

dumpen nr3 v27 1979

volvo-datas personaltidning

SPARA PAPPER



Stig Brodd, "daggående hustomte" på COM-avdelningen, håller upp ett microfiche. Ett fiche kan rymma 208 A4-sidor.

Se vidare sid 12.

Foto:Kåge Björklund

ENDAST FÖR INTERNT BRUK VOLVO-DATA

Redaktör och ansvarig utgivare:

Lars Silfversparre

Redaktionskommitté:

Karl-Erik Boberg
Sten Ramqvist

I redaktionen:

Gun Ståhl
Annika Carlsson

NY STAB

Som många minnesgod läsare säkert erinrar sig upphörde den 30 juni 1978 koncernstabsenheten Produktions- och Administrationsutveckling. Inom administrationsutvecklingsområdet hade enheten det övergripande ansvaret för administrativ effektivitet och ADB-utveckling inom koncernen.

Ansvaret på koncernnivå för bevakning och styrning av den administrativa effektiviteten överfördes vid detta tillfälle till koncernstabsenheten Ekonomisk Planering och Kontroll. Den koncernövergripande samordningen och styrningen av ADB-utvecklingen har däremot varit föremål för ett antal utredningar.

Det kännetecknande för dessa utredningar har varit att de genomgående fastslagit, att ett behov existerar av samordning av ADB-frågor. Däremot har flera alternativa diskuterats, då det gällt den organisatoriska placeringen av en enhet för ADB-samordning.

Nu har emellertid Gösta Renell i egenkap av högsta AU-ansvarig beslutat att samordningen av ADB-frågor på koncernnivå framdeles skall handläggas av en stabsenhet organisatoriskt ingående i Volvo-Data, men styrningsmässigt skild från Volvo-Datas löpande verksamhet.

Valet av placering av enheten på Volvo-Data har motiverats med bl a närheten till ADB-verksamheten. Volvo-Data svarar för 50% av koncernens ADB. Den kompetens som finns på Volvo-Data i hithörande frågor kan slussas ut i koncernen via staben. Därmed är det inte sagt att Volvo-Data skall vara någon arkivmeter inom

koncernen i alla ADB-frågor.

Den senaste tidens omsättning på AU-chefer inom koncernen har varit stor. Den gör att tillgången på kvalificerad personal att bemanna en stab är knapp. Närheten till Volvo-Data gör att man i större utsträckning än annars kan utnyttja där befintliga resurser.

Stabens arbetsuppgifter

Staben kommer att få följande arbetsuppgifter:

- Vara samordnande av den ADB-tekniska planeringen.
- Vara remissinstans inför enheternas beslut om ADB-inriktning och anskaffning av ADB-utrustning (storlekslimit skall fastställas).
- Svara för framtagande och underhåll av kravspecifikation för datakommunikationsnät samt auktorisera datakommunikationsutrustning som får anskaffas.
- Svara för utarbetande av förslag till politik, riktlinjer och standarder inom ADB-området.
- Verka för att dubbelinvesteringar inom ADB-området undviks.

Styrning och uppföljning

Styrning och uppföljning av stabens verksamhet kommer t v att ske genom Gösta Renell personligen. I den mån han anser det önskvärt i vissa frågor, kommer han att kalla en referensgrupp, antingen med samma deltagare vid varje sammanträde eller sammansatt efter ärendets art.

Storlek och bemanning

Den nya staben kommer att bemannas med fyra personer: En chef med allsidig inriktning, en applikationsinriktad, en teknikinriktad och en marknadsenhetsinriktad medarbetare.

Budgetmässigt kommer en tjänst att överföras från Volvo-Data. De övriga tre bemanas utanför liggande personalbudget.

Beträffande vissa uppgifter som ingick i den tidigare stabens arbete har följande beslutats:

- Det ska utredas om inte ansvaret för personregisterfrågor gentemot Datainspektionen bör läggas på K/S Personal.
- Volvo-Data skall driva förhandlingar vad avser ramavtal för ADB-utrustning.

Dessutom har Volvo-Data idag en befattning för ADB-säkerhet. På sikt torde denna övergå till att omfatta ansvaret för

ADB-säkerheten inom koncernen och sålunda bättre höra hemma inom enheten ADB-samordning.

Handlingsplan

Gösta Renell har givit mig i uppgift att snarast se till att chefen för ADB-samordning anställs. Vi kommer därför att omgående påbörja anställningsproceduren med bl a sedvanlig annonsering. Det kommer med andra ord att finnas intressanta arbetsuppgifter inom V-D:s ADB-stab för intresserade inom Dumpens läsekrets.

K-H Hübinette

NYANSTÄLLD



Jag heter GUN STAHL och är för om 1/5 deltid anställd som sekreterare på avd 2000 och medarbetare i Dumpens redaktion. Eftersom jag "tjuvstartat" som vikarie känner jag mig väl ganska hemmastadd här men det finns väldigt många människor som jag inte hunnit träffa än och det finns definitiva brister i min kännedom om V-D:s funktioner och arbetssätt. Jag hoppas ni ska hjälpa mig att råda bot på detta för jag vill gärna lära känna er och företaget bättre. Karl-Henrik känner jag ganska bra förut, eftersom vi har ett tioårigt förflutet tillsammans på Volvokonsult och PV.

ENKÄTEN OM DUMPEN

Frågorna under "Vad läser DU?" besvarades till största delen med övervägande ja. Litet mer blandade svar fick vi, som väntat, på frågorna om Fackligt och Sport, men vi bedömer ändå intresset som såpass stort att rubrikerna kommer att finnas kvar. Vi får väl skärpa oss och försöka se till att innehållet i dessa artiklar blir intressantare.

Vad vi i övrigt kan utläsa av era svar är att tidningen i stort sett är bra som den är (faktiskt!!) men att ni vill ha mer information från våra kunder om exempelvis hur systemen fungerar. Det finns tydligen också ett stort intresse för vad som händer inom koncernföretagens dataområden. På frågan: "Skall Dumpen innehålla mer allmänt om Volvo (produkter, försäljning, etc)?" blev svaret dock ett klart nej.

Svarsprocenten var ca 40 % och vi vill än en gång tacka er som tog er tid att lämna svar.

Gun

E-DATA

I den flod av mer eller mindre kryptiska förkortningar som vi, liksom våra leverantörer, är mästare på att producera, har ovanstående nästan helt drunknat. Några intresserade har dock hört av sig, och då det bakom förkortningen ligger en företeelse som kan ha ganska stor betydelse för Volvo-Data på sikt, kan en förklaring vara på sin plats.

"E"-et står för Eskilstuna och E-DATA innebär att datacentralen i nämnda stad för i första hand Volvo BM:s behov av databehandling utökas. Idén är inte ny, veteraner på Volvo-Data minns att VBM tidigare hade en sådan, innan man i början på 70-talet gick över till att köra RJE mot Volvo-Data. Att man nu funderar på att gå tillbaka igen beror på den strukturomvandling som databehandlingen genomgår, inte bara hos VBM, med mer och mer terminalbearbetningar. Detta innebär i sin tur ökade krav på tillgänglighet hos användarna och fördelarna med stordrift minskar. Datakommunikationens andel av totalkostnaden ökar också drastiskt.

En utredning har därför genomförts under första halvåret i år med avsikt att kartlägga ovanstående. Utredningen har genomförts av en arbetsgrupp bestående av

Ingemar Persson	Volvo-Data
Jarl Kåll	Volvo BM
Gunnar Sergei	IBM, Västerås

Resultatet finns dokumenterat i en slutrapport och intresserade kan få mera information hos mig.

