

Terminalen

Personaltidning för Volvo Data AB • Nr 4 1992

VOLVO

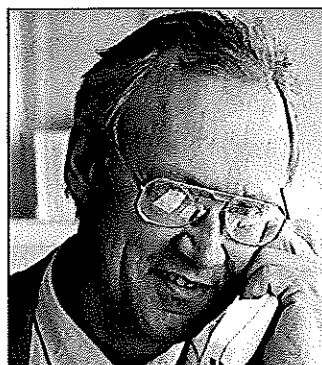
Nu har förberedelserna för samarbete mellan Volvo Data och Renault börjat



Jean-Marc Chanele från Renault ska arbeta hos oss



Roland Linderöth är vår 'förbindelseofficer'.



Björn Pettersson är koordinator och sekreterare



Ingemar Tillberg ska arbeta hos Renault

Läs sid 6 - 8

'Livsviktig' säkerhet

Lennart Borg från SAF (på bild) informerade om betydelsen av hög datasäkerhet. Han framhöll att "världen står i kö för att få en inblick i svensk industri".

Hans Kjellberg från Brandförsvaret berättade i målande ordalag om risken för bränder och litet om hur man ska bete sig då det oförutsedda händer.



Läs sid 4 - 5

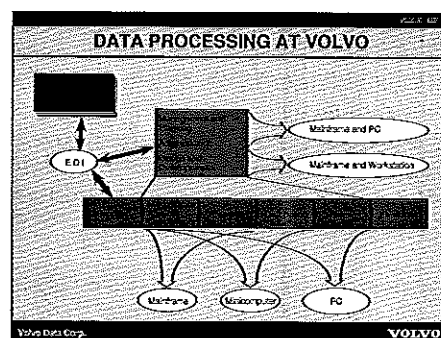
Vårt nya presentationsmaterial är klart

-Overhead-satser

-Faktablad

-Kvalitetsboksut

finns på svenska och engelska.



Läs sid 11

LÄS OCKSÅ:

CHRISTER PERNLAD SOM RAPPORTERAR FRÅN GENT - SID 3

GÄNGET SOM KOMMIT TILLBAKA EFTER FEM ÅR HOS VHA - SID 9

Arnes spalt

Hu vad tiden går. Speciellt när man ska följa en tidsplan med i mitt fall en massa utgivningsveckor rusande emot mig.

Förr när jag arbetade i projekt, verkade slutdatum som en liten mygga, långt borta i fjärran, när jag lovade en färdigdatum. Dagarna före det utlovade resultatet kändes det som världens största elefant stod och frustade, beredd att trampa ner mig. Känner du likadant någon gång?

Antligen har jag kunnat få ihop en del att skriva om Volvo Data och Renaultaffären. Fortsättning följer. Ingemar Tillberg har lovat att rapportera från Paris och Renault. Jean-Marc Chanel har också lovat att medverka.

I de senaste numren har det blivit mycket text och färre bilder än tidigare om åren. Jag är medveten om detta och kanske är det en av mina brister - att vilja vara tydlig. Skälen är dock flera. Jag svårt att göra lika eleganta sammanfattningar som min företrädare. Det känns också som om det under senaste halvåret varit fler områden som krävt fördjupande text.

Volvo Data har ju blivit alltmer internationaliserade. Detta

medför nya krav. Flera gånger under senaste året har frågan rests när Terminalen blir engelskspråkig. Svaret är att det är långt dit. Vid senaste mötet med Redaktionskommittén beslöts dock att vi under hösten, på prov, ska ha en engelsk spalt med highlights från artiklarna. Vi ska också kunna ta emot en och annan artikel skriven på engelska av våra kollegor i nämnda företag.

I nummer 2 hade en insändare fått signaturen Jeanette. Detta var fel. Eftersom det var en positiv insändare med ett gott råd är ingen större skada skedd men rätt ska vara rätt. Är det inte stavfel så gör man i teknikens tidevarv andra fel!

Sättaren hos Grönköpings veckoblad ersattes nyligen av en robot som presenterade sig med att sätta de första raderna ungefär så här: jjiwolvvgtielm orfoxghspo kijxyghbe oijopn.

Slutligen, min tid som 'redaktör' har varit som en form av konsultuppdrag. Jag är inte formellt anställd på 2030 utan tillhör fortfarande 2300. Både Holger och jag har velat ha det så. Snart kommer befattningen att annonseras ut internt. Så ska det vara, det är vi också överens om.

INSÄNT

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! Memoid: VD. TERMINAL Adress: avd 2030, HD 3N.

VÄNTAN, väntan.....

I fortsättningen måste ALLA respektera kallelser till möten och starttider på desamma.

Har Du förhinder, är det ett renlighetskrav att Du i god tid LÄMNAR ÅTERBUD och inte bara ger f-n i att komma.

Är Du kallad till 9.00 skall Du vara på plats då och inte komma 5-10-15 minuter efter utsatt tidpunkt.

Du som kommer efter en halvtimme UTEBLIV HELT, då irriterar Du mindre!

Hur många timmar väntar vi årligen på försenade mötesdeltagare? Finns det något möte där gemensam väntetid understiger 1 timme?

Vi håller tusentals möten om året. Vi väntar bort hela manår!

Spårvagn, buss, tåg etc väntar inte på Dig. Varför skall då folk behöva vänta på Dig onödan? Du kan ju själv bestämma Din ankomsttid, det kan inte bussen!

IRRITERAD STIG!

Aforism

Få människor lever i dag - de flesta gör förberedelser för att leva i morgon.

JONATHAN SWIFT

Filosofiskt

Ledarskap utan humor är allvarligt!

INSÄNT AV ANDERS

Ny efterlysning

Sedan flera år tillbaka finns en mindre samling av gamla dataprylar uppställda i anslutning till receptionen i HD. Nu senast har en del gamla terminaler och persondatorer ställts upp.

Tyvärr är det så att det fortfarande finns vissa luckor i samlingen. Till den Facit DTC som ställts ut saknas den dubbla diskettstationen. Det finns heller ingen enbart diskettbaserad IBM PC (originalen). Volvos första PC, en Canon saknas

också.

Det kan också röra sig om andra gamla dataprylar som inte finns med i monitorna. Redan det inom datorvärlden som är mer än tio år är ju faktiskt historia idag.

Har du något liggande du vill överföra till 'museet'. Var då snäll och kontakta Holger Lissvall, tfn 67521 eller Gunnar Svensson tfn 67528.

ARNE

Kan man bli det man heter?

Du har säkert läst eller hört att chefen för Chrysler-koncernen heter Lee Iacocca. Namnet är italienskt, Lee's far hette Iacocca när han kom till USA 1902.

Lee föddes 1924, var chef för Ford mellan 1970 och 1978. Blev därefter chef för Chrysler.

Om någon har en konstig koppling mellan namn och befattning är det Iacocca.

I = I (jag)

a = am

c = chairman
o = of
c = Chrysler
c = corporation
a = America

Bokstäverna i hans efternamn...

stämmer med hans befattning. Självt har jag försökt få till det med Leffler men har inte kommit någon vart.

Finns det någon inom Volvo Data som kan finna sin framtid i sitt efternamn?

ARNE

Terminalen

Personaltidning för Volvo Data AB.

Ansvarig utgivare: Holger Lissvall. Redaktör Arne Leffler, tfn 667364. Memoid: VD. TERMINAL

Internadress: avd 2030, HD 3N Postadress: Terminalen, Volvo Data AB, 405 08 Göteborg. Årgång: 20.

Redaktionskommitté: Företaget: Magnus Jonasson, Holger Lissvall. SIF: Leif Hägerström. CF: Ragnhild Westin. Adjungerad: Arne Leffler

Kontaktkommitté: Berit Strandberg-Mattsson avd 2050, Bengt-Olof Bengtsson avd 2170, Lars G Andersson avd 2240, Anita Rasmusson avd 2370, Ragnar Carlstedt avd 2400, Ulf Linnarsson avd 2550, Gunnar Hindelius avd 2602, Åke Reimers avd 2700, Solveig Nilsson avd 2810, Magdalena Dahlsjö avd 8210, Stig Andersson avd 8701, Inger Larsson avd 8801, Åsa Eklund avd 8601.

