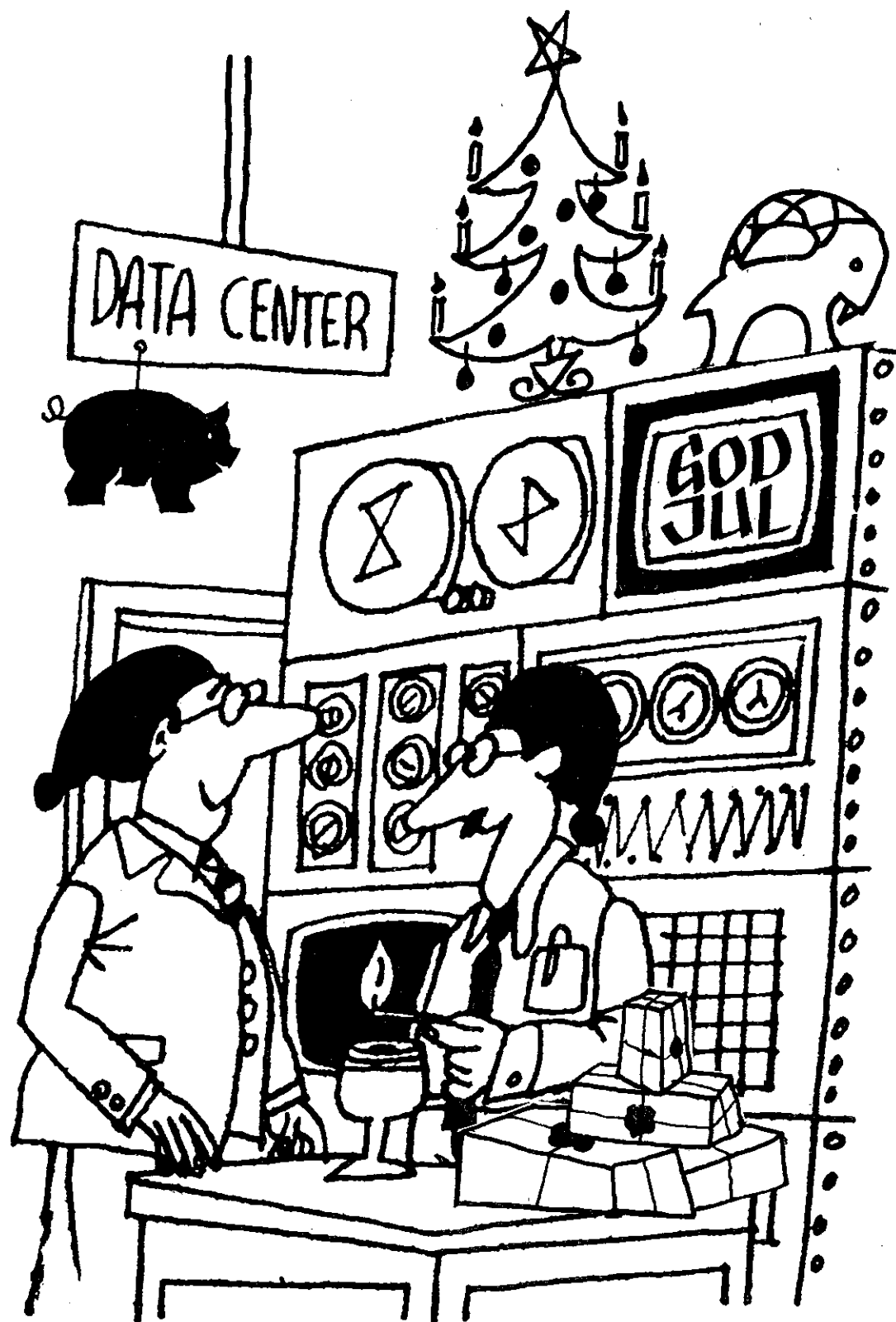
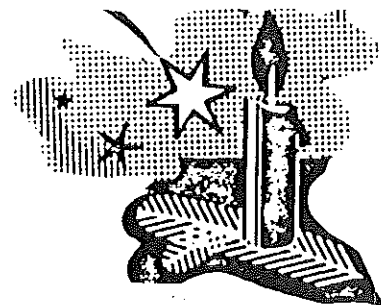


dumpen nr 6 v51 1979

volvo-datas personaltidning



HÜBBES JULBREV



1979 har varit ett händelserikt år både för Volvo och för Volvo-Data. Verksamheten på drifts- och tekniksidan har kännetecknats av en fortsatt ökad underhållsbörda, främst p g a att produktionsutvecklingen kraftigt utökats samtidigt som stora delar av den befintliga bytts för att bibehålla Volvo-Datas priser.

Tillväxten på terminalsidan har varit 80 % under det sista året. Aktiviteter som kvalitetsförbättring, AU-verksamhet och produktförnyelse har fått prioriteras lågt till förmån för direkta reparations- och installationsarbeten.

Tillväxten på vår systemutveckling har krävt så stora utbildningsresurser att kvalitén ibland blivit lidande.

Nästa år kommer vi i första hand att prioritera tre områden

- Kvalitet
- Metodutveckling
- Intern AU

Aktiviteter inom dessa områden ska hjälpa oss att förbättra våra goda kundrelationer, göra det möjligt för Volvo-Datas systemutveckling att fortsatt bibehålla sin höga rationalitet vid jämförelse med andra servicebyråer samt att även i framtiden hålla priser på vår databehandling som tillhör de mest konkurrenskraftiga på marknaden.

Tack för goda insatser under 1979! Utan Er hade det inte varit möjligt för Volvo att uppnå årets goda resultat.

En GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR!

Karl-Henrik

ATMS och STAIRS

Som den uppmärksamme läsaren kanske upptäckt, har det börjat förekomma dokument av olika slag med ett speciellt utseende inom Volvo-Data. (Se vidstående exempel.) Dessa dokument utgör det synliga beviset på ett texthanteringssystem, ATMS, som installerats på Volvo-Data. ATMS nämns ofta i samma andetag som STAIRS, en annan textprodukt, vilken dock har en annorlunda funktion. Beskrivning av produkterna, se samma exempel.

provats dels av 2530 för Volvo-Datas systemhandbok, dels av RS i en användarhandbok. Biblioteket, avd 6600, har använt STAIRS, som är ett naturligt verktyg i deras normala verksamhet när det gäller informationssökning.

Intresset bland våra kunder, liksom inom Volvo-Data, har hela tiden växt, varför beslut nu fattats om att uppta produkterna i Volvo-Datas produktsortiment. Annonsering beräknas ske i början av nästa år.

Produkterna har utvärderats i pilotprojektform sedan början av detta år. ATMS har

V C L V O

DOKUMENT: Rapport
REGNR: dumpen1

PLIK: SIDA: 1
BIL: 1

UTFÄRDARE: 2750 Ingemar Persson 2033

11/29/79

ÄRLENDE: ATMS och STAIRS, vad är det?

=====

A T M S (Advanced Text Management System)

En IBM-produkt avsedd för inmatning, bearbetning, lagring, redigering och utskrift av text. Inmatningen påminner om andra editorer som man hittar i t.ex. TSO, med den skillnaden att man ej behöver bekymra sig om det fysiska format texten så småningom skall få, ex. A4 liggande eller stående, bildskärm etc. Man arbetar istället med logiska bitar som t.ex. textstycken och olika nivåer av rubriker.

Textmassans olika bitar definieras av s.k. GML-koder (General Markup Language). Dessa koder styr sedan redigeringen vid utskrift. Utskriften anpassas sedan till det utdata-media man valt på så sätt att raderna anpassas till dokumentets bredd, rubriker stryks under etc.

Kodernas betydelse kan man själv utforma, vilket innebär att man genom att ändra på ett ställe kan förändra utseendet på en hel handbok. Krångligt tycker du kanske, men normalt klarar man sig med ett fåtal (5-6 st) koder. Detta dokument är framställt med hjälp av endast tre olika koder.