Resultatet av utredningen kan i korthet sammanfattas enligt följande:

- De bearbetningar som idag körs på Volvo-Data i form av IMS-TP och Batch, samt tillhörande databaser, flyttas semestern 1980 till en "IMS-dator" i nuvarande lokaler inom VBM:s huvudkontor i Eskilstuna. Datorn är av storleksordningen IBM 3031, alternativt den 370/158 som idag står på Volvo-Data.
- VBM:s systemutveckling, inklusive TSO och hela testmiljön ligger kvar på V-D. Detta innebär en hel del kommunikation, dels för TSO, dels för överföring av laddmoduler och testdata.
- Kommunikationen löses via en utbyggd nätverksmiljö (SNA?) varvid man får en del andra fördelar "på köpet". För att inte störa den stora flyttningen sker nätverksinstallationen troligtvis under första halvåret 1980.
- Ansvar för generering, installation och underhåll av den programvara MVS, IMS, VTAM, NCP) som behövs inom E-DATA kommer att ligga på Volvo-Data. Därigenom kan vi lättare hålla en gemensam teknisk nivå och utnyttja våra tekniker bättre.
- Den befintliga timesharing-verksamheten hos VBM (370/138) berörs inte av ovanstående. På sikt kan man dock se en ökad integrering med MVS-miljön.

Läget just nu är att VBM och Volvo-Data har "köpt" utredningens resultat och beslutat att gå vidare. Vid ett lyckat utfall av E-DATA kan man mycket väl tänka sig att principerna kommer att användas för andra enheter inom Volvo-koncernen. Man kan därför se E-DATA som knutpunkt nr 2 (Volvo-Data den första) i ett kommande Volvo-nätverk.

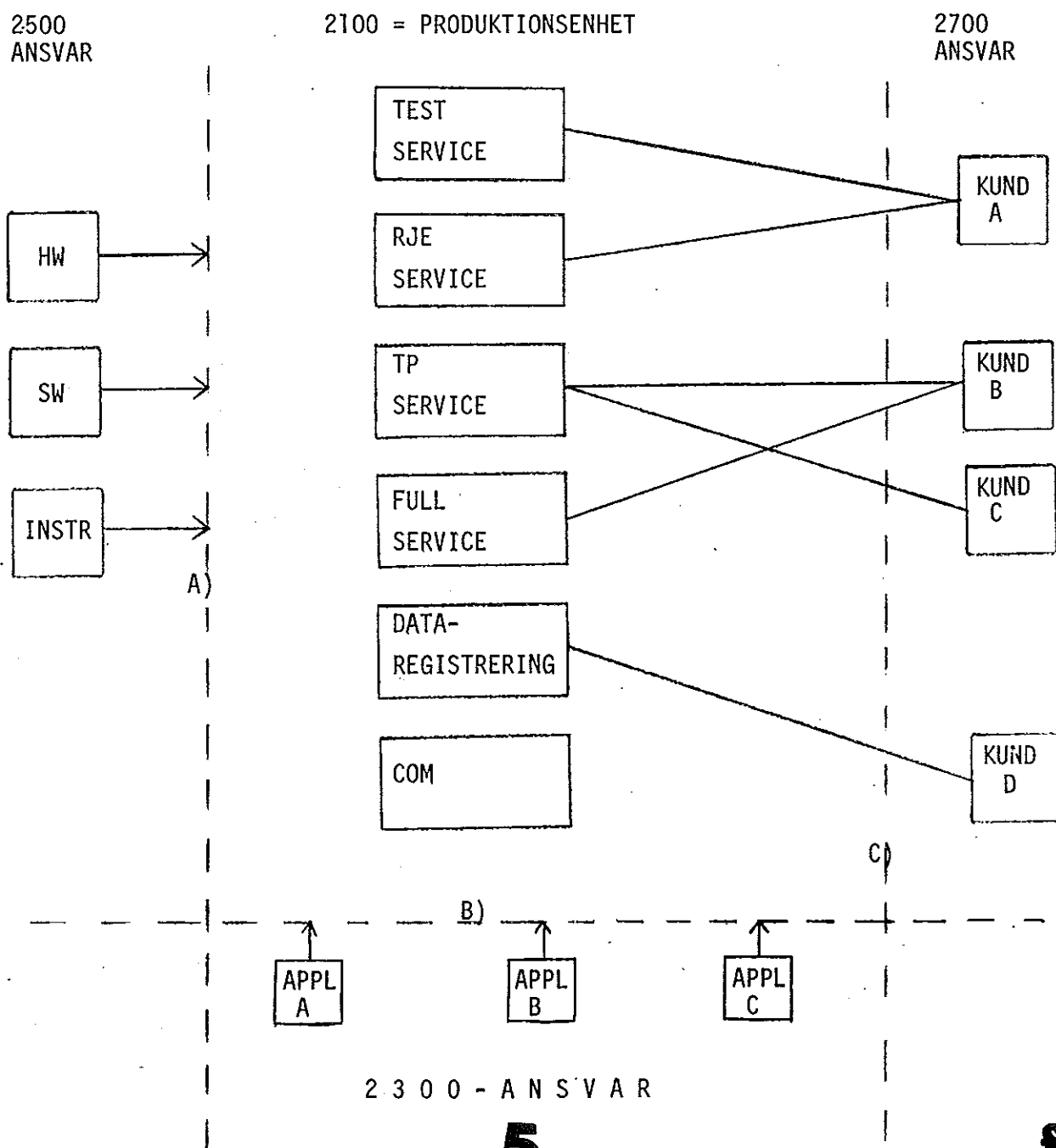
Ingemar Persson

Brottslingen återvänder....

Jaha, då har alltså ovanstående uttrycks riktighet bekräftats igen, för det var på Datacentralen som jag hösten 1970 skaffade mig mina första verkliga ADB-erfarenheter. Då som JCL-programmerare, nu som chef för Datacentralen. Mina känslor inför detta kan också uttryckas med ett citat: "Well, I'm confused - but on a higher level!"

Efter mina tre år på Datacentralen har jag "roterat" på Volvo-Data (Metoder & Utbildning, Systemutveckling och Datakommunikation) och därmed skaffat mig en god (förhoppningsvis) kunskap om databehandlingens samtliga grenar.

När jag nu blivit ombedd att ge min syn på Datacentralen är det för mig naturligt att betrakta Datacentralen i förhållande till övriga enheter på Volvo-Data. Följande bild illustrerar min syn.



- 2500, ADB-Teknik förser 2100 med HW, SW, Teknikinstruktioner och utbildning.

- 2300, Systemproduktion förser 2100 med applikationer och driftsinstruktioner.

- 2100 är alltså en produktionsorganisation och vår roll är att vara så PRODUKTIVA som möjligt utan att KVALITEN på våra produkter blir lidande.

I huvudsak tillhandahåller Datacentralen fyra produkter: Testservice, RJE-Service, TP-Service och Full-Service. Normalt ingår Dataregistrerings-service och COM-Service i Full-Service-verksamheten men kan också "köpas" separat.

Vi skall vid sidan av produktionsansvaret också ikläda oss ett KVALITETSMÄTNINGS-ANSVAR. Med detta menas att 2100 skall mäta kvaliteten på ovanstående produkter, dvs en mätning i snittytan C). Samtidigt skall vi också mäta kvaliteten på de produkter som levereras till 2100, dvs mätning i snittyterna A) och B) (En slags mottagningskontroll).

Om vi sedan lyckas balansera de många gånger motstridiga kvalitets- och produktivetsmålen har vi lyckats bli EFFEKTIVA. Detta betyder i praktiken att vi på Datacentralen under hösten måste ägna en stor del av vår energi åt att identifiera kvalitetsmål per produkt (Test, TP, RJE och Full-Service) och produktivetsmål per organisation inom 2100.

Vår syn på kvalitet och produktivitet måste med jämna mellanrum kalibreras mot kundernas syn eller som "Management-profeten" Drucker säger: "VI SÄLJER PRODUKTIVITET - VARA KUNDER KÖPER TILLFREDSSTÄLLELSE".



EN REFLEKTION EFTER VARA CHEFSSEMINARIER.

Som chef inom Volvo-Data behöver Du kunna förvalta Din tid. All tid är pengar. Förlorad tid är därför en kostnad för företaget. Men den är inte som många tror lönekostnaden för den tid Du ägnat Dig åt "fel" saker. Förlusten är i stället den vinstmöjlighet för Volvo som inte kunnat utnyttjas.

Varje morgon när Du kommer till jobbet har Du åtta fräscha timmar framför Dig. Prioritet nr 1 är att se till att Du och Dina medarbetare investerar den tiden så att den gör största nyttan för Volvo-Data och därigenom också för Volvo.

