

dumpen nr 5 va36 1976

volvo-datas personaltidning

TELEKONTAKT



HUR DEN SER UT FRAMGÅR AV SID **11**

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars Silfversparre

Personalredaktör:

Sten Ramqvist

Semesterredaktör:

Sofie Warfving

ENDAST FÖR INTERNT BRUK VOLVO-DATA

Redaktionskommitté: Birgitta Einarsson

Sture Johansson

'Normal tid'

Så är det tills vidare slut på över-
tidsresor för många av oss. Skönt på
ett sätt att slippa stiga upp i ottan
och åka till Torslanda och mer eller
mindre sömnig äntra SK 120, tycker
säkert många. Eller att åka till Sköv-
de för att kl 9 ha ett motorproduktions-
möte. Oftast planeras möten av olika
slag i början av arbetsdagen, och som
alla vet så måste fritiden tas till
för att inte alltför mycket tid skall
gå förlorad.

Hur ett företag klarar sig utan över-
tid vid toppbelastningar återstår att
se. Styrningen av produktionen måste
bli lidande. Men som alltid när man
är borta kommer det surt efter.

Vad vinner man på en strejk som denna?
På tjänstemannahåll har man inga er-
farenheter mer än fjolårets hårda lö-
nematch, som löstes kvickt, när strejk-
hotet hängde över oss. Ja, och så vis-
sa punktstrejker.

Många anser att denna pensionsfråga
aldrig behövt utmynna i så här dras-
tiska åtgärder. Andra tycker att PTK
måste visa framfötterna och bevaka även
dessa intressen. Man har en känsla av
att den generation som en gång i tiden
backade upp tjänstemännen fackligt,
tycker att de äldre försumrats.

Hur som helst så är det alltid olus-
tigt med arbetskonflikter. De ger en
tryckt stämning på arbetsplatsen.

Sparre

● ●

Det är en svår konst

att ta för sig

utan att bli smutsig

om händerna

(Japanskt ordspråk)

FARVÄL

Ja, så lider det mot sitt slut ännu
en gång. Snart skall vi ta farväl av en
gammal god vän. Vi har nu umgåtts i
tre månader, men vi tröttnar aldrig på
varandra. Visserligen har Hon givit en
och annan av oss en rejäl näsbränna, men
är vi så dumdristiga så att vi utnyttjar
Henne till bristningsgränsen, så får vi
faktiskt stå vårt eget kast. Och visst
har Hon givit oss en avhyvling med dun-
der och brak då och då, men det är nöd-
vändigt. Det känns så väl i luften, när
det är något som inte stämmer mellan oss
och då är det lika bra att braka lös och
göra upp om saken. Sedan är spänningen
över och allting känns mycket lättare.

Det händer inte så ofta att vi ryker
ihop så där. Vi tycker ju så mycket om
varandra - vi är måna om varandra. Vi
vill så gärna se Henne glad och strå-
lande, men med allt det elände som Hon
får se under sin snabbvisit här hos oss,
så kan man förstå att Hon inte alltid
är så uppåt. Ibland tycker Hon så synd
om oss att Hon storgråter, ibland fäl-
ler Hon bara en tår.

Emellanåt kan Hon faktiskt vara rik-
tigt sur och mulen. Det blir Hon när
Hon märker alla onödiga fel, som vi män-
niskor begår. Men Hon är ändå ganska
förstående och inser att det inte alltid
är så lätt att vara människa. När Hon
märker att vi någon gång har det lite
extra svårt, så skojar Hon med oss och
försöker pigga upp oss. Hennes favorit-
trick är att blåsa oss i örat så att det
susar och brusar alldeles extra mycket.
Att vi inte uppskattar det alla gånger,
det har Hon inte riktigt förstått. Men
å andra sidan så gör Hon ju det av ren
välvilja.

Överhuvud taget så är Hon väldigt väl-
villigt inställd till oss mänskliga
varelser. Hon ser till att vi får sol på
kroppen. Hon värmer upp vattnet så att
vi kan bada. Det är tack vare Henne som
vi får smaskiga jordgubbar och annat gott -
ja, Hon ordnar och ställer så att vi mår
bra. Passa på att njuta av Henne - snart
går Hon i idé, allas vår vän -SOMMAREN.

Sofie

Pengar tillbaka

Tullrestitutionsavdelningen (4150) under Bengt Lunds ledning är placerad inom K/S Ekonomi och har till uppgift att från Tullverket återkräva en del av den importtull som Volvo betalar. Många av de artiklar som Volvo importerar och betalar tull för exporteras sedan och blir ofta tullpliktiga i det land där de införs. I många fall har Volvo rätt till restitution (återbetalning). För att få pengarna tillbaka krävs en mycket detaljerad ansökan hos Tullverket.

I princip skall varje artikel kunna följas på sin väg från importen via produktionen till exporten. Avdelning 4150 har ansvaret för att korrekta ansökningar presenteras hos Tullverket och upprätthåller omfattande kontakter med såväl Tullverket som alla berörda sektorer och fabriker inom Volvo i Sverige, exklusive BM. Restitutionssumman uppgår för närvarande till ca 40 Mkr per år.

Arbetet inom 4150 omfattar bearbetning och sammanställning av stora datamängder och lämpar sig väl för ADB. 4150 har också utnyttjat datatekniken sedan lång tid tillbaka och medan verksamhetens omfattning ökat i takt med Volvos expansion, har avdelningens personal minskat.

NYTT DATASYSTEM

Under senaste tiden har ett nytt steg tagits i och med att ett modernare och mera integrerat datasystem utvecklats och installerats. Projekt A470 startade i juni 1975 med sikte på installation vid årsskiftet 1975/76 och efter ett intensivt utvecklingsarbete installerades systemet successivt under första kvartalet 1976. Anledningarna till att ett nytt system utvecklats är följande:

1. Ändrade regler för tullrestitution för export till EG-området fr o m 760101.
2. Införande av programmoduler i stället för kortgrupper i materialredovisningen.
3. Överflyttning av datasystemet till modernare maskiner.

PROJEKTGRUPPENS SAMMANSÄTTNING

Från K/S Ekonomi:

Gunnar Andersson (projektledare)
Bengt Lund
Ove Säll

Från Volvo-Data

Guy Sterving
Hans Sundvall
Ingemar Pernevik



Foto:Lennart Pettersson
Kundansvariga för tullprojektet,
Gunnar Andersson, t v, och 4150:s
chef Bengt Lund.

SYSTEMETS FUNKTION

Typiskt för systemet är dess beroende av och integrering med andra datasystem inom Volvo. Det kan både ses som en styrka och en svaghet. Styrkan är att data som biprodukter från andra system automatiskt kan överföras och utnyttjas i system A470. Svagheten är känsligheten för förändringar och driftsstörningar i de anknyttande systemen.

I C403 uppdateras tulltransaktioner för importerade artiklar och i G460 struktureras dessa data för att kunna användas som restitutionspriser i A470.

Från TOMAT och MAPS erhålles produktionsåtgångar för PV resp Tunga Fordon nedbrutna i PML:er och artiklar. Kompletteringsartiklar (motorer, växellådor etc) måste brytas ned till artiklar via ett internt kompletteringsåtgångsregister i A470.