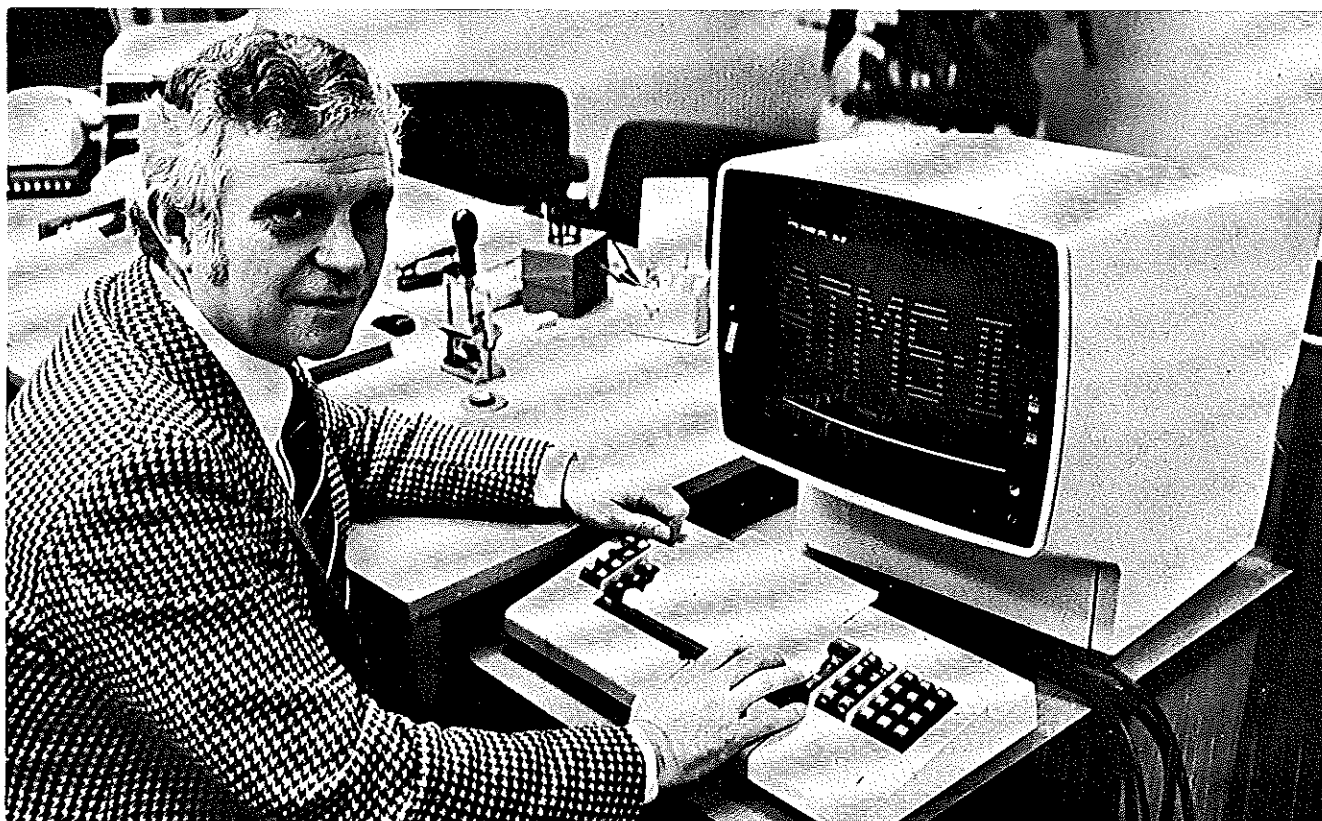
S T A I R S (Storage and Information Retrieval System)

Text som lagrats maskinellt med hjälp av t.ex. ATMS, kan via en speciell konverteringskörning lagras i en STAIRS-databas. Samtliga ord i de dokument som genomgått denna behandling är sedan sökbara med hjälp av STAIRS, en annan IBM-produkt.

Sökningen går till så att man från sin terminal anger ett villkor, t.ex. alla dokument som innehåller 'ord1' men inte 'ord2'. På skärmen anges sedan hur många dokument som uppfyller detta villkor. Man kan sedan lägga på ytterligare villkor till dess att en hanterbar mängd uppnåtts, varefter man kan bläddra igenom dessa dokument på skärmen, alternativt skriva ut dem.

Både ATMS och STAIRS körs i våra centrala IBM-datorer under terminalmonitorn CICS, och används via vanliga 3270-terminaler.





När kan man då använda ATMS ? Största nyttan har man vid framtagandet av större textvolymmer som t ex handböcker och systemdokumentation, dels genom ATMS' kraftfulla hjälpmedel för hantering av texten samt lagring, men framförallt underlättas uppdateringar och man får ett enhetligt utseende på dokumenten.

En annan användargrupp är de som av andra anledningar har tillgång till en terminal och den vägen själva kan framställa mindre meddelanden, protokoll, etc. Denna metod har ju länge praktiserats bl a på TSO och PDP, men nu finns alltså tillgång till ett kraftfullare verktyg för detta användningsområde.

Om och hur användaren av ATMS påverkar sekretariatets verksamhet utreds för närvarande inom ett projekt på 2420. ATMS skall dock inte ses som någon konkurrent till skrivautomat, utan snarare som ett värdefullt komplement.

STAIRS däremot har än så länge ett speciellt användningsområde och där kommer

Volvo-Data att starta ett intimt samarbete med Biblioteket som kommer att svara för större delen av den mera användarinriktade kompetensen. Till att börja med kommer STAIRS att användas i första hand som verktyg i diverse register där man idag arbetar huvudsakligen manuellt, men på sikt, när ATMS och liknande hjälpmedel börjar bli allmänt använda, kan man tänka sig att alla dokument som framställs också görs sökbara.

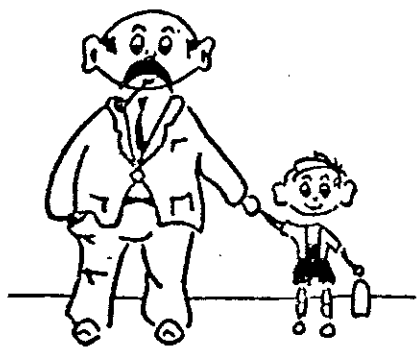
Vill du veta mer om ATMS resp STAIRS, så vänd dig till någon av de i projektet inblandade:

- Lars Dannstedt, 2530: Metoder ATMS samt pilotprojekt systemhandbok
- Kent-Göran Andersson, 2540: Systemgenerering ATMS och STAIRS
- Gunnar Rynefors, 2730: Har nyligen tillkommit som kundsupport
- Ingemar Persson, 2750: Sammanhållande samt
- Helge Persson och Birgitta Lagnell, Biblioteket, som kan det mesta om STAIRS.

Ingemar Persson

Barnens år

Att 1979 har gått i barnens tecken har även Volvo-Data fått erfara. Många barn har på skolans/lärarens initiativ fått följa med mamma eller pappa en dag till arbetet. Några av barnen har skrivit till DUMPEN om sina intryck, som vi tyvärr av utrymmesskäl ej kan publicera i sin helhet.



"Jag har tyckt det varit roligt och intressant att få följa med pappa till Volvo-Data och se hur ni jobbar här. Jag skulle själv vilja jobba här när jag blir äldre, fast det dröjer ju några år till förstås. Kanske får jag sommarjobba här om några år?"

Ett stort tack för att ni varit så snälla och för att jag fått vara här."

Ulrika Höwing, 13 år

"Den 24 oktober var jag med pappa på arbetet. Jag gick omkring och tittade när pappa arbetade. Det var mycket kul. Jag tycker att barn skall få följa med sina föräldrar till Volvo-Data för det var verkligen värt det. Och själv skulle jag gärna följa med igen."

Gabriella Pernblad, 10 år

V-D skall byggas om

Sommaren 1972 flyttade Volvo-Data in i egen fastighet. Som vi alla känner till har databranschen expanderat mycket kraftigt de senaste åren. Det har medfört att bl a vårt datahus efter åtta år behöver byggas om för att kunna utnyttjas så rationellt som möjligt.

Projektledaren Sten Ersman har tillsammans med Lars Höwing arbetat fram ett idéförslag som nu behandlas i samrådsgrupper, där representanter från samtliga enheter på Volvo-Data ingår.

Samrådsgrupperna för Dataregistrering, Fullservice och Maskinbearbetning har färdigställt sina förslag och lämnat mycket värdefulla synpunkter. Samrådsarbetet för kontorsdelen återstår och beräknas vara klart i mitten av december.