En god chef kännetecknas av att han investerar sin tid på ett ändamålsenligt sätt. Det borgar för att också medarbetarnas tid används på rätt sätt. Ibland kan man uppleva att medarbetarna effektivt koordinerar arbetet sinsemellan trots chefens medverkan, inte tack vare. Det visar att de bättre än chefen förstår företagets mål och de egna arbetsuppgifterna. Sådana chefer vill vi inte ha.

ARBETA SMARTARE - INTE HARDARE!

Hübbe



Kundröst 3

I januari i år besökte vi Volvo Deutschland och Peter Hecht för den intervju som återges nedan. Det förtjänar att understrykas att samarbetet mellan Peter Hechts avdelning och Volvo-Data är mycket gott. Trots detta uppfattas Volvo-Data ibland som ett byråkratiskt företag där den enskilde kundens "små" problem betraktas som ovidkommande och inte tas på allvar. Tyvärr får vi ibland samma reaktion även från andra kunder.

Är kritiken berättigad? Finns det exempel på att vi ser problem enbart från vår sida och inte förstår kundens situation?

När man ser alla de insatser som dagligen görs från enskilda Volvo-Dataiter med att klara ut problem och missförstånd tycker jag att kritiken saknar berättigande i de flesta fall. Men kanske vi inte lyckas förmedla vår samarbetsvilja. Här ser jag en stor uppgift för oss på Marknadsutveckling att tillsammans med andra avdelningar arbeta för en riktigare uppfattning av samarbetsviljan och att ytterligare öka förståelsen mellan storföretaget Volvo-Data och den enskilde kunden.

Göte Peterson, 2740

PETER HECHT, ADB-ANSVARIG HOS VOLVO DEUTSCHLAND:

Lös distributionssystemet för personvagnar - så ökar vår lönsamhet och konkurrenskraft

Peter Hecht är mannen bakom den tyska Volvo-importörens välutvecklade databehandling.

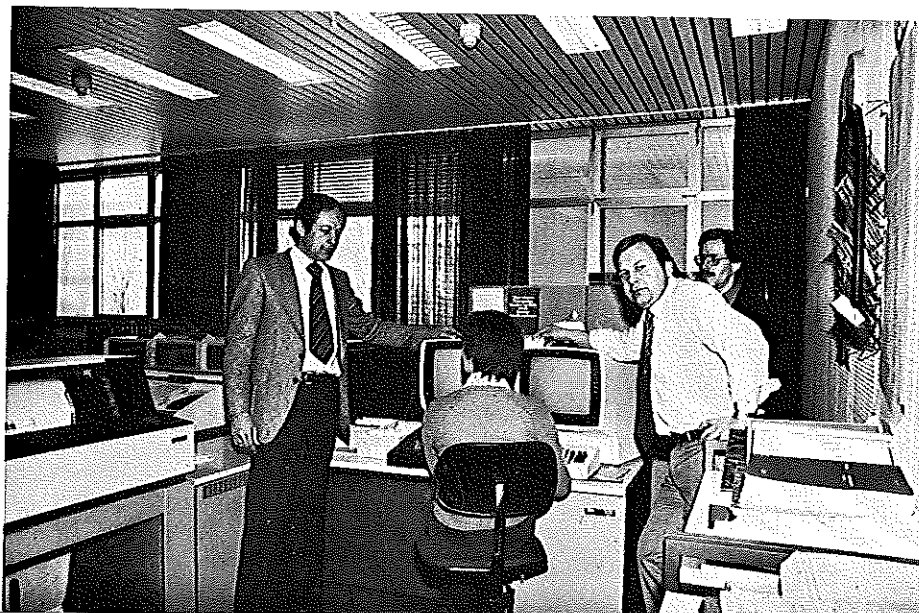
När han 1971 kom till företaget startade han från scratch - med undantag för VR-systemet som redan installerats. Ett system som han fö sätter mycket högt - och som tjänar som förebild för PV:s OPS (Order Processing Systems) som skall sköta nybilsdistributionen. -Utan system kan vi inte arbeta rationellt - inte få maximal lönsamhet och maximal konkurrenskraft.

Idag har Volvo Deutschland en god teknisk utrustning och väl fungerande system för reservdelsdistribution, ekonomi, försäljning och service - en verksamhet med en årlig budget på 2,7 miljoner mark.

Volvo Tyskland är också en stor Volvo-Data-kund - 250.000 DM om året kostar VR-systemets drift. Väl använda pengar enligt Peter Hecht.

- Ja, VR-systemet är en förstklassig service när det gäller reservdelsdistribution. 45.000 artiklar beordras direkt från oss till en enhet - Volvo Reservdelar i Göteborg. Delarna distribueras enligt våra direktiv till våra tre regionscentra - Dietzenbach, Castrop-Rauxel och München - utan att vi behöver bekymra oss för om delarna kommer från lagret i Gent eller i Göteborg.

När det gäller nya bilar finns idag inget enhetligt system för order och distribution. Det är det systemet Hecht starkt efterlyser - och samarbetar med Volvo-Data



Peter Hecht, Volvo Deutschland, t v, förevisar företagets datacentral

Volvobil och den amerikanska marknaden för att lösa problemet.

Försenat

- Vi trodde att vi redan i år skulle kunna ha ett fungerande distributionssystem för bilar. Men vi har försenats till 1980. Detta innebär stora problem för oss. Vi måste ringa runt till Born, till Gent, till Göteborg och mycket irrationellt beställa våra vagnar. Därmed ökas svårigheterna att göra rationella inköp. Lagringstiderna blir för långa. Vi har svårt att erbjuda kunderna snabba leveranstider. Vi måste få en central punkt att kommunicera med. I det här utvecklingsarbetet har Volvo-Data som samordnare en mycket viktig roll.

Riktlinjer

Redan 1975 genomfördes en omfattande data-utvecklingsstudie i samarbete med Volvo-Data. Riktlinjerna från den har i stort följts och förverkligats. Bildistributions-systemet är dock försenat. Detta beror på att det bakom detta system ligger ett omfattande utvecklingsarbete och vi skall

heller inte glömma att "DAF" har kommit in i bilden efter 1975 och ytterligare komplicerat det hela med försening.

Viktig samordnare

Peter Hecht har under hela det intensiva uppbyggnadsarbetet av Volvo Deutschlands ADB-verksamhet haft mycket täta kontakter med Volvo-Data.

- Jag rådgör alltid med Volvo-Data i alla strategiska beslut. Eftersom jag dagligen får bevis på hur stort behovet är av ett koordinerat datasystem inom Volvo-koncernen, så har jag ingen anledning att gå utanför Volvo-Data. Samarbetet ger mig säkerhet i beslutsunderlagen. För varje dag ökar kravet på samordning, när kommunikationsmöjligheterna mellan olika system ökar.

Lönsamhet

Har Du fått de resurser från Din företagsledning som Du har önskat ?

- Idag har vi en väl utvecklad ADB-verksamhet. Nya behov kommer givetvis ständigt.

Då prioriterar vi, mot bakgrund av inom vilket område databehandlingen kan ge bäst lönsamhet. Förberedande undersökningar får här tjäna som beslutsunderlag för vad som ytterligare skall undersökas - och kanske slutligen bli ett projekt för systemutveckling.

Ökat samarbete

Upplever Du databehandlingsfunktionen som isolerad från den övriga verksamheten eller har Du alla de kontakter och den information Du behöver för att planera och genomföra arbetsuppgifterna ?

- Kontakterna har blivit bättre. Det är ett generellt problem i alla företag att närma användare och datamänniskor till varandra. Vi har koordineringsmöten och dagliga kontakter, så jag ser inte detta som ett direkt problem. Däremot tycker jag det är viktigt att människorna ute i verksamheten verkligen besöker oss och låter sig informeras. Det ökar förståelsen för databehandlingen inom företaget. Och ju mer dom förstår - ju mer kan vi bli informerade.

Samarbetsproblem

Tycker Du att Volvo-Data är långt från användaren - i detta fallet Volvo Deutschland ?