Exportdata erhålles från respektive sektors order/faktureringsystem. Från OPV och OMTF erhålles antal exporterade personvagnar resp Tunga Fordon nedbrutna i PML:er och från RA, Penta och G814 (VENV) erhålles antal artiklar och komplettartiklar.

Restitutionsberäkningen utförs på följande sätt:

1. Vagnar

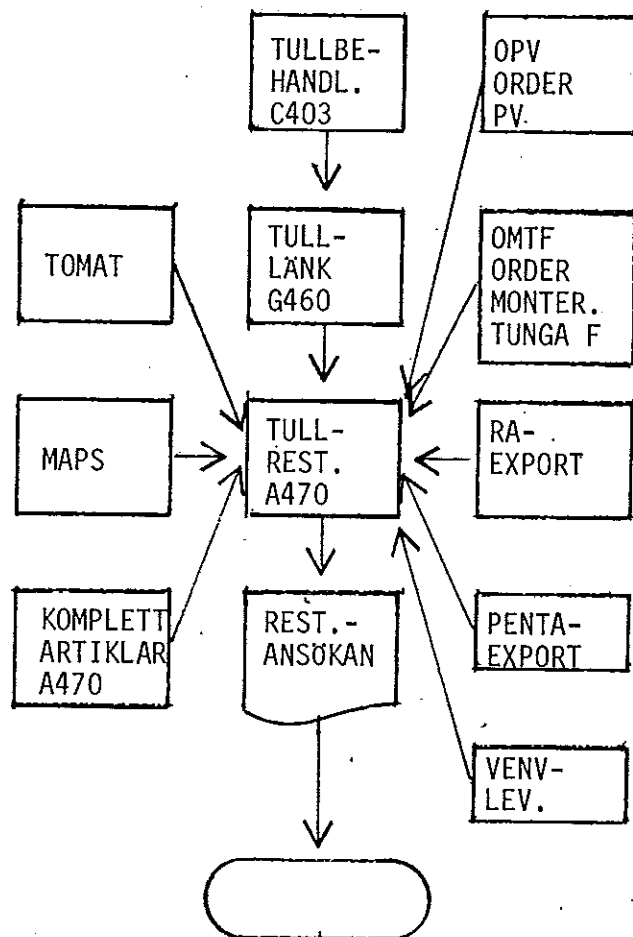
Produktionsåtgångarna från TOMAT och MAPS prissättes med tullpriser per artikel och PML från G460. Exportdatafilerna från OPV och OMTF matchas mot den prissatta produktionsåtgångsfilen. Med hänsyn tagen till Tullverkets regler sker beräkning av tullrestitution och framställning av restitutionsansökan.

2. RA, Penta, VENV.

Exportdatafilerna prissätts med tullpriser från G460 och restitutionsansökan framställs med hänsyn tagen till Tullverkets regler.

DATATEKNISKA SYNPUNKTER

Systemet är ett sekvenssystem och består av ett tiotal rutiner. Ett par av dessa består av körningar för att spara undan filer från andra system. Detta behövs på grund av tidsförskjutningen mellan avlämnade system och A470, samt inte minst som ren säkerhetsåtgärd. I samband med installationen lades betydande resurser ned på att skapa backup på filer och få en så säker driftsbild som över huvud taget var möjligt. Med tanke på systemets betydelse för Volvo kommer dessa ansträngningar säkert visa sig lönsamma.



RESULTAT

Utvecklingen av det nya datasystemet har kostat ca 700 tkr, varav ca 400 tkr faller på Volvo-Data. Vad har man då fått för dessa pengar?

1. Den nödvändiga anpassningen till interna och externa förändringar i verksamheten har genomförts. De nya materialsystemen och de nya tullreglerna har ökat datavolymerna och komplicerat beräkningarna. ADB-tekniken har visat sig kunna bemästra dessa problem.
2. På tullrestitutionsavdelningen har det manuella arbetet minskat med en persons insats, men i stället har den maskinella driftskostnaden ökat i ungefär motsvarande grad.
3. Arbetet på 4150 kan nu inriktas mer på kontroller av olika slag än tidigare. I sin strävan att få fram en korrekt avräkning gentemot Tullverket hoppas man i fortsättningen på hjälp från Volvo-Data med säkra driftskörningar och från alla andra berörda med rapportering om förändringar i verksamheten som kan ge anledning till

FRAMTIDSPERSPEKTIV

Fr o m 770701 då EG-tullarna försvinner beräknas tullrestitutionsverksamheten successivt minska för att stabilisera sig på en betydligt lägre nivå i början av 1979. Om inte förr så kommer datasystemet förmodligen att behöva modifieras då.

Gunnar Andersson
Ekonomi

FÖR- OCH NACKDELAR MED MINIDATORER

"De främsta fördelarna med lokala system är hög tillgänglighet, korta och stabila svarstider samt totalt sett lägre driftskostnader.

De främsta nackdelarna är dataintegrationsproblem, risken för okontrollerad utveckling (olika standarder och programvaror, dubbelarbete och nybörjarfel etc) samt eventuellt det begränsade programvaruutbudet."

Vi som jobbar med minidatorer anser dessutom att program- och systemtest går betydligt snabbare på minidator än på stordator. Detta beror på att betydligt färre instanser är inblandade än vid 370-test, d v s man är normalt sett inte beroende av ändringsstansning, planering, maskinhall och testdistribution, utan projektgruppen kan själv styra sin verksamhet.

NÄR SKALL MINIDATORALTERNATIV VALJAS?

"Om ett system utvecklas med inriktningen att senare installeras hos användare vid andra, geografiskt åtskilda företag, bör man undvika det centrala alternativet.

Det är olämpligt att fysiskt sprida ut de olika datorerna inom ett företag. Kostnaderna för back-up, ev operatörer, service m m talar för en 'centralisering' av de lokala datorerna på så sätt som t ex VTV gjort.

Kostnaderna för utveckling och underhåll av system kommer inte att markant skilja sig för central respektive lokal databehandling.

Vi får genom en ökad användning av lokaldatorer ett visst leverantörsoberoende, som är konkurrensbefrämjande och som ger oss möjlighet att välja den utrustning och teknik, som är bäst lämpad för den enskilda tillämpningen. Risken finns för en ohämmad användning av alltför många leverantörer. Detta måste motverkas, t ex genom den typ av ramavtal vi nu har med DEC. Risken finns att vi i en framtid blir lika bundna till DEC som vi i dag är till IBM. Vi måste satsa på en standardisering av kommunikationen mellan olika datorsystem så att programvaran för denna kan göras märkesoberoende.

De 'sociala' aspekterna kommer att skjutas i förgrunden även när det gäller utveckling av ADB-system (framför allt on-line-system). Lagar och avtal kommer att styra systemarbetet mot ett betydligt ökat inflytande och deltagande från de slutliga användarna (jfr dataavtalet på LO-sidan i Norge). Vi bör redan nu förbereda oss för och arbeta efter dessa premisser. Det är dock snarare sättet att arbeta än valet av datorutrustning som blir väsentligt. Förutom att användarna i någon form kommer att delta i systemarbetet redan från början kommer en fortsatt decentralisering av utvecklingsresurserna att ske. Men om vi inte lyckas avdramatisera 'stordatorn' med dess totala databaser kan valet av en lokaldator bli ett sätt att 'sälja' ett ADB-system.