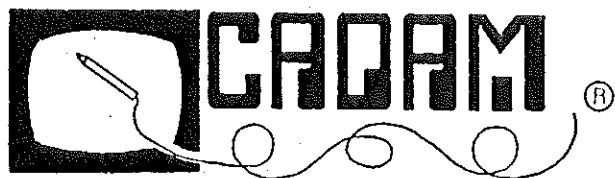
Tidplanen för fastighetsprojektet är:

Fastställande av totallösning	W951
Ombyggnad entréplan	W005-030
Ombyggnad plan 1	W020-052



Sten Ersman, 2420, och Jan-Erik Ericsson, 2550, studerar layoutförslaget.

Foto: Kåge Björklund



COMPUTER - GRAPHICS AUGMENTED DESIGN AND MANUFACTURING

CADAM är ett brett design-, konstruktions- och tillverkningshjälpmedel, som ger stora möjligheter till integration med andra konstruktions- och administrativa system. Det är utvecklat av Lockheed Corp som ett resultat av över 10 års kontinuerligt systemarbete. Man har försökt att få systemet

- användarorienterat

- = snabb kommunikation användare-system

- = lätt att använda för en vanlig konstruktör

- obegränsat utbyggbart

- med effektiv ritnings/modellhantering

- med hög noggrannhet

- integrerbart med andra system

- driftsäkert

- allmängiltigt

- = ett system för många olika branscher

för att bl a uppnå kortare ledtider till nya produkter, bättre konstruktioner och snabbare genomförda ändringar.

Resultatet är ett "menydrivet", höginteraktivt system som arbetar mot en central databas med möjlighet att lagra ett obegränsat antal ritningar. Samtidigt kan man från andra system enkelt hämta geometriska data från databasen. Eftersom olika verksamheter har olika krav på ett hjälpmedel typ CADAM är systemet uppdelat i ett antal moduler:

A: CAD Interactive Module

Den interaktiva delen av CADAM som ger konstruktören hans "virtuella ritbord" på 508 x 508 m och funktioner som hjälper honom att skapa, spara undan och ändra ritningar i databasen, sätta dimensioner, göra isometriska vyer, beräkna tröghet, volym, vikt, m m.

B: CAD/CAM Interactive Module

Ger förutom CAD-funktionerna även möjlighet att skapa program för numerisk styrning (NS) av verktygsmaskiner. Man slipper inte bara att definiera detaljens geometri ytterligare en gång i ett batch-program utan kan direkt följa verktygets rörelser på skärmen och kontrollera att inga felaktiga rörelser fås. Detta innebär snabbare felfri styrinformation och mindre risk för skrotning av detaljer.

C: Data Management Module

För underhåll av CADAM:s databas, bl a back-up, sortering av ritningar och rapport över användningen av databasen.

D: Hardcopy Module

Ett villkor för att kunna plotta ritningar. Koden möjliggör plottning på olika sorters utrustning; pen- o elektrostatiske plotters samt microfilm.

E: APT Interface Module

Omvandlar NS-programmet, skapat med modul B, till direkt indata för programpaketet APT-AC, som i sin tur



producerar en tape eller pappersremsa anpassad för resp verktygsmaskin.

F: Telecommunications Module

Underlättar kommunikation av CADAM ritningsdata mellan flera CPU:er.

G: Statistical Data Module

Producerar statistik över prestanda, aktivitet vid olika skärmar, använda funktioner m m.

H: Accounting Information Module

Samlar in och ackumulerar data över användningen av de interaktiva modulerna och gör data åtkomligt för andra, på installationen redan använda debiteringsrutiner.

I: Geometry Interface Module

Ett antal subrutiner som ger direkt-access till CADAM:s ritningsdatabas, vilket innebär att modulen kan användas som ett gränssnitt till andra grafiska eller administrativa system.

R: 3D Mesh Geometry Module

Användes för att skapa 3-dimensionella modeller för finita elementberäkningar (FEM). Modulen innehåller också ett färdigutvecklat gränssnitt till programpaketet NASTRAN som gör FE-beräkningarna.

T: 3D Surface Geometry Module

Ger användaren möjlighet att arbeta med olika typer av 3-dimensionella ytor.

kan man direkt från CADAM submitta de jobb man senare vill ha resultat ifrån.

På Volvo-Data är idag modulerna B, C, D, G, H och J i produktion, medan R och T håller på att testas.

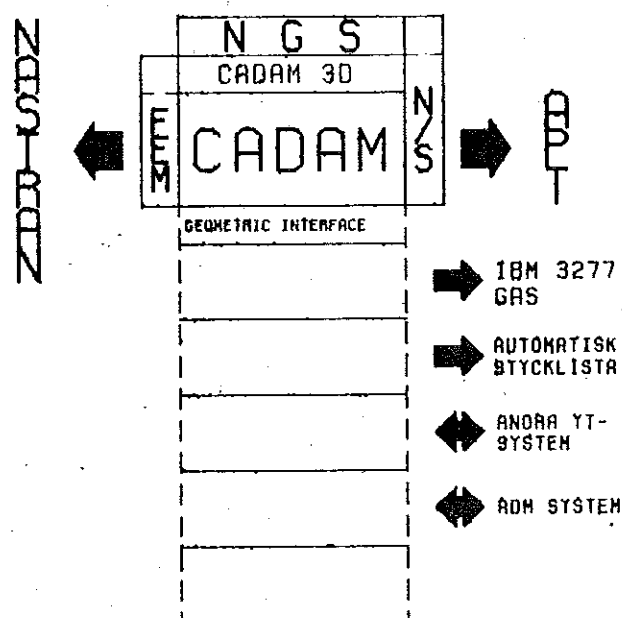
Vidare finns 2 st IBM 3250 terminaler plus kontrollenheter och 24" elektrostatisk plotter anslutna. 3250:an är en refresh-skärm, som möjliggör den höga interaktion som ett konstruktionssystem kräver. Den är utrustad med tangentbord, funktionstangentbord och en penna med vilken man väljer element på skärmen.

Både 3250-systemet och plottern är anslutna till DDA.

Integrationstanken i CADAM är stark. Meningen är att man med andra applikationer smidigt ska kunna kommunicera data, inte bara geometri, till och från CADAM:s ritningsdatabas och sedan så långt som möjligt använda informationen i hela tillverkningsprocessen från idé till färdig detalj. (Se fig)

CADAM utvecklas ständigt. Nya moduler och funktioner kommer till allt eftersom nya tekniker och önskemål kommer upp.

Ulf Claesson, IBM



Pryo på "drift"

Vi på DA 2 (och en del andra också) har ofta lite diffusa uppfattningar om vad Driften egentligen sysslar med. Hur arbetar dom egentligen? För att få svar på den frågan, pryade jag en vecka med "Leppes" skift. Jag skulle på platsen se hur arbetet går till. Inom NEXT-VR, som jag arbetar med, kommer vi att dra lärdom av erfarenheterna och skapa driftvänliga system. Här följer några personliga reflektioner från pryotiden.



Jag jobbade natt till tisdag, natt till onsdag och dagtid på torsdag. Nattskiftet börjar kl 17.45 och slutar 07.15 morgonen därpå. Det blir 13,5 tim i ett sträck. På dagtid börjar man kl 07.00 och håller på till 18.00, dvs 11 tim i sträck.

Nattskiftet jobbade jag på 2150. Det är dom som kör våra produktionskörningar på natten. (Det är dom som ringer till oss klockan tre på morgonen och berättar att D886 har åkt ut på ØC7.) På torsdagen var jag i styrrummet (2140) och såg hur dom jobbar. Där sköter man maskinerna och ser till att allting fungerar som det ska. Om t ex TSO skulle bli hängande, är det dom som får rycka in och fixa det.

2150, Fullservice, är den avdelning vi mest kommer i kontakt med. Det är dom som ger oss service när det gäller produktionskörningar.

Gruppen är indelad i flera stationer:

Materielprep	som ser till att all in-data är klar för en rutin
JCL-prep	som kör jobben
Print-operatör	som sköter printrarna
COM-operatör	som ser till att vi får fiche
Efterbehandl	som river, paketerar och adresserar alla dessa otaliga papperslistor, som våra program spottar ut.

Det hände en del under mina två pryonätter. Natten till tisdag "pajade" MSS och stod stilla i tre tim. Man kallade in en man från IBM som slet sig i håret och till slut hittade en sladd som satt löst (på maskinen vill säga). Löjligt fel men tydligen svårt att hitta. Paniken började sprida sig bland "JCL-prepparna". Körningarna hade knappt kommit halvvägs när vi gick på morgonen.