- Ja, fysiskt är dom ju det. Och mycket stora problem hos oss kan vara mycket små för dom. Men i huvudsak tycker jag att jag alltid kan ringa och få stöd och hjälp.
- När det däremot gäller större och specifika problem tycker jag att Volvo Göteborgs vilja är mycket god. Vi har t ex haft projektledare från Volvo-Data som arbetat med bildistributionssystemet här hos

oss i tre månader ... Volvo-Data har tillräcklig insyn i vårt företag för att vara en stark faktor i vår utveckling ...

- Men jag har tyvärr en liten känsla av att Volvo-Data håller på att bli för stora. Administrationen kan bli så stor och tung att effektiviteten sänks... Det är en trend som måste stoppas. För den tekniska utvecklingen kommer ständigt att öka kravet på effektivt samarbete.

Vad kommer efter distributionssystemet för personvagnar på önskelistan - kanske ett återförsäljarsystem?

- Ett självklart önskemål inför framtiden, men vi måste ta ett steg i taget...

VAD BIDDE DET ?

I förra Dumpen informerade vi om vår avsikt att anskaffa ytterligare CPU-kraft av en 3033:s storleksordning. Sedan dess har vi beslutat t v behålla nuvarande testmaskin (den kvarvarande 158:an), eftersom vi sätter stort värde på en helt isolerad testmiljö.

Därför kommer vi i höst att installera en 3032:a. Installationen är planerad till vecka 44. 3032:an som i huvudsak ska användas för batch-körningar, är en begagnad maskin som f n står på LM i Stockholm. Den ska hjälpa oss att överleva i avvaktan på att nästa generation av CPU:er finns tillgängliga på marknaden.

Allt detta under förutsättning att Volvos styrelse ger sitt godkännande vid augustimötet.

K-H Hübnette

TEKNIK

ADF - Application Development Facility

Beslut har fattats att Volvo-Data ska erbjuda möjligheten att utveckla on-line-program med hjälp av ADF. Programutveckling och -underhåll kommer att rationaliseras avsevärt (3-10 ggr). Användaren får ett system med standardiserad dialog-uppbyggnad med standardiserade menyer och egna eller standardiserade bearbetningsbilder.

Detta till en liten kostnad jämfört med ett COBOL-grundat system men med ett något högre transaktionspris, ca 40 % eller idag 13 öre.

Vad är ADF ?

ADF är ett programpaket med egna databaser. Genom att utnyttja delar av detta paket såsom färdiga generella program samt data på databaserna får man den logik som ett konventionellt COBOL-program innehåller.

ADF jobbar i två olika miljöer, STANDARD PROCESSING (utan egen programmering) och SPECIAL PROCESSING (med egen programmering). Programmeringen innebär att smärre delar utvecklas i COBOL i form av sub-program. Förmodligen blir fördelningen för dessa två användningssätt 80/20 så småningom.

Standard Processing, vad gör man och hur ?

Programmeringsjobbet består av två olika aktiviteter. Den första vid en TSO-terminal och den andra vid en IMS-terminal.

Under TSO-sessionen skapar du den input från vilken ADF genererar ditt program och dina bildskärmslayouter. Resultatet blir ett

program som hanterar dina databasanrop samt terminalanrop.

Andra sessionen är vid en IMS-terminal. Nu bygger du upp den bearbetande logiken som skall hantera alla dina dataelement. Du anger tester i form av jämförelser, hopp till nya tester, summeringar, felmeddelanden, m m. Dessa regler lägger du upp via en service-funktion i ADF som är en helt vanlig TP-applikation under IMS.

Programunderhåll består av ändring i ADF-input och/eller ändring via ADF's service-funktion. Nya bearbetningar kan genast implementeras genom att utnyttja redan använda transaktionskoder.

Hur ska ADF användas ?

Att redan nu ha en uppfattning är svårt. Man kan i alla fall påstå att man inte ska blanda ADF med vanliga konventionella IMS-program p g a olika hantering för användaren.

Idealanvändaren är kanske en ny TP-användare som önskar ett TP-system där transaktionslasten är låg. Jämför man utvecklingskostnaden med vad det skulle kostat i ren COBOL och kan acceptera ADF-dialogen tror jag att ADF är ett mycket attraktivt alternativ. Det ligger säkert också stora pengar i att kunna installera sina system tidigare.

När blir ADF tillgängligt ?

Uppstart av anpassningarna sker kring V925. Aktiviteter såsom utveckling av TSO-kommandon, anpassning till copytext-

systemet, framtågning av standarder m m måste genomföras innan start.

I höst går sedan en introduktionskurs med deltagare från intresserade huvudområden och därefter startas ett pilotprojekt. Vi letar f n efter ett lämpligt system. Hör av er! Parallellt med pilotprojektet ska anpassningarna som är gjorda testas och utvärderas samt ett eget utbildningspaket utvecklas.

Resultatet blir att ADF troligen kan börja användas från februari 1980. Tillgängligheten kommer att annonseras vid ett senare tillfälle.

Vill du veta mer om ADF kan du vända dig till avd 2540 på Volvo-Data. Vi tar naturligtvis också emot synpunkter på ADF och dess användning.

TP-hälsning
Jan Ristner

NYA 2530-PRODUKTER

I samband med halvårsskiftet 1979 kommer 2530, Metoder och utbildning, att ge ut två nya produkter - Programgenerator och Menyhantering. Samtidigt kommer ett informationspaket att tas fram som beskriver produkterna och deras användningsområden. Denna information kommer på begäran att genomföras i olika sammanhang, ex gruppmöten för huvudområden, projektstartseminarier eller liknande.

Programgenerator

Denna produkt, som under utvecklingsarbetet gått under namnet "STUBBGEN", har i två testversioner provanvänts både på 2300 och på VLV. Programgeneratorns upp-

gift är att skapa ett COBOL-program, som innehåller en mängd kod av ganska enkel natur. Ett TSO-kommando frågar programmeraren efter vissa uppgifter om programmet. Exempel på sådana uppgifter är programnamn, ingående filer, rapporter samt databaser. Programgeneratoren tar också hänsyn till om det rör sig om ett batch- eller ett online-program. Därefter skapas maskinellt ett ganska fylligt stomme till det som skall bli det färdiga programmet.

Drygt hälften av det färdiga programmet skapas av programgeneratoren. Programmerarens uppgift blir sedan att koda in logiken, dvs själva problemlösningen. Det är ju det som är det roliga, inte sant?

För att Volvo-Data och dess kunder skall kunna använda samma programgenerator, krävs ju också att det program som skapas, kan accepteras av alla vad gäller namnsättning och annan utformning på detaljnivå. Här har en gemensam ansträngning gjorts av alla intresserade enheter att jämka samman olika idéer om hur ett bra COBOL-program skall se ut. Arbetet har utfallit mycket positivt och utmynnade i en ny samling av riktlinjer för COBOL-program. Dessa riktlinjer kommer så småningom att införas i Systemhandboken.

Meny-hantering

Meny-hantering, VLOTS (Volvo, Lead Operator Through Session) är en utbyggnad av IBM-produkten SPF (Structured Programming Facility). Meny-hanteringen bygger på att man under en TSO-session lotsas fram till det man önskar utföra, med hjälp av ett antal olika skärmbilder, s k menyer. Lotsningen innebär att bilderna fylls i med olika uppgifter beroende på vad för operationer som skall utföras.

forts

forts

Menyerna ger information om vilka alternativa operationer, som finns att välja mellan samt vilka uppgifter som krävs för resp operation.

Målet med produkten är, att den som sitter vid terminalen inte skall behöva lära sig en stor mängd kommando-namn och operander utantill utan kunna koncentrera sig på sin egentliga uppgift, t ex ändra och testa ett program.

Produkten kommer att släppas i en testversion, så att erfarenheter skall kunna samlas in, innan vi bygger ut den i full skala. Testversionen innehåller alltså bara en del av de funktioner som är tänkta att finnas med i meny-hanteringen. Dessa funktioner är hantering av COBOL-program (inkl program-generatorn), copy-texter, DIS och PANVALET.