Uppbyggnaden av lokala datorsystem kommer med all säkerhet att fortsätta. Flera uppenbara fördelar talar för detta. Det finns dock flera risker förknippade med en sådan utveckling. En av de största är följande. Det är frestande, särskilt i ekonomiskt knappa tider, att öka kapacitetsutnyttjandet hos en lokaldator genom att lägga in flera system. Konsekvenserna kan bli mycket stora (sämre driftsäkerhet, högre underhållskostnad m m) och kan inte bekämpas med en programvara avpassad för de komplexa förhållanden som uppstår, eftersom en sådan programvara inte existerar.

De stora batch-systemen kommer även i fortsättningen att köras på centrala datorer. Om flera system önskar on-line-åtkomst mot filer som byggs upp i dessa batchsystem (datat har alltså 'central' karaktär) är det centrala alternativet att föredra.

RATIONALISERINGSPROJEKTET

Om ett system i dag kan köras i en lokal dator, men man inom en snar framtid ser behov av on-line kommunikation till andra centrala system, bör en central lösning väljas från början, eftersom kommunikationsproblemen ännu inte är lösta.

Om ett system är av typen produktions- eller materialstyrningssystem inriktat mot en särskild fabrik eller del av fabrik bör ett lokalt datoralternativ väljas, särskilt om kraven på tillgänglighet och svarstider är höga. Den eventuella överföringen av vissa data till och från centrala system kan klaras med dagens teknik.

Processinriktade system, t ex inkluderande mätutrustning eller avkänning av digitala/analog signaler, skall utvecklas mot lokal dator."

(Citaten är hämtade ur Löfås/Karlsson 'Databehandling i ON-LINE miljö' 751023.)



Under tiden före semestern arbetades det intensivt på de olika avdelningarna inom Volvo-Data med det gemensamma rationaliseringsprojektet. Styrgruppen för Volvo-Data bestod av

Lars Adolfsson	Företaget
Agne Östenson	"-
Kurt Larsson	SIF
Lennart Stadler	"-
Hans Dahlqvist	CF

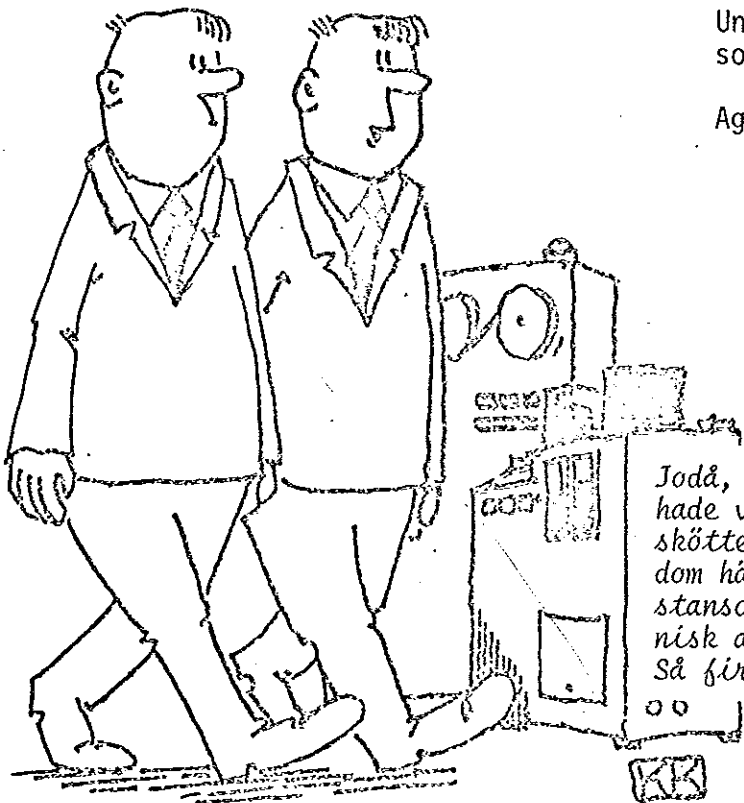
Arbetet har resulterat i ett omfattande material av typ idébank. För närvarande pågår en genomarbetning av materialet för att försöka få en överblick över det. Förslagen grupperas i olika områden typ metodfrågor, KR-problem etc.

En första genomläsning ger ett intryck av att det kanske inte precis finns några förslag som innebär stora, snabba vinster, men nog finns det en del korn att ta vara på. Vad man kanske efterlyser på flera håll är förmågan att kritiskt ifrågasätta värdet för Volvo av den egna arbetsuppgiften och hur man genomför den. Man koncentrerar sig gärna på de underlag och hjälpmedel etc som fordras för genomförandet.

Vi skall så snart som möjligt försöka ta itu med de mest akuta problemen som ligger bakom en del av förslagen och återkommer med mer information senare.

Under tiden. - Ett tack till alla er som bidragit med förslag och idéer.

Agne Ö



Jodå, före den stora rationaliseringen hade vi fyra bokhållare och två damer som skötte fakturor och post. Numera så har vi dom här två datamaskinerna du ser. Plus två stansoperatriser, tre operatörer och en teknisk avdelningschef som övervakar det hela. Så firman går framåt!



BLANKETT- INSTRUKTION

KOLUMNMARKERING på underlag kan utsättas under förutsättning att ändring ej sker.

LEDTEXT bör vara blankettgrön.

ORDNINGSFÖLJD. Väl anpassad ordningsföljd emellan blankettens rutor (fält) och registreringsfälten.

PAPPER. Matt minst 60 g kvalitet.

PAPPER FÖR REGISTRERINGSUNDERLAG. För separata registreringsunderlag i mindre upplagor står Volvo-Data till tjänst med råd och anvisningar.

SPRITDUPLICERAT REGISTRERINGSUNDERLAG får ej användas.

SKRIFTEN. Maskinskrift eller kulspets. Röd färg får enbart användas vid kreditering.

STÄMPLAR. Stämplor med innehåll som skall registreras skall placeras så att tydlig läsbarhet erhålles. Stämplor får således ej placeras på annan text eller på annan sida än textsidan av registreringsunderlaget.

UTFORMNING. Vid konstruktion av registreringsunderlag skall så stor hänsyn som möjligt tagas till det registreringstekniska. Vid blankettset med genomskrift bör utankopian placeras i setet så att god läsbarhet erhålles.

UTLÄNSK TEXT. Vid registrering av utländsk text skall denna vara angiven på registreringsunderlaget med tryckbokstäver.

GODKÄNNANDE. Registreringsunderlag skall godkännas av chefen för 2180, Volvo-Data.

- Det måste ske en ordentlig uppryckning vad gäller registreringsunderlagen, säger Leif Hägerström på 2180. Vi har ofta svårt att läsa de blanketter som kunder och systemansvariga konstruerar. För att vi skall kunna arbeta effektivt och ekonomiskt, måste blanketterna vara rätt och klart ifyllda. Det fungerar inte om vi skall behöva gissa oss till vad det står. Det kan dessutom få ödesdigra följder om t ex en etta tyds som en sjua.

Att registrera otydliga underlag under tidspress skapar alltså problem för operatriserna.