Sättning: Redaktionen Macintosh. Repro och tryck: Ale Tryckteam, Bohus. Terminalen trycks på miljövänligt papper, 100 gram G-print matt.

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera och eventuellt korta insänt manus. Detta nummer är slutredigerat den 26 maj.



En svensk i Gent

Christer Pernblad har nu för andra gången fått möjlighet att arbeta utomlands. Denna gången blev det i Gent. Han berättar om hur den första tiden varit i den nya miljön.

Christer har lovat återkomma med berättelser om hur det är att leva och arbeta i Belgien.

För rätt många år sedan, hade jag förmånen att arbeta utomlands för Volvo, hos VNA, Volvo North America. Den sejouren varade i två år. En sådan aktivitet ger mersmak. Isinom tid anmälde jag mitt intresse till min chef - jag ville ut igen.

På hemmaplan diskuterade vi önskemål och möjligheter under en längre tid. Detta är både nyttigt och intressant. Man får verkligen tänka igenom sin situation och vilka möjligheter man har att förändra den.

En dag i höstas fick jag så besked att en kollega i Gent skulle sluta sitt arbete. Jag anmälde mitt intresse för det jobbet, hos den ansvarige, Eddy Boone hos VEDA (Volvo Europa Data). Jag fick direkt ett positivt gensvar och arbetar sedan ett par månader med Eddy som min chef.

En händelserik period

Tiden från kontakt till det att vi besteg flygplanet, var tämligen händelserik. I mitt fall tog det mycket lång tid innan det blev helt bestämt. Kontraktet blev inte påskrivit av VEDA förrän jag började arbetet där. Trots att vi var tämligen förberedda på att flytta körde det i alla fall ihop sig när det väl var dags.

Alla dessa frågor som nu måste få ett svar: Vad skall vi göra med radhuset, med den privata bilen - skall vi köpa med en ny på export. Vad skall min hustru göra där nere, då hon inte kommer att få arbeta?

Vi beslöt behålla huset och hyra ut det. Ett problem var den korta tid vi skulle vara borta, bara ett år. Hur skriver man ett uthyrningskontrakt på ett bra sätt? Hur får man garanti på att huset står kvar när man kommer hem, att hyresgästerna inte stannar kvar osv.

Massor med hjälp

Flyttningen svarar Volvo för. Det tillgår så att Volvo väljer en flyttfirma som sedan sköter allt det handgripliga. Själva måste vi bara ta ställning till vad som skall med, magasineras, skänkas bort eller kastas.

I ett läge som detta är det skönt att arbeta inom ett storföretag, där det finns resurser, Personalavdelningar t ex. Den vägen har vi fått massor av hjälp, det visade sig nämligen att det inte är helt ovanligt att folk flyttar på sig inom koncernen. I Volvo Datas fall är det utlandsanställningsavdelningen hos Volvo Lastvagnar som hjälper till i Sverige, i Gent är det faktiskt likadant. Härmed ett stort tack till dessa instanser.

Det finns så k generella bestämmelser för utlandsanställningar inom Volvo, samt i många fall även specifika för respektive land, som Belgien t ex. I den mån dessa inte reglerar allt, så får man själv förhandla så gott man kan. Detta blir ett prov på hur värdefull man anses vara.

På upptäcksfärd

Flyttningen gick mycket bra, allt kom fram i helt skick, också genom fönstret in i lägenheten. I de flesta fall flyttar man in och ut fönstervägen i Belgien. Efter några dagar så var det mesta på plats (det är skönt med en hemarbetande hustru).

Vad kan man se och göra? Friskis och svettis finns inte i Gent. Däremot finns det flera klubbar som erbjuder en mer eller mindre svettig form av aerobics, ett antal sådana per vecka får kompensera. Vi försöker oss även på att spela lite squash. Detta och en hel del promenader i staden tar vi oss för, för att bli kompensera för allt ölet. Det finns ganska



Från en av de få squaredanser som erbjuds

mycket öl här, och många olika sorter också, jag har hört flera bud, några säger 400 och andra många fler. Klart är i alla fall att vi skulle kunna dricka en ny sort varje dag under detta år, utan att prova samma sort mer än en gång. Trots att vi avstår från just det, så blir det faktiskt en och annan öl ändå...

Mitt i centrum

Från Gent är det ca 5 mil till allting, Bryssel, Antwerpen, kusten, andra länder. Vi for till Lillehäromdagen, för att shoppa lite. Det skulle finnas bra och inte så dyra kläder där - det stämmer.

Inom kort åker vi upp till kusten, Ostende, den lär vara, ja just det, ca 5 mil lång. På sommaren sägs att då åker alla Belgare dit (14 miljoner), motorvägen dit gör då inte skäl för namnet. Annars är det mycket välbeställt med motorvägar. Jag tror jag såg någonstans att Belgien är världens motorvägstäaste land.

För några veckor sedan var vi en sväng till Köln, visserligen lite längre än 5 mil, men det känns inte mycket längre på dessa fina vägar. I Köln, det råkade vara en squaredanställning där, kan man se och klättra upp i dess dom, dricka typiskt tyskt, eller tom Kölnskt, öl, shoppa mm. Vad skönt det skall bli när vi alla får en gemensam valuta, så man slipper hålla på och växla...

På kanten kallar

Just nu sitter jag med en Mineo i knät högt uppe i luften på väg till Göteborg för ett möte med Nätkommittén. Det är ganska

bra att ha den kontakten med hemmahamnen, det gör det lättare att hålla sig ajour med vad som händer i koncernen i övrigt. Samtidigt kan man ju kolla hur det funkar med huset mm.

Jag arbetar nu som Communication manager och är därmed chef över fyra belgare, som fanns på avdelningen sedan tidigare.

Några större aktiviteter som är på gång under detta år:

- Vi skall dra igång en mycket bättre Network Help-desk (NHD) service än vad som kan ges nu.
- Vi står förmodligen inför att dra igång en omfattande verksamhet baserad på AS/400or. Idag har vi i stort sett ingen erfarenhet alls av sådant, men om ett år kanske vi haren handfull installerade, som går i drift för våra kunder.
- Kanske kommer kommunikationsnätet inom Europa att förändras i takt med att gränser inom EG faller, och att våra produktbolag ändrar sin marknadsorganisation och sina strategier därefter.
- Samarbetet med Renault är något som vi tror kommer att medföra en hel del förändringar. Vi på VEDA har en stor fördel framför VD, i stort sett alla talar franska (kanske utom en och annan svensk invandrare).
- 3G-arbetet kommer att medföra att vi mer och mer kommer att likna varandra, datacentralmässigt sett. Meningen är att detta skall ge samordningsvinster.

JAG ÅTERKOMMER,
CHRISTER.

Säkerheten är viktigt för oss

Säkerhet är ett viktigt begrepp för alla oss som arbetar inom svenskt näringsliv. Dagligen kan vi läsa om datavirus, inbrott och stöld, bränder, hackare som gör intrång i datorsystem, etc.

För att öka kunskapen har Volvo Data genomfört informationsträffar och kortare kurser i ämnet säkerhet. Nu senast, ett seminarium om datasäkerhet i allmänhet samt information om skydd mot bl a brand. Arrangör var Sune Johansson, säkerhetsansvarig inom Volvo Data.

Göran Kling inledde med att framhålla betydelsen av att alla medarbetare inom Volvo Data är väl bekanta med vad som gäller beträffande säkerhet.