Lars Niklasson



Nya TP-kunder ansluts till Volvo-Data.

Foto: KG Björklund

COM FORTS FRÅN SID 1

Framställningen av fiche har under de senaste åren ökat kraftigt. Allt fler inser fördelen med microfiche. Idag framställer vi på Volvo-Data ca 2 800 original och 16 000 kopior per vecka. Under det närmaste året räknar vi med en 20 %-ig ökning.

Ficheproduktionen sköts av en man från varje skift och med mig som daggående "hustomte". Det innebär att jag ansvarar för att material finns att mata maskinerna med, att maskinerna fungerar som de ska, att riktiga rutiner finns samt att fichen kommer till kunderna i rätt tid och till rätt kvalitet.

Jag är dessutom intresserad av alla frågor angående COM, som rör Driften. COM igen med frågor på telefon 2073.

Värt att nämna är också att en viss utveckling på COM-sidan kommer att ske, förhoppningsvis vid årsskiftet 79/80.

Denna kommer att innebära

- utbyte av äldre utrustning mot en nyare och rationellare
- övergång till negativa fiche (svart bakgrund, ljus text)
- COM to Disk (som gör det möjligt att lägga 15-20 mindre jobb på samma tape, idag går det åt en tape för varje jobb)

När detta är genomfört har vi kapacitet att ta emot än mer jobb och ändå lova en bättre leveranssäkerhet och högre kvalitet.

Stig Brodd

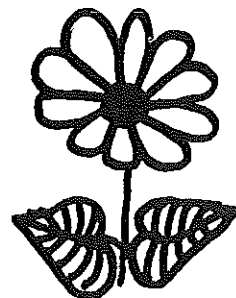


SÄNK HASTIGHETEN

NJUT AV NATUREN

12

TREVLIG SOMMAR!



FÖRETAGSBESÖK

I samband med E-DATA"-utredningen (se sidan 4) ställdes tidigt frågan om vilken tillgänglighet det är möjligt att uppnå på en central dator. Dels för att få en uppfattning om vilken nivå man kan förvänta att ett E-DATA skulle kunna uppnå, dels för att få tips om hur Volvo-Datas nuvarande situation skulle kunna förbättras.

Med denna bakgrund arrangerade IBM, Västerås ett studiebesök hos SANDVIK AB, Sandviken. Besöket ägde rum tisdag 790313.

FÖRETAGET

SANDVIK AB hade 1978 en omsättning på 5.400 Mkr varav över 85 % på export och en vinst på knappt 500 Mkr. Antal anställda 30.000. Produktgrupper: Hårdmetall, Stål, Sågar & Verktyg samt Stålbandstransportörer.

Inom ADB-området sysselsätts totalt 155 personer. Systemutvecklingsavdelningar finns inom varje produktgrupp, medan drift och ADB-teknik är samlad på en central enhet med totalt 53.5 personer.

En hård central styrning tillämpas inom företaget, inte minst inom ADB-området. Alla investeringar i databehandlingsutrustning inom företaget, även utländska dotterbolag, måste godkännas centralt.

UTVECKLING INOM ADB-OMRADET

Maskinvaran har utvecklats via 370/145 och 370/158 till idag 3032 och nästa år en 3033. MVS har använts sedan 1976 och man planerar nu införande av VSPC.

Driften är uppdelad på en online-dator (ODA), idag en 3032 på 4 MB, samt en batchdator (BDA) 370/158 4 MB. Den senare används även för tester samt TSO. TSO används endast av systemprogrammerare, medan övrig systemutveckling genomförs med konventionella metoder.

Online-system i produktion startades i maj 1973. De mest optimistiska volymsprognoser som gjorts upp sprängdes omgående. 40 000 transaktioner/dag passerades 1976 och idag (februari 1979) har man 64 000 trans/dag från 375 terminaler.

1974 hade tillgängligheten centralt sjunkit till den katastrofalt låga nivån 93,9, varför man insåg att något radikalt måste göras. Att de åtgärder man vidtog gjorde verkan inses av att tillgängligheten 1975 hade stigit till 97,3 %.

SYSTEMTILLGÄNGLIGHET

Den hårda satsningen på tillgänglighet från 1975 har kunnat genomföras främst genom en kraftig förankring hos företagsledningen, som tidigt insåg betydelsen av denna faktor. De åtgärder som genomfördes 1975 har förstärkts genom ytterligare åtgärder med samma inriktning.

En speciell funktion för systemtillgänglighet inrättades, med stora befogenheter att påverka och initiera åtgärder inom alla områden för att upprätthålla eller höja tillgängligheten. Arbetsuppgifterna omfattar t ex att vara instruktör, PR-man, polis, tekniker, psykolog eller innovatör.

Skiftprincipen för operatörspersonalen förändrades till en form av 5-skift. Egentligen 3-skift samt ett friskift och ett skift för utbildning och extra stöd dagtid.

Samtidigt inrättades en planeringsfunktion. Tidigare hade man haft skild planering för batch och on-line.

Diverse maskinella hjälpmedel har tagits fram, bl a ett centralt felhanteringssystem. Rapportering av fel och åtgärder samt frågor på status, kan göras online av inte bara drifts- och teknikpersonal, utan även systemområdeskontaktmän (SOK) dvs ansvariga för terminalverksamheten inom en linjefunktion. Systemet används vidare för bevakning av åtgärder samt statistik.

Change Control System, är ett annat verktyg. Alla ändringar i maskinvara, programvara eller applikationer måste registreras och auktoriseras. Ändringarnas införande följs upp och maskinella spårar finns som omöjliggör icke auktoriserade ändringar. Speciellt online-datorn är oåtkomlig för "utomstående".

Installation Management-koncept, innebär regler och verktyg för administration av aktiviteter som berör en senare produktionsfas, från och med att ett projekt startas upp till och med att det tas ur produktion.

Omfattande statistik tas fram avseende tillgänglighet, svarstider och resursutnyttjande per transaktion, per terminal och per kund.

DAGSLÄGET

Tillgängligheten centralt 1978 under dagtid kunde hållas så pass högt som 98,4%, inklusive planerade avbrott. Ute hos remoteanslutna användare uppmättes 97,6% och lokalanslutna något lägre. Statistiken hos slutanvändarna tas fram genom stickprov hos "heltids-

användare", dock bara bland användare inom Sandviken.

Man använder enbart IBM-terminaler, 3270 (ej NDS) för interaktiva system och 3770 för RJE. Fasta linjer finns över hela landet, bl a Stockholm och Lidköping. En omfattande kommunikation via uppringda linjer förekommer med hela världen.

Ett planeringssystem för batch, SPIRA, håller på att tas fram som ger statistik- och frågemöjligheter på begreppen kund, rutin, arbetsorder, aktivitet, arbetsplats.

SAMMANFATTNING AV SANDVIK-BESÖKET

Erfarenheterna från SANDVIK visar att det går att upprätthålla en hög tillgänglighet på en central anläggning. Förutsättningen är dock att detta område prioriteras högt, givetvis då med andra nackdelar som följd, t ex en långsammare utvecklingstakt. Både slutanvändare och systemutvecklare föredrar dock oftast en sådan situation.

De åtgärder som SANDVIK genomfört kanske inte alla passar in på Volvo-Datas situation, men de uppmanar till eftertanke och vissa tips borde de kunna ge oss. Kanske befinner vi oss idag där SANDVIK var 1974 och deras åtgärder i det läget var radikala och genomgripande.

Ingemar Persson

INPASSERING TILL HÄLSOCENTRALEN PV

Enligt tidigare meddelande skulle Volvo-Datas personal i fortsättningen vid besök på Hälsoavdelningen, PV inpassera genom vaken. Detta meddelande väckte en del irritation bland vår personal, varför vi har ändrat på beslutet.

I fortsättningen får Du använda gångtunneln till PV och inpassera via receptionen till Hälsoavdelningen, men pga säkerhetsföreskrifter måste Du medföra ett inpasseringskort. Kortet får Du i receptionen på Volvo-Data.

Sten Ramqvist

Efter 17 år på Volvo-Data...