Sedan kom vi tillbaka samma kväll - till oförändrat läge. TSO, IMS o d tar så stora resurser från maskinerna, att ordinarie produktionskörningar går mycket trögt på dagtid. Dessutom har man bara två initierare för klass H under dagen.

Kl 21.00 på tisdag kväll blev vi klara med måndagens körningar. Systemansvarig för Reservens körningar bestämde att alla deras körningar skulle utgå (vilket tydligen var mycket oväntat, av "prepparnas" ansiktsuttryck att döma). Vi körde nästan ikapp under natten till onsdag. Men hur det gått om Reserven också skulle ha kört, det vet inte jag. Man har nu väldigt små marginaler på nätterna. Det får inte krångla för mycket, då blir det förseningar. På dagtid kan man inte köra några tunga jobb. Driftens enda chans att köra ikapp är på helgerna.

Saker vi kan göra för att underlätta för Fullservice-gruppen:

- Om JCL-prep skall fylla i någonting i JCL:en för rutinen (WWD t ex), vill de att man märker ut stället noggrant (t ex med ett antal ? i högermarginalen).
- Skriv ordentliga kommentarer i procedurerna om vad man ska göra om något "går snett".
- Försök skapa procedurer som inte behöver köras om från början om 27:e steget abendar (=abnormal end).
- Uppdatera DIS! Den viktigaste informationen är vilka procedurer som ingår i rutinen.

Torsdagen tillbringade jag som sagt i styrrummet, där datorer, kontrollenheter o dyl övervakas. På dagtid är det mest jobb med IMS. Det ringer folk från hela världen och

undrar varför inte deras terminal fungerar. Man har delat upp sig på två grupper, dels en som sköter IMS och dels en som övervakar datorerna i övrigt (ansvarar för att TSO går t ex).

Jag hade "tur" även här. Jag hade bara varit i styrrummet ett par timmar när DDA "lade av". All IMS körs i DDA! Det tog inte mer än någon minut, så började första telefonen ringa. Sen ringde det i alla telefoner under en kvart, innan stormen började avta. Under tiden var det folk nere i maskinhallen och försökte hitta felet. Tydligen var det en vanlig "hängning" och man startade bara om.

Jag uppfattade arbetsmiljön som mycket stressad. Förutom att telefonerna ideligen ringer (mest om IMS), så springer det folk från teknikgruppen och provar sina program. Dessutom är det KALLT i rummet. Vi har rena bastun jämfört med dom.

SAMMANFATTNING

Sammanfattningsvis kan man säga att det var mycket nyttigt att få följa driften under en vecka. Jag rekommenderar verkligen andra att göra samma sak. Skiftjobbet var lite kämpigt. Man var inte alltför vaken när man åkte hem kvart över sju på morgonen. Belöningen blev en ledig fredag!

Lasse Broberg, 2363

OBS!

När Du skriver STANSUNDERLAG skall Du, för att undvika missförstånd, skriva

Siffran 0 = 0

Bokstaven 0 = Ø

Reg avdeln

VÅRA DATAFÖRENINGAR

Inom de flesta yrkeskategorier i många länder finns sammanslutningar av personer med gemensamma arbetsintressen. Inom dataskräpet i Norden har samtliga länder utom Sverige en dataförening. Anledningen till att det i Sverige inte finns en förening är att det faktiskt finns två. Den nyfiket vakne läsaren frågar nu givetvis, varför det här finns två föreningar. Det luddiga svaret på denna fråga är att söka i historiska orsaker, där våra båda föreningar har riktat sig till olika intressegrupper inom de ADB-verksamma. Hur och varför överlåter jag till någon nitisk forskare på 2000-talet att utreda.

Jag skall här informera lite grand om vad de båda föreningarna pysslar med och hur man får kontakt med dem.

SVENSKA DATAFÖRENINGEN är den större av de båda med omkring 2.350 medlemmar vid mitten av 1979. Dataföreningens aktiviteter sker inom ramen för någon av de tre kretsarna, Stockholm, Västra och Södra. Dess filosofi är att "med egna medel på halvideell basis driva projekt som är nyttiga för medlemmarna och ADB-branschen". Man skulle kunna säga att Svenska Dataföreningen i sina aktiviteter vänder sig mer till personal i beslutsfattarställning. Exempel på aktiviteter under hösten är stockholmskretsens seminarier i ämnena:

- ADB-teknisk/metodutveckling inom ADB-organisationen, 11-12 dec i år i Eskilstuna.
- Ord- och textbehandlingssystem i praktisk belysning, 4-5 dec också i Eskilstuna.

Göteborgskretsen arrangerar den 6 dec en konferens i ämnet "Grafisk presentation" på Svenska Mässan i Göteborg.

Kontakt med Dataföreningen får man lämpligen genom att gå på någon av deras aktiviteter eller genom att direkt ringa upp sekretariatet i Stockholm, tel 08/755 30 27. Medlemsavgiften är 150 kr, vilket inkluderar tidsskrifterna Data och Data-Nytt.

SVENSKA SAMFUNDET FÖR INFORMATIONSBEHANDLING (SSI), som den andra föreningen heter, är en sammanslutning av individer som vill utveckla sig själva professionellt och därför också är intresserade av att utbyta erfarenheter med kollegor och av att följa utvecklingen på området. Större delen av SSI:s aktiviteter har traditionellt ägt rum i Stockholm, men det finns en livaktig krets i Sundsvall, en ganska nystartad i Värmland och här i Göteborg är en krets i startgroparna. Exempel på SSI-aktiviteter är:

- Konferens om ämnet systemförvaltning W49 (i Stockholm).
- Seminarium i utbildningsplanering W49 (i Sundsvall)

I Göteborg startar SSI i januari med två aktiviteter:

- Konferens om Driftens arbetsförhållanden i ADB-utveckling, som ges för tredje och sista gången, nu i Göteborg.
- Lunchträff om ämnet "Mikrodatorer för kontors-, hem- och hobbybruk", där Stig Holmberg (tidigare ordförande i Riksdataböndet) berättar om vad som händer inom detta område.

Förutom dessa aktiviteter arbetar SSI med Särskilda Intresse Grupper (SIG:ar), som i



princip kan startas inom vilket område som helst med ADB-anknytning och på olika orter. Man blir s a s med i en SIG. F n finns SIG:ar med stockholmsanknytning inom områdena:

- Drift
- Systemutveckling
- Människan och samhället
- Artificiell Intelligens
- Simulering

Man kan tänka sig att starta upp göteborgs-SIG:ar inom dessa eller andra områden. Det är bara till att köra igång.

Om någon ärad läsare till äventyrs skulle vara intresserad av att aktivt ta

del i SSI-Göteborgs aktiviteter i styrelse eller SIG:ar går det bra att ta kontakt med undertecknad. Medlemsavgiften för 1980 är 75 kr, vilket inkluderar tidskriften Data-Nytt.

Slutligen kan sägas att båda föreningarna är medlemmar i Nordiska Dataunionen (NDU) tillsammans med systerföreningarna från de andra nordiska länderna. Det NDU är mest känt för är det årliga arrangementet Norddata, som f ö 1980 avhålls i Åbo i Finland och som man skulle kunna berätta mycket mer om. Men det är ju en annan historia.....

Björn Hildell

Datanarkomanen

"The compulsive programmer" Datanarkomanen. Över hela världen i närheten av varje datacentral kan man träffa på dessa djupt fallna individer.