Säkerhetsarbetets grund

-Vårt säkerhetsarbete avser att skydda människa, information, programvaror, maskiner etc. Det grundas på förebyggande åtgärder där Kontinuitetsplanen utgör en väsentlig del.

-Kontinuitetsplanen omfattar två delar. En övergripande del som är centralt upprättad och en del som var och en chef upprättar för sitt ansvarsområde. Planen beskriver viktiga åtgärder som ska vidtas om en olycka eller katastrof inträffar. Den omfattar också åtgärder som ska vidtas för ökad säkerhet.

-Exempel på förebyggande åtgärder är utbildning i brandskydd och hjärt- lungräddning, passagekontroll med begränsningar i tillträde, säkerhetskopiering etc.

-Det är viktigt att vi diskuterar säkerhetsarbetet och är

införstådda med vad som måste göras. Att vi har full förståelse för de åtgärder som vidtagits. Att var och en medverkar till att hålla vår säkerhet på en fullt acceptabel nivå.

Världen köar

Enligt Lennart Borg från SAF, "står världen i kö för att få en inblick i svensk industri, legalt eller illegalt. Svenska företags kunskap har blivit hårdvaluta".

-Vi anses internationellt som framgångsrika och effektiva. Vi anses ligga långt fram inom forskning och utveckling.

-Tekniskt sett ligger vi långt framme. ADB har blivit en viktig del av de svenska företagens framgångar. Många företag är idag beroende av datoriserade produktionsflöden med leveranser 'just in time' och system 'on line'. Produktutveckling sker med hjälp av datorsystem. Vi är beroende av datacentraler, digitala telefonnät och modem.

-Svenska företags sårbarhet har ökat. Det gäller att bygga skydd så att obehöriga inte kan komma åt information eller på



annat sätt störa eller skada kunskapen och företaget.

-Bevis på sårbarhet är att 'hackare' och 'krackare' tagit sig in i bl a försvarrets, försäkringskassans och televerkets datasystem och orsakat besvärande störningar. Hitills har, enligt de offentliga uppgifterna, intrången varit, av blygsam karaktär - man har inte haft för avsikt att skada.

'Livsviktig' säkerhet

Huvuddelen av den information vi hanterar inom Volvo Data är kundägd. Det rör sig om personaldata, tekniska beskrivningar, kundorder etc i oändlighet.

Det är vår uppgift att skydda såväl kundernas som vår interna information mot otillbörlig åtkomst och manipulering.

Vi kan utsättas för ganska oskyldiga datavirus, stöld eller att någon tränger sig in för att ta del av sekretessbelagd information.

I värsta fall kan det röra sig om en allvarligare händelse, t ex ett regelrätt sabotage mot människa, information, utrustning etc.

En stöld av data kan leda till reducerad konkurrenskraft. En skada av data eller system kan leda till störningar i produktion. Ett sabotage kan skada maskiner, byggnader och i värsta fall, människor.

Sune Johansson framhåller: "Ett sätt att bli bättre bekant med vad som gäller i säkerhetsfrågor är läsa den nyligen utsända Säkerhetshandboken. Den finns hos alla chefer. Ett annat sätt är att be oss inom Säkerhet komma och informera en grupp eller avdelning. Kontakta oss så kommer vi."

Hjälpa besökare till rätta

Våra receptionister har ansvar för att personer utan behörighet inte äger tillträde till våra lokaler. En tillfällig besökare ska hämtas och avlämnas vid receptionen av den som besöket gäller.

Utanför ordinarie arbetstid är var och en ansvarig, för att inte släppa in någon som inte är behörig, i våra lokaler! "Kolla den som eventuellt vill följa med in när du öppnar entrédörren med ditt ID-kort. Är det en obekant ska du naturligtvis hjälpa denne tillrätta men inom de regler som gäller", säger Sune.

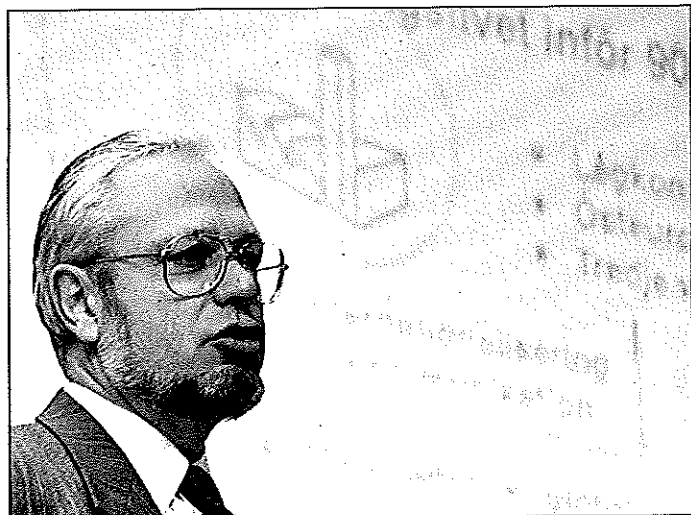
Använd Sekretessbingarna

"Information (på papper, diskett etc) som kan betraktas som konfidentiell eller sekretessbelagd, får inte komma under obehöriga ögon. Var noga med att låsa in den när du inte arbetar med den. Ska du kasta den, använd de bingar som är märkta Sekretess.

Tänk på vad du yppar på tåg, på restaurang, i trådlös telefon etc - du kan vara avlyssnad.

"Misstänkt stöld av personlig egendom ska i första hand polisanmälas, i andra hand meddelas till närmaste chef och till Säkerhet. Har Volvo Data-ägd egenom förkommit ska detta anmälas till närmaste chef och till mig. Ser du någon obehörig visa alltför stor uppmärksamhet åt sekretessbelagd information, har något utsatts för åverkan etc, tala om det för din chef eller ring till oss inom Säkerhet", avslutar Sune.

ARNE LEFFLER



Lennart Borg från SAF framför en av OH-bilderna

Foto: Kåge Björklund



Anslutningen var stor vid säkerhetsseminariet

Foto: Kåge Björklund

En brand kan uppstå där du minst anar

Har du tänkt igenom hur du ska skydda dig om en brand uppstår där du befinner dig? Hans Kjellberg, Brandförsvaret, gav en bild av hur bränder uppstår och hur vi i en del fall kan skydda oss om det börjar brinna, t ex på arbetsplatsen eller i hemmet.

850 bränder på ett år

Brandförsvaret i Göteborg har ständigt 64 man med olika utryckningsfordon och 30 ambulanser beredda för att ingripa nären brand eller olycka inträffar. Under 1991 visar statistiken på cirka 850 bränder i Göteborg. Varje år dör 10 - 15 personer genom brand. "Vi bör alltid ha en tanke på att en olycka kan inträffa när som helst. Spårvägsolyckan i mars kan vara ett exempel - vi undrar ännu hur detta kunde ske."

Utbränd på få minuter

-Ta riskerna på allvar - det är bra att ha klart för sig vad man ska göra vid brand och i vilken ordning. Lär dig i första hand hur utrymningen ska gå till i de lokaler du befinner dig i. Det gäller i kontoret, i hemmet, på en restaurang och inte minst när du bor på hotell. Kolla att utrymningsvägarna inte är blockerade. Ha i minnet att en lokal, i värsta fall, kan bli helt utbränd på några få minuter. Göteborgs Brandförsvars statistik för 1991 anger brand i:

- 28 kontor
 - 14 restauranger
 - 12 hotell
- Några vanliga brandorsaker är
- anlagd (ojämförligt vanligast)
 - överhettning
 - rökning
 - levande ljus

Oförstånd eller slarv

- Det är ofta vi får rycka ut på grund av slarv eller oförstånd. En papperskorg har antänts av en cigarettefimp, en burk med hårspray har exploderat - den värmdes på spisen för att ägaren ville få ut det sista unsen spray. En kopianter överhettas och vållar svår kontorsbrand. Ett hus fylldes av bensingaser - den förvarades i en öppen balja intill pannrummet! Ett stearinljus brann ner och antände adventstaken som antände skrivbordet som antände gardinen som... En gammal TV stod på utan tillsyn och imploderade med brand som följd. Listan kan göras lång. Allt möjligt som inte kan hända händer!

