660,40	20	223,30
40	1320,94	40	446,60
60	1981,94	60	660,90
80	2641,87	80	893,20
100	3302,27	100	1116,50
145	4778,84	145	1618,93

Torr hud?

Det kan bero på den statiska elektriciteten från din bildskärm.

Så behöver du inte ha det. Ta kontakt med Matti Pärssinen på Inköp och Fastighet, så hjälper han dig att beställa filtret "SunFlex". Därefter monterar Kommunikation på det på din skärm. Tack vare att det placeras innanför skärmens ytterhölje fungerar det extra bra.

Filtret skyddar däremot inte mot den magnetiska strålningen. Mot den är än så länge bara den nya plasmaskärmen, eller "järnspisen", 3278:an med plåtskal, riktigt bra.

Nya på Volvo Data



Britt-mari Källström har anställts som systemerare/programerare på avd 2350. Tidigare arbetade Britt-mari med löne- och personalfrågor på sjukhuset i Halmstad.



Mari Bengtsson har anställts på avdelning 2323 som systemerare/programerare. Mari kommer direkt från den tvååriga dataekonominlinjen i Skövde.



Lennart Bengtsson, från Parts, har anställts på avd 8320 för att administrativt ansvara för Levertörsreskontrasystemet Leva II:s drift och underhåll.



Anneli Kauge-saar har anställts som programerare/systemerare på avd 2310. Anneli kommer från Systemvetenskaplig linje vid högskolan i Karlstad.

Organisationsförändringar

- **Hans Orrheim** har utsetts till chef för enheten 2200 Kommunikation.
- **Gunnar Hindelius** har utsetts till chef för den nybildade avdelningen Marknadsutveckling 2602.
- **Martin Härnqvist** har, efter att ha varit t f, nu tillsatts som chef för 2640 Tillämpad Matematik och Statistik.
- **Lennart Andersson** flyttar från 8901 till 2410, **Ulla Carlsson** flyttar från 8901 till 2901 och **Lisbeth Larsson** flyttar från 8901 till 2901.
- **Susanne Oom**, 2220, och **Barbro Fondén**, 2510, slutar.

Produktnytt

- **VAD Volvo Auktorisationssystem för DB2**

VAD är en Cobol/ISPF-applikation generellt åtkomlig via DB2-menyerna. VAD underlättar administrationen av behörighet i DB2.

- **Nya regler för BMP-program**
- **Ny jobbklass för BMP-program**

Reglerna för hur man skall skriva BMP-program har reviderats och kompletterats med rekommendationer för hur man bör skriva för bästa prestanda och tillgänglighet.

- **Avannonsering av DBENQ (Data Base ENQ)**

DBENQ används vid all IMS-bearbetning för att göra det möjligt att dela IMS-databaser mellan online och batch med bibehållet integritetsskydd. Den brist i IMS som motiverade DBENQ är nu åtgärdad av leverantören (IBM). För att få en så standardiserad miljö som möjligt runt IMS skall därför DBENQ tas bort.

Omorganisation inom 2170

2170 Kundservice har organiserat om. Avdelningen är indelad i två grupper: Help Desk och Marknad, och det är den senare som genomgått förändringar. De åtta medarbetarna har fr o m nu följande kundkontakter: Christina Sparman: Personvagnar, Björn Hansson: Lastvagnar, Svenska Bil, avd 2600, Pia Magnusson: Parts, Penta, Volvo BM, Huvudkontoret, Volvo Data Syd, Bengt Grahn: Bussar, Volvo Transport, VTS, Komponenter, avd 2330, avd 2340, avd 2350, avd 2360, avd 2900, Raine Hansson: Volvo Finans, P2data, avd 2310, avd 2320, samt John-Arvid Järnfelt för P2data. Affärsansvarig för Datacentralen är dessutom 2170:s Gunilla Eklind.

Vinnarna dragna

Sjutton tävlingssvar fick vi in till förra numrets tävling, varav endast ett felaktigt. Av resterande sexton är följande fem lyckliga vinnare dragits: Eva Lindberg, Inge Forsberg, Gunnar Hindelius, Annu Salonen och Sverker Lovén. Presentkort på Bilbiten kommer på posten. Grattis!

"Pocenten", Helga...

I förra numret av Terminalen redogjordes för lönerrevisionen i en notis på sidan 15. Jag skrev att SIF-anslutna fick ett påslag på 75 kronor per man. Så långt var allt rätt.

Men sedan hade jag mage att påstå att dessa 75 kronor representerade 5 procent av lönen, när det i själva verket handlade om 0,5 procent. Nog för att många kanske är missnöjda med sitt löneläge, men riktigt så illa har vi det ju nu inte. Vad kan jag mer säga, än att jag beklagar missen och lovar att läsa om kapitlet om procentberäkning i matte-boken tills nästa gång.