Nedanstående instruktion utfärdad 700615 gäller fortfarande.

REGISTRERINGSUNDERLAG. Som registreringsunderlag anses varje papper som är avsett att användas vid hålkortsregistrering (videoregistrering).

FELSKRIVNING. Vid fel skrivning borttages det fel skrivna genom överstrykning.

FORMAT. A-4 och A-5 jämte hålkortsformat.

FÄLTUTOR. Skrivrutor och skrivfält skall vara väl tilltagna och särskiljas tydligt. I speciella fall kan raster vara motiverat. Varje horisontalrad skall vara minst 8 mm.

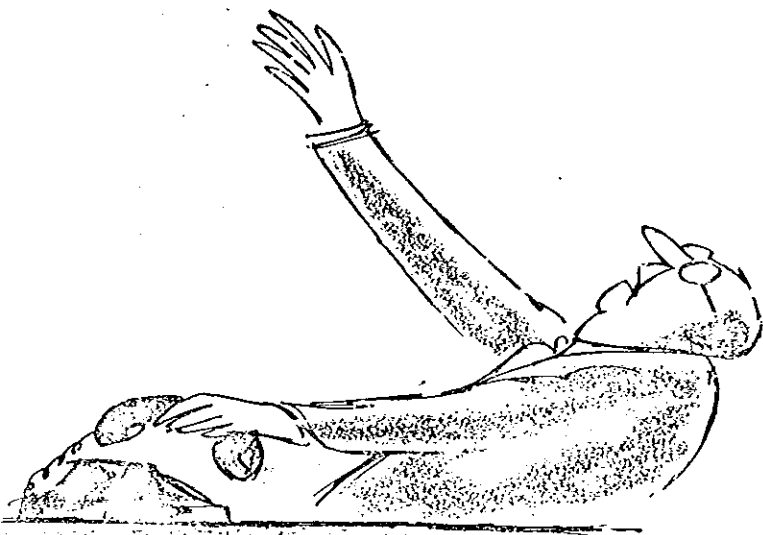
RDE

Remote Data Exchange, eller mera familjärt RDE, är ett begrepp som surrat i luften på Volvo-Data och bland Volvos återförsäljare runt om i Europa. Många har ingen aning om vad innebörden är, andra tror sig veta det, men endast ett fåtal initierade vet verkligen effekten av detta nya begrepp.

För att upplysa de ännu oupplysta följer här en kortfattad beskrivning:

För några år sedan, innan teletekniken hade accepterats på Volvo-Data överfördes all information från Volvos återförsäljare till Volvo-Data via hålremsor. Kvaliteten och läsbarheten hos dessa remsor var ofta beroende av rådande väderlek och den lokala postmästarens pakethantering. Detta medförde stora problem för oss på Volvo-Data.

När teletekniken infördes, var inte återförsäljarna sena att utnyttja denna nya överföringsteknik. Allt som behövdes i deras ögon var en billig RJE-terminal och någon deltidssamarbetande hemmafru som kunde skriva maskin. (Att man sedan på många håll valde en terminal som inte kan betraktas som en RJE-terminal är ett faktum som är så genomventilerat att det kan lämnas åt sitt öde.)



'Oh, great spirit of the Telephone Company, hear my plea! Connect me with the Volvo-Data RDE.'

I början fungerade denna nya teknik helt tillfredsställande och alla var nöjda. Ryktet spred sig och plötsligt sköt antalet terminaler i höjden med en takt som man normalt endast får uppleva på en kaninfarm. Denna helt okontrollerade utveckling medförde direkt en mängd problem för Volvo-Datas teknikgrupp. Mängder av kunder utnyttjade samma ID-begrepp. Resultat som skulle till Stockholm kom till Danmark. Inskickade transaktioner bara försvann, eller kanske kom till Norge. Allt var ett härligt sammelsurium. Vidare upptäcktes att de stackars hemmafruarna inte hade den minsta förståelse för de jobbkort och styrkort som krävs för att skicka jobb via en RJE-förbindelse. När Volvo-Data krävde att uppdragskoden skulle ändras i jobbkorten uppstod problemet: Vadå, jobbkort? Antalet JCL- (Job Control Language) fel som följde på dessa ingrepp var av sådan mängd att de ansvariga på AF-sidan äntligen förstod att så här kunde det inte fortgå. Man enades då om ett krav till tekniksidan att framställa någon annan överföringsteknik som skulle eliminera alla dessa problem.

Begreppet REMOTE DATA EXCHANGE skapades. (Liksom alla övriga stora beslut skedde det över en fika i pausutrymmet.) En funktionsbeskrivning och tidsplan togs fram, remissades och godkändes. Produkten skulle bli en dedikerad on-line monitor för ren dataöverföring från remote-terminaler till Volvo-Data. På grund av den höga ambitionsgraden och den arbetsinsats som krävs för att framställa en TP-monitor visade det sig snart att tidsplanerna inte stämde överens med AF-gruppens önskemål. Bristen på resurser hos teknikgruppen omöjliggjorde en snabbare framställningstakt. ("Vi måste hinna med alltihop".)

Efter ett flertal diskussioner med AF-gruppen och andra inblandade beslöts att RDE enligt framtagna planer skulle skrotas. (MP 70 here I come.) I stället beslöts att ett antal modifikationer skulle göras till dagens RJE-filosofi och därigenom lösa de flesta ursprungsönskemålen. Man skulle därmed kunna säga att begreppet RDE också borde slopas, men för att inte förvilla allt för mycket fick namnet vara kvar, fastän innebörden inte längre var densamma.

De ändringar som infördes i dagens RJE var som följer:

1. Kvitto på att jobbet kommit fram till Volvo-Data, och antalet översända poster.
2. Dummy jobbkort från terminalen som expanderar till korrekt jobbkort och korrekta styrkort hos Volvo-Data.
3. Password på terminalnivå. Även för uppringda terminaler som använder samma linje.
4. Ett antal standardprocedurer för att underlätta omhändertagande av översänt data hos Volvo-Data. Undviker behovet av omsändning.
5. Statistikunderlag för uppföljning i efterhand.

Vad blev då egentligen kvar? Jo.....

- Överföringen av data sker som tidigare via HASP remote job entry, fastän den enskilde terminaloperatören (hemmafrun) har fått en ökad känsla för vad som händer, och att posterna verkligen kommer till Göteborg.
- Säkerheten har ökat genom att varje användare nu har sitt eget password.
- Vid sändning av samma jobb dag efter dag kan JCL:en slopas och dummy jobbkortet användas i stället. Detta nedbringar frågetecknen hos terminaloperatören och minimerar antalet JCL fel.
- AF-gruppen kan i efterhand följa upp vilka kunder som sänder data, hur mycket och hur ofta.

Det är numera lite felaktigt att använda begreppet RDE som en speciell överföringsteknik. All överföring sker som sagt via normal RJE. Den enda märkbara hanteringsskillnaden som är ny är dummy jobbkortet. Tyvärr gott folk. Mer än så är det inte. Brustna illusioner? Kanske, eller "hönan som blev en fjäder".

Anders Olsson
2510

NU ÄR DEN MOGEN!

Vi vet att elefantbabies behöver ungefär två år för att komma till världen.