Högst 10 l bensin!

-För att en brand ska uppstå

fordras något brännbart, värme och luft. Släckning kan ske genom att man tar bort det brännbara, genom kylning eller kvävning.

-Ett mindre, brinnande föremål kan i bästa fall lyftas ut med en sopskyffel, en brinnande flötyrgryta kan kvävas genom att locket läggs på (stäng köksfläkten!), brand i trä kan kylas (släckas) med vatten.

-För att undvika brand, städa bort onödigt, brännbart material. Undvika levande ljus i trästakar och intill gardiner.

-Det är förbjudet att i förvara mer än sammanlagt högst 10 liter bensin eller andra klass 1 brännbara vätskor i bostad eller garage.

En liter vatten = 1500 l ånga

-Moderna möbler är mycket eldfångande och innehåller mycket brännbart material. En fåtölj kan motsvara 200 liter bensin. Den brinner snabbt och avger farliga gaser och svår rök. Kontorsmöbler är oftast klädda med flamsäkert material men får elden väl fäste...

-Vi ryckte ut 30 gånger 1991 för bränder i samband med matlagning. Håll aldrig vatten i en brinnande flötyrgryta. En liter vatten blir vid upphettning till mer än 1500 liter vattenånga som också bär ut brinnande flötpartiklar.

Kom ihåg 90000

-Tänk i förväg så här: Hur ska jag ta mig ut - vad ska jag göra om något händer.

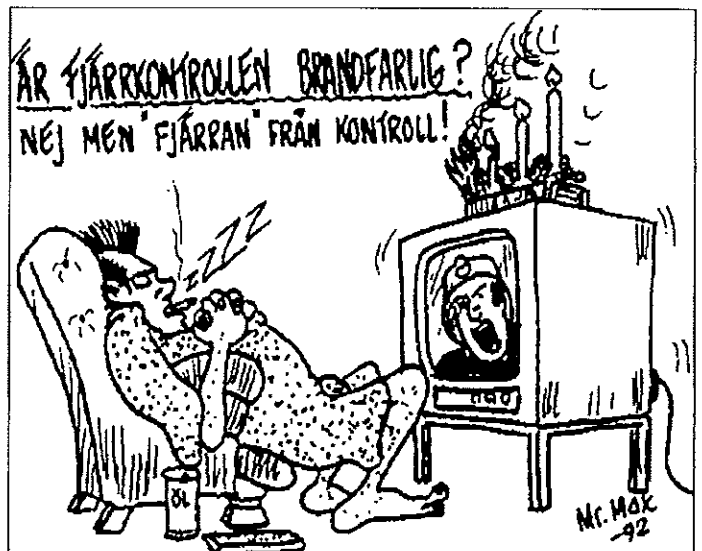
-Om olyckan är framme: Rädda dig och andra människor. Larma räddningsskåren genom att ringa till 90000. Tala kortfattat om vad som hänt, ange tydlig adress.

-Om möjligt, försök själv att släcka - men utsätt dig inte för onödig risk. Köp gärna en mindre eldsläckare - den kan rädda ditt hem! Var väl bekant med var eldsäckare finns samt hur den ska hanteras!

-Misstänker du brand i ett rum? Känn på dörren, är den varm kan det tyda på brand innanför.

-Rökgaser och eldflammar har alltid en tendens att stiga. Behöver du ta dig ut ur en rökfylld lokal - ha alltid i minnet att det kan vara bäst att krypa ut.

ARNE LEFFLER



Förutsättningarna finns

Vi är nu överens med våra kollegor inom Renault och RVI, Renault Vehicules Industriels, om att stora synergieffekter finns att nå om vi kan hitta vägar att samarbeta.

Från vår sida har vi föreslagit att följande områden utreds:

Inköp

Gemensamma inköpsavtal för maskin- och programvaror eftersträvas för att vi ska nå fördelaktiga volymavtal med bättre priser. Våra stora leverantörer har visat betydande intresse för detta.

Nätkonsolidering

Inom Volvokoncernen har vi satsat på ett gemensamt kommunikationsnät. Inom Renault/RVI, finns några separata nät. Samordning av utveckling, underhåll och drift för nätverksamheten kan ge stora besparingar.

Stordator drift

Inom Volvo har vi reducerat antalet stordatormiljöer till ett fåtal. Betydande besparingar med avsikt på hårdvara, systemvara, lokaler och driftpersonal är resultatet. Samordningsvinster med Renault kan bli betydande.

System

Volvo Data har utvecklat kvalificerade tjänster/nyckelfärdiga system för IBM/370 (MEXPACK) och DEC, för installation i Volvokoncernen. Dessa system har skapat enhetlighet och förenklingar i den annars så komplicerade tekniska datormiljön. Samordning inom detta område gentemot Renault kan ge besparingar och ökad kvalitet.

Metod och teknik

Inom Volvo sker samordning alltmer avseende metoder och verktyg för systemutveckling och -underhåll. Långsiktiga samordningsvinster med Renault inom området kan möjliggöras.

Vi har gemensamt med Renault och RVI inrättat en styrgrupp, Joint Computer Operating Steering Committee, förkortad till JCOC.

I denna styrgrupp kommer alla väsentliga beslut om samarbete att tas.

Det är viktigt att påpeka att applikationssidan inte omfattas av våra utredningar och ej heller av JCOCs beslut.

Inom tillämpningssidan finns säkerligen ytterligare besparingar att nå i ett samarbete Volvo Personvagnar och Renault respektive mellan Volvo Lastvagnar och RVI.

De utredningar som nu startar skall avrapporteras inför Joint Group Policy Committee i oktober. Eftersom Volvos och Renaults semesterperioder infaller i juli respektive i augusti måste utredningarna bedrivas parallellt och intensivt under sommaren och under den tidiga hösten.

Min förhoppning är att vi får till stånd ett kraftfullt och fruktbart samarbete som sparar mycket pengar åt alliansen.

Samarbetet kommer också att vara offensivt och ett stort antal människor på Volvo Data kommer att få möjlighet att jobba ihop med franska kollegor.

GÖRAN KLING

Samarbe Volvo Data

Nu har Volvo Datas allians med Renault kommit så långt att det finns något att informera om. Flera saker har hänt på sistone. En kommitté har bildats för samarbetet mellan Volvo Data och motsvarigheten inom Renault.

Kontaktpersoner har utsetts inom Volvo Data för etablering av samarbetet.

Utbyte av personal har inletts.

Bakgrunden till den övergripande alliansen Volvo-Renault är att båda företagen sökt en samarbetspartner. Konkurrensen inom fordonsindustrin har blivit allt hårdare. De stora tillverkarna lockar kunderna med täta modellbyten.

Ett par goda argument för samarbetet är att Volvos och Renaults produktsortiment kompletterar varandra samt att båda företagen var obundna av andra allianser.

Storskalighet - en fördel

Fördelarna med samarbetet är uppenbara. Båda företagen får storskalefördelar vid inköp, komponenttillverkning, logistik och informationsteknologi. Samarbetet inom produktutveckling ger lägre produktutvecklingskostnader lägre kostnad per producerad enhet.

Båda företagen förväntas genom samgåendet bli bättre rustade att möta de stora konkurrenterna.

Volvo räknar med att spara 20 miljarder under 90-talet, alliansen 40. Under 1992 beräknas besparingen till en halv miljard för att år 2000 ha nått 7 miljarder. Dessa pengar behövs i en allt tuffare marknad. Mycket kan dock utvecklas gemensamt, exempelvis bottenplattor, motorer och andra resurskrävande enheter.

Fjärde störst

Sammanlagt är Volvo/Renault världens största tillverkare av lastvagnar med mer än 20 % av den totala marknaden.