Först och främst ett varmt tack till er alla för många trevliga, arbetsamma och givande år tillsammans. Jag tror det är få förunnat att få uppleva känslan av den samhörighet som ADB-verksamheten skapar i sitt ständiga krav att klara av problem i olika situationer. Det känns därför lite underligt att lämna den verksamhet som varit som ett andra hem under 17 år, och där jag haft förmånen att påverka utvecklingen från den tidens hålkortsverksamhet och första stapplande steg in i den elektroniska databehandlingen, 7070 - 1401 och fram till 370 - 3033 idag.

Tiden går fort när man arbetar inom ADB-området och att vara borta en eller två veckor kan ibland vara jobbigt att ta igen. Ser man då tillbaka på Volvo-Datatiden och vad som hänt sedan vi var placerade på Z2, håller nog alla med om att det varit en otrolig utveckling. Jag tycker knappast att vi inom vårt skrä kan säga "den gamla goda tiden". Även om vi idag har en hel del problem att brottas med och då speciellt på TP-sidan, så finns det egentligen ingen jämförelse med den tidens oerhörda krav på övertid och oplanerade insatser för att klara dagens svårigheter. Så hur konstigt det än låter, tycker jag vi har det mycket bättre idag även om vi fortfarande har en lång kö av störningsrapporter och endast står i databehandlingens begynnande utveckling och möjligheter.

Varför bryter man då upp ur en verksamhet som har varit så positiv. Ja, frågan är inte så lätt att besvara, men jag skall försöka.

Den del av verksamheten jag arbetat inom har haft direktkontakt med våra kunder. Det har varit stimulerande och vi har gemensamt löst många problem inom deras arbetsfält. Ibland har jag dock upplevt mina möjligheter att lösa problemen på ett slutgiltigt sätt begränsade från min horisont.

Före Volvo-tiden hade jag det totala ADB-ansvaret på några företag. Från en sådan position är det lättare att åstadkomma mer varaktiga resultat. Anbudet från Volvo Penta kom därför för mig "som ett brev på posten" och i fullt samförstånd kunde jag avveckla mina åtaganden på Volvo-Data.

Man acklimatiserar sig som människa väldigt snabbt och i de få kontakter jag hittills haft med Volvo Penta har jag fått klart för mig att både jag och Penta kommer att få mycket att göra under de närmaste åren och att jag har mötts av ett positivt välkommen med förutsättning för god arbetsmiljö och en nödvändig ADB-utveckling i företaget.

Jag vill avslutningsvis tacka alla för den fina avskedsgåvan och önskar oss alla lycka till i vårt expanderande arbetsfält.

Bengt



UTBILDNING

Volvo-Data har under första halvåret -79 genomfört en intern chefsutbildning för ett drygt sextiotal chefer. Utbildningen har varit förlagd till internat under två dagar. Anledningen till den här satsningen från vår sida har varit ett sedan länge påkallat behov av mer praktisk inriktad chefsutbildning än vad central utbildningsinstans på Volvo kan erbjuda.

Uppläggningsen av kursinnehållet återspeglar i hög grad 24X0:s verksamhetsområde. Ur innehållet kan följande bitar saxas.

- Volvo-Datas framtid, chefsrollen av idag resp i morgon
- Chefs befogenhet och ansvar
- Administrativ utveckling
- Ekonomi, kontroll och uppföljning
- Personal, lagar och avtal
- Säkerhet

Det presenterade materialet har rönt stor uppskattning genomgående, vilket kan avläsas ur kursenkäten som samtliga deltagare fått fylla i.

Ytterligare ett kurstillfälle planeras senare i höst.

Sten Ramqvist

MBL

Under första halvåret 1979 har en omfattande MBL-verksamhet ägt rum på Volvo-Data. Vi har under den här perioden arbetat med att försöka hitta de rätta formerna för den framtida MBL-verksamheten på Volvo-Data, då centrala direktiv i mångt och mycket har saknats.

Som alla känner till finns ju idag inget gällande MBL-avtal, vilket gör förhandlingsordningen problematisk många gånger.

Trots detta har vi ändå klarat av en mängd ärenden av typ primär information resp primär förhandling. Dessutom har vi genomfört två ordinarie informationskommittémöten.

För att Du skall få en liten uppfattning om vad MBL-kommittén bl a hittills handlagt i år kan följande rubriker nämnas:

(PI = Primär Information
PF = Primär Förhandling
OIK = Ordinarie Informationskomm.möte)

-MBL - sektionens kompetens	OIK
-Organisation och riktlinjer för informationskommittéverksamheten	"
-Chefstillsättning	"
-Information/förhandling, vad är vad ?	"
-Personalrapport -78	"
-Konsultplan -79 Volvo-Data	PF
-Tillkommande konsultuppdrag	"
-Organisationsförändring 2530/2550	"
- " 2140	"
- " 21XX/25XX	"
- " ADB-samordn	"
-Hot- o briststudie DC	PI
-Minidatordrift DC	"
-Decentral dataregistrering	"
-Chefstillsättning 2100	"
- " 2300	"
- " 2400	"
- " 2500	"
- " 2301	"
- " Anskaffning 24X0	"
- " 2720	"
-Tillsättning medarbetare 2450	"

Dessa centrala informationsmöten och förhandlingar på Volvo-Data har i sin tur fört med sig ett omfattande arbete ute på de olika enheterna i form av referensgrupper, arbetsutskott, m m.

Sten Ramqvist

COUNTRY **forts**

FORTSÄTTNING FRÅN FÖRRA DUMPEN.

Vad är då countrymusik? Ja, det är inte lätt idag att dra gränser för vad som är tillåtet och inte tillåtet i vilken musikform det än må vara. Förr i tiden, till mitten av 50-talet ungefär, kunde man lätt dra gränsen vid akustiska kontra elektrifierade instrument. Var det elektrifierat så var det inte country, och även trummor var länge bannlysta från t ex Grand Ole Opry, countrymusikens Mekka i Nashville, Tennessee. Idag är det svårt att dra några gränser entydigt och klart. Musikformerna av idag flyter in i varandra på ett helt annat sätt än förr i tiden. Från början var ju countryn en ren folkmusik som invandrarna från främst Irland och Storbritannien förde med sig över haven och som sedan har utvecklats och påverkats av yttre betingelser såsom levnadsförhållanden, kulturarv hos dels infödingar och dels invandrare etc.

I Louisiana t ex uppblandades musiken med inslag från de fransktalande invandrarna som kom från norra Kanada, de s k Arkadierna och kallades efter uppblandningen för Cajun eller Zydeco. Den musikformen särskiljer sig från den vanliga countryn främst genom språket, ett slags "hemmagjord" franska uppblandad med engelska, samt genom instrumenteringen som består av fiol, gitarr, dragspel, bas och triangel.

På bomullsfälten i Alabama, Arkansas och Georgia blandades musiken helt naturligt upp med de svartas och blev mycket bluesinfluerad, varifrån t ex banjon kom in i countrymusiken.

I bergstrakterna i Tennessee, t ex i Appalacherna var man mer traditionsbundna och höll fast vid de gamla engelska och irländska folkmelodierna som gick i arv från generation till generation. Musiken härifrån kallas för traditionell country eller Hillbilly Music och instrumenteringen var oftast gitarr, fiol och ibland autoharp, en slags nyckelharpa. Elektriska instrument är i denna musikform helt bannlysta och de mest kända utövarna är väl The Carter Family.

I Kentucky uppstod vad som idag kallas för Bluegrass, och namnet kommer från det blåskiftande grässlåg som växer där. Det mest utmärkande för denna variant är stämsången, oftast flerstämmig och högt upp i tonskalan. Instrumenteringen består av gitarr, fiol, bas, banjo och mandolin samt ibland dobro. Det sistnämnda en slags gitarr av plåt som spelas på, sittande med instrumentet tvärs över knäna och de mest kända utövarna är Bill Monroe, Roy Acuff samt Flatt & Scruggs.