Världens största växt behövde ännu mer. Mer än tre år har VTV och Volvo-Data arbetat för att komma fram till skörden. Atskilligt med gödsel har krävts (ungefär 8 Mkr), och många människor har ägnat sin tid och energi åt denna mästerverodling. Enbart på Volvo-Data har hittills 28 personer varit direkt inblandade i mognadsprocessen.

Nu blir ni alla inblandade. - Till era vanliga arbetsuppgifter måste vi be er lägga ytterligare en. Ni måste hålla tummarna för TOMAT, som levereras till data-hungliga konsumenter W42.

Om du gör ditt, som vi har gjort vårt, så lyckas säkert installationen, och när vi då kan skryta så återkommer vi och berättar mer om TÖrslandaverkens MATERIALredovisningssystem som kommer att ersätta T.F.

Patrice W

P.S. Hurra utbrister ansvarige utgivaren, som också haft T.F.-bekymmer i många år. D.S.

*Ett flitigt gäng ifrån Data
Drev upp en jättetomata.
När till slut den var mogen man ropade, Ack!
Det var tur att den bjässen inte sprack.*



RAMLISTSYSTEM ON-LINE

Då vi började med KUL-systemet (Kapitalrationalisering Utlerverans Lastvagnar) hade kunden stora krav på flexibilitet, både då det gällde uppdatering och frågemöjligheter. Problemet löstes med en tabell i minnet som beskriver vårt huvudregister. Denna tabell ersätter den copytext som man normalt har, och den har följande (förkortade) innehåll:

TERM DATA

TERM	NAME	INDEX	LENGTH	HEADLINE	MTXGJUEF
1	FO	1	12	FO-NR	
2	DIS	12	4	DIS ++++++	
3	SDIS	17	6	SDIS +++++ *	
4	TCH	23	12	T-CHASSI	
5	CHS	35	3	CHS++++++	
6	KONT01	39	9	KONT01 + + +	*
7	KONT02	47	9	KONT02 + + +	*
8	EXT	56	5	EXT ++++++	
9	DRI	61	3	DRI++++++	

TERM Detsamma som dataelement
 NAME Beteckning i uppdaterings- och frågetransaktioner
 INDEX Startposition i registret
 LENGTH Termlängd
 HEADLINE Rubriktext på bildskärmarna
 MTXGJUEF Terminalbeteckningar
 Asterisk anger vilken/vilka terminaler som får uppdatera termen.

Nedan följer en beskrivning på hur KUL-transaktionen "Fråga villkor" använder tabellen

TRANSAKTIONSOD = FRV

TCH; FO; EXT; DRI;

Här anges de termer men vill ha utskrivna.

VILLKOR: DIS = I/799; EXT = F86

Urvalsvillkor, d v s vi önskar samtliga vagnar utskrivna som har distrikt fr o m I t o m 799 och externtyp F86.

Resultatet blir en lista över utvalda vagnar med följande innehåll:

T-CHASSI	FO-NR	EXT	DRI
86-150	22-76-125	F86	4 2
86-227	140-76-12	F86	6 2

Anledningen till att detta DUMP-bidrag skrivits är att ovan beskrivna metod bör vara användbar i flera system än KUL. Speciellt system med ett huvudregister och stora krav på flexibel registerhantering bör kunna utnyttja tabell i stället för copytext.

KONTAKT

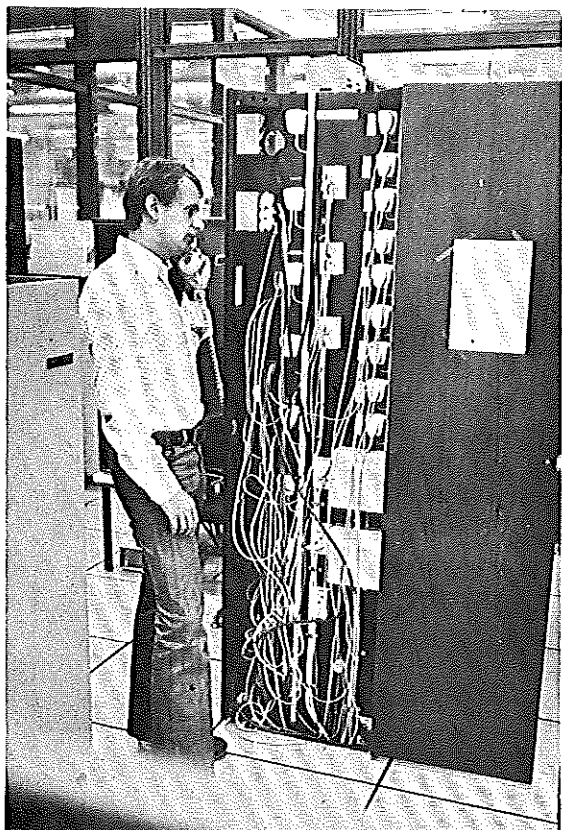


Foto: Lennart Pettersson

TP-kontakten med Volvo-Datas kunder är imponerande. 110 anslutningar är kopplade till våra datamaskiner. Närmaste anslutningen är en testterminal hos teknikgruppen. Längst sträcker sig kontakterna till USA, England, Frankrike och Schweiz.

Volvo-BM i Eskilstuna har genom sin RJE-anläggning de flesta förbindelserna.

På bilden har Bo Olsson, 2511, kontakt med en kund som vill sända sina datauppgifter till Volvo-Datas anläggning.



MASKINUTÖKNINGAR

En MB (megabyte) kärnminne (CONTROL DATA) på BDA och tio skivstationer (BASF) för 200 MB skivpackar har under semestern installerats i maskinhallen. Fyra skivstationer (BASF) för 100 MB-packar har samtidigt returnerats. Det är främst utvecklingen på IBM-TP som har föranlett dessa installationer. Antalet monterbara skivstationer har också förbättrats.

Hur maskinkonfigurationen ser ut efter dessa installationer framgår av den färgglada uppställningen på nästa sida.

Under hösten (IBM har ännu inte kunnat lämna installationsdatum) kommer dessutom en printer att installeras på DA 2 i anslutning till nuvarande kortläsare. Printern är redan nu medtagen på konfigurationsbilden.



VOLVO LASTVAGNAR - RJE-UTRUSTNING

Inför sammanslagningen av systemutvecklingsresurserna på Volvo-Data (avd 2330) och VLV (avd 24100) har beslut om RJE-utrustning fattats. Valet stod i slutomgången mellan DATA 100, Scanips (danska Regnecentralens svenska bolag) och Kongsbergs Våpenfabrik. Valet föll på Scanips. Kongsberg, vars utrustning tekniskt och funktionellt är likvärdig med Scanips, föll bort enbart av ekonomiska orsaker.

Scanips valdes framför D 100 av följande orsaker:

- Flexibilitet (samtidig bearbetning på flera linjer mot olika värddatorer, bredare hårdvaruutbud etc).
- Operatörsvänligare.
- Lägre pris (hyra ca 15 %, köp ca 20 %).