Baserat på omsättningen 1990 är Volvo/Renault den fjärde största biltillverkaren i världen. Störst är General Motors med 574 miljarder svenska kronor. Ford omsatte samma år 484 miljarder, Toyota 308 och Volvo/Renault 239.

Kommittéer har bildats

Samarbetet leds genom en Joint Group Policy Committee. Den nya kommitté har två likvärdiga ordföranden som leder mötena. Ordföranden är Per G Gyllenhammar för Volvo och Raymond H Lévy, som är styrelseordförande och koncernchef i Renault. Under denna finns kommittéer för vardera produktområdena PV och LV.

Nu senast har en liknande kommitté, Joint Computer Operation Steering Committee, bildats för samarbete inom vårt eget område. I denna är Göran Kling och Gérard Théry från Renault ordföranden.

Mycket få fransmän behärskar det svenska språket. (Svenskar behärskar det franska. Förhandlingarna förs därför på engelska.)

Det finns en övergripande överenskommelse (mellan Renault och Volvo) att 'byta' 150 medarbetare mellan företagen. Hitills har inte så mycket hänt.

För någon tid sedan kom Jean-Marc Chanel till oss för att arbeta här under tre år. Samtidigt flyttar Ingemar Tillberg till Paris.

Kulturella skillnader

Mellan Frankrike och Sverige finns kulturella skillnader både i arbets- och privatlivet. Flera av skillnaderna kan kännas ovana för en svensk.

Enligt franskt manér är det naturligt att upprätta en personlig kontakt med förhandlings-

Det mellan och Renault

partnern innan man sätter sig ner för att förhandla. Det är inte ovanligt att man inleder ett möte med en stunds social samvaro och ett allmänt samtal. Därefter håller man sig gärna strikt till uppgjord dagordningen, när sådan finns. Det gäller att komma till möten väl påläst och ha god bakgrundskunskap om det som ska avhandlas. Det som avhandlats och avtalats bör vara skriftligt.

Den inbördes grupperingen är mycket tydlig. Beslutsfattandet är mycket exakt - det är sällan man överskrider sina befogenheter. Det är betydelsefullt att kontakter tas med rätt person och på rätt nivå!

Det finns ingen motsvarighet till Sveriges du-reform. Att man säger "vous" (ni) till varandra får betraktas som en fråga om artighet och respekt. Man inleder och avslutar arbetsdagen med att skaka hand, även om man träffas dagligen i arbetet. Att enbart heja, som vi svenskar gör, uppfattas som oartigt.

Slipstväng kan sägas gälla, även om klädseln i övrigt kan variera. Till middagen, som man ofta åter sent, bör man vara strikt klädd, i mörk kostym respektive i kjol.

Under måltider kan det anses som oartigt att diskutera arbetsfrågor - i första hand avhandlas neutrala ämnen som för bekantskapen vidare. Social och verbal samvaro prioriteras nämligen högt. Värden ser till att man blir väl omhändertagen även vid flera dagars besök.

Samarbetet inom IT

Inom Renault är PV-rörelsen organiserad inom moderbolaget. Den centrala ADB-organisationen ingår i, D.I.O. (Direction Informatique & Organisation). D.I.O. ingår i moderbolaget och kan närmast liknas vid en traditionell, svensk, administrationsteknisk enhet med ansvar för ADB-drift, systemutveckling, organisation

etc.

Gérard Théry är direktör för D.I.O och rapporterar direkt till koncernchefen.

Lastvagnsfunktionen R.V.I. (Renault Vehicules Industriels) är ett eget bolag med egen funktion för systemutveckling och dator drift.

Samarbetet inom IT har börjat med den första bekantskapen, med förhoppningsvis, en förlovning i sikte. Nu gäller det att finna en principöverenskommelse för samarbetet. Inom vilka områden och på vilket sätt samarbetet ska ske samt hur organisationen för samarbetet ska se ut.

Roland Linderöth är utsedd som Volvo Datas 'förbindelse-officer'. Björn Pettersson koordinatör och en av sekreterarna i detta arbete.

Man kan skönja fem områden inom vilka samarbete kan etableras i detta skede:

- koncentration av stordator drift
- konsolidering av kommunikationsnät
- gemensamma köp av datorer, programvaror etc
- utveckling av systemprogramvara
- metoder och tekniker för systemutveckling.

En effekt av samarbetet blir dessutom att vi kan dra lärdomar av varandra och därmed öka kompetensen inom båda företagen.

ARNE LEFFLER

PS

Raymond Lévy's mandat som koncernchef går ut i dagarna. Han kommer dock att sitta kvar i Volvos styrelse och ha kvar ett arbetsrum hos Renault.

Den franska regeringen väntas utse den nuvarande VDn, Louis Schweitzer, till hans efterträdare.

In Gothenburg for Renault Meet Jean-Marc Chanel



Foto: Conny Nylén

Jean-Marc CHANEL, you are coming from Renault to work within Volvo-Data . Who are you?

-Look at my Identity-card: 44 years old, married with Therese who is in charge of different training courses for unemployed people, father of 3 blue-eyed daughters: Anne-Laure (14), Violaine (12) and Agathe (7,5).

Jean-Marc, what was your former job in Renault ?

-I entered RENAULT in 1989 to launch a project named Renault Data Administration which needed a manager and an initial impulse. I took the challenge. With a united team of 3 people, we defined a methodology, we built a dictionary and we have developed a practise in Data Administration. We have met an increasing interest inside of the Renault group but also outside of Renault in some large french companies.

Could you tell us a few words about your professional background ?

-Yes. I graduated as an engineer in Mechanics in 1971. But, after a one year post-graduated course in Organization and Computer Science, I oriented my career into the business IS area. I assumed different functions in this field. During the last years I also developed personal interests and skills in Marketing, Quality, Education and Management.

And now, Jean-Marc, what are you going to do in Volvo-Data ?

-On May 1st I become a VD employee in the 2800 unit responsible for the new 2893 department: Is methods coordination Volvo-Renault. It's a 3 years contract. The "marriage" between Volvo and Renault was announced to everybody. Now we must discover together what it really means in the IS methods field in respect of the policy of the Alliance and the policy of each Group.

What is your personal motivation for such a new challenge ?

-I must confess it's not the money because the rate here is pretty expensive. It's neither the climate and especially the bad-renowned swedish winter. No. I indeed enjoy to participate in building a new large international group and I hope to learn much within Volvo. I'm also happy that my family can find the opportunity of a new quality of live: new relationship with swedish people and culture, education in languages, sports, etc ... Everyone at home is always OK to come here in July, even if it's painful to leave friends, parents, school or job, house.

Thank you Jean-Marc for this initial short overview. Could you help us again later and bring us more informations upon Renault, the link between Volvo and Renault, ecc.

-Sure. A fair communication is needed for a good Alliance.

En dröm går i uppfyllelse Ingemar får möta våren i Paris

I och med samarbetet mellan Volvo och Renault får Ingemar Tillberg som första datait arbeta i Paris. Terminalen ställde några frågor till Ingemar.



Hej Ingemar, ska du flytta nu igen?

-Ja, nu är det så igen. Denna gången bär det av till Paris och Renault! Grattis! Det låter spännande!

-Ja, det ska bli mycket spännande! Det känns som att få vara med om det stora äventyret.

Hur går det med språket, kan du någon franska?

-Jag håller på att lära mig. En hustru till en av medarbetarna från Renault hjälper mig med att komma igång litet grand innan jag flyttar ner.

Vad ska du arbeta med?

-Jag ska jobba på Renault-PVs systemenhet för komersiella system, dvs samma applikationsområde som vi idag jobbar med på 2720. Min första uppgift blir att delta i ett projekt där Renault har för avsikt att handla upp ett nytt system till sina 5000! återförsäljare i Europa.

5000 låter väldigt mycket!