En annan variant av country kallas Western Music, och som namnet anger påverkades den av kofösarnas levnadsbetingelser och även av Indianernas. Många sätter likhetstecken mellan countryn och westernmusiken, en vanlig vanföreställning. Visserligen har man slagit ihop namnet till Country & Western, men i grunden har den moderna countryn mycket litet gemensamt med westernvarianten. Westernmusiken består oftast av lugna romantiska ballader ackompanjerade av ett par gitarrer, eller en gitarr och en fiol. Alla har vi väl någon gång i vår barndom sett en film med t ex Tex Ritter, Roy Rogers eller Gene Autry, där det ofta ingick en hel



Vid countrygalan på Scandinavium i april i år träffades fr v Jan Grimstad, chefred för den norska tidningen Country Times, Jim & Jesse McReynolds, berömda Bluegrassartister och författaren.

del sådan musik. Vem glömmer väl filmen "Sheriffen" med Gary Cooper, där just Tex Ritter sjöng ledmotivet "High Noon"?

DANSKRAV

Sedan har vi "dansbandsaydelningen" inom countryn, som kallas Western Swing och som uppstod i Texas i slutet på 30-talet. Det originella med denna musikform är att man här anpassat countryn till mera dansanta krav och tagit in blåsinstrumentsåsom trumpet, saxofon och trombon etc. Den mest kände utövaren av denna variant är Bob Wills and His Texas Playboys. Denna variant av countryn mer eller mindre dog ut i slutet av 50-talet, men har nu fått en renässans och blir allt populärare.

MODERN MUSIK

- Så har vi också den moderna country-musiken, den s k Nashville-countryn. Med denna variant introducerades änglakörer, stråksektioner och allmän smörsång i countryn, vilket jag personligen inte är förtjust i. Men det går ju ut till en

bredare publik och säljer därför mer. Detta kombinerat med att koncentrera all musik i form av studios, förlag, skivbolag och artister till en enda stad - Nashville - har enligt min mening skadat countryn i hög grad. Det är lätt att det hela blir stereotyp och tråkigt med samma typ av arrangemang och textinnehåll. Flera stora countryartister som tidigare haft en personlig stil har grävt sin egen grav på detta sätt, tex Eddy Arnold som allt mer övergått till att bli en blek nattklubbskopia av Dean Martin. Många countryartister har också insett faran i denna urvattning och brutit sig ut ur detta Nashville-monopol och startat egna motpoler, tex Waylon Jennings, Willie

Nelson och Tompall Glaser som alla gått i spetsen för den "nya vågen" inom countryn, den sk Outlaw-musiken med bas i Austin, Texas. Det är en mycket rockinfluerad, tung och tuff countryform som tilltalar mig.

Denna artikel är menad som en liten "teknikförklaring" av min hobby. Det är ju inte alla som vet att det finns så många varianter av denna musikform. Det är alltså inte någon en-

forts

formig musik jag lyssnar på, som många tycks tro. Den går faktiskt att variera nästan i det oändliga.

Dessa båda artiklar var även tillsammans ämnade som en "programförklaring" till vad jag sysslar med "när tid ges" och det vore roligt om detta kunde inspirera andra att skriva i Dumpen om sina hobbies. Det finns säkert många på Volvo-Data som "ruvar" på intressanta fritidssysselsättningar, och Dumpenredaktionen välkomnar alla med öppna armar, det kan jag lova.

Vi ses - och hörs!

Ole Romin, avd 2520.

Arbetsgruppen består av:

Solveig Frisell	2180
Inger Odham	2180
Margareta Bengtsson	2180
Evy Danielsson	2180
Gullan Holmberg	2180
Agneta Hall	2330
Eva Mellberg	2430
Sten Rämqvist	Personal
Marianne Olsson	Personal
Vakant	SIF

Gruppen har haft ett första möte, då framför allt utbildningsfrågor behandlades. Jämställdhetskommittén på Volvo har tagit fram tre kurser som kvinnorna på Volvo har möjlighet att delta i på arbetstid. Dessa kurser är:

1. Personlig utveckling (3 dygn, internat)
2. Muntlig framställning (3 dagar)
3. Konferensteknik med förhandlingsteknik (3 dagar)

Anmälan och upplysningar om dessa kurser skall göras snarast till Personalavdelningen (2450), Marianne tel 3622 eller Sten tel 4180.

Har Du några synpunkter eller frågor är Du välkommen att kontakta någon i arbetsgruppen.

Arbetsgruppens arbete kommer fortlöpande att redovisas i DUMPEN.

Marianne Olsson

Vi är tacksamma för debattinlägg i detta ämne.



DUMPENRED.



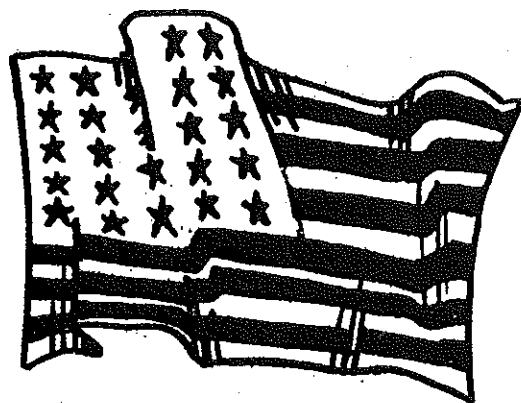
JÄMSTÄLLDHET

I mars 1977 ingicks avtalet mellan SAF och PTK om åtgärder för jämställdhet mellan kvinnor och män på arbetsmarknaden. Arbetet skall bedrivas både lokalt och centralt och målet skall vara att skapa likvärdiga anställnings-, utbildnings- och befordringsmöjligheter för kvinnor och män samt att upprätthålla principer om lika lön för arbete av lika värde. Alla former av diskriminering skall motarbetas.

På Volvo genomförs seminarier för samtliga anställda kvinnor med syfte att få fram synpunkter och fakta om ojämställdhet på avdelningarna och hur detta skall åtgärdas samt att ge kvinnorna en "knuff" att i mån av intresse och förmåga söka arbeten med högre befogenhet och ansvar.

På Volvo-Data har hittills genomförts fyra seminarier och många synpunkter har förts fram som en arbetsgrupp för Volvo-Data skall behandla och försöka åtgärda. Ytterligare ett seminarium kommer att hållas efter semestern.

AMERIKABREV



Det är tur att jag inte arbetar som journalist för då skulle jag fått sparken för länge sen. Jag lovade nämligen Sparre för drygt två år sedan, innan jag for iväg till Amerika, att jag skulle skriva och berätta ...

I slutet av april 1977 satt min fru, våra tre barn och jag själv på jumbo-jet-planet på väg till USA. Min uppgift var att ersätta hemvändande Sivert Jonsson såsom Technical Support Manager hos Volvos importör i Amerika (Volvo of America Corp, VAC). Jobbet motsvarar ungefär chef för 2500 med den lilla skillnaden att avdelningen består av en enda medarbetare och att datorn är av storleksordningen en 370/135-148 med operativsystemet DOS/VS.

Känslan när man kommer från Volvo-Data till VAC:s datainstallation kan liknas vid att gå ombord på en livbåt ifrån en atlantångare. Fem fasta positioner, ingen egentlig "device-independence". (å andra sidan är "JCL-en" nästan möjlig att lära sig), begränsade utrymmen på skivminnen, etc. Så småningom lär man sig dock att DOS/VS inte är så enkelt och oskyldigt (vi har en supervisor på cirka 100 k) att det alltid fungerar som förväntat.

Sivert gjorde ett så bra jobb när han lärde Jerry (medarbetaren) operativsystem m m, att jag har kunnat ägna mig åt andra saker. Som t ex kapacitetsplanering och därpå följande leverantörsutvärdering, både avseende hardware och software, installationsplanering och -övervakning. Mitt specialgebit har blivit datakommunikation. Vi har under min tid vuxit från

tre uppringda RJE-linjer till f n ca 20 linjer, de flesta fasta, för både RJE och terminalhantering (Shadow) samt en hel del test- och felsökningsutrustning.

Jag anser definitivt att jag lärt mig väldigt mycket "trots" den lägre (jämfört med Volvo-Data) komplexitetsnivån.

Vi har på VAC en väl sammansvetsad stab inom DP på ca 30 personer, varav ca 15 systemmän/programmerare. De flesta har varit på firman sedan tiden före min ankomst.