Konfiguration

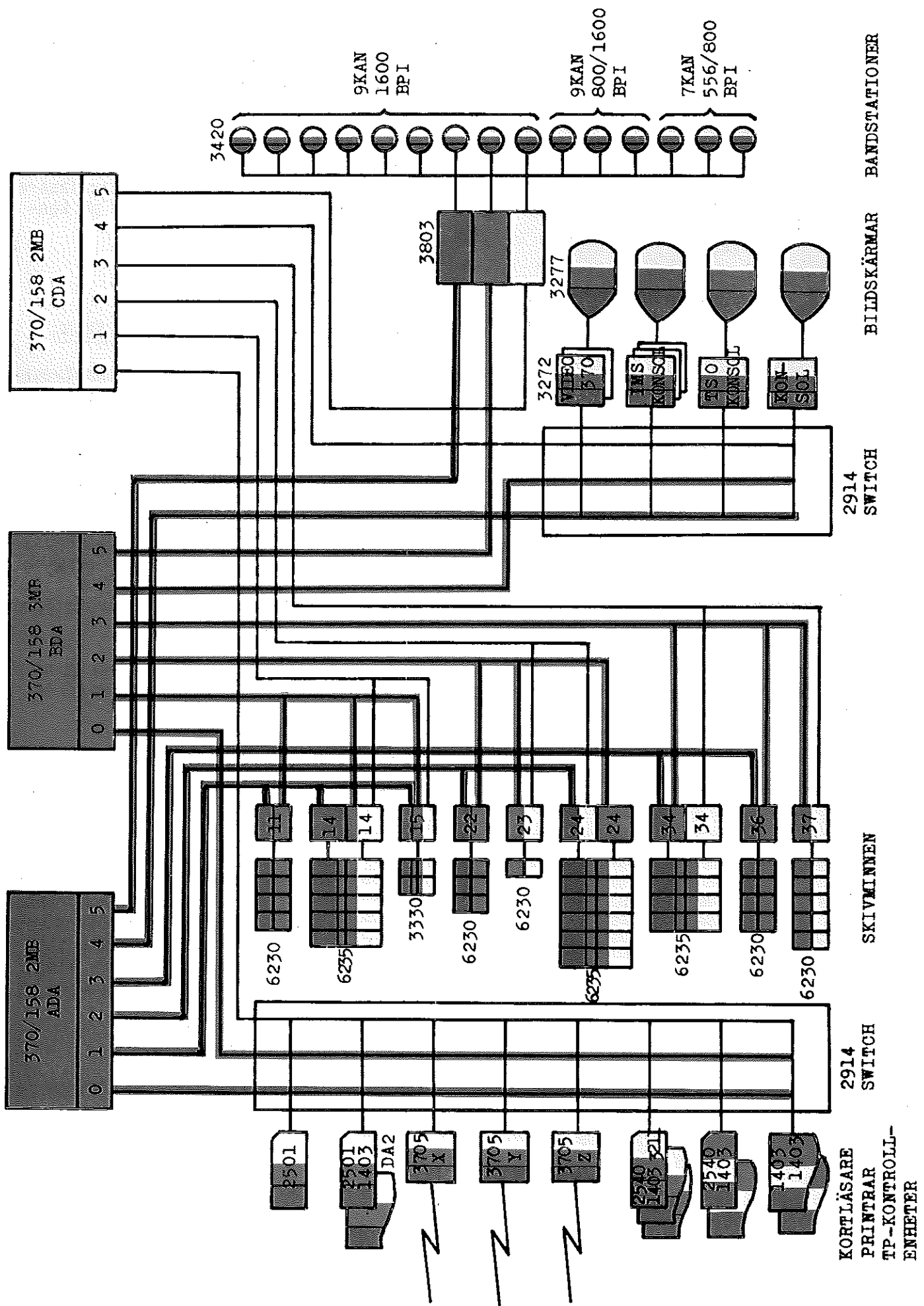
2 st RJE-stationer med vardera en CPU om 32 KB minne, 1 st 900-raders trumprinter, 1 st kortläsare och 1 st bildskärmskonsol. Den ena stationen är dessutom utrustad med diskettstation samt en extra linje för kommunikation med bl a en CDC-dator i Stockholm

Installation: September 1976

Kontaktman: Kurt Karlsson, tel 59 68 23.

(Ur AU-Nytt)