-Ja, det är viktigt att ha klart för sig att på PV-sidan är Renault en volymtillverkare. Här ligger ju också den stora potentialen för samarbetet mellan Volvo och Renault.

Samarbete, hur går det egentligen, vad händer?

-På PV-sidan råder en fullständig öppenhet på marknadsområdet. Samarbetet har redan tagit sig konkreta former på flera områden. Vilka då, i korthet?

Man planerar att använda varandras system för CD-ROM med servicehandböcker och reservdelskataloger. På diagnossidan finns också konkreta samarbetsprojekt.

Hur länge planerar du att bli borta?

-Jag åker ner nu i maj och räknar med att bli borta två eller tre år. Men man vet ju aldrig...

Kommer du att ha några kontakter med Volvo Data under tiden?

-Jojomän, jag kommer att försöka hjälpa alla med kontakter. Jag ska också puffa för samarbete där möjligheter finns inom importörs och återförsäljarsidan.

Kan du tänka dig att skriva rapporter för Terminalen från ditt nya arbete och om hur det är att leva i Paris och Frankrike?

-Ja gärna! Jag lovar att återkomma med berättelser från livet på Renault och i Frankrike.

Lycka till med de nya arbetsuppgifterna och i den nya miljön.

Koordinator mellan Volvo Data och Renault

Det har inte varit lätt att fånga in Björn Pettersson för en intervju om vad hans medverkan i samarbetet med Renault innebär.

Björn har under de senaste åren arbetat på PV och samtidigt varit Volvo CF-klubbs ordförande.



Foto:
Conny
Nylén

Björn, är du tillbaka på Volvo Data på fullt allvar nu?

-Det börjar kännas så. Nu har jag fått nya arbetsuppgifter igen. Successivt avvecklar jag mina fackliga engagemang samt delegerar så mycket det går för närvarande.

Vad har du för livsfilosofi?

-Det är förmåtet att uttrycka mig på det sättet. Jag försöker "leva som jag lär" och har växlat befattning i organisationen - chef, specialist, projektledare. För mig känns det naturligt att göra så. T om att kombinera med fackligt uppdrag går bra. På fritiden håller jag också igång - i år Vasaloppet, Göteborgsvarvet, Vätternrundan, Vansbrosimningen, Skövde Triathlon samt Lidingöloppet

Att vara koordinator, vad innebär det?

-Att samordna Volvo Datas aktiviteter med Renault och driva på inom gemensamma områden där synnergieffekter och besparingspotentialer finns.

Vad förväntar du dig av det nya jobbet?

-Jag vill inte fokusera mig på svårigheterna. Det går säkert att hitta problem och svårigheter mellan oss och Renault. Språkligt inte minst.

Det gäller att finna det som gynnar båda sidorna. Och kraftfullt satsa på och fördjupa samarbetet inom dessa områden.

Är det ett toppenjobb, det du fått?

-Jo, för en utomstående som betraktar jobbet ytligt kan det se så ut. Förmodligen blir det tufft. Samtidigt är det en utmaning och mycket stimulerande.

Jag är inte orolig för förändringar själv utan tycker om dynamik i tillvaron.

Sannolikt får jag ligga i som en 'rem' veckan igenom men det är jag inte ovan vid.

Tror du på samarbetet mellan Renault och Volvo?

-Ja, och jag är glad för att det inleddes i det skede det gjordes, för några år sedan. Alternativet idag för oss på Volvo hade varit dystert.

Avslutningsvis, är samarbetet bra för Volvo Data?

-Det hänger på oss som arbetar här. Men, med tanke på alla de kreativa medarbetarna inom Volvo Data, som alltid försöker göra något positivt och konstruktivt av möjligheterna, är jag inte alls orolig för den förändringsprocess som pågår. Processen påbörjades för övrigt redan i samband med tillkännagivandet av alliansavtalet som undertecknades i slutet av september 1990.

Cirkeln är sluten

Efter fem år är vi tillbaka

hos Volvo Data

Det har nu gått över fem år sedan vi, ett 20-tal ADB-are lämnade Volvo Data för att arbeta hos Volvohandels Affärs-system AB, VHA, ett kommissionärsbolag till Volvo Svenska Bil AB, VSB. Nu är vi, ungefär lika många tillbaka, ordentligt förkovrade.

Vi var omkring 20 personer från Volvo Data, uppdelat på en VAX-grupp och en IBM-stordatorgrupp, som tillsammans med en befintlig IBM S/38-grupp i VHA bildade avdelning 16200, Systemverksamhet.

Då verkade idén, att samla all AU i en och samma organisation, vara lysande.

Vår uppgift blev att ansvara för förvaltning samt för vidare och nyutveckling av Svensk Volvohandels samtliga system.

Ändrad ADB-strategi

Tidigare hade VSB alltid själva utvecklat sina system. Miljön har varit IBM stordator och språket IMS och Cobol.

Under 1986-87 granskade vi S/38 och dess systemmiljö. Maskiner och miljöer bedömdes vara tillräckligt kraftfulla.

Diskussioner fördes med Personvagnar och Lastvagnar, om vilka möjligheter som fanns, att påverka utvecklingen av importörssystemen.

Vi fick ett klart och tillfredsställande svar. I linje med detta ändrade vi ADB-strategin så, att den blev förenlig med produktbolagens.

Ny huvudmiljö blev således S/38, sedermera AS/400.

Denna nya strategi, bidrog också i hög grad till att vi fick en bra dialog och ett utomordentligt fint samarbete med våra produktbolag.

Ett bolag blev tre

Nu hade vi ett par fina år, då vi byggde våra arbetsrutiner, lade

planer och fick en bra stabilitet på vår verksamhet. Vi fick bra bemötande från verksamheten och möjlighet att bygga upp vår verksamhetskompetens.

Under 1990 startades diskussioner om förändring av VHA. Den 1 jan 1991 bildades Volvohandels Utvecklingsbolag AB - förkortat VU. Samtidigt delades Svenska Bil upp i Volvo Personvagnar Norden AB och Volvo Lastvagnar Sverige AB.

Volvo Svenska Bil hade därmed spelat ut sin roll.

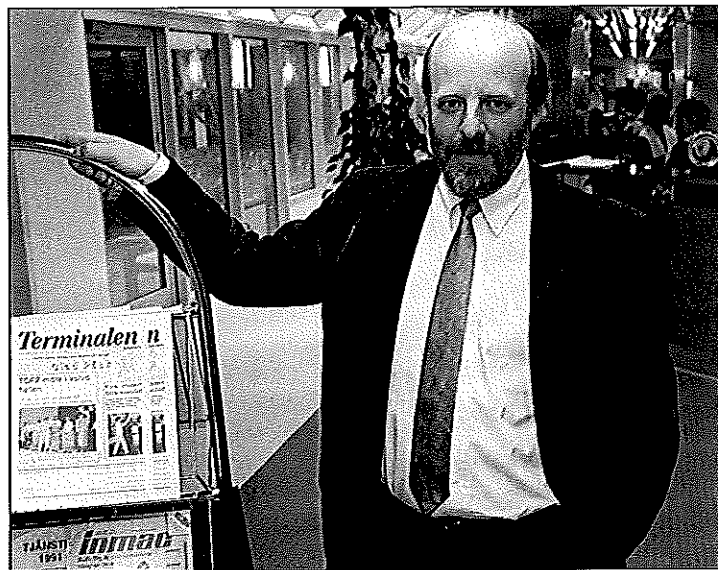
Stor arbetsbörda

Inom vår avdelning, 16200, som vid denna tid omfattade bortåt 40 budgetplatser, bildades tre grupper. Detta innebar att vår organisation anpassades till de förändringar som kunderna genomfört. De som arbetat i VAX-miljö tog sig an systemet EMA (Efter-Marknads-Administration) med VU som kund. Den andra tog hand om lastvagnssystemen och fick Lastvagnar Sverige som kund. Resterande av oss tog hand om Volvo Personvagnar, Norden.