HELGA BAAGØE



Ingen lyssnar på växeln

"Var jobbar du?"

"På Volvo."

"Var då?"

"Växeln."

-Vi säger aldrig att vi jobbar på Volvo Data. Vi känner inte att vi hör dit.

—Växeltefonister "räknas" liksom inte. Vi är ju inga tekniker... Dessutom har vi minst kontakt med Volvo Data av alla bolagen. På Volvo Data skickar man hellre memo än talar i telefonen.

"Gnälliga kärringar"

Elisabeth Jareflo och Bente Magneli har lagt lurarna åt sidan en stund för att berätta om hur det är att arbeta i växeln. De

har tröttnat på att bli betraktade som en anonym massa bestående av "gnälliga kärringar".

—Vi är totalt 38 stycken, alla kvinnor, säger Elisabeth. Dagens kvalificerade växeltefonister är fjärran från gårdagens tjuvlyssnande tjejer som plockade i och ur banankontakter. Ändå är allt för mycket det samma som då. Ett typiskt kvinnligt serviceyrke; låg status och urusel lön. Ingen tar oss på allvar när vi klagar på den eller arbetsmiljön.

Termosockor

Lokalerna är kalla. Mycket kalla. I veckan fick telefonisterna ut termosockor att ha på fötterna(!). Avklippta finger-

vantar samt sjalar över ben och axlar hör också till vardagen.

—Ändå händer det inget. Enda gången jag fått en reaktion var den dagen det var 17 grader. Jag ringde till Albert Eklund och hotade med att stänga telex, säger Bente, som delar sin tid mellan den och växeln. Plötsligt trollades tre man fram som lyckades höja värmen några grader. Fast två dagar senare var det naturligtvis lika kallt igen...

Hög sjukfrånvaro

Personalomsättningen är hög på växeln. Sjukfrånvaron likaså. Ryggont på grund av drag och enahanda arbetsställningar, samt den låga lönen är faktorer som medverkar till att det är lätt att stanna hemma en dag extra. Yngre kvinnor som börjar på växeln slutar snabbt och får genast 2000 kronor mer i månadslön.

De som ändå stannar gör det tack vare den goda kamratskapen. Bente har varit här i tre år, Elisabeth i åtta.

—Knappt ens de som varit här i 25 år har över 10 000, säger Bente. Vi förväntas väl leva på den där "Volvo-andan" man läser om i tidningarna. Men den är ingen gångbar valuta i mat- och klädesbutikerna, eller hos hyresvärderna!

Stort kunnande

Telefonisternas kunnande växer med Volvo. Det gäller att snabbt uppfatta en otydlig röst i luren — svensk såväl som utländsk — och, med en del teknik, en del detekivarbete och en del Volvo-kännedom hitta den som söks. Vare sig det är "chefen för muttrar" eller "Lasse på slutmonteringen".

—Folk förstår inte hur stort Volvo är. De blir förmärade eller idiotförklarar oss när vi ställer förtydligande frågor, säger Elisabeth.

Långtifrån allt är dock nega-

tivt. Kamratskapen är stor och viktig. Internationaliteten — 50 procent av alla samtal kommer från utlandet — är rolig. Tekniken utvecklas och utvecklar. Utmaningen i att lösa ett krångligt problem, och tillfredsställelsen därefter är också värdefull.

Roliga situationer och samtal uppstår naturligtvis också då och då. Ofta säger tex den som ringer endast namnet på den som söks. Bente har ett praktexempel på hur tokigt det kan bli om man uppfattar fel och svarar därefter:

"Volvos växel, god morgon."

"Heidi Henning."

"Hej du!"

"Heidi Henning"

"Hej du, hej du!"

"Jag söker faktiskt Heidi Henning!"

—Då är det bara att hoppas att kunden har humor...

90 procent trevliga

Elisabeth är nog med att påpeka att 90 procent av alla som ringer är trevliga. Och någon gång kan det to m hända att en enskild telefonist lyfts fram ur anonymiteten. Som när Katarina Johansson tog ett samtal till en avstängd telefon. Mannen i andra änden förstod inte att han hade blivit kopplad till växeln, utan krävde att få reda på ett leveratörsnummer. När Katarina svarade att hon inte kände till det, ilsknade mannen till och skrek att på hans avdelning visste de minsann var service var, medan hennes inte kunde någonting!

—När han fick klart för sig sitt misstag kom han personligen in till Katarina och bad om ursäkt med en röd ros, berättar Elisabeth.

—Då kändes det skönt att se att åtminstone någon på Volvo uppskattar att vi finns.

HELGA BAAGØE



Elisabeth Jareflo arbetsklädd: i vantar, sjal och termosockor (foto: Conny Nylén).

NÄSTA NUMMER

Manusstopp: 5 december

Skicka dina tips och artiklar till
MEMOID: VD.TERMINAL