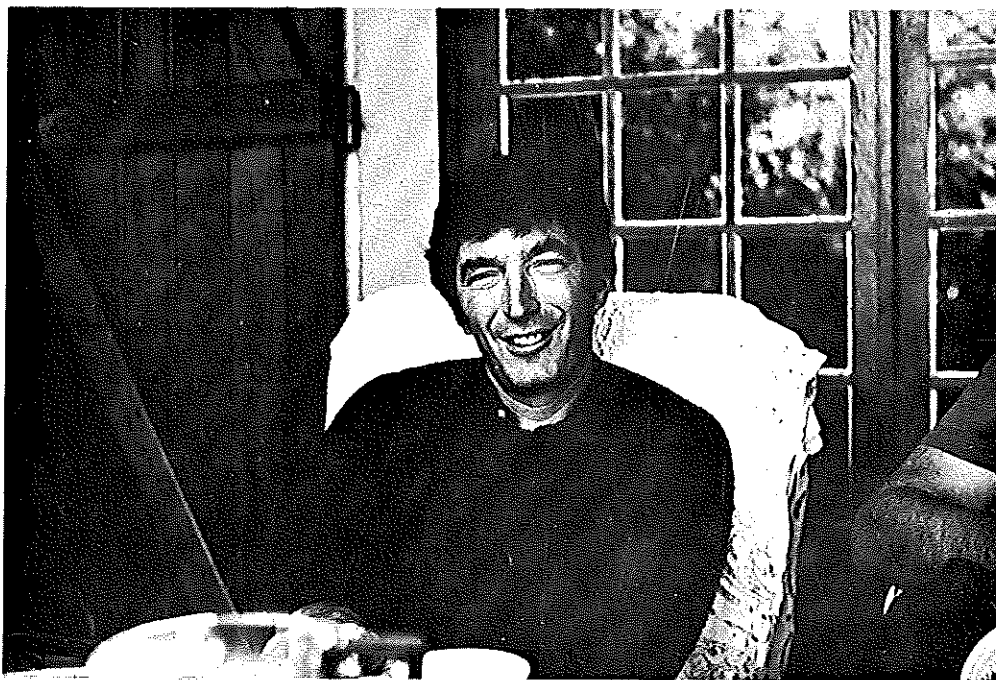
De är oftast högt begåvade, unga män med ganska avsigkommet yttre, djupt liggande glödande ögon och man kan se dem sittande under yttersta koncentration vid terminalernas tangentbord. Deras armar är spända för att fingrarna snabbt ska kunna avfyras mot tangenterna. När de inte sitter vid terminalerna sitter de vid bord som är överösta av datautskrifter vilka de studerar intill besatthet. De arbetar tills de stupar, tjugo-trettio timmar åt gången. Maten, om de över huvud taget bryr sig om sådan: kaffe och smörgåsar. Om möjligt sover de på lösa madrasser i närheten av maskinen.

I motsats till den seriöse professionelle programmeraren arbetar datanarkomanen en-

sam. Han använder ett minimum av förberedelser och dokumenterar inte sitt arbetes olika faser. Hans planer är grandiosa men enbart grundade på de obegränsade möjligheter som datorn erbjuder, sällan på att han vill lösa ett problem i den yttre mänskliga världen. När han till slut fått ett större program att fungera (efter att han äntligen hittat och reparerat ett djupt liggande fel) då är hans glädje oändlig. Men endast en kort tid. Han måste nu förbättra vad han gjort, snabba upp exekveringen, lägga till en del nya saker här och där och om han härvid hamnar i tidspress så tar han enorma risker med sitt program. Gör radikala förändringar som kan förstöra veckors arbete. Skulle han av andra förhindras till sådana sabotage blir han deprimerad och apatisk. Endast en ny dos av terminaltid kan återställa hans humör.

Saxat ur Svenska Dagbladet av Jurek Hirschberg 2330

LYCKA TILL PATRICE!



Efter att under tio år ha jobbat med centrala teknikfrågor och följt utvecklingen inom detta område lämnar Patrice Worth oss nu för annan verksamhet utanför Volvo-koncernen. Dumpenredaktionen bad honom skriva ner något han kände inför uppbrottet - en tillbakablick, förväntningar och förhoppningar.

-Ni vet ju att jag gillar ADB-teknik. Dessutom läser jag nu på universitetet, så jag tänkte ge en specialföreläsning - skriftlig om ADB-teknikens historia.

Den moderna delen av ADB-teknik började för 15 år sedan, när IBM släppte fram OS och 360-maskinen. Då öppnade sig för oss ADB-tekniker dörrarna till en helt ny värld. Det var ett bisarrt land med en komplicerad struktur. Tyvärr var kartorna, kallade manualer, ännu mer komplicerade än det område de skulle beskriva och dessutom ofta felaktiga. Med som enda färdmedel - hålkortstansen IBM 29 - gick vi på upptäcktsfärd.

Landet var rikt, enormt rikt, varje insats gav direkt skörd, varje dag öppnades nya stigar. En dag kom man på att man kunde

modifiera ett control block och på så sätt få stor flexibilitet. En annan dag kom man på att man kunde allokeras data-set själv o s v.

Vi ville nå längre, våra kunder ville att naturen skulle producera mera. Då fick vi hjälpmedel och ytterligare hjälpmedel, snabbare stans, kraftigare operativsystem. Vi började bearbeta den vackra naturen. Skörden blev större och större. Kunderna blev bara fler och fler, hungrigare och hungrigare.

Vi skulle producera mer och för detta krävdes snabbare och snabbare färdmedel. Vår gamla skrotiga stans byttes ut och vi började smaka på det snabba åkfordonet: bildskärmen, som behövde TSO-verkstaden och MIPS-bänsinen. Vi hade inte tid längre

att bygga själva på vårt land. Vi fick hjälp av den store byggmästaren. Han kom med färdiga byggnader, som vi bara fick ditsatta. Byggnaderna som skulle hjälpa oss att få naturen att producera, började fylla hela landet. Då visade det sig att byggmästaren kunde sälja oss mer land, och så har utvecklingen gått vidare. Idag nickar vi bara åt byggmästaren och ett nytt kontorskomplex levereras av honom. Det finns inga stigar kvar, vi får inte bygga själva.

Vårt förlovade land har blivit en hög-produktiv asfaltdjungel. Vi och våra kunder kör runt, runt i IMS-skogen. Snart får vi även hjälp av ADF-belysning. ATMS och STAIRS kärnkraftverk sätts snart i fullskaledrift. CADAM-monumenten är under byggnad. Alla vägar är ordentligt spaltade och RACF sköter polisens arbete.

Komplexiteten är så stor att en nykomling behöver flera år för att lära sig att hitta utanför sitt rum och köra sitt motorfordon.

Om den utredning jag gör idag om alternativ eller komplement till TSO kan man dra följande parallell: Kan fortfarande cyklar användas i vår ADB-värld? Eller duger bara årets fordon? Större år efter år? Törstigare år efter år?

Denna miljö som jag själv har varit med att förstöra lämnar jag nu. I Algeriet fick jag smaka hur det känns att fri vandra i öknen. Och då menar jag både den fysiska öknen och den nästan orörda ADB-naturen. Nu vill jag

äter igen - föra ett enklare liv: läsa på universitetet, ämnen som kan göra mig nyttigare för omvärlden, samt hjälpa små kunder att använda ADB i en enkel miljö. Eventuellt återgå till ett u-land, där min insats är relativt sett av mycket större värde än vid Volvo-Data. (Det är min starka övertygelse att det finns mera ADB-tekniskt kunnande vid Volvo-Data än i hela Afrika).

Vissa här har börjat vandringen inom ADB-området före mig men de flesta har jag sett komma och utveckla sig. Vi har kämpat tillsammans för en ökad produktivitet och jag känner för er som för en familj, så det tar emot att nu lämna er samt 2300- och 2500-gemenskapen, men jag känner att jag måste förnya mig.

Nu är det mycket troligt att det bara är en personlig grön våg. Jag återgår till naturen väl medveten om att det är stora chanser att jag så småningom längtar till den stora stadens bekvämligheter, till Volvo-Datas fästning. För var kan man hitta ett så fint gäng av energiska och trevliga arbetskamrater, fulla av självironi och respekt för varandra? Så hoppas jag att ni förblir.

Glöm inte att människor är viktigare än maskiner.

TACK SKALL NI HA!

Patrice



TUMMEN NED

för alla som inte kodar sina stämpelkort rätt. Det är många som får extra arbete på grund av ert slarv!!



TUMMEN UPP

för alla som skriver handskrivna interna meddelanden.

Vad är DIEBOLD?

Många av oss på Volvo-Data har säkert hört talas om namnet Diebold, men hur många vet vad det är? Är det ett nytt säkerhetssystem för luftkonditioneringsapparaterna eller kanske en nyutvecklad sorts ros med himmelsblå blad? "Nej, nej, jag vet," utropar någon, "Diebold, det är ju Televerkets nya abonnentväxel som skall installeras på Volvo 1982."

Ingalunda, mina vänner, nämnde Diebold med förnamnet John är grundaren av en "Management Consulting" firma med säte i New York. Frankfurt am Main, Paris och London är firmans europeiska orter.