VOLVO-DATA
DATORKONFIGURATION 760815



SJÖBUSS

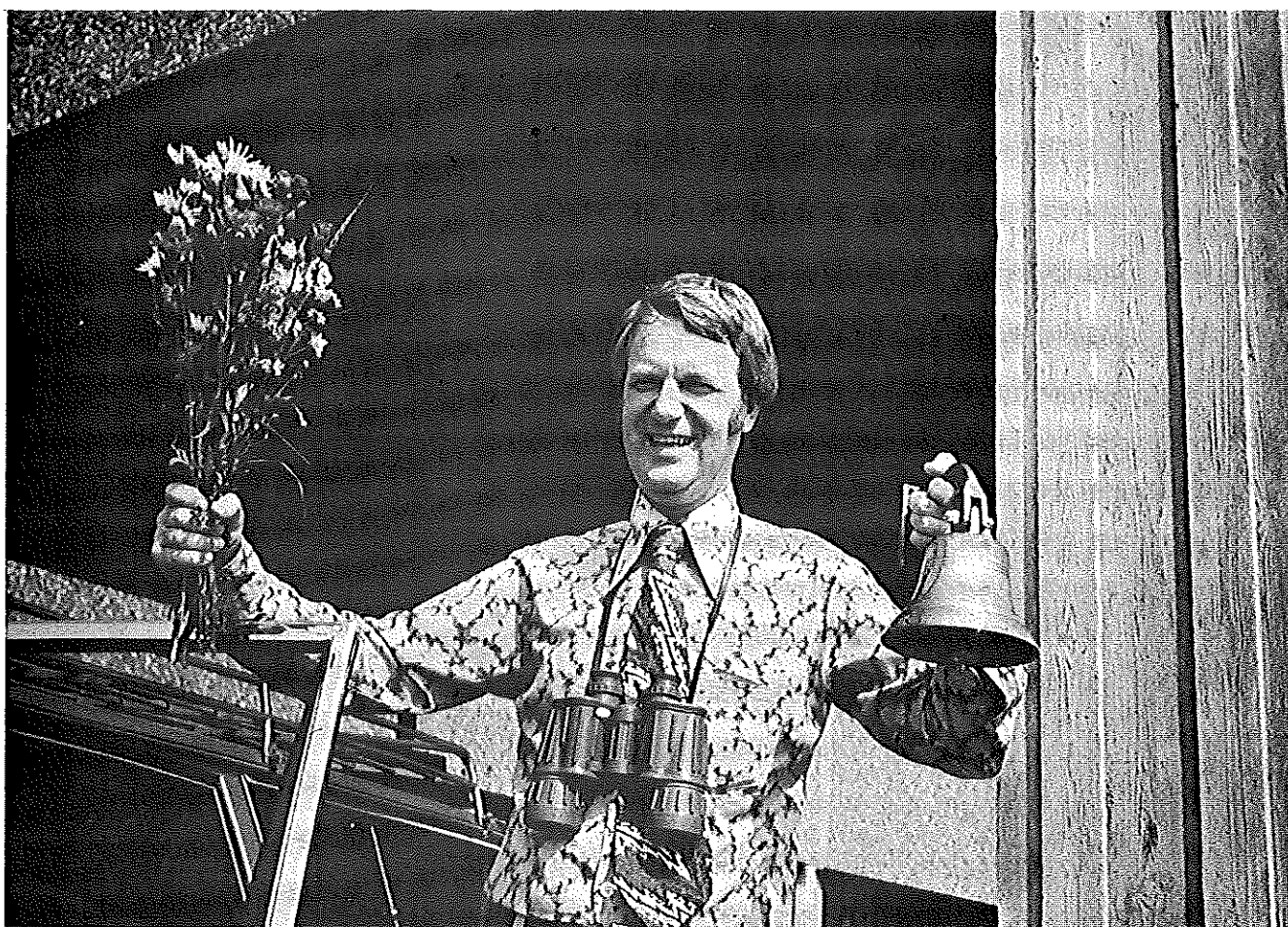


Foto: Sparre

Sune Johansson, 43, tung chef inom 2330 Tunga Fordon, gjorde den 2 juli sin sista arbetsdag på Volvo-Data efter 19 års trogen tjänst. Färden ställs till bussektorn, där Sune blir materialbas. Vi gratulerar Buss, som får en verkligt kunnig kille inom ett område som betyder oerhört mycket för vår produktion.

T f Volvo-Databasen Agne Östenson höll ett varmt tacktal till Sune och drog historik från Sunes verksamhet från bl a Z 2, där han gick under namnet Mr 602, dåtidens dator med kalkylatorminne.

Sune har jobbat ute i den stora volvo-världen med bl a insatser i Belgien/Gent och i Australien, för att inte tala om olika svenska koncernbolag. När Sune fått presenter av sina arbetskamrater på 2330 och en extra kram av projektstödet Harriet Abrahamsson passade han på att redovisa vad han och kompisarna har gjort:

- Vi har konstruerat 65 system för Tunga Fordon under de tre och ett halvt år som jag har lett 2330. LV-ledningen har varit ett verkligt datastöd. Man har investerat fem miljoner för utvecklingsarbeten, en miljon till nya tekniker och anslagit fem miljoner för drift. Så alla förstår att LV kan mycket om databehandling och vet dess betydelse.

Nu kommer Sune att bli kund till Volvo-Data och en kunnigare kund får man leta efter. Alla är glada för detta. Sune poängterade också att genom sina resor har han sett och lärt mycket. Detta har givit kunskap och kontakter, som är viktigt för Volvos framtida verksamhet, slutar Sune som samtidigt tackar för all uppvaktning och minnesrika arbetsår.

Sparre

2450 P E R S O N A L

I serien '24X0 berättar' har turen kommit till avd 2450, Personal. Av namnet framgår att enheten engagerar sig i olika aktiviteter som berör Volvo-Datas anställda. I personalfunktionens verksamhet ingår bl a personalplanering, -utveckling och -administration.

En av de mer tidskrävande arbetsuppgifterna på enheten är personalrekrytering av ett 80-tal medarbetare på tillsvidare- och vikariatsanställning samt som praktikanter. Rekryteringen föregås i regel av annonsering, tester och intervjuer, och efter själva anställningsförfarandet svarar avd 2450 för den allmänna introduktionen på Volvo-Data.

OBS! För alla nyanställda finns en nyttig introduktionspärm till utläning hos Ingemar Lernfalk. Låna den!

En aktivitet som förknippas med personalplanering är befattningsväxling, vilken Volvo-Data genom 2450 försöker väcka liv i. De flesta av oss är ju som regel mycket specialiserade. För att avhjälpa detta vill Volvo-Data genom avd 2450 arbeta för en ökad rörlighet över avdelningsgränserna och om möjligt även över enhetsgränserna. Detta innebär att individuella önskemål som kommit fram antingen via PRS eller genom direkt kontakt med 2450 registreras. När sedan vakanser uppstår, arbetar vi aktivt med att försöka finna lämpliga kandidater som vi kan föreslå. Längre än till att förmedla en kontakt mellan sökande och berörd chef sträcker vi oss inte. Det är sedan chefen som i vanlig ordning sköter tillsättandet. Däremot kan vi i andra fall arbeta för att t ex hitta möjlighet för två eller flera personer att skifta arbetsuppgifter för att ge möjlighet till önskade befattningsväxlingar. Det kan också vara så att för att kunna fungera inom ett nytt område fordras en viss praktik och då försöker vi lösa detta.

Befattningsklassificering är en annan uppgift som åvilar 2450 i samarbete med SIF/CF. Senaste året omkodades samtliga medarbetare på Volvo-Data enligt den nya nomenklaturen. Årets klassificeringsarbete beräknas starta under september/oktober. Befattningsklassificeringen ligger sedan till grund för lönestatistiska beräkningar i löner revisionsar-

tet. Årets lönerörelse för Volvo-Datas del, där 2450 är samordnare, har just i dagarna avslutats. Centrala förhandlingar avslutar sedan definitivt löner revisionen på företaget för 1976.

I personalarbetet ingår vidare att förmedla information kring lagar och avtal. Inför hösten planeras seminarium kring den nya 'Lagen om medbestämmande' som träder i kraft vid årsskiftet.

På enheten ligger också ansvaret att få till stånd uppgörelse med personalorganisationerna i frågor som berör allmänna anställnings- och arbetsvillkor för Volvo-Datas personal.

2450 bistår också Volvo-Datas personal vid lösandet av akuta, personliga problemsituationer.

Avslutningsvis är personalfunktionen också engagerad i Volvo-Datas utbildningsverksamhet. Enheten svarar för intern och extern utbildning av icke ADB-karaktär. Som utbildningsadministratör fungerar Ingemar Lernfalk, avd 2530, DA 1 S. Utbildningsbudgeten för 1976 är ca 300 tkr.

Har ni några frågor av allmän personalutvecklings- eller utbildningskaraktär, så är ni alltid välkomna att diskutera med mig. Jag ställer gärna upp på avdelnings- och gruppmöten för att informera/diskutera om lagar och avtal, personalplanering, PRS-funktion eller vad det vara må inom personalområdet.

Sten R

FÄLTSTAFETTEN

Troligtvis kommer årets fältstafett att avgöras söndagen den 10 oktober. För att få ett så starkt Volvo-Datalag som möjligt ber jag alla intresserade att redan nu lägga sig i hårdträning och därefter vända sig till mig för anmälan.

Vår målsättning är att få ihop ett så starkt lag att vi har möjlighet att placera oss bland de tio bästa lagen i minst två klasser. Bredden är också viktig, så fem lag på startlinjen vill jag också se.

Övning (träning) ger färdighet.

L-G Axmalm, 2430

B•L•A•N•D•A•T

BOKSLUT

Närmare 100-talet intresserade besåg Volvos Bokslutsfilm -75 filmdagen den 18 augusti. Redaktionen funderar på att komma igen under hösten med någon typ av produktinformation.

TRAFIK

Åter har övergångsstället mellan Reserven och Volvo-Data varit på tapeten. Full rulle har många bilister från båda hållen. För att vår kritik skall tas ad notam så måste vi också respektera ljussignalerna. Vår blygsamhet gör att vi ofta går mot röd gubbe för att vi tycker 'synd' om bilisten som tvingas stoppa.

Alltså, tryck på stoppknappen när du skall passera övergångsstället och ha lite tålamod.