För oss som tog hand om Volvo Personvagnar Norden, startade en spännande och intressant tid. Efter kontakt med de nya kunderna startades dialoger och diskussioner om planer samt om vilka besparingsåtgärder som skulle kunna åstadkommas. Efter en tid, när vi började bli mer konkreta och lägga upp planer över projekt, var intresset lika stort som hos oss själva. Vi fick en väldigt arbetsbörda.

Varsel om uppsägning

På senhösten kom dock en kalldusch. Vi fick förhandsinformation om varsel om uppsägning. Det kändes tungt en stund, vi som fullkomligt drunknade i arbetsuppgifter. Senare kom mer omfattande information. Då förstod vi bättre, vad det handlade om. Alla i avdelningen



Roger Eliasson

Foto: Conny Nylén

var överrens om att vi alldeles självklart skulle lösa även detta problem och diskuterade olika lösningar för att undgå uppsägningsshotet. Hur många som skulle drabbas var oklart, rykten förtäljde att det kunde röra sig om 15 personer.

Sökte dialog med Volvo Data

En mängd förslag plockades fram men inget var riktigt bra. Till slut kom Bengt Jinnefält, vår VD, på idén att försöka få till stånd en dialog med Volvo Data. Den startade i december 1991.

Diskussionerna fortlöpte i början av 1992 och det gällde att utveckla ett förslag som var attraktivt också för Volvo Data. Så här i efterhand måste man tolka det så att det lyckades, vi är ju här!!!

Förslaget var uppenbart attraktivt för alla på 16200. En diskussion startades och möjligheten att föra över hela verksamheten till Volvo Data prövades.

Samtidigt pågick en ny organisationsöversyn av Volvo Personvagnar Norden. Denna mynnade ut i att VHA sades upp som bolag. AU-verksamheten blev en avdelning underställd ekonomifunktionen och plötsligt kändes det som cirkeln

var sluten.

Organisationen var nu påfallande lik den före 1987.

Hög verksamhetskompetens

Ibland hör jag spridda kommentarer som att "vi har arbetat med samma saker i många år, ibland byter vi förstås avdelningsbeteckning och ibland byter vi även arbetsgivare". Men, det finns en stor skillnad. Under fem år har vi genomgått en intensivutbildning genom att finnas mitt i kundernas verksamhet.

Resultatet har blivit hög verksamhetskompetens. Ett betydelsefullt kontaktnät har dessutom byggts upp. Tillsammans ger detta oss utomordentligt goda förutsättningar att kunna utföra uppdrag så att våra kunder blir nöjda.

Jag är övertygad om att vi tillför Volvo Data en massa erfarenhet och ett mycket viktigt kompetensområde.

Vår avdelning heter Systemutveckling, Volvo Personvagnar Norden, 2750. Flertalet av oss sitter kvar i Angered under 1992, sen får vi se.

Hoppas ni är nöjda med att ha oss ombord - vi är nöjda att vara tillbaka!

ROGER ELIASSON

Vårt arbetsmiljöprogram

Vi har tidigare berättat om Volvo Datas arbetsmiljöprogram som i korthet kallats ALF efter Arbetslivsfonden. Löpande kommer Terminalen att ge information om vad som händer i programmet. Här följer litlet av det som hänt under senaste tiden.

Arbetsmiljöansvaret

Som en del av arbetsmiljöprogrammet, genomfördes för en tid sedan ett utbildningsseminarium i ämnet ansvar för arbetsmiljön.

För att i möjligaste mån få information 'från källan', hade föreläsare från SAF, TCO, Försäkringskassan samt från Arbetslivstjänster, en verksamhet tillhörande Arbetsförmedlingen, anlitats.

Från Volvo Data deltog chefer, fackliga ombud, personalansvariga m fl, totalt närmare ett hundratal personer. Deltagarna blev 'fullproppad' med viktig information om ansvar, hur man ska agera för att undvika arbetsskador, vad Volvo Data har för ansvar för rehabilitering, mm mm.

Ansvaret för arbetsmiljön är stadgat i den nya Arbetsmiljölagen från 1991. Lagen har som syfte att "säkerställa en arbetsmiljö som inte utsätter arbets-

tagaren för ohälsa eller olycksfall". Lagen ska "främja att arbetsgivare och arbetstagare samverkar för att åstadkomma en god arbetsmiljö".

Arbetsgivaren har i och med denna lagtext, ett vidgat och klarare markerat ansvar för medarbetarnas hälsa än tidigare. I preventivt syfte, har ansvaret också ökat för eventuell, nödvändig rehabilitering efter arbetsskada eller sjukdom.

Informationshäfte

Ett 12-sidigt häfte i A4-format har tagits fram och alla anställda inom Volvo Data ska ha fått ett eget exemplar.

Har du inte fått ett exemplar, sänd ett memo till Berit Memo-ID BERITM, så får du ett exemplar med posten.

Avsikten med häftet är att sprida information om programmet och ingående delprojekt - det bör därför läsas av alla!

Delprojekten

Arbetet följer i väsentligt den tidsplan som presenterades i Terminalen 2/92.

Så snart vi har resultat att presentera återkommer vi med information.

De delprojekt som kommit längst är de som berör Utdatagruppen och Telefonisterna. Man räknar med att återkomma med delrapporter om hur dessa framskrider under tredje kvartalet.

ARNE LEFFLER

Golfsäsongen har inletts Känd personlighet tränar för 2500-Open

Redaktionen för Terminalen har fått en exklusiv förhandstitt på säsongens golfmode. (Observera stancen (fotställningen).) Det var en av våra mera kända personligheter som visade den alldeles nyligen införskaffade golfdressen.

Trots hans aktningvärda ålder har han inletat träningen för årets stora golfbegivenhet - 2500-Open.

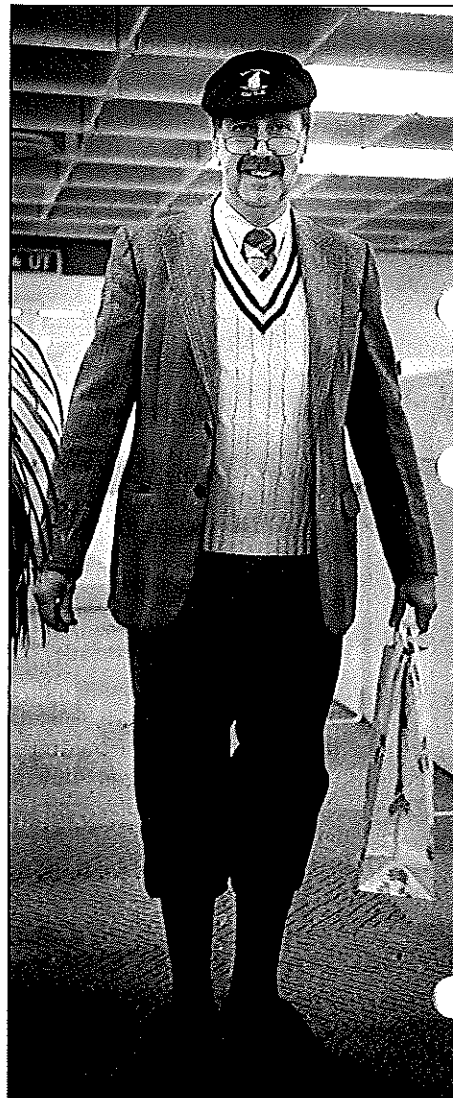
Anmälan

I år spelas tävlingen fredagen den 21 augusti på Stora Lundby Golfklubb.

Inbjudan till tävlingen har gått ut i dagarna.

Kom ihåg att anmälan ska vara inne senast den 26 juni.