Inom ramen för John Diebold Inc. bedrivs en forskningsverksamhet inom ADB-, AU- och kontorsautomatiseringsområdena. Företag, organisationer och institutioner kan mot en avgift ansluta sig till forskningsprogrammet, vilket är vad Volvo-Data har gjort och därmed få tillgång till följande material och aktiviteter:

- 12 st forskningsrapporter per år, som avhandlar olika ämnen inom AU-området. Dessa finns i Volvo-Datas bibliotek.
- Två internationella konferenser per år med olika temata inom AU-området. Nästa konferens äger rum i Paris i mars 1980 och avhandlar ämnet "The Human Aspects of Information Systems". Höstkonferensen 1980 är i Berlin under ämnet "The Evolving Interface between Office Automation and Data-Processing".
- Fr o m 1980 skall 3-4 internationella arbetsmöten per år avhållas.
- Inom ramen för Diebolds nordiska medlemsgrupp arrangeras årligen:

- = en tvådagarskonferens, i år 28-29 nov med temat "Strategier för framtida hantering av företagens informationsresurser".
- = en eller två arbetsgrupper per år som resulterar i rapporter. I år har en arbetsgrupp, där Stig Sjöstrand, 2700, har deltagit från vår sida, producerat en mycket läsvärd rapport över ämnet "Nordiska datanätet inför 80-talet - en lägesrapport".

Björn Hildell



"The subject of today's meeting is 'Apathy in Management'."

* E-DATA *

Under första halvåret i år genomfördes en utredning angående datorkraftlokalisering för Volvo BM i Eskilstuna. Resultatet presenterades i DUMPEN nr 3/79. Den 27/9 1979 beslöt VBM:s styrelse att följa rekommendationen, vilket innebär att ett projekt startats upp som kommer att resultera i en flyttning av BDA (370/158) till VBM nästa semester. Projektledare är Jarl Kåll, VBM och ansvarig från Volvo-Data Anders Olsson, 2501.

Ingemar Persson, 2750

ORGANISATIONSFÖRÄNDRINGAR

2700

Vid MB-förhandling fredagen den 30 nov presenterades och godkändes det förslag till organisationsförändring för 2700 som personalen och referensgruppen inom 2700 ställt sig bakom.

Organisationsförändringen innebär att 2700 från årsskiftet delas upp i två olika funktioner - Produktutveckling, avd 2600 och Marknadsutveckling, avd 2700.

Syftet med den nya funktionen Produktutveckling är att

- vara sammanhållande i produktfrågor ur marknadssynvinkel
- tillhandahålla produktsupport åt Marknadsutveckling
- planera produktcykeln

Arbetsuppgifterna kommer bl a att vara:

- bevaka att Volvo-Datas produkter uppfyller villkor definierade i Produkthandboken.
- föreslå vidareutveckling av produkter inom ramen för produktförnyelsecykeln
- ansvara för uppdatering av Produkthandboken.
- lämna stöd till Marknadsutveckling map utbildning och försäljning

Samtliga befattningar inom den nya funktionen Produktutveckling är vakanta och kommer att annonseras ut.

Beträffande Marknadsutveckling kvarstår nuvarande organisation i oförändrad form en bit in på det nya året. Anledningen till detta är att man vill avvakta ett antal hearings med våra kunder innan beslut om ny organisation tas.

Sten R

2460 ➔ 2320

Vid årsskiftet 79/80 delas Volvo-Datas AU-avdelning, 2460, i två delar. Ansvar för AU-verksamheten kommer att ligga kvar på 2460. Till avdelningen förs dessutom AR/KR-resurser. Systemutvecklingsresurserna, fem personer, flyttas till Systemutveckling, 2300 och kommer där att ingå i avd 2320. Volvo-Data kommer alltså i fortsättningen att "köpa" sina systemutvecklingsresurser från 2300.

Varför gör vi då detta? AU-avdelningen har ju varit mycket framgångsrik och varje år drivit eller medverkat i betydande rationaliseringsprojekt. Anledningen är att det nu känns angeläget att vidga AU-verksamheten till att även omfatta organisationsutveckling samt AR/KR-aktiviteter. AU-avdelningen får därmed en strategisk, taktisk inriktning som regelmässigt skall genomlysas Volvo-Data och som ett resultat av detta planera aktiviteter för förbättringar av vårt administrativa system.

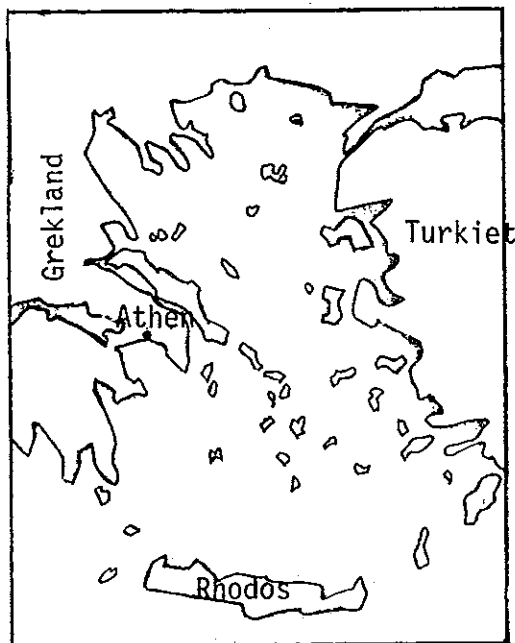
Det känns inte riktigt att "belasta" AU-avdelningen, som i grunden blir en specialistfunktion, med operativa resurser. En sådan sammanblandning verkar hämmande. Man tvingas ta hänsyn till resursläget och kommer förmodligen att prioritera de operativa åtgärderna till förfång för de strategiska och taktiska.

Genom den organisatoriska uppdelningen räknar vi med att kunna greppa över hela AU-området och därigenom stärka vårt administrativa system.

Göran Kling

Båtluffa i Grekland

av K-G Andersson, 2540



"Redan de gamla grekerna" är ett uttryck som de flesta har hört någon gång, förmodar jag. Grekland är mycket riktigt ett land, som har en lång historia bakom sig. Vem har inte läst om antiken i skolan? Nu är det inte enbart för att beskåda gamla tempel och minnesmärken, som jag brukar förlägga min semester i det hellenistiska landet. Nej, - naturens skönhet samt den spontana vänligheten från befolkningen, som man som turist får uppleva, gör att jag gärna återvänder dit, så ofta tiden och plånboken tillåter. Dessutom får jag tillfälle att testa mina mödosamt förvärvade kunskaper i det nygrekiska språket, vilket inte är världens lättaste språk ("rena grekiskan" säger man). Du vet väl att "skål", "ja" och "nej" på grekiska heter "jasså", "nä" och "ochi" (som en nysning resp. (Varför får man förresten inte studiebidrag från Volvo för att läsa grekiska på universitetet, fastän vi har tangentbord med APL-feature, inkl grekiska bokstäver? Jag har ansökt, men fått avslag!))

Sålunda avreste artikelförfattaren med kamrat sista veckan i september till Rhodos med avsikt att luffa runt i arkipelagen under 14 dagar. Utrustade med ryggsäckar, sovsäckar, lexikon m m anlände vi till skandinaviska paradiset, där vi under intagande av den obligatoriska välkomstdrinken informerades om på vilka restauranter köttbullar och Gevalia serverades. Eftersom vi hade andra intentioner, begav vi oss raskt till turistpolisen för att få veta avgångstider för de passagerarbåtar, som trafikerar den grekiska övärlden. Turistpolisen är en bra institution, som finns där det finns turister, och det är nästan överallt. Deras uppgift är att hjälpa turister till rätta med information o dyl samt att kontrollera, att urinvånarna inte lurar de arma turisterna på för mycket "drachmer" (grekisk valuta).

Rhodos är en ö i ögruppen "Tolvöarna", som egentligen består av 14 öar. Den är mycket vacker och rekommenderas för de turister som orkar resa ut ur staden med ex cykel, mc, buss, bil eller båt.