KONKURRENS

Det är inte bara på Volvo-Data som IBM:s produkter får vidkännas konkurrens. Japanerna gör just nu en stor drive inom datateknikområdet, men så har de också goda möjligheter genom sitt stora förråd av bokstavstecken. Inemot 2000 tecken lär det vara bara i en dagstidning. Frågan är om vi i framtiden kanske får en japansk printer.

PLEASE

Redaktionen får be cheferna, som har långvarigt sjuk personal att se till att de sjuka får Dumpen hemskickad till sin bostad.

DPV-2 DISTRIBUTION-PB

Systemet är en vidareutveckling av ett befintligt batchsystem till on-line-bearbetning. Systemet skall förutom dagens orderhantering och adressering

av bilar till AF registrera AF:s lager och avslut mot kunder samt avsluts- och försäljningsstatistik. Terminaler kommer att finnas på HK, VTV, VKAV och Wallhamn.

PEGAS PV-GARANTI OCH SKADEUPPFÖLJNING

Ett terminalbaserat ADB-system med on-line uppdateringar och frågeverksamhet mot ett register omfattande ca 300.000 PV-garantier och ca 40.000 skador/år.

Systemet skall förutom att ge svar på frågor av typen: 'Finns PVG? Vilka skadefall?' etc även i periodvis återkommande bearbetning ta fram rapporter av typen: skadekostnadsstatistik, garantiavsättningsreserv, ersättningsreserv etc.

Projektet är budgeterat till ca 2 månår och skall utföras under 1976. Programmenringsfasen samt konverteringen har inletts.

FULLTRÄFF

Vid koncernens golfmästerskap i Köping gjorde Gunnar Lindberg, 2530, en fullträff genom att pricka in 'hole-in-one' på 160 meters avstånd. Gör om det, den som tror sig klara uppgiften!

TIOKAMP

2730 kommer inom kort att sätta igång med tiokamp i friidrott. Gänget sticker till Trollhättan för att under Bengt Blomgrens ledning mäta sina krafter inbördes. Rapport i nästa nummer av Dumpen.

PERSONALNYTT

NYANSTÄLLDA

2180



Solveig Fri-sell

2180



Irene Nybäck

2180



Teofila Wawrzyniak

2320



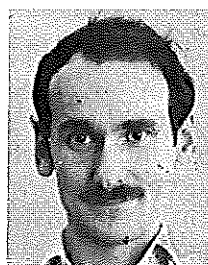
Frank Nyberg

2330



Uno Eriksson

2350



Mati Meri

2370



Mats Nordgren

2710



Haakon Jörgensen

2730



Gunnar Fridh

2730



Ewan Westerlund

Avd

2180
2200
2370

Namn

Britta Johansson
Stig Sjöstrand
Jan Kusteng

Befattning

Dataregistrerare
Chef, Datakommunikation
Systemman, Minidatorgrupp

PRAKTIKANT

Under läsåret 1976/77 kommer Lena Berg från Katrinelunds gymnasium att praktisera på Volvo-Datas sekretariat.

BEFATTNINGSVÄXLINGAR

<u>Från avd</u>	<u>Till avd</u>	<u>Namn</u>	<u>Befattning</u>
2310	2130	Leif Elfstrand	t.f. chef, planeringen
"	"	Stig Johansson	chef, planeringen (fr 770201)
2350	2460	Gert-Inge Rosenqvist	} systemman/programmerare (W637) inom AU-funktionen på (W643) Volvo-Data
"	2460	Ulf Lundin	

SLUTAR

<u>Avd</u>	<u>Namn</u>	<u>Flyttar till</u>
2110	Stefan Elvstad	Annan verksamhet utanför koncernen 760808
2180	Hanna Poulsen	Annan verksamhet utanför koncernen 760917
2370	Hans Brännwall	Volvo BM, Eskilstuna 760813
2370	Lennart Stadler	Volvo LV 760901
2420	Kerstin Holmström	Volvos USA-fabrik 760831
2730	Eva Josefsson	Annan verksamhet utanför koncernen 761109

UTNAMNINGAR

Bengt Örnegren, avd 2330, och Per-Anders Fors, avd 2370, har utsetts till uppdragsledare.

UR VOLVO-KONTAKT

● Databehandling förändrade arbetet

— För vår del har arbetet totaländrats i och med att databehandlingen infördes, säger Sverker Arfvidsson. Nu slipper vi en mängd rutinarbete och har samtidigt fått såväl förbättrad kontroll som statistik. Men det vi uppskattar mest är kanske ändå den personliga kontakten; möjligheten att prata öppet med varandra. Nu känner vi ju faktiskt Volvos rutiner lika bra som Volvoanställda. För Volvo innebar importen tidigare en enorm "pappersexercis", inte minst internt, men idag skickas bara en datadeklaration till Tullverket varje vecka med uppgift över mottagna sändningar.

● Snabbare hantering

Men den största vinsten kanske ändå ligger i den snabbhet varmed godset idag kan frigöras. — Jag minns tillfällen på 40- och 50-talet, säger Nisse Karlsson, ansvarig för avdelning Ankommande gods, då det kunde ta upp till 14 dagar att få loss gods. Med de nya rutinerna behöver man nu bara fylla i en enkel

System C 403 har av allt att döma visat sig vara till stor nytta för såväl Tullverket (Sverker Arfvidsson) som för avdelningen Ankommande gods på Externa transporter (8540).

hemtagningsanmälan, få utlämning- en godkänd och hämta godset. I denna hemtagningsanmälan finns vissa kollispecifikationer och uppgifter om med vilken transport godset transporteras samt ett Volvo-nummer som ID-begrepp för sändningen.

Apropå konflikten

Regler för kontorspersonal

- 1 Gudfruktighet, renlighet och punktlighet är nödvändigt för god affärsverksamhet.
- 2 Antalet arbetstimmar per vecka har företaget nu beslutat minska — kontorspersonalen behöver i fortsättningen bara arbeta mellan klockan 7 på morgonen och klockan 6 på kvällen.
- 3 Morgonbön hålles varje dag på huvudkontoret. Alla måste närvara.
- 4 Personalens klädsel skall vara måttfull. Kontorspersonalen får ej roa sig med att klä sig i plagg i ljusa färger. Långstrumpor är förbjudna, såvida de icke är i mycket gott skick.
- 5 En kamin står till förfogande för personalens trevnad. Var och en av personalen skall vid kall väderlek varje morgon ha med sig två kilo kol för eldningen.
- 6 Ingen av de anställda får lämna arbetsrummen utan tillstånd av herr Ryder. Uträttande av naturbehov är dock tillåten och kontorspersonalen skall använda den del av trädgården som ligger vid andra grinden. Personalen skall själv tillse att denna plats hålles i ordning.
- 7 Allt samtal är förbjudet under kontorstid.
- 8 Begäret efter tobak, vin och sprit är en mänsklig svaghet och nyttjande av dessa ting är helt förbjudet för våra anställda. Detta gäller även under fritiden.
- 9 När antalet arbetstimmar så drastiskt har minskats, har vi beslutat tillåta intagande av föda mellan klockan 11.30 och 12. Arbetet får dock under denna tid under inga förhållanden avstanna.