ARNE



FOX TROT

av Bill Amend



Personalförändringar

Nyanställda

Jean-Marc Chanel, avd 2893
den 1 maj
Från Volvohandelns Affärssystem, VHA, till avd 2104 den 1 maj

Bengt Blomgren
Katarina Nilsson
Tommy Nord

Slutar

Marilena Monfardini, avd 2220 den 31 maj

Byte avdelning

Göran Bengtsson från 2620 till 2520 den 1 april

Stephen Sahlin från 2400 till 2670 den 1 april

PERSONAL

Nyutnämningar

Till Kvalitetschef vid Volvo Data har utsetts Stig Johansson.

Stig som f n är enhetschef för 2600 - Industriella System, tillträder den 1 juni 1992 och kommer att rapportera direkt till VD, Göran Kling.

Från samma datum kommer Margareta Westesson, f n chef för 2350 - Personalsystem, att tillträda en ny befattning inom 8060 som drivnings- och samordningsansvarig för kvalitetsarbetet inom SU-divisionen.

BO BLOMQVIST

Våra skyddsombud

Område	Skyddsombud	Memo-id
DABV/DA1	Lars Åke Svensson	VD.LÅS
DB/PVSV	Lars Åke Svensson	VD.LÅS
DA2	Mats Andersson	VD.MAN
Helgskift	Richard Henrysson	VD.RH
HDBVS	Ann-Christin Ottoson	VD.ACO
HC1	Bengt Kvarnström	VD.BEBE
HD1	Jan-Åke Thorsell	VD.JÅT
HD2	Nils Lagerqvist	VD.NL
HD3	Erik Klarén	VD.KLAREN
Malmö	Per-Olof Bengtsson	VD.POB
Skövde	Jahn-Olof Larsson	VK.8750JOL
Köping	Tonny Vikström	VK.8810TV
Eskilstuna	Torbjörn Mattson	VDE.TM
	Huvudskyddsombud	
	Erik Thagaard-Jensen	VD.ETJ

Tack

Stort tack till Er alla som gjorde min 50-årsdag till en oförglömlig upplevelse!

STEN RAMQVIST

Nytt presentationsmaterial färdigt

Overheadsatser

Nya overheadsatser för presentation av Volvo Data har blivit färdig i dagarna. Bilderna är framtagna med utformning enligt Volvos standard. För att hålla kostnaderna nere, har inte lika många satser tagits fram som under föregående år. Satserna finns på svenska och engelska. Omfattningen är ett 30-tal bilder.

Behöver du låna en bildsats, kontakta Holger Lissvall. Några exempel visas kraftigt förminskade här intill.

Faktatavlor

Nya faktatavlor är framtagna och kommer snarast att sättas upp i anslutning till entréer i HD, DA, Eskilstuna, Köping, Skövde och Malmö.

Faktablad

Fyra nya faktablad är nu färdiga. De omfattar korta fakta om:

- Volvo Data
 - Datacentralen, Göteborg
 - Volvo Datas personal
 - Volvo Datas lokala enheter.
- Bladen utgör en del av det material vi ska kunna sprida

såväl inom som utom Volvo. De finns på svenska och engelska.

Påminnelse

Vi vill samtidigt påminna om att det finns en broschyr som i korthet beskriver vår verksamhet samt 1991 års Kvalitets-

bokslut. Båda finns på svenska och engelska.

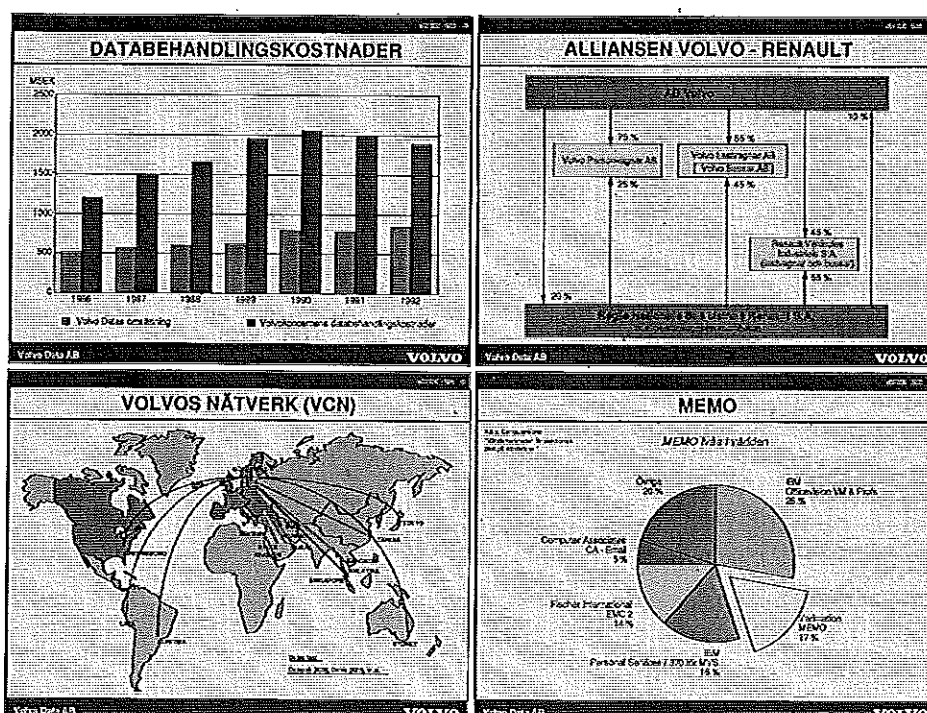
Volvo Datas bokslut för 1991 samt sammanställningar om de lokala enheterna i Eskilstuna, Köping, Skövde och Malmö finns som särtryck ur Terminalen 2/92.

Det finns också en mapp i

vilken dessa och/eller lokala trycksaker kan samlas för utdelning.

Allt finns att hämtas hos Information.

ARNE LEFFLER



Nu har vi tagit Pulsen på Volvo Data



Även om det var få när fotot togs besvarade 79 % av de anställda enkäten

Foto: Conny Nylén

Vår egen attitydundersökning PULSEN är nu genomförd. Det var glädjande nog många som tog chansen att delge sin syn på vårt företag. 79 % av oss har fyllt i formulären.

Resultat senare

Resultaten kommer att redovisas i ett senare nummer av Terminalen. Just nu arbetar vi alltså vidare med resultaten för de olika enheterna. Resultaten är inte bara intressanta i sig själva utan ska användas som underlag för förändringar och förbättringar av vårt företag.

Frågeområden som vi ville få svar på var:

- Vad tycker Du om Volvo Data som företag?
- Vad tycker Du om organisation och ledarskap?
- Hur ser Du på Din egen arbets-situation?
- Hur nöjd är Du på det hela taget med att arbeta på Volvo Data?

Konfidentiell hantering

Resultaten av undersökningen är HELT konfidentiella.

Ingen enskild individ kommer att kunna identifieras i sammanställningar och redovisningar av resultaten. Detta är viktigt! Vi kommer inte att göra sammanställningar på sådant sätt att det går att läsa ut vem som svarat. Bakgrundsfrågorna; anställningstid, ålder, kön etc kommer bara att användas i totala sammanställningar. Då för att se om det finns skillnader i attityder mellan grupper.

Grundmaterialet, formulär och registrering, kommer förstöras efter det att sammanställningarna är färdiga. Detta ska göras tillsammans med en representant från respektive facklig organisation.

PULSEN kommer att bli tradition på Volvo Data. Den ska genomföras en gång om året för att det ska gå att sätta mål på verksamheten och följa upp förändringar.

KERSTIN SÖDERBAUM
VERKSAMHETS-
UTVECKLING

Korsordsgåtan är löst!

De fem först öppnade, rätta lösningarna var insända av:

- Kjell Abrahamsson, 2170
- Hans Olof Westling, 2340
- Karin Lundström, 2343
- Björn Larsson, 2140
- Anders Dahlström, 2345

Grattis!

Var och en kommer att erhålla en liten present översänd med internposten.