Med ångaren "ALKYON" styrde vi kosan (uttalas "kosan") mot KOS (uttalas "Käss"), ön på vilken Hippokrates, läkekonstens grundare, tillbringade sitt liv. I dessa dagar då det diskuteras medicinernas vara



eller icke vara, finns det skäl att påpeka att Hippokrates hävdade den självläkande naturens kraft, som det bästa botemedlet mot sjukdomar. Vår resa gick norrut längs Turkiets bergiga kust och tillbringades på däck i flödande sol under ca 4 timmars tid. En resa med en grekisk passagerarbåt är något alldeles speciellt. Här trängs "rygg-säcks"-turister med greker, som har med sig nästan hela släkten och deras bohag. Detta är det enda sättet för de flesta öbor att resa till staden (Athen) eller andra öar för att arbeta, studera eller bara hälsa på tjocka släkten. Några större öar, ex Rhodos, Kreta, Kos, Mykonos, Karpathos m fl har flygfält oftast tillsammans med militärerna. Att flyga är ganska billigt i Grekland men ger inte samma möjligheter till solbadande som en båtresa, vilken också ger en känsla för hur utspritt Grekland är. Man förstår hur lätt det kan uppstå främlingskap och motsättningar mellan befolkningen på de olika öarna pga de sparsamma kommunikationerna (Vi har ju i alla fall SJ!)

Kos visade sig vara en relativt grön ö trots årstiden, men som de flesta grekiska öar också karg och ödslig. På grund av närheten till Turkiet (några kilometer) har den en hel del militära förläggningar samt ett flygfält. Det senare utnyttjas inte minst av turistanter skandinaver, som här tycks vara på väg att skapa ett nytt Rhodos i dess negativa betydelse.

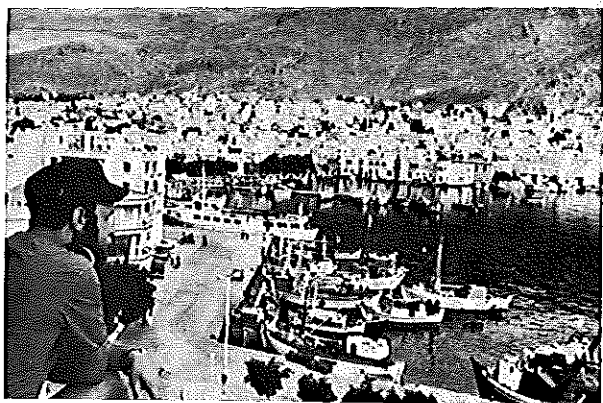
Här provade vi också på den nya populära sporten windsurfing. Eftersom vi inte brukade medföra passet på stranden fick vi vara försiktiga med vindarna som blåste ganska kraftigt mot Turkiets kust.

Med buss och till fots förflyttade vi oss mellan byarna. I en av dem praktiserade man vindkraft i form av en "möl-la" för att mala säden. På denna ö fick vi för första gången under resan användning för sovsäckarna. Under en stjärnklar himmel, belysta av månen och ljuset från den helige Stefanus' kapell, sover man gott, även om underlaget består av sand.

Efter fem dagar beslöt vi oss för att göra en avstickare till den lilla grannön Kalymnos. Denna är mest berömd för sitt tvättsvampsfiske, som utövas åtta månader om året utanför Nordafrikas kust. Många är de män, som fått skador för livet p g a dålig dykarutrustning. Svamparna hämtas upp från 60 m djup och "efterbehandlas" genom upprepade sköljningar och saltorkning för att sedan exporteras. Vid ankomsten möttes vi på kajen av våra blivande värdar, värdinnor, som hyr ut rum till turisterna.

Det uppstår inte sällan dispyter mellan uthyrarna om den "dyrbara lasten" och man känner sig både som handelsvara och kung på samma gång. Vi fick bo i finrummet hos en änka, som prytt rummet med fotografier av Europas samtliga kungafamiljer inkl vår egen svenska. Frukosten serverades i trädgården och med innehållet på beställning av hyresgästerna. (Yoghurten är väldigt god i Grekland!) Då vi hade ett dygn på oss innan nästa båt skulle avgå, bestod vår visit på Kalymnos endast av ett klosterbesök samt lite kringströvande i den mysiga hamnen med alla dess fiskebåtar. Vill man komma bort från turistströmmen, ska man absolut besöka denna ö.





Vy över hamnen på Kalymnos

Vårt nästa mål skulle bli ön Patmos. Om denna ö och vidare äventyr kommer i nästa nummer av Dumpen.

Ny dator installerad

Saknaden av vår kära ADA (som ju flyttade till Köping) har varit stor. Men nu behöver vi inte sörja längre. En ny ADA har installerats!

Den nya maskinen är en IBM 3032 och är placerad i den delen av maskinrummet där modem och 3705:or var placerade tidigare. Denna nya ADA är en mindre modell i samma serie som våra 3033:or, men ändå ca 2,5 ggr snabbare än 158:an. I ADA, som togs i produktion den 5 november, körs främst TSO för operatörer samt test- och produktionsbatch.

Anders Olsson, 2510

ATT FELA

Att fela är mänskligt, men vill man verkligen röra till saker och ting ordentligt får man skaffa en dator.



VAX-11

VAX-11 kan ses som en utveckling av DIGITALS PDP-11 serie och representerar en ny generation, både maskin- och programvaruassistent.

CPU:n, som har 32-bits-arkitektur, har två instruktionsuppsättningar, en i "NATIVE MODE" som är helt ny och arbetar mot en fullständig uppsättning datatyper, och en i "COMPATABILITY MODE" som är en delmängd av PDP-11:s instruktionsuppsättning.

Den hittills enda annonserade modellen, VAX-11/780, har en kapacitet som enligt leverantören är minst dubbel så stor som den kraftfullaste PDP-11 modellen (PDP-11/70), vilket gör den intressant i de installationer som är på väg att växa ur sina PDP-11:or.

En av dessa är BILIA, Stockholm, och V-D är f n engagerat ett i projekt tillsammans med DIGITAL och VOLVOBIL för att specificera den insats, som skulle behövas för att köra EMA-systemet i en VAX-11.

Vadå, vad VAX betyder? Jo, Virtual Address eXtension, förstås!

Per Nisslert, 2560

DATUM (pluralis DATA)

"Thing known or granted, assumption or premise from which inferences may be drawn; fixed starting-point of scale, etc (ORDNANCE~); (pl.) facts of any kind, notes.

(The Concise Oxford Dictionary)

Vad sysslar vi med egentligen?

Ake Reimers, 2530

FACKLIGT

SIF SEKTION 2, VOLVO-DATA

Ordf: Leif Hägerström tel 2084
 V ordf: Lars Hammar " 1858
 Sekr: Gunnar Svensson " 5310
 Ledam: Sture Johansson " 2065
 Ledam: Vakant

Lönekommitté

Leif Hägerström tel 2084
 Allan Sahlin " 2025
 Sture Johansson " 2065

MBL-kommittén

för avd 2100: L Hägerström tel 2084
 f 24,25,2700: A Eklund " 2215
 för 2300: S Johansson " 2065

Befattningsnomenklaturkommittén

Albert Eklund tel 2215

Ungdomsombud

Olof Henningsson tel 2130

Jämställldhetsombud

Solveig Frisell tel 2086



SIF-styrelsen, se ovan, med suppleanterna
 Håkan Robertsson och Kenneth Olsson

foto: Ehston Benkel

SPORT



MOTIONÄRSJULKLAPP ?

Det rum på DA BV, som nu är inrett med två bordtennisbord, skulle kunna utnyttjas bättre om det gjordes tillgängligt för fler motionärer.

Förslag har väckts på "Driften" om att det ena b-t-bordet (som förresten är i dåligt skick) bör lämna plats för diverse träningsredskap, t ex motionscykel, roddapparat, ribbstolar, skivstång, hantlar o dyl. Givetvis skall dessa redskap kunna nyttjas av både tjejer och killar.

Har Du synpunkter på detta så hör av Dig till Lars-Ake Svensson, Kundtjänst, tel 2130, så att vi gemensamt kan driva detta vidare!



DOLDA TALANGER ?

Följande är saxat ur en medlemstidning för en av Sveriges största idrottsföreningar:

"Jag vill gärna fästa Er uppmärksamhet på vårt duktiga 65:a lag, under Conny Blessners proffsiga ledning. Toppenfina grabbar, med härlig inställning till fotbollsspelet och med en ledare som inte bara är mycket duktig som tränare utan också har sällsynt god hand med killarna. Conny lär grabbarna också fotboll enligt "Svensnis" intentioner. 65:orna är ett lag som jag tror går långt, en ledare med rätt inställning som siktar framåt och som är värd all uppmuntran."

"Hemlig beundrare"



Jämställdhet

Kursen PERSONLIG UTVECKLING har skapats i samband med jämställdhetsarbetet på Volvo. Vem är kursen egentligen avsedd för? För alla kvinnor eller enbart för dem som siktar högt i hierarkin? Barbro Ihl och Annika Carlsson har vid två olika tillfällen gått kursen. De förmedlar här sina intryck.