Den utan tvekan mest dramatiska händelsen har varit införande av terminaler både för interaktiv programutveckling och för applikationssystem on-line. F n har vi ca 60 terminaler installerade, de flesta i Rockleigh (VAC) och de övriga i Chicago och Los Angeles. I höst installerar vi dessutom ett 20-tal hos VCL (Volvo Canada Ltd) kopplade till vår dator.

Tillfälligtvis kör vi med en 370/148.

Nästa maskin blir förhoppningsvis en 4341 (beroende på när vi kan få den).

Jag har trivts jättebra på jobbet och det är med saknad jag kommer att återvända hem i sommar. (I skrivande stund sitter jag på ett SAS-plan på väg hem för att under en vecka bl a titta på vad mina framtida arbetsuppgifter kan tänkas bli.)

Nu över till Amerika ...

Amerika är ett stort land. I Amerika finns allting. Dessa klyschor är alltför sanna. Jag hade t ex nyligen en fyra veckor lång semester, varvid jag for landet runt med bil och husvagn. Vi åkte och åkte och såg och upplevde de mest fantastiska saker. I själva verket hade vi bara sett nedre högra hörnet av USA. Det skulle ta ca två veckor att köra tvärs-över om man kör ca ett skift per dag. Ett par undantag bekräftar regeln att allt finns här, t ex ett socialistiskt styrelseskick och blodpudding. En del tycker det är svårare att klara sig utan det ena, en del det andra ...

Amerika är ytterligheternas land. Här finns de mycket fattiga såväl som de verkligt välbärgade. Har man otur och blir sjuk t ex eller råkar ut för någon olycka och inte har tillräckligt försäkringsskydd, kan det gå snabbt utför. Har man däremot tur och är frisk och inte rädd för arbete kan man "skära guld med täljkniv". Sverige känns på något sätt tryggare, kanske de monetära tillfällena saknas, men det uppvägs väl av andra värden.

Det mesta i Amerika är billigare. Vissa varor är mycket billigare som t ex bilar, (en ny Mazda 323 t ex kostar mindre än \$ 4000) kött och elektronikprodukter. Tyvärr gör spännings- och frekvensskillnad det svårt ibland att föra med sig hem vad som helst. Apropos spänning, man har ju bara 110 volt här och därmed anser man tydligen att kopplingar, kontakter, m m är hälften (minst) så farliga att handskas med. Vissa arrangemang får håret att resa sig på mig ...

Bland det vi kommer att sakna mest är det rikliga urvalet av frukt och grönsaker till rimliga priser och oftast hög kvalitet. Vad som kan göra detsamma är ost, amerikansk, helt ointressant ost. Vill man ha god ost så köper man norsk eller dansk.

Det amerikanska bankväsendet är kanske inte alltid så effektivt och strömlinjeformat som man skulle kunna tro (även om de nästan kastar pengar efter en - som lån). Jag var nere i Washington alldeles i början av min karriär här, ung och grön. Väl ankommen till hotellet var det frågan om vilket kreditkort jag skulle betala med. "Vad då kreditkort", undrade jag och halade fram checkhäftet. Receptionisten läste på checkhäftet och undrade "Vad då, United Jersey Bank?" Med stor tvekan fick jag stanna över natten mot löfte att Volvo skulle skicka ned pengar nästa dag.

Jag har aldrig tidigare sett så stora bankhus som i Washington, men inte kunde dom lösa in en check från United Jersey Bank. Jag kom hem utan andra större missöden och satte mig raskt att fylla i en ansökan om ett par kreditkort.



© 1969 by NEA, Inc.

Amerikanen är ganska olik oss nordbor (svenskar), öppen, vänlig och mycket hjälpsam. Kassörskan i snabbköpet som jag kanske aldrig sett önskar mig "have a nice day" eller säger "take care". Det låter så trevligt. Däremot är han ganska pryd. Även de minsta på badstranden måste ha baddräkt. När ens barn närmar sig puberteten kan mamma och pappa inte längre visa sig nakna för dem. På TV t ex visas många våldshandlingar men väldigt få bara kroppar.

TV ja. Ett halvdussin kanaler finns. De flesta sänder dygnet runt, vardag som helgdag. En kanal saknar annonsinslag. De andra sänder ca en minut annonser per 10-15 min program. Kvaliteten är inte överdrivet god, men visst finns det pärlor. Man har, i mitt tycke, alldeles för många serier av typen Lucy Show och även fråge/gissningstävlingar. Troligen är det så att många tittar på dessa program. Jag har hört att barn i skolåldern tittar i genomsnitt 4-5 tim/dag på TV.

Sättet att köra bil skiljer sig också markant. Först och främst finns det så många fler bilar och de körs av från 16-årigar och uppåt, långt uppåt i åldrarna. Körkortsutbildningen är minimal. Varför olycksfrekvensen inte är högre beror givetvis till stor del på den höga standarden, men kanske också på en något större försiktighet.

Avslutningsvis (planet närmar sig nu Köpenhamn), det har varit två fantastiska år, som jag inte vill byta mot något. Jag och hela min familj har trivts utmärkt och vi har lärt oss massor om Amerika - och Sverige. Lycka till, Gunnar!

Christer Pernblad

Gunnar Mattsson arbetar fr o m 15/6 och två år framåt på Volvo of America Corporation som Standards & Training Manager.



PERSONALNYTT

NYANSTÄLLDA



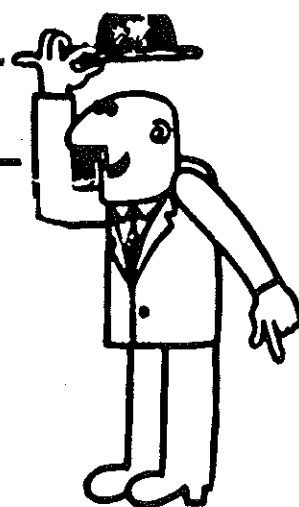
Claes Borg, 2140



Mikael Lindholm, 2150



Gunnel Isaksson, 2330





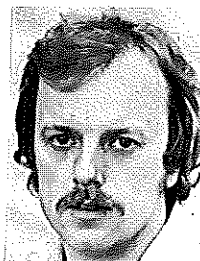
Lars Wenzel, 2310



Tommy Johansson, 2330



Christina Bohman, 2320



Stefan Jalnefjord, 2330



Lennart Ulin, 2320



Torkel Hellström, 2340



Göran Hagström, 2320



Ulla Johansson, 2340



Bo Lundin, 2330



Bo Olén, 2350



Lars Broberg, 2360



Magnus Wibling, 2360



Håkan Sjögren, 2360



Pekka Meklin, 2360



Claes Larkö, 2360



Annika Jonasson, 2360



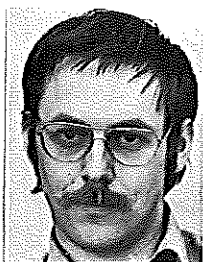
Kjell Larsson, 2360



Sara Winblad, 2420



Yvonne Kristensson, 2360



Uno Axelsson, 2460



Gunnar Kling, 2360



Conny Johansson, 2540



Peter Noring, 2360



Per Nisslert, 2560



NY MEDARBETARE 2450

MARIANNE OLSSON ingår som ny medarbetare på Personalfunktionen, Volvo-Data.

Marianne kommer närmast från

en befattning på Utlandsanställningar och har dessförinnan arbetat på Central Personal, 5000.

Hos oss kommer Marianne att arbeta med löpande administrativa ärenden, praktikanter, jämställdhet m m.

Sten Ramqvist

AVGÅNGAR

Namn	Avd	Datum	
David Morton	2140	790727	Lämnar Volvo
Monika Nilsson	2150	790521	Ext Transp
Erling Olsson	2330	790531	Lämnar Volvo
Majlis Karlsson	2340	790531	Lämnar Volvo
Hans Toorell	2340	790714	Lämnar Volvo
Allan Planander	2010	790701	PV
Kurt Larsson	2720	790701	PV
Mats Wedin	2720	790801	PV
Hans Nordlund	2740	790801	RS