Barbro:

- Det var med viss tvekan jag åkte till Lökeberg och kursen Personlig utveckling. Jag hade fått för mig att kursen inte var något för mig, eftersom jag f n är helt nöjd med min situation. Efter en dag kände jag mig också lite konstig till mods, hade fått intrycket att man inte fick vara nöjd. Jag ville helst avbryta kursen och åka därifrån.

Som väl var tog nyfikenheten överhand och jag stannade. Det ångrar jag inte. Jag åkte hem med något ökat självförtroende.

Annika:

- Kursen är värdefull. Många behöver stanna upp och tänka igenom sin situation. Vi slår oss ofta till ro i de fack vi hamnat. Vågar inga förändringar eller utmaningar.

-Jag tror inte att man behöver vara missnöjd för att tycka att de impulser kursen ger är värdefulla. Personlig utveckling borde alltid vara aktuellt.

Kursen Personlig utveckling är som framgått inte någon konventionell kurs. Hur den utformas beror mycket på vem som deltar. Den har som underrubrik "Självförtroendeträning". Att tänka igenom sin egen situation. Är jag nöjd, verkligen så nöjd som jag tror?

De två första dagarna ägnade vi åt att tänka igenom och diskutera kvinnans roll från barndomen och framåt. Vi arbetade både i små och stora grupper. Sammansättningen i grupperna växlade. Under sista dagen lade var och en upp en personlig handlingsplan. Vill jag förändra mitt nuvarande arbete och i så fall hur? Vad vill jag göra på längre sikt?

För att få den uppmuntran och det stöd som så många behöver att genomföra sina handlingsplaner bildade vi stödgrupper. Dessa grupper arbetar nu vidare och i augusti skall alla kursdeltagarna träffas igen under en dag, då bl a handlingsplanerna skall diskuteras.



Fämställdhet forts

MUNTlig FRAMSTÄLLNING

Nedan följer några spontana rader från en av deltagarna i rubricerade kurs.

-Jag tycker det är en mycket bra kurs. Den går alltså ut på att hålla korta anföranden framför en TV-kamera med de övriga kursdeltagarna som åskådare/åhörare och jag kan garantera att alla är precis lika nervösa första gången. Men efter ett par dagars övningar med diverse tips från kursledaren har stämningen lättat och ingen annan kan se om man är nervös eller ej.

-Kursen ger en hel del ökat självförtroende och jag anser det mycket nyttigt att få se sig själv med "andras ögon". Dessutom skapas en trevlig kamratanda och en lättsam stämning. Så Ni som är tveksamma eller tycker att "detta är inget för mig". ANMÄL ER! Det är en kurs för alla.

Anne Marie Nettéus

Belönat förslag

Lars Danielsson, 2520, har erhållit belöning från Förslagsverksamheten för ny testmetod vid programmering i programmeringsspråket Cobol.

En ny funktion vid anrop på copy-text (ex postbeskrivning), ger postbeskrivningen som ett enda summerat dataelement.

Bl a erhålles följande fördelar:

- minskad printning
- papper sparas
- ökad snabbhet vid kompilering
- mindre textmassa, vilket gör det lättare att läsa och förstå programmen
- risken för vissa programmeringsfel minskar.

Lars belönades med 17.900 kronor. Dessa överlämnades av K-H Hübinette den 12 december.

GRATTIS LARS!

Det är faktiskt inte obegåvat att uttrycka sig enkelt – tvärt om



»Endast mänsklighetens yppersta hjärnor kan begripa denna avhandling varför jag föreslår högsta betyget»

Informationen skall för läsaren vara en lättare väg att nå det vetande som skribenten med möda skaffat sig. Information skall *inte* vara något som man skall göra svårförståeligt för att läsarna skall tro att man är ett ljushuvud själv som kan begripa så svåra saker. Sådant genomskådar folk numera ganska snabbt.

Lag- och Avtalsnytt

Fr o m 1 januari nästa år gäller nya regler för övertid, föräldraledighet och föräldrapenning. De viktigaste förändringarna är följande:

ÖVERTID

Som tidigare gäller att max 150 timmars övertid får göras per år utan särskild dispens. Förändringen som nu träder i kraft innebär att även de övertidstimmar som läggs in i tidbanken räknas in i totala antalet gjorda övertidstimmar. I gengäld kan totala övertidssaldot krediteras med motsvarande antal gjorda övertidstimmar som tas ut i kompensationsledighet, dock maximerat till 75 timmar per år. Dispens för övertid kan självfallet begäras på liknande villkor som tidigare.

I samband med införandet av de nya reglerna kommer även våra tidkort och övertidslistor att delvis förändras, eftersom övertidstimmar i tidbanken bl a måste öronmärkas gentemot vanliga omfördelningstimmar.

FÖRÄLDRALEDIGHET

- 60 dagar per barn och år semesterlönegrundande)

Den mest omfattande förändringen gäller ledighet för tillfällig vård av barn, som utsträcks från de 12-18 arbetsdagarna per år till 60 arbetsdagar per barn och år. Barnets högsta ålder höjs från 10 till 12 år. Gäller barn födda 1970 eller senare. Efter sju dagars frånvaro krävs läkarintyg.

- 10 dagar för pappan (semesterlönegrundande)

Utöver de 60 arbetsdagarna får pappan 10

arbetsdagar extra i samband med barns födelse.

- Besök i förskola (inte semesterlönegrundande).

Ledighet för besök i förskola räknas inte in i de 60 dagarna utan räknas som ledighet med särskild föräldrapenning (Tjänstledighet).

- Omflyttning vid graviditet (inte semesterlönegrundande).

Vid fysiskt påfrestande arbete kan kvinnlig arbetstagare bli omflyttad med samma förmåner som tidigare. Gäller från 60:e dagen före beräknad nedkomst. Om inget lämpligt arbete kan erbjudas kan havandeskapspenning utgå från Försäkringskassan från den 60:e till den elfte dagen före beräknad nedkomst.



- Särskild föräldrapenning (inte semesterlönegrundande)

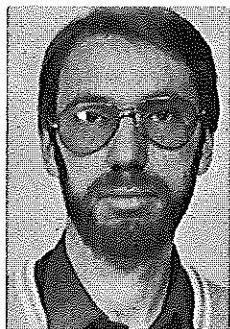
Enligt nuvarande regler får man garantibeloppet (= 32 kr per dag) under de sista 30 av de 90 dagarna med särskild föräldrapenning. Detta belopp höjs nu till att motsvara föräldrarnas sjukpenning dock lägst 32 kr per dag.

- Föräldrautbildning (inte semesterlönegrundande).

Rätt till ledighet för föräldrautbildning ingår inom ramen för de 90 dagarna med särskild föräldrapenning. Den kan tas ut under hela havandeskapsperioden och av båda föräldrarna samtidigt.

PERSONALNYTT

NYANSTÄLLDA



Lars Åström 2130



Kerstin Bondesson 2140



Lars-Göran Andréasson 2330



Per-Anders Hellegren 2340



Lars-Göran Svensson 2350



Anna Sherman 2350



Mats Forser 2360



Mari Persson 2360



Gunilla Waller 2450

Foto: Ehston Benkel

PERSONALNYTT

AVGÅNGAR

Namn	Avd	Datum	
Lena Malm	2150	791130	Lämnar Volvo
Monica Nilsson	2150	791101	Transport
Per-Arne Pennings	2150	791231	Lämnar Volvo
Annebritt Simonsen	2180	791231	"-
Lars Eriksson	2330	791113	"-
Gunnar Kling	2360	791130	"-
Karin Burge	2420	791015	RS
Lars Höwing	2470	Ej fastst	Intern Revision
Björn Hildell	2600	791231	Lämnar Volvo

INTERNA FÖRÄNDRINGAR

Namn	Från	Till	Datum
Roger Andréasson	2140	2150	800101
S A Bondesson	2150	2130	791201
Allan Sahlin	2150	2130	791201
Nils Brydolf	2150	2140	791015
Hasse Börjesson	2340	2310	800101
Per Stenros	2560	2340	791201



I Redaktionen:

Karl-Erik Boberg
Annika Carlsson
Marianne Olsson
Gun Ståhl

ENDAST FÖR INTERNT BRUK VOLVO-DATA

Ansvarig utgivare: Sten Ramqvist